



Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden

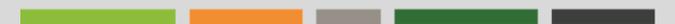
1. Stadtkonferenz Mobilität: Bestandaufnahme und -analyse

31.03.2022



Stadt- und Regionalplanung
Dr. Jansen GmbH

büro stadtVerkehr



Begrüßung und Ablauf

1	Einstiegsvortrag	18:10 – 18:30
2	Rückfragen zum Vortrag	18:30 – 18:50
3	„Mobilitätsstraße“ – Diskussion an Stelltafeln	19:00 – 19:40
4	Zusammenfassung der Diskussionsergebnisse	19:40 – 19:50
5	Zeitplan und weiteres Vorgehen	19:50 – 20:00

Kurze Pause



Einstiegsvortrag

Was ist ein Mobilitätskonzept?

Zielsetzung:

Entwicklung eines integrierten Handlungskonzeptes mit konkreten Lösungsansätzen zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität.

Betrachtung aller Verkehrsarten mit kommunalem Bezug:

- **Motorisierter Individualverkehr** (Pkw Lkw, Lieferverkehre, Parken)
- **ÖPNV** (Busverkehr, Schienenpersonennahverkehr, Bedarfsverkehre)
- **Radverkehr**
- **Fußverkehr**
- **Trends & Innovationen** (Mikromobilität, E-Mobilität, On-Demand, Sharing-Angebote, Autonomes Fahren, Digitalisierung, usw.)
- **Mobilitätsmanagement** (Multimodalität, Mobilstationen, Information, Öffentlichkeitsarbeit, Einbindung der Akteure, Monitoring, usw.)

Ergebnis:

Maßnahmenkatalog aus einem abgestimmten Leitbild zur Entwicklung der Mobilität mit kurz-, mittel-, und langfristigen Strategien.



Vorgehensweise beim Mobilitätskonzept

Insgesamt können fünf Arbeitsschritte unterschieden werden:

1. Bestandsaufnahme und -analyse
2. Potenzialanalyse (SWOT-Analyse)
3. Leitbildentwicklung und Zielvorstellungen
4. Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge
5. Maßnahmenkonzept (inkl. Monitoring & Controlling)

Die Aufstellung des Mobilitätskonzeptes ist ein

- dialogbasierter Prozess,
- transparenter Prozesse mit Akteuren aus Verwaltung, Politik und Interessensverbänden/ Vereinen und
- nur unter der Einbindung der Bevölkerung zielführend!

Online-Beteiligung von April bis Juni 2021

Haushaltsbefragung zur Mobilität im Juni 2021

Verkehrszählung im August/ September 2021

Planungstouren im September/ Oktober 2021

Parkraumerhebung September/ Oktober 2021

MIV

Ergebnis der Verkehrszählungen

Vergleich zu den aktuellsten Daten der Stadt Hilden (2004) und des Landesbetriebes Straßenbau NRW (2005, 2010, 2015)

