

## Anlage 1 - Erläuterungsbericht

### **1. Darstellung der Baumaßnahme**

Die Pungshausstraße befindet sich im östlich Stadtgebiet von Hilden im rückwärtigen Bereich des Ostrings und stellt mit ihrem östlichen Teil eine untergeordnete Verbindungsspanne zwischen Grünstraße und Kilvertzheide dar.

Die Pungshausstraße ist als Anliegerstraße gewidmet und liegt innerhalb einer Tempo-30-Zone. Der Anschlußknotenpunkt Grünstraße ist LSA-geregelt. Innerhalb der Strecke befindet sich der Anschluß Kilvertzheide mit dem Vorfahrtregelung „Rechts vor links“.

Die vorliegende Entwurfsplanung beinhaltet den grundhaften Ausbau des östlichen Teils der Pungshausstraße zwischen Grünstraße und Kilvertzheide sowie den Anschlußbereich bis Ende Pungshausstraße (Höhe Flurstück 549) auf einer Länge von ca. 267 m zuzüglich ca. Endabschnitt Gehweg bis zur Walder Straße.

Der Querschnitt ist im Bestand in einer Breite von ca. 11,20 m vorhanden.

Kennzeichnend für den Straßenzug ist lockere Anliegerbebauung mit Mehrfamilien-, teilweise Reihenhäusern. Gehwege sind überwiegend baulich nicht vorhanden. In den Seitenbereichen sind auf dem größten Teil der Strecke beidseitig Pkw-Stellplätze abmarkiert. Die verbleibenden Seitenräume sind als Gehbereich mit Betonverpöllerung abgetrennt. Die Fahrbahndecke besteht aus Asphaltbelägen.

Der Straßenzug ist im Sinne der RAS-N eine untergeordnete Straßenverbindung und wird der Straßenkategorie D V zugeordnet. Als Grundlage für die vorliegende Ausbauplanung kommen im wesentlichen Prinzipien der RAS 06 zur Anwendung.

Im Vorfeld der Baumaßnahme wurde der vorhandene RW-Kanal erneuert.

### **2. Notwendigkeit der Baumaßnahme**

Die Funktionalität der Straße erweist sich als unzweckmäßig durch

- eine fehlende eindeutige Zuordnung der Nutzungsfunktionen Erschließung und Aufenthalt durch nicht eindeutige Flächenzuweisung (fehlende baulich sichtbare Gehwege in Verbindung mit fehlender Geschwindigkeitsdämpfung und damit Unsicherheiten in der Verkehrsabwicklung)
- mangelhaften konstruktiven Befestigungszustand mit erneuerungsbedürftigen Asphaltbefestigungen

Das regelmäßige Verkehrsaufkommen für die Baustrecke beträgt gemäß durchgeführter Zählung:

DTV werktags (für Gesamtquerschnitt beide Richtungen):	1120 Fz/24 h
Schwerverkehrsanteil:	1,3 % (15 Fz/24 h)

Die Dämpfung des Geschwindigkeitsniveaus, die fußläufige Erschließung sowie damit im Zusammenhang stehend das Sicherheitsniveau und die Aufenthaltsqualität des Straßenzuges werden mit dem vorgesehenen Ausbau qualitativ verbessert.

Durch die Erneuerung der Befestigungen wird außerdem der Erhaltungszustand aufgewertet.

### 3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme

Der Straßenzug wird gemäß RASt 06 als Anliegerstraße Typ 3 in stadtrandnahen Wohngebieten definiert. Es wurden 3 Varianten untersucht:

#### Varianten 1a und 1b:

##### **Ausbau als Tempo-30-Zone mit Trennprinzip (Fahrbahn, Gehweg, Parkstellflächen)**

Die Geschwindigkeitsdämpfung wird bei Variante 1a durch einen Einzug der Fahrbahnbreite auf 4,25 m sowie die Aufpflasterung einer Querungsstelle im Bereich Haus 17 erreicht. Bei Variante 1b kommt zusätzlich eine aufgepflasterte Querungsstelle in Höhe Haus 18 bzw. 25 mit Fahrbahneinengung auf 3,25 m zum Einsatz. Grundsätzlich erfolgt die Gliederung in Fahrbahn, Parkflächen und niveaubgesetzten Gehweg (Auftritt 10 bis 12 cm).

Mit einer Fahrbahn- bzw. Fahrgassenbreite von 4,25 m ist ein Begegnungsfall Pkw/Pkw bei verminderter Geschwindigkeit < 40 km/h gewährleistet. Für den Begegnungsfall Lkw/Pkw (z.B. bei Anlieferungen/Müllentsorgung) sind in Höhe der Häuser 22, 14 bzw. 2 verbreiterten Bereiche, teilweise in Kombination mit Grundstückszufahrten, vorgesehen. Für die regelmäßige Müllentsorgung wird mit der Herausbildung eines Standardfalles nach dem Ausbau gerechnet.

#### Variante 2:

##### **Ausbau als Tempo-30-Zone bis Anschluß Kilvertzheide mit Fahrbahnversatz und als verkehrsberuhigter Bereich (Mischfläche, Parkflächen, Randstreifen) ab Kilvertzheide**

Die Geschwindigkeitsdämpfung wird zusätzlich zu Variante 1b durch einen 30 m langen, auf 3,25m eingengten Fahrbahnversatz in Höhe Haus 25 / 27 erreicht und mit einem Schrägparkblock kombiniert. Die entsprechenden Begegnungsfälle Pkw/Pkw sind vor und nach dieser Einengung gewährleistet, Begegnungsfall Lkw/Pkw in Höhe der Haus 22, 14 bzw. 4. Der Bereich ab Kilvertzheide wird als ebene, nicht niveaubgesetzte Mischfläche gestaltet, die eine erhöhte Aufmerksamkeit des Fahrers gegenüber dem Fußgänger bewirkt. Der verbleibende Randstreifen dient hier als Abstandstreifen zum Grundstück.

Die LSA Grünstraße bleibt grundsätzlich erhalten, im Einmündungsbereich werden lediglich Befestigungen und Markierungen nach Bedarf erneuert.

Aus den Ergebnissen der Bürgerinformation sowie der nachfolgenden verwaltungsinternen Abstimmung fiel die Entscheidung zugunsten der **Variante 1a** in Kombination mit einem Ausbau des Abschnittes ab Kilvertzheide als Verkehrsberuhigter Bereich.

#### Parkflächenbilanz:

vorhanden	43 Stellmöglichkeiten im Straßenraum
Ausbau	44 Stück Pkw-Stellflächen

### 4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

Die Ausbaubreiten sind aus dem Lageplan ersichtlich. Die Bemessung der Straßenkonstruktion und Aussagen zum Baugrund erfolgen aufgrund des geotechnischen Gutachtens zum Kanalbau vom 06.06.2006 (Ingenieurbüro Müller). Im wesentlichen wurden anhand von 3 Schürfen mit nachfolgenden Handbohrungen folgende Oberbau-/Baugrundsichtungen festgestellt:

Dicke	Schichten
i.M. 0,10 m	Asphaltbefestigungen (Deck- und Tragschichten)
i.M. 1,10 m	Auffüllungen (Schluffe, Sande, Kiese, Splitte, Ziegelschutt)
darunter	natürliche Kiese mit sandigen und schluffigen Fraktionen

Bodenklasse DIN 18300 Auffüllung und gewachsener Boden:	4
Frostempfindlichkeitsklasse nach RSTO 01:	F2
GW-Horizont:	> 2 m unter GOK
Wasserverhältnisse nach ZTVE-StB 94:	nicht ungünstig

Vorhandene Auffüllungen werden bis Höhe Planum komplett ausgebaut, darunter nachverdichtet bzw. bei Bedarf teilausgetauscht.

Bodenchemische Belange:

Asphaltbefestigung	i.M. Schurf 2 und 3 PAK = 0,34 mg/kg (nicht teerstämmig)
Auffüllung	i.M. Schurf 2 und 3 PAK = 1,30 mg/kg (Zuordnung LAGA Z 1.1)

Die ausgebauten Materialien sind somit teilweise zu entsorgen.

Aus den Erfahrungen der Kanalbaumaßnahme muß im Gegensatz zu den Feststellungen des Baugrundgutachtens mit Böden nach LAGA Z 2 und teilweise teerstämmigen Trag- und Deckschichten im Bereich ab ca. Station 0+160 (Haus 15) gerechnet werden.

Die Querneigungen und Höhenplangestaltung werden in den Seitenbereichen bestandsorientiert ausgeführt.

Für niveaubesetzte Bereiche sind zweiseitige Pflaster- / Gerinnestreifen (Hochbord H 15/25 am Gehweg) vorgesehen.

Das Fahrbanqueroprofil wird nach örtlichen Höhenverhältnissen und bestandsorientiert bis Station 0+123 zweiseitig, danach einseitig ausgeführt.

Für den niveaubesetzten Bereich werden am Hoch- und Rundbord einzeilige, am Parkstreifen zweiteilige Pflasterstreifen vorgesehen.

Ab Einmündung Kilvertzheide (niveaugleicher Bereich) wird eine dreizeilige Rinne als Mittelentwässerung vorgesehen.

An Hochborden und Parkstreifen wird außerhalb von Rinnenbereichen ein einzeiliger Pflasterstreifen vorgesehen.

Grundstückszufahrten werden mit einzeiligem Pflasterstreifen eingefasst.

Die Randbereiche/Rücklagen werden nach örtlichen Verhältnissen mit Tiefbord T8/20 ausgeführt. Der Anschluß Kilvertzheide und der Einmündungsbereich Grünstraße werden bestandsorientiert ausgeführt.

Folgende Befestigungen werden vorgesehen:

Bauklasse RSTO-01 Tabelle 2 Zeile 4	V
Dicke des frostsicheren Oberbaus nach Tabelle 6 Zeile 1	40 cm
Mehr-/Minderdicken Tabelle 7 Zeile 1:	keine

Bei nicht ausreichender Tragfähigkeit des anstehenden Materials im Planumsbereich muß mit Nachverdichtung bzw. Mehraushub und Bodenaustausch gerechnet werden.

Es wird daher eine Dicke des frostsicheren Oberbaus von 50 cm vorgesehen.

### Befestigungen RSTO-01 Tafeln 1 und 3:

Fahrbahn	4 cm Asphaltdeckschicht 10 cm Asphalttragschicht 36 cm FSS/Schottertragschicht
Mischflächen/Parkstellflächen/Zufahrten	8 cm Betonpflaster 10x20 3 cm Bettung 39 cm FSS/Schottertragschicht

Gehweg

8 cm Betonplatten 30x30  
3 cm Bettung  
19 cm FSS/Schottertragschicht

## 5. Sonstige Maßnahmen

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind folgende Leitungsbestände vorhanden:

- RW- und SW-Kanal (Stadt Hilden)
- Gas, Trinkwasser, Strom, Beleuchtung (Stadtwerke Hilden)
- Tk-Anlagen (Dt. Telekom bzw. ish)
- Kabeltrassenquerungen Einmündung Grünstraße (RWE)

Mit der Baumaßnahme sind Maßnahmen der Stadtwerke Hilden an der Straßenbeleuchtung vorgesehen. Geplant sind die Aufstellung von 2 neuen und das Versetzen von 8 vorhandenen Leuchten.

Für den Einbau eines Straßenablaufes am vorhandenen, nicht verlegbaren Tiefpunkt bei Station 0+142 sind Maßnahmen zur seitlichen Verschwenkung eines E-Kabels sowie an der vorhandenen Trinkwasserleitung erforderlich.

Für den Einbau von Bordfluchten ist, vor allem im Bereich linksseitig Station 0+40 bis 0+130 teilweise der Umbau von Schieberkappen (seitliche Verlegung der Schlüsselstangen) erforderlich.

Im Bereich Bau-km 0+130 bis 0+190 (Haus 14 bis Kilvertzheide) wurden Altkanäle (teilweise betonummantelt) aufgefunden, die im Zuge der Baumaßnahme teilweise zu verdämmen und teilweise aufgrund ihrer Flachlage abzubrechen sind.

In geplanten Baumscheiben werden 11 Baumpflanzungen vorgesehen.

Maßnahmen an der LSA Grünstraße sind nicht vorgesehen. Es wird lediglich die vorhandene Markierung im Einmündungsbereich erneuert.

## 6. Kostenberechnung

Die Gesamtkosten der Baumaßnahme betragen brutto 439.000 EUR

## 7. Baudurchführung

Der Straßenbau erfolgt unter Vollsperrung für den Durchgangsverkehr bei Aufrechterhaltung des Anliegerverkehrs. Die Straße muß während der Baudurchführung ständig für Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge ohne Behinderungen befahrbar bleiben.

Es wird mit einer Gesamtbauzeit einschließlich Nebenflächen und Beleuchtung von 6 Monaten gerechnet.

### Anlage 3 - Niederschrift Bürgerinformation

Tiefbau- und Grünflächenamt  
SG Straßenbau/Verkehrswesen  
IV/66.1- tü

Hilden , den 20.06.2007

#### **Straßenausbau östliche Pungshausstraße hier: Bürgerinformation**

Am 18.06.2007 wurde zum geplanten Ausbau der östlichen Pungshausstraße eine Bürgerinformationsveranstaltung durchgeführt. Die Veranstaltung, die im Ratssaal des Bürgerhauses – Mittelstraße 40 stattfand, begann um 17.00 Uhr und dauerte etwa 2 Stunden. Schriftlich eingeladen waren die betroffenen Eigentümer, die Fraktionen des Rates und die örtliche Presse. Die Anwohner wurden vorher durch Postwurfsendungen über die Veranstaltung informiert.

Gemäß Anwesenheitsliste sind 24 Personen der Einladung gefolgt.

Die Verwaltung war vertreten durch:

Herr Rech Baudezernent

Herr Mittmann, Herr Frohn und Herr Türk, Tiefbau- und Grünflächenamt

Herr Hoff und Herr Elsholz Bauverwaltungs- und Bauaufsichtsamt

In der Einleitung erläuterte Herr Mittmann den Planungsstand und das Ziel der Veranstaltung. Zum einen sollen die betroffenen Bürger über das Vorhaben informiert werden und zum anderen sollen Hinweise und Anregungen der unmittelbar Betroffenen aufgenommen werden, um so in die weitere Planung mit einfließen zu können. Weiterhin wurde deutlich gemacht, dass die politischen Gremien der Stadt über den Ausbau und die Straßengestaltung entscheiden und den Anliegern keine direkte Entscheidungsgewalt obliegt.

Anschließend wurden durch Herrn Türk die technischen Parameter zum Straßenausbau vorgestellt.

Die östliche Pungshausstraße hat eine Gesamtlänge von ca. 265 m. Der Straßenraum hat eine Gesamtbreite von etwa 11.30 m.

Verkehrlich ist die Straße eine Anliegerstraße und als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Verkehrserhebungen haben ergeben, dass in östliche Richtung ca. 610 Fahrzeuge pro Tag unterwegs sind und in westliche Richtung etwa 510 Fahrzeuge pro Tag gezählt wurden. Das Geschwindigkeitsniveau liegt bei ca. 35 km/h.

