



# Stadt Hilden

## Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes

in Hilden

**ENTWURFSPLANUNG**

**ERLÄUTERUNGSBERICHT**

Februar 2009

Gestaltungsplanung:

**Christof Gemeiner Architekten BDA**  
Generalplanungsgesellschaft mbH

Bahnhofsallee 9·  
Tel: 02103/3339-0  
Fax: 02103/3339-11

40721 Hilden  
email: mail@gemeiner-architekten.de  
Internet: www.gemeiner-architekten.de

Straßenbau- und Verkehrsplanung:



**Ingenieurbüro  
Achten u. Jansen GmbH**

Charlottenburger Allee 11  
Tel: 0241/96870-0  
Fax: 0241/96870-60

52068 Aachen  
email: info@achten-jansende  
Internet: www.achten-jansen.de

---

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>VERANLASSUNG UND AUFGABENSTELLUNG.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>VERKEHRLICHE UND STRASSENBAUTECHNISCHE NEUGESTALTUNG.....</b>	<b>3</b>
2.1	AUSGANGSSITUATION.....	3
2.2	STADTRÄUMLICHE UMGESTALTUNG.....	4
2.3	VERKEHRLICHE UND STRASSENBAUTECHNISCHE UMGESTALTUNG.....	5
<b>3</b>	<b>LANDSCHAFTSARCHITEKTONISCHE GESTALTUNG .....</b>	<b>11</b>

## **1 VERANLASSUNG UND AUFGABENSTELLUNG**

Die Revitalisierung des Bahnhofsgebäudes und der Gleisunterführung ist weitgehend abgeschlossen. Nun soll mit der Umgestaltung und Sanierung des Vorplatzes, sowie der angrenzenden Straßen und Gehwege, der Stadteingang Bahnhof - seiner Bedeutung angemessen - wieder hergestellt werden.

In diesem Zusammenhang wird der zentrale Vorplatz zu einem vollwertigen Quartiersplatz mit urbanem Charakter entwickelt.

Das Architekturbüro Gemeiner, Hilden und das Ingenieurbüro Achten u. Jansen GmbH, Aachen wurden im August 2008 mit der Erstellung einer Planung zur Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes beauftragt.

## **2 VERKEHRSLICHE UND STRASSENBAUTECHNISCHE NEUGESTALTUNG**

### **2.1 AUSGANGSSITUATION**

Die Bahnhofsallee verbindet die Bundesstraße 228, eine wichtige Ost-West-Verbindung zwischen Düsseldorf-Benrath und Hilden, mit dem (alten) Bahnhof der Stadt Hilden sowie zu früheren Zeiten ebenso dem Güterbahnhof. Letzterer wird zu einem Kleingewerbepark neu erschlossen. Die bereits begonnenen Arbeiten hierfür werden voraussichtlich im Mai 2009 abgeschlossen sein. Die Bahnhofsallee spaltet sich vor dem Bahnhofsgebäude auf. Historisch entstanden ist der Bahnhofsvorplatz, der aus einer Ringfahrbahn, ähnlich einem modifizierten Kreisverkehrsplatz und der ovalen parkgleichen Grüninsel besteht.

Im Unterschied zu einem Kreisverkehrsplatz werden hier jedoch die entfernteren Straßenabschnitte (im Norden und Osten des Platzes) im Gegenverkehr und nur die reine Bahnhofsvorfahrt im Einbahnverkehr befahren.

Eine kombinierte Wohn- und Nutzbebauung bildet auf der dem Bahnhofsgebäude gegenüber liegenden Seite des Platzes den städtebaulichen Widerpart und gibt dem Platz einen räumlichen Halt. Neben Mehrfamilienhäusern gibt es hier Gewerbenutzungen durch ein Hotel, einen Restaurantbetrieb und drei weitere Ladenlokale.

