

# Der Bürgermeister

Hilden, den 03.02.2010  
AZ.: IV/61.1 Groll\_73A, 6.Änd.



# Hilden

**WP 09-14 SV 61/028**

## Beschlussvorlage

öffentlich

**Bebauungsplan Nr. 73A, 6.Änderung (VEP Nr. 13) für den Bereich  
Berliner Str. / Hochdahler Straße / Mittelstraße (Reichshof):  
Erschließungskonzept**

Beratungsfolge:	Sitzung am:	Abstimmungsergebnis(se) (für eigene Notizen)		
		ja	nein	Enthaltungen
Stadtentwicklungsausschuss	24.03.2010			
Stadtentwicklungsausschuss	05.05.2010			

**Beschlussvorschlag:**

„Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt,

~~A: die Erschließung der geplanten Tiefgarage ausschließlich über die Mühlenstraße (Erschließungsvariante 4); oder~~

B: eine kombinierte Erschließung des Plangebietes durch eine Zufahrt der Tiefgarage über die Hochdahler Straße und eine Ausfahrt der Tiefgarage über die Mühlenstraße (Erschließungsvariante 6)

Der Lieferverkehr für die geplanten gewerblichen Einrichtungen ist ausschließlich über die Mittelstraße abzuwickeln. Das vom Stadtentwicklungsausschuss beschlossene Erschließungskonzept ist in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 73A, 6. Änderung (VEP 13), einzuarbeiten. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan wird zum nächsten Verfahrensschritt, dem Beschluss über die öffentliche Auslegung, vorberatend dem Stadtentwicklungsausschuss und anschließend dem Rat der Stadt Hilden vorgelegt.

Gez. H. Thiele

### **Erläuterungen und Begründungen:**

Der Bebauungsplan Nr. 73A, 6.Änderung (VEP Nr. 13) beschäftigt sich mit der geplanten Neunutzung des sog. „Reichshofes“, einem Areal zwischen Mühlenstraße, Hochdahler Straße, Mittelstraße und der St. Jacobus-Kirche und damit am östlichen Rand der Hildener Innenstadt/ Fußgängerzone).

Kern des Verfahrens ist das Projekt des „Neuen Reichshofes“, dessen städtebauliche Konzeption auf einen Entwurf des Hildener Architekten Ch. Gemeiner zurückgeht und bereits im Dezember 2007 durch den Stadtentwicklungsausschuss als Grundlage der weiteren Bearbeitung beschlossen wurde.

Nach einer längeren Phase der Erstellung einer Vertragsgrundlage zwischen der kath. Kirchengemeinde St. Jacobus und dem Investor konnte der Stadtentwicklungsausschuss in seiner Sitzung am 18.03.2009 wiederum einstimmig den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 73 A, 6.Änderung (VEP Nr. 13) beschließen und damit das Verfahren formell einleiten.

Als Vorhabenträger tritt dabei die „Reichshof Hilden GmbH“, Haan, auf, als Planungsbüro die Firma ISR Stadt+Raum, ebenfalls aus Haan.

Ende April 2009 wurde die zum Bebauungsplan-Verfahren gehörende Bürgeranhörung durchgeführt. Ebenfalls wurde im Zeitraum März/April 2009 die erste Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange durchgeführt.

Aufgrund dessen entspann sich u.a. eine Diskussion über die verkehrliche Situation, die in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses im August 2009 mit gleich mehreren Sitzungsvorlagen (61/295, 61/296, 61/297) diskutiert wurde.

Problematisiert wurde dabei insbesondere die Frage, ob die Mühlenstraße geeignet ist, den zusätzlichen Kfz-Verkehr, der sich aus dem Projekt ergibt, aufzunehmen oder ob es nicht andere Varianten gibt, die insgesamt weniger Probleme mit sich bringen.

Im Ergebnis beschloss der Ausschuss, eine Entscheidung über die Erschließung solange zurückzustellen, bis insgesamt sechs Erschließungsvarianten durch einen Verkehrsgutachter untersucht worden wären.

Diese Untersuchung liegt inzwischen vor und ist der Sitzungsvorlage als Anlage beigefügt.

Folgende Alternativen wurden in der verkehrlichen Untersuchung insgesamt untersucht:

1. Erschließung und Anbindung der Tiefgarage über die Mühlenstraße mit unmittelbarer Anbindung an die Straßenkreuzung Berliner Straße / Hochdahler Straße (Öffnung des Wendehammers)
2. Anbindung der Tiefgarage über die Mittelstraße an die Hochdahler Straße
3. Anbindung der Tiefgarage an die Hochdahler Straße nördlich der heutigen Bushaltestelle
4. Erschließung über die Mühlenstraße und die Straße Am Rathaus
5. Kombinierte Erschließung über die Mühlenstraße (Stellplätze für Wohnen) und die Mittelstraße (Anlieferung, Stellplätze für Einzelhandel, Gastronomie, Kirche)
6. Kombinierte Erschließung über die Mühlenstraße und die Hochdahler Straße, wobei die Zufahrt nur über die Hochdahler Straße erfolgt und die Ausfahrt nur über die Mühlenstraße vorgenommen wird.

