Alternatives Verkehrskonzept zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 73A, 6. Änderung, in Hilden

Anwohner der Mühlenstraße
Ansprechpartnerin:
Frau Sabine Lipken-Simon
Mühlenstr. 7
40721 Hilden
s.lipken@gmx.de

Hilden, den 19.03.2010

1.0 Einleitung

In Hilden ist beabsichtigt, im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 73A, 6. Änderung, den Flächenbereich zwischen der Mühlenstraße und der Hochdahler Straße teilweise neu zu bebauen. Dabei ist vorgesehen, neben maximal rd. 80 Wohneinheiten auch Flächen für Büro- und Dienstleistungsbetriebe anzubieten. Für die zukünftigen Nutzergruppen sollen insgesamt 120 Stellplätze angeboten werden. Davon sollen insgesamt 117 Stellplätze in einer neuen Tiefgarage angelegt werden. Drei Stellplätze sind auf dem Platz vor der Kirche vorgesehen. Seit Februar 2010 liegt ein Verkehrsgutachten vom Ingenieurbüro IGS Stolz aus Neuss vor. Auftraggeber dieser Untersuchung ist die Reichshof GmbH in Gründung. Somit ist das Gutachten gar nicht von der Stadtverwaltung Hilden beauftragt worden, sondern vom Vorhabenträger. Damit ist die Unabhängigkeit des Gutachtens grundsätzlich in Frage zu stellen.

Die Verkehrszählung hierzu wurde am 02.04.2009 durchgeführt und liegt schon fast 10 Monate zurück. Erfahrungsgemäß werden solche Verkehrsuntersuchungen aufgrund der Größe des Untersuchungsbereiches innerhalb von 4 Wochen fertig gestellt. Es stellt sich schon die Frage, warum dieses Gutachten nicht schon bei der ersten Bürgeranhörung Ende April 2009 nicht vorlag. Hier drängt sich der Verdacht auf, dass man zuerst auf die Kritikpunkte der Anwohner gewartet hat, um das gezielt „passende“ Argument für und gegen bestimmte Varianten aufzustellen.

2.0 Kritik des Gutachten vom Ing. Büro IGS Stolz

Nach Durchsicht des Gutachtens und der Stellungnahme von der Stadtverwaltung ist uns eine Vielzahl von inhaltlichen und methodischen Fehlern aufgefallen, die den Verdacht nahelegen, dass das Gutachten eher ein „Gefälligkeitsgutachten“ darstellt. Nachfolgend werden die wesentlichen Kritikpunkte benannt:

1. **Tiefgaragennutzung**
   Die Nutzung der Tiefgarage für Kirchenbesucher an Sonn- und Feiertagen stellt quasi eine öffentliche Nutzung der Tiefgarage dar. Wer darf dann als Kirchenbesuchern dann reinfahren oder nicht? Wird einfach die Schranke offen gelassen? Im Gutachten ist gar nicht dargestellt, wie die Nutzung der Tiefgaragen dann an Werktagen überwacht

werden soll, wenn es am Sonntag einfach für jeden zugänglich ist.

2. **Parksuchverkehr**
   Das Gutachten geht mit keiner Silbe auf den Parksuchverkehr in der Mühlenstraße bzw. den von den Einzelhandelsnutzungen des geplanten Reichhofs erzeugten Parksuchverkehr ein. Zudem werden auch keine Maßnahmen vorgeschlagen, wie dieses unterbunden bzw. reduziert werden kann. Ein seriöses Gutachten würde hierzu zumindest Aussagen bzw. Lösungsansätze liefern.