Bisher sind die einzelnen Funktionsbereiche (Fahrbahn, Gehweg und Stellplätze) nicht baulich getrennt. Die gesamte öffentliche Straßenfläche ist asphaltiert und durch Markierung gegliedert. Die Fahrbahn ist in einer Breite von 3,30 m bis 4,30 m abmarkiert. Im Bereich von Haus-Nr. 20/22 sind zwei Fahrbahnversätze eingeordnet, die mit Blumenkübeln gesichert sind. Der nördliche Gehweg ist als Schulweg zusätzlich mit Betonpollern gesichert.

Die Straße wurde in den 60-iger Jahren mit geringem Aufwand provisorisch gebaut und ist bisher nicht erstmalig endgültig hergestellt. Die vorhandene provisorische Befestigung und die Straßenraumgestaltung entsprechen nicht den Erfordernissen der technischen Regelwerke. Der schlechte bauliche Zustand erfordert erhebliche, nicht mehr zu rechtfertigende Aufwendungen für die Straßenunterhaltung. Die unzureichende Straßenentwässerung bedingt die zunehmende Verschlechterung des baulichen Zustandes der Straße.

Der Bürgermeister

AZ.: IV/66.1-tü Pungshausstraße

SV-Nr.: 66/106

Mit der Planung soll den an die Pungshausstraße gestellten Nutzungsansprüchen wie Schulsicherheits, Wohnerschließung sowie ruhender Verkehr Rechnung getragen werden. Die Straße bleibt wie bisher Bestandteil einer Tempo 30-Zone. Als Entwurfsprinzip wird das Trennsystem mit baulich abgesetzten Bereichen für die einzelnen Nutzungsansprüche zugrunde gelegt.

Der vorgestellte Vorentwurf beinhaltet drei Varianten, die sich durch verschiedene geschwindigkeitsdämpfende Elemente und Einordnung von Stellplätzen unterscheiden.

Die **Variante 1a** wurde als Grundvariante entwickelt, aus der sich die beiden anderen Varianten ableiten lassen.

Der Gesamtquerschnitt setzt sich aus einer 4,25 m breiten Fahrbahn, beidseitigen 2 m breiten Längsstellplätzen und 1,50 m breiten Gehwegen zusammen.

Gemäß EAE 95 ermöglicht eine Fahrbahnbreite von 4,25 m das Begegnen zweier Pkw bei verminderter Geschwindigkeit von ca. 30km/h. Damit ist die gewählte Fahrbahnbreite bereits ein geschwindigkeitsdämpfendes Element, da im Begegnungsfall langsam gefahren werden muss. Für den bei insgesamt 15 gezählten größeren Fahrzeugen am Tag relativ seltenen Begegnungsfall Lkw/Pkw werden im Bereich von breiten Einfahrten ggü. Haus Nr. 22 und 14 entsprechende Ausweichmöglichkeiten geschaffen.

Ein wichtiges Element in der Variante 1, was aus Sicherheitsgründen auch in den anderen Varianten zum Einsatz kommen soll, ist die Sicherung des Eingangsbereiches zur Grundschule. Hier soll der Gehweg zur Sichtverbesserung entsprechend verbreitert werden und es werden Drängelgeländer angeordnet, damit die Kinder nicht unmittelbar auf die Fahrbahn stürmen können.

**Variante 1b** basiert grundsätzlich auf der 1. Variante und wurde mit einem zusätzlichen Element zur Geschwindigkeitsdämpfung ausgestattet. Es kommt eine kurze Engstelle zum Einsatz die durch Baumscheiben gegliedert wird und gleichzeitig als Querungshilfe für Fußgänger dient. Die Fahrbahn wird auf einer Länge von 8 m auf 3,25 m eingeengt und in diesem Bereich aufgefäflert.

Mit **Variante 2** wird eine Möglichkeit geschaffen, die von vielen Anwohnern bereits im Vorfeld beklagte Raserei einzudämmen. Danach wird vor allem bei grüner Ampel in Richtung Grünstraße extrem beschleunigt, um noch über die Ampel zu kommen.

Durch die einseitige Anordnung einer Kombination aus Schrägpark- und Blockparkständen in der Mitte des Abschnittes Grünstraße bis Kilvertzheide wird auf einer Länge von ca. 30 m ein extremer Versatz und eine Einengung der Fahrbahn herbeigeführt. Wegen der damit nicht mehr vorhandenen Durchsicht zur Ampel und der zusätzlichen Beachtung des Gegenverkehrs wird das Rasen erheblich erschwert. Diese Gestaltungsvariante kann gegebenenfalls auch nachteilig auswirken. Wenn die 30 m lange Engstelle, in der sich Pkw nicht begegnen können, gleichzeitig aus beiden Richtungen befahren wird, kommt es zu unnötigen Rangiermanövern, da dann ein Fahrzeug zurücksetzen muss. Zusätzlich muss der Gehweg durch Poller gesichert werden, um das Ausweichen auf den Gehweg zu verhindern. Damit wird der ohnehin nicht breite Gehweg weiter eingeengt.

Weiterhin wird mit Variante 2 vorgeschlagen, den kurzen Stichstraßenabschnitt nach der Einmündung der Kilvertzheide als verkehrsberuhigten Bereich anzulegen. Dieser Vorschlag ist auch auf die beiden anderen Varianten übertragbar.

Im Anschluss an die Ausführungen der Verwaltung konnten die Bürger ihre Meinung äußern. In der Diskussion wurden nachstehend aufgeführte Anliegen und Hinweise vorgetragen.

- Ein Anlieger aus Haus Nr. 31 hat darauf aufmerksam gemacht, dass aus der Grünstraße einbiegende Fahrzeuge sehr schnell fahren und dass möglichst im Einmündungsbereich eine Aufpflasterung angeordnet werden sollte. Weiterhin sollte der geplante Parkplatz ne-

Der Bürgermeister

AZ.: IV/66.1-tü Pungshausstraße

SV-Nr.: 66/106

ben der Zufahrt aus Sichtgründen entfallen. Ein Anlieger aus Haus Nr. 26 hat sich ebenfalls dafür ausgesprochen.

Die Verwaltung wird das prüfen.

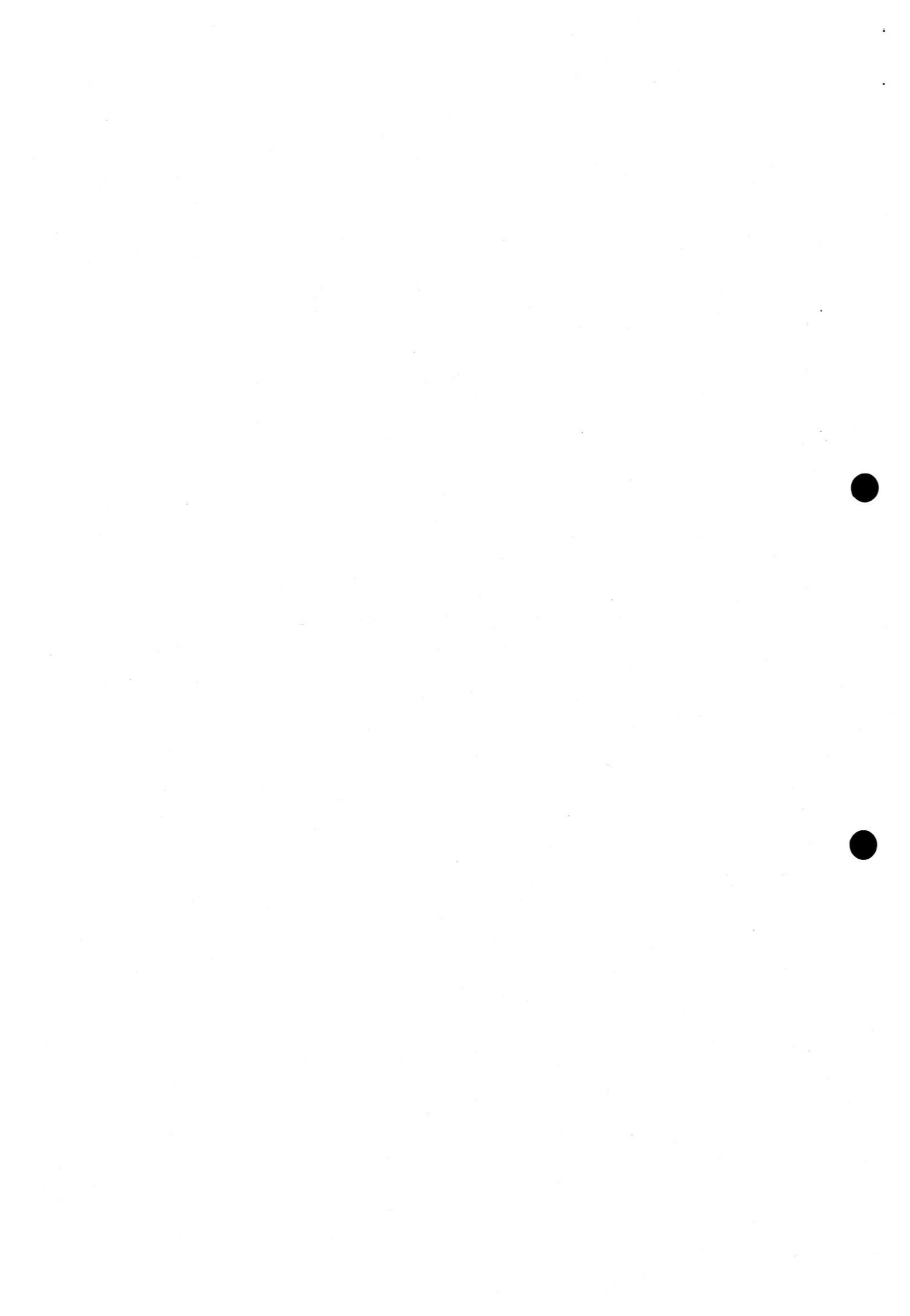
- Aus dem Haus Nr. 20 kam der Hinweis, dass bei Variante 2 wegen der hier vorgesehenen Blockparker die privaten Stellplätze nicht mehr anfahrbar sind.  
Die Verwaltung wird das prüfen.
- Eine Anliegerin aus Haus Nr. 22 lehnt die Variante 2 ab, da sie damit Staus, Lärm und Abgase erwartet.
- Aus Haus Nr. 19 wurde darauf hingewiesen, dass vor seinem Haus verbotswidrig geparkt wird und dass er erwartet, dass das mit dem Ausbau abgestellt wird.
- Auf die Frage eines Anliegers nach den Kosten, erläuterte Herr Hoff die beitragsrechtlichen Gegebenheiten in der östlichen Pungshausstraße. Da es sich um eine erstmalige Herstellung der Straße handelt, werden die Eigentümer der Anliegergrundstücke über Erschließungsbeiträge nach Baugesetzbuch an den Baukosten der Straße beteiligt. Auf Basis der vorliegenden Kostenschätzung hat die Verwaltung die Kosten für die einzelnen Anliegergrundstücke hochgerechnet. Die Ergebnisse stehen den jeweiligen Eigentümern zur Einsicht bereit.
- Ein Anlieger aus Haus Nr. 17 hat sich dafür ausgesprochen, dass die Raser aus der Kilvertsheide bereits in der Kurve durch eine Aufpflasterung gebremst werden sollten. Dem stimmte ein Großteil der Anwesenden zu. Aus diesem Beitrag entwickelte sich eine rege Diskussion über die Verkehrsführung des gesamten Quartiers. Es wurde dafür plädiert, den Verkehr aus der Kilvertsheide/Kilvertshof gleichmäßig auf die Pungshausstraße und die Grünstraße aufzuteilen und die Einfahrt aus der Grünstraße in die Kilvertsheide zu ermöglichen.  
Von der Verwaltung wurde dazu dargelegt, dass dies ein gesondertes Thema ist und nichts mit der vorliegenden Planung zu tun hat. Weiterhin wurde den Anwesenden zugesichert, das Thema Verkehrsführung gesondert zu überdenken und von der Politik (Stadtentwicklungsausschuss) darüber befinden zu lassen.
- Eine Anliegerin sprach sich dafür aus, dass ihr aus anderen Straßen bekannte Dialog-Display auch in der Pungshausstraße aufzustellen.  
Dazu wurde von der Verwaltung erläutert, dass nur ein derartiges Gerät zur Verfügung steht und dies nach Bedarf immer nur zeitweise an verschiedenen Stellen zum Einsatz kommt.
- Ein Anlieger aus Haus Nr. 8 fordert mehr Baumscheiben, die die Fahrbahn einengen und die Parkplätze gliedern.
- Mehrere Anlieger aus Haus Nr. 9 erwarten Probleme mit Fremdparkern wegen des zusätzlichen Angebotes an Stellplätzen im Bereich des Wendehammers. Die zusätzlichen Stellplätze sind an dieser Stelle nicht erforderlich.

In der abschließenden Befragung, welche Variante von den Anliegern bevorzugt wird, ergab sich folgende Stimmenverteilung:

Variante 1a	12
Variante 1b	0
Variante 2	10

Weiterhin wurde darüber abgestimmt, ob der Sackgassenbereich als Verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut werden soll. 13 Anlieger stimmten dem zu, wenn gleichzeitig im Kurvenbereich Pungshausstraße / Kilvertzheide eine Aufpflasterung gebaut wird.

Da das Thema Geschwindigkeitsdämpfung für die Anlieger wichtig war, wurde intensiv über mögliche bauliche Maßnahmen gesprochen. Im Ergebnis wollten die Anlieger 2 Aufpflasterungen im Einmündungsbereich zur Grünstraße sowie im Kurvenbereich Pungshausstraße / Kilvertsheide, aber keine darüber hinaus gehenden Maßnahmen.



