Übersicht

Der Bürgermeister
Hilden, den 25.03.2024
AZ.: 66.1-Türk

WP 20-25 SV 66/103

Beschlussvorlage

Straßenausbau 3. BA Bahnhofsallee - Auswahl der Vorzugsvariante

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

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen
Organisatorische Auswirkungen	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss	10.04.2024	Entscheidung

Anlage 1: Lageplan Variante 1
Anlage 2: Lageplan Variante 2
Anlage 3: Lageplan Variante 3
Anlage 4 Protokoll zur Informationsveranstaltung am 21.03.2024

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt, dass folgende Variante Grundlage der weiteren Planung ist:

a) Variante 1

oder

b) Variante 2

oder

c) Variante 3

Erläuterungen und Begründungen:

Der Bahnhofsvorplatz als Teil der Bahnhofsallee wurde in den Jahren 2009 (1. Bauabschnitt) und 2014 (2. Bauabschnitt) aufgewertet und straßenbautechnisch erneuert. Nunmehr soll der restliche Abschnitt der Bahnhofsallee (3. Bauabschnitt) bis zur Benrather Straße grundhaft erneuert werden. Im Haushaltsplan 2023 bis 2025 sind unter der Investitionsnummer IO66250015 entsprechende Finanzen für die Planung in 2023 und für die Baudurchführung in 2025 eingeplant.

Bisheriger Planungsverlauf

Bereits 2014 wurden erste Planungen durchgeführt und in der Beschlussvorlage WP 14-20 SV 66/024 für den Stadtentwicklungsausschuss am 29.04.2015 eine Entscheidung zur weiteren Vorgehensweise gesucht. Dazu wurden damals 3 Varianten vorgelegt, aus denen eine Vorzugsvariante festgelegt werden sollte.
Die damaligen Varianten wurden alle unter Beibehaltung der vorhandenen Busspur geplant, da in vorherigen Abstimmungen mit der Rheinbahn AG sämtliche Planungen ohne die Busspur kategorisch abgelehnt wurden.
Selbst ein erfolgreicher Feldversuch mit eingezogener Busspur konnte die Rheinbahn damals nicht davon überzeugen, auf die Busspur zu verzichten. In einer Testphase von Mitte November 2014 bis Ende Januar 2015 wurde die Busspur eingezogen und die Busschleusensignalisierung außer Betrieb genommen. In der Testphase wurden keinerlei Einschränkungen und Behinderungen des Linienbusverkehrs festgestellt.

Der Stadtentwicklungsausschuss hatte seinerzeit die Entscheidung zunächst verschoben und die Verwaltung damit beauftragt, Varianten ohne die Busspur vorzulegen und mit der Rheinbahn einen Kompromiss zu finden.

Nachdem sich 2021 eine Kompromissbereitschaft bei der Rheinbahn zeigte, wurde die Planung wiederaufgenommen. Die Rheinbahn stimmte dem Entfall der Busspur unter Auflagen zu.
Es wurde gefordert, dass eine Bus-Priorisierung an der Lichtsignalanlage 105 (LSA 105, Benrather Straße / Bahnhofsallee / Neustraße) umgesetzt wird, die für alle Busrelationen die beste Qualitätsstufe (nach HBS - Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) gewährleistet. Es muss also sichergestellt werden, dass sämtliche Linienbusse die LSA 105 ohne relevanten Zeitverlust passieren können.

Um herauszufinden, ob eine derartige Forderung unter den heutigen und auch prognostizierten Verkehrsbelastungen überhaupt möglich ist, wurde eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben. Das Ingenieurbüro der Bernard-Gruppe hatte an der LSA 105 bereits vorher verschiedene Verkehrsplanungen durchgeführt und wurde mit der Verkehrsuntersuchung beauftragt.
Im Ergebnis der verkehrsplanerischen Untersuchungen konnte festgestellt werden, dass durch den

Einsatz von softwaretechnischen Maßnahmen zur Förderung des Busverkehrs auch ohne Busspur eine reibungslose Passage der signalgesteuerten Kreuzung Benrather Straße / Düsseldorfer Straße / Bahnhofsallee für den Busverkehr gewährleistet werden kann.
Mit der neuen Steuerung und der Bus-Priorisierung an der LSA 105 ist für alle Verkehrsbeziehungen des öffentlichen Busverkehrs in allen Spitzenzeiten die HBS-Qualitätsstufe A nachgewiesen. Die Verkehrsqualität der linksabbiegenden Busse aus der Bahnhofsallee in die Benrather Straße verbessert sich sogar von der HBS-Qualitätsstufe C auf die Stufe A, womit eine Beschleunigung des Busverkehrs erreicht wird.
Die Rheinbahn stimmte mit Email vom 29.12.2022 dem Entfall der Busspur zu, so dass mit dieser Rückmeldung der Weg frei war, für die Fortsetzung der Straßenplanung ohne Busspur.

Mit dem Aufgeben der Busspur ergeben sich für die Straßenplanung ganz neue Gestaltungsmöglichkeiten, weil etwa 250 qm Fahrbahnfläche frei wird und für andere Nutzungen zur Verfügung steht.