Im städtischen Verkehrsnetz stellt der Bahnhofsvorplatz einen wichtigen ÖPNV-Rendezvouspunkt zum Umstieg von Bus auf Bahn und umgekehrt dar. Er wird heute von den Bus-Linien O3 und 784 der Verkehrsgesellschaft Rheinbahn befahren, die von der Poststraße aus kommend entweder links ab die im Bestand vorhandene Haltestelle in der Grünfläche ansteuern, oder eine Schleife über die Bahnhofsvorfahrt zu den dortigen Haltestellen am Bahnhof fahren. In der Gegenrichtung bewegen sich die Busse direkt von der Bahnhofsallee zu der Haltestelle vor der Häuserzeile Nr. 22 – 24, um von dort aus in die Poststraße abzubiegen.

Die Verkehrsflächen für den rollenden Verkehr zeichnen sich durch eine Großzügigkeit aus, welche sich heute wegen des Schwerverkehrs vom und zum Schrottplatzbetrieb auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände rechtfertigt. Zukünftig wird der vornehmlich durch den Altmetallhandel bedingte Schwerverkehr über die Ellerstraße abgewickelt, wodurch dem Bahnhofsvorplatz eine Entlastung widerfahren wird.

Für den Fußgänger wechseln sich sehr voluminöse Bereiche wie der Park und die Großfläche vor den Häusern (Bahnhofsallee) Nr. 22 bzw. 24 mit sehr beengten Verhältnissen wie entlang der Häuserzeile (Schillerstraße) Nr. 2 – 4 (vor dem Hotel) ab.

Das Parkplatzangebot reicht von ca. 14 Senkrechtparkständen unmittelbar in der Bahnhofsvorfahrt über 11 Senkrechtparkern vor den Häusern Nr. 2 und 4 sowie ca. 6 Längsparkständen auf der gegenüber liegenden Straßenseite (entlang der Grünfläche) bis zu 6 weiteren Längsparkmöglichkeiten am Straßenrand (Nähe Biergarten). Darüber hinaus ist heute eine widerrechtliche Fehlbelegung durch in den beiden Busbuchten parkende KFZ zu beobachten.

## **2.2 STADTRÄUMLICHE UMGESTALTUNG**

Der Umfang der Planung zur Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes beinhaltet die Ringfahrbahn, die parkähnliche Grüninsel und die angrenzenden Gehwege, inkl. des platzähnlichen Bereiches vor der Ladenzeile (Häuser 22 und 24).

Die Grenze der Ausbaustufe 1 bildet das Haus Bahnhofsallee 16. Eine Ausweitung der geplanten Umbaumaßnahme bis hin zum Haus Bahnhofsallee 12 ist aus planerischer und bautechnischer Sicht zu empfehlen. Neben bereits Schaden verursachenden, zu kleinen Baumbeeten, ist der Straßenzustand sehr schlecht, versehen mit großflächigen Netzzissen und Ausbrüchen. Die voraussichtlichen Kosten hierfür sind in der Kostenschätzung als „optionale Ausbaustufe Nr. 2“ (2. BA) ausgewiesen.

Der zwischen den beiden beteiligten Büros gemeinsam entwickelte Entwurf geht von folgenden Gestaltungsideen aus:

- Die Vergrößerung und symmetrische Gestaltung der Grünfläche,
- die Verbesserung der Qualität der Baumstandorte in der Grüninsel sowie in den Gehwegbereichen und dadurch Verringerung der Gefahr von Schäden an den Bordanlagen durch hoch drückende Wurzeln,
- die Einrichtung einer so genannten „Kleinen Esplanade“ als großzügige Fußgänger-Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhofsgebäude mit entsprechender Aufsplittung im Einmündungsbereich zur verkehrssicheren Lenkung der Fußgängerströme,
- die Verringerung der Fahrbahnflächen auf das notwendige Maß,
- die Verbesserung des Fußgängerkomforts durch die Bereithaltung ausreichend breiter Gehwegbereiche (z.B. vor der Häuserzeile Nr. 2-4),
- die Einrichtung eines so genannten Kulturpfades als ein durch den alten Baumbestand geschwungen geführter Spazierweg, der die „Meilensteine“ (Erinnerungstafeln mit historisch für die Entwicklung der Stadt Hilden wichtigen Daten) miteinander verbindet,
- die funktionsgerechte Ausbildung des ÖPNV-Rendezvouspunktes mit allen Erforderlichkeiten für einen verkehrssicheren und komfortablen Betrieb sowie nicht zuletzt
- die harmonische Einbindung der benachbarten Ausbauplanung im Rahmen der Erschließung des Güterbahnhofgeländes zu einem Kleingewerbepark.

