



Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden

3. Stadtkonferenz Mobilität: Maßnahmenvorschläge

27.06.2024

Ablauf

1	Begrüßung und Ablauf	18:00 – 18:15
2	Kurzvortrag zu den Kernelementen des Mobilitätskonzeptes	18:15 – 18:35
	Rückfragen und Übergang Mobilitätsstraße	18:35 – 18:45
3	Mobilitätsstraße (Diskussion und Anregungen)	18:50 – 19:40
	Zusammenfassung der Ergebnisse	19:40 – 19:50
4	Zeitplan und weiteres Vorgehen	19:50 – 19:55
	Schlusswort	19:55 – 20:00

Pause

Erwartungen an den heutigen Abend und den Gesamtprozess

Heutiger Abend: Informationen



Heutiger Abend: Fragen, Anmerkungen, Gespräche

Ergebnis Gesamtprozess: Strategiepapier Mobilität



Aktueller Arbeitsstand

- Arbeitsphase Erarbeitung „Maßnahmenvorschläge“
- Überarbeitung/ Anpassung der Maßnahmenvorschläge auf Basis der Rückmeldungen aus den Beteiligungsformaten



Ablauf

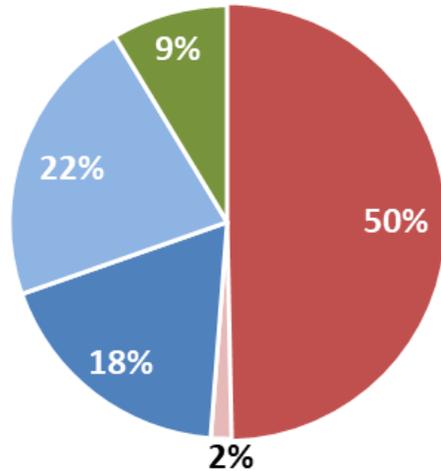
1	Begrüßung und Ablauf	18:00 – 18:15
2	Kurzvortrag zu den Kernelementen des Mobilitätskonzeptes Rückfragen und Übergang Mobilitätsstraße	18:15 – 18:35 18:35 – 18:45
3	Mobilitätsstraße (Diskussion und Anregungen) Zusammenfassung der Ergebnisse	18:50 – 19:40 19:40 – 19:50
4	Zeitplan und weiteres Vorgehen Schlusswort	19:50 – 19:55 19:55 – 20:00

Pause

Ausgangslage

Ausgangsbasis Beschluss des Szenarios 3

Modal Split Istzustand 2021



■ MIV fossil ■ MIV alternativ ■ Fahrrad ■ zu Fuß ■ ÖPNV

Wege an einem Werktag je Verkehrsmittel 2021:

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

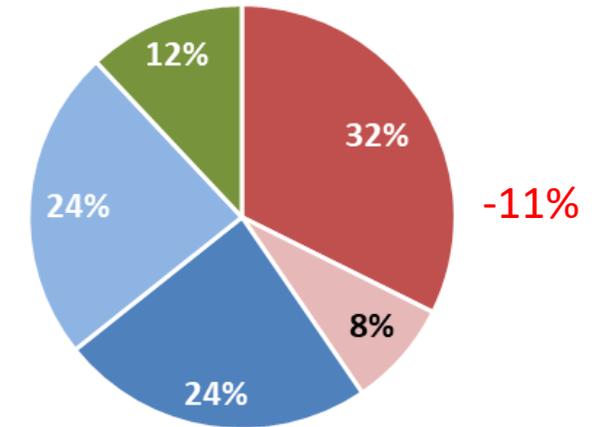
Insgesamt ca. 175.000 Wege/ Tag

Veränderung der Verkehrs-
mittelwahl bis 2030



Auch vor dem Hintergrund:
Beschluss Klimaneutralität bis 2035

Szenario 3



■ MIV fossil ■ MIV alternativ ■ Fahrrad ■ zu Fuß

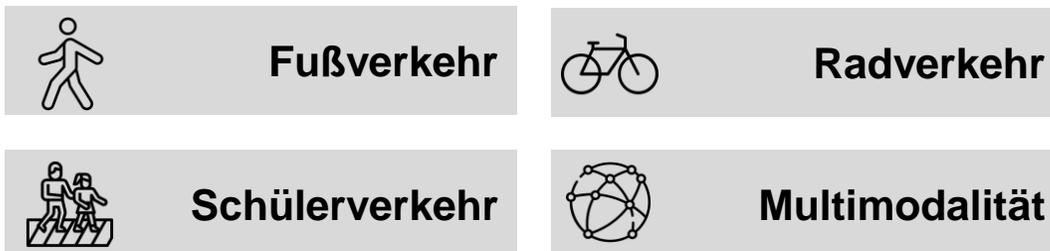
Verlagerung von MIV-Wegen auf den Umweltverbund im Vergleich zu 2021:

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

Definition von Handlungsfeldern



- Ableitung von Handlungsfeldern auf Basis von:
 - ➔ Erhebungen
 - ➔ Beteiligungen
 - ➔ Erfahrungen
- Neben den Hauptverkehrsmitteln MIV, ÖPNV, Rad, Fuß werden weitere Handlungsfelder definiert: Lkw, Schülerverkehr und Multimodalität