Darüber hinaus ist die Planung zum Reichshofareal weiter fortgeschritten und es konnte eine Op-

timierung der Tiefgaragengröße und -organisation vorgenommen werden. Folgende Punkte sind hierzu anzuführen:

- Es wurde eine Überplanung der Tiefgarage vorgenommen. Die Größe der Tiefgarage ist von vormals 150 Stellplätzen auf ein notwendiges Minimum von 120 Stellplätzen reduziert worden. Somit können 30 Stellplätze und die damit zusammenhängenden Verkehrserzeugung für die umliegenden Straßen eingespart werden.
- Die Tiefgarage ist als private Tiefgarage konzipiert. So werden lediglich Stellplätze in der Tiefgarage für Wohnungen und Kirche sowie ggf. für Mitarbeiter von den geplanten gewerblichen Einrichtungen vorgehalten. Die Tiefgarage wird nur zielgerichtet durch die privaten Nutzer angesteuert. Ein Parksuchverkehr für Nutzer und Besucher des heutigen Reichshofareals auf der Mühlenstraße, der heute zu verzeichnen ist, entfällt folglich.
- Die Anlieferung der gewerblichen Einrichtungen im Plangebiet erfolgt analog der heutigen Situation der Fußgängerzone ausschließlich über die Mittelstraße.

Die zuvor aufgeführten Aspekte wurden bei den jeweils untersuchten Erschließungsvarianten im Verkehrsgutachten berücksichtigt.

### Wertung der Erschließungsvarianten

Die nachfolgende Tabelle gibt eine zusammenfassende Übersicht über die unterschiedlichen Erschließungsvarianten, die im Zuge der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 73A, 6. Änderung, untersucht wurden. Die Erschließungsvarianten wurden im Rahmen einer verkehrlichen Untersuchung geprüft und bewertet. Die Ergebnisse der Untersuchung werden im Folgenden kurz zusammengefasst.

Ferner ist darüber hinaus eine städtebauliche Wertung der verschiedenen Varianten vorgenommen worden. Diese städtebauliche Wertung wird naturgemäß nicht vom Verkehrsgutachter durchgeführt.

Hierbei wurde insbesondere das Augenmerk auf die Planungsziele und die Bedeutung und Lage des Plangebietes im Eingangsbereich zur Innenstadt bzw. Fußgängerzone gelegt.

Darüber hinaus sind die unterschiedlichen Varianten vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Aspekte untersucht worden.

Nach Betrachtung der jeweiligen einzelnen Varianten erfolgt eine abschließende Bewertung unter Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile der Erschließungsvarianten aus planerischer Sicht. Dabei werden im Weiteren nur noch die Varianten betrachtet, die aus verkehrstechnischer Sicht grundsätzlich befürwortet werden können. Maßgeblich für die abschließende Bewertung der Erschließungsvarianten sind die städtebaulichen Aspekte. Die wirtschaftlichen Belange sind ebenfalls als Bewertungskriterium von Bedeutung, jedoch stehen diese den städtebaulichen Gesichtspunkten in der Wertigkeit nach.

Erschließungsvariante	verkehrstechnische Wertung	städttebauliche Wertung	Wirtschaftliche Wertung
<b>Variante 1</b> Erschließung über die Mühlenstraße, Verbindung Mühlenstraße/Hochdahler	Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist bei der Variante 1 eine Einfahrt aus dem Knotenpunkt Berliner Stra-	Durch die Öffnung der Mühlenstraße gegenüber der Hochdahler Straße wird der Charakter der Mühlen-	Bei der Umsetzung der Planung bedarf der nordöstliche Teil der Mühlenstraße einer Neugestaltung. Somit fallen