Anfang des Jahres sollte die Straßenplanung nun weiter fortgesetzt werden, allerdings konnte nach Rücksprache mit dem Beratungs- und Prüfungsamt (BPA) der alte Ingenieurvertrag zur Straßenplanung aus 2014 nicht mehr als Grundlage für die weitere Straßenplanung dienen. Der Vertrag hätte bezüglich der anrechenbaren Kosten im Sinne der HOAI angepasst werden müssen. Das war allerdings aus vergaberechtlichen Gründen nicht zulässig und es musste ein neues Vergabeverfahren für die straßenplanerischen Ingenieurleistungen durchgeführt werden. Im Ergebnis des Vergabeverfahrens wurde (als der günstigste Anbieter) wieder das Ingenieurbüro Fischer Teamplan mit der Straßenplanung beauftragt.
Seit Oktober wird nunmehr an der neuen Planung ohne Busspur gearbeitet.

Ausgangssituation für die Planung

Die vorhandene Situation in der Bahnhofsallee zeigt eine breite Fahrbahn mit drei Fahrstreifen - eine eigenständige Busspur in Mittellage und zwei Fahrstreifen in Seitenlage für den Individualverkehr. Am östlichen Fahrbahnrand kann zusätzlich auf der Fahrbahn längs geparkt werden. Dadurch ist eine sehr breite Gesamtfahrbahn von insgesamt 11,0 m vorhanden.
Auf beiden Seiten der Fahrbahn sind größtenteils großkronige Winterlinden vorhanden, die keinen ausreichenden Abstand zum Fahrbahnrand besitzen.
Dies hat zur Folge, dass angrenzende Bordsteine und Entwässerungsrinnen höhen- und lagemäßig partiell extrem versetzt, im Prinzip also weitestgehend zerstört worden sind. Daraus resultiert eine Beeinträchtigung der Straßenentwässerung, was wiederum eine Verschlechterung der baulichen Substanz zur Folge hat.

Durch ihren ungünstigen Standort, werden die 21 Bäume im Ausbaubereich in ihrer Vitalität beeinträchtigt.

Das Sachgebiet Grünflächen (SG 66.3) hat die vorhandenen Bäume im August 2023 begutachtet und bewertet. Das Ergebnis ist in nachfolgender Grafik dargestellt. Von den vorhandenen 21 Winterlinden im Ausbaubereich, sind 3 Bäume nicht erhaltenswert. Der Baum 90 ist abgängig und die beiden Bäume 85 und 89 sind schwach- und kümmerwüchsig.

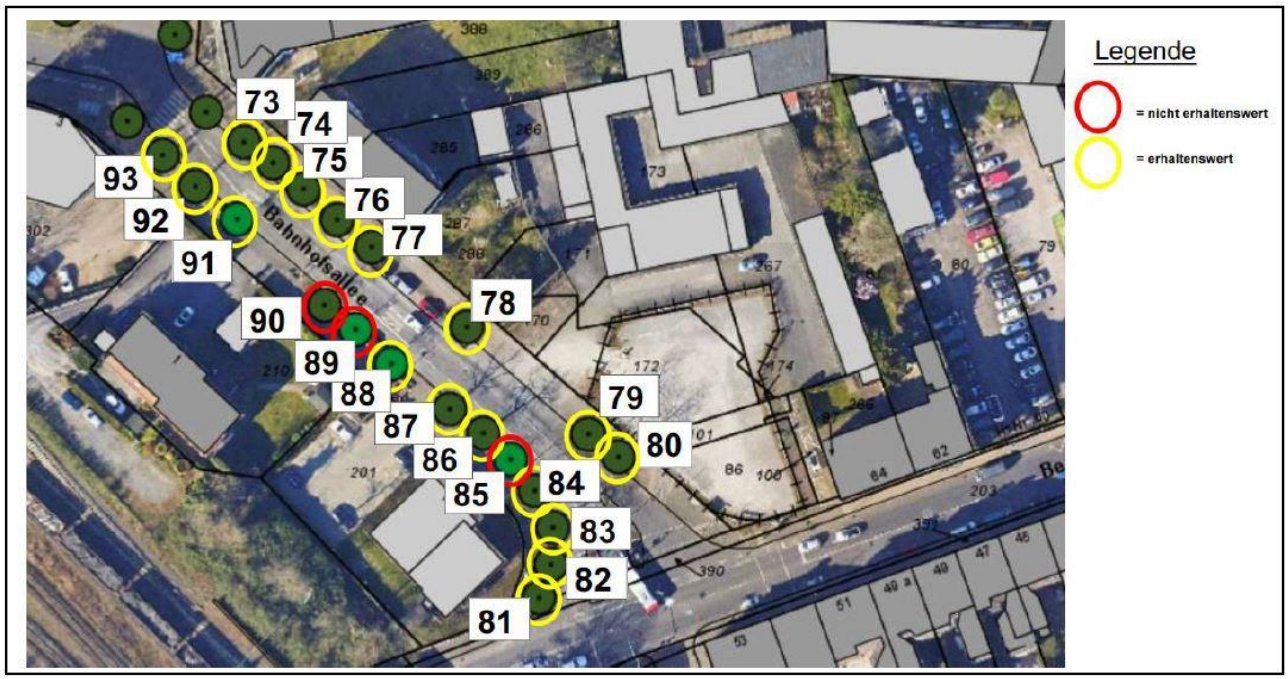

Abb. 1 - Baumbeurteilung

Der abgängige Baum 90 ist stark geschädigt und weist Schäden am Stamm, Höhlungen und immer wieder einen hohen Totholzanteil auf. Dieser Baum muss, unabhängig von der Baumaßnahme, kurz- bis mittelfristig gefällt und ersetzt werden.
Die beiden kümmer- bzw. schwachwüchsigen Bäume wurden vor etwa 30 Jahren gepflanzt und haben trotz dieser verhältnismäßig langen Standzeit nur einen sehr geringen Volumenzuwachs erfahren (so liegt der Stammumfang z.T. bei nur 0,40 m). Mögliche Ursachen hierfür könnten in schlechten Bodenverhältnissen, Vitalitätsbeeinträchtigungen durch Leitungsverlegungen, Hundeurin, etc. zu suchen sein. Bei der Durchführung von Neupflanzungen mit Standortverbesserung (Pflanzung in spezielles Baumsubstrat) dürften die Nachpflanzungen bereits in wenigen Jahren den Habitus der vorhandenen Bäume erreicht bzw. sogar übertroffen haben.