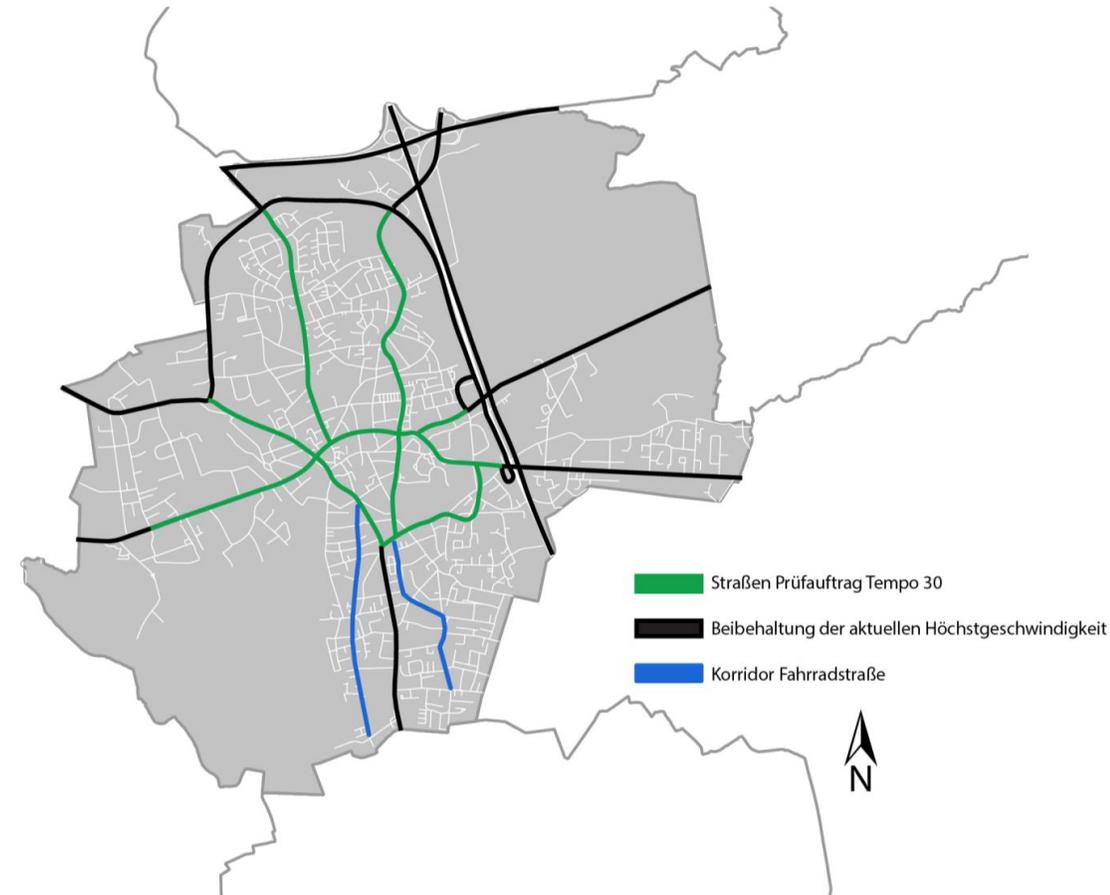
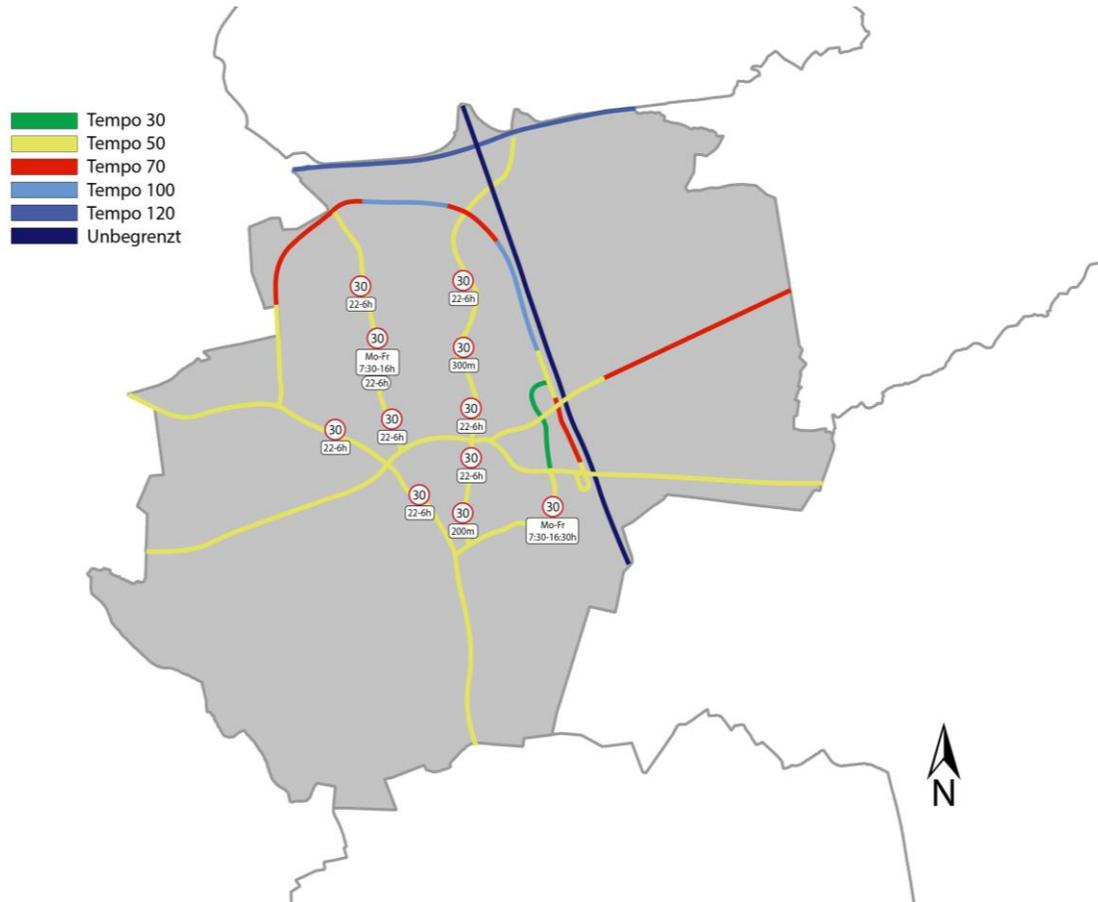