<p>Straße</p>	<p>ße/Hochdahler Straße in die Mühlenstraße auszuschließen.</p> <p>Durch die Öffnung zur Hochdahler Straße wird erwartet, dass die Mühlenstraße als Abkürzung für den nach Osten bzw. Süden abfließenden Verkehr verwendet wird. Hierdurch wird ein zusätzliches Verkehrsaufkommen innerhalb der Mühlenstraße provoziert.</p> <p>Aus verkehrstechnischer Sicht wird daher die Variante 1 nicht empfohlen.</p>	<p>straße als Sackgasse aufgegeben und es wird prognostiziert, dass die Mühlenstraße bei dieser Variante durch den Durchgangsverkehr zwischen der Straße Am Rathhaus und der Hochdahler geprägt wird.</p> <p>Aus städtebaulichen Gesichtspunkten ist daher Abstand von dieser Variante zu nehmen.</p>	<p>hier grundsätzlich Kosten für Erschließungsmaßnahmen an.</p> <p>Durch die Umsetzung der Variante 1 wird zusätzlich eine Umgestaltung im Bereich des Übergangs Mühlenstraße / Hochdahler Straße notwendig. Hierdurch entstehen geringfügige Mehrkosten bei den Erschließungskosten.</p> <p>Grundsätzlich ist eine wirtschaftlich tragfähige Erschließung gegeben.</p>
<p><b>Variante 2</b> Erschließung über die Mittelstraße</p>	<p>Die Verkehrsabwicklung bei der Variante 1 ist aus verkehrstechnischer Sicht grundsätzlich möglich. Die Ausfahrt auf die Mittelstraße ist jedoch nur möglich, wenn während der Freigabezeiten der Fußgängerfurten auf der Hochdahler Straße entsprechende Zeitlücken zum Einbiegen bestehen. Jedoch sind die aus der Walder Straße ausfahrenden Busse bereits auf die Freigabezeiten angewiesen. Somit ist bei dieser Variante eine negative Auswirkung auf die ÖPNV-Abwicklung zu erkennen.</p> <p>Durch die Öffnung der Mittelstraße für neuen Verkehr werden erhebliche Bedenken bezüglich der Verkehrssicherheit im Eingangsbereich der Fußgängerzone gesehen.</p> <p>Aus Gründen der Verkehrssicherheit und unter Berücksichtigung des ÖPNV-Verkehrs sollte folglich die Zahl der aus der Mittelstraße ausfahrenden Fahrzeuge auf ein Mindestmaß beschränkt werden.</p> <p>Durch die Öffnung der Mittelstraße für die Erschließung des Plangebietes werden Konflikte mit dem Taxistandplatz im Eingangsbereich der Mittelstraße erkannt.</p> <p>Aus verkehrstechnischer Sicht wird somit die Variante 2 nicht empfohlen.</p>	<p>Mit der Erschließung über die Mittelstraße geht eine Beeinträchtigung des Eingangsbereiches der Fußgängerzone einher. Dies ist nicht mit den Planungszielen vereinbar, den Eingangsbereich der Fußgängerzone aufzuwerten.</p> <p>Durch die Erschließung über die Mittelstraße geht durch die notwendige Tiefgaragenzufahrt / -rampe eine Zerschneidung des geplanten St. Jacobusplatzes einher. Dies ist nicht mit den Planungszielen vereinbar, den St. Jacobusplatz zu beleben und aufzuwerten.</p> <p>Ferner wird der zusätzliche Verkehr in den Eingangsbereich der Fußgängerzone geleitet, was zu Konflikten mit dem fußläufigen Verkehr führt. Hier werden auch Nachteile für die bestehenden Einzelhandelsbetriebe im Eingangsbereich der Fußgängerzone erwartet.</p> <p>Im Bereich des neuen Reichshofes soll auch die Ansiedlung eines Gastronomiebetriebes durch die Aufstellung des Bebauungsplanes vorbereitet werden. Dies kollidiert mit der Erschließung über die Mittelstraße sowie die Tiefgarageneinfahrt/ -rampe.</p> <p>Aus städtebaulichen Gesichtspunkten ist diese</p>	<p>Wie bereits zuvor ausgeführt, bedarf es bei Umsetzung der Planung einer Neugestaltung des nordöstlichen Teilabschnitts der Mühlenstraße.</p> <p>Darüber hinaus ist der Eingangsbereich der Fußgängerzone umzugestalten, wodurch weitere Kosten verursacht werden, die in Bezug auf die Gesamtkosten des Vorhabens als gering zu bewerten sind.</p> <p>Grundsätzlich ist eine wirtschaftliche Erschließung gegeben.</p> <p>Unklar ist jedoch, ob durch die bei dieser Variante notwendige Verlagerung des Taxistandes weitere Kosten anfallen.</p>