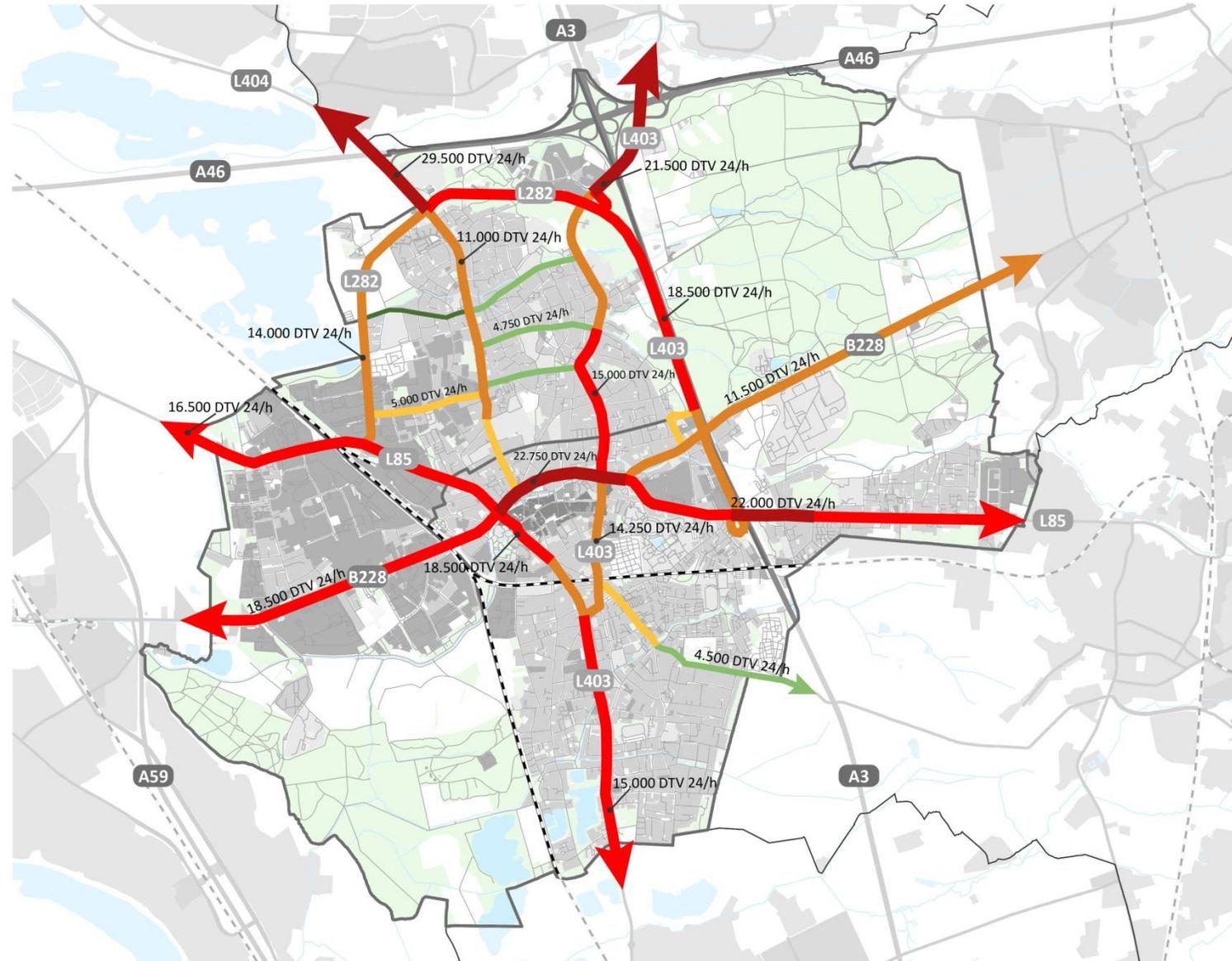
Abnahme der Verkehrsbelastungen in Ost-Westrichtung:

- Walder Straße, Berliner Straße, Elberfelder Straße, Hülsenstraße

Zunahme der Verkehrsbelastungen im Norden und Westen:

- Nordring, Hochdahler Straße, Kirchhofstraße, Düsseldorfer Straße

Insgesamt sind hohe Verkehrsbelastungen auf den klassifizierten Straßen zu verzeichnen.



MIV

Ergebnis der Parkraumerhebung

- Es stehen ausreichend öffentliche und private Stellplätze in Hilden zur Verfügung
- Sehr hohe Auslastung der öffentlichen Stellplätze in den Randzeiten (morgens und abends)
→ private Pkw werden zunehmend im öffentlichen Raum abgestellt
- Steigende Anzahl an Kfz bei konstant bleibender Bevölkerung Hildens führen punktuell zu Kapazitätsproblemen öffentlicher Stellplätze