## 2.3 VERKEHRLICHE UND STRASSENBAUTECHNISCHE UMGESTALTUNG

### Bezeichnungen

Zur einfacheren und eindeutigen Ansprache der unterschiedlichen Straßenflächen im Zuge der Planung und bei der späteren Bauausführung wurden die Verkehrsanlagen abschnittsweise bezeichnet in

- Abschnitt A (Bahnhofsallee bis zur Gabelung der Straße),
- Abschnitt B (von der Gabelung bis zur Poststraße),
- Abschnitt C (von der Poststraße bis zur Schillerstraße),
- Abschnitt D (von der Schillerstraße bis zum Bahnhofsgebäude) und
- Abschnitt E (vom Bahnhofsgebäude bis zur Gabelung).

### Straßenraum

Bei der Vergrößerung der Grünfläche (um ca. 200 m<sup>2</sup>) und der einher gehenden Reduktion der Fahrbahnbreiten wurden die Schleppkurven für die in unterschiedlichen Richtungen verkehrenden Gelenkbusse zugrunde gelegt.

Bei der Bemessung wurde darauf geachtet, dass die zukünftig zur Verfügung gestellte Fahrbahnfläche ausreichend, aber nicht mehr zu üppig ist. Ebenso ist der Begegnungsverkehr zwischen Großfahrzeugen nach wie vor sicher gewährleistet.

### Bäume, Grünfläche

Für die Bäume (Platanen, Linden und eine Kastanie) am Rand des Parks konnten die Randabstände meist deutlich vergrößert werden, was einerseits die Lebensbedingungen der Bäume verbessert und andererseits die Gefahr von Schäden an den Bordanlagen durch Hochdrücken der Wurzeln verringert.

Trotz dieser Bemühungen lässt es sich nicht vermeiden, dass eine Holländische Linde, welche im Vergleich zu den mächtigen Platanen noch nicht so weit entwickelt ist, entwurfsbedingt gefällt werden muss. Die ohnehin bereits im Bestand sehr nah am Straßenrand stehende Linde am Eingang der Bahnhofsvorfahrt (Abschnitt D) kann wegen der zwingend zur Verfügung zu stellenden Geometriebreite aufgrund der Schleppkurve des (zukünftig dort entlang fahrenden) Gelenkbusse nicht erhalten werden. Ersatzpflanzungen von insgesamt 3 Bäumen sind in der Nebenanlage im Abschnitt C (vor dem Hotel) und im Entreébereich zum Kleingewerbepark geplant.

Der noch recht junge Baum vor dem Haus Nr. 4 soll im Rahmen der Maßnahme in die Mitte des dortigen neugestalteten Baumbetts umgepflanzt werden.

Insgesamt verbessert sich allerdings, durch die Platzvergrößerung und Neupflanzung von Bäumen entlang der Stellplatzanlagen, die Grünbilanz.

### Details im Abschnitt A

In diesem Abschnitt der Bahnhofsallee bleiben die Straßenränder an gleicher Stelle. Eine Vergrößerung der Baumbete ist (in der Ausbaustufe 1) nicht vorgesehen. Ausnahme: Der neu geformte Ausrundungsradius am Ausgang der Bahnhofsvorfahrt (Abschnitt E, südliche Straßenseite) ermöglicht eine Vergrößerung des Randabstands für die recht große Winterlinde dort.

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der vorhandenen Einfahrt von Haus Nr. 16 und jener zukünftigen des im Bau befindlichen Ärztehauses sollen die Baumbete der nordöstlichen Straßenseite mit Wurzelbrücken ausgestattet und damit überfahrbar werden.