		Variante nicht weiter zu verfolgen.	
<p><b>Variante 3</b> Erschließung über die Hochdahler Straße</p>	<p>Auf Grund der Verkehrsbelastung der Hochdahler Straße ist die Erschließung über die Hochdahler Straße nur bedingt möglich. Aus verkehrstechnischer Sicht ist ein Einfahren (rechts rein, links rein) von der Hochdahler Straße möglich. Jedoch ist ein Ausfahren nach links auf die Hochdahler Straße nicht möglich. Somit kann nur ein Ausfahren nach Süden ermöglicht werden. Im Verlauf der Hochdahler Straße in Richtung Süden besteht jedoch keine regelgerechte Wendemöglichkeit, um in die gewünschte Fahrtrichtung in Richtung Norden zurückfahren zu können.</p> <p>Es wird erwartet, dass es zu widerrechtlichen Linksabbiegevorgängen auf die Hochdahler Straße kommt. Auch wird erwartet, dass es zu widerrechtlichen Wendemanövern kommen wird, da im weiteren südlichen Verlauf der Hochdahler Straße keine geeignete Wendemöglichkeit vorhanden ist. Somit werden erhebliche Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit erkannt.</p> <p>Ferner wird durch die notwendigen Umwege der aus der TG ausfahrenden Verkehre das Straßennetz in der Hildener Innenstadt unnötig zusätzlich belastet.</p> <p>Es werden darüber hinaus Konflikte mit dem Busverkehr (Haltestelle Gabelung) erwartet.</p> <p>Aus verkehrstechnischer Sicht wird die Variante 3 nicht empfohlen.</p>	<p>Gemäß der vorliegenden Planung ist beabsichtigt, im Erdgeschoss längs der Hochdahler Straße Schau- fenster von den geplanten Einzelhandelsbetrieben anzuordnen. Dies steht in einem Konflikt mit einer Tiefgarageneinfahrt.</p> <p>Eine Tiefgaragenezufahrt führt zu einer Unterbre- chung der Gebäudefassa- de, dies ist nicht im Sinne des erfolgreichen und be- schlossenen Wettbewerbs- beitrags aus dem Investo- renauswahlverfahren. Ge- mäß Wettbewerbsbeitrag ist ein durchgängiger Sockel im Erdgeschoss ein we- sentlicher Entwurfsansatz, der weiterhin verfolgt wer- den sollte.</p> <p>Auf Grund vorgenannter Aspekte ist die Variante 3 nicht weiter zu verfolgen.</p>	<p>Durch die Zu- und Ausfahrt der Tiefgaragenrampe wird die Ausnutzbarkeit des Plangebie- tes im Erdgeschoss reduziert. In diesem Bereich ist eine Einzelhandelsnutzung Ziel der Planung. Somit ist die Er- schließung aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht zu for- cieren.</p>
<p><b>Variante 4</b> Erschließung über die Mühlenstraße (Am Rat- haus)</p>	<p>Die Erschließung über die Mühlenstraße ist nach Aus- sage des Verkehrsgutachters problemlos und konfliktfrei möglich.</p> <p>Die laut Regelwerk noch verträglichen Belastungszah- len von 400 Kfz/h im Quer- schnitt für Wohnstraßen wird</p>	<p>Die Erschließung über die Mühlenstraße entspricht dem Grundgedanken des bestehenden Baurechtes. Bereits der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 73A sieht die Erschließung des Plangebietes maßgeblich über die Mühlenstraße vor. Ferner stellt sich derzeit die</p>	<p>Wie bereits zuvor ausgeführt, bedarf es bei Umsetzung der Planung einer Neugestaltung des nordöstlichen Teilab- schnitts der Mühlenstraße.</p> <p>Die Variante 4 ermöglicht eine wirtschaftlich tragfähige Er- schließung über die Mühlen- straße.</p>