Anlage 3 – Kostenberechnung

Pos.	Menge	ME	Leistungsbeschreibung	EP	GP
<b>1</b>	<b>Baunebenkosten</b>				
1.01	1	psch	Grenzanzeige	2.000	2.000
1.02	1	psch	Bestandsplan (nach Baudurchführung)	2.400	2.400
1.03	1	psch	SIGE-Koordinator	2.700	2.700
1.04	1	psch	Absteckung	1.500	1.500
1.05	1	psch	Honorar Straßenplanung	16.000	16.000
1.06	1	psch	Sonstiges (Veröffentlichung u.ä.)	500	500
	Summe Gruppe 1				<b>25.100</b>
<b>2</b>	<b>Straßenbau</b>				
<b>2.1</b>	<b>Untergrund, Unterbau, Entwässerung</b>				
2.1.01	1	psch	Verkehrssicherung	5.000	5.000
2.1.02	3150	m2	Abbruch Fahrbahnbefestigungen Asphalt	10	31.500
2.1.03	100	m2	Abbruch Gehwegbefestigungen	7	700
2.1.04	365	m	Abbruch Borde und Pflasterstreifen	8	2.920
2.1.05	1	psch	Beseitigung Beschilderung	500	500
2.1.06	5	St	Beseitigung Straßenabläufe	100	500
2.1.07	50	m	Freilegung und Abbruch Altkanal DN 250 einschl. Betonummantelung	75	3.750
2.1.08	25	m	Freilegung und Abbruch Altkanal DN 500	100	2.500
2.1.09	25	m	Verdämmung Altkanal DN 500	75	1.875
2.1.10	1400	m3	Bodenaushub bis Höhe Planum	16	22.400
2.1.11	300	m2	Bodenaustausch/Nachverdichtung Planum	10	3.000
2.1.12	500	m3	Zulage Entsorgung belastete Aushubböden Z 2	28	14.000
2.1.13	75	m3	Zulage Entsorgung teerhaltiger Ausbauasphalt	40	3.000
2.1.14	100	m2	Asphalt-DS fräsen in Anschlußbereichen	10	1.000
2.1.15	11	Stk	Baumenschutzfolie	250	2.750
2.1.16	12	St	Straßenabläufe einschl. Anbindungen	1200	14.400
2.1.17	30	m3	Oberboden liefern und andecken	25	750
2.1.18	5	v.H.	Baustelleneinrichtung 1)	110545	5.527
2.1.19	3	v.H.	Zuschlag Kleinleistungen 2)	110545	3.316
2.1.20	5	v.H.	Zuschlag für Unvorhergesehenes 3)	110545	5.527
	Summe Gruppe 2.1				124.916
<b>2.2</b>	<b>Oberbau</b>				
2.2.01	1200	m3	Frostschutzschicht aus RCL-Material	20	24.000
2.2.02	800	m2	Asphalttragschicht BKL V 10 cm	13	10.400
2.2.03	900	m2	Asphaltdeckschicht BKL V 4 cm	10	9.000
2.2.04	610	m2	Befestigung Gehwegplatten 30x30	25	15.250
2.2.05	680	m2	Befestigung Betonpflaster Mischfläche sandf.	27	18.360
2.2.06	460	m2	Befestigung Betonpflaster Stellflächen	27	12.420
2.2.07	260	m2	Befestigung Betonpflaster Zufahrten	27	7.020
2.2.08	110	m2	Aufpflasterungen Fahrbahn	25	2.750
2.2.09	22	m2	Rampensteinschwellen	70	1.540
2.2.10	450	m	Hochbord	25	11.250
2.2.11	90	m	Rundbord	25	2.250
2.2.12	320	m	Tiefbord	16	5.120

Der Bürgermeister

AZ.: IV/66.1-tü Pungshausstraße

SV-Nr.: 66/106

2.2.13	85	m	Pflasterstreifen / Rinnen dreizeilig	30	2.550
2.2.14	170	m	Pflasterstreifen / Rinnen zweizeilig	25	4.250
2.2.15	305	m	Pflasterstreifen / Rinnen einzeilig einschl. Rücklage Zufahrten	15	4.575
2.2.16	150	m2	Anpassungsmaßnahmen im Grundstück	40	6.000
2.2.17	5	v.H.	Baustelleneinrichtung 1)	136735	6.837
2.2.18	3	v.H.	Zuschlag Kleinleistungen 2)	136735	4.102
2.2.19	5	v.H.	Zuschlag für Unvorhergesehenes 3)	136735	6.837
Summe Gruppe 2.2					154.511
<b>2.3 Sonstige besondere Anlagen und Kosten</b>					
2.3.01	6	St	Anpassung Schachtabdeckungen SW/RW (Regulierung Ausgleichsringe/Abdeckplatte)	500	3.000
2.3.02	5	St	Anpassung Schachtabdeckungen RW/SW (neuer Konus/neue Abdeckplatte)	900	4.500
2.3.03	5	St	Erneuerung von Schachtabdeckungen	400	2.000
2.3.04	5	St	Anpassung von Hydrantenabdeckungen und Schieberkappen (seitliche Verlegung der Schlüsselstange und Abdeckung)	750	3.750
2.3.05	11	St	Anpassung Kabelschächte (Höhenregulierung)	500	5.500
2.3.06	1	psch	Leitungsumverlegung für 1 Straßenablauf	4000	4.000
2.3.07	1	psch	Sicherung von Leitungen bei Aushub	6000	6.000
2.3.08	5	v.H.	Baustelleneinrichtung 1)	28750	1.438
2.3.09	3	v.H.	Zuschlag Kleinleistungen 2)	3000	90
2.3.10	5	v.H.	Zuschlag für Unvorhergesehenes 3)	3000	150
Summe Gruppe 2.3					30.428
<b>Summe Gruppe 2</b>					<b>309.854</b>
<b>3 Verkehrsausstattung</b>					
3.01	1	psch	Beschilderung, Markierung	3500	3.500
3.02	5	v.H.	Baustelleneinrichtung 1)	3500	175
3.03	3	v.H.	Zuschlag Kleinleistungen 2)	3500	105
3.04	5	v. H.	Zuschlag für Unvorhergesehenes 3)	3500	175
Summe Gruppe 3					3.955
<b>4 Bepflanzung</b>					
4.01	11	St	Baumpflanzungen	750	8.250
4.02	100	m2	Bodendecker und Stauden	50	5.000
4.03	5	v.H.	Baustelleneinrichtung 1)	13250	663
4.04	3	v.H.	Zuschlag Kleinleistungen 2)	13250	398
4.05	5	5 v. H.	Zuschlag für Unvorhergesehenes 3)	13250	663
Summe Gruppe 4					14.973
<b>5 Straßenbeleuchtung</b>					
5.01	1	psch	Straßenbeleuchtung	15000	15.000
Summe Gruppe 5					15.000
<b>Gesamt netto</b>					<b>368.881,40</b>
<b>Mehrwertsteuer 19 %</b>					<b>70.087,47</b>
<b>Gesamt brutto</b>					<b>438.968,87</b>
<b>Gesamt brutto gerundet (auf tausend Euro nach oben)</b>					<b>439.000,00</b>

**Unterlagen gem. §14 GemHVO: Ausbau der östlichen Pungshausstraße**

Anhand der zur Verfügung gestellten Entwurfsplanung und der vorgelegten Unterlagen können die in der Kostenberechnung zu Grunde gelegten Mengenansätze nachvollzogen werden. Bei den vorgenommenen Bodenproben und der bereits durchgeführten Kanalbaumaßnahme wurde teerhaltiges Material festgestellt. Dies wurde soweit als möglich in die Berechnung einbezogen.

Ein Vergleich der vorgelegten Kostenberechnung Straßenausbau Pungshausstraße mit den Submissionsergebnissen aktueller Maßnahmen ergab, dass im Wesentlichen das bei den dortigen Ausschreibungen sich ergebende Preisniveau berücksichtigt worden ist. Die angesetzten Einzelpreise liegen im Vergleich mit diesen Werten auf durchschnittlichem Niveau. Da die Baustelleneinrichtung, Kleinpositionen und Unvorhergesehenes zusätzlich mit insgesamt 13 % ausgewiesen sind, wird die Berechnung als insgesamt auskömmlich eingeordnet.

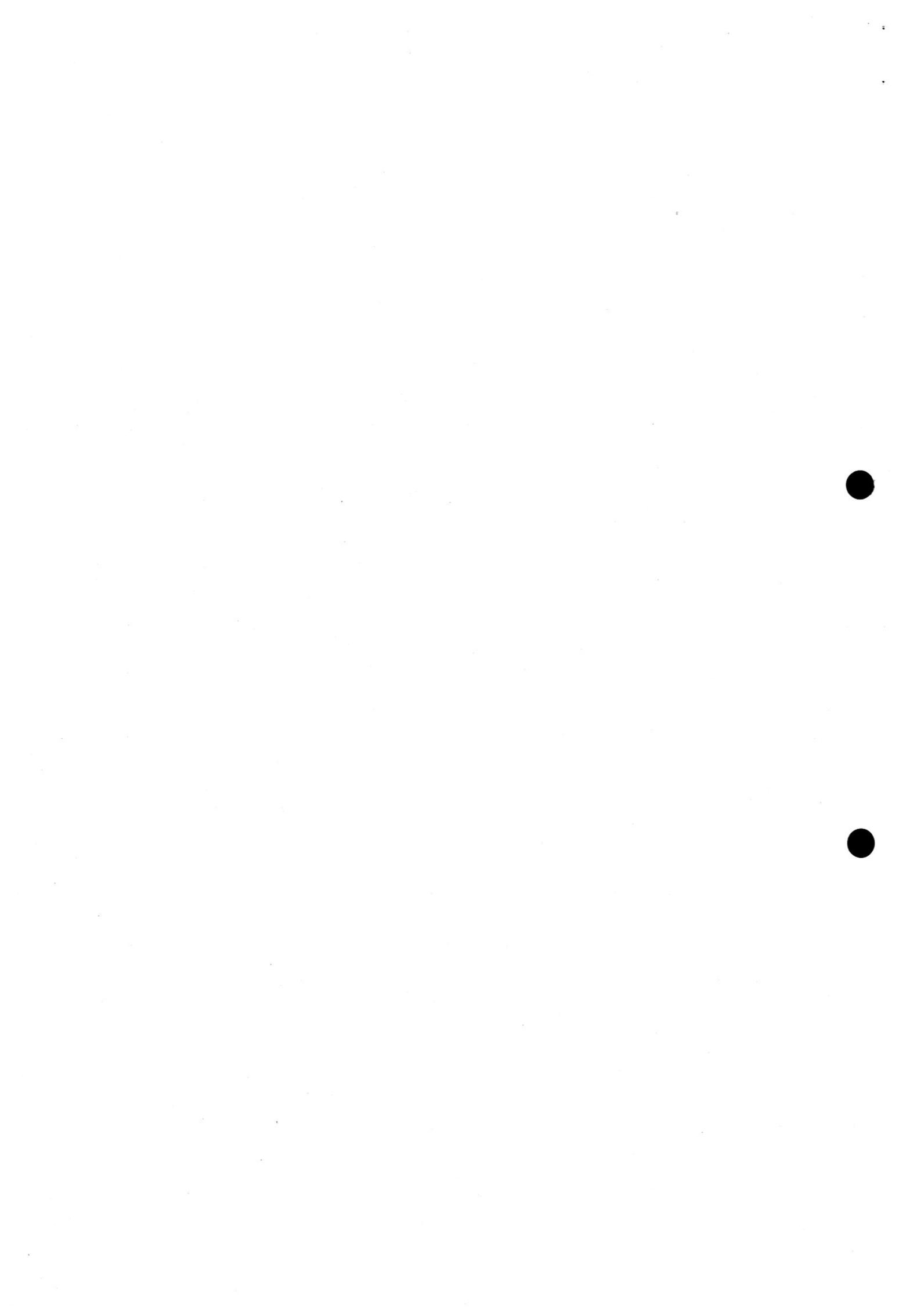
Wegen des Umfangs der Maßnahme von 3.400 m<sup>2</sup> Ausbaufäche und damit eines Straßenbauvolumens von rd. 370.000 € (ohne Planung, Ausstattung, Beleuchtung und Bepflanzung) werden sich vermutlich auch größere Firmen bewerben; dies sollte sich weiterhin in einem günstigen Preisniveau ausdrücken.

Außer dem von Amt 66 angesprochenen Verzicht auf den Ausbau eines Stichweges sind weitere Einsparmöglichkeiten nicht ersichtlich, wenn die Maßnahme sonst im vorgestellten Umfang realisiert werden soll.

Auch bei dieser Maßnahme sind die aktivierbaren Eigenleistungen mit einem pauschalen Zuschlag auf die berechneten Baukosten berücksichtigt. Zur Berechnung der Abschreibungen wurden die Gesamtkosten um den Anteil der „Bepflanzung“ verringert, da dieser in den Festwert „Grün“ eingeht und von daher hierfür keine jährlichen Abschreibungen zu veranschlagen sind.

Nach Rückfrage hat das Fachamt noch eine Angabe über den Restwert der Pungshausstraße in dem neu zu bauenden Bereich gemacht. In der Eröffnungsbilanz ist dieser Abschnitt (Station 9 - 274) mit einem Restwert von rd. 40.900 € enthalten, den das in Hilden für die Eröffnungsbilanz eingesetzte Bewertungsverfahren ergeben hat. Das Ausbuchen der beseitigten alten Anlage wird als Aufwand (Sonderabschreibung) in der Buchhaltung zu erfassen sein.

*Spilker*



Anlage 4 – Folgekostenberechnung

**Berechnung der Folgekosten für städtische Investitionen nach § 14 GemHVO**

Maßnahme: Ausbau der östlichen Pungshausstraße

Amt: Tiefbau- und Grünflächenamt

Gesamtbetrag EURO	zuständiges bzw. anforderndes Amt
----------------------	--------------------------------------

**1 Personalaufwand**

Berechnung:

Summe 1	0,00
---------	------

**2 Sächlicher Verwaltungs- und Betriebsaufwand**

**a) Unterhaltung der Grundstücke und baulichen Anlagen**

**2.10 Gebäudeunterhaltung**

Berechnung:

**2.11 Unterhaltung der zu den Gebäuden gehörenden Außenanlagen**

Berechnung:

Gesamt 2 a)	0,00
-------------	------

**b) Unterhaltung des sonstigen unbeweglichen Vermögens**

**2.12 Unterhaltung der Grün- und Parkanlagen, Sport und Spielplätze**

Berechnung:

**2.13 Unterhaltung von Straßen, Wegen, Brücken, Parkplätzen etc. und Tiefbauten der Abwasserbeseitigung**

Berechnung: 3400 qm x 0,77 €/qm

Gesamt 2 b)	2.618,00
-------------	----------

**c) Bewirtschaftungsaufwand für Grundstücke, bauliche Anlagen usw.**

**2.14 Wasser-, Strom- und Gasverbrauch**

Berechnung: Straßenbeleuchtung: 10 Lampen x 91 € / Lampe

**2.15 Öffentliche Abgaben**

Berechnung:

**2.16 Gebäude-Versicherungen**

Berechnung:

**2.17 Heizung**

Berechnung:

**2.18 Reinigung**

Berechnung:

Gesamt 2 c)	910,00
-------------	--------

**d) Weitere Verwaltungs- und Betriebsaufwendungen**

**2.19 Art:**

Berechnung:

Gesamt 2 d)	0,00
-------------	------

**e) Steuern, Versicherungen, Schadensfälle**

**2.20 Versicherungen z.B. Haftpflicht**

Berechnung:

**2.21 Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, Umsatzsteuer - Zahllast**

Berechnung:

Gesamt 2 e)	0,00
-------------	------

**f) Geschäftsaufwendungen**

**2.22 Bürobedarf**

Berechnung:

**2.23 Post- und Fernmeldegebühren**

Berechnung:

**Gesamt 2 f) 0,00**

**Summe 2 a- 2 f 3.528,00**

**3 Abschreibung/Verzinsung des Anlagevermögens**

**3.10 Verzinsung je Jahr (3 %) \***

Berechnung: 3% von ( 457.000,00 - 409.500,00 )

**3.11 Abschreibungen je Jahr**

Berechnung: Verkehrsflächen 60 Jahre: 1,67% von 437.000,00  
403.000,00(Baukosten) +34.000,00 (akt. Eigenleist.) = 437.000,00

Berechnung: Beleuchtung 30 Jahre: 3,33% von 20.000,00  
18.000,00(Baukosten) +2.000,00 (akt. Eigenleist.) = 20.000,00

**Summe 3 9.388,90**

**4 Folgekosten**

**Summe 4 12.916,90**

**5 Erträge**

**5.1 Gebühreneinnahmen (Benutzungsgebühren)**

Berechnung:

**5.2 Erträge aus der Auflösung von Sonderposten:** Erschließungsbeiträge  
Erschließungsbeiträge über den Abschreibungszeitraum: 1,67% von  
409.500,00

**5.3 Sonstige Erträge**

Berechnung:

**Summe 5 6.838,65**

**6 Gegenüberstellung**

1. Folgekosten (vergl. Gesamtsumme Ziffer 4)

2. Erträge (vergl. Gesamtsumme Ziffer 5)

<b>Belastung der Stadt jährlich</b>	<b>6.078,25</b>
-------------------------------------	-----------------

Datum: 08.11.2007

Unterschrift: (Türk) 

Der Bürgermeister  
AZ.: IV/66.1-tü Pungshausstraße

SV-Nr.: 66/106

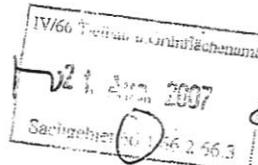
Anlage 5 - Anliegerschreiben Demski / Spielmann

Eheleute Dr. Siegfried Demski  
40721 Hilden, Augustastr. 15

Eheleute Wolfgang Spielmann  
40724 Hilden, Pungshausstr.27

Per Boten

Stadtverwaltung Hilden  
Postfach 100880  
40708 Hilden



1. bitte beantworten
2. als SV § 14 Gem HVO beifügen

**Ausbau  
Pungshausstraße/zwischen Grünstraße und Walder Str. 13.07.07**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie hatten uns zu einer Informationsveranstaltung für den 18.06.2007 eingeladen, an der wir auch teilgenommen haben.