Kernvorschlag Tempo 30 und Anpassung der Lichtsignalanlagen für den Busverkehr

Kernvorschlag Tempo 30 und Anpassung der Lichtsignalanlagen für den Busverkehr

- Situation heute: Tempo 30 von 22-6 Uhr

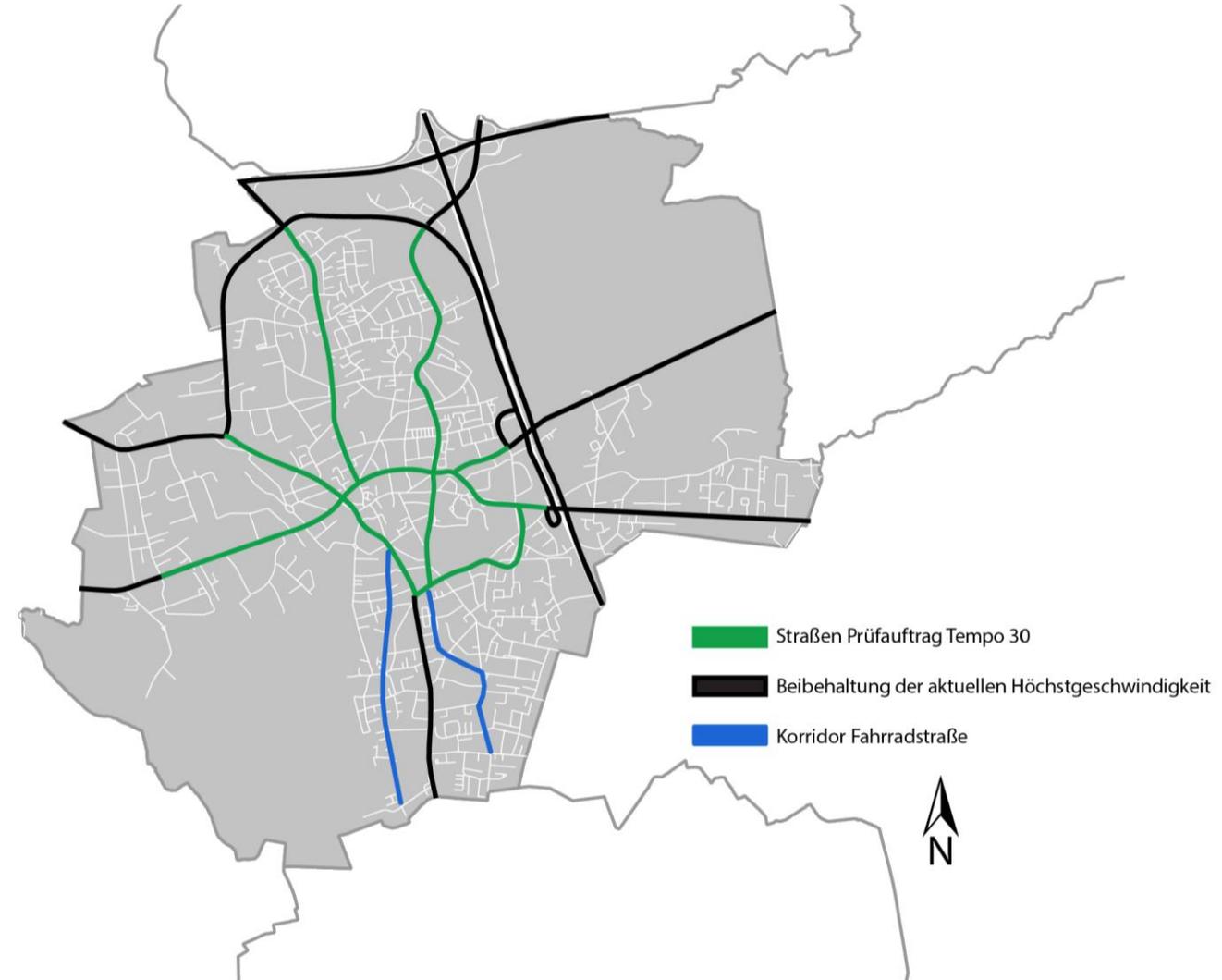
- Situation zukünftig: ganztägig Tempo 30 und Anpassung der Lichtsignalanlagen für den Busverkehr



