

Erläuterungsbericht

Erreichbarkeit und Innenstadteingänge
Teilprojekt A2- Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof -
Fußgängerzone

Objektplanung Verkehrsanlagen Phase 1 bis 2 gem. HOAI



Hilden

Stadt Hilden

Die Bürgermeisterin
Am Rathaus 1
40721 Hilden

Auftragnehmer:

BÜRO STADTVERKEHR
Planungsgesellschaft mbH&Co. KG

Städtebau | Verkehrsanlagen | Konzepte

Mittelstraße 55 – 40721 Hilden
Fon: 02103/91159-0 - Fax: 02103/91159-22
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Marc Stuhm
Dipl.-Ing. Michaela Roudbar-Latteier

Stand: 18. Februar 2016

INHALTSVERZEICHNIS:

1. Grundlagen der Planungen	4
1.1 Anlass für das integrierte Handlungskonzept (IHK) für die Innenstadt von Hilden.....	4
1.2 Zielsetzung und Handlungsfelder des IHK.....	4
1.3 Teilprojekte Erreichbarkeit und Innenstadteingänge	6
2. Projekt A2 - Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof - Fußgängerzone	8
2.1 Lage und Beschreibung des Plangebietes	8
2.2 Straßenräumliche und verkehrliche Zielsetzungen.....	14
2.3 Planungen	15
2.3.1 Variante „neue Brücke“	17
2.3.2 Variante „Erhalt Brücke“	20
2.3.3 Übergang zur Fußgängerzone	21
2.4 Bewertung der Varianten.....	22
2.4.1 Verkehrssicherheit	23
2.4.2 Radverkehr	23
2.4.3 Fußgänger	23
2.4.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	24
2.4.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	24
2.4.6 Leistungsfähigkeit.....	25
2.4.7 Sicht- und Wegebeziehungen	25
2.4.8 Baukosten.....	26
2.4.9 Ergebnis der synoptischen Gegenüberstellung.....	27
3. Kostenschätzung	29

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 1.1:	Übersicht über die beauftragten Projekte	7
Abb. 2.1:	Einordnung des Planbereichs in das Straßennetz	8
Abb. 2.2:	Teilprojekt 2, Übergang zur Mittelstraße.....	9
Abb. 2.3:	Blick auf das Plangebiet A1 und A2	10
Abb. 2.4:	Blick auf das Plangebiet A1 und A2 - Wegebeziehungen	10
Abb. 2.5:	Fußgängerbrücke über Itter (links); Benrather Str. (B228) mit Blick zur Poststraße (rechts).....	11
Abb. 2.6:	Plangebiet aus Richtung Poststraße.....	12
Abb. 2.7:	Haltestellenumgebungsplan; Quelle: VRR	13
Abb.: 2.3-1:	Ausschnitt Variante 2, mit Platzbereich	16
Abb. 2.3-1:	Ausschnitt aus der Planung Variante „Neue Brücke“	17
Abb. 2.3-2:	Skizze der zukünftigen straßenräumlichen Gestaltung.	19
Abb. 2.3-3:	Ausschnitt aus der Planung Variante „Erhalt Brücke“ ...	20
Abb. 2.3-4:	Ausschnitt aus der Planung, Übergang Mittelstraße.....	21
Abb. 2.3-5:	heutige und zukünftige Gestaltung der LSA-Furt	22
Abb. 2.4-2:	synoptische Bewertungstabelle Entwurfsvarianten.....	28
Abb. 3-1:	Tabelle Kostenzusammenstellung.....	29

1. Grundlagen der Planungen

1.1 Anlass für das integrierte Handlungskonzept (IHK) für die Innenstadt von Hilden

Die Innenstadt Hilden genießt sowohl bei Auswärtigen, als auch bei Einheimischen eine deutliche Attraktivität, die sich in einer hohen Kaufkraft und Zufriedenheit bei den Kunden widerspiegelt. Dennoch steht Hilden in einem permanenten Wettbewerb mit umliegenden Städten und Gemeinden, die in den letzten Jahren ihre Zentren zum Teil durch neue Einkaufsgalerien oder Shopping Malls aufgewertet haben.