Es soll darauf hingewiesen werden, dass bei Realisierung des Hochbauprojektes (mit Tiefgarage) auf der südwestlichen Straßenseite in der aktuell vorliegenden Form wegen der geplanten Parkdeck-Ausfahrt eventuell eine Winterlinde gefällt werden muss.

#### Details im Abschnitt B

Dieses Segment zeichnet sich – im 2. Bauabschnitt – durch den Umbau der Busbucht-Haltestelle zu einer Buskap-Haltestelle aus. Die Fachingenieure der Verkehrsgesellschaft Rheinbahn haben hierfür bereits ihre Zustimmung erteilt. Zur Erleichterung des Einstiegs in die Busse sind hier Buskap-Sonderbordsteine mit einer Auftrittshöhe von 18 cm geplant.

Darüber hinaus werden hier 4 Längsparkstände eingerichtet. Der Anreiz zum widerrechtlichen Beparken der im Bestand vorhanden Busbucht wird dadurch verringert.

Da der Fahrbahnrand ohnehin einen neuen Verlauf bekommt, werden die unmittelbar angrenzenden Gehwegbereiche mit erneuert. Auch die viel zu kleinen Baumbeete am östlichen Straßenrand werden etwas vergrößert.

Die bisherige Bushaltestelle auf der westlichen Straßenseite (innerhalb der Parkanlage) kann in Abstimmung mit der Rheinbahn entfallen. Die hier derzeit notwendigen Gehwege können komplett entsiegelt werden und der Grünfläche zufallen.

Eine Möglichkeit für den Fußgänger vom Straßenrand auf den gegenüber liegenden Kulturpfad zu wechseln wird baulich vorgehalten, jedoch nicht zusätzlich durch einen markierten Überweg ausgewiesen.

#### Einmündungsbereich Poststraße

Den Einmündungsbereich Poststraße werden zukünftig 3 Fußgängerüberwege kennzeichnen, die sich einerseits in das symmetrische Gesamtbild einpassen und andererseits das gesicherte Überschreiten der Fahrbahnen in den natürlichen Laufrichtungen ermöglichen. Damit der Fußgängerstrom automatisch auf die Überwege hin geleitet werden, teilt sich die 6,00 m breite Esplanade in zwei 3,00 m breite Wege in Richtung der beiden Straßenseiten der Poststraße. Ein gefahrvolles mittleres Überqueren soll zusätzlich durch die Errichtung einer zylindrischen Sitzmöglichkeit („Sitzkubus“) im V-förmigen Teilungsbereich der Esplanade sowie ein vorgelagertes Blumen- bzw. Bodendeckerbeet (halbwegs) unterbunden werden.

Die Fußgängerüberwege und die Straßeneinmündung (Fahrbahn) sollen aus bautechnischen Gründen erst im 2. Bauabschnitt ausgebaut werden.

### Details im Abschnitt C

In diesem Bereich legen die Planer Wert auf die erreichte Parallelität der Straßenräume im Verhältnis zur Wohnbebauung, die hier im Bestand vorherrschenden Lichtschächte engen den ohnehin schmalen Gehweg zusätzlich ein. Diesem Missstand wurde durch die Verbreiterung des Gehwegs auf im Durchschnitt 3,50 m (Minimal 3,00 m) in der Planung Rechnung getragen. Somit erhält auch das dortige Hotel eine akzeptable Entreézone.

Die unnötig langen Senkrechtparkstände wurden auf ausreichende 5,00 m eingekürzt und sollen ein Quergefälle zum künftigen Straßenrand erhalten (Bestand: Gefälle zum Gehweg). Die markierte Sperrfläche kann für die Einrichtung zusätzlicher Parkstände beansprucht werden. Trotz Einrichtung eines Baumbettes und Vergrößerung eines anderen konnte die Gesamtanzahl von 11 Parkständen beibehalten werden. Allerdings fallen die auf der gegenüber liegenden Straßenseite derzeit markierten ca. 5-6 Längsparkstände wegen der Harmonisierung der Parkanlage weg. Als Ersatz dafür werden im Zufahrtsbereich zum Gewerbegebiet Güterbahnhof neue Stellplätze errichtet.