Kernvorschlag Tempo 30 und Anpassung der Lichtsignalanlagen für den Busverkehr

Wirkung

- Verkehrsentlastungen auf den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen
→ verstärkte Nutzung West-/ Nord-/ Ostring
- Möglichkeit Radverkehr sicher auf der Straße abzuwickeln (gemeinsam mit dem MIV)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuß- und Radfahrer (Trennung Rad- und Fußverkehr)
- Geringfügig längere Fahrzeiten im MIV
- Einhaltung des Busfahrplans durch Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen (LSA)
- Kein Umbau der Straßen erforderlich



Argumente für Tempo 30

Mehr Sicherheit



Anhalteweg 27,7m



Anhalteweg
13,3m

Anhalteweg nur halb so lang.
Weniger tödliche Unfälle.

Höhere Aufenthaltsqualität



32 Minuten
Spielzeit

Kinder spielen länger
unbeaufsichtigt draußen.



Durchgangsverkehr: 53 Minuten Spielzeit
Verkehrsberuhigt: 66 Minuten Spielzeit

Bessere Luft



Mehr Beschleunigung,
mehr NO₂

NO₂



bis zu 4µg
weniger

Weniger Beschleunigung =
Weniger Stickoxidausstoß

Weniger Lärm



Reifen - und
Motorengeräusche



Halb so laut

E-Autos sind nur bis 30km/h
deutlich leiser als Verbrenner.

Eigene Darstellung nach Deutsche Umwelthilfe (2022)

Argumente für Tempo 30

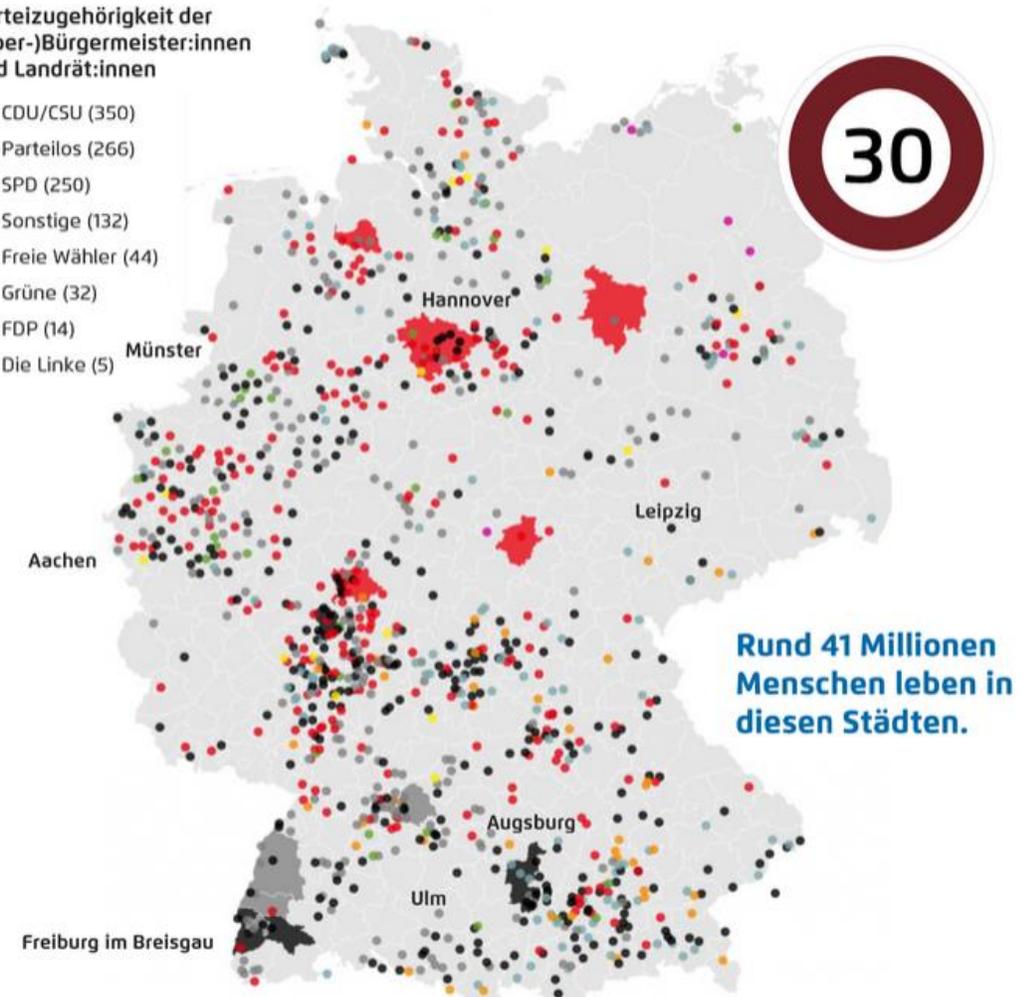
- Kostengünstige Lösung ohne die Erreichbarkeit der Stadt zu verschlechtern
- Unterstützung der Initiative Tempo 30 durch die Stadt Hilden
- Zustimmung des Bundesrats zur Reformierung des Straßenverkehrsgesetzes am 14.06.2024:
 - einfachere Anordnung Tempo 30
 - Ausweisung Busspuren
 - Anlage von Radverkehrsanlagen

Tempo 30: Diese 1.093 Kommunen wollen mehr Entscheidungsfreiheit

Städte, Gemeinden und Landkreise, die sich bis zum 10.06.2024 der kommunalen Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ angeschlossen haben.