Um weiterhin wettbewerbsfähig zu bleiben und gegenüber anderen Städten nicht ins Hintertreffen zu geraten, hat die Stadt Hilden im Jahr 2013 das integrierte Handlungskonzept (IHK) für die Innenstadt erstellen lassen. Das IHK stellt eine maßnahmen- und projektorientierte Gesamtstrategie für die Hildener Innenstadt dar und setzt bewusst dort an, wo heute Defizite vorhanden sind, beinhaltet aber auch Projekte, die zusätzlich wünschenswert wären, aktuell aber keine Umsetzungspriorität haben (Visionen).

Der Rat der Stadt Hilden fasste sodann im Juli 2013 den Beschluss zum IHK. Der Bericht dient dabei auch als Grundlage für einen Förderantrag zur Aufnahme in das Stadterneuerungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“.

Aus der innerstädtischen Gesamtstrategie heraus werden nun sukzessive und zeitnah (Zeitraum von 5 bis 7 Jahren) Einzelprojekte realisiert. Die Kosten für die Umsetzung dieser Vorhaben bis 2019 belaufen sich auf über sieben Millionen Euro, wofür die Stadt ebenfalls im Jahr 2013 bei Bund und Land einen Antrag auf Städtebauförderung gestellt hat. Die Kosten teilen sich Bund und Land sowie die Stadt Hilden. Weitere Fördermittel sind beantragt.

1.2 Zielsetzung und Handlungsfelder des IHK

Im Rahmen des IHK wurde, trotz einer unbestreitbar guten Ausgangslage der Innenstadt von Hilden, eine Fülle von städtebaulichen und verkehrlich/gestalterischen Problemen aufgezeigt. Auch wenn in der Vergangenheit in den öffentlichen Raum investiert wurde, reicht dies bei weitem nicht aus, um die Attraktivität des Wohn- und Einkaufsstandorts Innenstadt Hilden zu erhalten.

Die konkreten Problemlagen liegen zusammengefasst in der Gestaltung der Plätze, der Erreichbarkeit und Wahrnehmung der Einkaufsbereiche, der Aufenthaltsqualität und der Dominanz der Verkehrsstraßen.

Die verfolgte Strategie des IHK basiert darauf, einen Aufwertungsprozess für die Innenstadt Hildens voranzutreiben, mit

dem Ziel des Erhalts einer attraktiven und lebendigen Innenstadt mit einem hohen Funktionsmix.

Aus dieser übergeordneten Strategie heraus wurden die folgenden konkreten Handlungsfelder mit den dazugehörigen Entwicklungszielen definiert:

- **Handlungsfeld A: Erreichbarkeit und Innenstadteingänge**

Entwicklungsziele:

- Herausarbeiten der Innenstadteingänge
- Stärkung der Sicht- und Wegeachsen
- Verbesserung der Orientierung und Führung in der Innenstadt
- Vorranggewährung für den Fußgänger- und Radverkehr
- Barrierearme Gestaltung des Straßenraums

- **Handlungsfeld B: Gestaltung und Aufenthaltsqualität**

Entwicklungsziele:

- Attraktivitätssteigerung des Stadtbildes
- Aufwertung und klare Funktionszuweisung innerstädtischer Plätze
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Nutzbarkeit des öffentlichen Raums für alle Zielgruppen
- Attraktivierung und Einbezug der Grünräume
- Sichtbarmachung und Erleben der Itter
- Verknüpfung der Itter mit der Fußgängerzone
- Abbau von Barrieren
- Verbindungen/Wegebeziehungen herstellen und verbessern

- **Handlungsfeld C: Immobilienentwicklung**

Entwicklungsziele:

- Pflege und Erhalt besonderer baulicher Strukturen
- Aufwertung der Bausubstanz durch ein Hof- und Fassadenprogramm an neuralgischen Punkten
- Unterstützung von Standorterneuerungen

- **Handlungsfeld D: Projektmanagement, Image und Marketing**

Entwicklungsziele:

- Einrichtung eines Projektmanagements zur Initiierung und Betreuung wichtiger gestalterischer Projekte und zur Unterstützung der Stadtverwaltung in der Umsetzung des Handlungskonzepts
- Stärkung des Images und der Innenwahrnehmung der Innenstadt

Die im Rahmen dieses Berichts behandelten Planungen beziehen sich ausschließlich auf Maßnahmen des Handlungsfeldes A: Erreichbarkeit und Innenstadtwege, weshalb dieses im folgenden Kapitel eine nähere Betrachtung erfährt.

