

Der Bürgermeister

Hilden,
AZ.: IV/61.1 Groll/ws



Hilden

SV-Nr.: IV-1-369

Beschlussvorlage

- Öffentlich -

**Betr.: Verkehrsentwicklungsplan für Hilden
hier: Abschlusspräsentation**

Beratungsfolge:	Sitzung am:	TOP	Abstimmungsergebnis			Bemerkungen
			ja	nein	Enthal- tung	
Stadtentwicklungsausschuss	04.02.2004	3.	18	1	-	
Rat	18.02.2004	2a)	46	5	-	

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Hilden beschließt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss:

1. den vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan zukünftig als Handlungsrahmen für die städtische Verkehrsplanung zu verwenden. Planung und Projekte sollen aus dem Verkehrsentwicklungsplan entwickelt werden. Jede Planung und jedes Projekt unterliegt dabei der Entscheidung im Einzelfall.
2. die Verwaltung zu beauftragen, die im Verkehrsentwicklungsplan dargestellte kurzfristige Umbauvariante für die „Entschärfung“ des Unfallhäufungspunktes Fritz-Gressard-Platz (Ellerstraße / Berliner Straße / Benrather Straße) als Vorentwurf auszuplanen, überschlägig Kosten zu ermitteln und mit den zuständigen Landesbehörden über die Umsetzung zu verhandeln.“

G. Scheib

Finanzielle Auswirkungen	Nein
--------------------------	-------------

Personelle Auswirkungen	Nein
-------------------------	-------------

Erläuterungen und Begründungen:

Im Oktober 2000 wurde dem Ingenieurbüro R + T, Düsseldorf, seitens der Stadt Hilden der Auftrag zur Erstellung des neuen Verkehrsentwicklungsplanes erteilt. Seit diesem Zeitpunkt laufen die Arbeiten zu diesem wichtigen Planwerk, welches die Grundlage werden soll für die Verkehrsplanung Hildens in den kommenden Jahren.

Alle Arbeitsphasen wurden dabei von der Verwaltung und von der so genannten „Kleinen Kommission VEP“ (einer Arbeitsgruppe des Stadtentwicklungsausschusses) kontinuierlich begleitet.

Im Oktober 2002 wurde der Untersuchungsumfang nach einem entsprechenden Ratsbeschluss gegenüber dem ursprünglichen Auftrag erweitert. Insbesondere das Thema der immer wieder und immer noch diskutierten Umgehungsstraßen sollte vom Büro R + T vertieft bearbeitet werden.

Im Februar 2003 beschloss der Rat der Stadt Hilden dann das grundlegende „**Leitbild**“, die Zusammenfassung der planerischen Grundsätze, nach denen sich die Verkehrsthematik weiter entwickeln soll.

Die in diesem Leitbild formulierten **Ziele** sollen hier noch einmal genannt werden, da sie letztlich – neben den einzelnen Handlungskonzepten – den Kern des Verkehrsentwicklungsplanes darstellen:

1. Verbesserung der Wohnumfeldqualität
2. Förderung der Standortqualität
3. Sicherung der Stadtentwicklung
4. Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen
5. Gewährleistung der Mobilität
6. Sozialverträglichkeit des Verkehrs
7. Minimierung des Mitteleinsatzes der öffentlichen Hand und der Verkehrsteilnehmer.

Mit diesen Zielen (deren Verfeinerung durch Teilaspekte und Planungsgrundsätze ist in der Sitzungsvorlage Nr. IV-1-294 aus 2003 nachzulesen) wurde dann mit der Ausarbeitung von Handlungskonzepten sowie der Detailbehandlung verschiedener Problembereiche die Arbeit am Verkehrsentwicklungsplan fortgesetzt.

Folgende **Problembereiche** wurden dabei berücksichtigt:

- Fritz-Gressard-Platz / Benrather Straße
- Walder Straße
- Gewerbegebiet Hilden-West
- Gerresheimer Straße
- Richrather Straße / Talstraße

Es ist nunmehr der Zeitpunkt erreicht, die Abschlusspräsentation des weitgehend fertig gestellten Verkehrsentwicklungsplanes vorzunehmen.

Es liegen Handlungskonzepte für alle Verkehrsträger vor, genauso Prioritätenvorschläge und Vorentwürfe im Detail für die genannten Problembereiche. Damit gibt es genug Material für die städtische Verkehrsplanung, welches im Laufe der kommenden Jahre im Einzelnen geplant, beschlossen, finanziert und umgesetzt werden kann, soll und muss. Aus diesem Grund legt die Verwaltung den Endbericht zum Verkehrsentwicklungsplan nun vor mit der Bitte, diesen Verkehrsentwicklungsplan als Leitlinie/Grundlage für das verkehrsplanerische Handeln der Stadt Hilden in den kommenden Jahren zu beschließen.

