

## **Konzept Städtebaulicher Rahmenplan Nördliche Unterstadt**

Das Planungs- und Vermessungsamt erarbeitet federführend den Städtebaulichen Rahmenplan für die Nördliche Unterstadt und führt die Ergebnisse der Beteiligungsprojekte sowie der verwaltungsinternen Abstimmungsgespräche in einem Planwerk zusammen. Im Folgenden werden die Inhaltlichen Aspekte des Konzeptes sowie der geplante Verfahrensablauf mit zeitlicher Zielvorstellung dargestellt.

### **1. Inhaltliches Konzept**

#### **Analysephase**

Grundlage der Analyse der Qualitäten und Missstände der Nördlichen Unterstadt bildet die Städtebauliche Voruntersuchung Unterstadt vom Herbst 2003, Stand 08/2004. Diese wurde bereits durch Mitarbeit anderer Ämter am ‚Runden Tisch‘ sowie Stellungnahmen anderer Institutionen ergänzt.

Die Untersuchung der Problembereiche soll durch das Erfahrungswissen, Ideen und Wünsche der Bewohner, Gewerbetreibenden und sonstigen Betroffenen im Quartier ergänzt werden. Hierfür sind geeignete Beteiligungsformen zu nutzen.

Insbesondere bei der Beteiligung von Bürgern und Gewerbetreibenden wird mit anschaulichen Methoden gearbeitet. Das Ziel ist dabei, die Beteiligten nicht nur zu informieren, sondern zur Mitarbeit zu aktivieren.

#### **Zielbildungsphase**

Aus den Ergebnissen aus der Analysephase wird eine ‚Vision‘ für den Stadtteil entwickelt und die einzelnen Problem- bzw. Handlungsschwerpunkte dargestellt.

Für die erarbeiteten Handlungsbereiche werden Maßnahmenkonzepte erarbeitet. Hieran sollten die jeweils betroffenen Nutzer des Stadtteils sowie Interessenvertretungen und Fachämter mitwirken.

Die Projekte werden zu einem Städtebaulichen Rahmenplan zusammengestellt, der als abstimmungs- und verwirklichungsfähiges Planungsinstrument Grundlage für die weitere Arbeit im Plangebiet bildet.

#### **Realisierungsphase**

Die Verwirklichung der im Städtebaulichen Rahmenplan erarbeiteten Projekte und Zielvorstellungen benötigt unterschiedlich lange Zeiträume.

Kurzfristig realisierbare Projekte können nach Fertigstellung des Rahmenplans oder auch schon während seiner Entstehung verwirklicht werden. Dazu gehören bei-

spielsweise kleine bauliche Sanierungen oder Umgestaltungen, sofern absehbar ist, dass sich diese in das Gesamtkonzept einfügen werden.

Andere Projekte und Zielvorstellungen erfordern langfristige Planungen, ein größeres Budget oder z.B. einen neuen Bebauungsplan, so dass sie erst langfristig umgesetzt werden können bzw. die Grundlage für die laufenden Geschäfte der Verwaltung oder anderer Arbeitsgruppen bilden.

## **2. Verfahrensbeschreibung**

### **Bisherige Verfahrensschritte**

- Erarbeitung einer Städtebaulichen Vorstudie zum Plangebiet ab Oktober 2003
- Abstimmung der Vorstudie mit der Verwaltung ab April 2004
- Auftrag des Stadtentwicklungsausschusses, die Vorstudie Institutionen und Gremien zur Stellungnahme vorzulegen am 08. September 2004
- Empfehlung des Stadtentwicklungsausschusses an den Rat, das Plangebiet als „Stadtumbaugebiet Hilden-Nördliche Unterstadt“ förmlich festzulegen am 08. September 2004.

### **Auftrag zur Erstellung**

an das Planungs- und Vermessungsamt durch Fachausschüsse und Rat im November/ Dezember 2004

### **Erarbeitung (Analyse- und Zielbildungsphase)**

- interdisziplinäre Zusammenarbeit der Fachämter
- Öffentlichkeitsbeteiligung (Bürger und Institutionen)
- regelmäßige Unterrichtung der betroffenen Fachausschüsse und sonstigen Beteiligten über Ergebnisse und Auswirkungen der Planung
- für Analyse- und Zielbildungsprozess werden je ca. 1/2 Jahr Zeitbedarf veranschlagt. Die Zusammentragung der Ergebnisse zu einem abstimmungsreifen Städtebaulichen Rahmenplan erfordert ebenfalls etwa ein halbes Jahr Zeit.

### **Verabschiedung des Städtebaulichen Rahmenplanes**

- als Handlungsgrundlage für bauliche und sonstige Verbesserungsmaßnahmen und für die Bauleitplanung.
- Voraussichtliche Fertigstellung und Beschlussfassung durch den Rat im Sommer 2006

MUSEUMS- UND  
HEIMATVEREIN  
HILDEN E.V.



An den  
Bürgermeister der Stadt Hilden  
- Planungs- und Vermessungsamt -  
Rathaus

40721 Hilden



Hilden, 12. Oktober 2004

**Stellungnahme des Museums- und Heimatvereins Hilden e.V. zur Städtebaulichen  
Voruntersuchung „Nördliche Unterstadt“  
Bahnhofsallee – Körnerstraße – Ellerstraße – Benrather Straße**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der vorgelegten Städtebaulichen Voruntersuchung wird seitens unseres Arbeitskreises  
Denkmalschutz und Denkmalpflege wie folgt Stellung genommen:

**Teil A - Bestandsaufnahmen**

Die Seiten 1 bis 41 der von der Verwaltung erarbeiteten Voruntersuchungen enthalten  
eine Bestandsaufnahme des zu untersuchenden Gebietes. Hiergegen bestehen keine  
Bedenken. Auch der Abgrenzung des Gebietes stimmen wir zu.

Für uns ist aus dem Vorgesagten unklar, ob diese Untersuchung von der Verwaltung  
alleine oder ob diese unter Zuhilfenahme eines externen Büros geschehen wird bzw.  
alternativ ein städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgeschrieben wird.

**Teil B – Denkmalschutz**

**Die Möglichkeiten einer Städtebaulichen Rahmenplanung (9.2.)**

**9.2.1. Bahnhof**

Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude ist städtebaulich für Hilden von übergeordneter  
Bedeutung.

Es stellt den Stadteingang für die Bahnreisenden dar, prägt den Charakter des Vorplatzes  
und ist damit identitätsstiftend für das gesamte Quartier.

Offensichtlich ist eine privatwirtschaftliche Betreuung des Gebäudes zurzeit nicht  
realisierbar.

Vor diesen Hintergründen ist eine öffentliche Nutzung und Förderung des historischen  
Gebäudes nicht nur gerechtfertigt sondern notwendig.

Hierfür sollten geeignete Schritte eingeleitet werden.

Darüber hinaus könnten wir uns die Schaffung eines großzügigen repräsentativen  
Veranstaltungszentrums mit Jugendtreff und Disco vorstellen, wobei auf eine Störung der  
vorhandenen Wohnbebauung Rücksicht zu nehmen ist.

### 9.2.9. Wilhelm-Fabry-Museum

In den Vorschlägen befindet sich eine Verdoppelung. Deshalb schlagen wir vor, die Zeile 4 (- andere Erschließung des nördlich angrenzenden Garagenhofes) komplett zu streichen.

Der Museums- und Heimatverein Hilden e.V. schlägt ergänzend vor:

#### Maßnahmen für das Wilhelm-Fabry-Museum bei einer Umgestaltung der nördlichen Unterstadt.

1. Erste und wichtigste Maßnahme sollte sein, den Kfz-Verkehr vom Hof des Museums zu nehmen. Es sollte angestrebt werden, die Zufahrt zu den 23 Garagen im Hinterhof auf einem anderen Weg (Poststraße?) zu ermöglichen.  
Dafür sprechen zwei Gründe:
  - Erstens stellt der Kfz-Verkehr immer ein latentes Sicherheitsrisiko dar. Besonders bei den Ferienaktionen für Kinder.
  - Zweitens kann der Hof des Museums nicht für Aktivitäten genutzt werden, da immer die Fahrspur frei gehalten werden muss.
2. Der Ankauf des Hauses Benrather Straße 32 für das Museum ist nach wie vor anzustreben. Damit würde das Museum an die Straße und damit mehr in das öffentliche Interesse rücken. Im Haus könnten neben der Unterbringung von Verwaltung und Sekretariat die medizinhistorische Sammlung dauerhaft präsentiert werden, die zur Zeit wegen der geringen Ausstellungsfläche bei Wechselausstellungen immer wieder im Magazin eingelagert werden muss.  
Möglicherweise wäre der Museumsshop in das Haus zu verlegen.  
Außerdem könnte die Kinder- und Jugendartothek „Bildwechsel“ dort ihren Platz finden und Bilder auch offen gezeigt werden. Die derzeitige Unterbringung in Schränken des Fassraumes ist nicht kundenfreundlich, da die Kinder die Bilder nicht sehen und lediglich anhand einer Mappe ihre Vorauswahl treffen müssen.
3. Die sechs Garagen zwischen dem Haus Benrather Straße 32 und dem Museumsgebäude sollten abgerissen und durch einen Anbau für das Museum ersetzt werden. Über einem klimatisierten Magazinraum mit Rollregalanlage sollte ein großer Ausstellungsraum entstehen. Dort könnten dann endlich auch einmal Ausstellungen mit großformatigen Arbeiten präsentiert werden.
4. Es wäre denkbar, bei Abriss der 23 Garagen im Hinterhof, diese, wie auch die 6 Garagen am Haus Benrather Straße 32, durch Stellplätze in einer von der Poststraße anzufahrenden Tiefgarage zu verlegen. Auf dem frei gewordenen Gelände könnte ein Skulpturenpark angelegt werden.

### 9.2.10. Ortsbild

Grundsätzlich sollten die Belange der historisch gewachsenen Struktur des Stadtbildes sowie die Belange der Denkmalpflege bei der Rahmenplanung ein besonderes Gewicht erhalten. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Sitzungsvorlage vom 23. Juni 2004 Nr. SV IV-1-413 – Denkmalschutz – verwiesen.

In der Feldstraße sollten Bereiche und / oder Häuser als Denkmäler ausgewiesen werden.

## Teil C – Sonstige Anregungen

### 9.2.2. Platzbereiche

Bei der Umgestaltung der Kreuzungsbereiche wäre es u. E. sehr sinnvoll, darüber nachzudenken, diese beiden Bereiche mit einem entsprechenden Verkehrskreislauf ohne kostspielige Ampelanlagen zu planen.

### 9.2.3. Straßenräume

Verkehrsberuhigung nur in der Bahnhofsallee gegebenenfalls durch einen sinnvollen Rückbau des Straßenzuges.

Eine Abbindung der Körnerstraße nur nach einer genauen Untersuchung des Vorhabens. Es bietet sich an, zur Entlastung der Körnerstraße die Schillerstraße in nördlicher Richtung bis zur Ellerstraße zu verlängern.

### 9.2.4. Freiräume

Der Blockrand des Gebietes zwischen Bahnhofsallee, Poststraße, Benrather Straße müsste baulich geschlossen werden. Im Inneren dieses Gebietes ist eine Entkernung der unorganisch gewachsenen Bebauung dringend erforderlich.

Zusätzlich könnte hier die Möglichkeit zu einem Nachbarschaftstreff geschaffen werden.

Als Neubaumaßnahme in diesem Innenbereich könnten wir uns eine lockere niedrig geschossige Wohnbebauung mit sehr starker Eingrünung vorstellen.

Zur Aufwertung dieses Gebietes müsste der „ruhende Verkehr“ in Tiefgaragen untergebracht werden.

### 9.2.5. Grünfläche TERRANIA-Gewerbepark

Die Fläche zwischen der Körnerstraße und einer neuen verlängerten Schillerstraße sollte als zusätzliche öffentliche Grünfläche ausgewiesen werden.

### 9.2.6. Soziale Infrastruktur

Wir regen an, im Untersuchungsgebiet für die Bevölkerung einen kleinen Marktflecken bzw. einen Nachbarschaftsladen vorzusehen.

### 9.2.7. Spielräume

In der Grünfläche (TERRANIA-Gelände) könnte ein neuer Spielplatz angelegt werden. Der derzeitige Spielplatz (Zugang nur von der Körnerstraße) kann dann aufgegeben werden, da dieser nur mit einer Zuwegung erreichbar ist und ohnehin umfassend saniert werden muss.

### 9.2.11. Gewerbe

Wir empfehlen, das Güterbahnhofsgelände mit in die Planung einzuschließen. Hier könnten in diesem Bereich neue Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe angesiedelt werden. Dies trifft auch für die Fläche rechts und links des Bahnhofgebäudes zu.

Schaffung eines neuen großzügigen, repräsentativen Veranstaltungszentrums mit Jugendtreff und Disco im gewerblichen Neubaugebiet des Güterbahnhofsgeländes (siehe Modell Architekt BDA Christof Gemeiner). Von dort aus erfolgt keine Störung oder Belästigung innerhalb der alten Wohnbereiche.

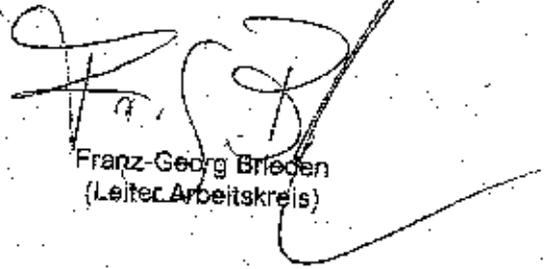
Der Museums- und Heimatverein würde es begrüßen, wenn die vorgetragenen Anregungen bei der Bearbeitung und dem weiteren Verfahren „Städtebaulichen Voruntersuchung Nördliche Unterstadt“ berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüßen

MUSEUMS- und HEIMATVEREIN HILDEN e.V.  
- Arbeitskreis Denkmalschutz und Denkmalpflege -

*Elisabeth Harsewinkel*

Elisabeth Harsewinkel  
(Vorsitzende)



Franz-Georg Brieden  
(Leiter Arbeitskreis)

Empfang am 13.10.2004  
— Rp

**Von:** Renate Horst  
**An:** Bopp, Gabriele  
**Datum:** 13.10.2004 15:27:17  
**Betreff:** Stellungnahme des Ausländerbeirats zur Unterstadt.doc

Sehr geehrte Frau Bopp,  
anbei die Stellungnahme des Ausländerbeirates zur städtebaulichen Untersuchung "Nördliche Unterstadt" Bahnhofsallee-Körnerstraße-Ellerstraße-Benrather Straße.

Mit freundlichem Gruß

Renate Horst  
Stadt Hilden  
Sozialamt  
Besondere Soziale Dienste  
Tel. 02103 72576  
Fax: 02103 72671  
renate.horst@hilden.de  
<http://www.hilden.de>

## **Stellungnahme des Ausländerbeirats zur Städtebaulichen Untersuchung**

### **„Nördliche Unterstadt“**

#### **Bahnhofsallee – Körnerstraße – Ellerstraße – Benrather Straße**

Der Ausländerbeirat hat am 11. Oktober 2004 die städtebauliche Untersuchung „Nördliche Unterstadt“ beraten. Er bedankt sich für die sehr ausführliche und umfassende Analyse mit anregenden und interessanten Vorschlägen. Er bittet darum, dass seine Stellungnahme in der weiteren Beratung berücksichtigt wird.

Der Ausländerbeirat legt Wert darauf, dass das Quartier dahingehend entwickelt wird, dass es für Deutsche wie Migranten gleichermaßen attraktiv bleibt. Die Wohnumfeldverbesserung muss sozialverträglich gestaltet werden. Er sieht die Notwendigkeit, dass baufällige Gebäude (Körnerstraße) saniert werden. Die Stadt Hilden könnte hier die Initiative ergreifen und mit Mietern und Eigentümern das Gespräch suchen.

Die Vorschläge zur Schaffung von Kommunikations- und Begegnungsräumen sind gut. Als kurzfristige Maßnahme regt er an, die Sitzgelegenheiten in den bestehenden Freiräumen attraktiver herzurichten. Auch könnte für mehr Sitzgelegenheiten gesorgt werden. Das vorgeschlagene Nachbarschaftszentrum sollte in seiner Funktion dahingehend erweitert werden, dass er auch Räume für die ausländischen Vereine vorsieht, die bisher mit Begegnungsstätten unversorgt waren.

Die Untersuchung macht selbst den Vorschlag, dass die Einbeziehung der Bewohner dieses Quartiers notwendig ist, um grundlegendere Informationen zu erhalten. Dazu gibt der Ausländerbeirat zu Bedenken, dass bei der Beteiligung von Migranten auch bestimmte Fähigkeiten der Befragten notwendig sind. Die Befragten sollten in der Lage sein, die Unterschiede zwischen Personen mit ihren herkunftsbedingten und kulturellen Prägungen wahrzunehmen und in der Interaktion mit ihnen zu berücksichtigen.

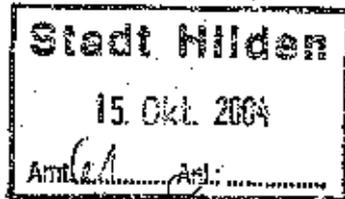


Handwerkskammer

Düsseldorf

Stadtverwaltung Hilden  
Planungs- und Vermessungsamt  
Am Rathaus 1

40721 Hilden



**Wirtschaftsförderung  
Standortberatung**

Unser Zeichen: He-her  
Ansprechpartner: Herr Hermann  
Durchwahl: 0211/8795-322  
Zimmer: 223  
Datum: 14. Oktober 2004  
Telefax: 0211/8795-344  
e-mail: hermann@hwk-duesseldorf.de

**Städtebaulicher Rahmenplan „Nördliche Unterstadt“ für den Bereich Bahnhofsallee,  
Körnerstraße, Eilerstraße, Benrather Straße**

**hier: unsere Stellungnahme zur Trägerbeteiligung  
Ihr Zeichen: IV/61.1**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Entwurf des o.g. Rahmenplans beziehen wir insoweit Stellung, als die Standortbelange der ansässigen Gewerbebetriebe Berücksichtigung finden sollen. In diesem Zusammenhang wären besonders die Unternehmen von Bedeutung, bei denen davon ausgegangen werden kann, dass sie mittel- bis längerfristig am jetzigen Standort verbleiben werden.