Parteizugehörigkeit der (Ober-)Bürgermeister:innen und Landrät:innen

- CDU/CSU (350)
- Parteilos (266)
- SPD (250)
- Sonstige (132)
- Freie Wähler (44)
- Grüne (32)
- FDP (14)
- Die Linke (5)



Quelle: Agora Transport Transformation gGmbH (06/2024)

Beispiele aus anderen Städten

Was machen anderen Kommunen?

- Langenfeld: Lärmaktionsplanung Stufe 4
Ausweisung Tempo 30
- Haan: Lärmaktionsplanung Stufe 4
abschnittsweise Ausweisung Tempo 30,
Vorsignalisierung an LSA
- Marl: Lärmaktionsplanung Stufe 4
Ausweisung Tempo 30
- Witten: Lärmaktionsplanung Stufe 4
Vorhaben innerstädtisch Tempo 30
- Düsseldorf: Überführung der Testphase
Luegallee Tempo 30, beidseitiger Radfahr-
streifen und Ladezonen in Dauerzustand
- Frankfurt am Main: Schrittweise Ausweisung
von Tempo 20 auf innerstädtischen Straßen

Luegallee Düsseldorf



Quelle: eigene Aufnahmen

Prioritäre Maßnahmen in Form von Steckbriefen

MIV 1 Prüfung Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehren

Die Errichtung von Kreisverkehrsplätzen (KVP) in Kombination mit Tempo 30 trägt einerseits zur weiteren Verflüssigung des Verkehrs bei und andererseits reduzieren KVP die Lärm- und Schadstoffbelastungen durch die Vermeidung von „stop and go“. Zudem tritt ein geschwindigkeitshemmender Effekt auf, da KVP in der Regel nicht mit überhöhter Geschwindigkeit durchfahren werden können. An folgenden Knotenpunkten sollen KVP geprüft werden:

- Oststraße/ Elberfelder Straße: Verflüssigung des Verkehrs und Erhöhung des Reisezeitvorteils bei Nutzung der Ringstraßen im Zuge der Umsetzung Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstraßen
- Richrather Straße/ Baustraße: Verflüssigung des Verkehrs an einer der Hauptverkehrsknoten im Hildener Süden sowie Hinweis auf Tempo 30

MIV 1 Prüfung Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehren

Beschreibung

- Überprüfung der Errichtung von Kreisverkehren an potentiellen Standorten

Ziel

- Lenkung des Verkehrs
- Vermeidung von „stop and go“ und den damit verbundenen erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastungen

Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Hilden, Kreis Mettmann, Straßen.NRW

Umsetzungsschritte

- Erstellung eines Verkehrsgutachtens für die jeweiligen Knotenpunkte zur Leistungsfähigkeit (< 25.000 DTV/24h in der Summe an allen Zufahren)
- Baulicher Nachweis

