

# Übersicht



Der Bürgermeister  
Hilden, den 22.02.2023  
AZ.: IV/61.1 Groll\_VEP\_MoKo

WP 20-25 SV 61/116

## Beschlussvorlage

### Mobilitätskonzept für Hilden: Bericht über die zweite Beteiligungsphase Auswahl des Zielszenarios

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
CDU			
SPD			
Grüne			
FDP			
AfD			
BA			
Allianz			
Ratsmitglied Erbe			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

Organisatorische Auswirkungen

ja

nein

noch nicht zu übersehen

ja

nein

noch nicht zu übersehen

## Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss

15.03.2023

Entscheidung

Anlage 1: Protokoll\_Workshop STEA\_Leitbild\_Szenario\_MoKo\_Hilden

Anlage 2: Protokoll\_2\_Stadtkonferenz\_Leitbild\_Szenario\_MoKo\_Hilden

Anlage 3: Protokoll\_2.Arbeitskreis Mobilität

Anlage 4a: Stellungnahme Kreis zu Mobilitätskonzept Hilden

Anlage 4b: IHK Stellungnahme Verkehrskonzept Hilden 2023

Anlage 4c: Stellungnahme Stadt Haan\_MobiK\_Hi\_Leitbild

Anlage 4d: Stellungnahme Stadt Langenfeld zu MoKo

Anlage 4e: Stellungnahme Rheinbahn zu MoKo

Anlage 4f: Stellungnahme Stadt Solingen

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Bericht über die zweite umfassende Beteiligungsphase wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt das vorgestellte Szenario **Hilden Klimafreundlich 2030** (Szenario 3) als Grundlage für die weitere Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Hilden.

### **Erläuterungen und Begründungen:**

In der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 10.08.2022 wurde ein erstes Zwischenergebnis bei der Erarbeitung des neuen Mobilitätskonzeptes für Hilden erreicht. Auf der Basis der Sitzungsvorlage WP 20-25 SV 61/084 beriet der Ausschuss über die erste umfassende Beteiligungsphase und über den Einstieg in die neue Arbeitsphase zu den Themen Leitbild, Zielvorstellung und Handlungsfelder.

Es wurde folgender einstimmiger Beschluss gefasst:

„Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt den Bericht zur ersten Beteiligungsphase zustimmend zur Kenntnis.

Er beschließt, dass die Bearbeitungsphase A „Bestandsanalyse Verkehr“ im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes für Hilden damit abgeschlossen ist und die nächste Bearbeitungsphase B „Erarbeitung von Leitbild, Ziel und Handlungsfeldern“ begonnen wird.“

Aus Sicht der Verwaltung konnte nun die Bearbeitungsphase B „Erarbeitung von Leitbild, Ziel und Handlungsfeldern“ ebenfalls abgeschlossen werden. Wie schon bei der „Bestandsanalyse Verkehr“ erfolgte eine umfangreiche Beteiligung, über die hier zunächst berichtet werden soll.

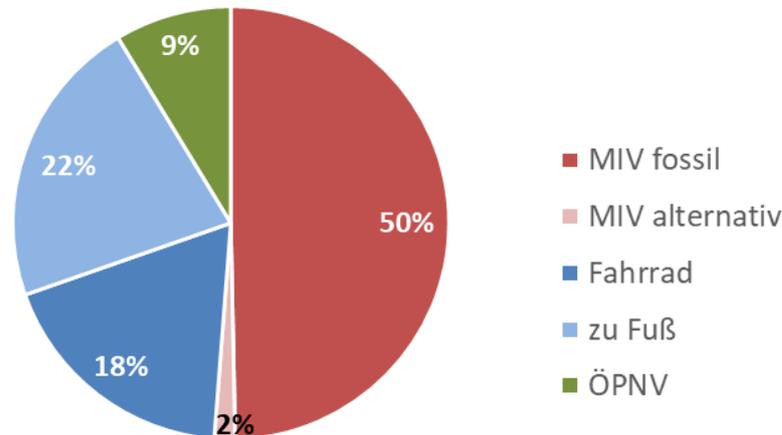
### Beteiligung

Im Wesentlichen wurden im Zuge der 2. Beteiligungsphase folgende „Beteiligungsformate“ durchgeführt:

- **Workshop des Stadtentwicklungsausschusses** als nicht-öffentliche Sondersitzung am 12.11.2022
- zweite **Stadtkonferenz Mobilität** am 08.12.2022 in der Stadthalle
- zweite Sitzung des **Arbeitskreises Mobilität** am 19.01.2023 (Lokale Akteure und Vertreter der Fraktionen) im Rathaus
- Erste Beteiligung des **Beirates Mobilität** in der Zeit Februar 2023 (regionale Akteure)

Im Mittelpunkt dieser Beteiligungsformate stand jeweils die Frage, welcher Handlungsrahmen für die künftige Mobilität und Mobilitätsentwicklung in Hilden herangezogen werden soll, welches Szenario diesen Handlungsrahmen am besten formuliert und in welchen Handlungsfeldern dementsprechend die zukünftigen Schwerpunkte bei der Umsetzung gesetzt werden sollen.

Ausgangspunkt der Diskussionen war dabei immer die gegenwärtige Situation bei der Verkehrsmittelwahl in Hilden, wie sie sich aus der umfassenden Bestandsanalyse ergeben hatte:



Diese Verkehrsmittelwahl-Verteilung (Stand: 2022) muss sich zugunsten der sog. „Verkehrswende“ ändern, um einen relevanten Beitrag zur Erreichung von Klimaschutz-Zielen leisten zu können.

Der **Workshop des Stadtentwicklungsausschusses** am 12.11.2022 war eine erstmalige Veranstaltung. Die Mitglieder des Stadtentwicklungsausschusses befassten sich aktiv mit gleich mehreren Aufgabenstellungen:

- Welche Erwartungen und Ziele haben Sie hinsichtlich der Mobilität 2030?
- Welche Ziele setzen wir uns in Hilden konkret?
- Wie wollen wir unsere Ziele erreichen?
- In welchen Handlungsfeldern sollen Schwerpunkte gesetzt werden?

Wichtig hierbei ist die kausale Verbindung: Entsprechen die Maßnahmen innerhalb der einzelnen Handlungsfelder nicht dem übergeordneten Ziel/Leitbild, sind die Ziele nicht zu erreichen.

Die Ergebnisse des Workshops sind als Anlage 1 der Sitzungsvorlage beigefügt.

Die **2. Stadtkonferenz Mobilität** war weniger gut besucht als die erste Veranstaltung im Frühjahr, jedoch beteiligte sich die anwesende Bürgerschaft auch hier rege. Die Ergebnisse der Diskussion fasst das Protokoll zusammen, welches als Anlage 2 der Sitzungsvorlage beigefügt ist.

Die zweite Sitzung des **Arbeitskreises Mobilität** war ebenso zielführend und hat verwertbare Ergebnisse gebracht. In seiner Sitzung am 09.03.2022 hatte der Stadtentwicklungsausschuss über die Zusammensetzung dieses „Arbeitsgremiums“ beschlossen. Auch der Senioren- sowie der Behindertenbeirat gehören dem Gremium an.

In der Sitzung im Januar 2023 ging es zunächst um die Frage: Bei welchem Verkehrsmittel besteht Ihrer Meinung nach besonderer Handlungsbedarf?

Dem schloss sich die Diskussion über die Frage „Welche Zielrichtung wünschen Sie sich für die Mobilität in Hilden?“ an.

Die Antworten auf diese Fragen und sonstige Diskussionsinhalte sind in Anlage 3 dargestellt. Bei der Veranstaltung kristallisierte sich heraus, dass aus fachlicher Sicht für Hilden nur ein Zielszenario vorgeschlagen werden kann, in dem der Motorisierte Individualverkehr (MIV) von heute ca. 51% auf ca. 40% reduziert wird, der Anteil des Fahrradverkehrs an der Verkehrsmittelwahl von heute 18% auf 24% ansteigt, der Fußverkehr von 22% auf 24% wächst und schließlich der ÖPNV von 9% auf 12% zunimmt.

Die Ergebnisse des Arbeitskreises sind in einem Protokoll festgehalten, welches als Anlage 3 der Sitzungsvorlage beigefügt ist.

Mit **dem Beirat Mobilität** sollen insbesondere regionale Akteure einbezogen werden; die Stadt Hilden ist keine „Insel“, sondern liegt in einer auch mobilitätstechnisch eng vernetzten Region. Es wurden den Beteiligten in dieser zweiten Beteiligungsrunde drei (bei den Hildener Bürgervereinen) bzw. vier Fragen (bei den externen Beteiligten) gestellt:

- Können Sie die Szenarienempfehlung nachvollziehen?
- Gibt es aus Ihrer Sicht Anmerkungen/Anregungen zu den gezeigten Szenarien und den Handlungserfordernissen?
- Welche Aspekte sollten aus Ihrer Sicht im Sinne einer zukunftsfähigen Entwicklung der Stadt Hilden auch im Mobilitätssektor eine besondere Rolle spielen?  
sowie (für die Externen)
- Wo bestehen Schnittstellen zwischen Hilden und Ihrer Kommune/Ihrem Verband/Ihrer Institution?

Die Antworten sind naturgemäß individuell ausgefallen.

Rückmeldungen gab es von den Nachbarstädten Haan, Langenfeld, Solingen und dem Kreis Mettmann, von der Rheinbahn und der Industrie- und Handelskammer Düsseldorf. Von den Bürgervereinen erfolgten keine Rückmeldungen.

Die Inhalte der Rückmeldungen sind in Anlage 4 (4a bis 4f) dargestellt.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Empfehlung für das Szenario 3 „Hilden Klimafreundlich 2030“ fachlich für nachvollziehbar, aber auch als ehrgeizig angesehen wird.

Ebenso wird auf die zunehmende Bedeutung der Förderung des ÖPNV hingewiesen, dessen Linien Hilden mit den Nachbarstädten verbinden. Zudem wird auf Kooperationsmöglichkeiten in diesem Bereich hingewiesen. Gleiches gilt für den Fahrradverkehr.

### Empfehlung

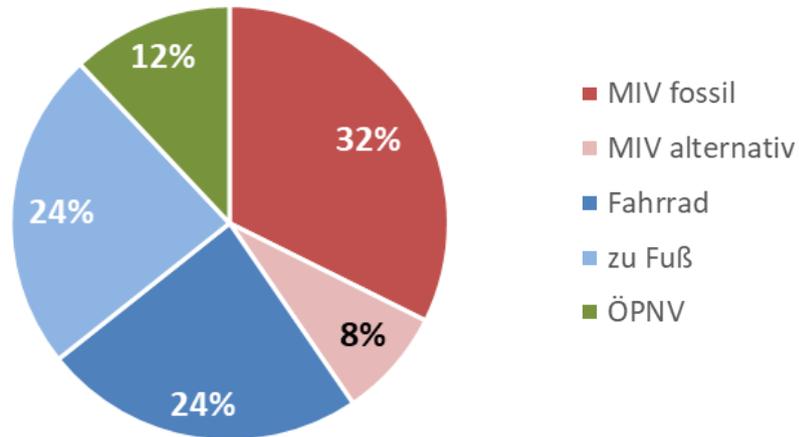
Der Rat der Stadt Hilden hat in seiner Sitzung am 13.12.2022 beschlossen, dass bis zum Jahr 2035 die Klimaschutzziele der Bundesregierung bis 2045 in Hilden bis 2035 umzusetzen sind und somit in Hilden für 2035 „Treibhausgas-Neutralität“ hergestellt werden soll (das bedeutet ein Gleichgewicht zwischen Emissionen und Abbau von Treibhausgasen). Die Stadt Hilden beabsichtigt so, ähnlich wie die Landeshauptstadt Düsseldorf, bis 2035 den Zielen des Bundesklimaschutzgesetzes gerecht zu werden.

Es wird in dem Zusammenhang auf die Sitzungsvorlage WP 20-25 SV IV/018/3 verwiesen.

Für den Mobilitätssektor in Hilden bedeutet dies, dass bis zum Jahr 2030 die immanenten Treibhausgasemissionen massiv gegenüber dem Stand von 2020 reduziert werden müssen.

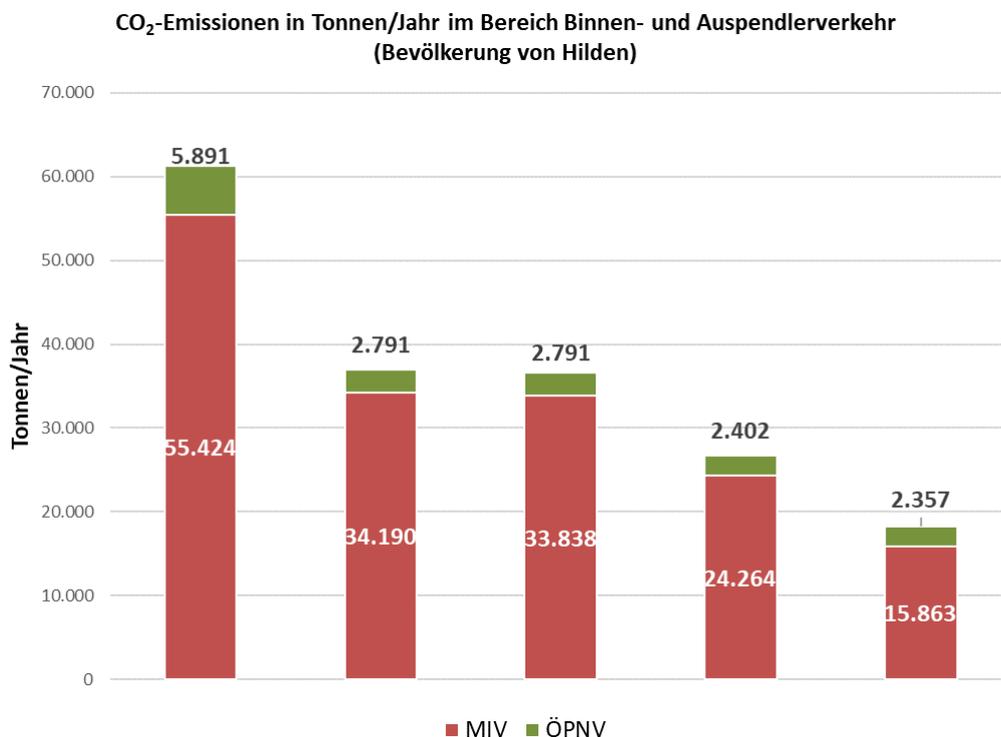
Dies ist aus fachlicher Sicht ohne eine „Verkehrswende“ nicht zu erreichen. Vielmehr ist es erforderlich, ein **Ziel** zu wählen, welches mit einer merkbaren Verringerung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an der Verkehrsmittelwahl in Hilden verbunden ist:

### Hilden Klimafreundlich 2030



Um dieses Ziel zu erreichen, müssen bei gleichbleibender Anzahl der Wege ca. 19.000 Wege pro Tag mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden als mit dem PKW.