Planungsüberlegungen:

Bei der Straßenplanung wurde die Zufahrt für die bereits genehmigte Bebauung Bahnhofsallee 18 berücksichtigt. Ebenso ist die konzipierte Zufahrt zum Bebauungsplanareal 10C in die Straßenpläne eingetragen. Für diese Zufahrt muss der erhaltenswerte Baum 78 geopfert werden.

Die Bäume 79 und 80 am östlichen Fahrbahnrand und 81 bis 84 am westlichen Fahrbahnrand befinden sich im unmittelbaren Einmündungsbereich der Bahnhofsallee in die Benrather Straße.

Im Einmündungsbereich hat die verkehrssichere und zügige Passage der signalisierten Einmündung, und damit der reibungslose Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmer, oberste Priorität. Das ist auch für die bereits beschriebene Bus-Priorisierung, und die damit von der Rheinbahn geforderte Verkehrsqualität für den Busverkehr (HBS-Qualitätsstufe A), entscheidend.
Um den Verkehrsablauf nicht durch Ein- und Ausparkvorgänge zu behindern, muss im Einmündungsbereich auch auf Stellplätze verzichtet werden.

Um das zu gewährleisten, müssen die erforderlichen Verkehrsflächen (Aufstellflächen und Schleppkurven) für den Kfz-Verkehr bereitgestellt werden.
Die vorhandene Fahrbahnfläche dehnt sich bis an die vorhandenen Bäume aus. Die Bäume ste-

hen unmittelbar am Bordstein.
Leider kann im Einmündungsbereich keine Verkehrsfläche eingezogen werden, um den Bäumen mehr Raum zu geben. Also entspricht der neue Bordverlauf dem bisherigen Bordverlauf. Um die vorhandenen Bäume 79 bis 84 zu erhalten, muss der vorhandene Bordstein baulich so erhalten bleiben.
Um das zu gewährleisten, müssen viele Parameter eingehalten werden. Die höhenmäßige Lage darf nicht verändert werden und der bauliche Zustand der Bordsteine muss in Ordnung sein. Diese technischen Parameter werden aber erst im weiteren Planungsverlauf in der Entwurfsplanungsphase festgelegt, so dass derzeit noch keine Aussage darüber getroffen werden kann.
Über den Erhalt oder das Aufgeben der Bäume 79 bis 84 gibt es für die politischen Gremien aber auch keine Entscheidungsfreiheit, weil hier alleine technische Parameter zu berücksichtigen sind.

Im weiteren Verlauf der Baustrecke außerhalb des Einmündungsbereiches gibt es dagegen mehr Entscheidungsfreiheit. Hier kann die Straßengestaltung neu überdacht und ggfls. an die vorhandenen Nutzungsansprüche angepasst werden.
Durch den nunmehr mit der Rheinbahn abgestimmten Entfall der Busspur werden etwa 250 m² Fläche frei, die für andere Nutzungen (Parkplätze oder zusätzliche Fläche für Baumscheiben) herangezogen werden können.

Im Zusammenhang mit der vorhandenen Bebauung der Bahnhofsallee, insbesondere in Bezug auf den „MediTower“ und die ÖPNV Haltestelle HILDEN mit S-Bahn und Busverkehr, sind aus Sicht der Autofahrenden zusätzliche Parkplätze wünschenswert. Dies zeigt sich auch an der illegalen Nutzung der Bürgersteigflächen als Parkplätze.

Um die vorhandenen Bäume 73 bis 77 und 88 bis 92 erhalten zu können, muss ausreichender Platz für Baumscheiben zur Verfügung gestellt werden. Vor diesem Hintergrund müssen Kompromisse, zwischen Baumerhalt einerseits und Parkplatzbereitstellung andererseits, gefunden werden.

Im Wesentlichen ergibt sich aus dieser Situation die Konkurrenz der Ansprüche an den Baumerhalt auf der einen und an zusätzliche Parkplätze auf der anderen Seite.

Im Rahmen der Vorplanung wurden 3 Varianten aufgestellt, die diesen beiden Nutzungsansprüchen unterschiedlich gerecht werden.
In der folgenden Tabelle sind die 3 Varianten hinsichtlich Parkplatz- und Baumbilanz gegenübergestellt, wobei die Bäume 79 bis 84 im Einmündungsbereich nicht in die Bilanz mit eingehen (Erläuterung dazu: siehe oben).