3. **Gutachterliche Ablehnung der Variante 3 (Zu- und Abfahrt über die Hochdahler Straße)**
   Das Gutachterbüro IGS lehnt die Variante wegen der schlechten Qualitätsstufe des Linkseinbiegers aus der Tiefgarage auf die Hochdahler Straße in Richtung Berliner Straße ab. Für alle anderen Fahrbeziehungen treten laut Aussage des Gutachters keine Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses auf der Hochdahler Straße auf. **Rückstaus auf privaten Zufahrten bzw. privaten Grundstücken sind kein fachliches Argument gegen diese Variante. Dies wird von allen Verkehrsplanern - außer vom Büro IGS Stolz - auch so gesehen.**[1] Selbst dem Landesbetrieb Straßen NRW als Baulastträger der Landes-und Bundesstraße ist es gleichgültig, wie groß der Rückstau auf privaten Grundstücken ist. Die Hauptsache ist, dass die Verkehrsqualität auf seinen Straßen nicht beeinträchtigt wird. Ein maßgeblicher Frage wäre, ob durch diese Variante eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses auf der Hochdahler Straße durch die Tiefgaragenzufahrt auftreten würde, was aber im Gutachten verneint worden ist. Hier stellt sich ein starker Eindruck ein, dass es sich um ein „Gefälligkeitsgutachten“ im Sinne des Vorhabenträgers handelt.

4. **Gutachterliche Empfehlung zur Variante 4 (zu- und Abfahrt über die Mühlenstraße)**
   Laut Gutachten von IGS kann die Mühlenstraße als Wohnstraße mit bis zu 400 Kfz/h im Querschnitt in der

[1] Entsprechenden telefonischen Anfragen bei drei Ingenieurbüros für Verkehrsplanung.

Spitzenstunden belastet werden. Dies wird mit der RASt 06[2] begründet. Die geplante Spitzenstunde beträgt laut Gutachter 159 Kfz/h. Die Zählung von April 2009 benennt 129 Kfz/h. **Hier liegt eine eklatante Fehleinschätzung des Gutachters vor, die im Folgenden begründet wird. Der in der RASt 06 benannte Wert von bis zu 400 Kfz/h für Wohnstraßen ist nur möglich, wenn die Fahrbahn so dimensioniert ist, dass der Begegnungsfall Pkw/Pkw ermöglicht wird. In der Regel sind Wohnstraßen Tempo-30-Zonen.** Für den Straßentyp Wohnstraße bietet die RASt 06 unterschiedliche Standardtypen für den Straßenraum mit Querschnittsbreiten zwischen 9,00 m und 16.00 m an. Die Fahrbahnbreite liegt je nach Querschnittstyp zwischen 4,00 m und 6,00 m. Alle Musterquerschnitte sehen ein Trennungsprinzip mit beidseitigen separaten Gehwegen vor. Die Gehwegbreite beträgt in den Musterquerschnitten mindestens 2,50 m. Mit diesen Werten können auf jeden Fall 400 Kfz/h im Querschnitt abgewickelt werden. **Diese Voraussetzung erfüllt die Mühlenstraße als verkehrsberuhigte Straße in keiner Weise**.

Charakteristisch für die Mühlenstraßen sind:

- Weiche Separation des Straßenraumes. Es gibt keine klare Trennung zwischen Fahrgasse und Gehbereiche.
- Die Fahrbahnbreite auf der Mühlenstraße ab Hausnummer 7 bis Hausnummer 19 beträgt nur 3,50 m. Hier sind keine Begegnungen zwischen Pkw/Pkw möglich. Lkw beanspruchen die gesamte Fahrbahnbreite.
  Dieser Abschnitt hat eine Länge von ca. 90 m.
- Die Gehbereiche an den Straßenrändern sind weniger als 1,25 m breit und entsprechen nicht der notwendigen Gehwegbreite von mind. 2,10 m (laut RASt 06).
- Die Mühlenstraße ist ab der Tiefgaragenzufahrt zum Rathaus mit dem Zeichen 325 ausgeschildert. Demzufolge ist die maximal erlaubte Geschwindigkeit von 7 km/h zulässig.

[2] Richtlinien für die Anlagen für städtischen Straßen der FGSV von 2006

Somit stellt die Mühlenstraße eine Wohnstraße ohne Gehwege oder sogar einen Wohnweg dar. Gemäß EFA kommen Wohnstraßen ohne Gehwege nur bei Verkehrsbelastungen von unter 500 Kfz/Tag im Querschnitt in Betracht. Diese Straßen sind gemäß EFA (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen) entweder als „Verkehrsberuhigter Bereich“ (Zeichen 325 StVO) oder mit Zeichen 239 StVO als „Sonderweg Fußgänger“ mit Zusatzzeichen „Anliegerverkehr frei“ zu beschildern.