Bleicherweg



P+R Hilden S Süd



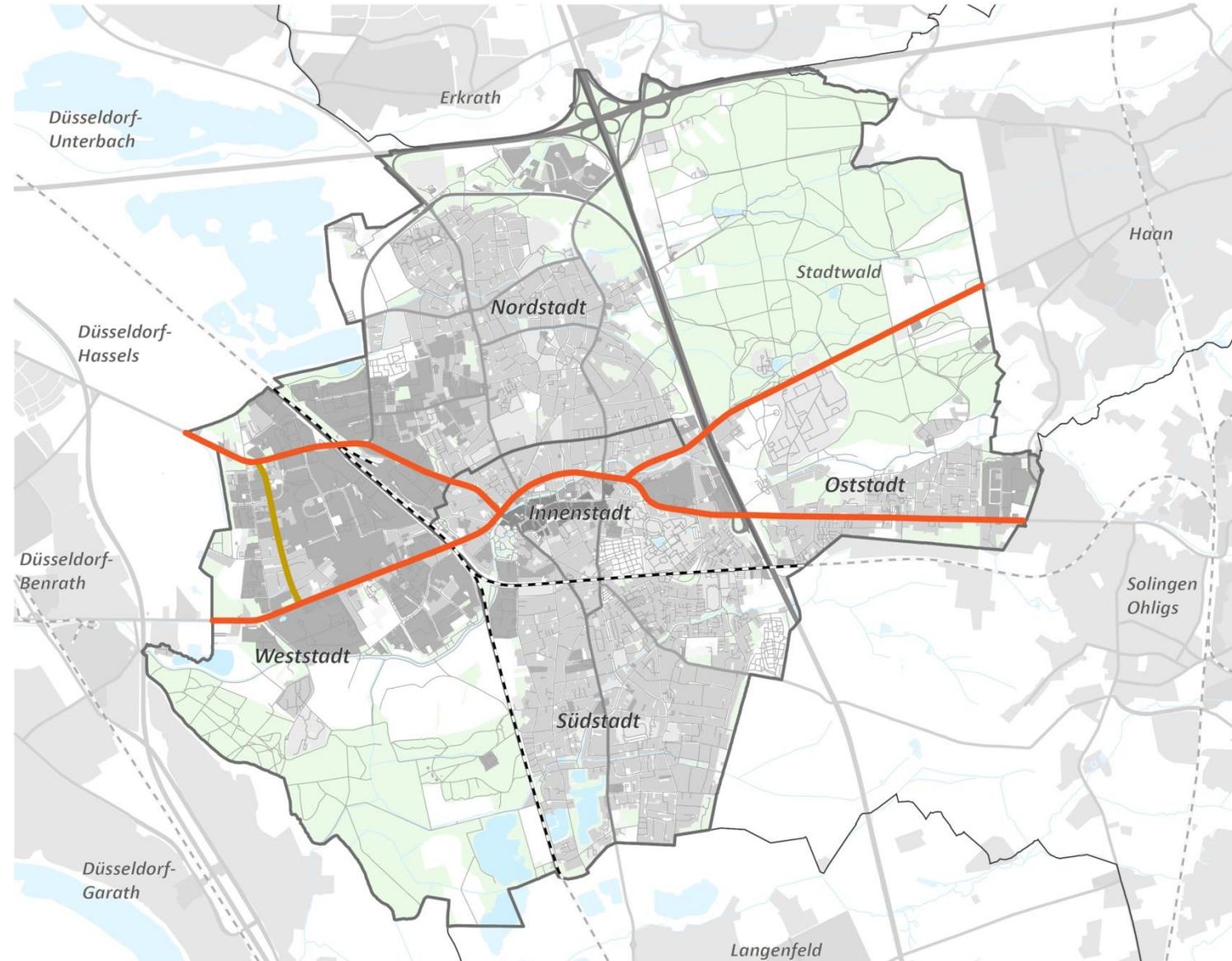
Wehrstraße

LKW/ Wirtschaftsverkehr

Ergebnis der Verkehrszählungen

Gut funktionierendes Tangentensystem hält den Lkw-Anteil im Hildener Stadtgebiet niedrig, **aber:**

- „Hotspot“ Weststadt: hier beträgt der Lkw-Anteil punktuell >10 % am Gesamtverkehrsaufkommen
- Nadelöhr Nidenstraße