Hinsichtlich der Klima-relevanten Auswirkungen kann folgende Graphik den Ansatz verdeutlichen:



Säule 1 stellt dabei den Istzustand dar.

Säule 2 stellt die Entwicklung im sog. „Ohnefall“ dar, d.h. nur aufgrund technologischer Entwicklungen im Motoren- und Antriebsbereich werden bereits merkbare CO<sub>2</sub>-Einsparungen zu erwarten sein.

Gleiches gilt (Säule 3) für eine Vorgehensweise, in der leichte und kostengünstige Maßnahmen kurzfristig umgesetzt werden und MIV sowie Parkraumangebot nicht stark eingeschränkt werden (Szenario 1).

Säule 4 zeigt die Bedeutung einer Vorgehensweise, in der die Verkehrsträger gleichwertig betrachtet werden, Alternativen zum Auto geschaffen werden und der Umweltverbund verbessert wird. (Szenario 2)

Säule 5 (Szenario 3) schließlich zeigt auf, welche Auswirkungen eine Vorgehensweise hat, die den Klimaschutzzielen der Bundesrepublik Deutschland und damit auch der Stadt Hilden am nächsten kommt. Mit einem Fokus auf Maßnahmen, die den ÖPNV stark ausbauen und verbessern, den Umweltverbund (Fuß u. Rad) als attraktives Angebot ausbauen, auch und gerade zu Lasten des MIV, sowie auf Maßnahmen, die z.T. außerhalb der Planungshoheit der Stadt Hilden liegen, lassen sich die deutlichsten Verringerungen bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen im Jahr erreichen.

Dies entspricht im Wesentlichen auch den Ergebnissen der Beteiligungen.

**Daher wird seitens der Verwaltung** vor dem Hintergrund des Ratsbeschlusses vom 13.12.2022 „Treibhausgas-Neutralität im Jahr 2023“ **die Vorgehensweise des Szenarios 3 mit der Zielformulierung „Hilden Klimafreundlich 2030“ als Grundlage für die weitere Bearbeitung vorge schlagen.**

#### Handlungsfelder

Um das soeben formulierte Ziel zu erreichen, nämlich 19.000 Wege der Hildener Bevölkerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf die Verkehrsträger ÖPNV, Fahrrad und Fußgängerverkehr zu verlagern, sind die Handlungsfelder zu beachten, die für die Mobilitätssituation in Hilden von Bedeutung sind:

- Autoverkehr (inkl. E-Mobilität)
- Parken (ruhender Verkehr)
- Lieferverkehr
- Schülerverkehr
- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV
- Multimodalität

Für diese Handlungsfelder lassen sich bereits jetzt Schlussfolgerungen für die sich anschließenden Maßnahmenvorschläge ziehen:

- Der Straßenraum ist ein knappes „Gut“, vielen Fahrzeugen und Nutzungsansprüchen steht wenig Platz zur Verfügung
- Im Zentrum der Aufmerksamkeit werden die verkehrlichen Hauptachsen stehen, also die Hauptverkehrsstraßen in Hilden (bzw. die Straßen des Vorbehaltsnetzes).

#### Weitere Vorgehensweise

An die Beschlussfassung zum Ziel (der Mobilitätsentwicklung) schließen sich die nächsten Schritte bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für Hilden an. Im Anschluss an die Beschlussfassung zum in Hilden zu erreichenden Ziel bei der Verkehrsmittelwahl werden in den verschiedenen Handlungsfeldern vom beauftragten Planungsbüro zahlreiche Maßnahmenvorschläge zu entwickeln sein. Hierbei werden auch Vorschläge aus der zu Beginn der Arbeiten zum Mobilitätskonzept erfolgten Internet-Beteiligung in die Überlegungen einbezogen.

Die Maßnahmenvorschläge werden in der folgenden Beteiligungs- und Diskussionsphase im weiteren Verlauf dem Stadtentwicklungsausschuss vorgelegt, der eine erste Vorauswahl vornehmen soll. Anschließend werden die Diskussionen in den schon bekannten Beteiligungsformaten geführt werden: ein dritter Arbeitskreis Mobilität, eine dritte Beiratsbeteiligung, eine dritte Stadtkonferenz Mobilität in der Stadthalle. Die sich hieraus ergebenden Meinungsbilder zu möglichen Maßnahmen werden dann dem Stadtentwicklungsausschuss zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt werden.

Dies soll möglichst bis zum Sommer 2023 geschehen.

gez.  
Dr. Claus Pommer  
Bürgermeister

**Klimarelevanz:**

Der Mobilitätssektor muss einen spürbaren Beitrag leisten, wenn der Beschluss des Rates der Stadt Hilden zur Treibhausgas-Neutralität im Jahr 2035 tatsächlich erreicht werden soll.

# Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden

12.11.2022

## Sondersitzung Stadtentwicklungsausschuss: Leitbild- und Szenarientwicklung

**Datum:** 12.11.2022    **Zeit:** 10:00 Uhr bis 12:40 Uhr

**Ort:** Bürgersaal, Bürgerhaus Hilden, Mittelstraße 40, 40721 Hilden

<b>Nr.</b>	<b>Teilnehmer</b>	<b>Institution</b>
1.	Peter Stuhlträger	Stadt Hilden, Technischer Beigeordneter, Dezernat IV
2.	Lutz Groll	Stadt Hilden, Sachgebietsleiter Stadtplanung im Planungs- und Vermessungsamt IV/61.1
3.	Martin Barnat	Stadt Hilden, Planungs- und Vermessungsamt IV/61
4.	Uwe Schielke	Stadt Hilden, Tiefbau- und Grünflächenamt IV/66
5.	Anabela Barata	Vorsitzende des Stadtentwicklungsausschusses (STEA)
6.	Ausschussmitglieder	18 stimmberechtigte Mitglieder
7.	Jean-Marc Stuhm	büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG, Geschäftsführer
8.	Lennart Bruhn	büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
9.	Dominik Geyer	Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Geschäftsführer

### 1. Eröffnung der Sitzung

- Begrüßung und Einleitung durch die Vorsitzenden des STEA

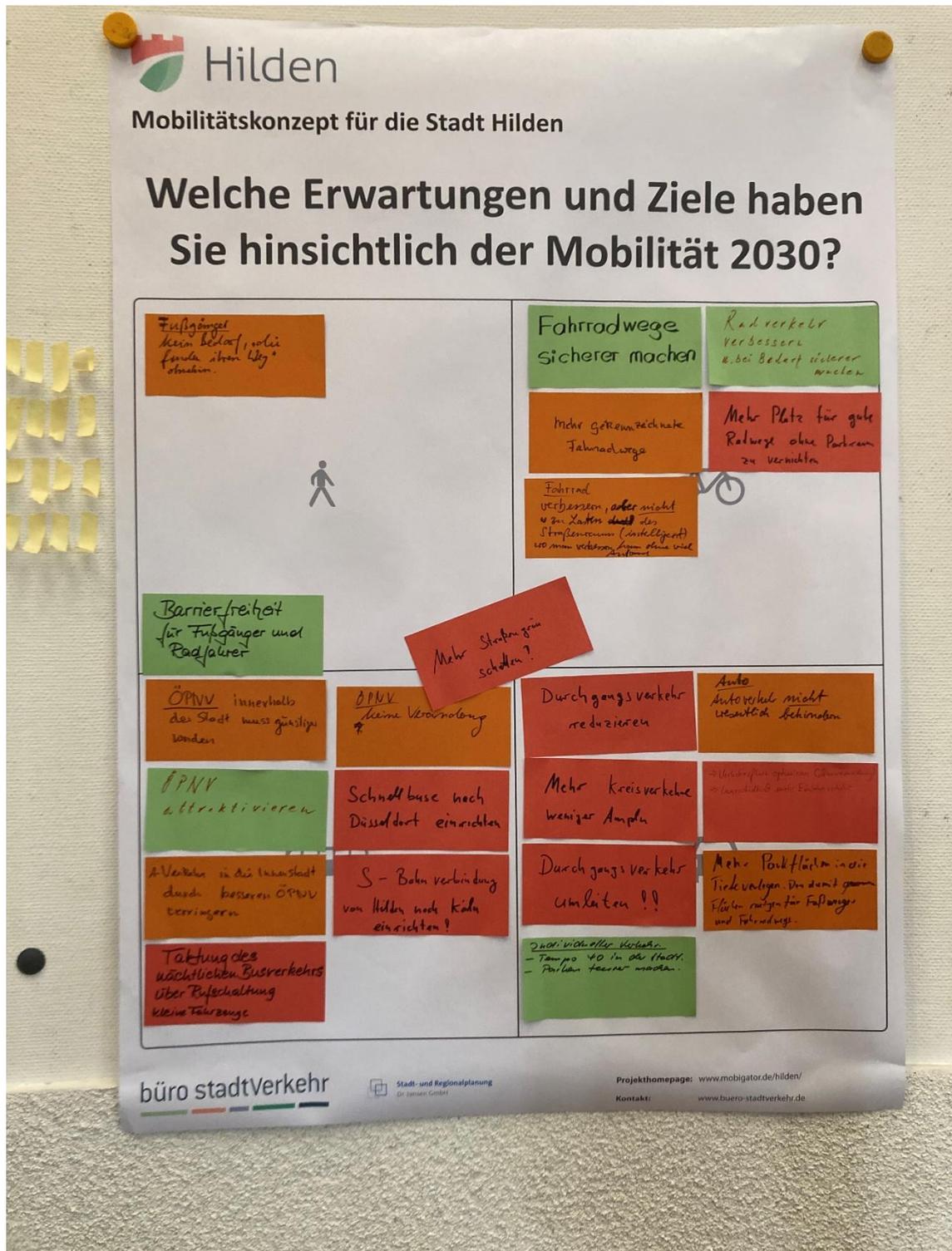
### 2. Vorstellung/ Präsentation: Leitbild- und Szenarientwicklung

- Begrüßung und Einleitung durch Herrn Geyer
- Vortrag Herr Bruhn zur Leitbild- und Szenarientwicklung: das Leitbild steht übergeordnet über dem Szenario, welches die verkehrliche Ausrichtung der Stadt Hilden bis 2030 innerhalb des Leitbildes vorgibt

### 3. Leitbild- und Szenarientwicklung: Ergebnisse der Arbeitsphasen

#### 1. Arbeitsphase: Welche Erwartungen und Ziele haben Sie hinsichtlich der Mobilität 2030?

- Abfrage der Erwartungen und Ziele aller anwesenden Ausschussmitglieder  
→ Einfangen erster Tendenzen hinsichtlich der Handlungsfelder für die Entwicklung von Szenarien



Anmerkungen Fußverkehr:

- Kein Bedarf, die finden ihren Weg ohnehin
- Barrierefreiheit für Fußgänger und Radfahrer
- Mehr Straßengrün?

Anmerkungen Radverkehr:

- Fahrradwege sicherer machen
- Radverkehr verbessern und bei Bedarf sicherer machen

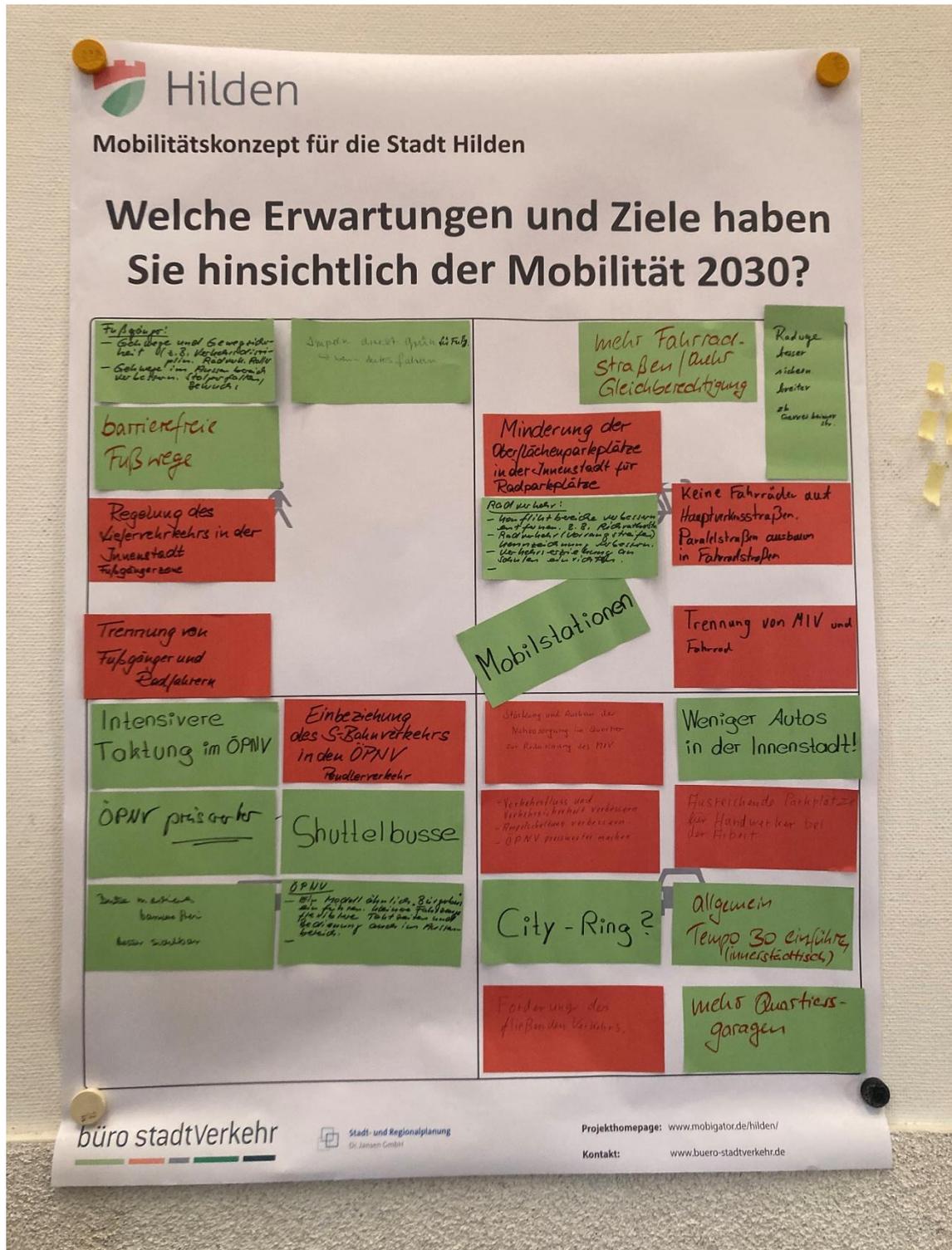
- Mehr gekennzeichnete Fahrradwege
- Mehr Platz für gute Radwege ohne Parkraum zu vernichten
- Verbessern, aber nicht zu Lasten des Straßenraums (intelligent); wo man verbessern kann ohne viel Aufwand