In dieser Informationsveranstaltung wurden insgesamt drei mögliche Varianten für den Ausbau der Pungshausstraße erläutert. In der anschließenden Abstimmung wurde die Variante 1a von den meisten Zuhörern befürwortet, während hingegen die Variante 1b und insbesondere die Variante 2 wenig Anklang gefunden hat. Wir als betroffene Eigentümer des Hauses Pungshausstraße 25 und Pungshausstraße 27 möchten auf Folgendes hinweisen.

Sämtliche Varianten sehen unmittelbar vor dem Haus Nr. 25 und 27 Stellplätze vor, die teilweise entlang der Fahrrichtung, siehe Variante 1a/1b, oder schräg zur Fahrrichtung Variante 2, angeordnet sind.

Durch die Variante 2 werden gerade die beiden Grundstücke beziehungsweise Häuser 25 und 27 durch eine Vielzahl von Parkplätzen, es handelt sich um insgesamt 9 Stellplätze vor den Häusern, erheblich beeinträchtigt. Dies ergibt sich beispielweise durch die entstehende Lärmbelastigung des Ein- und Ausparkens, als auch das Starten der Fahrzeuge in den Morgenstunden, während demgegenüber weite Abschnitte der Pungshausstraße keinerlei Parkzonen aufweisen. Insgesamt gesehen ergibt sich durch die Variante 2 bis zur 1. Querstraße ein Parkplatzangebot von 28 Parkflächen, wovon

Seite 2 zum Brief vom 13. Juli 2007

alleine 9 vor unseren Häusern angeordnet sind. Diese Konzentrierung von Parkflächen vor einzelnen Häusern ist **nicht akzeptabel**, da es sich um eine Anliegerstraße handelt und sämtlich Anlieger auf die Nutzung der Parkplätze angewiesen sind.

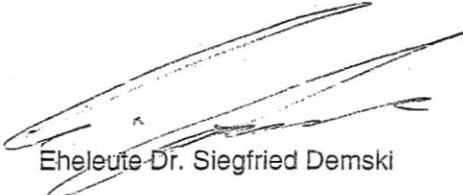
Bei den anderen Varianten stehen insgesamt dreißig Parkflächen zur Verfügung, wobei flächenmäßig vor unseren Häusern lediglich fünf Parkplätze ausgewiesen wurden, sodass eine gleichmäßige Verteilung über die gesamte Straße vorliegt. Zur Variante 1a ist hierbei anzumerken, dass gerade durch die Festlegung der Bepflanzungen nach unserer Auffassung die Zufahrt der Privatparkplätze zum Grundstück Pungshausstraße 25/27 wesentlich besser gesichert ist, da keine Fahrzeuge sich über die ausgewiesenen Parkflächen hinaus in die Einfahrt stellen können und gleichzeitig auch ein ausreichender Wendekreis gewährleistet ist, sodass wir die Variante 1a favorisieren.

Wir bitten in jedem Fall zu berücksichtigen, dass in Absprache mit dem Bauamt Parkplätze zum Grundstück Nr. 25/27 angelegt wurden, die von der Straße aus befahrbar sein müssen. Soweit die unmittelbar vor dem Haus befindlichen Parkbuchten bis in die Einfahrt der auf Privatgrundstück liegenden Parkflächen ragen, müsste in jedem Fall sichergestellt sein, dass durch Anhänger oder übermäßige Fahrzeuglängen die Einfahrt der Privatparkflächen nicht behindert wird. Bei der Variante 2a liegt zudem ein extrem geringer Wendekreis vor, der die Befahrbarkeit der neben dem Haus befindlichen Parkflächen beeinträchtigt. Fahrzeuge die aus der Grünstraße in die Pungshausstraße einfahren, können die ausgewiesenen Privatparkplätze kaum anfahren soweit die unmittelbar daneben befindlichen öffentlichen Parkflächen bereits belegt sind. Es muss hier für einen ausreichenden Wendekreis Sorge getragen werden, sodass die Fahrzeuge nicht nur in die Parkzonen einfahren, sondern darüber hinaus auch ohne größere Probleme diese wieder verlassen können.

Wir bitten unsere Überlegungen bei der weiteren Planung mit einzubeziehen, da wir andernfalls Rechtsmittel einlegen müssen.