Eine weitergehende Stellungnahme wird im Rahmen möglicher Bebauungspläne erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen  
HANDWERKSKAMMER DÜSSELDORF  
i. A.

Hermann

Qualität  
- Ohne Meister geht es nicht!



aurelis Real Estate GmbH & Co. KG • Region West  
Dompropst-Ketzler-Str. 1-9 • 50667 Köln

Stadt Hilden  
Herrn Maximilian Rech  
Technischer Beigeordneter  
Am Rathaus 1

40721 Hilden

*FA 26.02.04 weitere Verfahren*  
*123 odid. 2. h.*  
*19.10.04 St.*  
*15.10.04*  
*AS.10*

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom:	Unser Zeichen/Seerbeitung/E-Mail	Telefon/Fax	Datum
M/81.1/18.09.2004	PE/OS Olaf Geist Olaf.Geist@aurelis-real-estate.de	0221 912499-80 0221 912499-77	08.10.2004

**Schreiben von Frau Gabriele Bopp vom 16.09.2004  
Städtebauliche Voruntersuchung "Nördliche Unterstadt"**

Sehr geehrter Herr Rech,

wir danken Ihnen und Frau Bopp für die Übersendung der städtebaulichen Voruntersuchung "Nördliche Unterstadt" sowie die Gelegenheit, Anregungen zu dieser Studie zu formulieren.

Die aurelis Real Estate GmbH & Co. KG als Grundstückseigentümerin des ehemaligen Güterbahnhofes in der Stadt Hilden begrüßt, dass die Stadt Hilden mit dieser städtebaulichen Voruntersuchung Grundlagen legt, die zu einer städtebaulichen Aufwertung des gesamten Quartieres "Nördliche Unterstadt" führen.

Im Einzelnen haben wir zu der städtebaulichen Voruntersuchung noch folgende Hinweise:

- Auf Seite 18 beschreiben Sie, dass Sie derzeit in Kaufverhandlungen mit aurelis als Grundstückseigentümerin des Güterbahnhofs stehen. Wir regen an, dass die Stadt Hilden die Kaufverhandlungen zügig zum Abschluss bringt, um die erheblichen Aufwertungspotentiale, die der Güterbahnhof sowie das umliegende Quartier bieten, städtischerseits zu nutzen. Mit dem Grundstückserwerb und der Aufwertung dieses Areals könnte die Stadt Hilden eine Initialzündung für die städtebauliche Aufwertung und Neuordnung geben.

- In Kapitel 4.2 (Seite 18) beschreiben Sie das Ziel der Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs dahingehend, dass ein "Gewerbegebiet für kleine Handwerks- und / oder Gewerbebetriebe" ausgearbeitet wird. Dazu regen wir an, dass zumindest für die der Ellerstraße zugewandten Grundstücksteile eine höherwertige Einzelhandelsnutzung geprüft wird. Damit könnte zum einen der umliegenden Bevölkerung ein Nahversorgungsstandort geschaffen, und andererseits ein attraktiver Einzelhandelsstandort entlang einer stark frequentierten Straße mit hohen Kundenfrequenzen entwickelt werden.

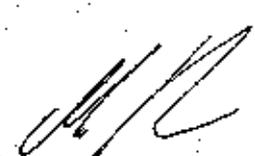
Die Zielbeschreibung auf Seite 18 weicht von der in Kapitel 7 "Einschätzung der Potentiale" (Seite 38) ab. Dort wurde die geplante Nutzung für das neue Gewerbegebiet mit "kleinen Büro-/Gewerbeeinheiten" beschrieben. Hier regen wir an, die Nutzungsüberlegungen eindeutig zu fassen.

- In Kapitel 9.2 "Möglichkeiten einer städtebaulichen Rahmenplanung" regen wir an, den ehemaligen Güterbahnhof mit in die Überlegungen zur Aufstellung eines städtebaulichen Rahmenplanes einzubeziehen. Somit kann dann gewährleistet werden, dass sich ergebende Synergien und Interdependenzen von vornherein umfassend in einem Planwerk dargestellt werden.

Wir hoffen, dass Ihnen unsere Hinweise Anregungen für die weitere Vorbereitung der städtebaulichen Aufwertung "Nördliche Unterstadt" sind und würden uns freuen, wenn Sie diese im weiteren Planverfahren berücksichtigen. Bitte informieren Sie uns gelegentlich über den weiteren Fortgang in dieser Angelegenheit.

Mit freundlichen Grüßen

aurelis Real Estate GmbH & Co. KG



i.V. Michael Becker  
Regionalleiter



i.V. Olaf Geist  
Leiter Projektentwicklung

Der Landrat als KPB Mettmann  
- Polizeiinspektion Mitte -  
Führungsstelle

40721 Hilden, 18.10.04  
Kirchhofstr. 31  
Tel.: 02103/ 898-3510

An  
Stadtverwaltung  
Amt für Planung und Vermessung  
Stadtplanung  
Hilden



21.10.

- zuständigkeithalber übersandt
- nach Erledigung zurückgesandt
- unter Hinweis auf Vermerk ( Bl. ...d. A. ) übersandt
- zum Aktenzeichen .....nachgesandt
- Abgabennachricht wurde erteilt
- zur Kenntnisnahme und dortigem Verbleib
- Anlage:

Vermerk:



- Till -  
Kriminalhauptkommissar

Hölterhoff, Gerd  
Polizeioberkommissar  
Polizeiinspektion Mitte  
HW / BD  
Kirchhofstr. 31  
40721 Hilden  
Tel.: 02103/898-3633  
Email: [gerd.hoelterhoff@mettmann.polizei.nrw.de](mailto:gerd.hoelterhoff@mettmann.polizei.nrw.de)

40721 Hilden, den 16.10.04

Beteiligung am Städtebaulichen Rahmenplan „Nördliche Unterstadt“ für den Bereich  
Bahnhofsallee, Körnersstr., Eller Str., Benrather Str.

Da der Hildener Bahnhof für eine Großzahl der Bürger als sogenannter Angstraum gilt, wurden durch mich bereits in der Vergangenheit Anregungen aus entsprechendem Anlass mitgeteilt. Diese wurden u.ä. durch die Firma Sieger dahingehend umgesetzt, dass der Fahrradbereich nach vorne gelegt wurde. Dadurch musste keiner mehr durch die dunkle, stark verschmutzte Rückseite zu den Bahngleisen gehen. Der Zugang ist jetzt beleuchtet und vom Vorplatz bis zur Otto-Hahn-Str. einsehbar.

Seit dieser Änderung ist aus polizeilicher Sicht z. Z. nichts hinzuzufügen.

Die Vorschläge auf Seite 42 unter dem Punkt 9.2.1 werden begrüßt und unterstützt.

Die Verhältnismäßigkeit gegenüber den wenigen Beschwerden der Anwohner und dem Gesamtbild für die Stadt Hilden sollte berücksichtigt werden.

Gerd Hölterhoff

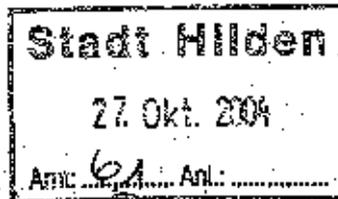


Industrie- und Handelskammer  
zu Düsseldorf

IHK Düsseldorf | Postfach 10 10 17 | 40001 Düsseldorf

Stadtverwaltung Hilden  
Frau Gabriele Bopp  
Amt für Planung und Vermessung  
Postfach 100880

40708 Hilden



Hausadresse:  
Ernst-Schneider-Platz 1  
40212 Düsseldorf

Tel. (02 11) 35 57-0

E-mail: [ihk@duesseldorf.ihk.de](mailto:ihk@duesseldorf.ihk.de)  
Internet: [www.duesseldorf.ihk.de](http://www.duesseldorf.ihk.de)

26. Oktober 2004

*o.R. in Abstimmung mit dem Vorsitzenden Seite 4  
27.10.04*

Ihr Zeichen  
IV/61.1

Ihr Schreiben vom  
16.09.2004

Unser Zeichen  
III Jab/mk

Durchwahl  
35 57-361

Fax  
35 57-379

E-Mail  
[jablonowski@duesseldorf.ihk.de](mailto:jablonowski@duesseldorf.ihk.de)

**Beteiligung der Institutionen und Gremien am Städtebaulichen Rahmenplan „Nördliche Unterstadt“ für den Bereich Bahnhofsallee, Körnerstraße, Ellerstraße, Benrather Straße**

Sehr geehrte Frau Bopp,

vielen Dank für das Übersenden der städtebaulichen Voruntersuchung „Nördliche Unterstadt“.

Das rund 16 Hektar große Plangebiet, das im Westen von Hilden, zwischen der Innenstadt und den Gewerbegebieten West und Nord-West liegt, und durch seinen S-Bahnhof sowie nachgelagerte Umsteigemöglichkeiten auf PKW, Taxi oder Bus eine zentrale Verkehrsfunktion einnimmt, soll städtebaulich aufgewertet werden. Des Weiteren ist das Stadtviertel durch Brachflächen und Gemengelage sowie Wohnhäuser gekennzeichnet.

Die von Ihnen vorgelegte Voruntersuchung zeigt, dass es sich hier von der Nutzung her um einen heterogenen Raum handelt, so dass verschiedene Themenkomplexe angesprochen werden müssen, um zu einer positiven Gesamtentwicklung des Raumes zu gelangen. Ziel ist es, einen Rahmenplan zu erarbeiten.

Aus unserer Sicht sollten die Themenkomplexe wie die Neunutzung der Brachflächen, Lösung von Gemengelagekonflikten, Nutzungsmöglichkeiten des Bahnhofsgebäudes und des Vorplatzes, Aufwertung des S-Bahnhaltepunktes, die Lösung verkehrlicher Engpässe sowie eine wirtschaftliche Belebung durch Neuansiedlungen im Vordergrund der Betrachtung stehen. Wir begrüßen es daher sehr, dass Sie auf der Seite 38 im 4. Absatz darauf hinweisen, dass gewerbliche Nutzungen zwar Verkehr mit sich bringen, aber auch zur Belebung eines Stadtviertels beitragen. Darüber hinaus halten wir an diesem innenstadtnahen Standort auch die Weiterentwicklung des Wohnbestandes bzw. eine Verdichtung des Wohnbestandes für sinnvoll, um das Viertel zu beleben.

Erlauben Sie uns nun zu den aus unserer Sicht wichtigen Punkten, die Sie auf der Seite 42 ff. als mögliche Handlungsfelder skizziert haben, folgende Anmerkungen und Empfehlungen:

Das Thema **Bahnhof und Bahnhofsvorplatz** sollte im Zuge der Rahmenplanung die zentrale Rolle spielen und durch das Thema „Aufwertung des S-Bahnhaltepunktes“ ergänzt werden. Von der zukünftigen Nutzung des Bahnhofsgebäudes und der umliegenden Flächen wird es abhängen, welche positiven Ausstrahlungseffekte sich für das Stadtviertel ergeben. Allerdings müssen sich diese neuen Nutzungen in den Bestand einfügen, um zu einer Aufwertung beizutragen, wie beispielsweise die von Ihnen angeregte Entwicklung gewerblicher Flächen im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs.

#### **Platzbereiche und Straßenräume**

Da der Bahnhof eine zentrale Rolle in diesem Viertel einnimmt, müsste die Aufenthaltsqualität im Bereich des Bahnhofsvorplatzes deutlich verbessert werden. Anzusetzen wäre dabei bei der Ladenzone im Erdgeschoss des Hochhauses gegenüber des Bahnhofs. Hier gibt es derzeit Leerstände, einen Pizzaservice, eine Fahrschule, einen Arzt, eine Kampfsportschule und ein Restaurant. Neben diesem Komplex befindet sich im Hinterhof ein Jeans Outlet. Wichtig bleibt allerdings, dass auch die Verkehrsfunktion des Standortes (hier: Umsteigemöglichkeiten in Bus, Taxi und PKW) erhalten bleibt. Überlegungen zur Auslagerung des LKW-Verkehrs aus dem Gebiet sollten nur in enger Absprache mit den betroffenen Unternehmen weiterverfolgt werden, um den Gewerbestandort zu erhalten. Um die Wohnqualität zu verbessern, könnte mit besonders verkehrintensiven Betrieben, die in Gemengelagen liegen, wo sie nur noch Bestandsschutz genießen, frühzeitig über Verlagerungsabsichten und -möglichkeiten gesprochen werden. Das Einbinden der örtlichen Wirtschaftsförderung ist zu empfehlen, da diese möglicherweise selber Flächen anbieten kann. Inwiefern die Abbindung der Körnerstraße von der Ellerstraße durch den Bau einer neuen Straße nördlich davon sinnvoll ist, kann ohne Planunterlagen nicht beurteilt werden.

Teile der **Grünfläche Terrania** als Gewerbeflächen zu nutzen, unterstützen wir. Gegebenenfalls kann hier ein Gewerbeflächenkonzept entwickelt werden, das das Thema Erholung und Arbeiten aufgreift, um so einen städtebaulich interessanten Übergang von der geplanten öffentlichen Nutzung zur gewerblichen Nutzung zu schaffen.

Die Steigerung der **Attraktivität des Wohnstandortes durch Stärkung der Infrastruktur und des Nahversorgungsangebotes** wird von uns ebenfalls begrüßt. Hier sollten in erster Linie die Ansätze, die vorhanden sind, gestärkt und aufgewertet werden. Das sind die gegenüberliegende Seite des Bahnhofes und die Benrather Straße Nr. 40-64. Inwieweit die Poststraße oder die Bahnhofsallee weiterentwickelt werden könnten, setzt eine Untersuchung über die vorhandene einzelhandelsrelevante Kaufkraft, demographische Zusammensetzung und Einkommensstruktur des Viertels voraus. In diesem Zusammenhang muss auch die Lage zu anderen Einkaufsmöglichkeiten, wie beispielsweise zur Innenstadt, berücksichtigt werden.

Bei solch einer Analyse und daraus abzuleitenden Konsequenzen sollte auf die Erfahrungen der Stadtmarketing-Gesellschaft inklusive der IHK zurückgegriffen werden, auch in Hinblick darauf, zukünftig Leerstände zu vermeiden und bestehende Leerstände zu beheben. Möglicherweise bietet es sich an, bereits ansässige Händler, Gastronomen und andere Dienstleister wie Friseure, Ärzte etc. sowie Immobilienbesitzer zusammen mit der Stadtmarketing-Gesellschaft aktiv und frühzeitig in die Planungen zu integrieren. In solch einem Kreis könnten dann Instrumente wie aktives Leerstandsmanagement, Stadtteilstadt oder andere Aktionen zur Belebung des Viertels entwickelt werden.

Unabhängig von der geplanten Baulückenschließung ist der **Bau von Seniorenwohnungen** ebenfalls positiv zu bewerten, da wegen der allgemeinen demographischen Entwicklung auch in Hilden zukünftig ein Bedarf bestehen wird. Vorteilhaft ist hier die Nähe zur Innenstadt und zur S-Bahn. Nachteilig ist allerdings das aktuell fehlende Nahversorgungsangebot. In diesem Zusammenhang sollte versucht werden ein spezielles Dienstleistungsangebot für Bewohner von Seniorenwohnungen zu etablieren, wie beispielsweise Arztpraxen, Pflegedienste, Kosmetikbetriebe oder auch ein Kommunikationszentrum.

Die **Bestandssicherung vorhandener Betriebe** sowie die **gewerbliche Nutzung** von Teilen der Grünfläche von Terrania halten wir für eine zentrale Aussage. Die Bestandssicherung setzt allerdings voraus, dass die jeweils aktuellen Emissionssituationen inklusive der Verkehre erhoben werden und den maximal möglichen Immissionen des Viertels / Baublocks gegenübergestellt werden, um eine qualitative Aussage darüber zu erhalten, welche Unternehmen zukünftig nur noch auf den Bestandschutz festgeschrieben werden und wer Entwicklungsspielräume hat. Da das Festschreiben eines Betriebes auf den reinen Bestandschutz fast keine Entwicklungen mehr zulässt und daher zumeist dazu führt, dass der Standort aufgegeben werden muss, wird es in einem zweiten Schritt notwendig werden, zu überlegen, wie mit den Betrieben verfahren werden soll, denen Sie zukünftig nur noch den Bestandschutz zusichern können, die aber Erweiterungsmöglichkeiten benötigen. Schwerpunkt der Untersuchung werden voraussichtlich die Feldstraße sowie der Bereich der Fabricius- und Poststraße, der in Bahnhofsnähe liegt, sein. Hier befinden sich unter anderem ein Parkett-Betrieb, ein Malerservice, ein Installationsbetrieb, eine Schreinerei/Zimmerei sowie einige Kfz-Betriebe. Da die Anzahl der Betriebe überschaubar ist, sollte seitens der Stadt in Einzelgesprächen geklärt werden, wer gegebenenfalls an einer Verlagerung interessiert ist. In jedem Fall sollte eine individuelle Flächenbedarfsanalyse durchgeführt werden, um zukünftige Erweiterungsabsichten zu erkennen. Wichtig ist es aus unserer Sicht, dass bei einer zukünftigen Planung bereits notwendige Entwicklungsspielräume von hier ansässigen Unternehmen berücksichtigt werden und nicht nur der reine Bestandschutz.

Den Untersuchungsbedarf von Emissionswirkungen der Gewerbebetriebe insbesondere in den Blockinnenbereichen und der Straßen hatten Sie bereits unter Punkt 9.3. aufgenommen. Hinzukommen müsste der oben skizzierte Immissionsspielraum, der in dem Gebiet noch gegeben ist und eine Analyse der Entwicklungschancen ansässiger Betriebe aus Sicht des Staatlichen Umweltamtes.