Alle Teilmaßnahmen dieses Abschnitts werden – mit Ausnahme der Setzung der Bordsteine des neuen Straßenrands zur Grünfläche hin – erst im 2. Bauabschnitt durchgeführt.

### Einmündungsbereich Schillerstraße

Um den untergeordneten Charakter der Schillerstraße und der Zufahrt zum Güterbahnhofsgelände optisch zu unterstreichen und die Hauptfahrtrichtung von Abschnitt C nach D zu betonen, wird der Kurvenverlauf durch eine durchlaufende Basamentsteinreihe hervor gehoben, die sich mit etwas Abstand an die Schleppkurve des Gelenkbusses anlehnt. Die unterschiedliche Verkehrsbedeutung wird dem Verkehrsteilnehmer zusätzlich durch den Wechsel auf eine Betonsteinpflaster-Oberfläche signalisiert.

Die Einfahrt zum künftigen Kleingewerbepark wird so abgekröpft, dass sich nach dem Ausbau – statt wie derzeit über die Bahnhofsvorfahrt (Einbahnstraße) – wieder eine bevorzugte Fahrtrichtung vom Güterbahnhofsgelände über die Bahnhofsallee (Abschnitt C) „nahe gelegt“ wird. Zur Unterstützung dieser verkehrslenkenden Maßnahme sollte das derzeit exakt in der Blickrichtung montierte Verkehrszeichen Nr. 220-20 „Einbahnstraße rechtsweisend“ entfernt werden, da dieses eine vorgeschriebene Fahrtrichtung (über die Bahnhofsvorfahrt) impliziert, die an dieser Stelle nicht existiert und die verkehrsplanerisch auch nicht gewollt ist!

Der Einmündungsbereich Schillerstraße wird wegen der räumlichen Verknüpfung mit der benachbarten Erschließungsmaßnahme im 1. Bauabschnitt ausgebaut; teilweise im Kostenrahmen der Letztgenannten.

### Details im Abschnitt D

Auch hier wurde ein beträchtlicher Streifen der Fahrbahnfläche der Grünanlage zugesprochen. Der Einbahnstraße verbleibt eine ausreichende Restbreite von minimal 4,50 m. Bedingt durch die Schleppkurve des Gelenkbusses muss die Holländische Linde bedauerlicher Weise gefällt werden.

### Bahnhofsvorfahrt (Abschnitt D und E)

Die derzeit vorhandenen Senkrechtparkstände (insgesamt 14 Stück) entfallen zugunsten einer anthrazit gepflasterten Längsparkstandreihe, die Anhaltmöglichkeit für Taxis, Kurzzeitparkern im Sinne von „Kiss&Ride“ bietet und einen Behinderten-Parkstand vorhält.

Der Bereich wird geprägt durch die maßgebende Esplanade, die ebenerdig auf Gehweghöhe über die Straße geführt wird. Diese Vorgabe bedingt jedoch die Einrichtung von Rampen in der Fahrbahn, um die Auftrittshöhe von 16 bzw. 18 cm (Buskapsteine) auf 0 cm zu reduzieren. Wegen des langen Radstandes der Busse muss eine Mindestlänge dieser Rampen eingehalten werden, damit ein Aufsetzen der Karosserie vermieden wird. Gleichzeitig darf die Rampe nicht zu lang sein, da rechtzeitig die erforderliche Auftrittshöhe von 18 cm in Höhe der 3. Bustür erzielt werden muss!

Neben einer Fahrgasse von 5,50 m schließt sich ein 3,00 m breiter Streifen an, der im vorderen Abschnitt – in Abstimmung mit der Rheinbahn – einen Verfügungsraum für einen 3. Gelenkbus bereit hält und im weiteren Verlauf die Bereitstellung der notwendigen Verziehungslänge zum Anfahren des Busses sowie die eigentliche Bushaltestelle darstellt.