1.3 Teilprojekte Erreichbarkeit und Innenstadtwege

Eine gute Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer sowie eine ansprechende und einladende Gestaltung der Eingänge stellen wichtige Voraussetzungen für die Attraktivität einer Innenstadt dar.

Die im Rahmen des Handlungsfeldes A definierten konkreten Projekte haben zum Ziel, Zugänge in die Innenstadt so zu gestalten, dass sie von Ortsunkundigen besser wahrgenommen werden. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den nichtmotorisierten Individualverkehr soll an markanten Punkten durch Aufwertung und Schaffung entsprechend attraktiver Fuß- und Radwegeverbindungen und durch gezielte Lenkung verbessert werden.

Ebenfalls wichtige Themen in diesem Zusammenhang stellen die Aufwertung des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie die barrierefreie Ausgestaltung dar.

Das IHK definiert in diesem Zusammenhang sechs konkrete Projekte und Maßnahmen, die im Folgenden aufgelistet sind.

- Projekt A1: Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation auf der Benrather Straße
- Projekt A2: Fußwegeverbindung Bahnhof – Mittelstraße
- Projekt A3: Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Robert-Gies-Straße – Schulstraße
- Projekt A4: Neugestaltung des Bereichs „Gabelung“ – Übergang in die Mittelstraße
- Projekt A5: Installation eines Informations- und Wegeleitsystems
- Projekt A6: Installation bzw. Erweiterung von vorhandenen überdachten Fahrradabstellanlagen

Büro StadtVerkehr wurde mit der Bearbeitung der Verkehrsplanung (Leistungsphasen 1 und 2 gem. HOAI) für die Projekte A1, A2 und A4 beauftragt. Die jeweilige, als Vorplanung ausgearbeitete, Vorzugsvariante der einzelnen konkreten Projekte soll als Grundstein der politischen Meinungsfindung dienen.

Definiertes städtebauliches Ziel der erarbeiteten Planungen ist es, auf der einen Seite die Leistungsfähigkeit der Straßen der Projekte A1, A2 und A4 zu erhalten bzw. zu verbessern und im gleichen Zug eine verkehrliche Verbesserung für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV zu erreichen. Dieses übergeordnete städtebauliche Ziel, welches auch die Bezirksregierung verfolgt, soll mit den dargestellten Zielen aus dem IHK umgesetzt werden.

In folgender Abbildung sind die drei beauftragten Projekte verortet.
Die dargestellten Grenzen des Untersuchungsbereichs entsprechen denen des IHK.