Was die Lärmuntersuchungen anbelangt, fehlt die Messung des Lärms, der in erheblichem Maße von den DB-Gleisen ausgeht. Wir machen darauf aufmerksam, dass diese Strecke gerade nachts sehr stark von Güterzügen frequentiert wird und diese Nachtlärmwerte vor dem Hintergrund der von Ihnen ange-dachten Mischnutzungen berücksichtigt werden müssen.

Hilfreiche Untersuchungen wären darüber hinaus die von uns auf der Seite 2 f. angesprochene demogra-phische Analyse, eine einzelhandelsrelevante Kaufkraftermittlung sowie eine Erhebung der Einkom-mensstruktur im Viertel.

Abschließend regen wir an, im Zuge des Rahmenplanverfahrens frühzeitig mit verschiedenen Gruppen Anforderungsprofile für den Gewerbe-, Verkehrs- und Unternehmensstandort „Nördliche Unterstadt“ zu erarbeiten.

Aus unserer Sicht bietet es sich an, folgende Gruppen zu bilden:

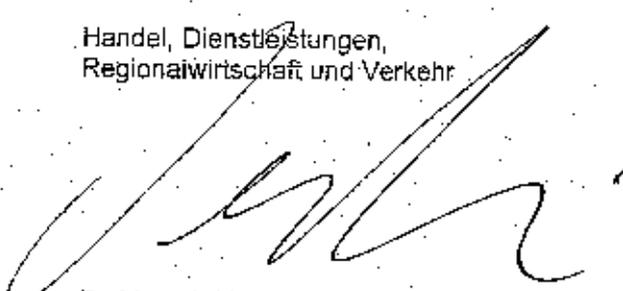
- Gewerbe- und Handwerksbetriebe, wobei auch überlegt werden sollte, Firmen, die im Westen (Schil-lerstraße und parallel zur Körnerstraße) an das Pfangebiet angrenzen, ebenfalls zu beteiligen.
- Verkehrsbetriebe und verkehrsintensives Gewerbe
- Einzelhandel, Gaststätten und sonstige Dienstleister wie Apotheken, Friseure, Ärzte, Architekten, Kreditinstitute.

Diese Gruppeneinteilung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Selbstverständlich stehen wir Ihnen gerne als Ansprechpartner bei Fragen zu Gemengelage, Verkehrs-situationen und Einzelhandel zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Handel, Dienstleistungen,  
Regionalwirtschaft und Verkehr



Dr. Vera Jablonowski

Postanschrift: Stadtverwaltung • Postfach 100 880 • 40708 Hilden

Der Bürgermeister

### Jugendamt

#### Jugendförderung - AREA 51

Hausanschrift: Furwängler Str. 2b  
 Tel.-Vermittlung: 02103 - 720  
 Mein Name: Diana Pohler  
 Mein Zimmer:  
 Mein Zeichen: III/51.dp  
 Mein Telefon: 02103 - 908 96 10  
 Mein Telefax: 02103 - 908 96 20  
 Meine E-Mail: pohler@jugendzeit-hilden.de  
 Ihre Nachr. vom:  
 Ihr Zeichen:  
 Datum: 19.10.2004  
 Öffnungszeiten:

Buslinien: 741 Haltestelle Verwaltungsinstitut  
 781 Haltestelle Furwänglerstraße

Kassenzeichen  
 Bei Rückfragen und Zahlungen bitte stets angeben!



Sehr geehrte Frau Bopp,

vielen Dank für die Möglichkeit der Beteiligung des Jugendparlamentes.

Hier nun die Vorschläge:

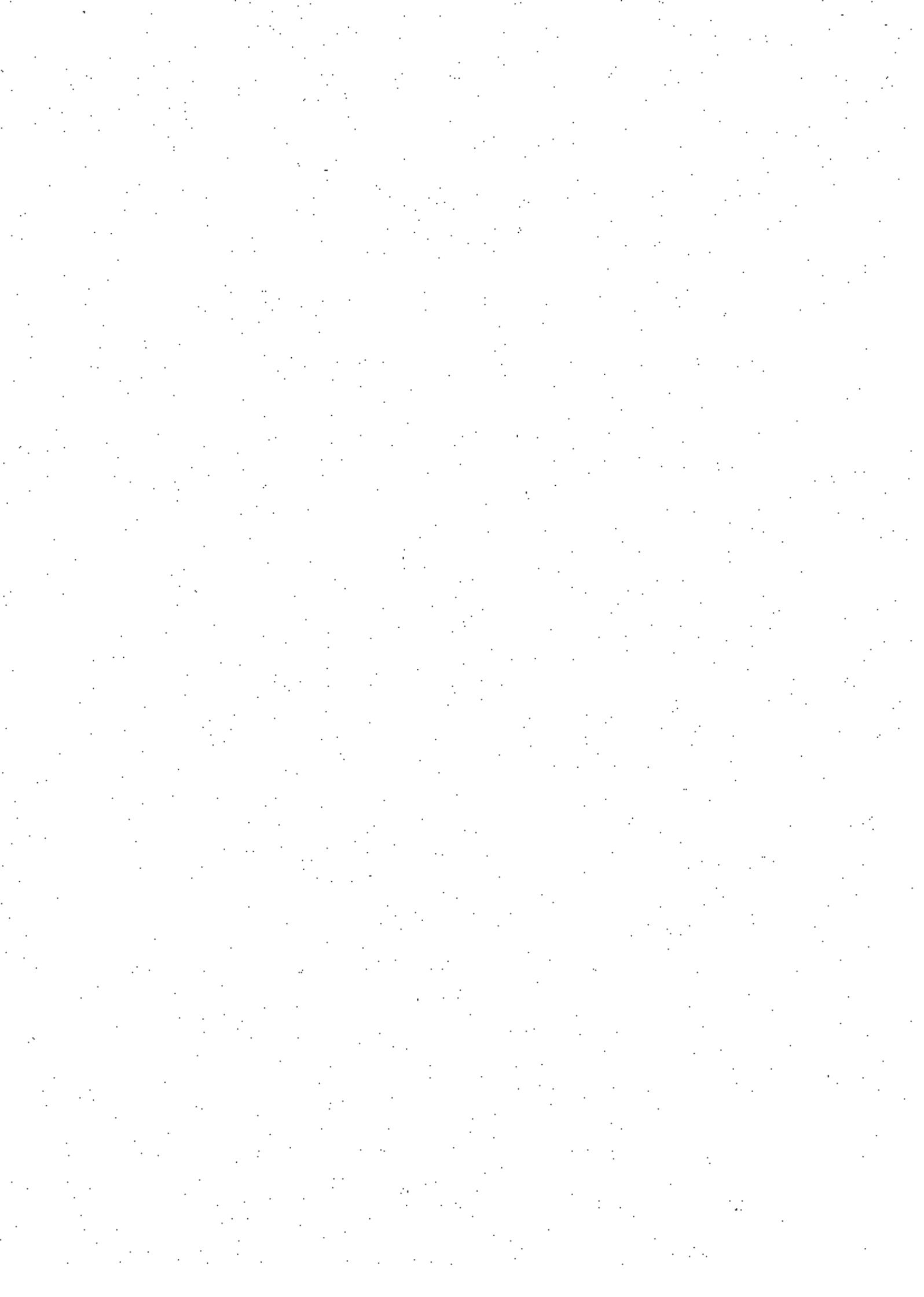
- Unbedingte Beteiligung an Planungen rund um den hildener Bahnhof nach jugendrelevanten Gesichtspunkten (inkl. Bahnsteig, Zugang und Vorplatz), damit eine wirkliche Nutzung gewährleistet ist.
- Schaffung eines Parks auf dem Terrania Gelände (Grünflächen, Sportanlagen/Bolzplatz, Sitzgelegenheiten, Überdachungen etc.)
- Verkehrsberuhigte Zonen

Ich würde mich sehr freuen, wenn die Vorschläge Gehör finden würden.  
 Wenn es Fragen gibt, können sie sich jederzeit bei mir melden.

Viele Grüße

Diana Pohler

Konten der Stadtkasse	SparKasse Hilden-Ratingen-Velbert:	343 00 566	BLZ 334 500 00	Dresdner Bank:	590 398 700	BLZ 300 800 00
Hilden:	Volksbank RS/Solingen:	361 469	BLZ 340 600 94	Commerzbank:	652 860 800	BLZ 300 400 00
	Deutsche Bank:	788 401 8	BLZ 389 700 10	Postbank Köln:	117 15 509	BLZ 370 100 50





**Stadt Hilden**  
29. Okt. 2004  
Amt: 61 Anl: .....

Telefon 02 11 582-31  
Fax 02 11 582-19 66

rheinbahn@rheinbahn.de  
www.rheinbahn.de

Hauptverwaltung  
Hansaallee 1  
D-40549 Düsseldorf

Postfach 10 42 69  
D-40333 Düsseldorf

Stadtverwaltung Hilden  
Amt für Planung und Vermessung  
Stadtplanung  
Postfach 10 08 80

40708 Hilden

*2.M*  
*3.M*

Ansprechpartner  
Abteilung  
Zimmer  
Telefon  
Fax  
E-Mail

Herr Eilrich  
T 102  
174  
02 11 582-1022  
02 11 582-1047

Ihr Zeichen: IV/61.1  
Unser Zeichen: T 1022 Eil/Mer  
Ihre Nachricht vom: 16.09.2004  
Datum: 27.10.2004

**Beteiligung der Institutionen und Gremien am städtebaulichen Rahmenplan  
„Nördliche Unterstadt“ für den Bereich Bahnhofsallee, Körnerstraße, Ellerstraße,  
Benrather Straße**

Sehr geehrte Damen und Herren,

das untersuchte Gebiet wird aktuell von zwei Buslinien der Rheinbahn bedient:

- die OrtsBuslinie O3 kommt von Norden über Körnerstraße zum S-Bahnhof Hilden und fährt über Bahnhofsallee in Richtung Benrather Straße
- die Linie 784 bedient den Straßenzug Poststraße – Bahnhofsallee.

Darüber hinaus verkehrt am Rande des Untersuchungsgebietes die Buslinie 785 über die Ellerstraße sowie die Buslinie 783 über die Benrather Straße. Innerhalb des Gebietes bestehen Haltestellen am S-Bahnhof Hilden. Sie dienen in erster Linie dem Umsteigen auf die S-Bahnlinie 7, aber auch der Erschließung des Gebietes selbst.

Die Linienführung der Linie 784 durch die Poststraße, die im Kapitel „5.5.3 Straßen“ angesprochen ist, dient in erster Linie der Sicherstellung funktionierender Anschlüsse im Zubringerverkehr aus dem Stadtgebiet Hilden zur S-Bahn. Diese Zubringerfunktionen der beiden Buslinien ist sicherlich für die betroffenen Anwohner im Gebiet fallweise eine Beeinträchtigung, muss jedoch im Gesamtzusammenhang mit einem funktionierenden ÖPNV-System gesehen werden, das zu einer gesamtverkehrlichen Entlastung der Stadt führt. Gleichwohl können wir uns vorstellen, die Linie 784 auch in Richtung Düsseldorf durch die Otto-Hahn-Straße verkehren zu lassen. Dies sollte im Rahmen weiterer Abstimmungen erörtert werden.

Vorstand:  
Dr.-Ing. Herbert Falz  
(Vorsitzender)  
Peter Ackermann  
Dirk Besenbach  
Vorsitzender  
des Aufsichtsrates:  
Reinhold  
Friedrich C. Conzen  
Amtsgericht Düsseldorf  
HRB 582  
Ust-Id.-Nr.  
DE 119270557  
Steuernummer  
103/5705/0397  
Stadtsparkasse  
Düsseldorf  
BLZ 300 531 10  
Konto 300 127 06  
Commerzbank AG  
Düsseldorf  
BLZ 300 400 00  
Konto 322 21 55  
Postbank Köln  
BLZ 370 100 50  
Konto 45 90 509

Mit Bus und Bahn  
zur Hauptverwaltung

**U-Bahn**  
⊗ Rheindorferhaus  
U74 U76 U77  
⊗ Belsenplatz  
U70 U75

**Bus**  
⊗ Belsenplatz  
828 833 834 825  
836 887

Blatt 2

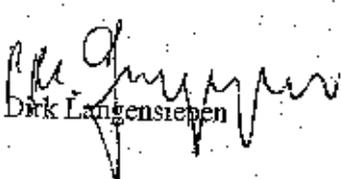
Im Rahmen einer städtebaulichen Rahmenplanung haben auch eine Verbesserung der Haltestellensituation am S-Bahnhof für sinnvoll. Zur Attraktivierung der Haltestellen gehören Witterungsschutzeinrichtung (z. B. Wartehallen), behinderten gerechte Einsteigungsverhältnisse (18 – 20 cm Bordsteinhöhe) sowie ansprechend gestaltete Warteflächen ggf. mit Sitzmöglichkeiten. Über die genaue Lage der Haltestelle kann im Einzelfall entschieden werden, dabei müssen jedoch kurze Umsteigewege von und zur S-Bahn berücksichtigt werden.

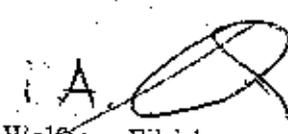
An der Haltestelle „Hilden, S-Bahnhof“ befindet sich eine Toilette für unser Fahrpersonal. Soweit hier im Rahmen eines neuen Nutzungskonzeptes die Integration in ein Gebäude möglich ist, stehen wir dem positiv gegenüber.

Wir bitten, uns im Rahmen des weiteren Verfahrens mit zu beteiligen.

Mit freundlichen Grüßen

Rheinische Bahngesellschaft AG

  
Dirk Langensiepen

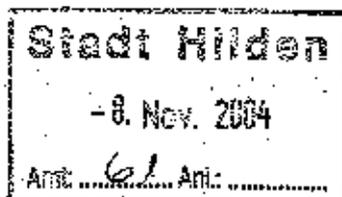
  
Wolfgang Eilrich



Der Bürgermeister  
Amt für Planung und Vermessung  
z.Hd. Frau Gabriele Bopp  
Am Rathaus 1

den 3.11.2004

D-40721 Hilden



**Beteiligung der Institutionen und Gremien am Städtebaulichen Rahmenplan „ Nördliche Unterstadt „ für den Bereich Bahnhofsallee, Körnerstraße, Ellerstraße, Benrather Straße**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie Sie uns in Ihrem Schreiben vom 16.09.2004 mitteilen, geht es um die Vorbereitungen zur Aufstellung eines Städtebaulichen Rahmenplanes für den Bereich „ Nördliche Unterstadt „ an dem alle Institutionen und Gremien beteiligt werden sollen.

Wie aus dem uns vorgelegten detaillierten Bericht hervorgeht, handelt es sich um das Gebiet zwischen Bahnhofsallee – Körnerstraße – Ellerstraße – Benrather Straße.

**Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung:**

An der vorhandenen Wohnbebauung in dem Planungsgebiet wird sich in absehbarer Zeit wohl nichts ändern, so dass der Behindertenbeirat der Stadt Hilden hierzu keine Stellungnahme beziehen kann.

Sofern es um die Lückenbebauung in diesem Gebiet geht, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgesehen werden, ob es um private oder öffentliche Bebauung gehen wird. Hinsichtlich einer privaten Bebauung steht dem Behindertenbeirat lediglich die Möglichkeit zu, den jeweiligen Bauherren zu bitten möglichst barrierefrei und behindertengerecht den Eingangsbereich und die Zugänge zu den Wohnungen zu gestalten.

Sollte die Lückenbebauung durch die Stadt Hilden oder andere öffentliche Einrichtungen vorgenommen werden, so gehen wir davon aus, dass, wenn eine solche Bebauung konkret wird, dem Behindertenbeirat entsprechende Zeichnungen und Pläne rechtzeitig zur Begutachtung vorgelegt werden. Dieses gilt insbesondere auch bei der Nutzung des Bahnhofsgebäudes durch öffentliche Stellen sowie die Nutzung von Gebäuden bzw. Neubebauung der angrenzende Grundstücke ( Bahnhofs Gelände, Schrottplatz usw. ). Bei den Planungen sollten schon im Vorfeld barrierefreie Zugänge in entsprechender Breite (Rollstuhlfahrgerecht) bzw. für Mütter mit Kinderwagen berücksichtigt werden. Ebenso einzubauende Aufzüge um z.B. im Bahnhofsgebäude das Unter- wie auch Obergeschoss zu erreichen.

Postanschrift: Behindertenbeirat der Stadt Hilden, c/o Rüdiger Scholz, Niedenstrasse 31 A, 40721 Hilden

kom. Vorsitzender:  
Rüdiger Scholz  
Tel.: 02103/ 571-225  
Fax: 02103/ 571-226

Schriftführerin:  
Hiltrud Stegmaier  
Tel.: 02103/ 42775

Kassiererin:  
Renate Laimann  
Tel. und Fax:  
02103/ 558 17

~~e-mail: r.scholz@hilden.de~~

Bankverbindung: Sparkasse Hilden – Konto-Nr. 32 301 713 – BLZ 334 500 00

Bei der Gestaltung bzw. Umgestaltung der vorhandenen Straßen in dem Bereich „Nördliche Unterstadt“ sollten auf jeden Fall – soweit noch nicht geschehen –, an den Straßenkreuzungen die Bürgersteigkanten abgesenkt werden, um Rollstuhlfahrern und Gehbehinderten die Querung von Straßen zu erleichtern. Gleiches gilt auch für die Neugestaltung von Fußgängerüberwegen und Strassen – Inseln (z.B. Überweg Benrather Straße in Höhe Poststraße). Die abgesenkten Überwege sollten zur Straßenseite Platten mit Noppen erhalten, um so blinden Personen einen solchen Übergang zu finden und zu erleichtern. Sollten in dem Planungsgebiet Ampelanlagen installiert werden, so sollten sie u.E. auch entsprechende Warnhinweise für blinde Mitbewohner der Stadt Hilden bei der Benutzung erhalten.