Wirkung

- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

Kostenschätzung

- > 500.000 € pro Kreisverkehrsplatz

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Klimaschutz

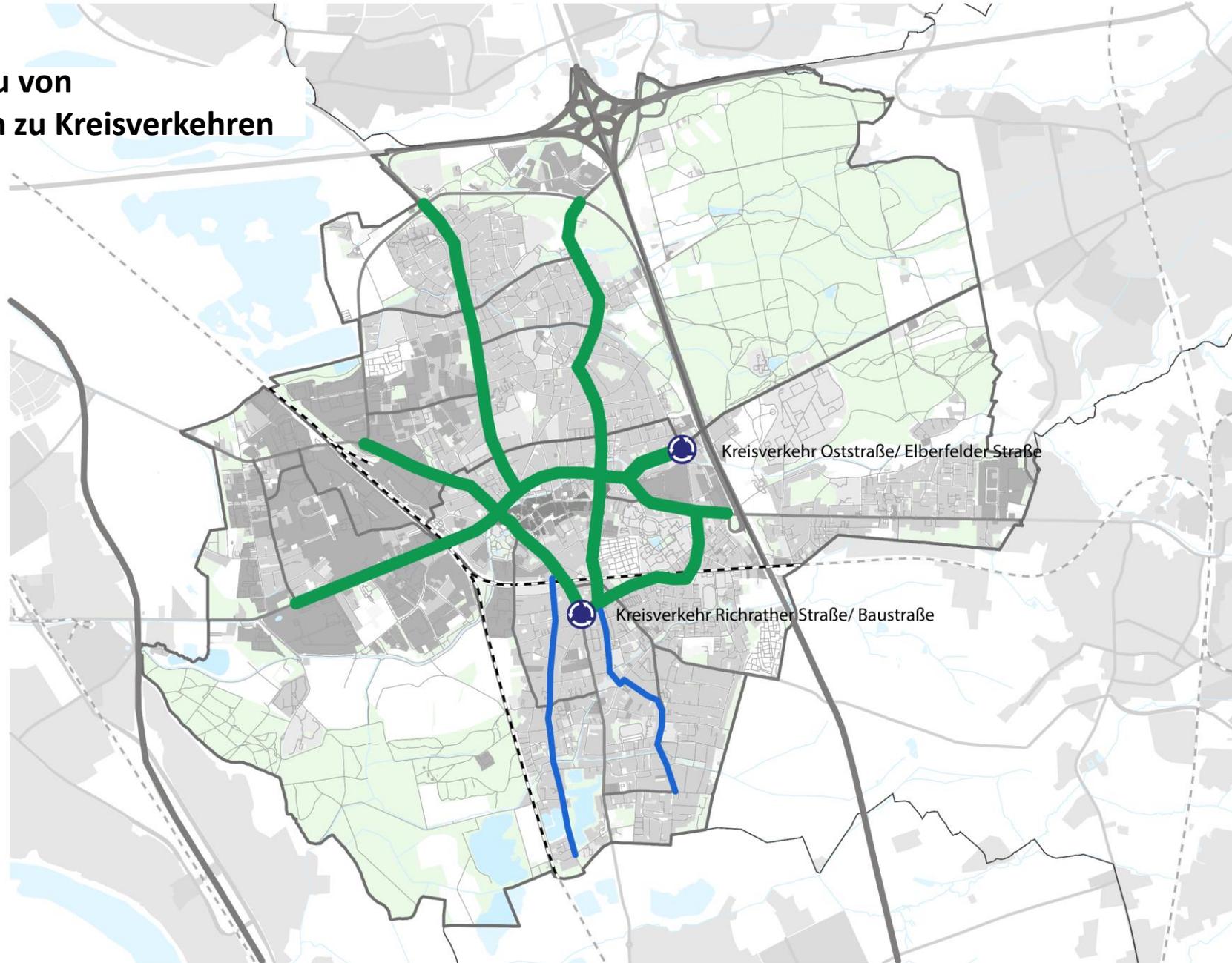


Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

Fördermöglichkeiten

-

Prüfung Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehren



Maßnahmenvorschläge

-  Prüfung Kreisverkehr
-  Prüfauftrag Tempo 30
-  Korridor Fahrradstraße
-  Stadtgrenze Hilden
-  Gewerbe/Industrie
-  Siedlungsfläche
-  Zentraler Versorgungsbereich (Innenstadt)
-  Grünfläche
-  Wasserfläche



FUSS 2

Errichtung einer weiteren Querungsmöglichkeit Westring/ Schalbruch

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Erschließung des Naherholungsgebietes rund um den Menzel- und Elbsee ist die Errichtung einer weiteren Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr am Westring/ Schalbruch (Unfallhäufungsstelle) zu prüfen. Die bestehende Querungsmöglichkeit (Mittelinsel) südlich des Knotenpunktes wird durch eine weitere Querungsmöglichkeit nördlich des Knotenpunktes ergänzt:

- Errichtung einer weiteren Querungsmöglichkeit nördlich des Knotenpunktes Westring/ Schalbruch, z. B. in Form einer Lichtsignalanlage (LSA) oder Mittelinsel

FUSS 2

Errichtung einer weiteren Querungsmöglichkeit Westring/ Schalbruch

Beschreibung

- Errichtung einer Querungshilfe Westring/ Schalbruch, z. B. LSA oder Mittelinsel

Ziel

- Mobilität für alle ermöglichen
- Abbau von Hindernissen
- Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer

Träger/Akteure/Beteiligte

- Straßen.NRW, Land, Kreis Mettmann, Stadt Hilden

Umsetzungsschritte

- Ausschreibung der Leistungsphasen 1-3 der HOAI (Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung)

Wirkung

- Erhöhung des Fußverkehrsanteils

Kostenschätzung

- 20.000-50.000 € für eine Querungsmöglichkeit (LSA oder Mittelinsel)

