

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt als Maßnahmen des Mobilitätskonzepts den Kernvorschlag „Tempo 30“ mit der Liste der laut Anlage 1 dazugehörenden Maßnahmenvorschläge in der nächsten Beteiligungsphase bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes für Hilden zur Diskussion zu stellen.

Erläuterungen und Begründungen:

Mit dieser Sitzungsvorlage soll beschlossen werden, mit welchen Maßnahmenvorschlägen die Stadt Hilden in die nächste Beteiligungsphase bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes geht.

Um diese Maßnahmenvorschläge einordnen zu können, hier zunächst ein Blick zurück:

Der Stadtentwicklungsausschuss hat in seiner Sitzung am 15.03.2023 das sog. Szenario 3 „Hilden klimafreundlich 2030“ mehrheitlich als Grundlage für die weitere Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes beschlossen (Sitzungsvorlage WP 20-25 SV 61/116).

Kerninhalt des Szenarios „Hilden Klimafreundlich 2030“ ist eine Veränderung in der Verkehrsmittelwahl; von den knapp 90.000 Wegen, die heute täglich mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgen, sollen möglichst 19.000 Wege pro Tag nicht mehr mit dem Motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden, sondern stattdessen mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), dem Fahrrad oder mit den eigenen Füßen (siehe Anlage 2).

In der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 15.11.2023 wurden die Ergebnisse der Untersuchung struktureller Planvarianten für das Hildener Straßennetz auf Grundlage von Szenarioberechnungen auf Basis eines für Hilden erstellten Verkehrsmodells vorgestellt. Hierbei ging es im Wesentlichen um die Auswirkungen verschiedener Varianten von Einbahnstraßenregelungen und um die Reduzierung der Regelgeschwindigkeit in großen Teilen des Hildener Hauptverkehrsstraßennetzes von 50km/h auf 30km/h.

Der Ausschuss nahm die gutachterlichen Ausführungen zur Kenntnis.

Aufgrund der Untersuchungsergebnisse werden die verschiedenen Varianten von Einbahnstraßenregelungen nicht weiterverfolgt.

Um die Inhalte der Untersuchungen noch intensiver zu diskutieren, wurde am 27.01.2024 ein Workshop im Rahmen einer nicht-öffentlichen Sondersitzung des Stadtentwicklungsausschusses durchgeführt.

In dieser Sitzung wurden die Verlagerungspotenziale vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Umweltverbund erläutert, wie sie sich aus dem Verkehrsmodell in Hilden ergeben. Diese Verlagerungspotenziale sind groß genug, um die Reduzierung der Wegezanzahl pro Tag in Hilden zu erzielen, die notwendig ist, um das im März 2023 durch den Stadtentwicklungsausschuss beschlossene Szenario „Hilden klimafreundlich 2030“ (in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl in Hilden) auch tatsächlich zu erreichen.

Die Sitzung am 27.01.2024 wurde ebenso dafür genutzt, die verschiedenen Handlungsfelder für die auszuwählenden Maßnahmenvorschläge im Einzelnen zu erläutern. Es handelt sich um folgende acht Handlungsfelder:

1. Motorisierter Individualverkehr (MIV) inkl. E-Mobilität
2. Parken (ruhender Verkehr)
3. LKW-Verkehr
4. ÖPNV (Bus und Bahn)
5. Fußverkehr
6. Radverkehr

7. Schülerverkehr
8. Multimodalität

Für alle Handlungsfelder gibt es die in der Anlage 1 zusammengestellten Maßnahmenvorschläge. Diese Maßnahmenvorschläge setzen sich zusammen aus Vorschlägen des Büros Stadtverkehr, der Stadtverwaltung, der Bürgerschaft (aus den bisher durchgeführten Beteiligungsformaten) sowie des Stadtentwicklungsausschusses vom 27.01.2024. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurden dabei die acht Handlungsfelder - wo inhaltlich möglich - zu insgesamt vier Maßnahmenübersichten zusammengefasst.