Anmerkungen Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):

- ÖPNV innerhalb der Stadt muss günstiger werden
- Keine Veränderung
- ÖPNV attraktivieren
- Schnellbusse nach Düsseldorf einrichten
- Autoverkehr in die Innenstadt durch besseren ÖPNV verringern
- S-Bahnverbindung von Hilden nach Köln einrichten
- Taktung des nächtlichen Busverkehrs über Rufschaltung; kleine Fahrzeuge

Anmerkungen motorisierter Individualverkehr (MIV):

- Durchgangsverkehr reduzieren/ umleiten
- Mehr Kreisverkehre, weniger Ampeln
- Tempo 40 in der Stadt; Parken teurer machen
- Autoverkehr nicht wesentlich behindern
- Verkehrsfluss optimieren (Stauvermeidung); Innerstädtisch mehr Einbahnverkehr
- Mehr Parkflächen in die Tiefe verlegen; Die damit gewonnenen Flächen nutzen für Fuß- und Radwege



**Hilden**  
 Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden

## Welche Erwartungen und Ziele haben Sie hinsichtlich der Mobilität 2030?

<p><b>Fußgänger:</b>                  - Gehwege und Gehwegsicherheit (z. B. Verkehrsdisziplin Radverkehr, Roller); Gehwege im Außenbereich verbessern (Stolperfallen, Bewuchs)                  - Ampeln direkt grün für Fußgänger, wenn Autos fahren                  - Barrierefreie Fußwege                  - Regelung des Lieferverkehrs in der Innenstadt/ Fußgängerzone                  - Trennung von Fußgängern und Radfahrern</p>	<p>Impuls direkt grün für Fußgänger                  → wenn Autos fahren</p>	<p><b>mehr Fahrradstraßen / mehr Gleichberechtigung</b></p> <p><b>Minderung der Oberflächeparkplätze in der Innenstadt für Radparkplätze</b></p> <p><b>Radverkehr:</b>                  - von Mittelbereiche verbleiben                  - Radverkehr (Vorrangstraße)                  - Überprüfen, ob es möglich ist, den Verkehr zu verlagern</p> <p><b>Mobilstationen</b></p>	<p>Radwege                  nicht                  breiter                  z.B. Carvee Anlage etc.</p> <p><b>Keine Fahrräder auf Hauptverkehrsstraßen. Parallelstraßen ausbauen in Fahrradstraßen</b></p> <p><b>Trennung von MIV und Fahrrad</b></p>
<p><b>Intensivere Taktung im ÖPNV</b></p> <p><b>ÖPNV prägnanter</b></p> <p><b>Shuttelbusse</b></p> <p><b>ÖPNV:</b>                  - ÖPNV Angebot stärken, Bürger*innen für ÖPNV gewinnen                  - ÖPNV als zentrale Mobilitätslösung                  - ÖPNV muss attraktiv sein</p>	<p><b>Einbeziehung des S-Bahnverkehrs in den ÖPNV</b>                  Taktverkehr</p>	<p><b>Stärkung und Ausbau der Nahversorgung im Quartier zur Reduzierung des MIV</b></p> <p><b>Verkehrsmittel und Verkehrsrecht verbessern</b>                  - Ampelschaltungen verbessern                  - ÖPNV muss attraktiv sein</p>	<p><b>Weniger Autos in der Innenstadt!</b></p> <p><b>Ausweitung Parkplätze für Handwerker bei der Arbeit</b></p> <p><b>City-Ring?</b></p> <p><b>allgemein Tempo 30 einführen (innerstädtisch)</b></p> <p><b>mehr Quartiersgaragen</b></p>

**büro stadVerkehr** | Stadt- und Regionalplanung | Dr. Jansen GmbH | Projekthomepage: [www.mobigator.de/hilden/](http://www.mobigator.de/hilden/) | Kontakt: [www.buero-stadtverkehr.de](http://www.buero-stadtverkehr.de)

Anmerkungen Fußverkehr:

- Gehwege und Gehwegsicherheit (z. B. Verkehrsdisziplin Radverkehr, Roller); Gehwege im Außenbereich verbessern (Stolperfallen, Bewuchs)
- Ampeln direkt grün für Fußgänger, wenn Autos fahren
- Barrierefreie Fußwege
- Regelung des Lieferverkehrs in der Innenstadt/ Fußgängerzone
- Trennung von Fußgängern und Radfahrern

#### Anmerkungen Radverkehr:

- Mehr Fahrradstraßen, mehr Gleichberechtigung
- Radwege besser, sicherer, breiter (z. B. Gerresheimer Straße)
- Minderung der Oberflächenparkplätze in der Innenstadt für Radparkplätze
- Konfliktbereiche verbessern/ entfernen (z. B. Richrather Straße); Radverkehr (Vorrangstreifen) kennzeichnen und verbessern; Verkehrserziehung an Schulen einrichten
- Keine Fahrräder auf Hauptverkehrsstraßen; Parallelstraßen ausbauen in Fahrradstraßen
- Trennung von MIV und Fahrrad
- Mobilstationen

#### Anmerkungen Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):

- Intensivere Taktung im ÖPNV
- Einbeziehung des S-Bahnverkehrs in den ÖPNV Pendlerverkehr
- ÖPNV preiswerter
- Shuttelbusse
- Busse markieren, barrierefrei, besser sichtbar
- Ein Modell ähnlich Bürgerbus einrichten; kleinere Fahrzeuge, flexiblere Taktzeiten und Bedingung auch im Außenbereich

#### Anmerkungen motorisierter Individualverkehr (MIV):

- Stärkung und Ausbau der Nahversorgung im Quartier zur Reduzierung des MIV
- Weniger Autos in der Innenstadt
- Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit verbessern; Ampelschaltung verbessern; ÖPNV preiswerter machen
- Ausreichende Parkplätze für Handwerker bei der Arbeit
- City-Ring?
- Allgemein Tempo 30 einführen (innerstädtisch)
- Förderung des fließenden Verkehrs
- Mehr Quartiersgaragen

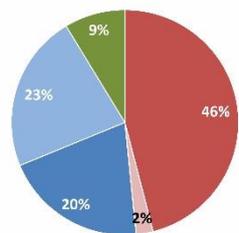
## **2. Arbeitsphase: Welche Zielrichtung wünschen Sie sich für die Mobilität in Hilden?**

- Stimmungsbild Szenario anhand konkreter Zielsetzungen (Modal-Split-Ziele)
- Wahl dreier Szenarien mit unterschiedlichen Verlagerungspotenzialen vom MIV auf Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV (Umweltverbund)
- Mit aufsteigendem Szenario steigt auch die Maßnahmenfülle, -intensität und der Mitteleinsatz der Stadt zur Erreichung des Modal-Split-Ziels
- Ziel: Direkte Abfrage des Szenarios anhand unterschiedlicher Modal-Split-Ziele, deren Verlagerungen vom MIV auf den Umweltverbund und der Mitteleinsatz der Stadt. Abgleich mit dem Stimmungsbild aus Arbeitsphase 3.

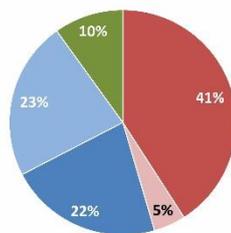


## Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden

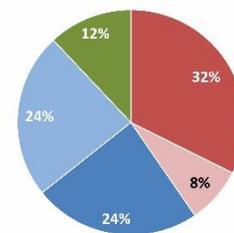
# Welche Zielrichtung wünschen Sie sich für die Mobilität in Hilden?



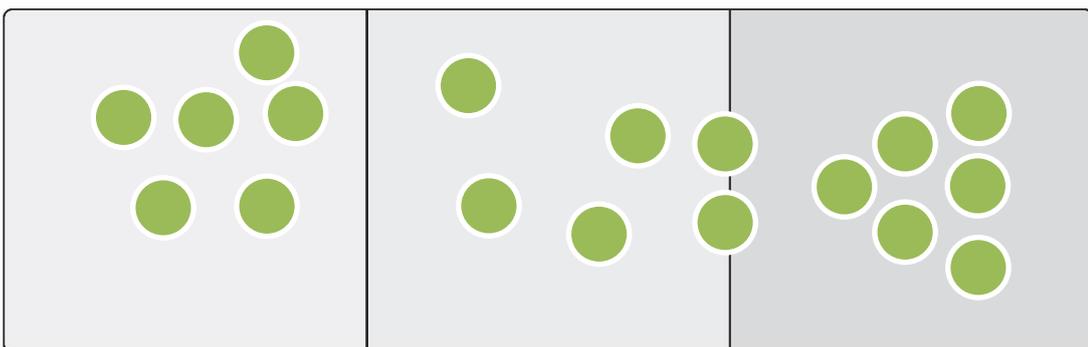
- Szenario 1 für 2030:**
- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils um bis zu 3% (= 5.000 Wege pro Tag)
  - Kostenschonender Mitteleinsatz und Rückgriff auf Fördermittel zur Erreichung der Mobilitätsziele.



- Szenario 2 für 2030:**
- Steigerung des Anteils des Umweltverbunds durch vernetzende Angebote um bis zu 6% (=10.000 Wege pro Tag)
  - Moderater Mitteleinsatz inkl. Intensivierung der Fördermittelakquise zur Erreichung der Mobilitätsziele.



- Szenario 3 für 2030:**
- Steigerung des Anteils des Umweltverbunds durch Ausbau des ÖPNV und restriktiven Maßnahmen im MIV um bis zu 11% (=19.000 Wege pro Tag)
  - Großzügiger Mitteleinsatz als wahrnehmbarer Beitrag zum Klimaschutz und zur Erreichung der Mobilitätsziele.



### Stimmungsbild Arbeitsphase 2

- 6x Szenario 1
- 4x Szenario 2
- 2x Szenario 2/3
- 6x Szenario 3

### 3. Arbeitsphase: Leitbild für die Mobilität in Hilden 2030

- Stimmungsbild Szenario anhand ausgewählter Handlungsfelder
- Pro Handlungsfeld standen drei Aussagen zur Wahl. Hinter jeder Aussage verbirgt sich jeweils das Szenario 1, 2 oder 3
- Ziel: „Verdeckte“ Abfrage des Szenarios anhand bestimmter Aussagen zu den jeweiligen Handlungsfeldern und Abgleich mit dem Stimmungsbild aus Arbeitsphase 2

The survey consists of four panels, each representing a different transport mode. Each panel contains three statements with a dot-based voting scale (1-5 dots) to indicate preference. The categories and their statements are as follows:

- Radverkehr (Cycling):**
  - Ausbau der Radverkehrsanlagen mit Fokus auf der Schließung von Netzlücken
  - Punktuale Verbesserungen im Radverkehr
  - Priorisierung des Radverkehrs im gesamten Stadtgebiet
- Autoverkehr (Car traffic):**
  - Umfangreiche Neuordnung und Verkehrsberuhigung im städtischen Straßennetz
  - Moderate Optimierungen im städtischen Straßennetz mit Fokus auf dem MIV
  - Optimierungen im städtischen Straßennetz mit Vorrang für den Umweltverbund
- Parken (ruhender Verkehr) (Parking):**
  - Moderate Ausweitung des Parkraumangebotes
  - Verringerung des Parkraumangebotes
  - Beibehaltung des Parkraumangebotes + höhere Parkraumbewirtschaftung
- Lieferverkehre (Delivery traffic):**
  - Einrichtung eines Vorrangnetzes für den Lkw- und Lieferverkehr
  - Einrichtung eines Vorrangnetzes + Restriktionen für den Lkw- und Lieferverkehr
  - Beibehaltung der heutigen Lkw-Routen und Lieferzonen
- Schülerverkehr (School transport):**
  - Gleichberechtigter Schülerverkehr (alle Verkehrsarten)
  - Abbau von Hol- und Bringverkehren (weniger Eltern taxis)
  - Kein Hol- und Bringverkehr (keine Eltern taxis)
- ÖPNV (Public Transport):**
  - Beibehaltung des Busnetzes mit leichten Taktanpassungen
  - Ausbau des Busnetzes mit Taktverdichtungen und zusätzlichen Linien
  - Bau eines hochwertigen ÖPNV-Anschlusses (Straßen-/Stadtbahn, etc.)
- Multimodalität (Multimodality):**
  - Multimodale Angebote wo gewünscht (E-Ladesäulen, CarSharing, usw.)
  - Flächendeckende multimodale Angebote im Stadtgebiet (Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Hilden)
  - Konzentration multimodaler Angebote in zentralen Bereichen (Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Hilden)



## Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden

# Leitbild für die Mobilität in Hilden 2030

 <b>Radverkehr</b>	Ausbau der Radverkehrs- anlagen mit Fokus auf der Schließung von Netzlücken	Punktuelle Verbesserungen im Radverkehr	Priorisierung des Radverkehrs im gesamten Stadtgebiet
	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
 <b>Fußverkehr</b>	Punktuelle Maßnahmen zur Verkehrssicherheit	Der Fußverkehr hat Vor- rang in allen zentralen Bereichen	Ausbau der Gehwege für verbesserte Sicherheit und Barrierefreiheit
	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>8</b>
 <b>ÖPNV</b>	Beibehaltung des Busnetzes mit leichten Taktanpassungen	Ausbau des Busnetzes mit Taktverdichtungen und zusätzlichen Linien.	Bau eines hochwertigen ÖPNV-Anschlusses (Straßen-/Stadtbahn, etc.)
	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>5</b>
 <b>Multimodalität</b>	Multimodale Angebote wo gewünscht (E-Ladesäulen, CarSharing, usw.)	Flächendeckende multi- modale Angebote im Stadtgebiet (Mobilstation- und Sharingkonzept)	Konzentration multimodal- er Angebote in zentralen Bereichen (Mobilitäts- drehscheibe Bahnhof Hilden)
	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>5</b>



## Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden

# Leitbild für die Mobilität in Hilden 2030

 <b>Autoverkehr</b>	Umfangreiche Neuordnung und Verkehrsberuhigung im städtischen Straßennetz	Optimierungen im städtischen Straßennetz mit Fokus auf dem MIV	Optimierungen im städtischen Straßennetz mit Vorrang für den Umweltverbund
	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>7</b>
 <b>Parken (ruhender Verkehr)</b>	Moderate Ausweitung des Parkraumangebotes	Verringerung des Parkraumangebotes	Beibehaltung des Parkraumangebotes + höhere Parkraumbewirtschaftung
	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>7</b>
 <b>Lieferverkehre</b>	Einrichtung eines Vorrangnetzes für den Lkw- und Lieferverkehr	Einrichtung eines Vorrangnetzes + Restriktionen für den Lkw- und Lieferverkehr	Beibehaltung der heutigen Lkw-Routen und Lieferzonen
	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>1</b>
 <b>Schülerverkehr</b>	Gleichberechtigter Schülerverkehr (alle Verkehrsarten)	Abbau von Hol- und Bringverkehren (weniger Elterntaxis)	Kein Hol- und Bringverkehr (keine Elterntaxis)
	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>5</b>

- blau = Szenario 1; gelb = Szenario 2; grün = Szenario 3
- Insgesamt konnten pro Handlungsfeld 18 Stimmen (Punkte) über drei Aussagemöglichkeiten verteilt werden, deren Aussagen einem jeweiligen Szenario zuzuordnen sind  
 → wenn die Summe aller Punkte pro Handlungsfeld unter 18 liegt, haben nicht alle Teilnehmenden des STEA in dem entsprechenden Handlungsfeld abgestimmt

- Einzelne Aussagen spiegeln Anmerkungen aus der Arbeitsphase 1 wider, wie z. B. das Parkraumangebot auszuweiten oder zu verringern, den ÖPNV nahezu unverändert zu belassen oder diesen massiv zu stärken oder die Verkehrssicherheit im Fuß- und Radverkehr zu erhöhen

#### **Vergleich der Arbeitsphasen 2 und 3:**

- Kein klares Ergebnis für ein Szenario bei der direkten Szenariowahl (Arbeitsphase 2)
- Eindeutigere Ergebnisse für ein Szenario in folgenden Handlungsfeldern (Arbeitsphase 3):
  - Fußverkehr: Szenario 2
  - Parken: Szenario 2
  - ÖPNV: Szenario 2
  - Lieferverkehre: Szenario 3
  - Schülerverkehr: Szenario 2

#### **4. Anmerkungen/ Rückfragen zum Vortrag**

- Zu den Modal-Split-Zielen: Sind auch die beruflichen Fahrten der Hildener Bürgerinnen und Bürger berücksichtigt worden?
  - Ja.
- Welches Szenario ist denn in Anbetracht der übergeordneten Ziele (Landes-/ Bundesebene) für die Stadt Hilden erstrebenswert bzw. notwendig?
  - Auch mit Szenario 1 können diese Ziele erreicht werden, da nicht landes- und bundesweit von den gleichen CO<sub>2</sub>-Reduktionen ausgegangen werden kann (andere Voraussetzungen wie Bevölkerungsdichte, Pendleraufkommen etc).
- Bei den Fahrzeugen mit alternativen Antrieben ist zusätzlich die Stromerzeugung relevant, ob hier tatsächlich von einem klimaneutralen Fahrzeug gesprochen werden kann. Daher ist in der Berechnung der CO<sub>2</sub>-Bilanz immer der Gesamtanteil des MIV eingeflossen, d. h.:
  - Szenario 1: MIV-Anteil 48 %; Szenario 2: MIV-Anteil 45 %; Szenario 3: MIV-Anteil 40 % (mögliche Abweichungen Plakat Arbeitsphase 2 durch Rundungen)
- Streichung des Wortes „Moderat“ zweite Aussage im Handlungsfeld Autoverkehr in der Arbeitsphase 3
- Einrichtung einer umfangreichen Einbahnregelung im Hildener Stadtgebiet nur mit breiter Öffentlichkeitsbeteiligung umsetzbar
  - Öffentlichkeitsbeteiligung ist generell ein wichtiger Baustein, aber auch nicht das „Allheilmittel“, da oftmals Einzelinteressen der Betroffenen gegenüber dem gesamtgesellschaftlichen Interesse stehen
- In der weiteren Bearbeitung ist es wichtig, dass der Busverkehr durch bestimmte Maßnahmen, wie z. B. Tempo 30, nicht ausgebremst wird
  - Das ist richtig. Die Durchschnittsgeschwindigkeit im Busverkehr liegt im städtischen Bereich jedoch bei ca. 20-22 km/h (bedingt durch Halte, Anfahren und Abbremsen)
- Die Initiative „Lebenswerte Städte“ mit Tempo 30 in Städten erscheint begrüßenswert, gleichwohl hier noch Skepsis aufgrund der Umsetzbarkeit auf klassifizierten Straßen (Kreis-, Landes-, Bundesstraßen) besteht

#### **5. Weiteres Vorgehen**

- 2. Stadtkonferenz am **08.12.2022** von 18:00 bis 20:00 Uhr im Foyer der Stadthalle Hilden zum Thema Leitbild- und Szenarienentwicklung (WM spielfrei)
- Beteiligung der Akteure aus Arbeitskreis und Beirat im Januar/ Februar 2023 zur Leitbild- und Szenarienentwicklung
- Entwicklung eines Leitbildes und Szenarios für die Stadt Hilden auf Basis der Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten

- 
- Empfehlung eines Szenarios auf Basis der Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten und eigenen Erfahrungen und Ansätzen für die weitere Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes  
→ „Weichenstellung“ für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung
  - Weiteren Arbeitsschritte: Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen auf Basis des Leitbildes und Szenarios für die Stadt Hilden

Hilden, 14.11.2022  
Lennart Bruhn

# Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden

08.12.2022

## 2. Stadtkonferenz: Ergebnisse Leitbild- und Szenarienentwicklung

**Datum:** 08.12.2022    **Zeit:** 18:00 Uhr bis 19:30 Uhr

**Ort:** Foyer, Stadthalle Hilden, Fritz-Gressard-Platz 1, 40721 Hilden

<b>Nr.</b>	<b>Teilnehmer</b>	<b>Institution</b>
1.	Claus Pommer	Stadt Hilden, Bürgermeister
2.	Peter Stuhlträger	Stadt Hilden, Technischer Beigeordneter, Dezernat IV
3.	Lutz Groll	Stadt Hilden, Sachgebietsleiter Stadtplanung im Planungs- und Vermessungsamt IV/61.1
4.	Martin Barnat	Stadt Hilden, Planungs- und Vermessungsamt IV/61
5.	Lara Müller	Stadt Hilden, Klimaschutzmanagerin
6.	Teilnehmerinnen und Teilnehmer	Insgesamt 37 Personen in der Spitze
7.	Jean-Marc Stuhm	büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG, Geschäftsführer
8.	Mira Isfort	büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
9.	Lennart Bruhn	büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
10.	Lea Zimmermann	büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
11.	Christian Gutschmann	büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
12.	Dominik Geyer	Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Geschäftsführer

### 1. Eröffnung der Sitzung

- Begrüßung und Einleitung durch den Bürgermeister Herrn Pommer

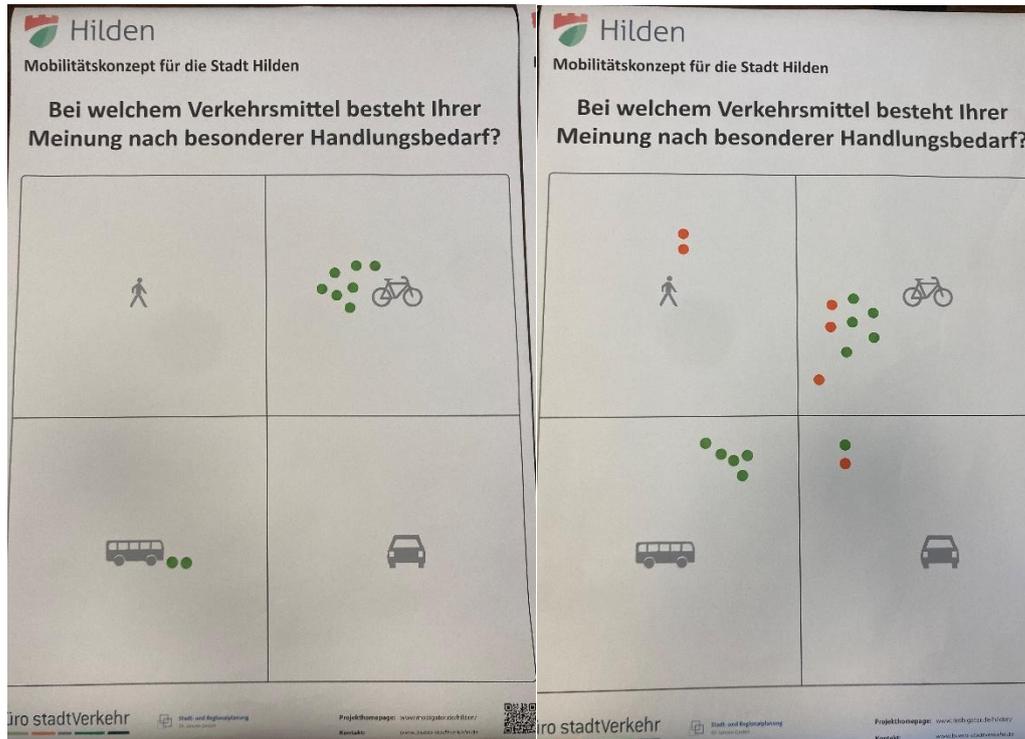
### 2. Vorstellung/ Präsentation: Leitbild- und Szenarienentwicklung

- Begrüßung und Einleitung durch Herrn Geyer
- Vortrag Herr Bruhn zur Leitbild- und Szenarienentwicklung: das Leitbild steht übergeordnet über dem Szenario, welches die verkehrliche Ausrichtung der Stadt Hilden bis 2030 innerhalb des Leitbildes vorgibt

### 3. Leitbild- und Szenarienentwicklung: Ergebnisse der Arbeitsphasen

**1. Arbeitsphase: Bei welchem Verkehrsmittel besteht Ihrer Meinung nach besonderer Handlungsbedarf?**

- Abfrage der Erwartungen und Ziele aller Anwesenden  
→ Welches Verkehrsmittel soll zukünftig besonders gestärkt/ gefördert werden?



### Ergebnis:

- Fuß: 2
- Rad: 15
- ÖPNV: 7
- PKW: 2

### **2. Arbeitsphase: Welche Zielrichtung wünschen Sie sich für die Mobilität in Hilden?**

- Stimmungsbild Szenario anhand konkreter Zielsetzungen (Modal-Split-Ziele)
- Wahl dreier Szenarien mit unterschiedlichen Verlagerungspotenzialen vom MIV auf Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV (Umweltverbund)
- Mit aufsteigendem Szenario steigt auch die Maßnahmenfülle, -intensität und der Mitteleinsatz der Stadt zur Erreichung des Modal-Split-Ziels
- Ziel: Direkte Abfrage des Szenarios anhand unterschiedlicher Modal-Split-Ziele, deren Verlagerungen vom MIV auf den Umweltverbund und der Mitteleinsatz der Stadt. Abgleich mit dem Stimmungsbild aus Arbeitsphase 3.



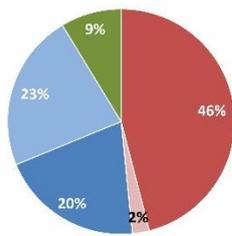
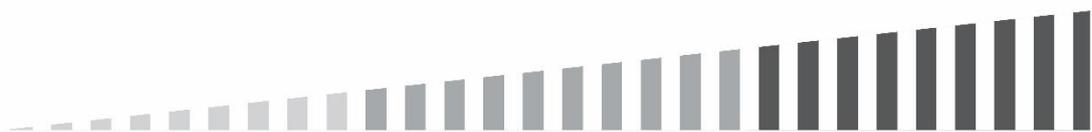
## Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden

# Welche Zielrichtung wünschen Sie sich für die Mobilität in Hilden?

Szenario 1

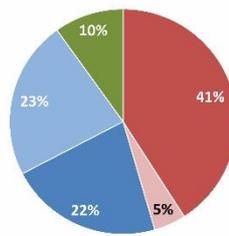
Szenario 2

Szenario 3



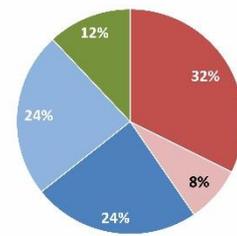
**Szenario 1 für 2030:**

- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils um bis zu 3% (= 5.000 Wege pro Tag)
- Kostenschonender Mitteleinsatz und Rückgriff auf Fördermittel zur Erreichung der Mobilitätsziele.



**Szenario 2 für 2030:**

- Steigerung des Anteils des Umweltverbunds durch vernetzende Angebote um bis zu 6% (=10.000 Wege pro Tag)
- Moderater Mitteleinsatz inkl. Intensivierung der Fördermittelakquise zur Erreichung der Mobilitätsziele.



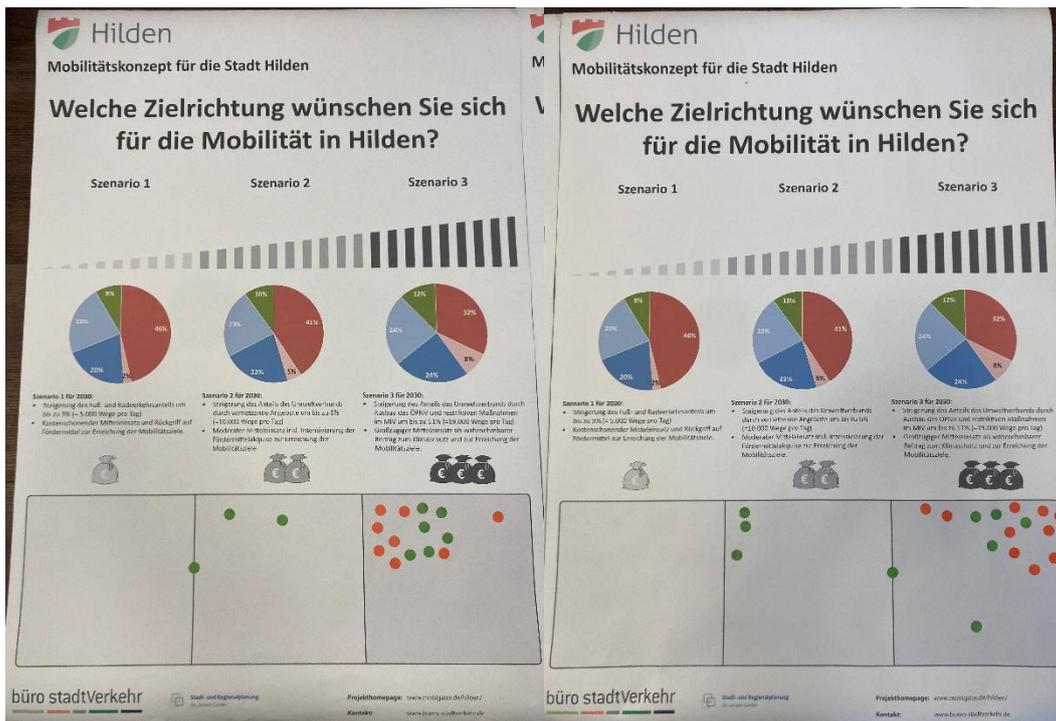
**Szenario 3 für 2030:**

- Steigerung des Anteils des Umweltverbunds durch Ausbau des ÖPNV und restriktiven Maßnahmen im MIV um bis zu 11% (=19.000 Wege pro Tag)
- Großzügiger Mitteleinsatz als wahrnehmbarer Beitrag zum Klimaschutz und zur Erreichung der Mobilitätsziele.