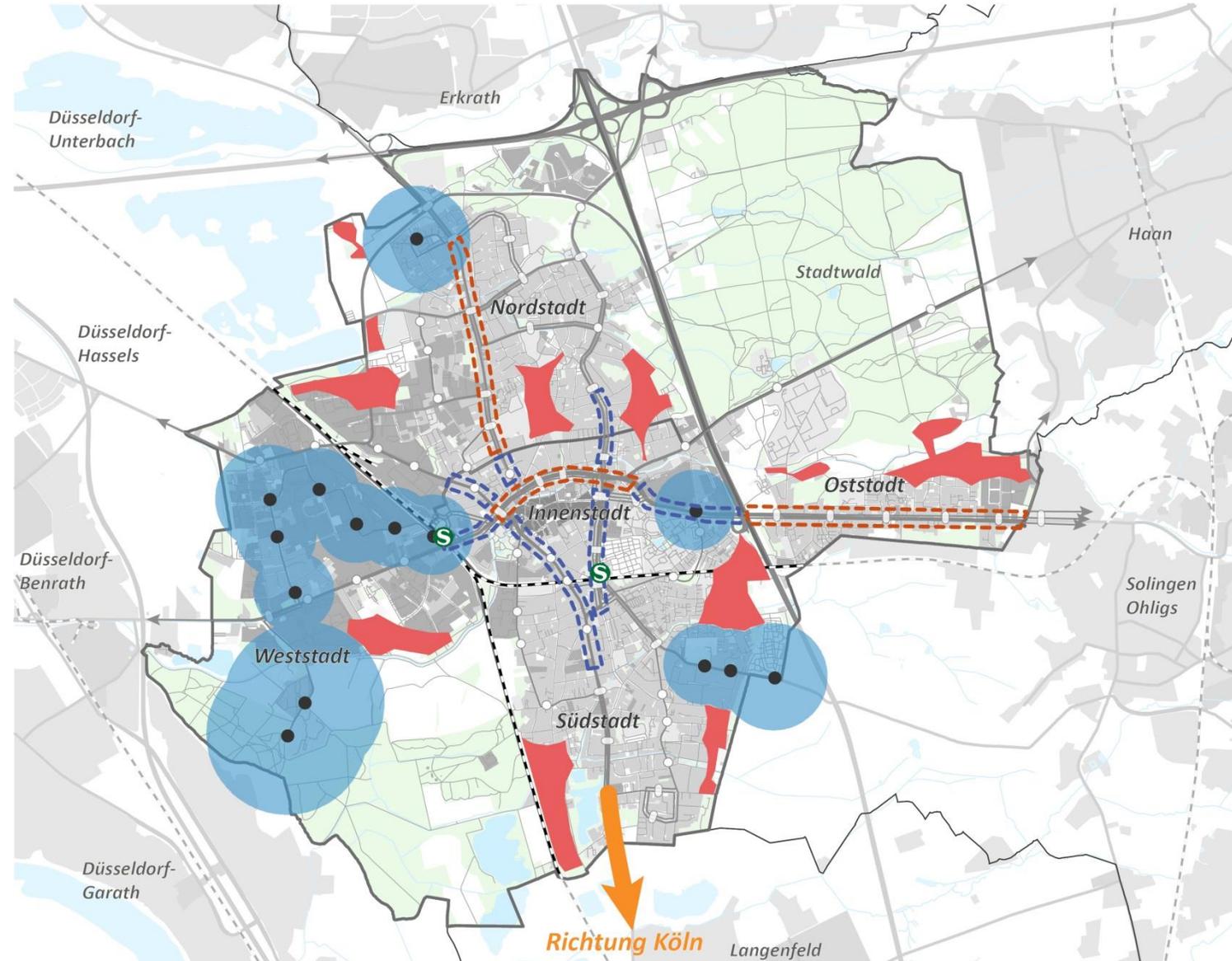
Öffentlicher Personennahverkehr

Innere Erreichbarkeit

- Insgesamt gute innerstädtische ÖPNV-Anbindung
- Große Defizite bestehen in der Weststadt
- Hohe Verkehrsbelastungen auf der Gerresheimer Straße, Berliner Straße und Walder Straße „bremsen“ den ÖPNV zu den Spitzenzeiten aus