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Parkplätze	13	14	19
Parkplatzbilanz	+3	+4	+9
Baumfällungen nicht erhaltenswerte Bäume	3	3	3
Baumfällungen erhaltenswerte Bäume	1	5	6
Baumfällungen gesamt	4	8	9
Baumpflanzungen	6	8	12
Baumbilanz	+2	0	+3

Tabelle 1 - Stellplatz- und Baumbilanz

Es soll an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass der Platzbedarf für die Baumscheiben

sorgfältig auf der Basis von Suchschachtungen festgelegt wurde, aber eine endgültige Entscheidung über das Ausmaß der Baumscheiben erst im Zuge der Baudurchführung getroffen werden kann. Dies betrifft insbesondere die Variante 1 mit dem Baumerhalt als maßgebliche Zielsetzung.
Es kann vorhandene Wurzeln geben, die bei den Suchschachtungen nicht entdeckt wurden und erst bei den Bauarbeiten sichtbar werden. Um nicht kurzfristig während der Baudurchführung entscheiden zu müssen, ob Baum oder Parkplatz wichtiger sind, soll bereits im Rahmen dieser Beschlussvorlage mit Beschlussvorschlag 2.) diese Entscheidung gefällt werden.
Damit kann sich die Parkplatz- und Baumbilanz dann noch geringfügig ändern, weil ggf. zum Erhalt der Bäume auf Parkplätze verzichtet werden muss, bzw. für die Herstellung von Parkplätzen vorhandene Bäume aufgegeben werden müssen.

Variante 1

Mit Variante 1 (siehe Anlage 1) werden von den 10 zur Disposition stehenden Bäumen 73 bis 77 und 88 bis 92 alle gesunden und gut gewachsenen Bäume erhalten.

Nur die zwei nicht erhaltenswerten Bäume 89 und 90 auf der westlichen Straßenseite werden gefällt. Die Beseitigung der Bäume 89 und 90 schafft Platz für die Anlage von 5 Parkplätzen in Schrägaufstellung. Die Schrägaufstellung ermöglicht zügiges und bequemes Einparken und beansprucht weniger Rangierfläche im Gegenverkehr als die Senkrechtaufstellung, wodurch der Verkehrsablauf weniger beeinträchtigt wird.
Der schwach- und kümmerwüchsige Baum 85 soll durch eine Neupflanzung ersetzt werden.

Auf der östlichen Fahrbahnseite können bis auf Baum 78, der für die Zufahrt zum Bebauungsplanareal 10C weichen muss, alle Bäume erhalten werden.
Es können 4 Parkplätze in Längsaufstellung und 3 Parkplätze in Senkrechtaufstellung untergebracht werden, ohne dass weitere Bäume geopfert werden müssen.

Insgesamt werden damit 13 Parkplätze zur Verfügung gestellt, immerhin noch 3 mehr als bisher, und für die Parkplatzschaffung müssen keine erhaltenswerten Bäume gefällt werden. Lediglich ein gesunder und gut gewachsener Baum muss gefällt werden, Baum 78 muss für die Gewährleistung der konzipierten Zufahrt zum Bebauungsplanareal 10C weichen.

Gestalterisch wirkt diese Variante etwas konzeptionslos, weil die geplanten Parkplätze zwischen den vorhandenen Bäumen, und insbesondere auch den vorhandenen Wurzeln, untergebracht werden müssen. Deswegen kommen mit der Längsaufstellung, Schrägaufstellung und Senkrechtaufstellung sämtlich mögliche Parkplatzanordnungen zum Einsatz.

Insbesondere im Bereich der Bäume 75, 76 und 77 am östlichen Fahrbahnrand mit vielen oberflächlich sichtbaren Wurzeln, ist es nicht einfach, neue Parkplätze unterzubringen. Zwischen den Bäumen ist das nicht möglich, da durch Parkplätze das Höhenniveau abgesenkt würde und für die Befestigung der Parkplätze bis in eine Tiefe von 60 cm die Wurzeln beseitigt werden müssten.
So werden hier 4 Längsparkplätze eingeordnet, die noch in der bisherigen Fahrbahnfläche liegen. Da in der abgedichteten Fahrbahn für die Bäume in der Regel keine Nährstoffe zu finden sind, besteht die große Hoffnung, dass sich hier keine Wurzeln ausgebreitet haben.
Um das Aussteigen für den Beifahrer zu ermöglichen, muss die Fläche hinter dem Hochbordstein befestigt werden und kann nicht als Rasenfläche (Baumscheibe) angelegt werden, was für die Bäume aber am sinnvollsten wäre.
Als Kompromiss soll eine ungebundene Befestigung aus einem gut abgestuften Sand-Splittgemisch zum Einsatz kommen, damit Oberflächenwasser versickern und den Wurzeln weiter Raum gegeben werden kann.
Nachteilig bei dieser Befestigung ist der schlechtere Begehungskomfort und der hohe Unterhaltungsaufwand für Unkrautbeseitigung und die Erhaltung einer ebenen Oberfläche.

Ein ähnliches Problem zeigt sich am westlichen Fahrbahnrand zwischen den Bäumen 92 und 91. Zwischen diesen beiden Bäumen können nur Parkplätze untergebracht werden, wenn der Baum 92 gefällt wird, da sich Hauptwurzeln in der Grünfläche längs zur Fahrbahn ausgebreitet haben.
Der hier nun vorgesehene Längsparkplatz befindet sich nicht vollständig in der bisherigen Fahrbahn und ragt etwa 0,5 m in die Grünfläche, so dass hier noch wichtige Hauptwurzeln angetroffen werden könnten. Sollte das bei der Baudurchführung festgestellt werden, kann dieser Parkplatz nicht hergestellt werden oder der Baum 92 müsste aufgegeben werden. Dann wiederum könnten dort allerdings 2 Senkrechtparkplätze untergebracht werden und für den gefällten Baum 92 würde eine Neupflanzung erfolgen.