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Klimaschutz

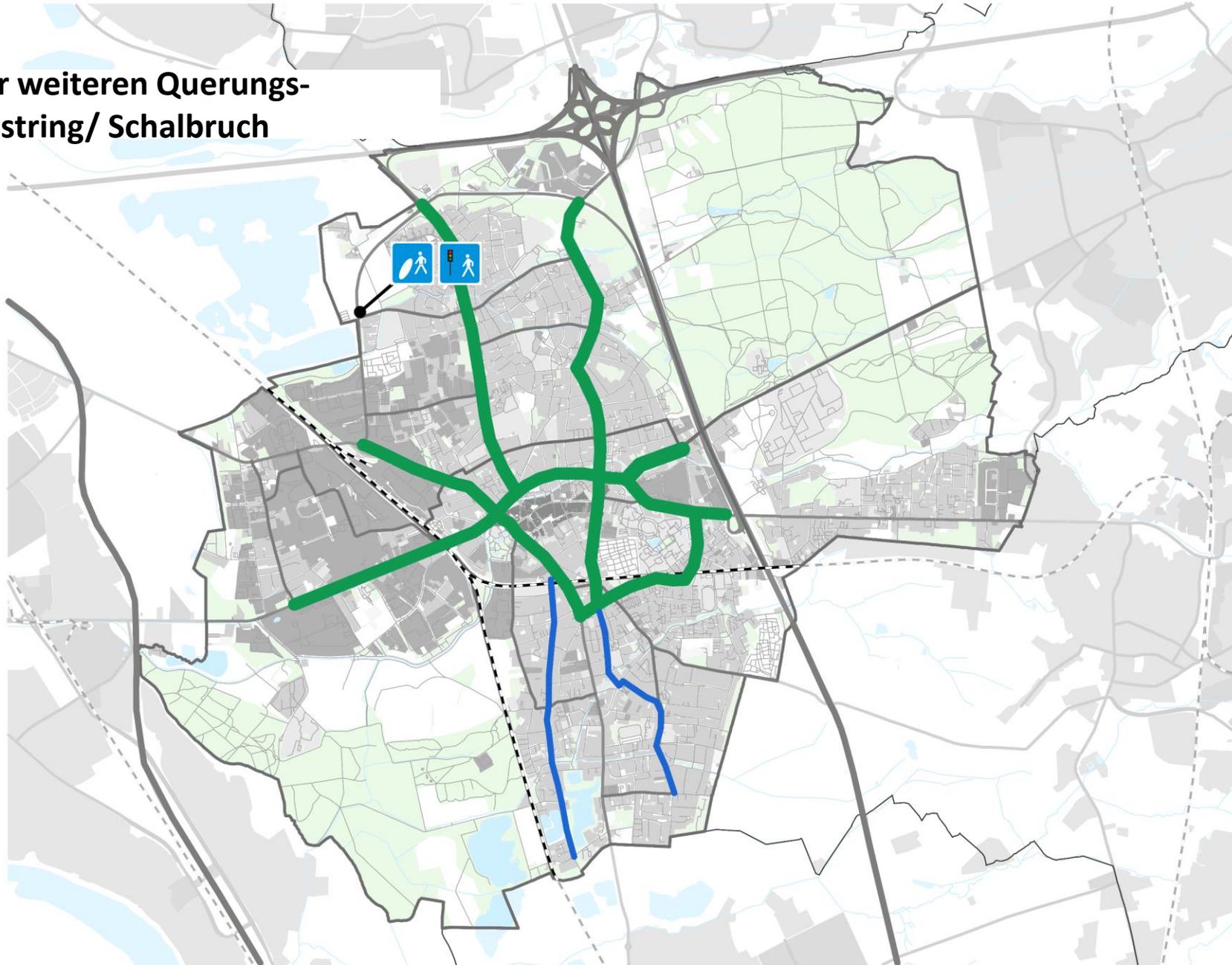


Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

Fördermöglichkeiten

- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Um Bagatelluntergrenzen zu vermeiden, sind Maßnahmen zu bündeln

Errichtung einer weiteren Querungsmöglichkeit Westring/ Schalbruch



Maßnahmenvorschläge

-   Prüfung Errichtung Querungshilfe
-  Prüfauftrag Tempo 30
-  Korridor Fahrradstraße
-  Stadtgrenze Hilden
-  Gewerbe/Industrie
-  Siedlungsfläche
-  Zentraler Versorgungsbereich (Innenstadt)
-  Grünfläche
-  Wasserfläche



Verständnisfragen zum Vortrag

Vorgehensweise

- Bitte per Handzeichen Frage anmelden
- Bitte nutzen Sie die Standmikrofone oder das Handmikrofon (wird Ihnen angereicht)
- Stellen Sie Ihre Frage (und geben Sie bitte anschließend das Mikrofon zurück)
- Beantwortung Ihrer Frage durch unser Team
- Leitung und Moderation durch Herrn Schulz