Auf den Straßen sollten, da wo es erforderlich ist, genügend Parkplätze für behinderte Bewohner bzw. gehbehinderte Menschen geplant und ausgewiesen werden.

Bei vorhandenen sowie neu geplanten Bushaltestellen, sollten auf jeden Fall die Bordsteine angehoben werden, damit Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer und Frauen mit Kinderwagen ohne große Anstrengung in die Niederflrbusse Einstiege einsteigen können. Die Kanten solcher Haltestellen sind so zu gestalten, dass blinde oder sehbehinderte Personen diese Kanten finden bzw. spüren können.

Der Zugang zu dem vorhandenen und evtl. auszubauenden Kinderspielplatz in dem Bereich „Frabicius-, Kömer- und Ellerstraße“ sollte behindertengerecht gestaltet werden d.h. barrierefreier Zugang ohne Stufen und in genügender Breite bis auf den Spielplatz. Inwieweit ein solcher bereits vorhandener Spielplatz für alle Kinder in dem vorgeschriebenen Gebiet ausreichend ist, vermögen wir nicht zu beurteilen. Gleiches gilt auch für die Einrichtung von Kindergartenplätzen. Lt. Voruntersuchung wohnen in der „Nördlichen Unterstadt“ (Stand: 31.12.2002) 1.552 Einwohner. Davon 17 % der Altersgruppe 0 – 18 Jahre = 264 Personen. Wie viele davon Kinder im Kindergartenalter sind, geht aus der Voruntersuchung nicht hervor. Daher auch hier keinerlei Beurteilung.

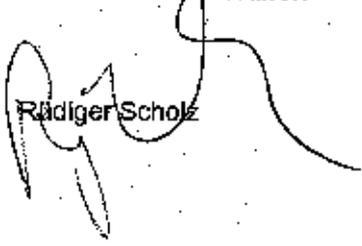
Inwieweit die Möglichkeit besteht, in dem Planungsgebiet „Nördliche Unterstadt“ auch geeignete Räumlichkeiten für Treffen von Behinderten, Senioren und andere Gruppen zu schaffen, sollte auf jeden Fall bei der Planung und Umgestaltung des beschriebenen Gebietes mit geprüft werden. Auch eine solche Einrichtung sollten dann so beschaffen sein, dass ein barrierefreier Zugang für alle gehbehinderten Personen und Rollstuhlfahrer möglich ist.

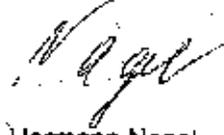
Bei der Umplanung bzw. Neugestaltung der „Nördlichen Unterstadt“ sollte auch eine ausreichende Nahversorgung berücksichtigt werden, um gehbehinderten Personen und Rollstuhlfahrern lange Wege beim Einkauf zu ersparen.

Wir hoffen Ihnen mit unseren Hinweisen für das Planungsgebiet einige Anregungen gegeben zu haben und bitten Sie – soweit möglich – diese bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Die verspätete Abgabe unserer Stellungnahme bitten wir – bedingt durch die Herbstferien – zu entschuldigen.

Mit freundlichen Grüßen

  
Rüdiger Scholz

  
Hermann Nagel

Der Bürgermeister  
Planungs- und Vermessungsamt

Hilden 

**Stadt Hilden**

**Städtebauliche Voruntersuchung  
„Nördliche Unterstadt“**

**Bahnhofsallee – Körnerstraße – Eilerstraße – Benrather Straße**

08/2004

Erarbeitet von  
Dipl.-Ing. G. Bopp

**Stadt Hilden****Städtebauliche Voruntersuchung „Nördliche Unterstadt“****Bahnhofsallee – Körnerstraße – Ellerstraße – Benrather Straße**

<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
1. Aufgabe und Ziel der Untersuchung	4
2. Verfahrensweise	5
3. Beschreibung des Quartiers	5
3.1. Lage und Größe	5
<i>Karte Plangebiet</i>	6
3.2. Städtebauliche Struktur – Beschaffenheit, Funktion	7
3.2.1. Baustruktur	7
<i>Karte Baustruktur</i>	9
3.2.2. Straßenräume	10
3.2.3. Freiräume	12
3.3. Funktion des Untersuchungsgebietes	14
4. Vorhandene Planungen	15
4.1. Flächennutzungsplan	15
4.2. Bebauungspläne	16
4.3. Grünordnungsplan	17
4.4. Sonstige Planungen	17
5. Zustand des Quartiers	18
5.1. Wohngebäude und Sonstige Gebäude	19
5.2. Bahnhof	23
5.3. Öffentliche Freiräume und Straßenräume	24
5.4. Private Freiräume	30
5.5. Funktionale Qualitäten	31
5.5.1. Bahnhof	31
5.5.2. Güterbahnhof	31
5.5.3. Straßen	32
5.5.4. Wohnen/ Mieten	32
5.5.5. Soziale Infrastruktur	32
5.5.6. Spielplatz Körnerstraße	32
5.5.7. Wilhelm-Fabry-Museum	33

	<b>Seite</b>
6. Sonstige Daten	34
6.1. Denkmäler	34
<i>Karte - Auszug aus dem Denkmalkataster</i>	35
6.2. Altlasten	37
6.3. Eigentumsverhältnisse	37
7. Einschätzung der Potentiale	37
8. Einschätzung der Missstände	39
9. Fazit	41
9.1. Beurteilung des Entwicklungsbedarfs	41
9.2. Möglichkeiten einer Städtebaulichen Rahmenplanung	42
9.2.1. Bahnhof	42
9.2.2. Platzbereiche	42
9.2.3. Straßenräume	43
9.2.4. Freiräume	43
9.2.5. Grünfläche Terrania	43
9.2.6. Soziale Infrastruktur	43
9.2.7. Spielplatz Kömerstraße	43
9.2.8. Wohnen	44
9.2.9. Wilhelm-Fabry-Museum	44
9.2.10. Ortsbild	44
9.2.11. Gewerbe	45
9.3. Untersuchungsbedarf	45

## **Anhang**

- Luftbild
- Bestandsplan historischer Bausubstanz in Hilden, 1981
- Grünordnungsplan, Maßnahmenplan

## 1. Aufgabe und Ziel der Untersuchung

In der „Nördlichen Unterstadt“ der Stadt Hilden zwischen Bahnhofsallee, Kömerstraße, Ellerstraße und Benrather Straße gibt es derzeit einen starken Planungsdruck. Entstanden ist dieser unter anderem durch den Verfallszustand des Bahnhofsgebäudes und die seitens der Bahn aufgegebene Nutzung der Bahnanlagen, aber auch durch Nutzungsänderungen wie etwa die Aufgabe der Tankstelle an der Benrather Straße sowie der ehemaligen Hauptpost in der Poststraße.

Aufgrund des teilweise vernachlässigten Zustands des Gebietes soll der städtebauliche und sonstige Entwicklungsbedarf abgeschätzt werden. Dafür sollen Qualitäten und Missstände des Gebietes geprüft und dargestellt werden, um eine Grundlage für weitere Überlegungen und Planungen zu haben. Weiterhin sollen die Möglichkeiten eines Städtebaulichen Rahmenplanes für das Gebiet abgewogen und erläutert werden, der den Rahmen für die weitere Entwicklung vorgibt.

Im Rahmenplan können Probleme bzw. Mängel, Qualitäten und Perspektiven eines Gebietes fachübergreifend erarbeitet werden. Ziel ist die Erarbeitung von konkreten Projekten und Maßnahmen zu den unterschiedlichen Handlungsfeldern für die weitere Entwicklung des Plangebietes. Ein Rahmenplan wird als (nicht formalisierte) Planungsgrundlage vom Rat verabschiedet und bildet die Grundlage für künftige Planungs- und Entwicklungsentscheidungen. In Hilden hat es den Einsatz eines solchen Planungskonzeptes in dieser Form noch nicht gegeben.

Im Herbst 2003 wurde eine Städtebauliche Vorstudie für ein weitgehend identisches Untersuchungsgebiet durchgeführt, in der städtebauliche Potentiale und Mängel untersucht wurden. Diese Grundlage wurde für die vorliegende Untersuchung um die Erfahrungen und Planungen anderer Fachgebiete mit und in dem Untersuchungsgebiet ergänzt. Leitgedanke dabei ist, dass die eine dauerhafte Verbesserung der Verhältnisse eines Stadtquartieres nur dann erreicht werden kann, wenn die sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen „stimmen“ und berücksichtigt werden; sie können auch eigene Handlungsfelder der zukünftigen Entwicklung bilden. Die Vorgehensweise wird im Folgenden dargelegt.

## 2. Verfahrensweise

Zunächst werden das Untersuchungsgebiet und seine Abgrenzung erläutert. Anschließend werden die bestehenden Planungen für das Gebiet kurz dargestellt. Bereits vorhandene Daten sowie die städtebauliche Struktur werden untersucht und städtebauliche Missstände im Gebiet beispielhaft erläutert.

Neben den baulichen Voraussetzungen und Zielen soll auch die sonstige Situation des Gebietes erläutert werden, wie sie derzeit hier durch die Fachämter im Hause abgeschätzt werden kann. Zu diesem Zweck fand ein erster fachübergreifender Runder Tisch statt, in dem die Situation des Stadtquartieres diskutiert sowie die Forderungen und Wünsche der Fachämter erläutert wurden, um sie in die Untersuchung von Anfang an mit einzubeziehen.

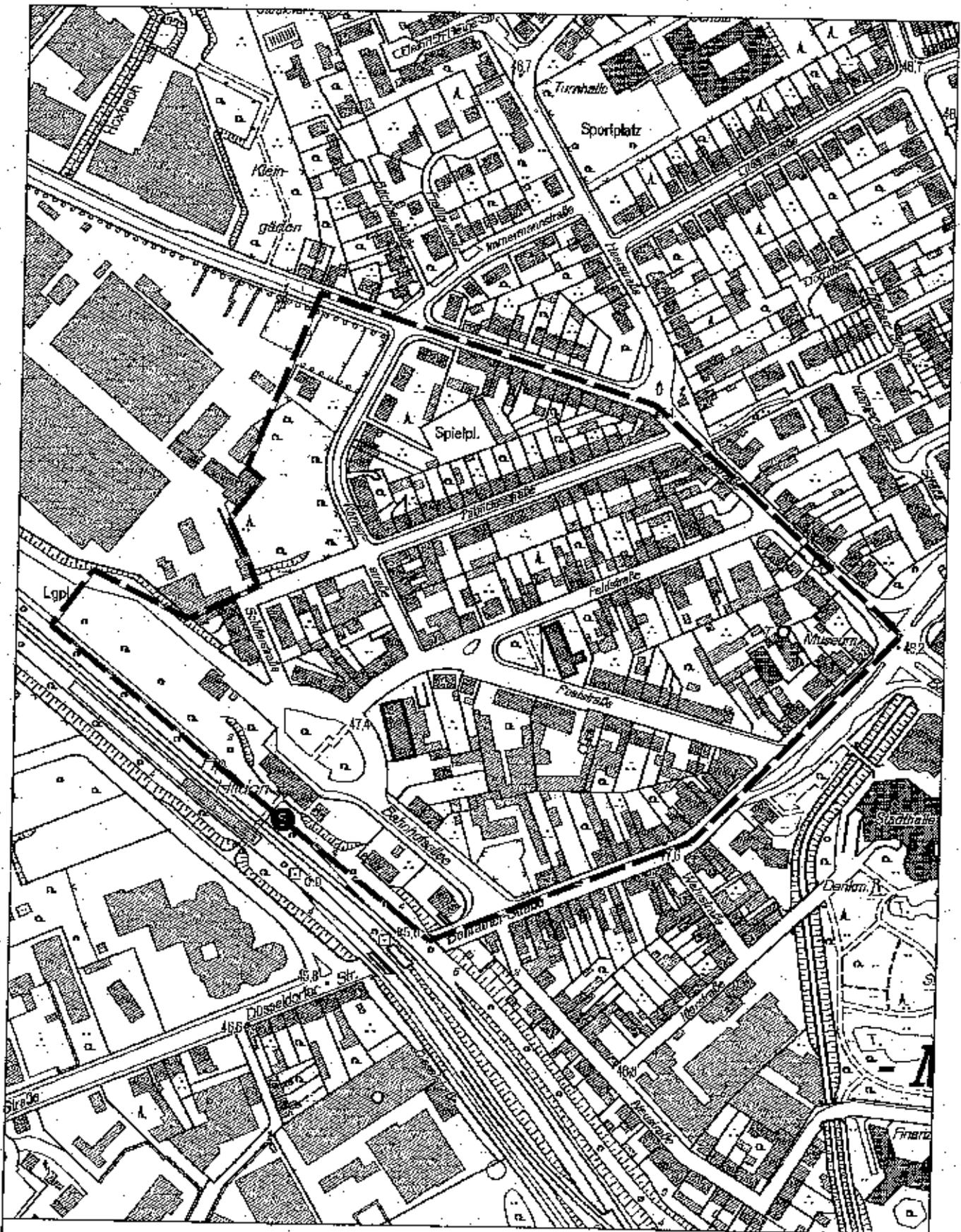
## 3. Beschreibung des Quartiers

### 3.1. Lage und Größe

Das Untersuchungsgebiet liegt im Westen der Stadt Hilden zwischen Innenstadtbereich und den Gewerbegebieten West und Nord-West und hat eine Größe von ca. 16 Hektar.

Eingegrenzt wird es durch die Bahnanlagen mit dem Hildener Bahnhof, den Schrottplatz und das Industriegelände der Firma Terrania im Westen sowie Wohngebiete im Norden und Nordosten jenseits der Ellerstraße. Südlich der Benrather Straße grenzt ebenfalls ein Wohngebiet an. Im Südosten liegen die Stadthalle und der Stadtpark sowie östlich des Fritz-Gressard-Platzes der Innenstadtbereich (vgl. Karte Plangebiet).

Bahnanlagen, Terrania-Gelände, Ellerstraße und Benrather Straße bilden starke Barrieren, durch die das Untersuchungsgebiet von angrenzenden Stadtteilen abgetrennt wird.



Plangebiet Nördliche Unterstadt



IV/61.1 Bp 06/2004

Grundriß M 1 : 4000



Das Gebiet bildet den größten Teil des Statistischen Bezirks 60 der Stadt Hilden (zu diesem gehört außerdem lediglich der Block zwischen Immermannstraße, Heerstraße und Ellerstraße). Am 31.12.2002 hatte der fast deckungsgleiche statistische Bezirk 60 laut statistischem Jahrbuch 1.552 Einwohner.

Davon gehörten:

- 17% zur Altersgruppe der 0-18 Jährigen,
- 61% zur Altersgruppe der 19-65 Jährigen,
- 14% zur Altersgruppe der über 65 Jährigen.

Damit gibt es nur geringfügige Abweichungen von der Alterstruktur in der Gesamtstadt. Abweichungen vom Hildener Durchschnitt gibt es jedoch in der Zahl der Ausländischen Bevölkerung sowie in der Zahl der Sozialhilfeempfänger:

Im Bezirk 60 beträgt der Ausländeranteil 23%, in der Gesamtstadt im Durchschnitt 10%. Ferner erhalten 4% der Bewohner Sozialhilfe (im Hildener Durchschnitt 2%).

Das Plangebiet gehört zum Stadtteil Innenstadt mit der höchsten Bevölkerungsdichte in Hilden (5.325 Einw./ km<sup>2</sup> Ende 2002).

### **3.2. Städtebauliche Struktur – Beschaffenheit, Funktion**

#### **3.2.1. Baustruktur**

Der Großteil des Gebietes verfügt über eine gründerzeitliche Blockrandbebauung, die strukturell weitgehend intakt ist.

Es gibt in weiten Teilen des Untersuchungsgebietes eine geschlossene Straßenbebauung und große Blockinnenbereiche, die unterschiedlich genutzt und gestaltet sind. Die Bebauung nördlich der Feldstraße und entlang des nördlichen Teils der Körnerstraße bis zur Kreuzung Körnerstraße/ Ellerstraße bildet keine geschlossene Straßenbebauung. Sie besteht vorwiegend aus Ein- und Mehrfamilienhäusern, die freistehen oder nur an einer Seite grenzständig gebaut sind. An einigen Stellen gibt es Bauflücken und unangepasste Baukörper, die das Bild stören.

Großflächige Parkplätze und Garagen sowie vorwiegend eingeschossige Gewerbebauten dominieren den Blockinnenbereich zwischen Bahnhofsallee und Poststraße. Abgesehen von dem zwischen Körnerstraße und Fabriciusstraße gibt es auch in allen anderen Innenbereichen etliche auch größere eingeschossige Gebäude, die teil-

weise von Gewerbebetrieben genutzt werden. Es gibt auch einige eingeschossige Bauten an den Straßen, dies sind gewerbliche Bauten oder Wohngebäude.

Bauliche Besonderheiten sind neben zahlreichen erhaltenen und teilweise denkmalgeschützten Häusern und Denkmalbereichen (siehe unten) das freistehende Empfangsgebäude des Bahnhofs mit dem großen Bahnhofsvorplatz im Westen des Gebietes sowie zwei Wohngebäude mit sieben und acht Geschossen (mit zusätzlichen zwei Wohngeschossen im Dach) gegenüber dem Bahnhof und an der Kreuzung Feldstraße/ Poststraße. Insbesondere diese beiden Wohngebäude sprengen als zeilenförmige „Hochhäuser“ in Bezug auf ihre Geschoßhöhe und ihre Kubatur den im Stadtteil vorgegebenen Rahmen.

Die Bebauung ist ansonsten im gesamten Plangebiet an den Straßen bei den Altbauten vorwiegend 2-3-geschossig, bei neueren Gebäuden vorwiegend 3-4-geschossig.

Aufgrund der unterschiedlichen Geschosshöhen der unterschiedlichen Bauzeitalter ist straßenseitig meist eine annähernd einheitliche Gebäudehöhe eingehalten.

Die folgende Karte verdeutlicht die Baustruktur im Plangebiet.