Gleichzeitig wird darauf verwiesen, dass alle Detailplanungen, die sich aus dem VEP ergeben, jeweils auch dem Prüfungsvorbehalt im Einzelfall unterliegen. In jedem Falle hat damit der Rat der Stadt die Möglichkeit, Schwerpunkte zu setzen und Einzelfallentscheidungen zu treffen, ohne dass der beschlossene „Rah

men“ des VEP verlassen würde. Auf diese Weise besteht die Chance zu einer schrittweisen und weitgehenden Umsetzung der Inhalte des VEP.

Diese Chance hat der Verkehrsentwicklungsplan auch verdient. Denn kaum ein anderes Planwerk mit Bezug auf das gesamte Stadtgebiet wurde in den vergangenen 15 Jahren so intensiv in Politik und besonders Öffentlichkeit diskutiert, erarbeitet und beraten.

In zahlreichen Veranstaltungen in allen Hildener Stadtteilen wurden die Ergebnisse der verschiedenen Phasen des VEP durch Gutachterbüro und Verwaltung vorgestellt und erläutert. Darüber hinaus konnten viele Institutionen und Vereine in Hilden durch ihre Anregungen einen Beitrag zum Entstehen des VEP leisten.

Schließlich wurde mit einer Reihe von Broschüren, die in vieltausendfacher Auflage verteilt wurden, eine umfassende Information der interessierten Öffentlichkeit gewährleistet.

Insofern kann seitens der Bevölkerung nun erwartet werden, dass der VEP auch die Grundlage für die zukünftige Verkehrsplanung in Hilden darstellt.

Unfall-Häufungspunkt Fritz-Gressard-Platz

Ein erster Prüfstein hierzu ist das Thema, welches im zweiten Teil des Beschlussvorschlages angesprochen wird: der Unfall-Häufungspunkt Knoten Fritz-Gressard-Platz (Ellerstraße/Berliner Straße/Benrather Straße).

Dieser Knotenpunkt nimmt seit Jahren eine (traurige) Spitzenstellung im Kreis Mettmann ein in Bezug auf die Unfälle im Straßenverkehr, die hier geschehen.

Die Stadt Hilden ist dazu aufgefordert (durch die Kreis-Unfallkommission) und verpflichtet, hier eine Lösung zu finden, die zum einen das Unfallgeschehen deutlich reduziert, zum anderen aber auch die Leistungsfähigkeit dieses stark frequentierten Knotenpunktes nicht unzumutbar beeinträchtigt.

Im Zuge der Arbeiten am VEP hat das Gutachterbüro eine Lösung vorgeschlagen, die den genannten Ansprüchen gerecht wird; durch vergleichsweise geringe Umbauten in Benrather Straße und Ellerstraße sollen insbesondere die Probleme der Sicherheit und der Leistungsfähigkeit behoben werden. Die Konfliktsituationen werden durch geänderte Linienführung bzw. Spuraufteilung behoben; der heute häufig überlastete Linksabbiegestreifen in die Benrather Straße (von Süden aus) wird verlängert.

Seitens der Verwaltung wird dieser Lösung der Vorrang vor einer neuen (vierphasigen) Ampelschaltung gegeben, da diese Ampelschaltung eine unzumutbare Einschränkung der Verkehrsablaufqualität dieses Knotenpunktes zur Folge hätte. Entsprechende Erläuterungen zu diesem Thema sind in der erwähnten Kleinen Kommission durch den Gutachter gegeben worden.

Daher geht es nun darum, in einem Vorentwurf das Gestaltungskonzept aus dem VEP zu konkretisieren, erste Kostenschätzung durchzuführen und die Planungen dann mit den zuständigen Landesbehörden abzustimmen. Die Arbeiten hierzu würden zunächst vom zuständigen Tiefbau- und Grünflächenamt übernommen.

Die Verwaltung bittet daher um den entsprechenden Arbeitsauftrag, um in dieser Angelegenheit unverzüglich tätig werden zu können.

Hinweis:

Diese Sitzungsvorlage enthält als Anlage eine Kurzfassung des Verkehrsentwicklungsplanes für Hilden aus dem Dezember 2003, wie sie der „Kleinen Kommission VEP“ in ihrer letzten Sitzung vorgestellt wurde. Hierin ist die Umbauplanung für den Knotenpunkt Fritz-Gressard-Platz nochmals dargestellt.

Eine farbige Kurzfassung dieser Art soll am Ende des Verfahrens zur Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes auch in einer kleinen Auflage gedruckt und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden (siehe Sv IV-1-366).