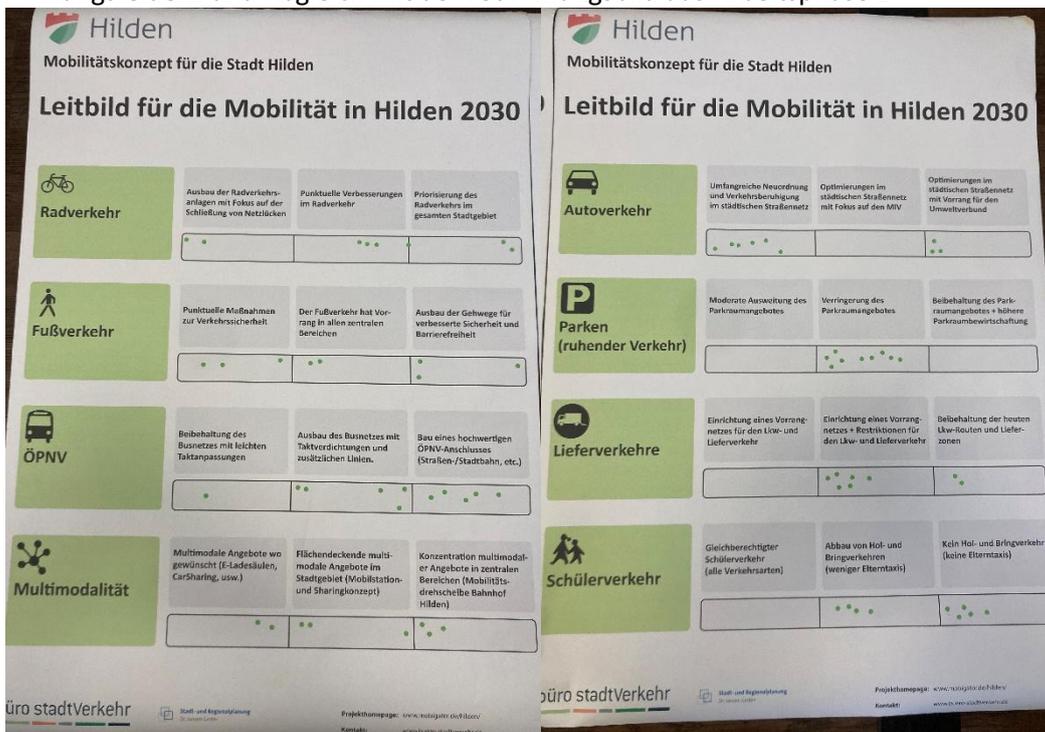
### Stimmungsbild Arbeitsphase 2

- 0x Szenario 1
- 1x Szenario 1/2
- 5x Szenario 2
- 1x Szenario 2/3
- 29x Szenario 3



### 3. Arbeitsphase: Leitbild für die Mobilität in Hilden 2030

- Stimmungsbild Szenario anhand ausgewählter Handlungsfelder
- Pro Handlungsfeld standen drei Aussagen zur Wahl. Hinter jeder Aussage verbirgt sich jeweils das Szenario 1, 2 oder 3
- Ziel: „Verdeckte“ Abfrage des Szenarios anhand bestimmter Aussagen zu den jeweiligen Handlungsfeldern und Abgleich mit dem Stimmungsbild aus Arbeitsphase 2



**Hilden**  
 Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden  
**Leitbild für die Mobilität in Hilden 2030**

<b>Radverkehr</b>	Ausbau der Radverkehrsanlagen mit Fokus auf der Schließung von Netzlücken	Punktuell Verbesserungen im Radverkehr	Priorisierung des Radverkehrs im gesamten Stadtgebiet
<b>Fußverkehr</b>	Punktuell Maßnahmen zur Verkehrssicherheit	Der Fußverkehr hat Vorrang in allen zentralen Bereichen	Ausbau der Gehwege für verbesserte Sicherheit und Barrierefreiheit
<b>ÖPNV</b>	Beibehaltung des Busnetzes mit leichten Taktanpassungen	Ausbau des Busnetzes mit Taktverdichtungen und zusätzlichen Linien	Bau eines hochwertigen ÖPNV-Anschlusses (Straßen-/Stadtbahn, etc.)
<b>Multimodalität</b>	Multimodale Angebote wo gewünscht (E-Ladestellen, CarSharing, usw.)	Flächendeckende multimodale Angebote im Stadtgebiet (Mobilitätsstation- und Sharingkonzept)	Konzentration multimodaler Angebote in zentralen Bereichen (Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Hilden)

büro stadVerkehr | Stadt und Regionalplanung | Projektkonzept: www.mobilgates.de/hilden | Kontakt: www.buero-stadtverkehr.de

**Hilden**  
 Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden  
**Leitbild für die Mobilität in Hilden 2030**

<b>Autoverkehr</b>	Umfangreiche Neuordnung und Verkehrsberuhigung im städtischen Straßennetz	Optimierungen im städtischen Straßennetz mit Fokus auf den MIV	Optimierungen im städtischen Straßennetz mit Vorrang für den Umweltverbund
<b>Parken (ruhender Verkehr)</b>	Moderate Ausweitung des Parkraumangebotes	Verringerung des Parkraumangebotes	Beibehaltung des Parkraumangebotes + höhere Parkraumbewirtschaftung
<b>Lieferverkehre</b>	Einrichtung eines Vorrangnetzes für den Lkw- und Lieferverkehr	Einrichtung eines Vorrangnetzes + Restriktionen für den Lkw- und Lieferverkehr	Beibehaltung der heutigen Lkw-Routen und Lieferzonen
<b>Schülerverkehr</b>	Gleichberechtigter Schülerverkehr (alle Verkehrsarten)	Abbau von Hol- und Bringverkehren (weniger Eltern taxis)	Kein Hol- und Bringverkehr (keine Eltern taxis)

büro stadVerkehr | Stadt und Regionalplanung | Projektkonzept: www.mobilgates.de/hilden | Kontakt: www.buero-stadtverkehr.de

**Hilden**  
 Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden  
**Leitbild für die Mobilität in Hilden 2030**

<b>Radverkehr</b>	Ausbau der Radverkehrsanlagen mit Fokus auf der Schließung von Netzlücken	Punktuell Verbesserungen im Radverkehr	Priorisierung des Radverkehrs im gesamten Stadtgebiet
<b>Fußverkehr</b>	Punktuell Maßnahmen zur Verkehrssicherheit	Der Fußverkehr hat Vorrang in allen zentralen Bereichen	Ausbau der Gehwege für verbesserte Sicherheit und Barrierefreiheit
<b>ÖPNV</b>	Beibehaltung des Busnetzes mit leichten Taktanpassungen	Ausbau des Busnetzes mit Taktverdichtungen und zusätzlichen Linien	Bau eines hochwertigen ÖPNV-Anschlusses (Straßen-/Stadtbahn, etc.)
<b>Multimodalität</b>	Multimodale Angebote wo gewünscht (E-Ladestellen, CarSharing, usw.)	Flächendeckende multimodale Angebote im Stadtgebiet (Mobilitätsstation- und Sharingkonzept)	Konzentration multimodaler Angebote in zentralen Bereichen (Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Hilden)

büro stadVerkehr | Stadt und Regionalplanung | Projektkonzept: www.mobilgates.de/hilden | Kontakt: www.buero-stadtverkehr.de

**Hilden**  
 Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden  
**Leitbild für die Mobilität in Hilden 2030**

<b>Autoverkehr</b>	Umfangreiche Neuordnung und Verkehrsberuhigung im städtischen Straßennetz	Optimierungen im städtischen Straßennetz mit Fokus auf den MIV	Optimierungen im städtischen Straßennetz mit Vorrang für den Umweltverbund
<b>Parken (ruhender Verkehr)</b>	Moderate Ausweitung des Parkraumangebotes	Verringerung des Parkraumangebotes	Beibehaltung des Parkraumangebotes + höhere Parkraumbewirtschaftung
<b>Lieferverkehre</b>	Einrichtung eines Vorrangnetzes für den Lkw- und Lieferverkehr	Einrichtung eines Vorrangnetzes + Restriktionen für den Lkw- und Lieferverkehr	Beibehaltung der heutigen Lkw-Routen und Lieferzonen
<b>Schülerverkehr</b>	Gleichberechtigter Schülerverkehr (alle Verkehrsarten)	Abbau von Hol- und Bringverkehren (weniger Eltern taxis)	Kein Hol- und Bringverkehr (keine Eltern taxis)

büro stadVerkehr | Stadt und Regionalplanung | Projektkonzept: www.mobilgates.de/hilden | Kontakt: www.buero-stadtverkehr.de



## Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden

# Leitbild für die Mobilität in Hilden 2030

 <b>Radverkehr</b>	Ausbau der Radverkehrs- anlagen mit Fokus auf der Schließung von Netzlücken	Punktuelle Verbesserungen im Radverkehr	Priorisierung des Radverkehrs im gesamten Stadtgebiet	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>17</b>
 <b>Fußverkehr</b>	Punktuelle Maßnahmen zur Verkehrssicherheit	Der Fußverkehr hat Vor- rang in allen zentralen Bereichen	Ausbau der Gehwege für verbesserte Sicherheit und Barrierefreiheit	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>17</b>
 <b>ÖPNV</b>	Beibehaltung des Busnetzes mit leichten Taktanpassungen	Ausbau des Busnetzes mit Taktverdichtungen und zusätzlichen Linien.	Bau eines hochwertigen ÖPNV-Anschlusses (Straßen-/Stadtbahn, etc.)	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>19</b>
 <b>Multimodalität</b>	Multimodale Angebote wo gewünscht (E-Ladesäulen, CarSharing, usw.)	Flächendeckende multi- modale Angebote im Stadtgebiet (Mobilstation- und Sharingkonzept)	Konzentration multimodal- er Angebote in zentralen Bereichen (Mobilitäts- drehscheibe Bahnhof Hilden)	<b>3</b>	<b>20</b>	<b>4</b>





## Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden

# Leitbild für die Mobilität in Hilden 2030

 <b>Autoverkehr</b>	Umfangreiche Neuordnung und Verkehrsberuhigung im städtischen Straßennetz	Optimierungen im städtischen Straßennetz mit Fokus auf dem MIV	Optimierungen im städtischen Straßennetz mit Vorrang für den Umweltverbund
	25	6	7
 <b>Parken (ruhender Verkehr)</b>	Moderate Ausweitung des Parkraumangebotes	Verringerung des Parkraumangebotes	Beibehaltung des Parkraumangebotes + höhere Parkraumbewirtschaftung
	1	19	15
 <b>Lieferverkehre</b>	Einrichtung eines Vorrangnetzes für den Lkw- und Lieferverkehr	Einrichtung eines Vorrangnetzes + Restriktionen für den Lkw- und Lieferverkehr	Beibehaltung der heutigen Lkw-Routen und Lieferzonen
	2	25	2
 <b>Schülerverkehr</b>	Gleichberechtigter Schülerverkehr (alle Verkehrsarten)	Abbau von Hol- und Bringverkehren (weniger Elterntaxis)	Kein Hol- und Bringverkehr (keine Elterntaxis)
	2	17	11



- blau = Szenario 1; gelb = Szenario 2; grün = Szenario 3

- Insgesamt konnten pro Handlungsfeld 37 Stimmen (Punkte) über drei Aussagemöglichkeiten verteilt werden, deren Aussagen einem jeweiligen Szenario zuzuordnen sind  
→ wenn die Summe aller Punkte pro Handlungsfeld unter oder über 37 liegt, haben nicht alle Teilnehmenden der 2. Stadtkonferenz in dem entsprechenden Handlungsfeld abgestimmt bzw. sind es Akteure aus Politik gewesen, die bereits in der Sonderausschusssitzung des STEA abgestimmt haben oder nicht „stimmberechtigt“ sind. Falls es über 37 Stimmen sind, habe ggf. Akteure aus Politik abgestimmt.

#### **Vergleich der Arbeitsphasen 2 und 3:**

- klares Ergebnis für das Szenario 3 bei der direkten und indirekten Szenariowahl (Arbeitsphasen 2 und 3)
- Ergebnisse für ein Szenario in folgenden Handlungsfeldern (Arbeitsphase 3):
  - Parken: Szenario 3 (Tendenz Szenario 2)
  - Schülerverkehr: Szenario 2
  - Lieferverkehre: Szenario 3
  - Multimodalität: Szenario 3
  - ÖPNV: Szenario 3
  - Fußverkehr: Szenario 2
  - Radverkehr: Szenario 3 (Tendenz Szenario 2)
  - Autoverkehr: Szenario 3

#### **4. Anmerkungen/ Rückfragen zum Vortrag**

- Teilweise werden die vorgeschlagenen Szenarien hinsichtlich der dringend benötigten Verkehrswende als nicht ambitioniert genug angesehen
- Die Betrachtung des Durchgangsverkehrs wird teilweise als unzureichend erachtet.