Der Gutachter IGS argumentiert, dass die geplante Verkehrsbelastung von 159 Kfz/h in der Spitzenstunde bei weitem die Grenzwerte von 400 Kfz/h im Querschnitt nicht erreichen wird. Hier fehlt der genaue Nachweis, und die Einschätzung des Gutachters wird im Folgenden widerlegt:

Maßgeblich für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Mühlenstraße ist die Länge der fehlenden Begegnung zwischen Pkw und Pkw. Diese beträgt auf der Mühlenstraße ca. 90 m. Bei einer angenommenen Geschwindigkeit von 10 km/h in verkehrsberuhigten Zonen (sie liegt nach Urteilen verschiedener deutscher Obergerichte zwischen 4 und 10 km/h) beträgt die Geschwindigkeit rund 3 m pro Sekunde. Bei 90 m Begegnungsverbot beträgt die Fahrzeit ca. 30 Sekunden für ein Fahrzeug, so dass erst dann das entgegenkommende Fahrzeug diesen Abschnitt befahren kann (2 Kfz pro Minute; 120 Kfz/h).

Bei einer Stunde ergibt sich eine maximale Belastung von ca. 120 Kfz/h im Querschnitt. Dieser Wert wird bereits durch die vom Gutachter IGS ermittelte erwartete Belastung von 159 Kfz/h deutlich überschritten. Selbst die Ergebnisse der Zählung vom 02.04.2009 mit ca. 126 Kfz/h in der Zeit von 16.30 - 17:30 Uhr zeigen auf, dass hier auch schon Werte im Bestand leicht überschritten werden.

Zusammenfassend kann festgehalten werden:

Die Mühlenstraße ist als verkehrsberuhigte Straße keine Wohnstraße mit separaten Gehwegen, sondern stellt eher eine Wohnstraße ohne Gehwege dar. Gemäß EFA kommen Wohnstraßen ohne Gehwege nur bei Verkehrsbelastungen von unter 500 Kfz/Tag im Querschnitt in Betracht. Diese Verkehrsbelastungen werden heute mit 1.240 Kfz/Tag im Querschnitt schon deutlich überschritten.

3.0 Alternatives Verkehrskonzept

Unser alternatives Verkehrskonzept stellt ein integriertes Gesamtkonzept für eine stadtverträgliche verkehrliche Erschließung des Reichshofes dar und setzt sich aus sechs Punkten zusammen:

1. **Umsetzung einer modifizierten Variante 6**
   Einfahrt aus allen Richtungen und Ausfahrt nur nach rechts auf der Hochdahler Straße sowie Ausfahrt auf der Mühlenstraße wegen der fehlenden Linksabbiegemöglichkeit auf der Hochdahler Straße. Damit würde nur 25% des zusätzlichen Gesamtverkehrs auf die Mühlenstraße gelangen.

2. **Eindeutige Regelung des Zugangs zur Tiefgarage.** Die Tiefgarage soll ausschließlich für die Bewohner und Beschäftigten des Reichshofes genutzt werden. **Eine öffentliche Nutzung sollte grundsätzlich unterbunden werden. Kirchenbesucher an Sonntagen und Feiertagen können ja die Tiefgarage am Rathaus nutzen.** Der Fußweg hierzu ist mit 250 m zumutbar. Den Luxus einer kostenlosen Tiefgarage für alle Kirchenbesucher hat ja schließlich auch die evangelische Kirche auf dem alten Markt nicht.