Als Fazit zu Variante 1 bleibt festzustellen, dass einerseits noch ein gewisses Restrisiko für die vollständige Umsetzbarkeit verbleibt, für Teilflächen des Gehweges Einschränkungen beim Begehungskomfort hingenommen werden müssten und zusätzlicher Unterhaltungsaufwand anfallen würde.
Andererseits müssten für die Schaffung von Parkplätzen keine erhaltenswerte Bäume gefällt werden.

Variante 2

Mit Variante 2 wird der Fokus auf die komfortable Befahrbarkeit der Parkplätze gelegt. Es kommt vor allem die Schrägaufstellung zum Einsatz. Mit der besseren Befahrbarkeit dieser Parkplätze wird der Verkehrsablauf weniger beeinträchtigt, was letztlich auch der Beschleunigung des Busverkehrs zugutekommt.
Es können 14 Parkplätze geschaffen werden, wobei hier der gleiche Vorbehalt für den Längsparkplatz zwischen Baum 92 und 91 gilt, wie bei Variante 1. Im Vergleich zum Bestand werden 4 zusätzliche Parkplätze zur Verfügung gestellt werden.
Allerdings müssen zusätzlich zu den 3 nicht erhaltenswerten Bäumen (85, 89 und 90) fünf gesunde und gut erhaltene Bäume (75,76,77,78 und 88) geopfert werden.
Die Baumbilanz ist mit 8 Neupflanzungen ausgeglichen, allerdings verbleibt zwischen den beidseitigen Schrägaufstellungsbereichen nur Platz für eine Baumscheibe, was dem Alleecharakter der Straße nicht gerecht wird. Wollte man auf jeder Fahrbahnseite jeweils eine weitere Baumscheibe unterbringen, so müsste man dafür jeweils 2 Parkplätze aufgeben und es ergäben sich insgesamt nur 10 Parkplätze.

Variante 3

Mit Variante 3 wird besonderer Wert auf eine hohe Parkplatzanzahl gelegt. Es können 19 Parkplätze zur Verfügung gestellt werden, das sind 9 mehr als bisher. Gegenüber Variante 2 können damit fünf zusätzliche Parkplätze geschaffen werden, wobei nur 1 zusätzlicher Baum aufgegeben werden müsste.

Neben den nicht erhaltenswerten Bäumen müssen 6 gesunde und gut gewachsene Bäume (75,76,77,78,88 und 92) für die konzipierte Zufahrt zum Bebauungsplanareal 10C und Parkplatzschaffung gefällt werden.

Im Abschnitt mit den neuen Parkplätzen können 8 neue Bäume gepflanzt werden und damit die Anzahl an Bäumen in diesem Abschnitt sogar um einen Standort erhöht werden. Nach etwa 10 bis 15 Jahren wird der Allee-Charakter wieder erreicht.
Insgesamt fällt die Baumbilanz mit 9 Fällungen und 12 Neupflanzungen um 3 zusätzliche Bäume positiv aus, was den Allee-Charakter später noch aufwerten wird.

Schätzung der voraussichtlichen Bau- und Planungskosten

Die Baukosten werden mit etwa 754.000 € brutto geschätzt, dazu kommen noch Planungskosten, Kosten für die örtliche Bauüberwachung und des SIGEKO.
Zusammen werden die Gesamtkosten auf etwa 896.760 € brutto geschätzt.
Bezüglich der Baukosten ergeben sich keine signifikanten Unterschiede zwischen den Varianten, womit die Kosten für die Variantenwahl keine Rolle spielen.

Information der Anlieger

Obwohl mit Inkrafttreten des im Landtag NRW am 28.02.2024 beschlossenen Gesetzes zur Abschaffung der Beiträge für den Ausbau kommunaler Straßen im Land Nordrhein-Westfalen (Kommunalabgaben-Änderungsgesetz Nordrhein-Westfalen - KAG-ÄG NRW) zur Refinanzierung der nachmaligen Straßenausbau- bzw. -wiederherstellungsmaßnahme keine Anliegerversammlung mehr durchzuführen ist, war und ist es in Hilden üblich, vor einer Entscheidung im Rat bzw. im zuständigen Gremium die Anwohnenden und die Eigentümerinnen sowie Eigentümer der anliegenden Grundstücke in Form von Informationsveranstaltungen und bei Bedarf in Einzelgesprächen zu der vorgesehenen Baumaßnahme und zu den möglichen Bauvarianten zu beteiligen.

Diese Informationsveranstaltung fand am Donnerstag, den 21.03.2024 statt, zu der die Anwohnenden und die Eigentümerinnen sowie Eigentümer der anliegenden Grundstücke schriftlich eingeladen wurden. Das Inhaltsprotokoll zu dieser Informationsveranstaltung ist der Sitzungsvorlage beigefügt.
Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Anwesenden sich für die Variante 3 aussprachen, mit der die Anzahl der zulässigen öffentlichen Parkplätze erhöht werden soll. Es wurde aber der dringende Wunsch geäußert, durch eine Parkraumbewirtschaftung - wie z.B. eine Parkscheibenregelung - das Problem der Dauer- bzw. Tagesparker durch eine Begrenzung der maximalen Standzeit zu reduzieren.