	<p>mit maximal 159 Kfz/Spitzenstunde gemäß vorliegender Planung in der Mühlenstraße deutlich unterschritten.</p> <p>Der Verkehr kann über den Knotenpunkt Berliner Straße / Am Rathaus leistungsfähig abgewickelt werden.</p> <p>Auch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit besitzt diese Erschließungsvariante gegenüber den anderen Varianten deutliche Vorteile.</p> <p>Aus verkehrstechnischer Sicht wird die Variante 4 empfohlen.</p>	<p>Erschließung des Reichshof-Areals über die Anbindung an die Mühlenstraße dar. Auch entspricht diese Erschließung dem beschlossenen Wettbewerbsentwurf aus dem Investorenauswahlverfahren.</p> <p>Es wird erwartet, dass der Charakter der Mühlenstraße als verkehrsberuhigter Bereich auch bei Umsetzung der Planung aufrecht gehalten werden kann. Die Belastungszahlen für einen solchen verkehrsberuhigten Bereich werden bei Weitem nicht erreicht.</p> <p>Aus städtebaulicher Sicht ist die Variante 4 zu empfehlen.</p>	
<p><b>Variante 5</b> Kombinierte Erschließung über Mühlenstraße und Mittelstraße</p>	<p>Unter dem Kriterium der Verkehrsabwicklung ist die Variante als unproblematisch einzustufen. Durch die aufgeteilte Erschließung werden die Verkehre auf die umliegenden Straßen und Knotenpunkte verteilt, was aus verkehrlicher Sicht befürwortet wird.</p> <p>Wie bei Variante 2 benannt, wird trotz der verringerten Verkehre für die Mittelstraße in dieser Variante die ÖPNV-Abwicklung negativ beeinflusst. Ferner ist eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit im Eingangsbereich der Fußgängerzone zu erwarten.</p> <p>Aus verkehrstechnischer Sicht kann die Variante 5 nur bedingt empfohlen werden.</p>	<p>Mit der Erschließung über die Mittelstraße geht eine Beeinträchtigung des Eingangsbereiches der Fußgängerzone sowie des geplanten St. Jacobusplatzes einher (siehe auch Variante 2). Dies ist nicht mit den Planungszielen vereinbar, den Eingangsbereich der Fußgängerzone aufzuwerten.</p> <p>Ferner wird zusätzlicher Verkehr in den Eingangsbereich der Fußgängerzone geleitet, was zu Konflikten mit dem fußläufigen Verkehr führt. Hier werden auch Nachteile für die bestehenden Einzelhandelsbetriebe im Eingangsbereich der Fußgängerzone erwartet.</p> <p>Im Bereich des neuen Reichshofes soll auch die Ansiedlung einer Gastronomiebetriebes durch die Aufstellung des Bebauungsplanes vorbereitet werden. Dies kollidiert mit der Erschließung über die Mittelstraße sowie die Tiefgarageneinfahrt/ -rampe.</p> <p>Aus städtebaulichen Gesichtspunkten ist diese Variante nicht weiter zu verfolgen.</p>	<p>Durch die doppelte Erschließung über zwei Tiefgaragenein- / Ausfahrten wird die Auslastung des Plangebietes reduziert. Eine doppelte Erschließung bedingt eine größere Tiefgarage, da die Tiefgaragenrampen entsprechenden Platz in Anspruch nehmen. Somit werden die Erschließungs- und Baukosten deutlich erhöht, die Ausnutzbarkeit jedoch noch weiter reduziert.</p> <p>Eine doppelte Erschließung ist aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht darstellbar. Insbesondere da es sich bei der geplanten Tiefgarage lediglich um 120 Stellplätze handelt.</p>

<p><b>Variante 6</b> Kombinierte Erschließung über Mühlenstraße und Hochdahler Straße</p>	<p>Unter dem Kriterium der Verkehrsabwicklung ist die Variante als unproblematisch einzustufen. Durch die aufgeteilte Erschließung werden die Verkehre auf die umliegenden Straßen und Knotenpunkte verteilt, was aus verkehrlicher Sicht befürwortet wird.</p> <p>Es werden darüber hinaus wie in Variante 3 Konflikte mit dem Busverkehr (Haltestelle Gabelung) erwartet.</p> <p>Aus verkehrstechnischer Sicht wird die Variante 6 jedoch empfohlen.</p>	<p>Wie unter Variante 3 ausgeführt, steht die Erschließung über die Hochdahler Straße im Konflikt mit der geplanten Nutzung durch Einzelhandelsbetriebe.</p> <p>Eine Tiefgaragenzufahrt führt zu einer Unterbrechung der Gebäudefassade, dies ist nicht im Sinne des erfolgreichen und beschlossenen Wettbewerbsbeitrags aus dem Investorenauswahlverfahren. Gemäß Wettbewerbsbeitrag ist ein durchgängiger Sockel im Erdgeschoss ein wesentlicher Entwurfsansatz, der weiterhin verfolgt werden sollte.</p> <p>Auf Grund vorgenannter Aspekte ist die Variante 6 nicht weiter zu verfolgen.</p>	<p>Durch die doppelte Erschließung über zwei Tiefgaragen ein- / Ausfahrten wird die Auslastung des Plangebietes reduziert. Eine doppelte Erschließung auch mit nur jeweils einer Einzelrampe bedingt eine größere Tiefgarage. Somit werden die Erschließungs- und Baukosten erhöht, die Ausnutzbarkeit jedoch in Teilen reduziert.</p> <p>Eine doppelte Erschließung ist aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten bedingt darstellbar. Insbesondere da es sich bei der geplanten Tiefgarage lediglich um 120 Stellplätze handelt.</p>
---	--	--	---

Im Ergebnis der verkehrlichen Untersuchung ist festzustellen, dass die Varianten 1, 2 und 3 nicht weiter verfolgt werden sollten, da diese auf Grund der Verkehrsabwicklung und der Verkehrssicherheit erhebliche Nachteile gegenüber den anderen Varianten besitzen.

Die **Variante 4**, die Erschließung über die Mühlenstraße, ist aus verkehrlicher Sicht unbedenklich. Diese Erschließung ist bereits im Bestand existent, das bestehende Baurecht sowie der beschlossene Entwurf des Investorenauswahlverfahrens der Kirchengemeinde St.Jacobus sieht bereits diese Erschließung vor. Auch aus städtebaulichen Aspekten hat diese Erschließung gegenüber den anderen Varianten deutliche Vorteile.