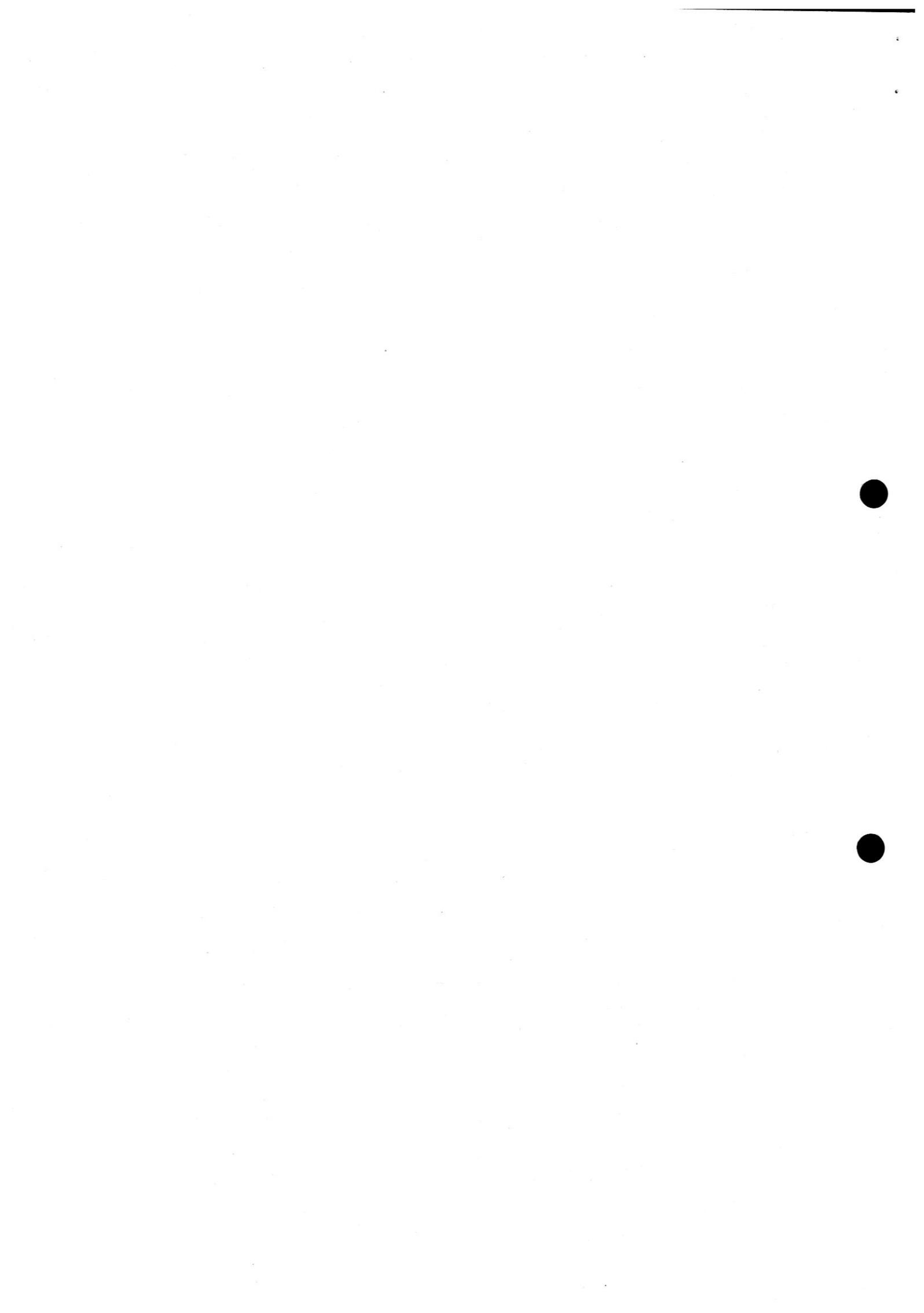
Mit freundlichen Grüßen

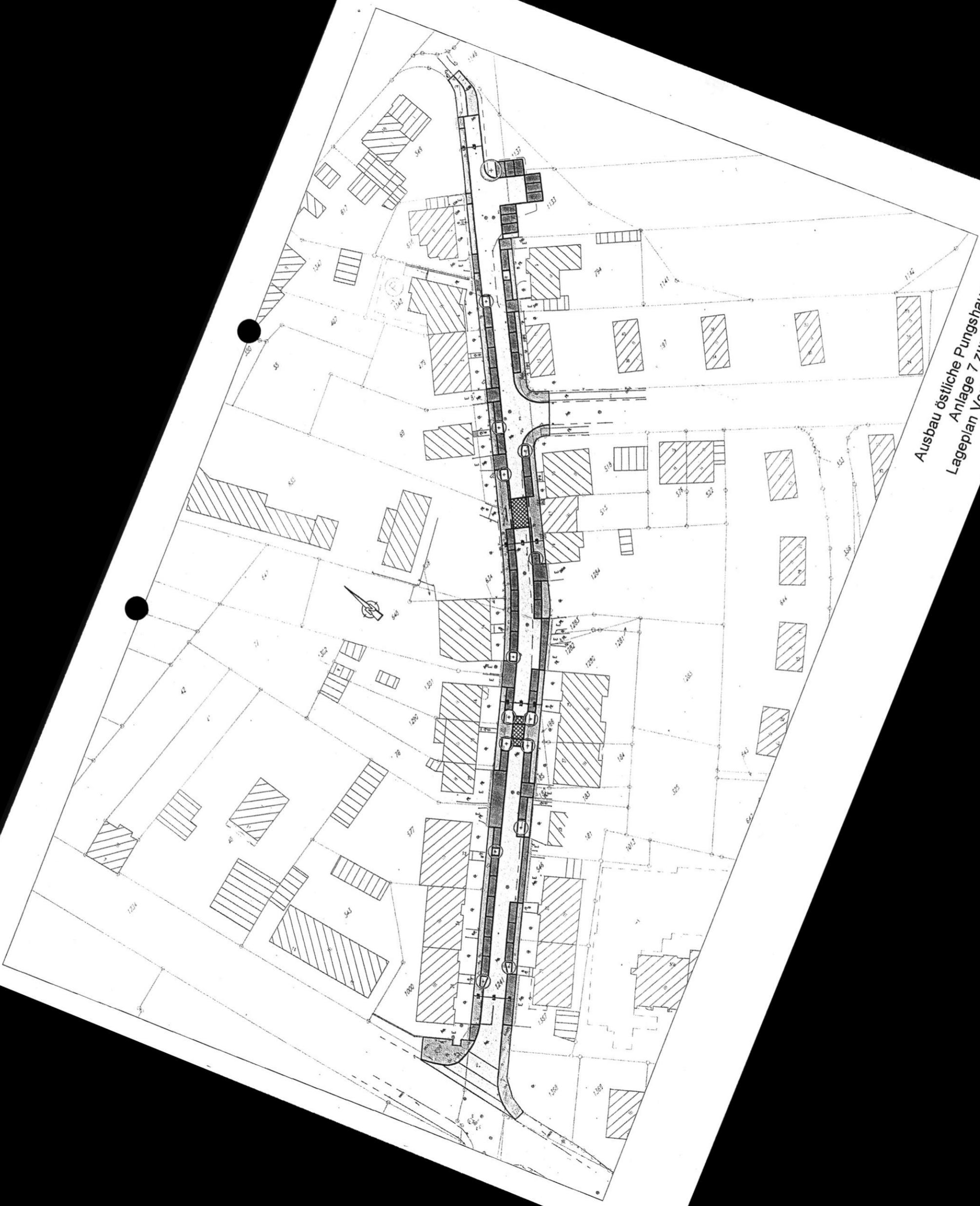
  
Eheleute Wolfgang Spielmann

  
Eheleute-Dr. Siegfried Demski

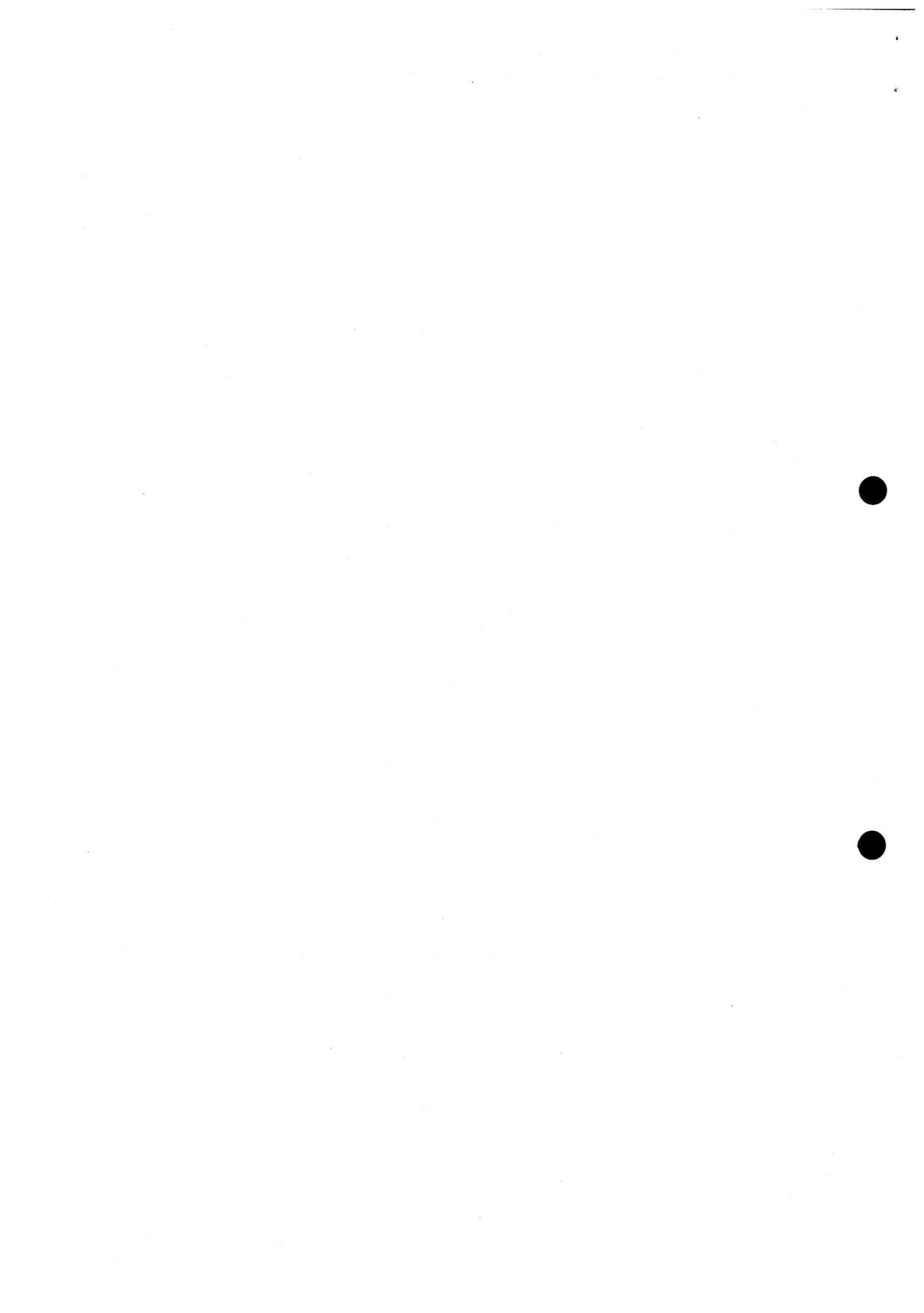


Ausbau östliche Pungshausstraße  
Anlage 6 zur SV Nr 66/106  
Lageplan Vorentwurf - Variante 1a



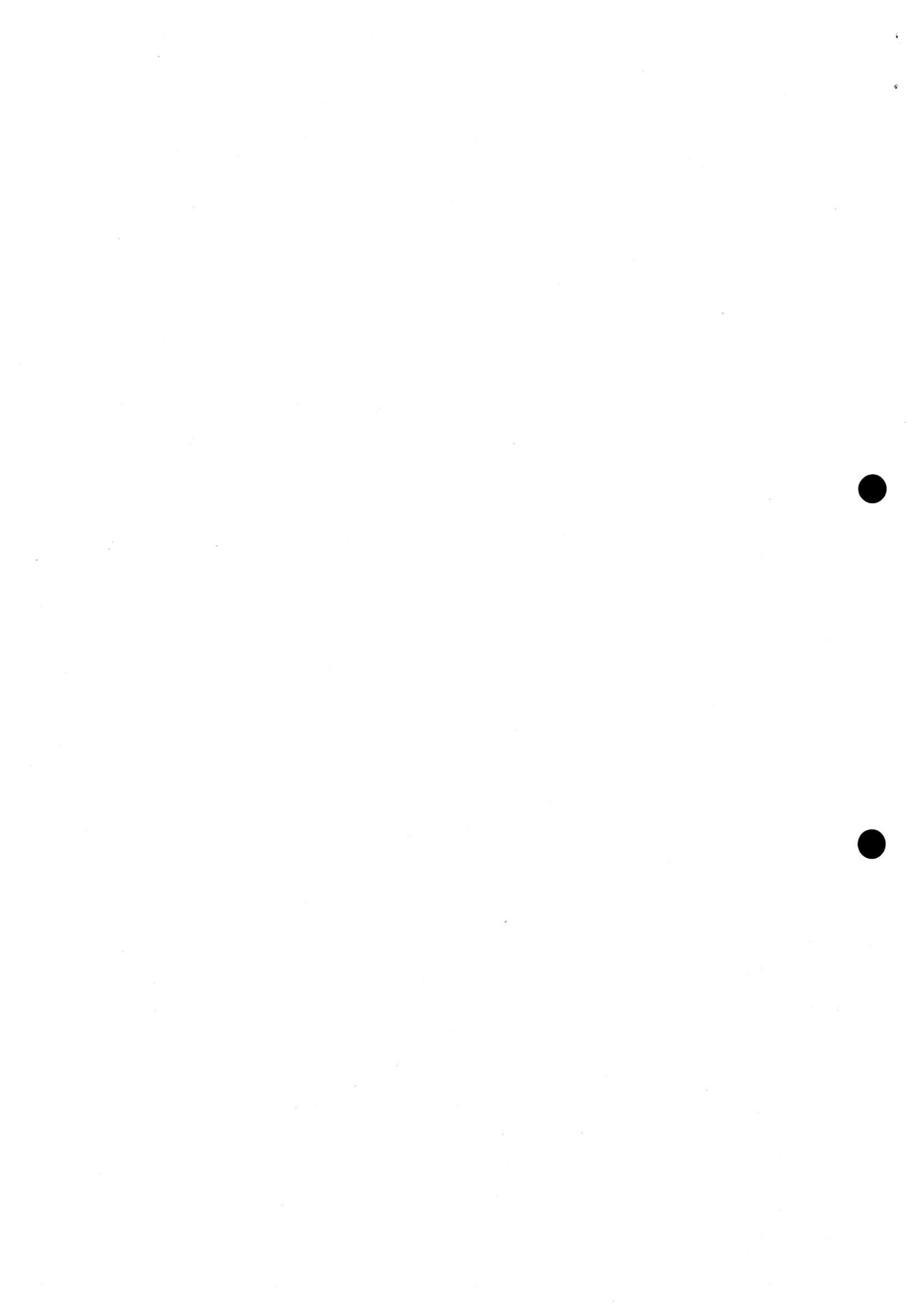


Ausbau östliche Pungshausstraße  
Anlage 7 zur SV Nr 66/106  
Lageplan Vorentwurf - Variante 1b



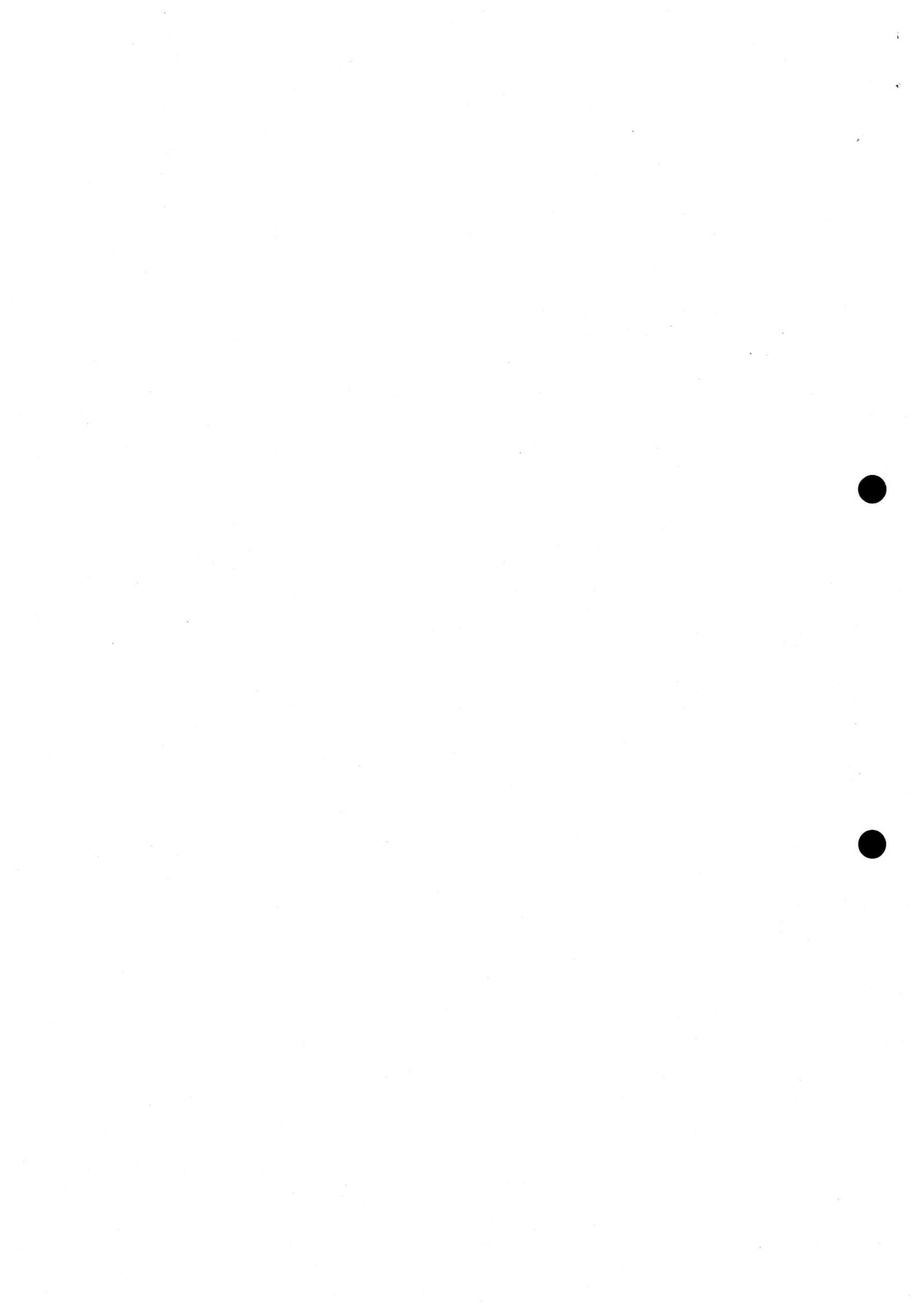


Ausbau östliche Punghausstraße  
Anlage 8 zur SV Nr 66/106  
Lageplan Vorentwurf - Variante 2





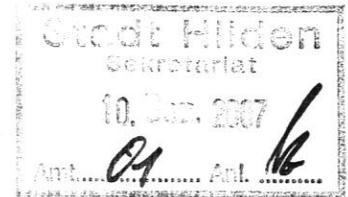
Ausbau östliche Punghausstraße  
 Anlage 9 zur SV Nr 66/106  
 Lageplan Entwurf



Herrn  
Bürgermeister Scheib  
Stadt Hilden

Hilden, den 9.12.2007

Cc: Herrn Schreier



**WICHTIG!**

**Betr. Ausbau der östlichen Pungshausstraße**

Sehr geehrter Herr Scheib,

wir möchten Sie dringend bitten, beiliegenden Einspruch auf der **Ratssitzung am 12.12.2007** unter **Tagesordnungspunkt 3**

**Anregungen und Beschwerden,**

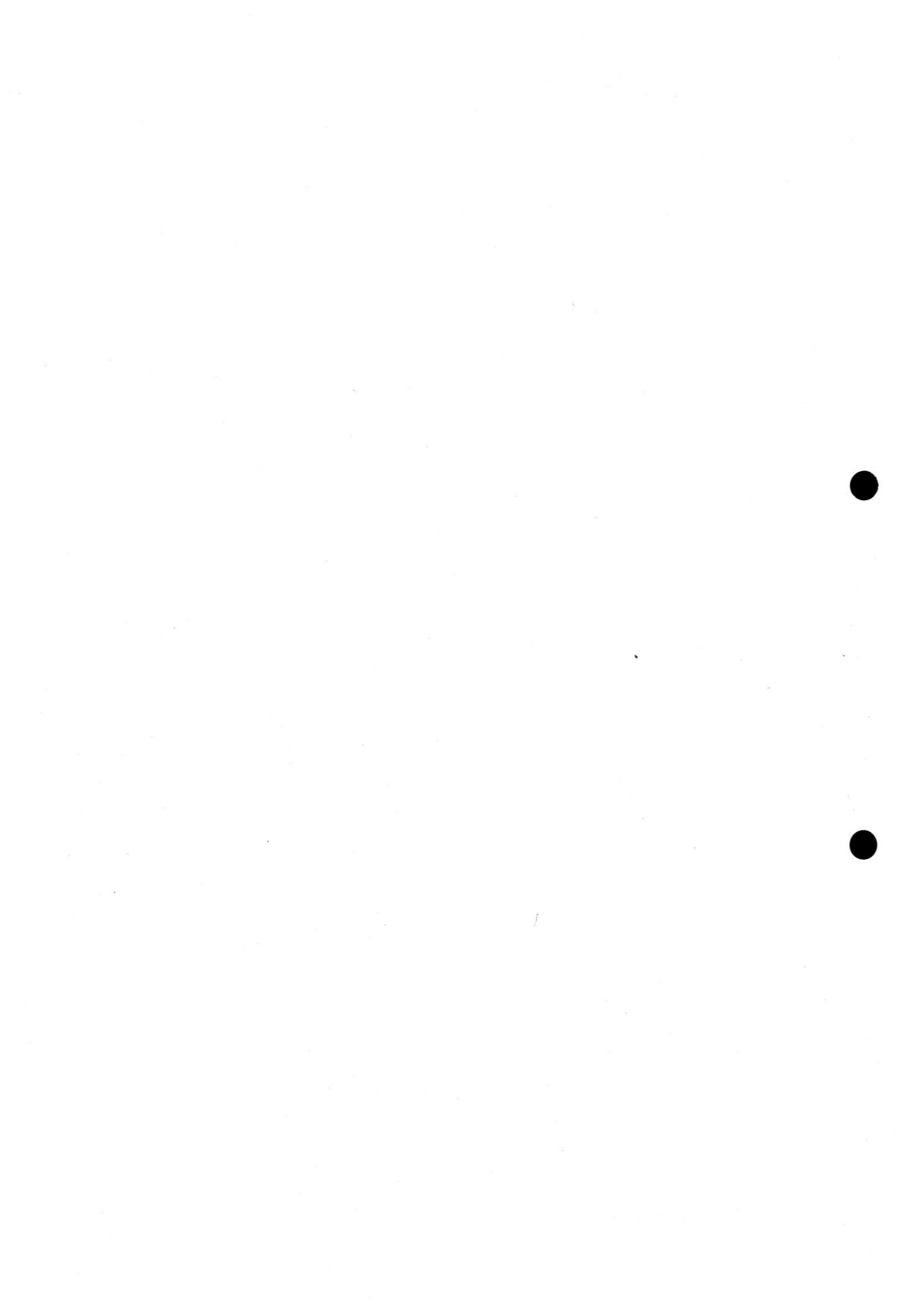
zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H. Roggendorf'.