### 3.2.2. Straßenräume

Die Straßenräume sind im Wesentlichen durch Gebäude eingefasst. Es gibt jedoch auch einige Baulücken und Brachen sowie sonstige gewerblich genutzte Grundstücke, die durch die Art ihrer Bebauung (eingeschossig, ohne angepasste Kubatur der Aufbauten) das einheitliche Bild unterbrechen (vgl. folgende Fotos).



Baulücke Ecke Fabriciusstraße/ Kömerstraße



Baulücke Benrather Straße



Feldstraße, eingeschossiges Gebäude

An den meisten Straßen gibt es Baumreihen, die das Straßenbild bestimmen und die Straßenzüge gliedern. An einigen Kreuzungsbereichen fehlen diese. Vor allem die Bürgersteige sind an vielen Stellen schadhaft, teilweise auch durch Baumwurzeln beschädigt (angehobene Platten, Erhebungen; vgl. Fotos Straßenbeläge).



Körnerstraße



Bahnhofsallee

Die Fabriciusstraße wurde in 2003 zwischen Körnerstraße und Ellerstraße von Grund auf saniert und als temporeduzierte Zone (Tempo 30-Regelung) gestaltet.



Neugestaltete Fabriciusstraße

Ellerstraße und Benrather Straße sind zweispurige Hauptverkehrsstraßen mit der entsprechenden Barrierewirkung zu den angrenzenden Stadtteilen. An ihrem Kreuzungsbereich sind sie zudem auf mehrere Spuren aufgeweitet. An dieser Stelle bestehen ampelgeregelte Überwege. Die übrigen Straßen im Untersuchungsgebiet sind hauptsächlich Wohngebietsstraßen mit zusätzlichem gewerblichem Verkehr.

Nordwestlich des Bahnhofes liegt die Zufahrt zu den gewerblichen Nutzungen nördlich der ehemaligen Güterabfertigung (Schrottplatz etc.), die viel gewerblichen Verkehr mit sich bringt. Die Bahnhofsallee ist durch den Einzugsbereich des Bahnhofes zusätzlich durch Bus- und Taxiverkehr sowie Hol- und Bringverkehr belastet. Auch durch die Körnerstraße führt eine Buslinie. Abhängig vom Verkehrsaufkommen in der Benrather Straße findet eine Verlagerung des Verkehrs in die Poststraße statt. Das Untersuchungsgebiet ist ganzflächig Tempo-30-Zone.

### 3.2.3. Freiräume

Im Untersuchungsgebiet gibt es neben den Straßenräumen nur wenige öffentliche Freiräume. Dies sind der Bahnhofsvorplatz, eine kleine Grünfläche an der Straßenkreuzung Feldstraße/ Poststraße sowie ein Spielplatz im Baublock zwischen Körnerstraße und Fabriciusstraße.

Lediglich der Bahnhofsvorplatz ist deutlich als Platz erkennbar. Die Grünfläche an der Kreuzung Poststraße/ Feldstraße hat keinen Platzcharakter.



Poststraße 24 mit vorgelagerter kleiner Grünfläche

Die privaten Freiräume liegen fast ausschließlich in den Blockinnenbereichen, nur an wenigen Stellen gibt es Vorgärten. Die meisten Gebäude grenzen direkt an die öffentliche Verkehrsfläche an.

Eine große private Grünfläche liegt an der Kömerstraße. Sie gehört zur Firmengelände Terrania und ist von der Straße her durch den dichten Randbewuchs (Baumreihe und Sträucher) kaum einsehbar.



Grünfläche Terrania von der Kömerstraße aus



Grünfläche Terrania von der Fabriciusstraße aus

Die zu den Gebäuden gehörenden Grundstücke sind in weiten Teilen des Gebietes großflächig versiegelt. Am markantesten ist dies im Block zwischen Bahnhofsallee und Poststraße der Fall, da sich hier große Gewerbebereiche und Stellplatzflächen bzw. Garagen befinden. Auch in den anderen Blöcken – abgesehen von dem Block zwischen Körnerstraße und Fabriciusstraße – befinden sich etliche auch größere Bauten im Innenbereich der Blöcke, so dass Aufenthaltsflächen für die Bewohner an vielen Stellen rar sind.

Im Block zwischen Körnerstraße, Fabriciusstraße und Ellerstraße gibt es hauptsächlich Grünflächen. Die Verteilung der bebauten bzw. versiegelten Flächen und der Grünflächen ist im Luftbild erkennbar (Luftbild siehe Anhang).

### 3.3. Funktion des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet dient vorwiegend dem Wohnen, aber auch dem Gewerbe.

Die Baublöcke zwischen Ellerstraße, Körnerstraße, Schillerstraße und Feldstraße sind vorwiegend von Wohngebäuden umgeben. Im Zentrum des Baublockes südlich der Körnerstraße liegt der einzige öffentliche Spielplatz. Eine stillgelegte Autowerkstatt an der Kreuzung Fabriciusstraße/ Körnerstraße ist abgerissen und soll durch einen Wohnneubau ersetzt werden.

Die Baublöcke zwischen Feldstraße, Bahnhofsallee, Benrather Straße und Ellerstraße dienen neben dem Wohnen verschiedenen weiteren Nutzungen. Dazu gehören

verschiedene Gaststätten, einige Geschäfte an der Benrather Straße und am Bahnhofsvorplatz, der S-Bahnhof und eine Sparkassenfiliale an der Bahnhofsallee, sowie ein Gebäude der Post (als Verteilzentrum genutzt) an der Poststraße und das Fabry-Museum.

Es gibt zwei Betriebe für Kfz-Pflege und -verkauf, diese liegen an der Ellerstraße und an der Benrather Straße. Das Postgebäude, der Kfz-Vertrieb an der Benrather Straße sowie eine Schreinerei in der Poststraße ziehen sich weit in die Blockinnenbereiche hinein. Das Wilhelm-Fabry-Museum liegt im Blockinnenbereich nahe der Kreuzung Fritz-Gressard-Platz. Der Zugang zur Benrather Straße führt zwischen zu Wohn- bzw. sonstigen Zwecken genutzten Gebäuden hindurch.

Ein wesentlicher Leerstand besteht im Bahnhofsgebäude, das sich in privatem Besitz befindet, jedoch seit Jahren nicht genutzt wird und dem Verfall preisgegeben ist. Neue Nutzungskonzepte waren bisher aus unterschiedlichen Gründen nicht realisierungsfähig. Der S-Bahnhof stellt einen wesentlichen Knotenpunkt des öffentlichen Nahverkehrs der Stadt Hilden dar. Davon abgesehen bildet der Bahnhof aufgrund des engen Durchgangs zwischen Bahnhofsvorplatz und der „Bahnhofsrückseite“ an der Otto-Hahn-Straße zurzeit eher einen Angstraum als ein Zentrum.

Das Gelände einer ehemaligen Tankstelle im Kreuzungsbereich Benrather Straße/ Bahnhofsallee ist frei geräumt und wird als Stellplatzfläche eines Autohandels benutzt. Ladenleerstände gibt es im Erdgeschoss des achtgeschossigen Wohngebäudes am Bahnhofsvorplatz und an der Benrather Straße.

#### **4. Vorhandene Planungen**

##### **4.1. Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan aus dem Jahr 1993 weist für den Großteil des Gebietes eine Wohngebietsnutzung aus. Das Grundstück der Deutschen Post-AG in der Poststraße wird als Fläche für den Gemeinbedarf/ Post dargestellt. Der Bereich zwischen Postgrundstück und Bahnhofsvorplatz wird als Kerngebiet ausgewiesen. Ferner gibt es einige weitere Gemeinbedarfsflächen (Verwaltungsgebäude, ehemals Bürogebäude der AOK, heute in Wohnnutzung in der Feldstraße; Museum, Ellerstraße) und geringe Flächenanteile an Grünflächen (Spielplatz im Baublock zwischen Fabri-

usstraße und Feldstraße; Grünfläche an der Straßenkreuzung von Feldstraße und Poststraße; Bahnhofsvorplatz).

#### 4.2. Bebauungspläne

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 10A vom 31.07.1962 regelt Art und Maß der Bebauung sowie die Baugrenzen zwischen Bahnhofsallee, Feldstraße, Ellerstraße und Benrather Straße. Im westlichen Bereich ist das Gebiet inzwischen überplant durch den Bebauungsplan Nr. 10B.

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 10B stammt aus dem Jahr 1973 und weist für den Baublock zwischen Bahnhofsallee, Poststraße und Benrather Straße ein Kerngebiet mit bis zu 8-geschossiger Bebauung (am Bahnhofsvorplatz) sowie bis zu 3-geschossigen Großgaragen im Innenbereich des Blockes aus. Garagen und Stellplätze sind zu überdachen.

Durch die erste Änderung des Bebauungsplanes Nr. 10B vom 31.10.1990 werden Vergnügungsstätten wie Sexshops, Dimenunterkünfte, Spielhallen u.a. im Bereich zwischen Bahnhofsallee, Poststraße und Benrather Straße beschränkt bzw. ausgeschlossen. Außerdem werden Gestaltungsfestsetzungen für eingeschossige Flachdächer getroffen: die Dächer müssen begehbar und gärtnerisch gestaltet und als Erholungs- und Spielflächen den angrenzenden Wohnhäusern zur Verfügung gestellt werden.

Im Bebauungsplan Nr. 67 vom 31.01.1976 wird für die Grundstücke entlang der Ellerstraße zwischen Benrather Straße und Feldstraße ein Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt, im WA ausnahmsweise zulässige Nutzungen werden hier ausgeschlossen. Art und Maß der Bebauung wird durch Baulinien und -grenzen sowie die Festsetzung der Geschossigkeit mit 3 Geschossen bei geschlossener Bebauung festgesetzt.

Die sechste Änderung des Bebauungsplanes Nr. 67 vom 18.02.1999 setzt für die Grundstücke Ellerstraße Nr. 3 bis 3E ein Allgemeines Wohngebiet (WA) mit bis zu dreigeschossiger geschlossener Bebauung (an der Straße) und ein WA mit bis zu zweigeschossiger offener Bebauung (im rückwärtigen Bereich) fest.

Im Gebiet zwischen Schillerstraße, Körnerstraße, Ellerstraße und Feldstraße wird die Bebauung nach §34 BauGB geregelt (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile).

**Folgende Bebauungspläne befinden sich im Verfahren, die jedoch derzeit in der Bearbeitung ruhen oder nicht mit Priorität bearbeitet werden sollen:**

- Im Bebauungsplan Nr. 240 für einen Teilbereich zwischen Ellerstraße, Benrather Straße und Poststraße sollen Zufahrtsmöglichkeiten, Nutzungen und Straßenbegrenzungen neu geregelt werden.
- Im Bebauungsplan Nr. 10C soll der Bereich zwischen Bahnhofsallee, Poststraße und Benrather Straße in Bezug auf Art und Maß der Bebauung und auf die zulässigen Nutzungen ganz neu überplant werden (voraussichtlich wird eine Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich sein).
- im Bebauungsplan Nr. 228 für den Bereich der Bahnanlagen zwischen Benrather Straße und Ellerstraße (inkl. Bahnhofsgebäude, -vorplatz und westlicher Seite sowie dem Straßenraum der Schillerstraße) soll das „Gelände für Bahnanlagen“ grundsätzlich neu überplant werden, um auf die absehbare teilweise Entwidmung der Flächen mit einem neuen Nutzungskonzept (Zielvorstellung ist eine gewerbliche Nutzung) reagieren zu können.

#### **4.3. Grünordnungsplan**

Der Grünordnungsplan sieht für den Bereich zwischen Bahnlinie und Ellerstraße die Herstellung von straßenunabhängigen Wegeverbindungen vor. Über die Kleingartenanlage Ellerstraße soll eine Anbindung des Bahnhofes an die Wohnbebauung Heinrich-Heine-Straße sowie östlich der Bahntrasse eine Wegeverbindung entlang des Terrania-Geländes von der Ellerstraße bis an den Ifter-Grünzug geschaffen werden (Projekt P 4 des GOP; vgl. Auszüge aus dem GOP im Anhang).

#### **4.4. Sonstige Planungen**

An der Ecke Benrather Straße/ Ellerstraße steht eine ehemalige Apotheke seit längerer Zeit leer und wird ein auf dem nördlichen Nachbargrundstück stehender griechi-

scher Club demnächst die Nutzung aufgeben. Die Grundstücke sollen überplant werden.

An der Körnerstraße gibt es zwei aktuelle Bauvorhaben:

An der Kreuzung mit der Fabriciusstraße wird auf dem Grundstück einer ehemaligen Autowerkstatt nun ein viergeschossiges Wohngebäude in Form einer geschlossenen Blockrandbebauung errichtet. An der Kreuzung zur Ellerstraße befinden sich mehrere sehr vernachlässigte Mehrfamilienhäuser. Der Eigentümer plant zurzeit die Sanierung und teilweise Ersetzung der Gebäude, auch an dieser Ecke wird eine Schließung des Blockrands erwogen.

Im Bereich des Güterbahnhofs plant die Stadt Hilden ein neues Gewerbegebiet: Die Stadt steht in Kaufverhandlungen mit dem Grundstückseigentümer des Güterbahnhofes, der Fa. Aurelis, um ein mehrere zehntausend Quadratmeter großes Grundstück in diesem Bereich zu erwerben. Ziel ist die Entwicklung eines Gewerbegebietes für kleinere Handwerks- und/ oder Gewerbebetriebe mit geringfügigen Erweiterungsbedürfnissen. Der bestehende Schrottplatz und ein weiterer Teil des neu zu entwickelnden Gewerbegebietes sollen über eine neue Straße von der Ellerstraße aus neben dem Gewerbepark Terrania erschlossen werden.

## 5. Zustand des Quartiers

Die Unterstadt war das erste größere „Stadterweiterungsgebiet aus der Zeit um 1900 zwischen altem Dorfkern und Bahnhof“. Die „Bebauungsansätze entlang der Benrather Str. (sind) teilw. älter“. (aus: Bestandsaufnahme histor. Bausubstanz Hilden, Herbst 1981, Band 1).<sup>1</sup>

Die Wohngebäude im Untersuchungsgebiet haben sehr unterschiedliche Entstehungsdaten. Die Karte der „Bestandsaufnahme historischer Bausubstanz in Hilden“ weist dieses nach (siehe Anhang). Die einzelnen Gebäude sind aufgrund des Alters und unterschiedlich guter Unterhaltung in sehr unterschiedlichem Erhaltungszustand, einige erscheinen baufällig (siehe unten).

<sup>1</sup> Im Archiv der Bauaufsicht der Stadt Hilden. Die in der angegebenen Quelle enthaltenen Informationen sind laut Frau Sewüster teilweise unrichtig bzw. veraltet. Eine genaue Überprüfung der hieraus entnommenen Informationen müsste daher noch im Einzelfall erfolgen.

### 5.1. Wohngebäude und Sonstige Gebäude

Der Erhaltungszustand der Gebäude variiert unabhängig von ihrem Baualter sehr. Dazu Beispiele aus der Ellerstraße:



Ellerstraße 43, um 1950, sanierungsbedürftig



Ellerstraße 19A – 25, ca. 100 Jahre alt, guter Zustand

Es gibt etliche Wohngebäude und Grundstückseinfassungen im Untersuchungsgebiet, die verschiedene sichtbare, teils ausgeprägte Bauschäden aufweisen. Dazu gehören Risse, Feuchtigkeits- und Putzschäden. (vgl. folgende Fotos)



Poststraße, Einfassung



Ellerstraße 1



Körnerstraße, Detail Balkon

Im achtgeschossigen Wohn- und Gewerbehäus an der Bahnhofsallee steht zurzeit ein Laden leer:



Leerstand Hochhaus Bahnhofsallee 24-26

Ein Beispiel einer unerfreulichen Baulücke gibt es an der Benrather Straße, Ecke Bahnhofsallee. An diesem Standort wäre eine geschlossene Blockrandbebauung wünschenswert, weil sie das Straßenbild abrunden und den Blockinnenbereich vor Immissionen schützen würde. Hiermit würde ein gegenüber den angrenzenden Hauptverkehrsstraßen ruhigerer Innenbereich geschaffen.



Ehemalige Tankstelle, Benrather Straße

## 5.2. Bahnhof

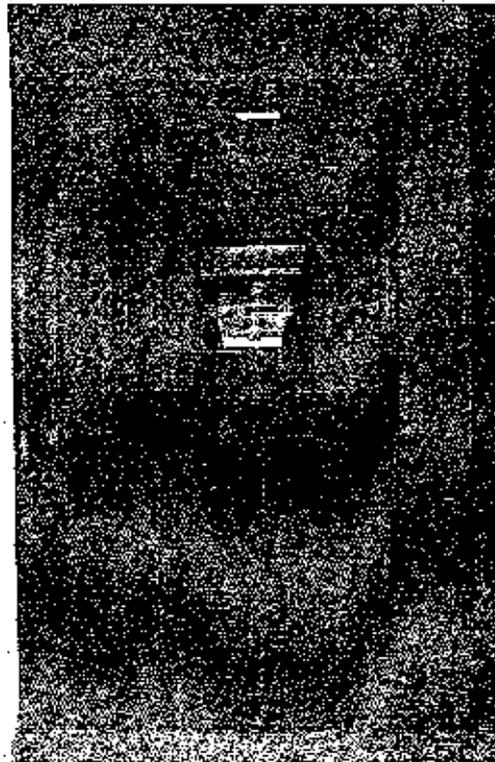
Ein wesentlicher Leerstand besteht im Empfangsgebäude des Bahnhofs, das auf Grund fehlender Unterhaltungsmaßnahmen bereits sehr stark beschädigt ist, im Sommer 2003 jedoch zumindest baulich gesichert wurde.