#### **5. Weiteres Vorgehen**

- Beteiligung der Akteure aus Arbeitskreis und Beirat im Januar/ Februar 2023 zur Leitbild- und Szenarientwicklung
- Entwicklung eines Leitbildes und Szenarios für die Stadt Hilden auf Basis der Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten
- Empfehlung eines Szenarios auf Basis der Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten und eigenen Erfahrungen und Ansätzen für die weitere Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes  
→ „Weichenstellung“ für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung
- Weiteren Arbeitsschritte: Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen auf Basis des Leitbildes und Szenarios für die Stadt Hilden
- Vorstellung Leitbild und Szenario für die Stadt Hilden im STEA am **15.03.2022**

Hilden, 13.12.2022  
Lennart Bruhn

# Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden

19.01.2023

Protokoll 2. Arbeitskreis Mobilität

Datum: 19.01.2023      Zeit: 17:00 Uhr bis 18:50 Uhr

Ort:      Stadtverwaltung Hilden, 1. Etage, Raum 100, Am Rathaus 1, 40721 Hilden

Nr.	Teilnehmer	Institution
01	Peter Stuhlträger	Stadt Hilden, Technischer Beigeordneter, Dezernat IV
02	Lutz Groll	Stadt Hilden, Sachgebietsleiter Stadtplanung im Planungs- und Vermessungsamt IV/61.1
03	Martin Barnat	Stadt Hilden, Planungs- und Vermessungsamt IV/61
04	Uwe Schielke	Stadt Hilden, Tiefbau- und Grünflächenamt IV/66
05	Christian Schwenger	Stadt Hilden, Amt f. Wirtschaftsförderung I/80
06	Stefan Tives	Stadt Hilden, Feuerwehr II/37
07	Georg Blanchot	ADFC Hilden
08	Bernd Seckinger	Fuss e.V. Hilden
09	Dieter English	Behindertenbeirat Hilden
10	Doris Sieberg	Seniorenbeirat Hilden
11	Hans-Ullrich Schneider	Stadtwerke Hilden/VGH
12	Olesja Ruslanow	Stadtwerke Hilden/VGH
13	Jean-Marc Stuhm	büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG, Geschäftsführer
14	Lennart Bruhn	büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
15	Kevin Schneider	CDU-Fraktion
16	Kevin Buchner	SPD-Fraktion
17	Yorck-Peter Wolf	Fraktion B 90/Grüne
18	Rudi Joseph	FDP-Fraktion
19	Ernst Kalversberg	Fraktion Allianz für Hilden
20	Werner Erbe	Ratsmitglied Fraktionslos

## 1. Rückfragen/ Anmerkungen zum Punkt 2: STEA und 2. Stadtkonferenz

- Folie 9: Verdeckte Szenarienwahl MIV: Bedeutet die Aussage „Umfangreiche Neuordnung und Verkehrsberuhigung im städtischen Straßennetz“ ein Rückbau der MIV-Infrastruktur oder Umverteilung/ Neuorganisation? Es gibt Bedenken, dass den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der 2. Stadtkonferenz die Bedeutung nicht klar gewesen ist.
  - Neuordnung bedeutet nicht zwingend einen Rückbau der Infrastruktur, sondern zielt auf eine Umverteilung und Neuorganisation ab. Mit dem Zusatz „Verkehrsberuhigung“ ist auch ein konkretes Beispiel genannt. Daher ist die Bedeutung der Aussage eindeutig.
- Beispiele für Maßnahmenansätze für die drei Szenarien MIV:
  - Szenario 1: punktuelle Anpassungen, z. B. Errichtung Kreisverkehr zu Verflüssigung Verkehr und Erhöhung Verkehrssicherheit sowie Geschwindigkeitsreduzierung
  - Szenario 2: Abschnittsweise Betrachtung von Straßen (Geschwindigkeit, Parken u. a.)

- Szenario 3: umfangreiche Betrachtung der Netzhierarchie, insbesondere der Hauptverkehrsachsen (welche Straße soll welchen Nutzungsansprüchen gerecht werden bzw. Funktionen übernehmen? Alle Bedürfnisse (fließender/ ruhender Verkehr, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr können bei den knappen Flächenverfügbarkeiten nicht berücksichtigt werden).
- Sind die Anmerkungen aus der Online-Beteiligung (April bis Juni 2021) mit eingeflossen?
  - Nein, die Anmerkungen sind in der Bestandsaufnahme und -analyse eingearbeitet bzw. gab es Vorschläge/ Ideen zu Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen (Maßnahmen-vorschläge). Daher werden diese Anmerkungen ggf. noch in der Maßnahmenkonzeption mit aufgegriffen.
- Es entsteht der Eindruck, dass der MIV zukünftig keine Rolle mehr spielt.
  - Die Bestandsaufnahme und -analyse hat gezeigt (insbesondere die Verkehrszählungen, Parkraumerhebung und Haushaltsbefragung), dass der Handlungsbedarf verstärkt auf dem Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV liegt. Es liegt keine gerechte Aufteilung der Verkehrsflächen vor.

## 2. Rückfragen/ Anmerkungen zum Punkt 3: Empfehlung eines Leitbildes/ Szenarios

- Woher lässt sich die Empfehlung für Szenario 3 ableiten? Die Teilnehmerzahl der 2. Stadtkonferenz (ca. 37 Personen in der Spitze) ist nicht repräsentativ.
  - Beteiligungsformate sind gemessen an der Einwohnerzahl nie repräsentativ. Im STEA sitzen die Repräsentanten des Volkes, daher wird die Entscheidung zur Leitbild/ Szenariwahl letztendlich auch hier getroffen (15.03.2023).
  - Bestandsaufnahme und -analyse zeigt deutliche Handlungsbedarfe beim Umweltverbund
  - Beschluss des Rates der Stadt Hilden im Dezember 2022: Treibhausgasneutralität bis 2035 (es darf nur so viel CO2 emittiert werden, wie auch gespeichert werden kann)

### Abfrage der Teilnehmenden des Arbeitskreises (Ausnahme politische Vertreterinnen und Vertreter, da diese bereits im STEA abgestimmt haben) zum favorisierten Szenario für die Stadt Hilden:

- Behindertenbeirat: **Szenario 3**, wenn insbesondere die Förderung des Radverkehrs nicht zu Lasten des Fußverkehrs erfolgt (Trennung der Verkehrsarten)
  - MIV/ Lkw aus der Mittelstraße heraushalten (Knackpunkt versenkbare Poller, → hier wird 2023 seitens der Verwaltung eine Lösung angestrebt)
  - Fehlende Barrierefreiheit in der Mittelstraße, fehlende Sitzgelegenheiten, Trennung Fuß- und Radverkehr
- Seniorenbeirat: **Szenario 3**, Anmerkungen deckungsgleich zum Behindertenbeirat + verstärkter Fokus auf dem ÖPNV
- FUSS e. V.: **Szenario 3**, Fokus auf Trennung Fuß- und Radverkehr, da insbesondere auf Gehwegen mit dem Schild „Gehweg, Radfahrer frei“ die Schrittgeschwindigkeit und Rücksicht auf den Fußverkehr missachtet wird.
  - Angebote für den Radverkehr auf der Fahrbahn schaffen, um die Attraktivität und Sicherheit für den Fußverkehr zu erhöhen
- ADFC.: **Szenario 3**, eigentlich noch ambitioniertere Ziele wünschenswert (11% Verlagerung vom MIV auf den Umweltverbund noch zu wenig)
  - „Knackpunkt“ ist der ruhende Verkehr: private anstatt öffentlicher Flächen zum Abstellen des Kfz nutzen
  - Vorteile der kurzen Wege (meisten Wege <5 km) in Hilden herausstellen (15-Minuten-Stadt)
  - Verkehrswende im Hinblick einer klimaverträglichen Umgestaltung betrachten (Retentionsflächen, Hitzeinseln vermeiden, Flächenentsiegelung)
- VGH: **Szenario 3**

- Feuerwehr: **Szenario 3**
  - Beachtung/ Freihaltung von Schutzflächen, Rettungsflächen
  - Einhaltung der Rettungsgasse muss gewährleistet werden (Pkw müssen Platz machen können)
  - Max. Höhe überfahrbare Borde 8 cm, da ansonsten die Elektronik unter dem Fahrzeug beschädigt wird und dann die Drehleiter nicht mehr ausgefahren werden kann (überfahrbare Poller auch keine Lösung)
  - Hinweis: geringere Geschwindigkeiten im Stadtgebiet verringern auch die Unfallhäufigkeit und Unfallschwere insbesondere Verkehrstote und somit auch die Einsätze im Stadtgebiet
- Wirtschaftsförderung: **Szenario 2**, da insbesondere Liefer-/ Wirtschaftsverkehre ausreichend berücksichtigt werden müssen (Zu- und Anlieferverkehre für einige Betriebe immanent wichtig)

### 3. Weiteres Vorgehen

- Schriftliche Beteiligung des Beirates im **Februar 2023** (u. a. benachbarte Kommunen, Rheinbahn)
- Am **15.03.2023** werden die Ergebnisse aus der 2. Beteiligungsrunde vorgestellt und eine Empfehlung bzgl. des Leitbildes/ Szenarios für die Stadt Hilden gegeben  
→ Entwicklung von Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsmittel basierend auf dem Leitbild/ Szenario der Stadt Hilden
- Der Stadtrat wird nur beim Beschluss des Gesamtkonzeptes (**vorgesehen Ende 2023**) einbezogen

Hilden, 20.01.2023  
Lennart Bruhn

Wir sind das neanderland

Postanschrift: Kreisverwaltung Mettmann · Postfach · 40806 Mettmann



Stadt Hilden  
Technischer Beigeordneter  
Peter Stuhlträger  
Am Rathaus 1  
40721 Hilden

Ihr Schreiben IV/61.1 Groll\_MoKo  
Aktenzeichen 61-StM  
Datum 16.02.2023

Bitte geben Sie bei jeder  
Antwort das Aktenzeichen an.

Auskunft erteilt Dominik Odendahl  
Zimmer 3.126  
Tel. 02104 99- 2818

Fax 02104 99-

E-Mail [dominik.odendahl@kreis-mettmann.de](mailto:dominik.odendahl@kreis-mettmann.de)

## **Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden,**

### **Zweite Beteiligungsmöglichkeit; Stellungnahme des Kreises Mettmann**

Sehr geehrter Herr Stuhlträger,

in Ihrem Schreiben vom 31.01.2023 haben Sie dem Kreis Mettmann angeboten, Stellung zu den im Rahmen der Erarbeitung des Hildener Mobilitätskonzeptes erstellten Modal-Split-Szenarien zu nehmen. Dieses Angebot nehme ich hiermit gerne an.

Der Kreis Mettmann ist Aufgabenträger für die stadtgrenzenüberschreitenden ÖPNV-Verkehre in Hilden. In dieser Funktion möchten wir die Stadt Hilden gerne bei Verbesserungen im ÖPNV unterstützen. Auch gehen wir davon aus, dass das kreisweite Radverkehrskonzept mit seinen vielfältigen Maßnahmen, welches der Kreis gemeinsam mit den kreisangehörigen Städten erarbeitet hat, sowie das Konzept zur Umsetzung einer Veloroute zwischen Wuppertal und Düsseldorf dazu beiträgt, den Radverkehrsanteil weiter zu erhöhen.

Die im Anhang Ihres Schreibens dargestellten Szenarien sind verständlich und die Empfehlung der Verwaltung ist auf Grund der dort ebenfalls geschilderten Ziele zur Senkung der Treibhausgasemissionen fachlich nachvollziehbar. Es ist davon auszugehen, dass für eine Steigerung des Modal-Split-Anteils im Umweltverbund erhebliche Kraftanstrengungen notwendig sind.

Derzeit erarbeitet der Kreis Mettmann eine Grundkonzeption zu On-Demand-Verkehren, die den ÖPNV gezielt ergänzen sollen. Im Rahmen der Konzeption werden auch mehrere Gebiete in Hilden auf mögliche Potenziale für On-Demand-Verkehre untersucht. Zudem prüft der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) derzeit eine Umstellung des S-Bahntaktes im Raum Düsseldorf auf einen 15-/30-Minuten-Takt für den Beginn der 2030er Jahre. Falls die Betriebsprogrammstudie zu dem

**Dienstgebäude**  
Goethestraße 23  
40822 Mettmann

**Homepage**  
[www.kreis-mettmann.de](http://www.kreis-mettmann.de)

**Telefon (Zentrale)**  
02104 99-0

**Fax (Zentrale)**  
02104 99-4444

**E-Mail (Zentrale)**  
[kme@kreis-mettmann.de](mailto:kme@kreis-mettmann.de)

**Besuchszeit**  
08:30 bis 12:00 Uhr  
und nach Vereinbarung

**Straßenverkehrsamt**  
07:30 bis 12:00 Uhr und  
Do. von 14:00 bis 17:30 Uhr

**Konten**  
Kreissparkasse Düsseldorf  
IBAN: DE 69 3015 0200 0001 0005 04  
SWIFT-BIC: WELADED1KSD  
Postbank Essen  
IBAN: DE93 3601 0043 0085 2234 38  
SWIFT-BIC: PBNKDEFF

Ergebnis kommt, dass die Taktumstellung technisch möglich ist und der VRR die Taktumstellung weiterverfolgt (hier müssten entsprechende Fahrgastpotenziale analysiert und VRR-Gremienbeschlüsse eingeholt werden), sind Anpassungen im zu- und abbringenden ÖPNV-Netz erforderlich. Auch hierzu plant der Kreis Mettmann die Erarbeitung einer entsprechenden Konzeption, sobald die entsprechenden Beschlüsse der VRR Gremien vorliegen.

Sowohl die Grundkonzeption für On-Demand-Verkehre, als auch die noch zu beginnende Umsetzungskonzeption für einen 15-/30-Minuten-Takt im ÖPNV soll – unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit der kreisangehörigen Städte – eine Grundlage für eine Verlagerung der Verkehre auf den ÖPNV bieten.

Sollten Ihrerseits Rückfragen bestehen, können Sie sich gern an Herrn Odendahl (Planungsamt, Stabsstelle Mobilität, Tel. 02104/99-2818) wenden.