Abb. 1.1: Übersicht über die beauftragten Projekte

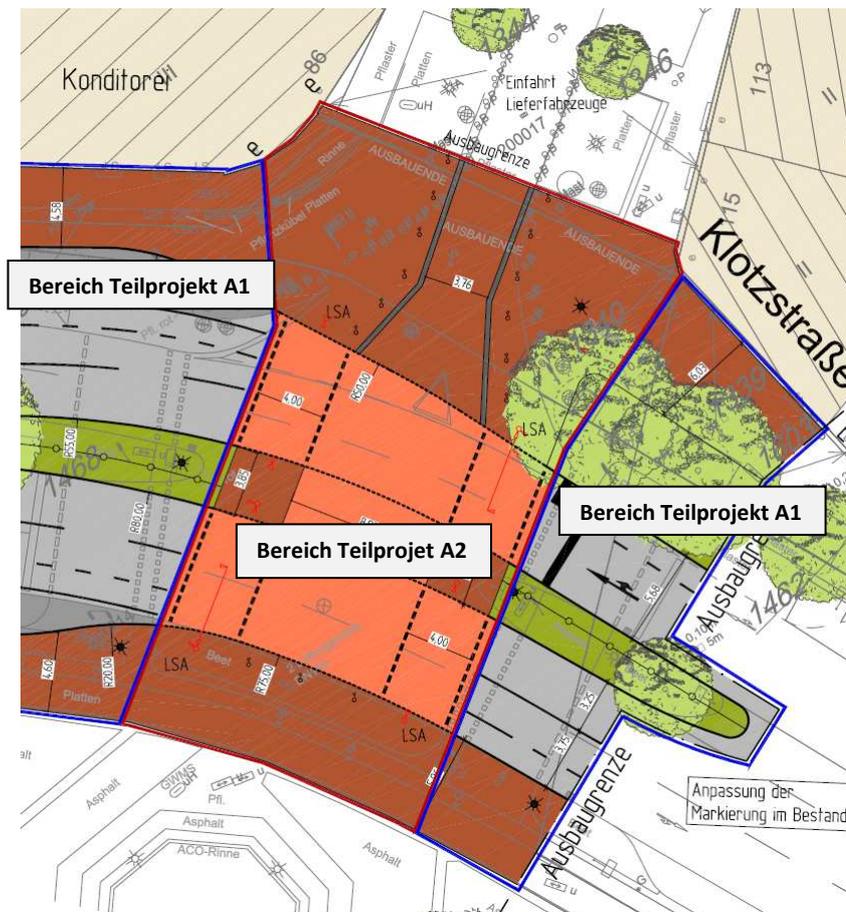


Abb. 2.2: Teilprojekt 2, Übergang zur Mittelstraße

Die Benrather Straße (B228/L404) ist im Zusammenhang des Hildener Straßennetzes eine Besonderheit: zum einen besteht sie aus zwei getrennten Abschnitten, denen man ihre Zugehörigkeit zu ein und derselben Straße nicht ansieht, zum anderen stellt die Benrather Straße eine der wenigen vierstreifigen Straßenstrecken in Hildener dar.

Innerhalb des Hildener Stadtgebiets kommt der Benrather Straße als klassifizierte Bundesstraße B228 eine wichtige West-Ost-, und als klassifizierte Landesstraße L404 auch eine Nord-Süd-Verbindungsfunktion zu. Straßenbaulastträger ist der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen.

Der Knotenpunkt, der durch Benrather Straße (Süd-(L404) und Westzweig (B228)), Ellerstraße (Nordzweig) und Berliner Straße (B228) (Ostzweig) gebildet wird, ist mit ca. 45.000 Kfz / 24h enorm stark frequentiert und trat bereits in der Vergangenheit, auch aufgrund der leicht verschobenen Geometrien, als Unfallhäufungsstelle in Erscheinung.

Das Plangebiet weist Schnittstellen mit den Plangebiet der Teilprojekt A1 „Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation auf der Benrather Straße“, C1 „Standorterneuerung Steinhäuser Zentrum – Initiierung von privatem Engagement“ (Handlungsfeld C: Immobilienentwicklung), sowie B1 „Revitalisierung Stadtpark und Fritz-Gressard-Platz“ (Handlungsfeld B: Gestaltung und Aufenthaltsqualität) auf. Dies hat sowohl planerische Abstimmungen unterschiedlicher Projekte zur Folge, als auch Auswirkungen auf der Darstellungsebene der Entwürfe. So sind die Projekte A1 und A2 zwar als eigenständig anzusehen (z. B. bezüglich der Kostenschätzung), müssen aber wegen ihrer Räumlichen Lage zusammen dargestellt werden. Auf Anregung der Bezirksregierung Düsseldorf werden die Projekte A 1 und A 2 ab der Entwurfsplanung zu einem Projekt zusammengefasst.