Bahnhof



Eingangsbereich Bahnhof



Durchgang zum Bahnsteig der S-Bahn

### 5.3. Öffentliche Freiräume und Straßenräume

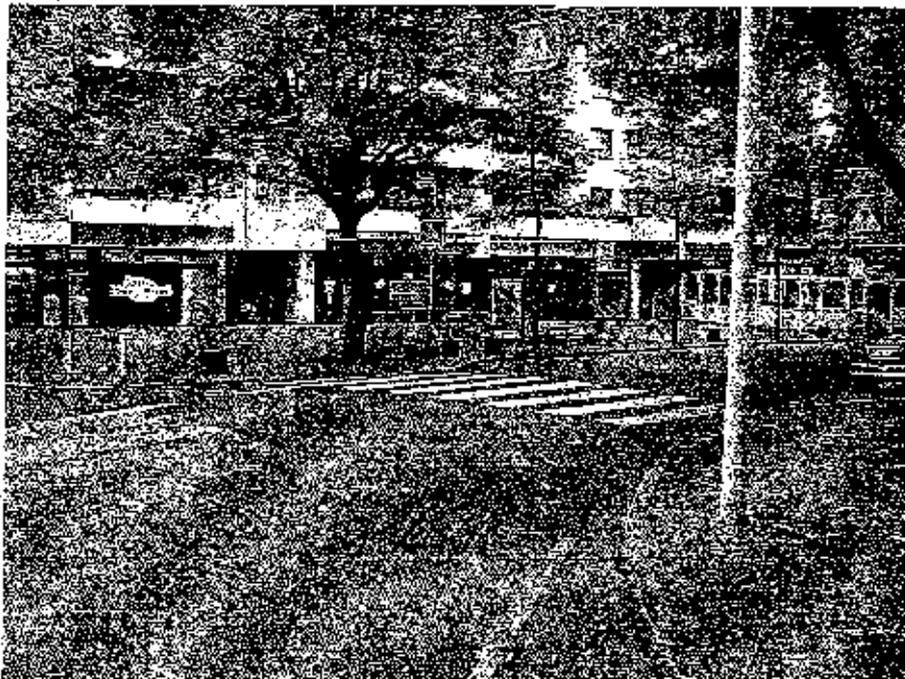
Zu den Öffentlichen Freiräumen gehören zwei kleine Grünflächen an Straßenkreuzungen, der Bahnhofsvorplatz sowie ein Spielplatz.

Der Bahnhofsvorplatz hat trotz der umlaufenden Straßen und der Stellplätze durchaus einen Platzcharakter, wenn er auch vernachlässigt ist. Er bietet neben der Befriedigung der Ansprüche des Nahverkehrs einen alten Baumbestand und eine relativ große Fläche sowie einige Sitzplätze an. Der Baumbestand ist bemerkenswert und bestimmt auch schon aus weiter Sicht das Umfeld des Bahnhofs.

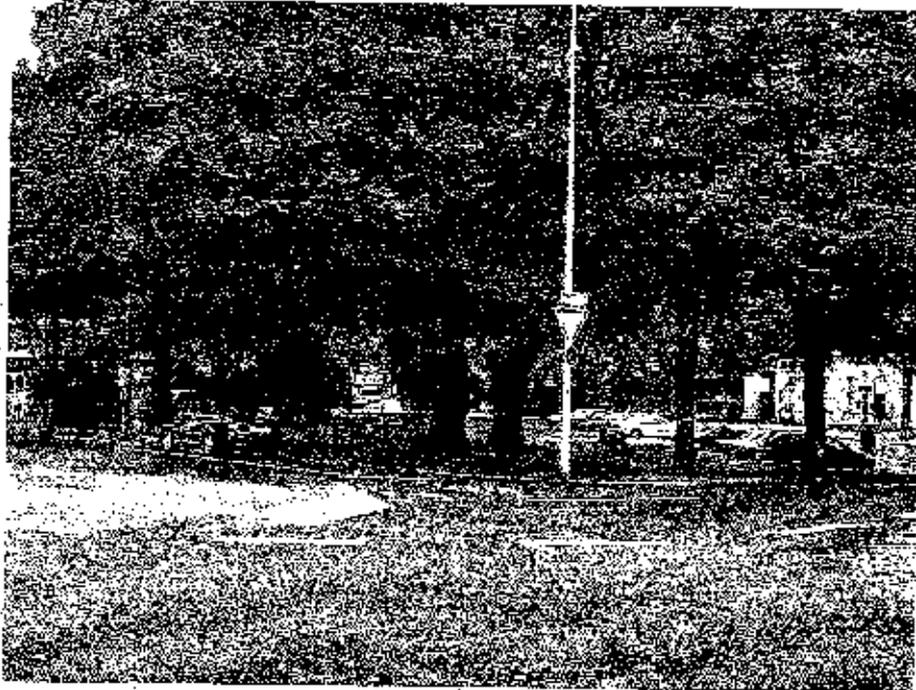
Die Flächen sowie die Sitzplätze sind wenig gepflegt und im Hinblick auf den Anblick des Bahnhofsgebäudes selbst sowie der um den Platz laufenden Verkehrsflächen kaum attraktiv. Die Grünfläche bietet außer den genannten Bäumen keine Anreize zum Aufenthalt. Straße und Bürgersteige im Umfeld des Bahnhofs sind in schlechtem Zustand (vgl. Fotos Bahnhofsvorplatz).



Bahnhof mit Vorplatz



Bahnhofsvorplatz, Straßenraum



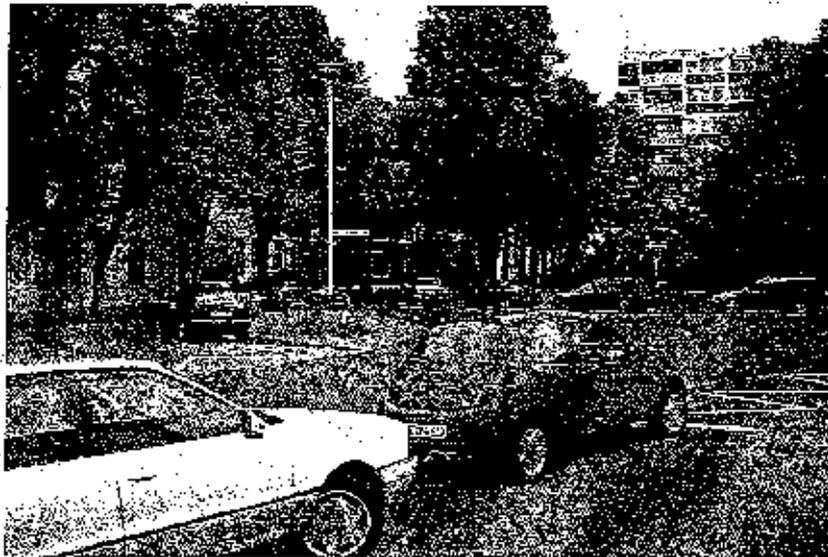
Bahnhofsvorplatz, Straßenraum und Bäume



Bahnhofsvorplatz, Sitzbereich

Eine Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes wurde bereits seit 1998 vorgeplant, aber nicht realisiert, da die Umnutzung des Bahnhofsgebäudes zunächst abgewartet werden sollte.

Die kleine Grünfläche an der Kreuzung Poststraße/ Feldstraße ist eher Verkehrsinsel als Platz, sie hat keine Aufenthaltsqualität (vgl. Foto).



Feldstraße/ Poststraße, Kreuzungsbereich

Der Spielplatz im Baublock zwischen Körnerstraße und Fabriciusstraße liegt im Blockinnenbereich und ist lediglich von der Körnerstraße, also vom Rand des Untersuchungsgebietes aus, durch einen langgestreckten Weg zwischen Gärten erreichbar. Er bietet vor allem Klettergeräte und Spiralwippen sowie Sand an, es gibt auch verschiedene Sitzbereiche (vgl. Fotos vom Spielplatz).



Körnerstraße, Weg zum Spielplatz

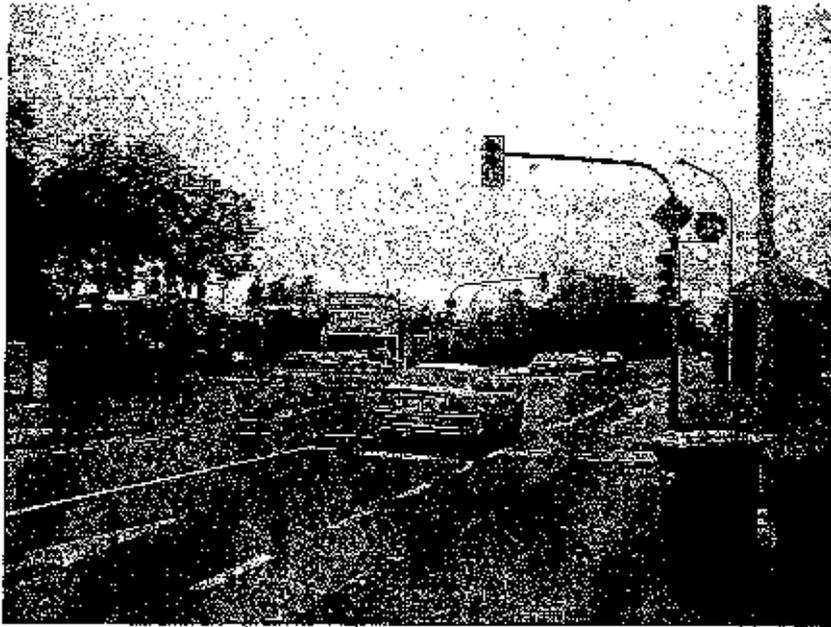


Körnerstraße, Spielplatz

Der Spielplatz bietet Sitzgelegenheiten für Begleitpersonen der Kinder an, die insbesondere auch von Jugendlichen zum Aufenthalt genutzt werden. Die Aufmachung des Platzes ist aufgrund der Gestaltung (insbesondere Betonpflasterung und Mauern) unattraktiv, obwohl er relativ neue Spielgeräte bietet. Seine Erschließung über nur einen Weg, durch eine durch Hecken gebildete „hohle Gasse“, ist unzureichend.

Die Spielgeräte wurden teilweise in 2003 ersetzt, eine grundsätzliche Sanierung des Spielplatzes ist jedoch bisher nicht beabsichtigt.

Das Untersuchungsgebiet ist durch stark befahrene Straßen von den angrenzenden Stadträumen abgegrenzt. Diese Abgrenzung ist insbesondere für bewegungseingeschränkte Menschen nachteilig, da sie wesentliche angrenzende Bereiche der Stadt nur unter erschwerten Bedingungen erreichen können. Betroffen hiervon sind vornehmlich Kinder, ältere und behinderte Menschen sowie Mütter oder Väter mit kleineren Kindern. Erschwert erreichbar sind beispielsweise Stadtpark und Innenstadt sowie die Wohngebiete jenseits der Ellerstraße, in denen auch verschiedene Schulen liegen (vgl. folgende Fotos). Die Gebiete jenseits der Bahnlinie sind nur durch den engen Durchgang am Bahnhof, der einen „Angsträum“ bildet, oder über Umwege erreichbar.



Straßenkreuzung Ellerstraße/ Körnerstraße



Kreuzungsbereich Heerstraße/ Ellerstraße

#### 5.4. Private Freiräume

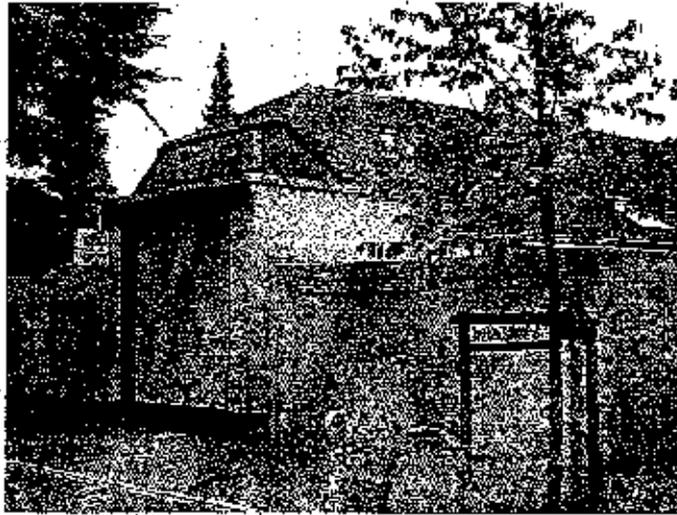
Die zu den Häusern gehörigen Freiräume sind in Teilbereichen des Untersuchungsgebietes durch gewerbliche Bauten und Garagenbauten belegt, so dass hier zu den Häusern gehörige Erholungsflächen rar sind.



Schreinerei in der Poststraße



Garagen, Autohandel  
Kreuzung Benrather Straße/Bahnhofsallee



Gewerbebetrieb in der Fabriciusstraße

Die an der Körnerstraße liegende Grünfläche der Terrania bietet einen relativ weiträumigen Freiraum mit Parkcharakter, der allerdings nicht zur öffentlichen Nutzung zur Verfügung steht (Foto siehe oben, Kapitel 3.2.3. Freiräume).

## 5.5. Funktionale Qualitäten

### 5.5.1. Bahnhof

Das Bahnhofsgebäude steht unter Denkmalschutz, ist jedoch in einem sehr schlechten Zustand. Es bildet daher kein schönes Entree in die Stadt Hilden. Es ist in Händen einer Eigentümergemeinschaft, die den Bahnhof an einen Privatinvestor veräußern möchte. Doch bisher ist kein allseits tragbares und gleichzeitig wirtschaftliches Nutzungskonzept vorgelegt worden.

Die notwendigen Funktionen für den öffentlichen Nahverkehr erfüllt der Bahnhof, bildet jedoch für die Nutzer und insbesondere Frauen einen Angstraum. Der Bahnsteig wird von der Eigentümerin Deutsche Bahn AG in bescheidenem Umfang erhalten.

### 5.5.2. Güterbahnhof

Die Stadt Hilden beabsichtigt die Entwicklung eines Gewerbegebiets für kleinere Büro-, Handwerks- und/ oder Gewerbebetriebe. Der Schrottplatz soll über eine neue Straßentrasse an die Ellerstraße angebunden werden. Das Plangebiet umfasst nur die Bereiche des Güterbahnhofes, die weiterhin über Straßen des Plangebietes er-

geschlossen werden sollen. Es ist von den Planungen zum Güterbahnhof stark betroffen, da der Lkw-Verkehr des Schrottplatzes insbesondere die Bahnhofsallee belastet. Die Planungen für das gesamte Bahnhofsgelände erfordern besondere Aufgaben wie Umwidmungen und Entbehrlichkeitsprüfungen.

### 5.5.3. Straßen

Die Nutzung der vorhandenen Stellplätze durch S-Bahn-Fahrer bildet eine besondere Belastung, da viele Anliegerstellplätze belegt werden. Auch über die Belastung durch den Lkw-Verkehr - insbesondere in der Bahnhofsallee und in der Poststraße - sowie den Busverkehr in der Poststraße in Richtung Bahnhof gibt es viele Anliegerbeschwerden.

Die Barrierewirkung der Hauptverkehrsstraßen und der Bahnlinie wurde bereits verdeutlicht. Bahnhofsallee und Körnerstraße sind schlecht ausgebaut.

Die Straßenräume sind bei Dunkelheit schlecht beleuchtet, was zumindest teilweise an der Lampenhöhe liegt, da die Leuchtkörper in den Baumkronen hängen.

### 5.5.4. Wohnen/ Mieten

Im Gebiet gibt es einige Wohnungen mit Niedrigmieten. Aufgrund des hohen Anteils an Sozialhilfeempfängern im Gebiet ist dieses auch grundsätzlich begrüßenswert. Jedoch gibt es auch sehr heruntergekommenen Wohnungen, teilweise auch ohne Heizung.

### 5.5.5. Soziale Infrastruktur

Die Soziale Infrastruktur ist schlecht ausgebaut. Es fehlen insbesondere ein Kindergarten (vorbehaltlich der Aussagen des Kindergarten-Bedarfsplanes)<sup>2</sup> sowie ein Nachbarschaftszentrum für alle Generationen sowie ein Treffpunkt für Jugendliche (siehe unten, Spielplatz).

### 5.5.6. Spielplatz Körnerstraße

Aufgrund der schlechten Erschließung des Platzes nur aus Richtung der Körnerstraße wird der Spielplatz von seinen Nutzern teilweise „illegal“ über Privatzaune erreicht. Der Platz ist schlecht ausgeschildert, so dass er nur von Kindern aus der un-

<sup>2</sup> Aussage in Klammern eingefügt nach der Beratung im Stadtentwicklungsausschuss vom 08.09.2004

mittelbaren Umgebung genutzt wird. Während in der Spielplatzplanung vorgesehen ist, dass der Platz von Kindern bis zu 14 Jahren genutzt wird, hat er von der Ausstattung her wenig Attraktivität für 11- bis 14jährige Kinder. Von Jugendlichen wird er hingegen genutzt, da seine Sitzecken für diese attraktiv sind und keine anderen Treffpunkte im Plangebiet bestehen. Leider führt dies zu Nutzungskonflikten zwischen Kindern und Jugendlichen.