Äußere Erreichbarkeit

- Insgesamt gute regionale Anbindung Hildens
- Fehlende direkte SPNV-Anbindung Richtung Köln
- Hohe Verspätungsanfälligkeit S 1



Fußverkehr

Auffälligkeiten

- Hohe Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen
- Trennwirkung der Hauptverkehrsstraßen
- Bedarfsampeln an den Hauptverkehrsstraßen

Straßengestaltung/ Raumaufteilung

- „Kfz-freundliche“ Gestaltung mindert die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität
- Punktuell geringe Gehwegebreiten
- Punktuell Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr aufgrund freigebender Gehwege für Radfahrerinnen und Radfahrer



Hochdahler Straße



Unterführung Baustraße



Ohligser Weg



Gerresheimer Straße

Radverkehr

Auffälligkeiten

- Unsichere Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen
- Ausbau- und Qualitätsstandards der Radverkehrsanlagen entsprechen nicht dem aktuellen Stand
- Bedarfsampeln an den Hauptverkehrsstraßen

Straßengestaltung/ Raumaufteilung

- „Kfz-freundliche“ Gestaltung mindert die Verkehrssicherheit (z. B. zu schmale Schutzstreifen)
- Punktuell Konflikte zwischen Radverkehr und dem Ruhenden Verkehr (Parken)
- Punktuell Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr aufgrund freigebender Gehwege für Radfahrerinnen und Radfahrer



Düsseldorfer Straße



An den Linden



Theodor-Storm-Weg



Mittelstraße

Multimodale Angebote

- P+R und B+R an beiden S-Bahnhaltepunkten
- Sichere, überdachte Radabstellmöglichkeiten/
Fahrradboxen an beiden S-Bahnhaltepunkten
- Geplante Mobilstationen an S-Bahnhalte-
punkten sowie Gabelung und Fritz-Gressard-
Platz
- Außer E-Tretroller keine Verleihangebote
(Sharingangebote)



Hilden S Süd



Robert-Gies-Strasse



Hilden Bahnhof

Fazit

Stärken

- kompakte, hoch verdichtete Stadt in einem prosperierenden Wirtschaftsraum
- Alle bedeutsamen Einrichtungen des täglichen Bedarfs vorhanden
- Stadt der kurzen Wege
- Gute regionale Erreichbarkeit und innere Erreichbarkeit

Chancen

- Sehr gute Voraussetzungen für den Fuß- und Radverkehr
- Gutes ÖPNV-Angebot innerhalb Hildens
- Optimierung der regionalen Erreichbarkeit mit der Bahn
- Förderung alternativer Antriebe und Ausbau Lademöglichkeiten

Schwächen

- Starke Fokussierung auf den MIV
- Begrenzte Flächenverfügbarkeit
- Geringe Straßenraumbreiten lassen nicht genügend Raum zur Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer zu
- Hohe Verkehrsbelastungen mindern die Verkehrssicherheit, Aufenthalts- und Lebensqualität für den Fuß- und Radverkehr

Risiken

- Autoorientierte Verkehrsinfrastruktur begünstigt MIV-Nutzung im Pendler- und Binnenverkehr
→ wenig Anreize zum Umstieg auf den Umweltverbund
- Zuständigkeiten liegen nicht immer bei der Stadt Hilden (Baulastträgerschaft)
- „Schleichverkehre“ durch Hilden aufgrund von Reisezeitvorteilen oder Störungen auf den Autobahnen



2

Rückfragen zum Vortrag

Rückfragen zum Vortrag

Vorgehensweise

- Bitte per Handzeichen Frage anmelden
- Unsere Kollegin reicht Ihnen das Mikrofon
- Stellen Sie Ihre Frage und geben Sie bitte anschließend das Mikrofon zurück
- Beantwortung Ihrer Frage durch unser Team
- Leitung und Moderation durch Herrn Geyer

Anschließend
10 Minuten Pause

Nach der Pause können Sie sich an den Stelltafeln in der „**Mobilitätsstraße**“ hier im Foyer informieren und diskutieren.