Die Fahrbahn der Bahnhofsvorfahrt wird in Asphaltbauweise ausgebaut, Ausnahme bildet die Kleine Esplanade, die in allerdings verstärkter, weil überfahrbarer Pflasterbauweise ausgeführt werden soll.

Die Nebenanlagen der Bahnhofsvorfahrt sollen mit einem (noch näher zu spezifizierenden) dynamischen Fahrgastinformationssystem ausgestattet werden.

### Details im Abschnitt E

Wie auch im Bestand soll hier eine zweite Bushaltestelle auf separatem Fahrstreifen eingerichtet werden. Der unansehnliche Fahrgastunterstand wird durch einen neuen Unterstand ersetzt (Ausbildung nur als Dach, ca. 4 x 6 bis 4 x 8 m groß) und die Busfahrer-Toilette an dieser Stelle ersatzlos entfernt (Ersatz hierfür im Bahnhofskomplex).

### Bauweise

Das Ergebnis des in Auftrag gegebenen Baugrundgutachtens wies eine ungenügende Tragfähigkeit des Unterbaus (Minderdicke des frostsicheren Aufbaus) sowie partielle Kontaminierung mit PAK (Ursprung aus Steinkohlen-

teerspezialpech) aus. Aus diesen Gründen ist eine Wiederverwendung des Unterbaus nicht möglich. Der Ausbau ist als grundhafte Erneuerung durchzuführen.

Bei Ansatz der (geschätzten) Verkehrsmenge für das betrachtete Straßennetz ergibt sich mithilfe der Ermittlung der bemessungsrelevanten Beanspruchung B gemäß den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 2001)“ eine Empfehlung zur Bauklasse IV. Wegen der bekannten Busverkehrsbelastung von ca. 180 Busse/d (Grenzwert: 150 Busse/d) wird die Erhöhung auf die nächst höhere Bauklasse empfohlen. Zusätzliche Torsionsbeanspruchungen bei den Radienfahrten im vorliegenden Netz rechtfertigen diese Erhöhung zusätzlich, so dass der Empfehlung zum Ausbau in Bauklasse III gemäß RStO 2001 dringend gefolgt wird. Der erhöhten Schwerverkehrsbelastung wird ausbautechnisch durch die Verwendung einer Splittmastixasphaltdeckschicht begegnet.

Als Dicke des frostsicheren Aufbaus empfiehlt die gleiche Richtlinie bei einer Forstempfindlichkeitsklasse des Bodens von F3 eine Ausgangsgröße für die Bauklasse III von 60 cm. Diese wird infolge der ungünstigen Schattenlage der Straßen durch den hohen, alten Baumbestand um 5 cm erhöht auf 65 cm.

Gewählt wird der nachfolgende Fahrbahnaufbau:

**Aufbau Fahrbahn:** *gemäß RStO 01, BKL III, Tafel 1)*

Splittmastixasphaltdeckschicht	3,5 cm
Asphaltbinderschicht	4,5 cm
Asphalttragschicht	10,0 cm
Schottertragschicht	20,0 cm
Frostschuttschicht	<u>27,0 cm</u>
Dicke des frostsicheren Aufbaus	65,0 cm

Der Deckenaufbau für den Geh- bzw. den kombinierten Rad-/Gehweg wird in gemäß RStO 2001 gewählt zu:

**Aufbau Gehwege:** *(gemäß RStO 2001)*

Betonsteinpflaster 10/20 cm	8,0 cm
Brechsand-/Splitt-Gemisch 0/5 mm	3,0 cm
Frostschuttschicht (RCL I)	<u>19,0 cm</u>
Dicke des frostsicheren Aufbaus	30,0 cm

Zur Begegnung der hohen dynamischen Schubbelastungen wird die Busbucht vor dem Bahnhof mit einem so genannten halbstarren Belag ausgestattet. Gleiches gilt für die Buskaphaltestelle im Rahmen des 2. Bauabschnitts (Planbereich B).