3. **Reduzierung des Parksuchverkehrs auf der Mühlenstraße durch Errichtung von Kurzeitzeitstellplätzen auf der Hochdahler Straße.** Um den Parksuchverkehr auf der Mühlenstraße unterbinden zu können, sollten auf jeden Fall auf der Hochdahler Straße straßenbegleitende Kurzzeitparkplätze angelegt werden. Hierzu wird es erforderlich sein, die Gebäudeflucht um ca. 2 m nach hinten zu verrücken, so dass Parkstreifen (2 m Breite) und Gehweg (mind. 2,50 m Breite) angelegt werden kann. Insgesamt können bis zu 6 Stellplätze angelegt werden. Diese sind immens wichtig, da die Kunden im Reichshof (Erdgeschoss) keine nahen Parkmöglichkeiten haben (Die nächsten Stellplätze sind ca. 250 bis 300 m entfernt). Falls diese Parkplätze nicht geschaffen werden, ist mit einer Verdopplung des jetzigen Parksuchverkehr auf der Mühlenstraße zu rechnen, auch wenn keine öffentlichen Stellplätze mehr auf der Mühlenstraße angeboten werden sollen. Es wird jeder versuchen, immer wieder so nah an den Geschäfte wie möglich zu parken. Bestes Beispiel ist immer der Einmündungsbereich Mühlenstraße/Am Rathaus, wo jeder kurz hält bzw. parkt um zu den Banken, Apotheke,

Bäcker, Copyshop und anderen nahen Geschäfte gehen zu können.

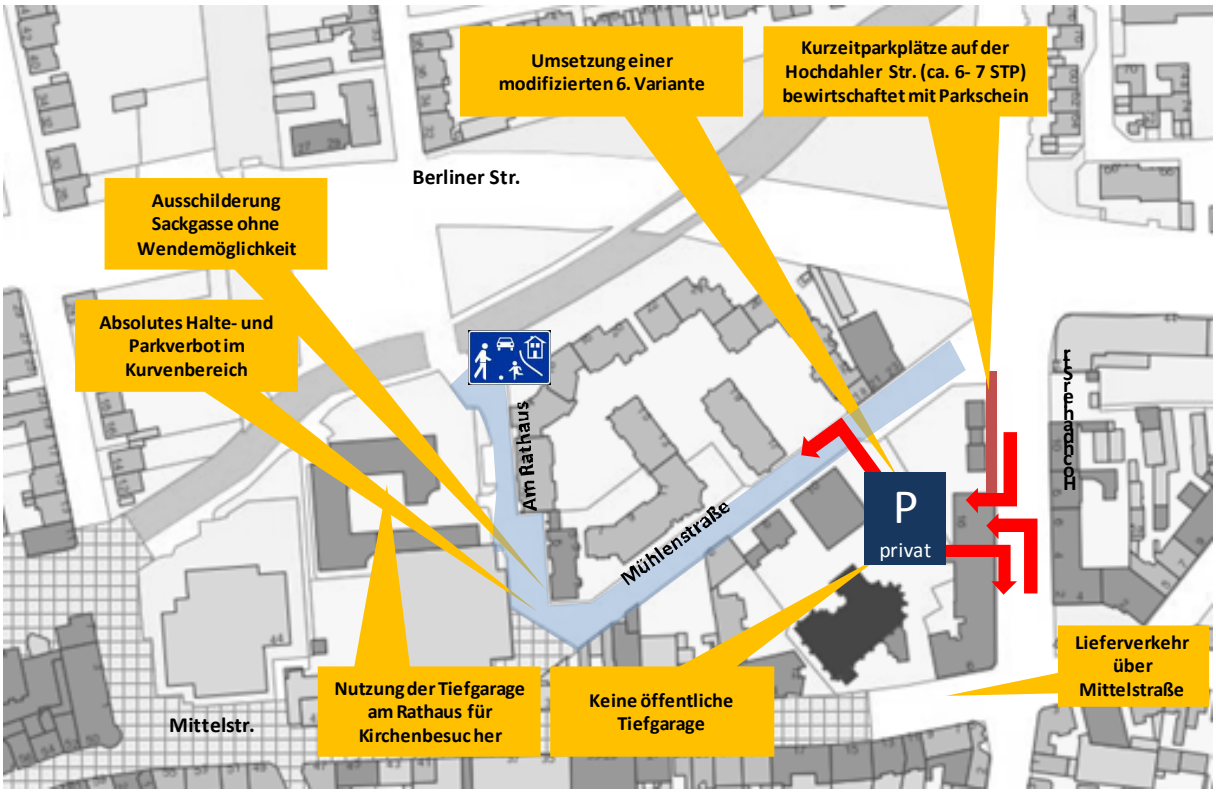

Abb. 1 (Alternatives Verkehrskonzept für eine stadtverträgliche verkehrliche Erschließung des Reichshofes)