Die Variante 5 ist im Ergebnis der verkehrlichen Untersuchung nur bedingt zu empfehlen, jedoch ist diese Variante auch vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit abzulehnen. Eine Tiefgarage mit zwei Anbindungen, wie in Variante 5 dargestellt, ist aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten ebenfalls abzulehnen. Die doppelte Erschließung führt zu enormen Kostensteigerungen und gleichzeitig zu einer geringeren Ausnutzbarkeit. Der Nutzen dieser zusätzlichen Erschließung rechtfertigt die enormen zusätzlichen Kosten nicht, da eine Erschließung über nur eine Anbindung aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht grundsätzlich funktionsfähig und vertretbar ist.

Die **Variante 6** ist aus verkehrlicher Sicht grundsätzlich unbedenklich und empfehlenswert. Bei der Variante können ggf. Konflikte mit dem Busverkehr (Haltestelle Gabelung) eintreten. Aus städtebaulichen Gesichtspunkten ist die Erschließung über die Hochdahler Straße und die damit zusammenhängende Unterbrechung des geplanten Erdgeschosssockels wie in Variante 3 angeführt, nicht wünschenswert. Die Tiefgaragenorganisation mit zwei Einzelrampen führt zu einer moderaten Kostensteigerung und es geht eine Beeinträchtigung der Ausnutzbarkeit einher. Demnach ist die Variante 6 insgesamt nur bedingt zu empfehlen.

Aus städtebaulicher Sicht sind die Erschließungsvarianten mit alleiniger Anbindung an die Mit-

telstraße und alleiniger Anbindung die Hochdahler Straße zu versagen, da die mit der Planung verbundenen Ziele für das Plangebiet nicht im vollen Umfang umgesetzt werden können. Zum einen kann durch die Öffnung der Mittelstraße der Eingangsbereich der Fußgängerzone nicht adäquat ausgebildet werden, zum anderen kann durch eine Erschließung über die Hochdahler Straße das planerische Konzept nicht im vollen Umfang umgesetzt werden. Somit sind die Varianten 2, 3 und 5 zur Lösung der Problematik ungeeignet, die Variante 6 ist nur bedingt zu empfehlen.

Die Variante 4 wird am besten den Zielen der Planung und den Anforderungen einer funktionsfähigen, verkehrssicheren und wirtschaftlichen Erschließung gerecht.

### **Auswirkungen**

Durch eine alleinige Erschließung über die Mühlenstraße (Variante 4) geht eine moderate Erhöhung der Verkehrszahlen in den Straßen Am Rathaus und Mühlenstraße einher. Bereits im Jahr 2009 wurde im Rahmen der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 73A, 6. Änderung, eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Im Ergebnis der Untersuchung konnte festgestellt werden, dass sich durch die Umsetzung der Planung im westlichen Teil der Mühlenstraße (Bestandsbebauung) eine Erhöhung der Geräuschemissionen um rd. 2dB(A) einstellen wird. Im mittleren und östlichen Abschnitt der Mühlenstraße wird auf Grund der lärmabschirmenden neuen Bebauung eine Verbesserung der Lärmsituation erwartet. Zu diesem Zeitpunkt war eine Erschließung über die Mühlenstraße in eine Tiefgarage mit 150 Stellplätzen geplant, der Anlieferverkehr wurde ebenfalls über die Mühlenstraße berechnet.

Im Hinblick auf die Anregungen, die im Rahmen des Bauleitplanverfahrens insbesondere durch die Öffentlichkeit vorgebracht wurden, ist eine dezidierte Prüfung der Erschließungsvarianten sowie eine Optimierung der Tiefgaragenplanung vorgenommen worden. Somit ist nun die Tiefgarage mit nur noch max. 120 Stellplätzen, die in Gänze nicht öffentlich nutzbar ist, geplant. Ferner konnte über die Variantenprüfung festgestellt werden, dass die Erschließung über die Mühlenstraße in der Summe die meisten Vorteile und gleichzeitig keine erkennbaren Nachteile bringt. Darüber hinaus wird der gesamte Anlieferverkehr über die Mittelstraße abgewickelt. Somit kann bei einer Erschließung über die Mühlenstraße die Zunahme der Verkehre innerhalb der Mühlenstraße und die damit zusammenhängenden Lärmimmissionen so gering wie möglich gehalten werden.