Es ist ein folgender Gesamtaufbau vorgesehen:

**Aufbau Busbucht/Buskap:** *(Sonderbauweise halbstarrer Belag, entspr. BKL II)*

Asphalttraggerüst 8/11 mm	6,0 cm
Asphaltbinderschicht AC 16 mm	8,0 cm
Asphalttragschicht AC 32 mm	10,0 cm
Schottertragschicht 0/45 mm	<u>41,0 cm</u>
Dicke des frostsicheren Aufbaus	65,0 cm

### 3 LANDSCHAFTSARCHITEKTONISCHE GESTALTUNG

Die entwickelten Gestaltungselemente bzw. Strategien zum Bahnhofsvorplatz werden nachfolgend aus landschaftsarchitektonischer Sicht erläutert:

#### Der große Quartiersplatz

Der Platz ist im Prinzip die einzige Grünfläche im Viertel, und sollte daher vergrößert werden, um bereits dadurch die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Durch die Optimierung der Verkehrsführung konnte der Grünanteil um ca. 200 auf über 2.220 qm erweitert werden. Die Stellplätze auf der Nordseite des Platzes entfallen. Dies wurde möglich, da durch die neuen Parkplätze im Bereich Güterbahnhof mehr Stellplätze als zuvor geschaffen werden.

Auf der Rasenfläche sind planerisch zwei Positionen für Skulpturen vorgesehen, wobei der südöstliche Standort als der attraktivere erscheint.

#### Die kleine Esplanade

Historisch betrachtet gab es immer schon eine großzügige Straßenführung in Nord-Süd Richtung von der Poststraße (ehemals Bahnhofsstraße) in Richtung Bahnhof. Diese unmittelbare Verbindung zwischen Stadt und Bahnhof wird auf dem Vorplatz als großzügige Fußwegeverbindung neu angelegt.

Da diese Achse Priorität gegenüber dem Straßenverkehr besitzt, wird die Esplanade auf gleicher Höhe wie der Gehweg über die querende Straße vor dem Bahnhofsgebäude geführt und leitet den Passanten unmittelbar zum Haupteingang.

In Richtung Poststraße spaltet sich die Esplanade auf, um die Fußgänger sicher zu den Straßenübergängen zu leiten. Betont wird diese Verkehrstrennung durch den zylindrischen Sitzkubus aus Corten-Stahl. Zum Verweilen auf dem Platz dienen die sechs vorgesehenen Sitzbänke auf der Esplanade.

Gestalterisch wird die Esplanade mit großformatigen Betonsteinen belegt, die in bestimmten Abständen durch quer verlaufende, bündig eingelassene Stahlbänder in Segmente unterteilt wird und die lang gezogene Fläche rhythmisiert. So wird eine Analogie zur Konzeption der Bahnhofshalle hergestellt, die ebenfalls nach diesem Prinzip gestaltet ist. Diese Sequenzen stehen bildhaft für die Dimension Zeit. Der Besucher durchschreitet imaginär die unterschiedlichen zeitlichen Epochen.

### **Der (Kultur-)Pfad**

Beobachtet man die Fußgängerströme entlang der Bahnhofsallee, so bewegen sich diese in zwei Richtungen: In Nord-Süd Richtung von der Stadt in Richtung Bahnhof und in Ost-West Richtung von der Bahnhofsallee hin zur Poststraße, Gewerbegebiet und Schillerstraße.

Daher wird in diese Richtung ein kleiner Pfad angelegt, der den Vorplatz durchkreuzt. Dieser Weg ist aber auch zum Verweilen oder für einen längeren Aufenthalt auf dem Platz gedacht.

Angelegt wird der Pfad mit dem originalen Grauwacke-Kopfsteinpflaster, welches sich zur Zeit noch unterhalb der Teerdecke der umliegenden Straßen befindet. Im Zuge der nun anstehenden Erschließungsarbeiten zum Gewerbegebiet Güterbahnhof wird dieses ausgebaut, geborgen und zum späteren Wiedereinbau zwischengelagert.