Als nächster Arbeitsschritt bei der Aufstellung des Mobilitätskonzeptes steht nun die Auswahl der Maßnahmen an, mit deren Hilfe das o.g. Szenario „Hilden klimafreundlich 2030“ erreicht werden soll.

Diese Auswahl ist in der nächsten Beteiligungsphase vor- und zur Diskussion zu stellen.

Die Beteiligungsphase umfasst - wie bereits die früheren Beteiligungsphasen - eine Veranstaltung des „Arbeitskreises Mobilität“ (Beteiligung von Hildener Vereinen und Verbänden), eine „Beiratsbeteiligung“ (Beteiligung der Nachbarstädte, von Behörden und Institutionen) sowie die Durchführung einer weiteren Stadtkonferenz für die Stadtöffentlichkeit.

Die Termine für die einzelnen Foren der Beteiligungsphase werden nach dem Beschluss zu dieser Sitzungsvorlage in Abstimmung mit dem Büro Stadtverkehr festgelegt.

Zum Abschluss der Beteiligungsphase wird der Stadtentwicklungsausschuss die endgültige Maßnahmenauswahl beschließen, die in das Mobilitätskonzept aufzunehmen ist. Das Mobilitätskonzept als Ganzes wird wiederum später durch den Rat der Stadt Hilden beschlossen.

Aus Sicht der Stadtverwaltung ergibt sich aus der bisherigen Erarbeitungsphase die Chance für die Verbesserung der gesamtstädtischen Verkehrssituation.

Um die Diskussion weiter zu führen und das Mobilitätskonzept konkreter werden zu lassen, werden mittels dieser Sitzungsvorlage seitens der Verwaltung Maßnahmenvorschläge in den o.g. acht Handlungsfeldern gemacht. Diese Vorschläge beruhen auf einer fachlichen Einschätzung der Mobilitätssituation in Hilden sowie auf den Anmerkungen seitens der Fraktionen in der Sondersitzung am 27.01.2024 sowie den sich hieran anschließenden Rückmeldungen.

Kernvorschlag ist die flächenhafte Ausweisung von Tempo 30 auf allen Hauptverkehrsstraßen in Hilden (mit Ausnahme der Walder Straße zwischen Stadtgrenze Solingen und Aufahrt Ostring).

Mit der Umsetzung dieser Maßnahme lassen sich fundamentale Verbesserungen in der Verkehrssituation der Stadt Hilden erreichen (höhere Verkehrssicherheit, besserer Verkehrsfluss, weniger Durchgangsverkehr); zudem wird hierdurch auch dem Thema „Lärmaktionsplanung“ Rechnung getragen, die nach bisheriger Rechtslage die Grundlage der entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnungen darstellt.

Der Durchgangsverkehr - gerade auf den beiden besonders betroffenen Straßen Walder Straße/Berliner Straße und Richrather Straße/Klotzstraße/Benrather Straße - würde reduziert werden, da die Benutzung der Umgehungsstraßen und/oder Autobahnen attraktiver wäre als die Fahrt durch die Stadt selbst.

Der Verkehrsablauf auf den Hauptverkehrsstraßen würde sich verstetigen und die Chancen auf „Grüne Wellen“ (bei Tempo 30 und weniger Verkehr) größer.

Gleichzeitig verringern sich die KFZ-Verkehrstypischen Belastungen wie Lärm, Abgase und Reifenabrieb, andererseits erhöht sich die Verkehrssicherheit (für alle Verkehrsteilnehmer). Die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes wird so wahrscheinlicher.

Aus dem Kernvorschlag entwickeln sich die weiteren von der Verwaltung vorgeschlagenen und in der Anlage „rot“ dargestellten Einzelmaßnahmen, die sich neben der Prüfung des Baus zweier Kreisverkehre schwerpunktmäßig mit einer Optimierung des ÖPNV in Hilden und mit einer Optimierung des Radverkehrs in Hilden beschäftigen.