Herbert Roggendorf  
Pungshausstraße 17  
i.A. der Eigentümer

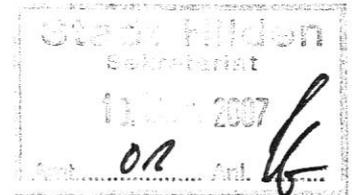
Anlage



**Herrn  
Bürgermeister Scheib  
Stadt Hilden**

**Hilden, den 6.12.2007**

**Cc: Herrn Schreier**



**Betreff: Ausbau der östlichen Pungshausstraße**

**Antrag gem. §24 GO NW**

**EINSPRUCH GEGEN DEN BESCHLUSS DES  
STADTENTWICKLUNGSAUSSCHUSSES vom 5.12.2007**

Bezüglich dieser Maßnahme wenden wir uns heute persönlich an Sie auf Empfehlung von Herrn Schreier, den wir nach der Stadtentwicklungsausschuß-Sitzung kurz sprachen.

Bei einer Bürgerinformationsveranstaltung am 18.6.2007 wurden die Lageplan-Vorentwürfe den Anwohnern o.a. Straße vorgestellt.

Seitdem haben wir seitens der Stadt keine weiteren schriftlichen Informationen erhalten.

Am Morgen des 5.12. entnahmen wir eher zufällig einer Tageszeitung, daß am Abend eine Sitzung stattfindet. Wir nahmen als Zuhörer daran teil.

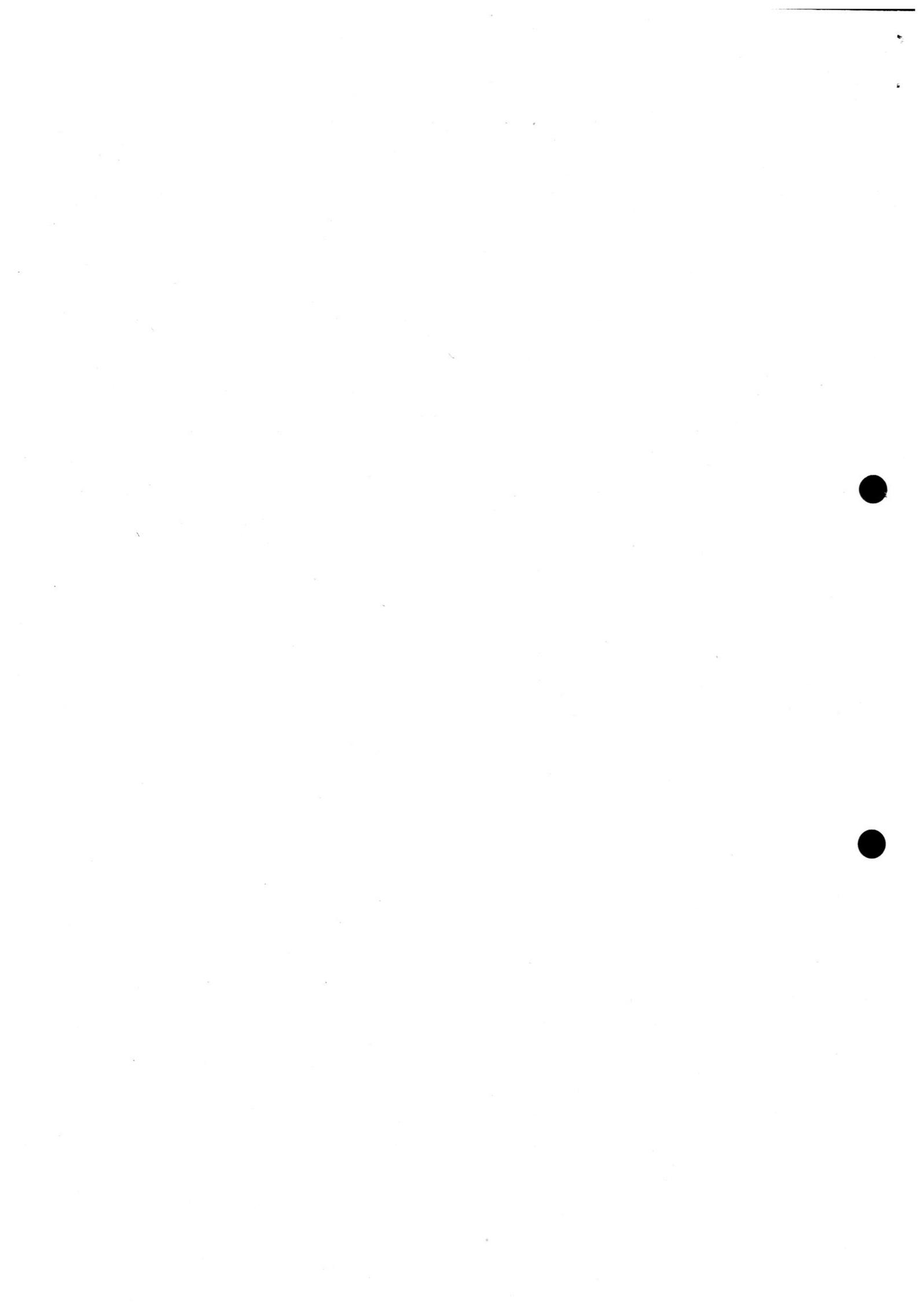
Auf dieser Sitzung wurde der geänderte Lageplan Entwurf vorgestellt und vom Stadtentwicklungsausschuß angenommen, ohne das die Eigentümer - die den Löwenanteil der Kosten tragen sollen - die Gelegenheit erhielten, sich genau über diese Änderungen zu informieren und abzustimmen.

Die Informationspolitik der Stadt läßt sehr zu wünschen übrig. Wie soll der normale Bürger mit derartigen Prozeßabläufen vertraut sein ?

Ferner wurden die Eigentümer in keinsten Weise über die Kosten bzw. Kostenaufteilung informiert.

Es liegt nur eine Kostenberechnung vor, was bei einem so großen finanziellen Umfang sehr dürftig ist, keine Anleitung zur Berechnung der Kosten, keine konkrete Kostenaufstellung (z.B. Baumbepflanzung 8.250,- € ???), keine Finanzierungsvorschläge zur Bezahlung.

Frage: Muß die Straße als Nebenstraße in solch einem Umfang ausgebaut werden?



Wir möchten auch darauf hinweisen, daß es bei der ersten Bürgerinformationsveranstaltung eine rege Diskussion bezüglich des Verkehrsaufkommens gab.

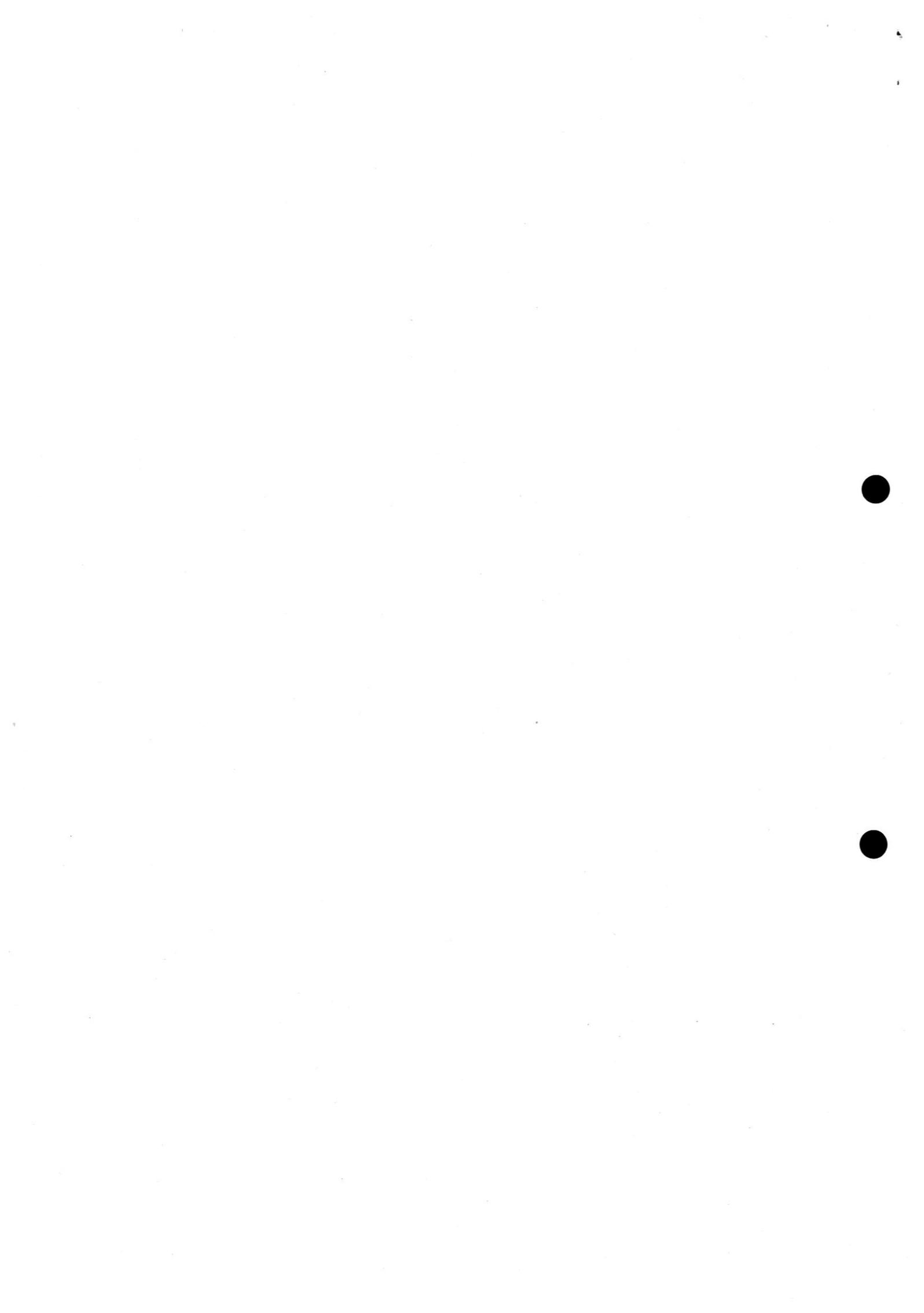
Bis jetzt läuft fast der gesamte zu- und abfließende Verkehr vom Kilvertzhof/Kilvertzheide über die Pungshausstraße (lt. Messung 1.120 Kfz pro Tag).

Dieses Verkehrsaufkommen muß anders und gerechter verteilt werden. Es gibt diese Möglichkeit. Es ist nicht nachvollziehbar, dass die Eigentümer der Pungshausstraße für den Ausbau ihrer Straße bezahlen müssen, die fast ausschließlich von Nichtanliegern befahren und über Gebühr strapaziert wird - die Grünstraße hingegen geschont wird.

Sollte die jetzige Verkehrs-Situation bestehen bleiben, muß die Stadt Hilden bereit sein, einen wesentlich höheren Kostenanteil zu übernehmen, da sie das Problem durch den Bau von großen Mehrfamilienhäusern im Bereich Kilvertzheide/Kilvertzhof und demzufolge vielen zusätzlichen Kfz selbst geschaffen hat.

Im Sinne guter Demokratie müßten o.a. Einwände in einer erneuten Bürgerinformationsveranstaltung besprochen werden.

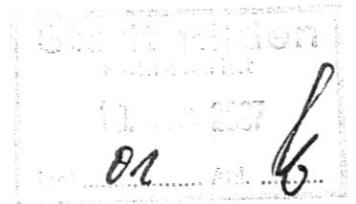
Wir fordern daher, daß unsere Einwände bei der Ratssitzung am 12.12.2007 berücksichtigt werden.