Gestaltete, öffentliche Räume im Allgemeinen, sind die ideale Plattform um über die Kultur einer Stadt zu informieren. Bestimmte, historische Plätze innerhalb einer Stadt sollten nicht einfach nur „da sein“, sondern können über stadtkulturelle Themen informieren, damit interessierte Personen mehr über die Geschichte einer Stadt erfahren.

Daher ist geplant, entlang des Pfades „Meilensteine“ anzulegen. Diese kleinen Blöcke aus Bergischer Grauwacke begleiten den Weg und können als Sitzgelegenheit genutzt werden. Die in die Würfel eingelassenen Texttafeln informieren kurz und knapp über bestimmte stadthistorische Themen. Da es sich hier um den Bahnhofsvorplatz handelt, sollten die Themen etwas mit Mobilität bzw. der Entwicklung Hildens als pulsierende, lebendige Stadt, die sich ständig wandelt, zu tun haben.

Interessante Themen gibt es genug, so z.B.:

- Aufblühende Wirtschaft durch den Bau des Bahnhofes im Jahre 1874
- Wirtschaftswandel Hildens von der Schwerindustrie hin zu Dienstleistung
- Der Anschluss Hildens an elektrische Stromnetz im Jahr 1907
- Wie die Fußgängerzone die Einkaufsstadt Hilden veränderte
- Der Mensch Wilhelm Fabry und das Fabry-Museum
- Die Partnerstädte Warrington und Nove Mesto
- Die Bevölkerungsentwicklung Hildens seit 985
- Der neue Stadteingang Bahnhof

### **Freistellung der Platanen**

Die alten Platanen prägen den Vorplatz und geben ihm seinen einmaligen und unverwechselbaren Charakter. Um die Wirkung der großen Bäume noch zu steigern, werden diese freigestellt. Neben dem Strauchbewuchs wird auch eine (kleinere) Linde entfernt. Diese Linde muss aufgrund der geänderten Straßenführung an der südwestlichen Ecke entfallen.

Wie erwähnt wird die Platzfläche um ca. 200 qm vergrößert und weitere Bäume/Grünflächen im Bereich der Stellplätze angelegt, so dass sich die Grünbilanz insgesamt verbessert.

### **Lichtkonzept**

Ein weiteres, wichtiges Gestaltungselement ist die geplante Stammbeleuchtung der Platanen. Diese wurde bereits im vergangenen Jahr getestet und führte zu sehr überzeugenden Ergebnissen. Im Bereich der Stämme werden jeweils drei energiesparende Strahler im Boden eingelassen. So entsteht bei Dunkelheit auf dem Platz eine starke räumliche, d.h. dreidimensionale Wirkung, da die angeleuchteten Kronen nun die Wirkung eines Baumdaches entfalten. In den späten Abendstunden wird die Beleuchtung ausgeschaltet.

Die Grundbeleuchtung des Platzes und der Gehwege wird mit den gleichen Mastleuchten wie im Bereich des Bahnhofs und Biergarten/Stellplätze si-

chergestellt. Zum Einsatz kommen Leuchten mit einem sog. Sekundärspiegelfeld, das eine effiziente und optimale Lichtverteilung auf dem Boden gewährleistet. Der an dem Mast befestigte Strahler leuchtet gezielt nach oben in ein Reflektorfeld, welches das Licht blendfrei und breit gestreut nach unten reflektiert.

Auf diese Weise kann die Anzahl der benötigten Leuchten gegenüber herkömmlichen Strahlern reduziert werden. Nach Angaben des Herstellers wird eine „fast vollständige Entblendung und damit minimale Light-Pollution sichergestellt“.

Gutes Licht entsteht immer dann, wenn die Lichtquelle selber unsichtbar ist und nur die Reflektion der Helligkeit sichtbar ist. Dieses wird durch das vorgestellte Konzept erreicht.

Aufgestellt: Peter Steingass / Christof Gemeiner  
Aachen, Hilden am 16. Februar 2009

gez. Achten

Ingenieurbüro  
Achten u. Jansen GmbH

gez. Gemeiner

Christof Gemeiner Architekten BDA