Die Fortentwicklung des ÖPNV-Systems sowie die Entwicklung eines Achsensystems für den Fahrradverkehr (Nord-Süd-Verbindung bzw. Ost-West-Verbindung) sind vor dem Hintergrund der Umsetzung des Kernvorschlages Tempo 30 besser zu erreichen. Dies zeigen Beispiele wie die umgebaute Hildener Straße in Solingen-Ohligs oder die Einführung von ganztägigem Tempo 30 auf großen Hauptverkehrsstraßen in Düsseldorf.

Alle weiteren im bisherigen Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzepts vorgetragenen Maßnahmenvorschläge wurden auch den jeweiligen Handlungsfeldern zugeordnet und werden hier ergänzend - wie auch bereits in der nicht öffentlichen Sondersitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 27.01.2024 - dargestellt. Sie sind in der Anlage 1 auf Seite 2 schwarz dargestellt.

Mit Hilfe des vorgeschlagenen Maßnahmenpakets ließe sich aus Sicht der Stadtverwaltung aller Voraussicht nach das angestrebte Ziel der Verbesserung der Mobilität und zur Verkehrsmittelwahl in Hilden mittelfristig erreichen.

Gez.
Dr. Claus Pommer
Bürgermeister

Klimarelevanz:

Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, eine Umverteilung in der Art der Verkehrsmittelwahl zu erreichen, die zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und zu einer stärkeren Nutzung des sog. „Umweltverbundes“ führt.

Die Auswahl der Maßnahmenvorschläge ist dabei wichtig: je stärker der Umweltverbund gefördert wird, desto eher sind im Verkehrssektor Einsparungen von Treibhausgasen zu erreichen. Insofern ist die Auswahl der Maßnahmenvorschläge von gesteigerter Klimarelevanz.

Maßnahmenvorschläge zum Mobilitätskonzept der Stadt Hilden

Priorität - „Kernvorschlag“

Ausweisung von Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstraßen (mit Ausnahme der Walder Straße zwischen Stadtgrenze Solingen und Auffahrt Ostring) und Anpassung der Lichtsignalanlagen

Hiermit verbundene Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern:

Handlungsfelder Motorisierter Individualverkehr (MIV)/Parken/LKW-Verkehr

01. Prüfung von Knotenpunkten zu Kreisverkehren:
 - Oststraße/Elberfelder Straße;
 - Richrather Straße/ Baustraße;
02. Unterbindung von (halbseitigem) Gehwegparken/Ausweitung der Kontrollen
03. Aktualisierung des städtischen LKW-Leitsystems/Beteiligung am System SEVAS (LKW-Navigationssystem für NRW)

Handlungsfelder ÖPNV und Multimodalität

01. Barrierefreier Ausbau Haltepunkt Hilden-Süd S
02. Ausbau Wendeanlage Südfriedhof für Gelenkbusse
03. Errichtung DFI-Light an mind. neun Haltestellen
04. Erschließung Gewerbegebiet Giesenheide (Schleife der Linie 741)
05. Anpassung der Haltepunkte Hilden Bahnhof und Hilden Süd S an die VRR-Vorgaben für Mobilstationen in NRW/Einrichtung von Vorrangflächen für Leihfahrradsysteme

Handlungsfelder Fußverkehr und Schülerverkehr

01. Gehwegsanierung:
 - Nordseite Düsseldorfer Straße;
 - Beethovenstraße (oder städtebauliche Umgestaltung);
 - Neustraße Abschnitt Benrather Straße - Itter
02. Prüfung der Einführung von „Schulstraßen“
03. Maßnahmen zur Schulwegsicherung/Querungsmöglichkeiten:
 - Herderstraße; -Lehmkuhler Weg/Auf dem Driesch; - Körnerstraße; - Pestalozzistraße
04. Errichtung einer weiteren Querungsmöglichkeit Westring/Schalbruch
05. Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit von Gehwegen durch Reduzierung der Freigabe für den Fahrradverkehr