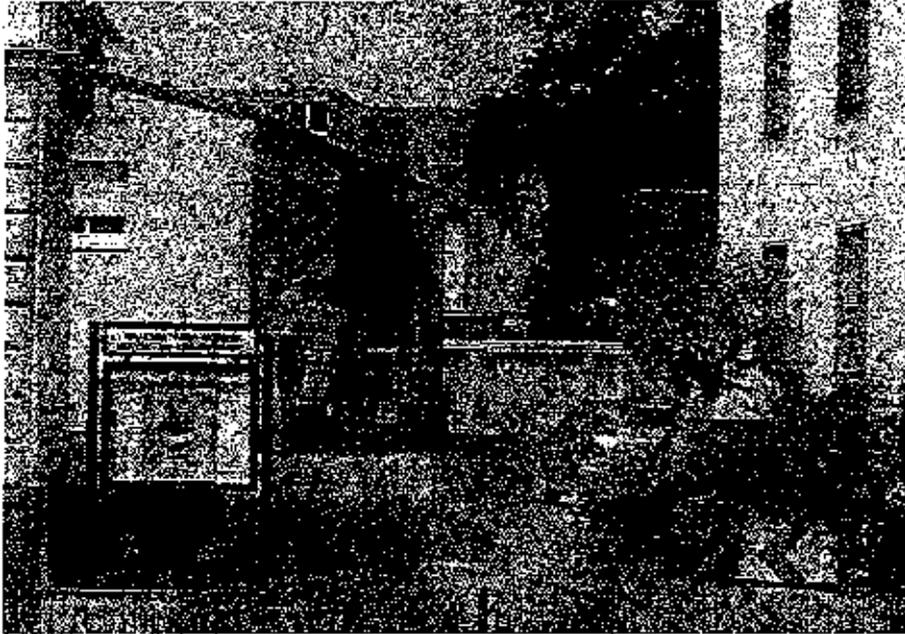
Im Einzugsgebiet des Spielplatzes leben ca. 90 Kinder, die als potentielle Benutzer des Spielplatzes gelten (in max. 200m Entfernung leben 15 Kinder unter 6 Jahren, im Umkreis von 400m leben 75 Kinder im Alter von 6-13 Jahren).

#### 5.5.7. Wilhelm-Fabry-Museum

Das Wilhelm-Fabry-Museum verfügt über zu wenige Parkplätze. Die Zufahrt der hinter dem Museum liegenden Garagen belastet den Museumshof, so dass beispielsweise Hoffeste nicht durchführbar sind. Eine räumliche Erweiterung des Museums wäre wünschenswert.



Fabry-Museum



Einfahrt- und Hofbereich Fabry-Museum

## 6. Sonstige Daten

### 6.1. Denkmäler

Im Untersuchungsgebiet gibt es etliche Denkmäler und aufgrund ihrer historischen Bausubstanz erhaltenswerte Gebäude sowie große eingetragene Denkmalbereiche an der Ellerstraße und an der Benrather Straße.

Im Untersuchungsgebiet liegen:

- der Denkmalbereich „Benrather Straße“ von der Kreuzung Bahnhofsallee/ Benrather Straße bis zum Haus Nr. 32.
- der Denkmalbereich „Ellerstraße“ zwischen der Kreuzung Ellerstraße/ Benrather Straße und der Einmündung der Fabriciusstraße.

Der folgende Auszug aus dem Denkmalkataster zeigt die Denkmalbereiche und den hohen Erhaltungswert vieler historischer Bauten auf<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Es ist zu beachten, dass das Denkmalkataster der Planauskunft noch nicht vollständig aktualisiert ist, beispielsweise ist das Bahnhofsgebäude inzwischen ein eingetragenes Baudenkmal.



Auszug aus dem Denkmalkataster, Stand 08/2004

Es gibt zahlreiche aufgrund ihrer historischen Substanz erhaltenswerte Gebäude im Gebiet wie beispielsweise die hier abgebildeten Gebäude an der Benrather Straße. Einziges erhaltenswertes Gebäude (eingetragenes Denkmal) in einem Blockinnenbereich ist die Alte Kombrennerei, Benrather Straße 32A.



Benrather Straße 52



Alte Kombrennerei

## 6.2. Altlasten

Im Untersuchungsgebiet gibt es laut Altlastenkataster drei Altlastenverdachtsflächen. Zwei Bereiche betreffen ehemalige Tankstellengrundstücke (Kreuzung Benrather Straße/ Bahnhofsallee sowie Kreuzung Feldstraße/ Ellerstraße). Die dritte Fläche liegt an der Kreuzung Körnerstraße/ Fabriciusstraße auf dem Grundstück einer ehemaligen Kfz-Werkstatt. Das Gebäude soll durch einen Wohnungsneubau ersetzt werden.

## 6.3. Eigentumsverhältnisse

Abgesehen von der Benrather Straße (Bundesstraße) und der Ellerstraße (Landesstraße) sind alle Straßenbereiche inklusive der größeren Platzbereiche sowie weitere Flächen beiderseits des Bahnhofsgebäudes im Eigentum der Stadt Hilden. Außerdem gehören der öffentliche Spielplatz sowie das Museumsgrundstück und das Grundstück eines griechischen Clubs an der Ellerstraße 1 der Stadt.

## 7. Einschätzung der Potentiale

**Das Untersuchungsgebiet bietet viele Entwicklungsmöglichkeiten für ein angenehmes Wohn- und Mischgebiet.**

Die Lage zwischen dem Bahnhof, der zu dem Gebiet gehört, sowie dem Stadtpark und der Innenstadt ist ausgesprochen zentral. Die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ist sowohl für Wege innerhalb der Stadt als auch in Richtung Düsseldorf und Solingen ausgezeichnet.

Im Hinblick auf die Baustruktur verfügt das Gebiet über eine weitgehend intakte Blockrandstruktur mit meist annähernd einheitlicher Gebäudehöhe. Die Straßen innerhalb des Gebietes verfügen an vielen Stellen über Baumreihen. Das Straßenbild ist daher in weiten Teilen von der Struktur her angenehm zu erleben – der Erhaltungszustand der Gebäude, Freiräume und Straßenräume wird hierbei zunächst nicht betrachtet.

Die Blockinnenräume können von der Struktur her, wenn sie von der Straße durch eine weitgehend geschlossene Blockrandbebauung geschützt werden, zu angenehmen Aufenthaltsräumen gestaltet werden. Die Voraussetzung hierfür ist eine günstigere Ordnung des ruhenden Verkehrs und an einigen Stellen auch der gewerblichen Nutzung sowie in einigen Bereichen eine zumindest teilweise Entseigerung (beispielsweise im Block zwischen Bahnhofsallee und Poststraße).

Mit dem Bahnhofsvorplatz verfügt das Gebiet über einen großen, von alten Bäumen bestandenen Platz, der zwar aufgrund seiner Lage im Gebiet kein Zentrum bildet, aber im Hinblick auf die Nutzung ein solches werden kann. Für den Bahnhofsvorplatz ist bereits eine Umgestaltungsplanung erarbeitet worden, die wegen der abzuwartenden Sanierung und Umnutzung des Bahnhofsgebäudes noch nicht verwirklicht wurde. Diese Planung sieht keine wesentlichen Veränderungen der funktionalen Nutzungen des Platzes vor. Im Zuge einer Rahmenplanung wäre es möglich, die vorliegende Planung noch einmal zu überarbeiten. Der Platz könnte aufgrund seiner relativ großen Fläche trotz der umlaufenden Straßen zu einem Ort mit verschiedenen Funktionen und guter Aufenthaltsqualität für verschiedene Nutzergruppen umgestaltet werden.

Die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs bilden ein großes Potential für die weitere Entwicklung des Gebietes. Die geplante Nutzung für ein neues Gewerbegebiet mit kleinen Büro- und Gewerbeeinheiten könnte das Quartier beleben.

Die gewerbliche Nutzung innerhalb des Baublocks hat durch den zusätzlichen Verkehr, den sie in das Gebiet zieht, und die Belegung von Flächen in den Blockinnenbereichen einen negativen Aspekt, doch sie trägt auch zur Belebung des Stadtteils bei (z.B. Gaststätten und Restaurants, Geschäfte zur täglichen Versorgung an der Benrather Straße und Ellerstraße für Lebensmittel, Blumen). Am Bahnhofsvorplatz gibt es Leerstände, die auch einen Anstoß zu Veränderungen bieten können, insbesondere wenn Bahnhofsgebäude und Vorplatz eine Sanierung, neue Nutzung und Gestaltung erfahren.

Der vorhandene Spielplatz hat eine gut nutzbare Ausdehnung und einen Zuschnitt, der sich leicht in verschiedene Bereiche aufteilen lässt. Dass er Sitzbereiche anbie-

tet, ist für Begleitpersonen der Kinder vorteilhaft. Im Einzugsgebiet des Spielplatzes leben ca. 90 Kinder, die als potentielle Benutzer des Spielplatzes gelten (in max. 200m Entfernung leben 15 Kinder unter 6 Jahren, im Umkreis von 400m leben 75 Kinder im Alter von 6-13 Jahren).

Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Denkmäler und erhaltenswerten Gebäude bilden einen großen Schatz des Gebietes, der allerdings in einigen Bereichen stärker herausgestellt werden muss.

Die im Gebiet vorhandenen Platzbereiche (Grünflächen an den Kreuzungen und Spielplatz, Bahnhofsvorplatz mit angrenzenden Flächen) befinden sich im Eigentum der Stadt Hilden, was für die weitere Entwicklung dieser Flächen vorteilhaft ist.

## **8. Einschätzung der Missstände**

Im Untersuchungsgebiet gibt es etliche städtebauliche Missstände, die zum Teil schwerwiegend sind.

Das Gebiet wird durch Bahnanlagen, Terrania-Gelände, Ellerstraße und Benrather Straße von den angrenzenden Stadtteilen getrennt. Die Straßenräume der großen Straßen bieten keine Aufenthaltsqualität.

Die Straßen innerhalb des Gebietes sind teilweise in schadhaftem Zustand. Dies führt zu einer eingeschränkten Nutzbarkeit, insbesondere für in ihrer Bewegung eingeschränkte Menschen und Radfahrer. Der Kreuzungsbereich Feldstraße/ Poststraße wirkt überdimensioniert und unübersichtlich.

In Bezug auf Öffentliche Grünflächen und Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer ist das Untersuchungsgebiet deutlich unterversorgt. Es gibt kaum Grünflächen im Untersuchungsgebiet und Grünflächen in angrenzenden Gebieten sind durch die genannten umgebenden Barrieren schlecht erreichbar. Die Wegeverbindungen für Radfahrer und Fußgänger sind schlecht ausgebaut.

Es gibt wenige Plätze, die für den Aufenthalt geeignet wären, und diese sind teilweise nur als Verkehrsbereiche identifizierbar (Grünfläche an der Kreuzung Poststraße/ Feldstraße).

Der Bahnhof, der für Pendler ein „Einfallstor“ in die Stadt bildet und für Hildener Einwohnerinnen und Einwohner eine wichtige Verbindung zu den umgebenden Städten, bietet ein Bild des Verfalls und der Vernachlässigung sowie insbesondere für seine direkten Nutzerinnen einen Angstraum. Es gibt für den Baukörper zwar Entwürfe, jedoch noch kein ausgefeiltes und tragfähiges Nutzungskonzept. Dies wirkt sich auch auf die Umgebung aus. Im Umfeld des Bahnhofes gibt es mehrere Ladenleerstände.

Der Eckbereich von Bahnhofsallee und Benrather Straße ist durch seine Nutzung als Stellplatzfläche deutlich „unternutzt“ und bietet von der Benrather Straße aus („Einfallstor“ für Autofahrer in die Innenstadt) kein gutes Bild. Für den Blockinnenraum ist hier eine Baulückenschließung angezeigt, um einen Schutz des Innenraums vor den Immissionen des Autoverkehrs auf der Benrather Straße zu haben.

Die Ausstattung des einzigen öffentlichen Spielplatzes mit Spielgeräten ist einseitig und seine Gestaltung unattraktiv. Der Platz ist schlecht ausgeschildert, so dass er nur von Kindern aus der unmittelbaren Umgebung genutzt wird. Seine Erschließung über nur einen – zudem mangelhaft gestalteten - Weg vom Rand des Wohngebietes aus ist unzureichend. Aufgrund der schlechten Erschließung des Platzes nur aus Richtung der Körnerstraße wird der Spielplatz von seinen Nutzern teilweise „illegal“ über Privatzäune erreicht. Während in der Spielplatzplanung vorgesehen ist, dass der Platz von Kindern bis zu 14 Jahren genutzt wird, hat er von der Ausstattung her wenig Attraktivität für 11- bis 14jährige Kinder. Aufgrund seiner Ausstattung sowie des Mangels an Treffpunkten für Jugendliche im Plangebiet halten sich Jugendliche auf dem Spielplatz auf, was immer wieder zu Nutzungskonflikten mit den jüngeren Kindern führt.

Die privaten Aufenthaltsflächen im Blockinnenraum sind für die Bewohner teilweise rar und an verschiedenen Stellen zusätzlich durch gewerblichen Lärm oder Verkehrslärm gestört.

Einige Gebäude im Gebiet weisen starke Schäden auf oder sind baufällig. Zum Umfang dieser Problemlage müssten im Einzelnen Untersuchungen angestellt werden.

## 9. Fazit

### 9.1. Beurteilung des Entwicklungsbedarfs

Das Untersuchungsgebiet hat eindeutig Entwicklungsbedarf. Dies bezieht sich nicht nur auf einzelne Gebäude, sondern auch auf die Flächen in den Blockinnenräumen, auf Öffentliche Freiflächen im Straßenraum und Spielflächen. Außerdem sind die Wegebeziehungen zu anderen Bereichen unzureichend ausgebaut und gestaltet. Auch die Ausstattung mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur ist mangelhaft, es fehlen ein Kindergarten (vorbehaltlich der Aussagen des Kindergarten-Bedarfsplanes)<sup>4</sup>, ein Treffpunkt für Jugendliche sowie ein Treffpunkt für die sonstige Bevölkerung, bspw. ein Nachbarschaftsladen.

Das Gebiet entspricht nicht den Anforderungen, die ihm nach seiner zentralen Lage zwischen Innenstadt und Bahnhof obliegen.

Dennoch erscheinen die Städtebaulichen Missstände nicht ausreichend, um das Quartier zu einem „Stadtteil mit besonderem Erneuerungsbedarf“ zu erklären, in dem eine entsprechend hohe Förderung mit Landesmitteln realistisch wäre. Der Stadtteil ist aber ein verdichteter Bereich, in dem erheblicher Entwicklungsbedarf besteht. Die Möglichkeit zu einer Förderung von einzelnen Entwicklungsmaßnahmen muss jeweils im Einzelnen geprüft werden.

Es wird daher vorgeschlagen, das Gebiet näher zu untersuchen, um auf gesicherter Grundlage zu entscheiden, welche Maßnahmen in der Nördlichen Unterstadt getroffen werden sollten, um die Situation des Stadtteils zu verbessern. Eine Festlegung der wesentlichen Entwicklungsziele erfordert erhebliche weitere Aufnahmen, auch unter Einbeziehung der Bewohner.

Ein Städtebaulicher Rahmenplan wäre eine sinnvolle Form der intensiven Aufarbeitung der Problemlagen. Er bietet die Möglichkeit, die Problemlagen fachübergreifend zu bearbeiten und für die unterschiedlichen Handlungsfelder einen Katalog von realistischen Einzelmaßnahmen zu entwickeln, die in ihrer Gesamtheit das Quartier zu einem attraktiveren Wohn- und Mischgebiet entwickeln würden.

<sup>4</sup> Aussage in Klammern eingefügt nach der Beratung im Stadtentwicklungsausschuss vom 08.09.2004

## 9.2. Möglichkeiten einer Städtebaulichen Rahmenplanung

Im Folgenden werden exemplarisch einige Handlungsfelder aufgeführt und Vorschläge für ihre weitere Bearbeitung bzw. Lösungsvorschläge für einzelne Bereiche gemacht. Die Anregungen stammen zum Teil aus dem Gespräch des ersten fachübergreifenden Runden Tisches.

Die Vorschläge können in dieser Untersuchung nur angerissen werden, um einen ersten Eindruck der Bandbreite der Ideen zu vermitteln. Insbesondere die Auffassungen zur zukünftigen Entwicklung der Grünfläche der Terrania sind gegensätzlich und spannungsreich. Für tragfähige Lösungen ist in diesem und anderen Handlungsfeldern sicherlich eine Beteiligung der Öffentlichkeit erforderlich, ansonsten bedarf es genauerer Aufnahmen und teilweise der interdisziplinären Erarbeitung von Planungs- und Handlungsempfehlungen.

### 9.2.1. Bahnhof

- Sanierung und Umnutzung des Bahnhofsgebäudes,
- Umgestaltung des Durchganges zur Otto-Hahn-Straße,
- künstlerische Gestaltung des Bahnhofsausgangs Otto-Hahn-Straße,
- Schaffung gewerblicher Flächen im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs,
- Prüfung der Schaffung von Wohnbauflächen,
- Attraktivierung des Umfeldes,
- Bahnsteig attraktiver gestalten, da der Bahnhof für Hilden repräsentativ ist,
- Aufwertung des Bahnhofes durch Blumenbeete.

### 9.2.2. Platzbereiche

- Sanierungsmaßnahmen des Bahnhofsvorplatzes (Neuordnung der Funktionen, eventuell Integration weiterer Funktionen),
- Integration von Kunstobjekten in die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes,
- Aufenthaltsbereiche/ Grünflächen auf dem Bahnhofsvorplatz in Verbindung mit der neuen Bahnhofsnutzung, also Gastronomie etc. umgestalten,
- Umgestaltung der Kreuzungsbereiche Feldstraße/ Poststraße und Heerstraße/ Ellerstraße.

### 9.2.3. Straßenräume

- Sanierung der Körnerstraße und der Bahnhofsallee,
- Ergänzung der Baumreihen,
- Anlage besserer Wegeverbindungen zu den Nachbarstadtteilen (z.B. bessere Querungsmöglichkeiten der Benrather Straße in Richtung Stadtpark und Innenstadt),
- Auslagerung des Lkw-Verkehrs aus dem Gebiet,
- Laternen niedriger hängen als die Baumkronen, die mit ihrer Größe viel Licht schlucken,
- Abbindung der Körnerstraße von der Ellerstraße durch Bau einer neuen Straße nördlich davon.

### 9.2.4. Freiräume

- Schutz wertvoller Grünbereiche,
- Entsiegelungsmaßnahmen in Blockinnenbereichen,
- Integration weiterer für die Bewohner nutzbarer Aufenthaltsbereiche in zeitgemäße Bauleitpläne für die Unterstadt, evtl. mit Umlegungsmaßnahmen

### 9.2.5. Grünfläche Terrania

- Bereich für die Erholungsnutzung festlegen und öffentlich nutzbar machen: Park, Wiese, Beleuchtungskonzept,
- Bereich für die gewerbliche Nutzung sichern.