Bei der Erschließungsvariante über die Mühlenstraße ist in der Verkehrsuntersuchung der real existierende Verkehr als Bestand zu Grunde gelegt worden. Für das Plangebiet „Reichshof-Areal“ besteht der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 73A aus dem Jahr 1983. Dieser setzt für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ein Kerngebiet, teilweise überlagert mit einer Fläche für den Gemeinbedarf (Kirche), fest. Die überbaubaren Grundstücksflächen sind über Baugrenzen bzw. Baulinien festgesetzt, die zulässige Zahl der Vollgeschosse liegt zwischen II und IV im Bereich rund um die St. Jacobuskirche und zwischen I und IV im Kreuzungsbereich Hochdahler Straße / Berliner Straße. Die GRZ (Grundflächenzahl) beträgt 1,0, die GFZ (Geschossflächenzahl) 2,2. Durch die Festsetzung des rechtskräftigen Bebauungsplanes, insbesondere unter Berücksichtigung von Art und Maß der baulichen Nutzung und der überbaubaren Grundstücksfläche, wird bereits heute eine Bebauung innerhalb des Plangebietes ermöglicht, die einen vergleichbaren baulichen Umfang wie die aktuelle Planung einnimmt. Im rechtskräftigen Bebauungsplan werden keine Einschränkungen für Stellplätze oder Tiefgaragen getroffen. Somit ist auch bereits nach heutigem Baurecht eine Tiefgarage innerhalb des Plangebietes zulässig. Hierbei kann es sich gleichfalls um eine private als auch öffentliche Tiefgarage handeln. Unter Berücksichtigung des bestehenden Baurechts ist derzeit eine Tiefgarage zulässig, die weitaus größer und intensiver (öffentliche TG) frequentiert wird, als die aktuelle Planung dies vorsieht. Demnach wird durch das aktuelle Baurecht eine höhere Frequentierung der Mühlenstraße vorbereitet, als dies die aktuelle

Planung beabsichtigt und ermöglicht.

Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 73A, 6. Änderung soll die Erschließung und Lage der Tiefgarage sowie die Größenordnung und die Organisation (private TG) der Tiefgarage erstmals verbindlich über die Festsetzungen sowie den Durchführungsvertrag geregelt werden. Im Rahmen der weiteren Planung wird die schalltechnische Untersuchung unter Berücksichtigung der reduzierten Verkehre angepasst. Hierbei ist zu erwarten, dass die Erhöhung der Lärmimmissionen im Bereich des westlichen Teils der Mühlenstraße sich geringer darstellen wird als in der Untersuchung im Jahr 2009 prognostiziert wurde.

**Somit kann über die Mühlenstraße eine an die Örtlichkeit angepasste und unter der Berücksichtigung der vorhandenen Nutzung verträgliche Verkehrserschließung erfolgen. Demnach wird zur Erschließung des Plangebietes die Variante 4, Erschließung über die Mühlenstraße / Straße Am Rathaus, empfohlen.**

Die Erschließungsvariante Nr. 6 mit einer kombinierten Erschließung über die Hochdahler Straße und die Mühlenstraße ist aus verkehrlicher Sicht möglich. Mit der Variante 6 sind jedoch Änderungen der Verkehrsführung im Bereich der Hochdahler Straße verbunden. Ferner können ggf. Konflikte mit dem Busverkehr (Haltestelle Gabelung) eintreten. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der benannten städtebaulichen Gesichtspunkte ist die Erschließungsvariante Nr. 6 mit einer Zufahrt der Tiefgarage über die Hochdahler Straße und eine Ausfahrt der Tiefgarage über die Mühlenstraße nur bedingt zu empfehlen.

Gez. H.Thiele

23.04.2010

Zusätzliche Erläuterungen zur Sitzungsvorlage WP 09-14 SV 61/028

**„Bebauungsplan Nr. 73A, 6.Änderung (VEP Nr. 13) für den Bereich Berliner Str./ Hochdahler Straße/ Mittelstraße (Reichshof); Erschließungskonzept“**

In der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 24.03.2010 wurde die o.g. Sitzungsvorlage beraten.

Der Ausschuss beschloss nach ausführlicher Diskussion, auch weil noch zusätzliche Informationen zu den Inhalten der SV von Anwohnern und dem Verkehrsgutachter vorgelegt wurden, den als Anlage beigefügten Antrag der Fraktion Bürgeraktion und beauftragte somit die Verwaltung mit der Durchführung einer öffentlichen Moderationsveranstaltung.

In dieser Veranstaltung sollte versucht werden, hinsichtlich der Erschließung des Projektes „Neuer Reichshof“ einen Kompromiss zwischen den Interessen der Anwohner auf der einen Seite und den Interessen der kath. Kirchengemeinde St.Jacobus und des Bauträgers Reichshof Hilden GmbH zu finden.

Unter reger Anteilnahme der Öffentlichkeit fand die Veranstaltung am 22.04.2010 im Kath. Jugendheim an der Mühlenstraße 10 statt. Auch Vertreter und Vertreterinnen aller im Rat der Stadt Hilden vertretenen Parteien waren anwesend.