Festlegung der Vorzugsvariante

Es ist nun zu entscheiden, welche der drei Varianten als Vorzugsvariante in der weiteren Planung zur Erstellung der Entwurfsplanung (§ 13 KomHVO-Unterlagen) verfolgt werden soll. Im Beschlussvorschlag sind dazu die in Frage kommenden Möglichkeiten alternativ aufgelistet.

Unter Berücksichtigung aller Belange wird von der Verwaltung Variante 3 als Vorzugsvariante vorgeschlagen. Es müssen zwar 6 gesunde Bäume gefällt werden, aber dafür können in einem Bereich mit hohen Parkdruck zusätzliche Parkplätze geschaffen werden. Daneben werden mit dieser Variante vor dem Hintergrund der zunehmend wichtiger werdenden klimasensiblen Straßenraumgestaltung, die Neupflanzung von 12 klimaangepassten großkronigen Baumarten ermöglicht, 3 Bäume mehr als im Bestand vorhanden, um die vorhandenen Winterlinden zu ergänzen und das Risiko für einen Totalausfall der kompletten Bäume zu minimieren.

gez.
Dr. Claus Pommer
Bürgermeister

Anlagen:
Anlage 1: Lageplan Variante 1
Anlage 2: Lageplan Variante 2
Anlage 3: Lageplan Variante 3
Anlage 4: Protokoll zur Informationsveranstaltung am 21.03.2024

Klimarelevanz:

Im Rahmen der Baumaßnahme geht es auch um den Erhalt und die Neupflanzung von Straßenbäumen.
Straßenbäume haben eine wichtige Funktion bei der Klimaanpassung, da sie das Potential bieten, das Temperaturniveau im Straßenbereich zu senken.

Finanzielle Auswirkungen

Produktnummer / -bezeichnung	1201010010			
Investitions-Nr./ -bezeichnung:	IO66250015			
Pflichtaufgabe oder freiwillige Leistung/Maßnahme	Pflicht-aufgabe	(hier ankreuzen)	freiwillige Leistung	**X** (hier ankreuzen)

Folgende Mittel sind im Ergebnis- / Finanzplan veranschlagt:
(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €
2022	**IO66250015**	**096010**	**Planung**	**130.000 €**
2023	**IO66250015**	**096010**	**Planung**	**83.520 €**
2024	**IO66250015**	**096010**	**VE**	**813.240 €**
2025	**IO66250015**	**096010**	**Straßenbau**	**813.240 €**

Aus der Sitzungsvorlage ergeben sich folgende neue Ansätze:
(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

Bei über-/außerplanmäßigem Aufwand oder investiver Auszahlung ist die Deckung gewährleistet durch:

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

Stehen Mittel aus entsprechenden Programmen des Landes, Bundes oder der EU zur Verfügung? (ja/nein)	ja (hier ankreuzen)	nein (hier ankreuzen)
Freiwillige wiederkehrende Maßnahmen sind auf drei Jahre befristet. Die Befristung endet am: (Monat/Jahr)		
Wurde die Zuschussgewährung Dritter durch den Antragsteller geprüft – siehe SV?	ja (hier ankreuzen)	nein (hier ankreuzen)
Finanzierung/Vermerk Kämmerer		

Legende:

- Fahrbahn
- Parken
- Parken / Überhang
- Wassergebundene Fläche
- Gehweg
- Einfahrten
- Grünflächen
- Taktile Elemente
- Fräsbereich
- Baumfällung
- vorhanderer Baum
- Baum Neupflanzung

Bilanz:

13	Stellplätze
6	Bäume Neupflanzung
4	Bäume Fällung (3 davon nicht erhaltenswert)

Vorplanung

Rev.	Art der Änderung	Datum	bearb.	gepr.
4				
3				
2				
1				

Erstmals verteilt am:

FISCHER TEAMPLAN

Kreative Ingenieurleistungen
für eine intakte Umwelt
www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

Auftraggeber: Stadt Hilden

Projekt: Straßenplanung Bahnhofsallee in Hilden

Darstellung: Lageplan Variante 1

Bearb.	11.12.2023	Hensen	Maßstab: 1:250	Auftraggeber:
Gez.	11.12.2023	Hensen		
Gesehen: gez. ppa. Klähnhammer			Plan Nr.: 22884 / 10325869	
			Blatt Nr.: 1.1	
Erftstadt, den 11.12.2023			Blattgröße: 420x841	den .....

10328252

Plotdatum: 11.12.2023 08:52 | hensen

Legende:

- Fahrbahn
- Parken
- Parken / Überhang
- Wassergebundene Fläche
- Gehweg
- Einfahrten
- Grünflächen
- Taktile Elemente
- Fräsbereich
- Baumfällung
- vorhanderer Baum
- Baum Neupflanzung

Bilanz:

13	Stellplätze
8	Bäume Neupflanzung
8	Bäume Fällung (3 davon nicht erhaltenswert)

Vorplanung

Rev.	Art der Änderung	Datum	bearb.	gepr.
4				
3				
2				
1				

Erstmals verteilt am:

FISCHER TEAMPLAN

Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt

www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

Auftraggeber: Stadt Hilden

Projekt: Straßenplanung Bahnhofsallee in Hilden

Darstellung: Lageplan Variante 2

Bearb.	11.12.2023	Hensen	Maßstab: 1:250
Gez.	11.12.2023	Hensen	Plan Nr.: 22884 / 10332864
Gesehen: gez. ppa. Klähnhammer			Blatt Nr.: 2
Erftstadt, den 11.12.2023			Blattgröße: 420x841

Auftraggeber:

den .....