Mit freundlichen Grüßen  
In Vertretung

  
Dr. Stephan Kopp  
Technischer Dezernent

IHK Düsseldorf | Postfach 10 10 17 | 40001 Düsseldorf

Stadtverwaltung Hilden  
Planungs- und Vermessungsamt  
Lutz Groll  
Am Rathaus 2  
40721 Hilden  
- per Mail -

Hausadresse:  
Ernst-Schneider-Platz 1  
40212 Düsseldorf

Tel. 02 11 35 57-0

ihkdus@duesseldorf.ihk.de  
www.duesseldorf.ihk.de

17. Februar 2023

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom

Unser Zeichen  
Vie

Durchwahl  
35 57-270

Fax  
35 57-379

E-Mail  
vieten@duesseldorf.ihk.de

## **Stellungnahme zum Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden – Zweite Beteiligungsmöglichkeit**

Sehr geehrter Herr Stuhlträger,

gerne nutzen wir hiermit die erneute Möglichkeit zur Stellungnahme Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden. Ergänzend zu unserer Stellungnahme vom 8. April 2022, deren Inhalte weiterhin Bestand haben, möchten wir folgendes zu den aktuell diskutierten Szenarien und zum Leitbild anmerken:

Wir befürworten, dass sich die Stadt Hilden mit dem Mobilitätskonzept einen realistischen Handlungsrahmen geben will, der erreichbare, aber auch ambitionierte Ziele enthält. Wichtig aus Sicht der Wirtschaft sind insbesondere die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes, die nach unserem Verständnis einher geht mit Themen der Nachhaltigkeit, der Aufenthaltsqualität, des Städtebaus und insbesondere der Erreichbarkeit. Wir begrüßen daher, dass die Stadt Hilden durch den Prozess sicherstellen möchte, dass Verkehrsbeeinträchtigungen minimiert und der Verkehrsfluss verbessert werden, um den Mobilitätsbedürfnissen (der Wirtschaft) gerecht zu werden. Als Rahmen insbesondere in Bezug auf den Klimaschutz gilt die Bundesgesetzgebung und das selbstgesteckte Ziel der Stadt, bis 2035 klimaneutral zu sein.

Hinsichtlich der Szenarien (Seite 5) gilt es anzumerken, dass – insbesondere in Großstädten – ein Modal Split von rund 25 Prozent je Verkehrsträger angestrebt wird. Größte Herausforderung ist dabei – wie in Hilden – die Reduktion des MIV-Anteils. Die in den Szenarien 2 und 3 betrachteten Reduktionsziele von sechs bzw. elf Prozent erachten wir angesichts der kurzen Zeitspanne bis zum Jahr 2030 als ambitioniert und möchten daher das Ergebnis der Bürgerbefragung in der zweiten Stadtkonferenz (80 Prozent für Szenario 3) als bemerkenswert

herausstellen. Aufgrund der geringen Stichprobe innerhalb der Stadtkonferenz (36 Personen) und eine mögliche Selbstselektion der Konferenzteilnehmer, empfehlen wir die Unterstützung dieses Ziels durch die Gesamtbevölkerung zu validieren. Darüber hinaus trifft die selektive Betrachtung des Modal Split keine Aussage über das Verkehrsaufkommen im Planjahr. Nach unserer Kenntnis erwarten die relevanten Prognosen, etwa des Bundesverkehrsministeriums, nach wie vor ein Wachstum des Verkehrsaufkommens in den kommenden Jahren. Eine Veränderung des Modal Split ist daher zwar nach wie vor sinnvoll, allerdings keinesfalls gleichbedeutend mit einem Rückgang des MIV auf den Straßen Hildens. Dies gilt es auch bei der Berechnung der CO<sub>2</sub>-Einsparpotenziale (Seite 7) und bei der Wahl der Handlungserfordernisse (Seite 9) zu berücksichtigen, um den eingangs dargestellten erreichbaren Zielen und den Mobilitätsbedürfnissen der Hildener Bürgerinnen und Bürger sowie seiner Wirtschaft und den Nachbarkommunen gerecht zu werden.

Wir stehen für weitere Gespräche zum Mobilitätskonzept, insbesondere bei der Entwicklung der zu ergreifenden Maßnahmen, gerne zu Verfügung. Darüber hinaus bieten wir an, bei der aus unserer Sicht wichtigen Einbindung der Hildener Unternehmenschaft in den Prozess zu unterstützen.

Freundliche Grüße



Thomas Vieten



GARTENSTADT HAAN • POSTFACH 1665 • 42760 HAAN

An  
Stadtverwaltung Hilden  
Postfach 100880  
40708 Hilden

Ansprechpartnerin Frau Böhm  
Dienststelle Amt für Stadtplanung u. Vermessung  
Gebäude Alleestraße 8, 42781 Haan  
Raum 108  
Telefon 02129 911 321  
Telefax 02129 911 591  
E-Mail planungsamt@stadt-haan.de  
Mein Zeichen Bö  
Ihr Zeichen

Haan, 17. Februar 2023

## Beteiligung zum Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden

Sehr geehrte Damen und Herren,

für Ihr Schreiben vom 31.01.2023 und die Möglichkeit für die Stadt Haan, uns am Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden zu beteiligen, bedanken wir uns. Gegenstand der aktuellen Beteiligung ist die Ableitung bzw. Empfehlung eines Leitbildes und verkehrlichen Szenarios mit Zielvorstellungen für die zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Hilden. Im Hinblick auf die Einbringung unserer Perspektive haben Sie uns Leitfragen gestellt, auf die wir nachstehend als Verwaltungsstellungnahme eingehen.

### Können Sie die Szenarienempfehlung nachvollziehen?

Mit dem Mobilitätskonzept wird u. a. ein „*verkehrliches Leitbild mit Werte- und Handlungszielen für die kommenden Jahre erarbeitet, das einen wichtigen Beitrag zur Förderung der nachhaltigen und umweltverträglichen Mobilität im gesamten Stadtgebiet von Hilden leistet.*“

Als mögliche Punkte werden hier z. B. die Gleichberechtigung der Verkehrsarten, die Schaffung von hochwertigen Lebens- und Bewegungsräumen oder die Umsetzung einer bewegungsaktivierenden Verkehrsplanung genannt.

Ziel ist es, „*u. a. die Nutzung des motorisierten Verkehrs (MIV) zu reduzieren, um möglichst mit der bestehenden Infrastruktur auszukommen und diese verstärkt anderen umweltfreundlicheren Mobilitätarten zur Verfügung zu stellen.*“ (s. Zwischenbericht, S.1, 2).

Es werden drei Szenarien für die Stadt Hilden 2030 beschrieben, die sich in der Umverteilung der Verkehrsarten unterscheiden (Reduzierung des MIV-Anteils in Szenario 1 um 3 %, in Szenario 2 um 6% und in Szenario 3 um 11% ). Es wird festgestellt, dass das Szenario 3 den übergeordneten bundespolitischen Zielen (u. a. zur Treibhausgasbilanz) und kommunalpolitischen Zielen der Stadt Hilden (u. a. Umsetzung der am 13.12.2022 beschlossenen Klimaschutzneutralität bis 2035) am nächsten kommt.

Szenario 3 beinhaltet als Handlungserfordernisse bzw. Herausforderung u. a. die Priorisierung bzw. Schaffung eines attraktiven Fuß- und Radwegenetzes in den Nebenstraßen, Optimierungen des Angebots des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf den Hauptachsen und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) unter Einbeziehung von Push- und Pull-Faktoren.

Die Leitbild- und Szenarienentwicklung, sowie die Empfehlung, das Szenario 3 als Zielszenario weiterzuverfolgen, ist aus unserer Sicht nachvollziehbar begründet.

### **Gibt es aus Ihrer Sicht Anmerkungen zu den gezeigten Szenarien und Handlungserfordernissen?**

Ein Ergebnis der Bestandsanalyse für den Bereich des MIV ist, dass überörtlich gebietsfremde Verkehre auch aus Haan nicht im gewünschten Umfang über die Umgehungsstraßen stattfinden:

*„Für Hilden besteht ein Tangentensystem aus dem Westring, Nordring und Ostring, der die Innenstadt Hildens von Verkehren aus Richtung Solingen und Haan kommend in Richtung Düsseldorf fahrend entlasten sollte. Zahlreiche auswärtige Pendler, insbesondere aus Solingen und Haan kommend, nutzen jedoch häufig die Berliner Straße, um die Anschlussstelle der A 59 in Benrath zu erreichen und damit mögliche Verzögerungen auf der A 46 zu vermeiden. Dadurch werden die Berliner Straße und Ellerstraße zusätzlich belastet. Über den Anteil des gebietsfremden Verkehrs in Hilden liegen jedoch keine Angaben vor“ (s. Zwischenbericht, S. 88).*

Es sei Handlungserfordernis, die Attraktivität für den Durchgangsverkehr zu verringern, um Nutzungskonflikte auf bestimmten Achsen zu verringern.

Zunächst ist für die Stadt Haan von Interesse, wie die vorgenannten Haaner Pendler im Rahmen des Mobilitätskonzepts identifiziert wurden und ob sie ggf. von weiteren Verkehren abgegrenzt werden konnten.

Denn die Stadt Haan verfügt über zwei Anschlussstellen zur A 46. Auch darüber hinaus gibt es für Pendler eine große Flexibilität im Hinblick auf die Anbindung an das Fernstraßennetz, auch zur Anschlussstelle der A 59 in Benrath. Gleichzeitig nehmen wir an, dass sich die Zeiten, in denen die Straßen leistungsfähig und ohne zeitliche Einschränkungen befahrbar sind, weitgehend überschneiden. Wir gehen daher davon aus, dass die Verbindung über die Berliner Straße und Ellerstraße zumindest in den Hochlastzeiten für Haaner Pendler nicht sonderlich attraktiv ist, weil dort ebenfalls Verzögerungen zu erwarten sind. Wir würden die Belastungen auf der Berliner Straße mit Quelle oder Ziel Haan daher eher im Bereich anderer Verkehre verorten (z. B. „Einkaufsverkehr“ in der Hildener Innenstadt).

Dennoch wird die „bemängelte Verbindung“ über die Berliner Straße und Ellerstraße genutzt. Daher ist es nachvollziehbar, auch hieran anzusetzen, um Belastungen insgesamt zu senken. Ein Hemmnis für die gewünschte Nutzung des Tangentensystems durch Haaner Pendler\_innen könnte die eingeschränkte Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts Oststraße / Ostring sein.

Falls die Attraktivität für den Durchgangsverkehr in Hilden verringert werden kann, wird sich dies – wenn auch in einem erwartet überschaubaren Umfang – u. a. auf Haaner Bürger\_innen und Bürger oder Gewerbetreibende auswirken.

Daher ist es aus unserer Sicht wichtig, dass gleichzeitig Alternativen verbessert bzw. besser bekannt gemacht werden (z. B. durch Ertüchtigung des vorgenannten Knotenpunktes oder Darstellung der gewünschten Route in den Informationssystemen).



### **Welche Aspekte sollten aus Ihrer Sicht im Sinne einer zukünftigen Entwicklung der Stadt Hilden auch im Mobilitätssektor eine besondere Rolle spielen?**

Zumindest temporär fällt die Verkehrssituation an der B228 im Bereich des Naherholungsgebiets Stadtwald / Waldbad auf.

Insbesondere an „attraktiven Freibadtagen“ gibt es ein starkes Nutzeraufkommen. Aufgrund des hohen Parkdrucks wird mitunter Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur zweckfremd belegt.

Nach unserem Vernehmen ist die Stadt Hilden in diesem Bereich bereits mit ordnungsbehördlichen Maßnahmen aktiv.

Aus unserer Sicht wäre es wünschenswert, wenn auch für diesem Bereich Alternativen zum MIV noch attraktiver entwickelt bzw. geschaffen werden könnten (z. B. im Bereich des ÖPNV oder ggf. durch Sharing-Angebote).

### **Wo bestehen Schnittstellen zwischen Hilden und Haan?**

Schnittstellen zwischen Hilden und Haan bestehen im Ziel einer angebotsorientierten Förderung des Umweltverbundes.

Die Linie 784 (Wuppertal-Vohwinkel Bf – Haan Bf – Hilden Mitte – Hilden S – Düsseldorf-Benrath S – Düsseldorf-Urdenbach) bedient verschiedene Verkehrsbedürfnisse beider Städte (z. B. die Anbindung an übergeordnete SPNV-Angebote in und außerhalb der Stadtgebiete oder Verkehrsbedürfnisse aufgrund von Kooperationen der weiterführenden Schulen).

Aus unserer Sicht können z. B. die soweit grundsätzlich thematisierten Beschleunigungsmaßnahmen und Taktverdichtungen im ÖPNV zu einer weiteren deutlichen Verbesserung beitragen.

Zu der im Zwischenbericht benannten vorhandenen Angebotsqualität auf Linie 784 (s. Zwischenbericht, S.67) ist redaktionell anzumerken, dass in der Schwachverkehrszeit montags bis freitags bereits ein 20- / 30-Minuten-Takt gegeben ist.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag  
Martin Stolz  
Amtsleiter Stadtplanung und Vermessung

## Groll, Lutz

---

**Von:** Kröger, Petra <Petra.Kroeger@langenfeld.de>  
**Gesendet:** Dienstag, 21. Februar 2023 13:24  
**An:** Groll, Lutz  
**Betreff:** WG: Beteiligungsmöglichkeit zum Mobilitätskonzept  
**Anlagen:** 20230126\_2\_Beirat\_Leitbild\_MoKo\_Hilden.pdf; Anschreiben Kommunen-Verbände\_02-2023.pdf

Sehr geehrter Herr Groll,

etwas verspätet nehmen wir die Möglichkeit der Beteiligung war.  
Im Folgenden erhalten Sie die Stellungnahme der Stadt Langenfeld.

### **Mobilitätskonzept Hilden Zweite Beteiligungsmöglichkeit**

Fragestellungen der Stadt Hilden an die Nachbarkommunen:

1. Können Sie die Szenariempfehlung nachvollziehen?
2. Gibt es aus Ihrer Sicht Anmerkungen/Anregungen zu den gezeigten Szenarien und den Handlungserfordernissen?
3. Welche Aspekte sollen aus Ihrer Sicht im Sinne einer zukunftsfähigen Entwicklung der Stadt Hilden auch im Mobilitätssektor eine besondere Rolle spielen?
4. Wo bestehen Schnittstellen zwischen Hilden und Ihrer Kommune?

---

#### **zu 1:**

Szenario 3 setzt für das **Jahr 2030** auf eine Reduzierung des **MIV** von 11%, auf einen Anteil von **40 %** am Modal-Split.

Bei einem heutigen (2021) Anteil von 51 % mit ca. 89.000 Pkw-Fahrten ergäben sich durch die Reduzierung noch verbleibende ca. 70.000 Pkw-Fahrten. Somit würde jeder fünfte MIV-Weg durch einen Weg mit dem Umweltverbund ersetzt werden. Von einer Reduzierung der getätigten Wege scheint nicht ausgegangen zu werden. Dieses sollte jedoch mitgedacht werden.

Warum wird der Horizont kurzfristig auf das Jahr 2030 bezogen und nicht langfristig bis 2035 oder 2040 weitergedacht?

Ihrerseits strebt auch die Stadt Langenfeld mittelfristig bis zum Jahr einen MIV-Anteil von 40 % an<sup>[1]</sup>. Somit wird auch der stadtgrenzenüberschreitende Verkehr zwischen Langenfeld und Hilden mit dem angestrebten Modal-Split realisierbar. Die Stadt Langenfeld begrüßt entsprechend diese "gemeinsame" Zielvorstellung.