Unter der Moderation von „Alt-Bürgermeister“ G. Scheib nahmen folgende Personen an der Diskussion teil:

Frau R. Jahrstorfer und Frau S. Lipken-Simon als Vertreterinnen der Anwohner ;  
Herr S. Czock (Verkehrsgutachter; Czock-Ingenieure Düsseldorf) ebenfalls für die Anwohner;  
Herr U. Hennes, Pfarrer, für die Kath. Kirchengemeinde St.Jacobus Hilden;  
Herr Dr. A. Bogatzki für den Bauträger Reichshof Hilden GmbH;  
Herr W. Drewnowski (Verkehrsgutachter; IGS-Neuss) für den Bauträger;  
Herr H. Thiele, Bürgermeister der Stadt Hilden.

Nach einer kurzen Einleitungsphase, in dem u.a. das Projekt „Neuer Reichshof“ und der Verfahrensstand des Bebauungsplan-Verfahrens sowie die „Konfliktlage“ seitens der Stadtverwaltung für die Anwesenden erläutert wurden, begann die eigentlich Diskussion der unmittelbar Beteiligten.

Diese Diskussion führte zunächst dazu, dass Einvernehmen darüber bestand, dass es sich bei der inkriminierten Tiefgarage unter dem Projekt (mit 120 Stellplätzen) tatsächlich um eine ausschließlich privat genutzte Tiefgarage handeln wird, die nur den unmittelbaren Nutzern des Projektes Neuer Reichshof zur Verfügung stehen wird (Bewohner der neuen Wohnungen, Kirchengemeinde, Beschäftigte der Ladenlokale). Eine öffentliche Nutzung durch die Allgemeinheit wird es nicht geben. Entsprechendes wird zwischen Stadt Hilden und Investor im Durchführungsvertrag zum VEP Nr. 13 geregelt.

Im weiteren Verlauf kristallisierten sich zwei mögliche Erschließungs-Lösungen heraus:

Die sog. „Zwei-Rampen-Lösung“ (mit einer ausschließlichen Zufahrt zur geplanten Tiefgarage von der Hochdahler Straße aus und einer ausschließlichen Ausfahrt über die Mühlenstraße) sowie die sog. „Drei-Rampen-Lösung“ (mit einer ausschließlichen Zufahrt von der Hochdahler Straße aus

sowie einer Ausfahrt zur Hochdahler Straße und einer Ausfahrt zur Mühlenstraße). Eine ausschließliche Erschließung des Plangebietes über die Mühlenstraße (als „Erschließungsvariante 4“ noch der Favorit im Beschlussvorschlag in der Sitzungsvorlage 61/028) wurde ebenfalls einvernehmlich in der Diskussion ausgeschlossen.

Im Ergebnis konnte man sich schließlich auf einen Kompromiss einigen, in Form der sog. „Zwei-Rampen-Lösung“. Diese Lösung nimmt Rücksicht auf die Interessen aller Parteien und auch der Stadt Hilden. Zu dieser Lösung gehört auch eine Umorganisation des Kurvenbereiches Mittelstraße/ Mühlenstraße hinsichtlich des dort häufig auftretenden Falschparker-Problems. Im bisherigen Beschlussvorschlag der Sitzungsvorlage 61/028 ist diese Erschließungsvariante als Erschließungsvariante 6 (Punkt B) enthalten gewesen.

Zur Vermeidung von Missverständnissen wird der Beschlussvorschlag insoweit geändert, als dass die Variante 4 ganz herausgenommen wird.

Dies geschieht trotz der gegenteiligen Stellungnahme des Landesbetriebes Straßen.NRW, die dieser Vorlage ebenfalls beigelegt ist. Innerhalb der sog. „Ortdurchfahrt“ sind die Anregungen des Landesbetriebes jedoch Gegenstand der städtebaulichen Abwägung, weshalb die Kompromiss-Variante 6 vorgeschlagen werden kann. Dementsprechend wurde der Beschlussvorschlag geändert.

Der nächste Verfahrensschritt im Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 73A, 6.Änderung (VEP Nr. 13) ist nun der Beschluss zur öffentlichen Auslegung, der dem Stadtentwicklungsausschuss aller Wahrscheinlichkeit in seiner Sitzung am 16.06.2010 und dem Rat der Stadt Hilden in dessen Sitzung am 07.07.2010 vorgelegt werden wird. Die Offenlage selbst würde sich dann unter Beachtung der Sommerferien anschließen.

Das Protokoll der Moderationsveranstaltung wird so schnell wie möglich, auf jeden Fall noch vor der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 05.05.2010 nachgereicht.

Gez. H. Thiele