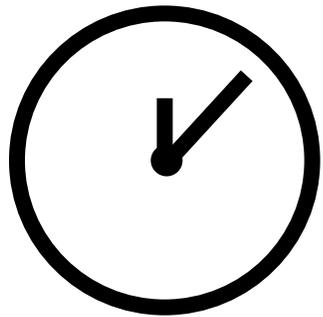


Ablauf

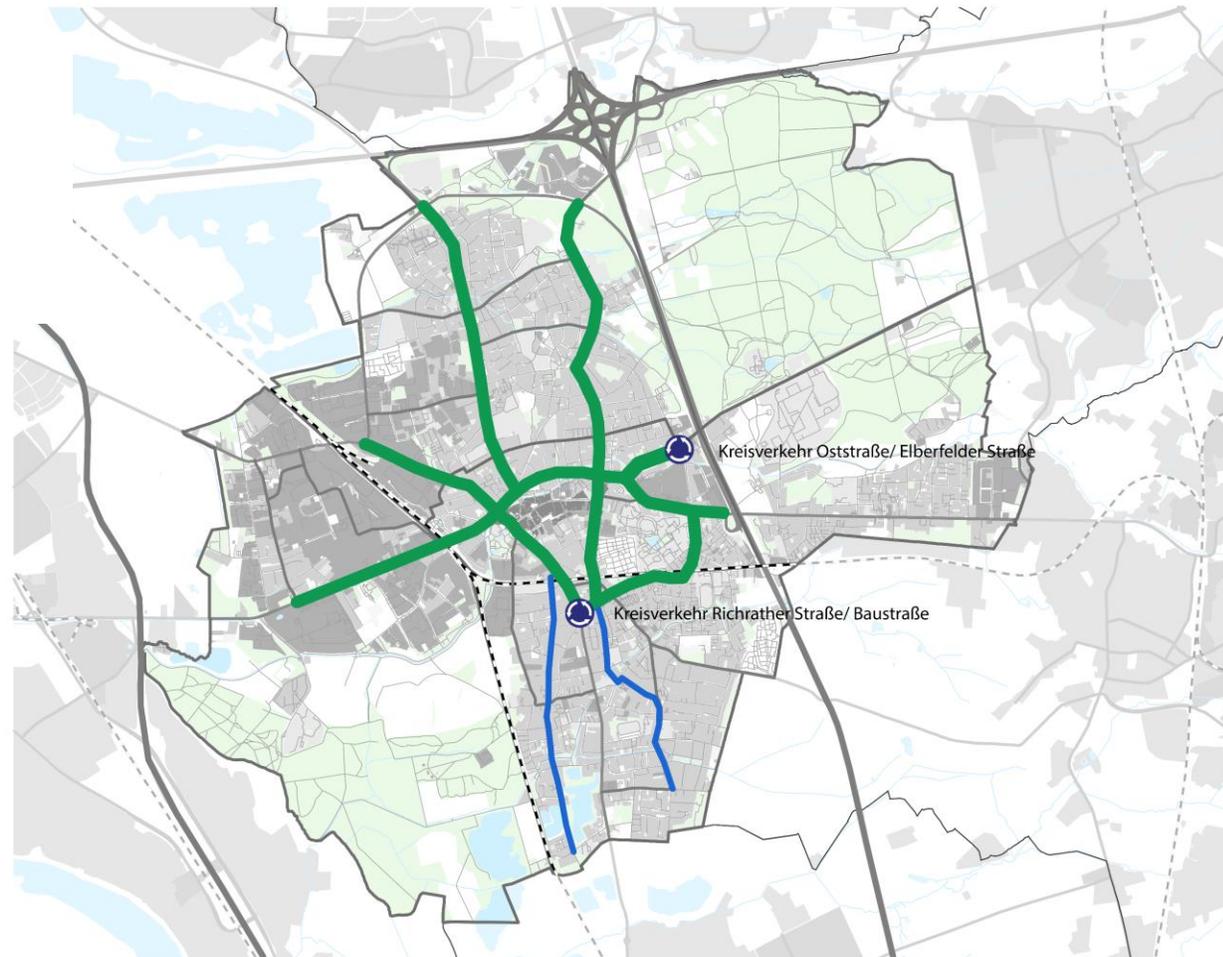
1	Begrüßung und Ablauf	18:00 – 18:15
2	Kurzvortrag zu den Kernelementen des Mobilitätskonzeptes	18:15 – 18:35
	Rückfragen und Übergang Mobilitätsstraße	18:35 – 18:45
3	Mobilitätsstraße (Diskussion und Anregungen)	18:50 – 19:40
	Zusammenfassung der Ergebnisse	19:40 – 19:50
4	Zeitplan und weiteres Vorgehen	19:50 – 19:55
	Schlusswort	19:55 – 20:00

Pause

Mobilitätsstraße: informieren und diskutieren



insgesamt
50 Min.



Zusammenfassung

Ablauf

1	Begrüßung und Ablauf	18:00 – 18:15
2	Kurzvortrag über die Kernelemente des Mobilitätskonzeptes	18:15 – 18:35
	Rückfragen und Übergang Mobilitätsstraße	18:35 – 18:45
3	Mobilitätsstraße (Diskussion und Anregungen)	18:50 – 19:40
	Zusammenfassung der Ergebnisse	19:40 – 19:50
4	Zeitplan und weiteres Vorgehen	19:50 – 19:55
	Schlusswort	19:55 – 20:00

Pause

Zeitplan und weiteres Vorgehen

- Ggf. Ergänzung/ Anpassung der Maßnahmenvorschläge
- Vorstellung der Ergebnisse der Beteiligungsformate im Stadtentwicklungsausschuss am **28.08.2024**
- Informationen und Termine auf <https://mk.mobigator.de/hilden/>, Homepage und soziale Kanäle der Stadt Hilden



büro stadtVerkehr

**BüroStadtverkehr
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG**

Verwaltungssitz: Mittelstraße 55
Bürostandort: Bahnhofsallee 11
D-40721 Hilden

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

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

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

**Ansprechpartnerinnen:**

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm
Tel: 02103 91159-10
E-Mail: stuhm@buero-stadtverkehr.de

Dipl.-Ing. Alexander Denzer
Tel: 02103 91159-12
E-Mail: denzer@buero-stadtverkehr.de

Lennart Bruhn, M. Sc.
Tel: 02103 91159-11
E-Mail: bruhn@buero-stadtverkehr.de

**Stadt- und Regionalplanung**

Dr. Jansen GmbH

Ansprechpartner:

Dominik Geyer
Stadt- und Regionalplanung
Dr. Jansen GmbH
Neumarkt 49
50667 Köln
Tel: 0221 94072-20
Fax: 0221 94072-18
Mail: dgeyer@stadtplanung-dr-jansen.de
Web: www.stadtplanung-dr-jansen.de