#### **zu 2:**

Die einzelnen Szenarien streben jeweils eine Verringerung des MIV-Anteils und eine Stärkung der Anteile des Umweltverbundes am Modal-Split vor. Darüber hinaus wird die Anzahl der Wege für das Jahr 2030 gleich der heutigen (2021) Anzahl der Wege gesehen. Eine Reduzierung der Wegeanzahl, sowie die Reduzierung der einzelnen Wegelängen kann die Sicherung des übergeordneten Ziels des Klimaschutzes stärken. Innerhalb des Hildener Stadtgebietes ist die einfache und nahe Erreichbarkeit von Zielen anzustreben.

#### **zu 3:**

Die Möglichkeit Verkehrsmittel multimodal zu verknüpfen, sowie die Stärkung alternativer Antriebsarten und darüber hinaus die vermehrte Nutzung 'Grüner' Energien.

## zu 2:

Die Stadt Langenfeld plant die **Ertüchtigung der Rad- und Fußwegeverbindung** von Langenfeld-Richrath, westlich der Güterverkehrsstraße als Verlängerung der Straße "Am Schwarzen Weiher". Die Ertüchtigung ist als asphaltierter Ausbau in einer Breite von 4 m geplant. Zu berücksichtigen ist der fachlich angeführte Anschluss an die vorhandene, sanierungsbedürftige Wegedecke auf Hildener Stadtgebiet. Wünschenswert ist die Fortführung der ertüchtigten Wegequalität auf Hildener Stadtgebiet, zumal diese Wegeverbindung im Radverkehrskonzept des Kreises Mettmann als Basisroute definiert ist.

Die **Straßenverbindung der L403** (Richrather Straße auf Hildener Stadtgebiet, Hildener Straße auf Langenfelder Stadtgebiet) ist im Radverkehrskonzept des Kreises Mettmann als Vorrangroute ausgewiesen. Aktuell wird der Radverkehr in dem nicht angebauten Teilstück auf der östlichen Straßenseite einseitig als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt.

Auf Langenfelder Stadtgebiet ist geplant die Radverkehrsanlagen zukünftig beidseitig zu führen, jeweils als gemeinsamer Geh- und Radweg in einer Breite von 2,50 m. Wünschenswert wäre eine Fortführung der geplanten Radverkehrsanlagen auf Hildener Stadtgebiet. Auf Seite der Stadt Langenfeld besteht für die L403 eine Planungsvereinbarung mit Straßen.NRW, sodass die Stadt Langenfeld die Planung im Auftrag des Straßenbaulastträgers durchführt. Eine enge Zusammenarbeit der Kommunen Hilden und Langenfeld ist anzustreben. Wünschenswert ist es auch sich gegenseitig über die jeweiligen Planungsstände auszutauschen.

Der **ÖPNV** zwischen beiden Kommunen ist mit der Buslinie 785 bereits leistungsfähig ausgebaut. Planungen der Stadt Hilden bezüglich des ÖPNVs sollten berücksichtigen, dass diese nicht zu einer Einschränkung des Fahrten- und Bedienungszeitenangebotes auf Langenfelder Stadtgebiet führen sollen. Die Bedienungsqualität der Linie 785 ist beizubehalten oder auszubauen. Eine eventuelle (Schnell-) Busverbindung aus dem Hildener Stadtgebiet an einen S-Bahn-Haltepunkt in Langenfeld kann nur zusätzlich zum bestehenden Fahrtenangebot erfolgen.

Auch wenn in beiden Kommunen noch keine Planungen diesbezüglich bestehen könnte zukünftig im Bereich von **Sharing-Systemen** (E-Scooter, Fahrrädern und auch Autos) über Lösungen nachgedacht werden, welche stadtübergreifend genutzt werden können.

Das Gleiche gilt für **On-Demand-Verkehre**. Sollten sich diese Systeme etablieren, kann auch hier über Angebote nachgedacht werden, welche auch zur Verbindung zwischen den Kommunen genutzt werden können. Dieses ist besonders außerhalb der Kernzeiten des liniengebundenen ÖPNVs wünschenswert. Diese Angebote sollten in enger Zusammenarbeit mit dem Kreis Mettmann abgestimmt werden.

[1] Kommunales Mobilitätskonzept Langenfeld 2021, <https://www.langenfeld.de/Startseite/Wirtschaft-und-Umwelt/Umwelt-und-Klimaschutz/Mobilitaet.htm>

Mit freundlichen Grüßen  
i.A. Petra Kröger

Stadtverwaltung Langenfeld Rhld.  
Referat Umwelt, Verkehr, Tiefbau  
Klimaschutz-Team  
Konrad-Adenauer-Platz 1  
40764 Langenfeld

Tel. 02173 794- 5315  
Fax 02173 794- 95315  
E-Mail: [petra.kroeger@langenfeld.de](mailto:petra.kroeger@langenfeld.de)





---

**Von:** Janclas, Sabine <[Sabine.Janclas@langenfeld.de](mailto:Sabine.Janclas@langenfeld.de)>  
**Gesendet:** Donnerstag, 2. Februar 2023 17:38  
**An:** Hecker, Jens <[Jens.Hecker@langenfeld.de](mailto:Jens.Hecker@langenfeld.de)>  
**Cc:** Kröger, Petra <[Petra.Kroeger@langenfeld.de](mailto:Petra.Kroeger@langenfeld.de)>; Zagray, Manuel <[Manuel.Zagray@langenfeld.de](mailto:Manuel.Zagray@langenfeld.de)>  
**Betreff:** WG: Beteiligungsmöglichkeit zum Mobilitätskonzept

**Von:** Groll, Lutz <[Lutz.Groll@hilden.de](mailto:Lutz.Groll@hilden.de)>  
**Gesendet:** Donnerstag, 2. Februar 2023 14:55  
**An:** Janclas, Sabine <[Sabine.Janclas@langenfeld.de](mailto:Sabine.Janclas@langenfeld.de)>  
**Betreff:** Beteiligungsmöglichkeit zum Mobilitätskonzept

---

**Hinweis vom IT-Support der Stadt Langenfeld:**

Klicken Sie **NICHT** auf Links oder öffnen Sie **KEINE** Dateianhänge. Es sei denn, Sie kennen den Absender dieser Mail und wissen, dass der Inhalt sicher ist.

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei finden Sie ein Anschreiben der Stadt Hilden sowie Unterlagen zum Thema Mobilitätskonzept für Hilden.

Mit diesen Materialien erhalten Sie eine weitere Möglichkeit der Beteiligung.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag  
Lutz Groll  
SGL

Informationen über die Erhebung personenbezogener Daten nach Art. 13 der EU-Datenschutz-Grundverordnung sind auf der Homepage der Stadt Hilden unter [www.hilden.de/datenschutz](http://www.hilden.de/datenschutz) zu finden. In der Datenschutzerklärung ist auch eine Information über "[Ihre Rechte im Datenschutz](#)" enthalten.

---

[<sup>1</sup>] Kommunales Mobilitätskonzept Langenfeld 2021, <https://www.langenfeld.de/Startseite/Wirtschaft-und-Umwelt/Umwelt-und-Klimaschutz/Mobilitaet.htm>

## Groll, Lutz

---

**Von:** Heike.Langenfeld@rheinbahn.de  
**Gesendet:** Mittwoch, 15. Februar 2023 13:27  
**An:** Groll, Lutz  
**Cc:** Tim.Baeumken@rheinbahn.de; Ralf.Luedeking@rheinbahn.de;  
Robert.Aust@rheinbahn.de  
**Betreff:** Beteiligungsmöglichkeit zum Mobilitätskonzept - Leitbild- und Szenarienentwicklung

Sehr geehrter Herr Groll,

vielen Dank für die Möglichkeit der Beteiligung in der Phase der Leitbild- und Szenarienentwicklung.

Seitens der Rheinbahn AG begrüßen wir die Zielsetzung des dritten Szenarios für die Stadt Hilden. Damit begibt sich die Stadt Hilden auf den Weg, die weitaus höheren (Klimaschutz-) Ziele von EU, Bund und Land zu erreichen. Für den ÖPNV bedeutet eine Steigerung im Modal-Split von derzeit 9% auf 12% eine Steigerung um 30% bis zum Jahr 2030. Um dies zu erreichen, wird neben der Angebotsoptimierungen ein deutlicher Angebotsausbau erforderlich sein. Eine hohe Bedeutung für die Optimierung des ÖPNV-Angebotes besteht in der Beschleunigung und Bevorrechtigung der Buslinien im Straßenverkehr. Dieser Punkt hat für uns höchste Priorität und ist ausschlaggebend für einen attraktiven und leistungsfähigen Nahverkehr. Hierzu zählen Ampelvorrangschaltungen, Vorfahrtsregelungen auf ÖPNV-Routen, keine Temporeduzierung, Einrichtung von Busschleusen und die Vermeidung von Störeinflüssen (z.B. durch parkende Fahrzeuge).

Wir freuen uns, in die nächsten Schritte des Hildener Mobilitätskonzeptes intensiv eingebunden zu werden.

Mit freundlichehn Grüßen,

Heike Langenfeld

---

i. A. Heike Langenfeld  
Konzeptionelle Angebotsplanung (T1011)

Tel: +49 211 582 2825  
Mobil: +49 172 460 2847  
E-Mail: [heike.langenfeld@rheinbahn.de](mailto:heike.langenfeld@rheinbahn.de)



„УКРАЇНА, МИ З ТОБОЮ!“ – „Ukraine, wir sind mit Dir!“

[#standwithukraine](#)  
[#makeovenotwar](#)  
[#humanityandsolidarity](#)



Rheinbahn AG | Lierenfelder Str. 42 | 40231 Düsseldorf | (H) Lierenfeld BtF



---

Vorstand: Klaus Klar (Vorstandsvorsitzender und Arbeitsdirektor), Susanne Momberg (Vorstand Finanzen), Michael Richarz (Vorstand Technik und Betrieb)  
Vorsitzender des Aufsichtsrats: Andreas Hartnigk  
Sitz der Gesellschaft: Düsseldorf, Amtsgericht Düsseldorf - HRB 562

#### Datenschutz:

Im Rahmen eines geschäftlichen Austauschs haben wir Ihre Kontaktdaten elektronisch gespeichert, um in Zukunft mit Ihnen in Kontakt treten zu können.

Die Rheinbahn AG, als Verantwortliche für die Erhebung und Verarbeitung Ihrer Daten, nimmt den Schutz Ihrer persönlichen Informationen sehr ernst.

Die personenbezogenen Angaben werden vertraulich und entsprechend der gesetzlichen Datenschutzvorschriften sowie der [Datenschutzerklärung](#) behandelt.

Wir weisen darauf hin, dass die Datenübertragung im Internet (z.B. bei der Kommunikation per E-Mail) Sicherheitslücken aufweisen kann.

Ein lückenloser Schutz Ihrer Daten vor dem Zugriff durch Dritte ist nicht möglich.

## Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden, 2. Beteiligung

Klingenstadt Solingen · Der Oberbürgermeister · 61 · 42601 Solingen

Herr  
Lutz Groll  
SGL Planung, Stadt Hilden  
  
Email: lutz.groll@hilden.de

### Stadtdienst Planung, Mobilität, Denkmalpflege

Mobilität und generelle Planung

Gebäude	Walter-Scheel-Platz 1
Zimmer	2.030
Fon	0212 290 - 0
Durchwahl	0212 290 - 4277
Fax	0212 290 - 744277
Es berät Sie	Frau Dillenberg
Sprechzeiten	nach Vereinbarung
E-Mail	h.dillenberg@solingen.de

Ihr Schreiben  
31.01.2023

Mein Zeichen  
61-3/hd

Datum  
27.02.2023

Sehr geehrter Herr Groll,

vielen Dank für die zweite Beteiligungsmöglichkeit bezüglich des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Hilden. Nachfolgend unsere Stellungnahme.

*Frage 1: Können Sie die Szenarienempfehlung nachvollziehen?*

Aufgrund der zu erwartenden CO<sub>2</sub>-Einsparungen und der großen Zustimmung von der bei der 2. Stadtkonferenz teilnehmenden Bevölkerung ist die Wahl des Szenarios 3 nachvollziehbar.

*Frage 2: Gibt es aus Ihrer Sicht Anmerkungen/ Anregungen zu den gezeigten Szenarien und den Handlungserfordernissen?*

In Verbindung mit dem Szenario 3 sind die Handlungserfordernisse nachvollziehbar.

*Frage 3: Welche Aspekte sollen aus Ihrer Sicht im Sinne einer zukunftsfähigen Entwicklung der Stadt Hilden auch im Mobilitätssektor eine besondere Rolle spielen?*

Die Steigerung der multimodalen Angebote (auch Stadtgrenzen überschreitend) sollte eine große Rolle spielen. Das Szenario 3 bei den Handlungserfordernissen umfasst die Aspekte sehr gut („Priorisierung/ Schaffung eines attraktiven Fuß und Radwegenetzes + Optimierungen ÖPNV Angebot auf den Hauptachsen + SPNV“).

*Frage 4: Wo bestehen Schnittstellen zwischen Hilden und Ihrer Kommune/ Ihrem Verband/ Ihrer Institution?*

Da zwischen Hilden und Solingen vermehrt Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden (s. 1. Zwischenbericht, S. 33), ist die Radverkehrsinfrastruktur eine wichtige Schnittstelle. Dazu zählt insbesondere die Walder Straße / Hildener Straße sowie die Veloroute.



Klingenstadt Solingen · Der Oberbürgermeister · Stadtdienst Planung, Mobilität, Denkmalpflege  
Postanschrift: Postfach 10 01 65 · 42601 Solingen · Lieferanschrift: Cronenberger Straße 59/61 · 42651 Solingen

Zahlung erbeten auf das Konto der Stadtkasse SG:  
Stadt-Sparkasse SG · BIC SOLSDE33XXX · IBAN DE85 3425 0000 0000 0027 66

Buslinien: 681 - 686, 690 - 693 bis Haltestelle Rathaus · CE64 bis Haltestelle Potsdamer Straße  
Web: www.solingen.de





Da auch Solingen zu den häufigsten Außenzielen der Bewohnerinnen und Bewohner aus Hilden zählt (s. 1. Zwischenbericht, S. 35), sind insbesondere die diversen, auch schon in der letzten Beteiligungsrunde benannten, Schnittstellen im Radverkehr und dem ÖPNV zu finden.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

gez. Dillenberg