Handlungsfeld Radverkehr

01. Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Nord-Süd (Beschluss liegt vor)
02. Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Ost-West (Spielraum zur Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen durch „Tempo 30“)
03. Anpassung der Führungsform/Umbau im Abschnitt Bahnunterführung bis Poststraße auf der Benrather Straße
04. Radwegeverbindung nach Langenfeld/Bereich An den Gölde (Fahrbahnreparatur)
05. Vorgezogene Aufstellbereiche im Verlauf der Veloroute 1 und weiterer Bereiche im Stadtgebiet
06. Errichtung von Fahrradabstellanlagen am Fabry-Museum
07. Errichtung überdachter Fahrradabstellanlagen Innenstadt Hilden und VHS/Musikschule
08. Errichtung Fahrradabstellplätze für Lastenfahrräder (Beschluss liegt vor)
09. Reparatur der Lichtsignalanlage Grünstraße/Pungshausstraße
10. Sanierung des „Roten Weges“ zwischen Nordstraße und Augustastraße

Sonstige bisher nicht berücksichtigte Maßnahmenvorschläge zum Mobilitätskonzept der Stadt Hilden

Ergänzungen:

Handlungsfelder Motorisierter Individualverkehr (MIV)/Parken/LKW-Verkehr

01. Umgestaltung der Niedenstraße (zwischen Reisholzstraße und Düsseldorfer Straße)
02. Untersuchung von „Schleichverkehren“ im Hildener Südwesten (Kordonzählungen)
03. Erweiterung des P+R-Angebotes an der Otto-Hahn-Straße (Parkhaus)
04. Optimierung des Parkleitsystems
05. Parkraumbewirtschaftung: Gebührenerhöhung für straßenbegleitende Parkplätze
06. Reduzierung der Parkplätze an der St.Konrad-Allee (zwischen den Bäumen)
07. Umwandlung von öffentlichen Parkplätzen in Grünflächen/Baumscheiben
08. Kontrolle Zweckentfremdung privater Garagen
09. Bestandserhebung zu Güterverkehren/ Güterverteilereinrichtungen in den Gewerbegebieten
10. Mobilitätshub für Lieferverkehre/Mikroverteilung durch Lastenräder

Handlungsfelder ÖPNV und Multimodalität

01. Direkter SPNV-Anschluss an Köln
02. Umgestaltung Haltestelle Lindenstraße/Forstbachstraße
03. Taktverdichtung Linie 784/Anpassung an RRX am Bahnhof Benrath
04. Fahrtenausweitung der L 783 bis ca. 24.00Uhr (Mo-Sa)
05. Einführung On demand-Ridesharing für das Stadtgebiet
06. Einführung Schnellbus 741 im 30-Minutentakt
07. Förderung des Einsatzes von E-Taxis (On demand-System)
08. Machbarkeitsstudie „Einführung einer zweiten Ortsbuslinie“
09. Imagekampagne für die O 3
10. Einführung eines gemeinsamen Leihfahrradsystems (mit dem Kreis ME oder Nachbarstädten)