10332864

Plotdatum: 11.12.2023 09:53 | hensen

Legende:

- Fahrbahn
- Parken
- Parken / Überhang
- begehbare Fläche unbefestigt
- Gehweg
- Einfahrten
- Grünflächen
- Taktile Elemente
- Fräsbereich
- Baumfällung
- vorhanderer Baum
- Baum Neupflanzung

Bilanz:

19	Stellplätze
12	Bäume Neupflanzung
9	Bäume Fällung (3 davon nicht erhaltenswert)

Vorplanung

Rev.	Art der Änderung	Datum	bearb.	gepr.
4				
3				
2				
1				

Erstmals verteilt am:

FISCHER TEAMPLAN

Kreative Ingenieurleistungen für eine intakte Umwelt

www.fischer-teamplan.de · info@fischer-teamplan.de

Auftraggeber: Stadt Hilden

Projekt: Straßenplanung Bahnhofsallee in Hilden

Darstellung: Lageplan Variante 3

Bearb.	11.12.2023	Hensen	Maßstab: 1:250	Auftraggeber:
Gez.	11.12.2023	Hensen		
Gesehen: gez. ppa. Klähnhammer			Plan Nr.: 22884 / 10324017	
			Blatt Nr.: 3	
Erftstadt, den 11.12.2023			Blattgröße: 420x841	den .....

10324017

Plotdatum: 11.12.2023 09:25:07 - hensen

Planungs- und Vermessungsamt
-Stadtplanung-
IV/61.1 Latteier_3. BA Bahnhofsallee 25.03.2024

Termin: Informationsveranstaltung zur Straßenplanung 3. Bauabschnitt Bahnhofsallee in Hilden

Datum: 21.03.2024; Beginn: 17:05, Ende: 18:00

Ort: Bürgerhaus Hilden, Alter Ratssaal

Zu dem Termin erschienen sind:

1. Bürger gemäß beiliegender Liste
2. Vertreter und Vertreterinnen der Stadt Hilden:
   - Herr Stuhlträger (Stadt Hilden; Baudezernent))
   - Herr Schielke (Stadt Hilden; AL Tiefbau- und Grünflächenamt)
   - Herr Groll (Stadt Hilden; SGL Planungs- und Vermessungsamt)
   - Frau Latteier (Stadt Hilden; Planungs- und Vermessungsamt)
3. Herr Klähnhammer (Fischer Teamplan Ingeneieurbüro GmbH)

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei folgendem Protokoll nicht um ein Wortprotokoll handelt, sondern um ein Inhaltsprotokoll.

1.) Begrüßung durch Herrn Groll

Herr Groll begrüßt die Anwesenden und erläutert kurz Ablauf und Ziel der Veranstaltung.
Er weist darauf hin, dass ein anonymisiertes Inhaltsprotokoll zur Veranstaltung als Anlage der Sitzungsvorlage für den Beschluss der Vorzugsvariante beigelegt wird. Das Protokoll kann den Anwesenden in ca. zwei Wochen auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.
Herr Groll stellt die anwesenden Vertreter und Vertreterinnen der Stadt Hilden kurz vor.

2.) Präsentation der Planungen durch Frau Latteier und Herrn Klähnhammer

Frau Latteier erläutert kurz den Hintergrund der Planungen zur Aufwertung und straßenbautechnischen Erneuerung des Bahnhofsvorplatzes und der Bahnhofsallee (frühere Bauabschnitte). Sie geht auf die heutige Situation des Straßenabschnitts und die Notwendigkeit zur Umgestaltung und Erneuerung ein. Die Ergebnisse einer Baumbeurteilung der Straßenbäume werden dargestellt. Weitere, im Rahmen der Planung zu beachtende Aspekte (z.B. geplante Zufahrten, Busbeschleunigung an der Lichtsignalanlage) werden von ihr genannt. Sie führt aus, dass im Rahmen der Vorplanung drei Planungsvarianten erstellt wurden, die hinsichtlich ihrer Parkplatz- und Baumbilanz miteinander verglichen wurden. Hinsichtlich der Baukosten der einzelnen Varianten ergeben sich keine signifikanten Unterschiede.

Herr Klähnhammer erläutert die drei erstellten Planungsvarianten. Bei Variante 1 wird ein maximal möglicher Erhalt der Bestandsbäume erreicht und drei zusätzliche Stellplätze geschaffen. Variante 2 hat eine möglichst komfortable Anfahrbarkeit der Stellplätze zum Ziel. Bei Variante 3 wird gleichzeitig eine hohe Stellplatzzahl und eine hohe Baumanzahl erreicht, wobei hier die vergleichsweise meisten Bestandsbäume durch Neupflanzungen ersetzt werden. Es wird Variante 3 als weiter zu verfolgende Planung empfohlen.