### 9.2.6. Soziale Infrastruktur

- Soziale Infrastruktur ergänzen, z.B.:
- Kindergärten schaffen (vorbehaltlich der Aussagen des Kindergarten-Bedarfsplanes)<sup>5</sup>,
- Treffpunkt für Jugendliche einrichten,
- Treffpunkt für sonstige Bevölkerung, bspw. Nachbarschaftsladen schaffen.

### 9.2.7. Spielplatz Körnerstraße

- neue Platz- und Weggestaltung,
- bessere Ausschilderung,

<sup>5</sup> Aussage in Klammern eingefügt nach der Beratung im Stadtentwicklungsausschuss vom 08.09.2004

- Umgestaltung des Platzes für Kinder bis 14 Jahre entsprechend dem Spielplatzbedarfsplan,
- Ausstattung des Kinderspielplatzes ergänzen, z.B. Tischtennisplatte,
- Sitzecken für Jugendliche entfernen (da Nutzungskonflikte zwischen Kindern und Jugendlichen bestehen)
- Schaffung eines Treffpunktes für Jugendliche an anderem Ort, möglicherweise am Bahnhof.

#### 9.2.8. Wohnen

- Stärkung der Wohnqualität durch die Stärkung der Infrastruktur, der Läden etc.,
- Ansiedlung von Seniorenwohnungen im Gebiet, da gerade aufgrund der vorhandenen Infrastruktur und Nähe zum Stadtzentrum und Stadtpark wichtige Qualitäten für ältere Anwohner vorhanden sind,
- Bei einer erheblichen Aufwertung des Gebietes besteht die Gefahr, dass der Mietpreis für dieses Gebiet steigen könnte, was den Anwohnern schaden könnte. Daher ist gegebenenfalls eine entsprechende Sozialplanung zu integrieren.

#### 9.2.9. Wilhelm-Fabry-Museum

- Garagen hinter Wilhelm-Fabry-Museum über andere Zufahrt erschliessen,
- Parkplätze am Wilhelm-Fabry-Museum schaffen,
- Erweiterung des Museums um das Gebäude Benrather Straße 32,
- andere Erschließung des nördlich angrenzenden Garagenhofes,
- Garagenhof in Tiefgarage umwandeln und ebenerdige Fläche zur Grünfläche umnutzen.

#### 9.2.10. Ortsbild

- Nutzung der Gebäude so festlegen, dass sie denkmalverträglich ist (insbesondere Gebäude in direkter Nachbarschaft zu Denkmälern),
- alte Häuserzeilen erhalten, z.B. in der Fabriciusstrasse,
- Schutz einzelner Bereiche durch Gestaltungssatzung, z.B. Fabriciusstraße,
- In Ellerstraße und Benrather Straße weitere Denkmäler festsetzen,
- Hildener Unterstadt durch Kunst aufwerten,

- Konsequente Schließung der Baulücken in der Feldstraße und an der Ecke Bahnhofsallee/ Benrather Straße.
- Gestalterisch und funktional sinnvolle Lösung für die Grundstücke von Apotheke und griechischem Club an der Kreuzung Fritz-Gressard-Platz finden.

### 9.2.11. Gewerbe

- Standorte der vorhandenen Betriebe sichern,
- Grünfläche der Terrania für Gewerbe nutzen.

### 9.3. Untersuchungsbedarf

Für eine genauere Beurteilung dieser und weiterer Maßnahmen müsste neben einer intensiveren Beschäftigung mit den hier bereits behandelten Themen zum Beispiel folgendes näher untersucht werden:

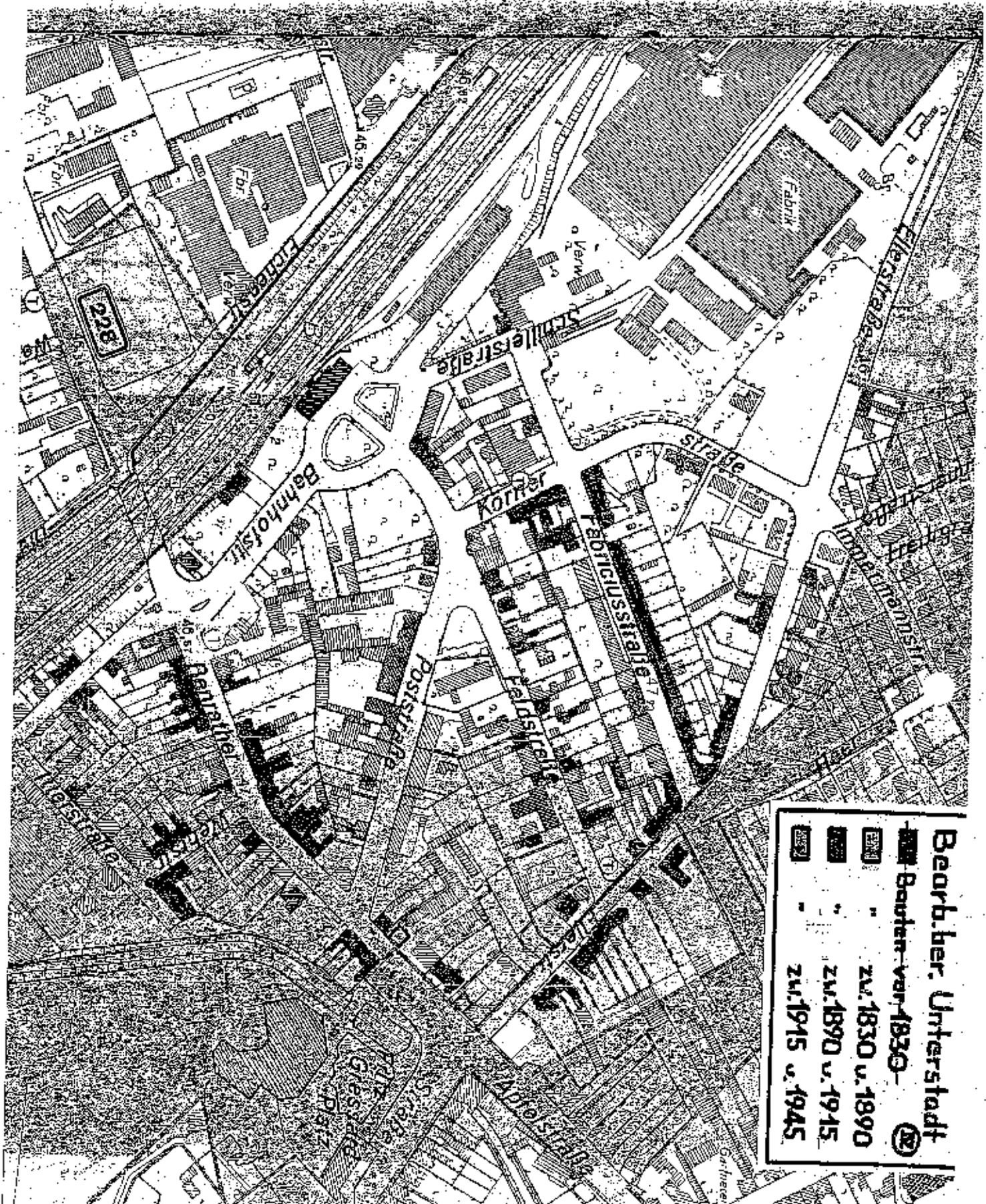
- Statistische Daten (und Erfahrungsdaten) zu den Bewohnern und Nutzern des Quartieres, um die Erfordernis bzw. die Möglichkeit von über die städtebauliche Sanierung hinausgehenden sozialen Planungszielen und -ansätzen einzubeziehen,
- Leerstände im Bereich der Wohngebäude,
- Infrastruktur des Gebietes,
- Emissionswirkungen der Gewerbebetriebe, insbesondere in den Blockinnerbereichen,
- Emissionswirkungen der Straßen,
- die verkehrliche Situation und Handlungsmöglichkeiten, dazu gehört:
  - o die Situation des ruhenden Verkehrs
  - o Belastung der Bahnhofsallee durch den gewerblichen Verkehr des Schrottplatzes Müller und mögliche Entlastung durch Anbindung an die Ellerstraße
  - o Verbesserung der Anbindung an die Innenstadt durch Integration dieser Problemlage in die Planungen zur verkehrlichen Neuordnung am Gressardplatz

Die einzelnen Handlungsfelder könnten in einer interdisziplinär erarbeiteten städtebaulichen Rahmenplanung gründlich untersucht werden. Lösungsansätze müssten dann unter Beteiligung der anderen Fachämter für die einzelnen Handlungsfelder erarbeitet werden. An beiden Schritten – Untersuchung und Planung – sollte die Öffentlichkeit beteiligt werden.

## Anhang

- Luftbild
- Bestandsaufnahme historischer Bausubstanz in Hilden, 1981, Auszug
- Grünordnungsplan, Maßnahmenplan

aus: Bestandsaufnahme littor. Baubestands Kildes  
 Herbst 1981 - Band 1 -



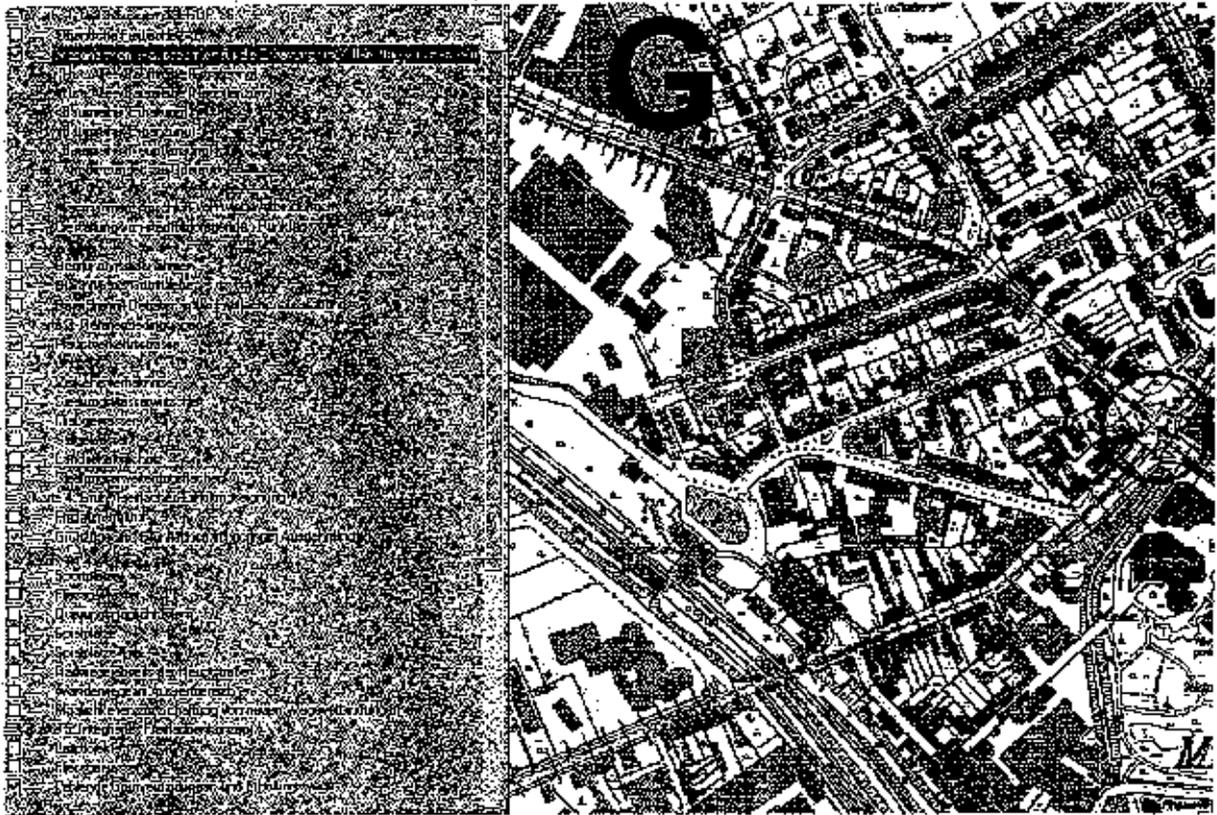
**Bauh. ber. Unterstadt**

	Bauten vor 1830
	zw. 1830 u. 1890
	zw. 1890 u. 1915
	zu 1915 u. 1945



# Luftbild Nördliche Unterstadt





Auszug aus dem Grünordnungsplan, Stand 08/2004

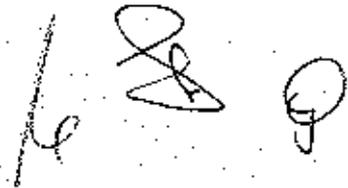
IV/61.1 Bp

**Zusätzliche Erläuterungen zur Sitzungsvorlage Nr. 61/006**

Der anliegende Beitrag des Seniorenbeirates im Rahmen der Beteiligung an der Aufstellung des Städtebaulichen Rahmenplanes für die Nördliche Unterstadt traf am 29.11.2004 ein. Er wurde dem Wirtschaftsförderungsausschuss am gleichen Tage vorgelegt.

Der Seniorenbeirat der Stadt Hilden befürwortet die Entwicklung seniorenrechtlicher Sonderwohnformen (barrierefreie altersgerechte Wohnungen, sozial- und altersgemischte Hausgemeinschaften oder Nachbarschaften) im Bereich der Nördlichen Unterstadt.

  
G. Scheib





In der  
Bürgermeisterei  
Amt für Planung u. Vermessung

Am Rathaus 1  
40724 Hilden

b.R.

Übergeben im W. fo 29.11

b. Stellungnahme für weitere Vorgehen  
in SV zusammen u. Vor, umbedingt  
untersuchen

## Seniorenbeirat der Stadt Hilden

Am Rathaus 1  
(Raum 438), 40721 Hilden

Postfach 880, 40708 Hilden  
Tel. 02103/72-158  
E-Mail: seniorenbeirat@hilden.de

Vorsitzende:  
Brunhilde Urbschat  
Nordstr. 51, 40724 Hilden  
Tel.: 02103/44211  
E-Mail: b.urbschat@onlinehome.de



Hilden, den 25.11.2004

Betr.: Beteiligung an der Aufstellung des Städtebaulichen Rahmenplans für den Bereich  
„Nördliche Unterstadt“

Sehr geehrte Damen und Herren,

leider ist mir Ihr Schreiben vom 19.09.04, welches Vorschläge für die Bebauung der „Nördlichen Unterstadt“ betrifft, erst am 15.11.04 zur Kenntnis vorgelegt worden.

Die Gründe für diese lange Zeit sind nicht mehr nachvollziehbar.

Ich bitte deshalb die verspätete Beantwortung zu entschuldigen.

Da aber die Bebauungsplanung eine große Möglichkeit darstellt, neue Wege in der Schaffung von Wohnmodellen für das Alter zu gehen, ist es mir von großer Bedeutung, die Ideen des Seniorenbeirates der Stadt Hilden einzubringen. Durch die Veränderung der Lebensformen und den nachlassenden familiären Bindungen ist für eine steigende Zahl älterer Menschen in der Lebensphase zwischen Ende des Berufslebens und dem eigentlichen Altsein die Frage nach neuen Wohnformen immer aktueller und neue Antworten sind notwendig. Diese sind eher in den normalen Wohn- und Lebenswelten zu suchen als in Sonderwohnformen der Altenhilfe. Ohnehin leben nur 7% der Älteren in betreuten Einrichtungen. Auch in Zukunft werden alte Menschen ganz überwiegend in der eigenen Wohnung leben.

Das entspricht nicht nur ihrem eigenen Willen, sondern ist auch unter Kostengesichtspunkten meist die bessere Alternative.

Zur Zeit gibt es bereits einige verschiedene Modellprojekte in Deutschland, auch im Kreis Mettmann, die neue Wohnformen in unterschiedlicher Weise umgesetzt haben.

Das große Areal der nördlichen Unterstadt bietet durch seine Innenstadtnähe und S-Bahnbindung eine hervorragende Möglichkeit, die Vielfalt neuer, selbstbestimmter Wohnformen zu schaffen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse älterer Menschen.

- a) barrierefreie altersgerechte kleine Wohnungen für Singles und Paare, die eine evtl. Betreuung ermöglichen, z.B. ein integrierter Service-Stützpunkt im Haus oder nächster Umgebung, der helfend im Bereich Pflege beraten bzw. vermitteln kann. Vorstellbar ist in der Nachbarschaft die Ansiedlung eines ambulanten Pflegedienstes.
- b) sozial- und altersgemischte Hausgemeinschaften bzw. Nachbarschaften, die eine in sich abgeschlossene Wohnung haben mit Gemeinschaftseinrichtungen (z.B. Werkraum und Raum für Feste, Geburtstage, ect.)

Es wäre sicher ein mutiges Projekt, solche Wohnformen anzubieten, da sie noch recht zukunftsweisend sind und nur für Mieter mit der Bereitschaft des rücksichtsvollen und kooperativen Miteinander in Frage kommen. Ich halte dies für eine Wohnform, die nicht nur den sozialen Umgang miteinander fördert, sondern

jeder profitiert durch gegenseitige Hilfe (Junge Mieter unterstützen ältere, ältere betreuen Kinder bei kurzer Abwesenheit oder Hausaufgaben oder übernehmen die Versorgung von Kleintieren in der Urlaubszeit.)

Dieser Bebauungsvorschlag ist zukunftsweisend, vor allem vor dem Hintergrund, dass es immer mehr alleinlebende ältere Menschen gibt, die eine sinnvolle Lebensgestaltung zwischen Ruhestand und Hilfsbedürftigkeit suchen.

So entsteht ein erheblich besseres Lebensgefühl und macht nachweisbar die Notwendigkeit von ambulanten Pflegediensten später oder gar nicht notwendig, weil dadurch der Vereinsamung entgegengewirkt wird.

Deshalb bitte ich, diesen Vorschlag in Ihrer Planung zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

*Brunhilde Urbschat*

Brunhilde Urbschat