Abb. 2.3: Blick auf das Plangebiet A1 und A2

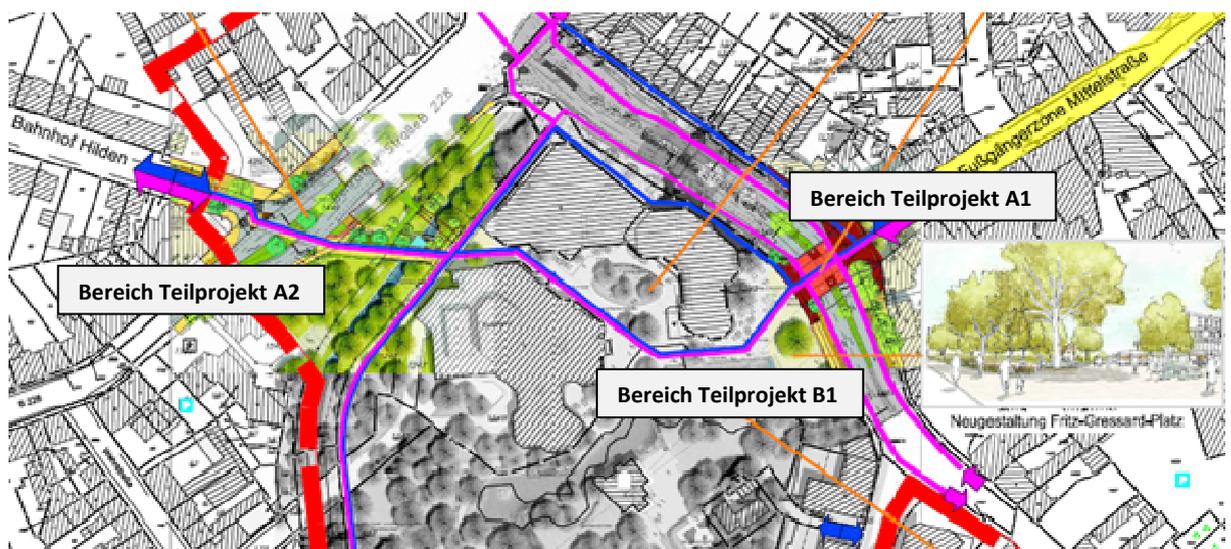


Abb. 2.4: Blick auf das Plangebiet A1 und A2 - Wegebeziehungen

Die Grafik 2.4 verdeutlicht noch einmal die geplante zu stärkende Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Fußgängerzone sowie die Lager der Teilprojekte.

Fuß- und Radverkehr

Im Bereich des Plangebietes weist die Benrather Straße (B228) aufgrund ihrer Vierstreifigkeit und des trennenden Mittelstreifens eine erhebliche Barrierewirkung auf. Eine LSA-Furt ist erst in Höhe der Benrather Str. (B228) Hs. Nr. 42/44 vorhanden. Eine weitere erst am Knotenpunkt Benrather Str. (B228/L404) / Berliner Straße (B228) / Eller Straße. Dies führt dazu, dass Fußgänger häufig unerwünscht die Benrather Straße (B228) in Höhe der Poststraße queren. Die Barrierewirkung macht sich insbesondere für Fußgänger, Radfahrer und die Nutzer des ÖPNV bemerkbar, wenn diese die Benrather Straße (B228/L404) auf ihrem Weg in die Innenstadt/ Fußgängerzone, oder auf ihrem Rückweg, queren müssen.

Auch für den Radverkehr existiert kein attraktives durchgängiges Angebot. Dieser wird bisher entweder abschnittsweise im Gehwegbereich geführt (Gehweg mit Radverkehr frei: Verkehrszeichen (Vz.) 239 mit Vz. 1022-10), auf einem getrennten Geh- und Radweg (Vz. 241) (Benrather Straße (B228) in Fahrtrichtung Zentrum), oder bewegt sich bereits auf einem Radschutzstreifen auf der Fahrbahn (Benrather Straße (B228) in Höhe Poststraße, Fahrtrichtung Düsseldorf-Benrath). Auch adäquate Abstellmöglichkeiten für Fahrräder fehlen bisher.



Abb. 2.5: Fußgängerbrücke über Itter (links); Benrather Str. (B228) mit Blick zur Poststraße (rechts)



Abb. 2.6: Plangebiet aus Richtung Poststraße

Im Anschluss an das Plangebiet, in westlicher Richtung, verengt sich die bisherige vierspurige Verkehrsführung auf dann nur noch zwei Fahrspuren. Dieser Bereich stellt einen sog. „Flaschenhals“ dar, aus dem regelmäßig zu Hauptverkehrszeiten Rückstauerscheinungen resultieren. Dadurch steht auch die Buslinie 784 (Fahrbeziehung über Poststraße) morgens im Stau, die derzeit über keine eigene Busspur/Busschleuse verfügt.