Handlungsfelder Fußverkehr und Schülerverkehr

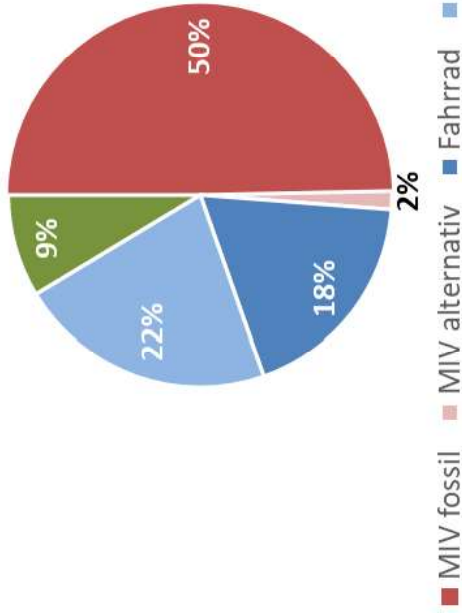
01. Fortführung Ausbau der Barrierefreiheit
02. Errichtung von Sitzgelegenheiten in der Fußgängerzone
03. Errichtung einer Querungsmöglichkeit Elberfelder Straße (Höhe Jaberg)
04. Synchronisation der LSA mit dem KFZ-Verkehr/Abschaffung Bedarfs-LSA (Bettelampel)
05. Verkehrsberuhigung Heiligenstraße
06. Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Umbau Knotenpunkt Ellerstraße/ Hülsenstraße/ Westring
07. Umbau Einmündungsbereich Feldstraße/Poststraße
08. Aufwertung/Städtebauliche Integration der Beethovenstraße
09. Aufwertung Fußwege Bahnhof - Innenstadt
10. Reduzierung der Hol- und Bringverkehrs zu Schulen (Eltern-Taxis)
11. Anbindung der Gesamtschule Hilden/Langenfeld (Radwegeplanung Richrather Straße/Hildener Straße bis Rietherbach)

Handlungsfeld Radverkehr

01. Umsetzung des Radverkehrskonzeptes des Kreises Mettmann
02. Prüfung „Protected Bike Lanes“
03. Wiederherstellung der Freizeitroute „Rund um Hilden“
04. Markierung farbiger Furten
05. Errichtung von Fahrradabstellbügeln an Bushaltestellen
06. Prüfung der Umwandlung öffentlicher PKW- in Fahrradstellplätze
07. Anpassung der Führungsform Richrather Straße Abschnitt Klotzstraße - Baustraße
08. Anpassung der Führungsform Ellerstraße Abschnitt Berliner Straße - Körnerstraße
09. Umbau der Hagelkreuzstraße zur Sackgasse/Radfahrer frei

Beschluss des Szenarios 3

Modal Split Istzustand 2021



Wege an einem Werktag je Verkehrsmittel 2021:

- MIV: ca. 89.500 Wege/d
- Fuß: ca. 38.000 Wege/d
- Rad: ca. 32.200 Wege/d
- ÖPNV: ca. 15.000 Wege/d

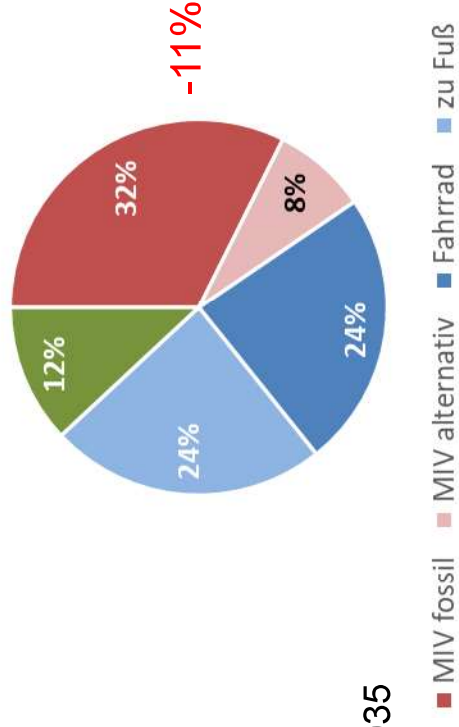
Insgesamt ca. 175.000 Wege/d

Szenario 3

Veränderung der Verkehrsmittelwahl bis 2030



Auch vor dem Hintergrund:
Beschluss Klimaneutralität bis 2035



Verlagerung von MIV-Wegen auf den Umweltverbund im Vergleich zu 2021:

- MIV: ca. - 19.000 Wege/d
- Fuß: ca. + 3.500 Wege/d
- Rad: ca. + 9.500 Wege/d
- ÖPNV: ca. + 6.000 Wege/d

-11%