**Marianne Sattler**

Pungshausstr. 8  
40724 Hilden  
Tel. 02103 / 8466

Marianne Sattler • Pungshausstr. 8 • 40724 Hilden



Herrn  
Bürgermeister Scheib  
Stadt Hilden

Durch Boten

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht

Unser Zeichen, unsere Nachricht

Telefon, Name

Datum

09.12.2007

### **Ratssitzung am 12.12.2007, Ausbau der östlichen Pungshausstraße**

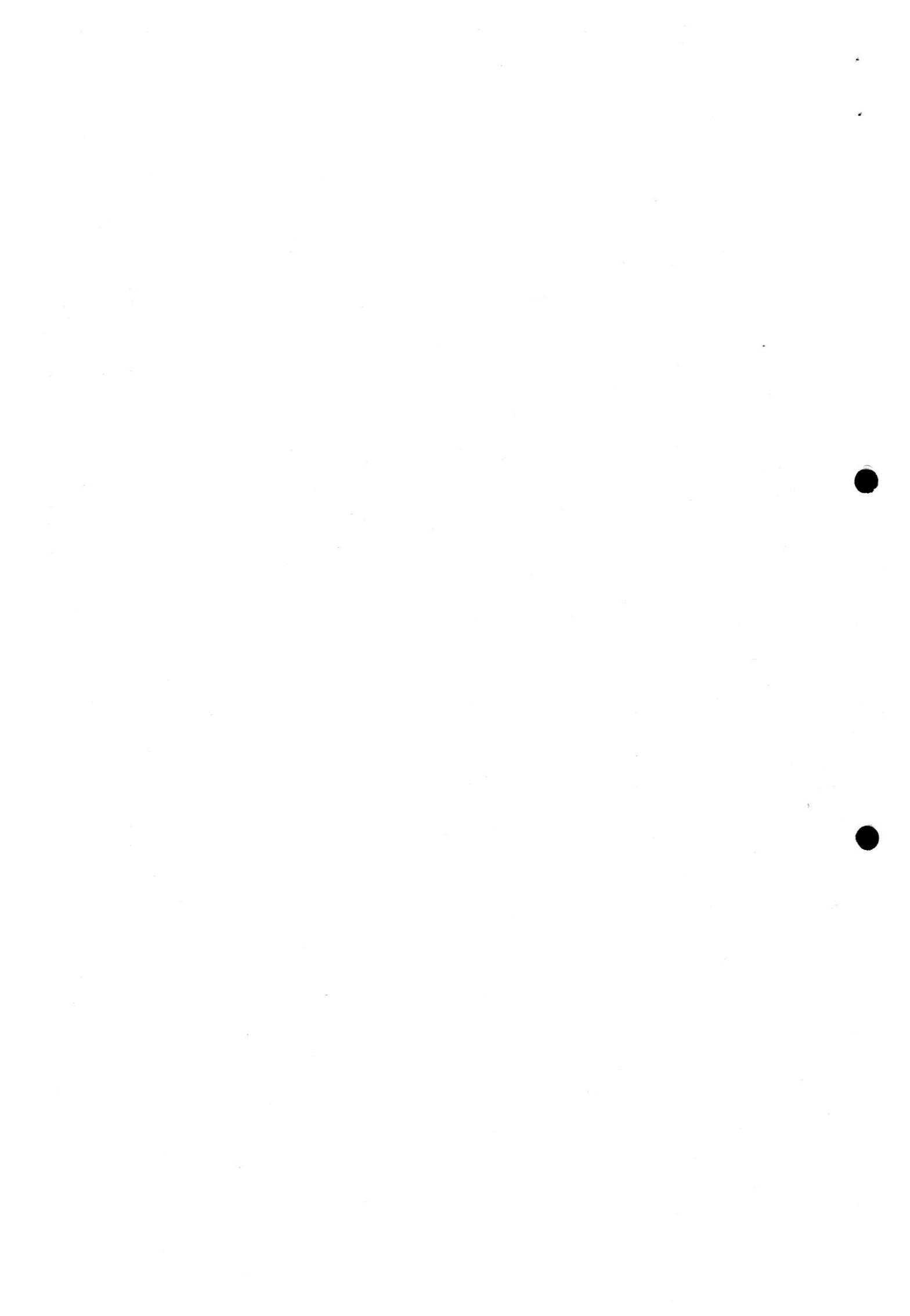
Sehr geehrte Damen und Herren,

am 18.06.2007 wurden uns im Rahmen einer Bürgerinformationsveranstaltung diverse Varianten zum Ausbau der östlichen Pungshausstraße vorgestellt. Ein Unterscheidungsmerkmal der dargestellten Varianten, waren Aufpflasterungen der Straße in unterschiedlichen Bereichen. In der Diskussion mit den Bürgern wurde klar, dass die Bürger eine Verkehrsberuhigung der Straße grundsätzlich befürworten. Meinungsverschiedenheiten ergaben sich jedoch hinsichtlich der Bereiche, die aufgepflastert werden sollten. In der Sitzung am 05.12.2007 des Stadtentwicklungsausschusses wurde in Abweichung von den in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellten Varianten dem Lageplanentwurf gem. Anlage 9 zugestimmt. Die Anlage 9 sah auch Änderungen hinsichtlich der vorgeschlagenen Aufpflasterungen vor. Den anwesenden Bürgern wurde in dieser öffentlichen Sitzung nicht die Möglichkeit gegeben sich zu den vorgesehenen Änderungen zu äußern. Gegen die Planungsänderungen im Bereich der Aufpflasterungen erheben wir hiermit als Eigentümer und Bewohner des Haus Nr. 8 und 6 und damit als unmittelbar betroffene Bürger

### **E i n s p r u c h .**

#### Begründung:

Der durch den Stadtentwicklungsausschuss zugestimmte Lageplanentwurf sieht drei Aufpflasterungen vor. Zwei davon im Abstand von **nur knapp 14 Metern** im Bereich der Grundschule sowie im Kurvenbereich Pungshausstraße/Kilvertzheide. Die Aufpflasterung im Bereich der Grundschule ist zum Schutz der Kinder sehr sinnvoll. Die nach knapp 14 Metern, d.h. nicht einmal 3 Autolängen, vorgesehene weitere Aufpflasterung ist dagegen vollkommen unsinnig, da die Autofahrer, aus Richtung Pungshausstraße kommend bereits durch die erste Aufpflasterung abgebremst sind und in Hinblick auf einen nur 14 Meter entfernt gelegenen Kurvenbereich naturgemäß nicht wieder beschleunigen. Von der Kilvertzheide kommend sieht der Sachverhalt nicht anders aus. Hier werden die Autofahrer vor Befahren des Kurvenbereichs physikalisch gezwungen die Geschwindigkeit zu reduzieren. In Anbetracht des unmittelbar folgenden Grundschulbereich und der hier vorgesehenen Aufpflasterung werden Autofahrer dieses kurze Stück wohl kaum wieder beschleunigen. Wir möchten hier noch einmal ausdrücklich darauf hinweisen, dass der Kurvenbereich



Pungshausstraße/Kilvertzheide der mit der geringsten Geschwindigkeit befahrene Bereich beider Straßen ist. Insofern ist es für uns nicht nachvollziehbar, warum gerade dieser Bereich aufgeflestert werden soll. Wenn man die Geschwindigkeit der Autofahrer, aus Richtung Kilvertzheide kommend, reduzieren will, so sollte man eine Aufpflasterung auf der Kilvertzheide, weit vor Beginn des Kurvenbereichs überdenken. Diese Gestaltung dürfte sich auch aus Kostengründen für die Bürger sinnvoller darstellen, da die Aufpflasterung des gesamten Kurvenbereiches erheblich teurer werden dürfte, als die Aufpflasterung eines auf gerader Strecke nur erforderlichen kurzen Bereichs. U.E. ist eine vernünftige und objektiv sinnvolle Verkehrsgestaltung beider Straßen unabhängig von einander nicht möglich. Hierauf wurde auch in der Bürgerinformationsveranstaltung am 18.06.2007 von den anwesenden Bürgern ausdrücklich hingewiesen.

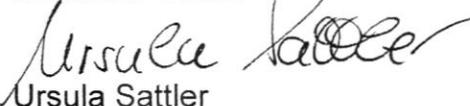
Darüber hinaus möchte ich darauf hinweisen, dass im durch den Stadtentwicklungsausschuss zugestimmten Lageplanentwurf zwischen den Aufpflasterungen im Einmündungsbereich zur Grünstraße und dem Grundschulbereich keine weitere Aufpflasterung vorgesehen ist. Dieser Abstand beträgt fast 120 Meter. Auf einer so langen Strecke ist es durchaus möglich eine höhere Geschwindigkeit aufzubauen, so dass hier eine zusätzliche Aufpflasterung sinnvoll wäre. Eine Geschwindigkeitsregulierung durch das ausschließliche Anordnen von Anliegerparkbuchten ist nicht zu erwarten, da unter der Woche tagsüber kaum Fahrzeuge geparkt werden. U. E. ist eine stetige Geschwindigkeitsregulierung über die gesamte östliche Pungshausstraße jedoch unbedingt erforderlich, da die Straße von unzähligen im Hildener Osten wohnenden Schülern auf ihrem Weg zum Schulgelände Holterhöfchen benutzt wird.

Wir hoffen dass unsere Einwände Ihre Zustimmung finden und bei weiteren Planungen berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüßen



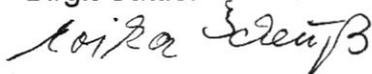
Marianne Sattler



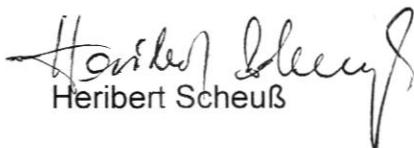
Ursula Sattler



Birgit Sattler

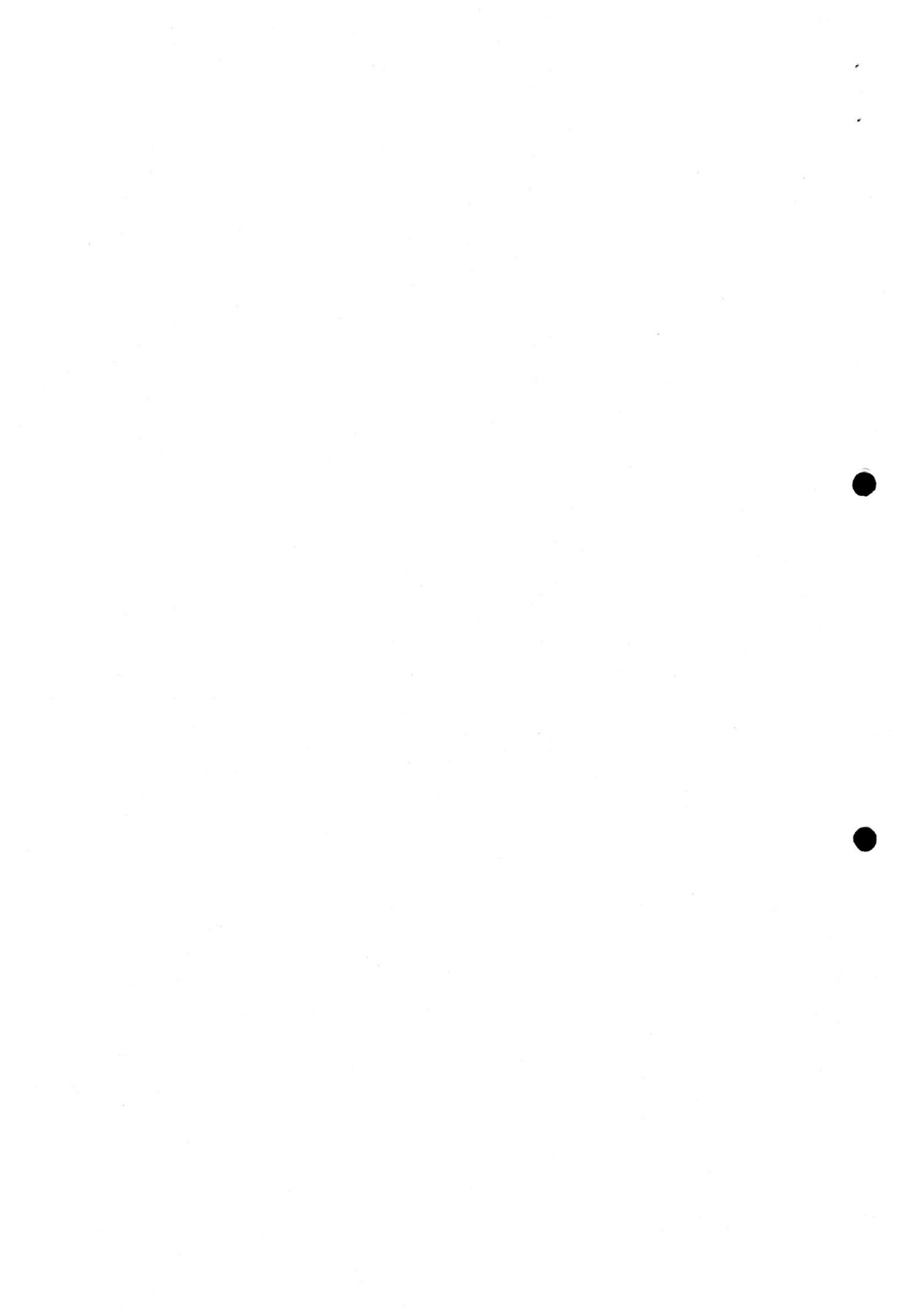


Erika Scheuß



Heribert Scheuß

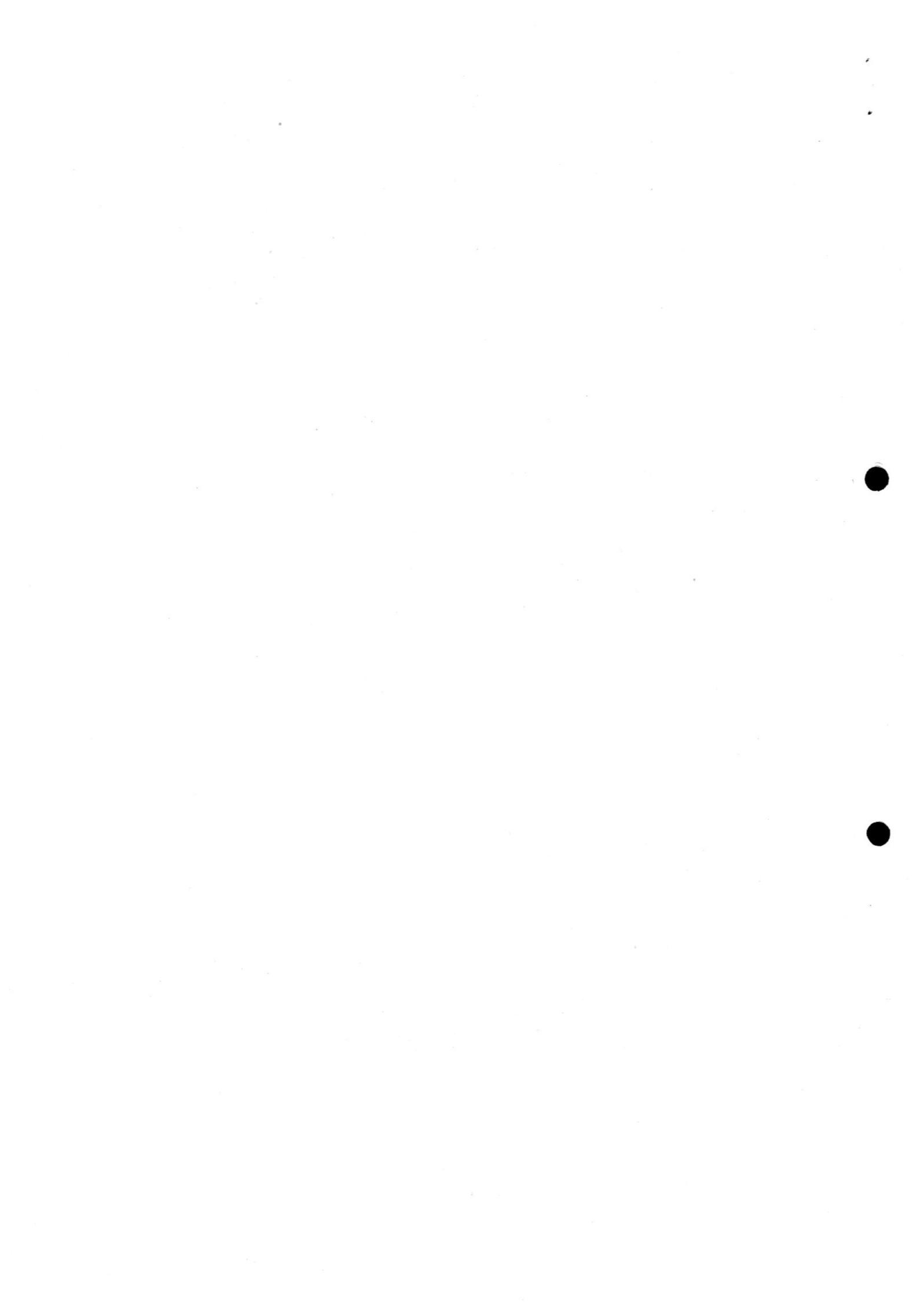
Anlage





Aufpflasterung 2  
ca. 120 m entfernt

Aufpflasterung 1



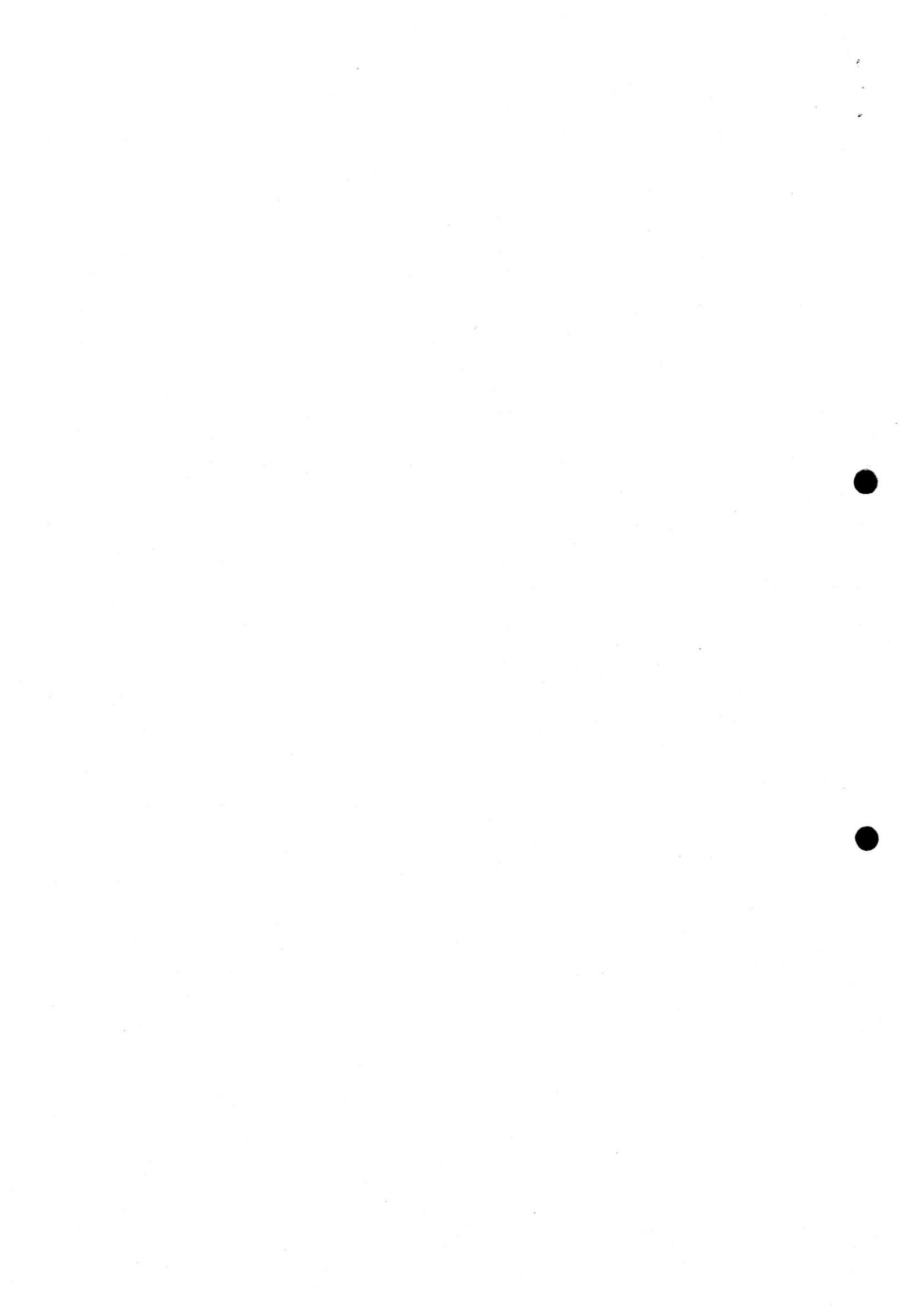
Aufpflasterung 1  
ca. 120 m

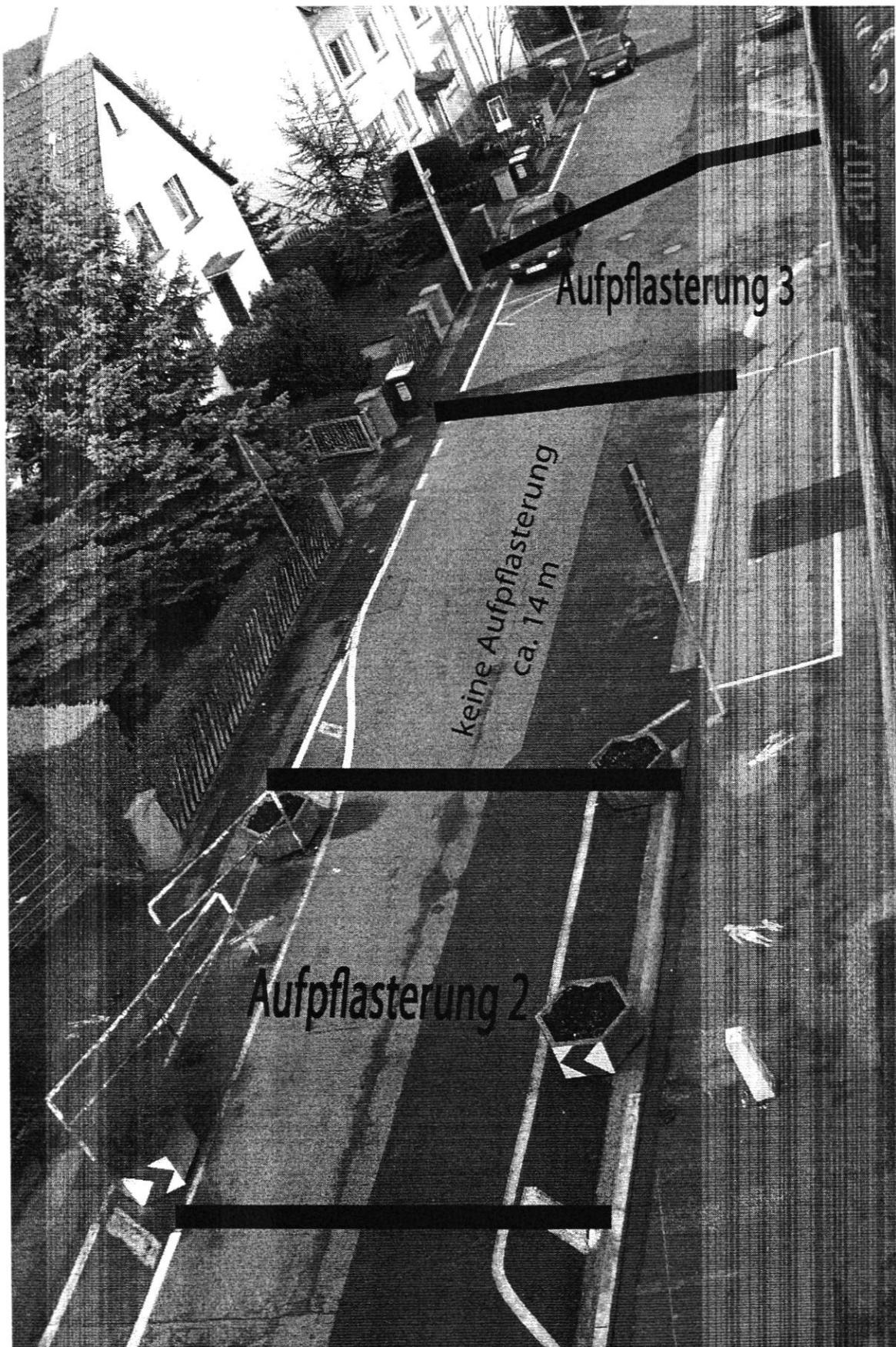


Aufpfl. 2

keine Aufpflasterung  
ca. 14 m

Aufpflasterung 3

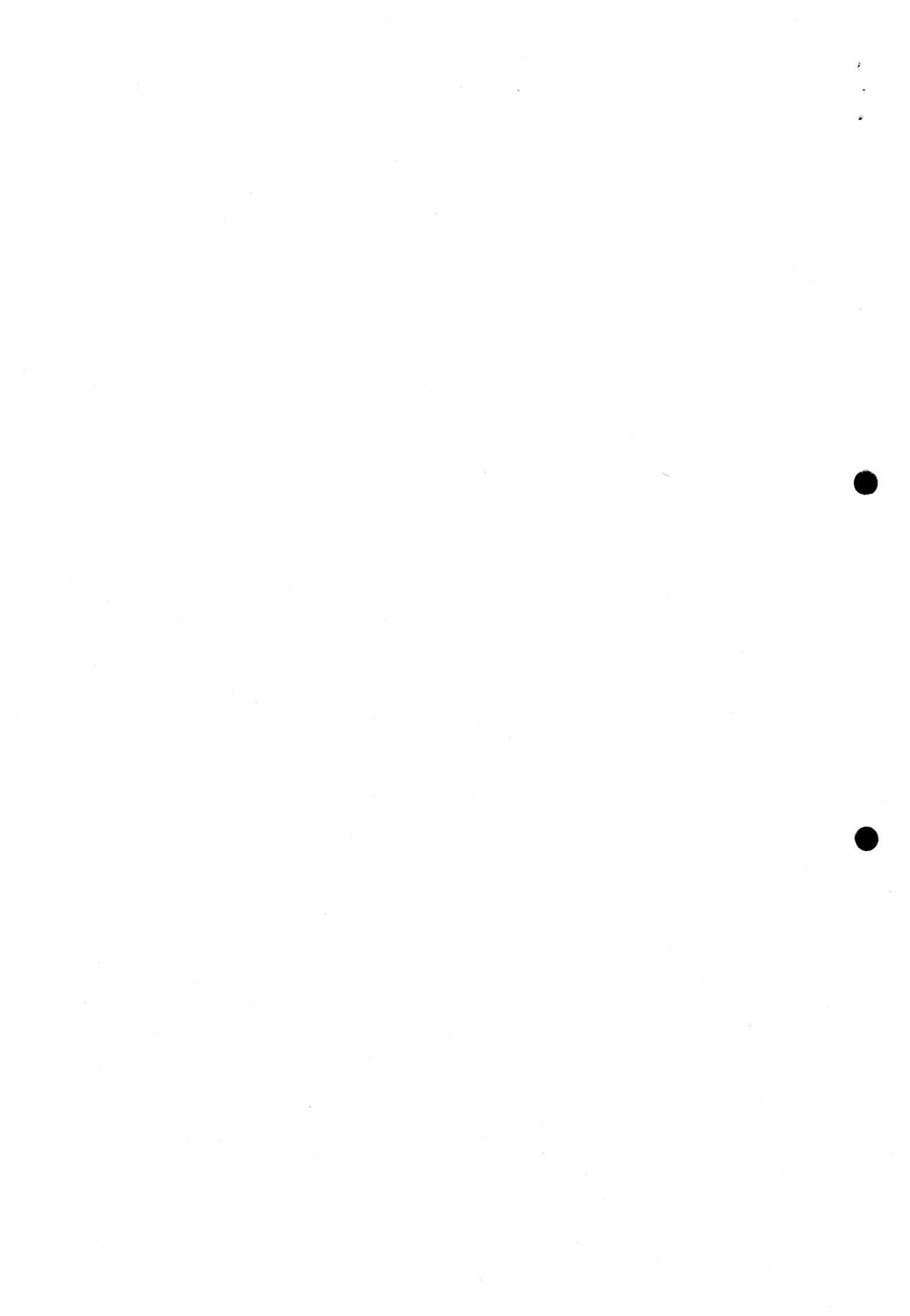




Aufpflasterung 3

keine Aufpflasterung  
ca. 14 m

Aufpflasterung 2





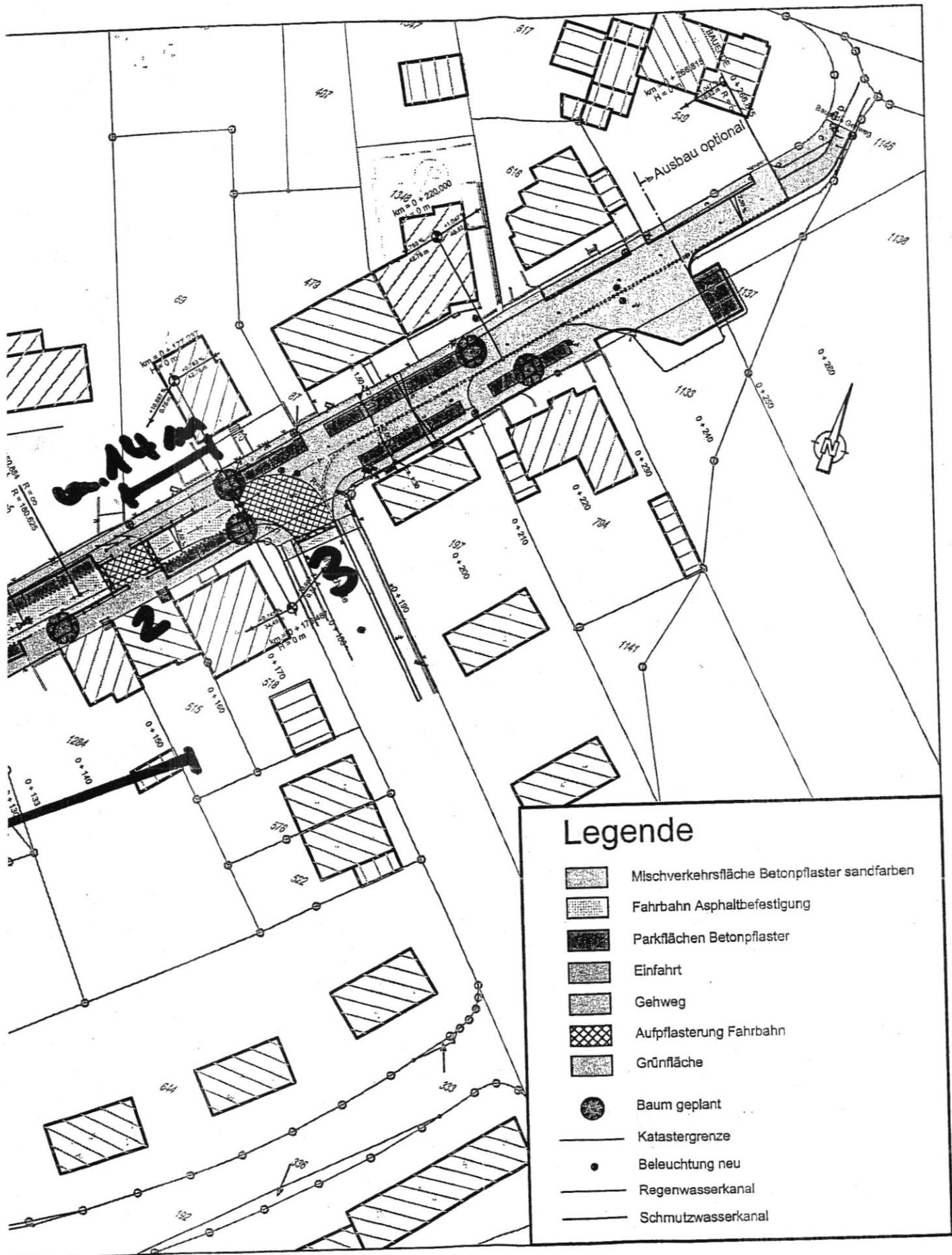
Einfahrt T-Kreuzung Pungshausstraße/  
Kilvertzheide zur Kilvertzheide

keine Maßnahme zur Verkehrsberuhigung  
in der 30 km Zone









Ausbau östliche Pungshausstraße  
 Anlage 9 zur SV Nr 66/106  
 Lageplan Entwurf