4

Zusammenfassung der Diskussionsergebnisse

Zusammenfassung der Diskussionsergebnisse

MIV

- Sukzessive Verminderung des Parkraums im öffentlichen Raum
- Ringverkehr:
- Park & Ride in der Giesenheide
- Anwohnerparken wird zu selten kontrolliert
- Tempo 30 in der Stadt
- Neuer Versuch CarSharing und private Angebote (bsp. App für Nachbarn) fördern
- Sperrung der Gabelung für MIV

LKW

- LKW und Wohnmobile weg von öffentlichen Stellplätzen
- Intelligente LKW-Lenkung durch die Stadt

Zusammenfassung der Diskussionsergebnisse

ÖPNV

- Stärkung der Ortsbuslinien → 782 nicht Ortsbus Aufgaben
- Ausbau Hilden Bf. B228
- Ausbau direkte Verbindung nach Köln
- Oft Verspätungen durch erhöhten MIV
- 10-Minuten Takt
- Verlängerung der S1 Richtung Leichlingen/ Opladen
- ÖPNV ist viel zu teuer
- Bevorzugte Ampelschaltung für ÖPNV

Fußverkehr

- Ampelphasen oft zu kurz
- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr
- Ausreichende Gehwegbreiten von 2,50 m
- Unterführungen schlecht beleuchtet und ungepflegt
- Aufenthaltsqualität verbessern
- Kühlung durch Wasserflächen für Fußgänger in der Innenstadt
- Beleuchtung bei Dunkelheit stärken

Zusammenfassung der Diskussionsergebnisse

Radverkehr

- Nord-Süd und West-Ost Achse stärken
- Radverkehr von den Straßen nehmen
- Fahrradampeln im Stadtgebiet
- Finanzielle Förderung von E-Bikes
- Fehlende Abstellanlagen für Lastenräder
- Sichere Radwege für Kinder/ Schüler ins Zentrum
- Zugeparkte Radwege
- Fahrradstraßen sollten gängiger werden



5

Zeitplan und weiteres Vorgehen

Zeitplan und weiteres Vorgehen

- Entwicklung eines Leitbildes und Zielvorstellungen für die Stadt Hilden
→ „Weichenstellung“ für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung
- Vorstellung und Diskussion der Arbeitsschritte und Inhalte in zwei weiteren Stadtkonferenzen
- Informationen und Termine auf <https://mobigator.de/hilden/>, Homepage und soziale Kanäle der Stadt Hilden





Ende

büro stadtVerkehr



büro stadtVerkehr
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Mittelstraße 55
D-40721 Hilden

Fon: 02103 / 91159-0
Fax: 02103 / 91159-22
www.buero-stadtverkehr.de

Geschäftsführende Gesellschafter:
Jean-Marc Stuhm, Alexander Denzer
Amtsgericht Düsseldorf HRA 22725

Persönlich haftende Gesellschafterin:
Büro Stadtverkehr Verwaltungs-GmbH
Sitz Hilden, Amtsgericht Düsseldorf HRB 71255



Ansprechpartnerinnen:

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm

Fon: 02103 91159-10
E-Mail: stuhm@buero-stadtverkehr.de

Dipl.-Ing. Alexander Denzer

Fon: 02103 91159-12
E-Mail: denzer@buero-stadtverkehr.de

Mira Isfort, M. Sc.

Fon: 02103 91159-13
E-Mail: isfort@buero-stadtverkehr.de

Lennart Bruhn, M. Sc.

Fon: 02103 91159-11
E-Mail: bruhn@buero-stadtverkehr.de



Stadt- und Regionalplanung

Dr. Jansen GmbH

Ansprechpartner:

Stadt- und Regionalplanung

Dr. Jansen GmbH
Neumarkt 49
50667 Köln
Fon 0221 94072-20
Fax 0221 94072-18

Mail: dgeyer@stadtplanung-dr-jansen.de

Web: www.stadtplanung-dr-jansen.de