3.) Rückfragen und Anmerkungen der Teilnehmenden

Nr.	Thema
1	**Parkraumbewirtschaftung**
Bürger	Es wird die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung für die im Bauabschnitt entstehenden Parkplätze angeregt.
2	**Planerischer Umgang mit Regenwasser**
Bürger	Es wird angeregt, bei der der weiteren Ausarbeitung der Planung auch den Aspekt einer „wassersensiblen Planung“ mit aufzunehmen. *Hinweis: wassersensible Planung beschäftigt sich mit dem Umgang mit Starkregenereignissen und dem sicheren Wasserabfluss in der Stadt*
Klähnhammer	Im Rahmen der Vorplanung wurde der Aspekt noch nicht berücksichtigt. Bei der weiteren Ausarbeitung können entsprechende Aspekte in die Planung einfließen.
Schielke	Ergänzung im Nachgang der Veranstaltung: Die wassersensible Straßengestaltung wurde im Rahmen der Variantendiskussion intensiv diskutiert und wird in der Entwurfsplanung konkretisiert. Es ist geplant das gesamte saubere Regenwasser den Baumscheiben zuzuführen und, wenn möglich, das saubere Regenwasser der Parkplätze über Rigolensysteme in den Wurzelraum der Bäume zu leiten.
3	**Einmündungssituation Neustraße**
Bürger	Es wird die Frage gestellt, ob sich durch die Planung etwas an der Einmündungssituation zur Benrather Straße im Bereich der gegenüberliegenden Neustraße ändern würde.
Groll	Es kommt zu keiner Veränderung.
4	**Bauzeit**
Bürger	Es wird die Frage gestellt, mit welcher Bauzeit zu rechnen sei.
Klähnhammer	Mit ca. 6-7 Monaten; dabei wird voraussichtlich in mehreren kleineren Bauabschnitten, oder auch straßenhälftig gebaut. Dies wird im Einzelnen noch abgestimmt.
Groll	Dies wird im Detail mit den Anwohnenden/Anliegern abgestimmt, wenn die Planungen entsprechend fortgeschritten sind. Ein Baubeginn steht noch nicht fest.
5	**Geplante Ausführung Straße/Gehwege**
Bürger	Es wird die Frage nach der geplanten Ausführung der Straße und der Gehwege sowie der Gehwegbreite gestellt.
Klähnhammer	Die Fahrbahn erhält Asphalt und die Gehwege eine Pflasterung. Es wird noch einmal die Folie des Straßenquerschnitts der Variante 3 gezeigt. Demgemäß haben die Gehwege eine Breite von ca. 2,65 m - 2,75 m.
6	**Führung des Radverkehr**
Bürger	Es wird die Frage nach der Führung des Radverkehrs gestellt
Klähnhammer	Es ist vorgesehen, den Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen (bei Tempo 30 km/h).
7	**Elektromobilität**
Bürger	Es wird angeregt, den Bereich des 3. Bauabschnitts mit einer E-Ladesäule auszustatten.
8	**Geplante Fahrgeschwindigkeit**
Bürger	Es wird die Frage nach der geplanten Fahrgeschwindigkeit, Tempo 30 km/h oder Tempo 50 km/h, gestellt.
Klähnhammer	Die geplante Regelgeschwindigkeit (50/30 km/h) ändert zunächst nichts an den Inhalten der dargestellten Planungen.
Groll	Tempo 30 km/h ist geplant (heute bereits Tempo 30 Zone).
9	**Finanzielle Beteiligung der Anlieger**
Bürger	Es wird die Frage nach einer eventuell anfallenden finanziellen Beteiligung durch die Anlieger gestellt.

Schielke	Anwohner müssen keine Straßenausbaubeiträge mehr zahlen, wenn die Baumaßnahme nach dem 1.1.2018 beschlossen wurde. Für die Baumaßnahme an der Bahnhofsallee fallen keine Beiträge an.
10	**Planerische Überlegungen auf Grundstück Bahnhofsallee 1a**
Bürger	Auf dem Grundstück ist eventuell die Verlegung einer Trafostation geplant. Stehen hierfür öffentliche Flächen an der Straße zur Verfügung?
Groll	Es ist keine Trafostation innerhalb der öffentliche Verkehrsfläche möglich. Sollten bauliche Änderungen geplant sein, die auch die öffentliche Verkehrsfläche betreffen, so sind die Kosten hierfür durch den Verursacher der Maßnahme zu zahlen.
11	**Änderungen Benrather Straße**
Bürger	Es wird die Frage gestellt, ob es zu Änderungen an der Benrather Straße kommt.
Groll	Es sind zum jetzigen Zeitpunkt keine Änderungen vorgesehen.
12	**Favorisierte Planungsvariante**
Stuhlträger	Es wird die Frage nach der seitens der Anwesenden Anlieger favorisierten Planungsvariante gestellt.
	Die Meinung der Anwesenden geht in Richtung mehr Stellplätze und einer Favorisierung der Variante 3.
13	**Anschlusshöhen an die Grundstücke**
Bürger	Es wird die Frage nach den Anschlusshöhen der Straßenplanung an die bestehenden Grundstücke gestellt.
Klähnhammer	Die Planung wird sich an den bestehenden Anschlusshöhen orientieren; dabei kann es zu geringen Änderungen, lediglich im Zentimeterbereich, kommen.
14	**Wasserrückhaltung**
Bürger	Es wird die Frage nach eine geplanten Wasserrückhaltung gestellt
Schielke	Es ist keine geplant.

Gez. Latteier

Hilden, den 21.03.2024

Informationsveranstaltung zur Straßenplanung 3. Bauabschnitt Bahnhofsallee in Hilden

Anwesenheitsliste (bitte in Blockbuchstaben)

Lfd. Nr.	Name	Anschrift	Unterschrift
1	[redacted]		
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			