5. **Zufahrt des Lieferverkehrs über die Mittelstraße analog zu den Zeiten auf der Mittelstraße für den Lieferverkehr.** Da laut Konzept der Stadt Hilden die Wendemöglichkeit auf der Mühlenstraße ersatzlos gestrichen wird, soll durch eine eindeutige Beschilderung im Bereich der Straße „Am Rathaus“ auf die fehlende Wendemöglichkeit hingewiesen werden.

6. **Die Mühlenstraße stellt eine wichtige Verbindung für Fußgänger und Radfahrer aus den östlichen Stadtquartieren in die Innenstadt dar. Zudem spielen Kinder in den angrenzenden Wegeflächen.** Daher sollte auf jeden Fall der Charakter einer verkehrsberuhigten Straße erhalten bleiben. Mit 1.240 Kfz/ am Tag laut Verkehrszählung vom April 2009 stellt dies schon eine Überschreitung der stadtverträglichen Belastbarkeit dar. **Daher ist zu prüfen, ob das Halten der Fahrzeuge im Eckbereich der Mühlenstraße/Am Rathaus**

durch ein grundsätzliches Parkverbot unterbunden werden kann. Dies kommt auch der Sicherheit der wohnenden Kinder und Senioren zu Gute, da immer wieder Fahrzeuge zurücksetzen müssen.

4.0 Fehlende Einbindung eines Verkehrskonzeptes in das Investorenauswahlverfahren

In der Ratsvorlage hat die Stadtverwaltung zu den Varianten 3 und 6 das Argument gebracht, dass die Tiefgaragenzufahrt auf der Hochdahler Straße zu einer Unterbrechung der Gebäudefassade führen würde. Dies wäre nicht im Sinne des erfolgreichen und beschlossenen Wettbewerbsbeitrags aus dem Investorenauswahlverfahren. Zudem würde gemäß Wettbewerbsbeitrag ein durchgängiger Sockel im Erdgeschoss als wesentlicher Entwurfsansatz in Frage gestellt werden. **Das von der Stadtverwaltung vorgebrachte Argument kann man als ein unzulässiges Abwägungsgebot für die Bauleitplanung auffassen. Es kann doch nicht sein, das gestalterische und wettbewerbliche Gründe maßgeblicher sind als eine verträgliche Lösung der Erschließung des Reichshofes.** Wären die o.g. Aspekte des alternativen Verkehrskonzeptes schon vornerein bei dem Investorenwettbewerb als verkehrliche Rahmenbedingungen aufgenommen, wäre mit Sicherheit auch eine gestalterisch gleichwertig gute Lösung entstanden, **nur hätte man sich viel Zeit und Ärger im Rahmen der Bauleitplanung von Anfang an sparen können.**

Hilden, den 19.03.2010

Bewohner der Mühlenstraße

Fotodokumentation
Mühlenstraße/Am Rathaus im März 2010

Fahrbahnbreite lässt Begegnungsfall Pkw/Pkw nicht zu.

Schwellen haben eine Breite von 3,50 m!

Nutzbare Gehwegbreite liegt unter 1,25 m. Laut RASt 06 müssen es 2,5 m bzw. 1,80 m sein!

Hier ist die nutzbare Breite des Gehbereiches noch unter 0,80 m! Wege sind nicht barrierererefrei!

Haltebereich führt zur Verengung des Fahrbahnbereiches

Pkw müssen sogar zurücksetzen und behindern den querenden Fußgängerverkehr in Richtung Mittelstraße!

Parkenden bzw. wartende Autos im Gehbereich

Abschnitt ohne Begegnungsmöglichkeit Pkw/Pkw beträgt ca. 95 m auf der Mühlenstraße

Weiterer Abschnitt ohne Begegnungsmöglichkeit Pkw/Pkw beträgt ca. 35 m im Eckbereich Mühlenstraße/Am Rathaus