Für die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses haben die einzelnen Fraktionen im Rat der Stadt Hilden zudem eine vorläufige Endfassung des kompletten Verkehrsentwicklungsplanes als CD-Rom zur Verfügung gestellt bekommen.

Mit der endgültigen Beratung und Beschlussfassung durch den Rat der Stadt Hilden am 18. Februar 2004 wird den Fraktionen (und der Verwaltung) jeweils auch ein gedrucktes Komplett-Exemplar der dann abgeschlossenen Planung übergeben. Hierzu kommt -falls erforderlich- eine neue, dann überarbeitete CD-Rom.

Sachstandsbericht Fortführung L 403n Ostring

Ein Detail-Thema im Rahmen des VEP war die Diskussion über die Fortführung der L 403n Ostring von Hilden nach Langenfeld. Über die Ergebnisse wurde ausführlich berichtet.

Letzter externer Sachstand hierzu war, dass seitens des Landesbetriebs Straßen.NRW ein Fachgutachten zur Beurteilung der verkehrstechnischen Wertung der Straße in Auftrag gegeben wurde. Parallel dazu laufen die Arbeiten an der Umweltverträglichkeitsstudie.

Ende des Jahres 2003 wurde die Stadt Hilden über die vorläufigen Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung (Büro HHS, Aachen) informiert, gemeinsam mit den Städten Langenfeld und Solingen. Das Gutachten selbst liegt der Stadt Hilden nicht vor, daher kann hier nur das derzeitige Ergebnis berichtet werden.

Die der Stadt Hilden zur Verfügung gestellten Unterlagen sind der Vorlage ebenfalls als Anlage beigelegt, ebenso die Stellungnahme des Büros R+T, Düsseldorf.

Seitens des Landesbetriebs Straßen. NRW werden die Ergebnisse der Verkehrswertuntersuchung als ausreichend angesehen, das Verfahren zur Planung der L 403n weiter zu betreiben, „eine derartige Straße hätte schließlich auch einen Wert an sich“.

Demnach ist beabsichtigt, im Jahr 2004 die Ergebnisse von Verkehrswertuntersuchung und Umweltverträglichkeitsstudie zusammenzuführen und daraus ein Gesamtergebnis zu entwickeln. Je nach Ausgang dieses Schrittes könnte sich im Jahr 2005 ein „Linienbestimmungsverfahren“ anschließen.

Auf diese Weise bleibt das Projekt auf dem Arbeitsplan des Landesbetriebes, ohne aber schon konkret genug für eine Umsetzung zu sein. Um mit Detailplanung und/ oder Planfeststellungsverfahren weiterzumachen, gilt es zunächst die Integrierte Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW abzuwarten.

Für Hilden, das machen schon die wenigen verfügbaren Unterlagen klar, würde der Bau der Straße lediglich mehr Verkehr im Straßengebiet bedeuten. Am günstigsten wäre der Prognose 0-Fall, also der Verzicht auf die Verlängerung. Die Verkehrsbelastung ist dann am geringsten.

Die vom Landesbetrieb Straßen.NRW bevorzugte Alternative, nämlich ein Bau der L 403n bei gleichzeitigem Rückbau der Richrather Straße auf Hildener Stadtgebiet, zeigt die Problematik ausreichend deutlich auf; ohne den Rückbau der Richrather Straße (Erhöhung des „Streckenwiderstandes“ durch temporeduzierende Umbauten u.ä.) würde der verlängerte Ostring keine ausreichende Verkehrsbedeutung bekommen.

Impliziert wird bei dieser Variante zudem eine Übergabe der Baulast für die Richrather Straße vom Land NRW auf die Stadt Hilden, verbunden mit der dann alleinigen Zuständigkeit für den Rückbau der Richrather Straße (und der vagen Chance, etwa Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz beim Land zu beantragen, einem Programm, welches mehrfach überzeichnet ist).

Angesichts dieser neuen Situation wird es notwendig sein, dass die Stadt Hilden ihre bisherige Position zu dem Projekt überdenkt. Aus Sicht der Verwaltung ist die geschilderte Vorgehensweise nur dann akzeptabel, wenn auch der Umbau der Richrather Straße durch das Land NRW übernommen wird.

Die Aussagen des Verkehrsentwicklungsplanes werden allerdings durch die oben geschilderten Sachverhalte nicht beeinträchtigt. Sein Inhalt geht bekanntlich weit über die Diskussion zu einem isolierten Stück Umgehungsstraße hinaus.

Insofern kann das Planwerk nun dem Stadtentwicklungsausschuss und dem Rat zur endgültigen Beschlussfassung vorgelegt werden.

G. Scheib