Der Weg aus Richtung Bahnhof in die Innenstadt ist schlecht bzw. kaum ausgeschildert, sodass Ortsunkundige Schwierigkeiten haben, sich zu orientieren. An den vorhandenen Querungsmöglichkeiten der Benrather Straße (B228) wird vor allem dem MIV der Vorrang gewährt und an den LSA-Furten herrschen lange Wartezeiten. Die Querungsmöglichkeiten liegen auch nicht in direkter Wege- und Sichtbeziehung zwischen Poststraße und Fritz-Gressard-Platz. Nicht zuletzt leidet dieser hierdurch heute selbst unter einer fehlenden Fußgängerfrequentierung.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der ÖPNV-Verknüpfungspunkt Fritz-Gressard-Platz ist einer der beiden Hauptverknüpfungspunkte innerhalb der Innenstadt Hildens, mit bis zu rund 2.500 Fahrgästen pro Tag¹. Er liegt nahe dem westlichen Eingang zur Fußgängerzone. Sein Gegenstück befindet sich am östlichen Eingang der Fußgängerzone, an der Gabelung.

¹ siehe: Kreis Mettmann, 3. Nahverkehrsplan Mettmann, Tabelle 41, S. 115; Juni 2014

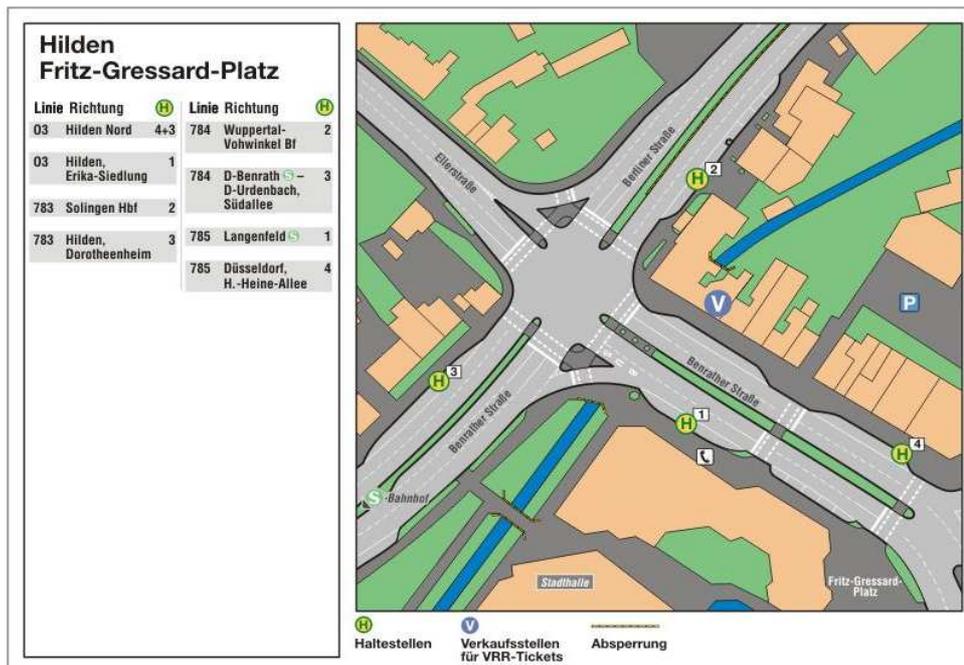


Abb. 2.7: Haltestellenumgebungsplan; Quelle: VRR

Der für den Planbereich A2 wichtige Bussteig 3 wird von der Stadtbuslinie 03 (Richtung Hilden Nord), der Linie 784 (Richtung Düsseldorf-Benrath) und der 783 (Richtung Hilden, Dorotheenheim) angefahren.

Die Haltestellen an sich weisen keine barrierefreie und technische (Stichwort: dynamisches Fahrgastinformationssystem DyFa) Ausgestaltung nach heutigem von der Stadt Hilden angestrebtem Standard auf.

Mängeldefinition

Zusammenfassend, lassen sich die folgenden städtebaulichen und verkehrlichen Mängel innerhalb des Plangebietes festhalten:

- Kreuzungsbereich Benrather Str. (B228/L404) / Berliner Str. (B228) / Ellerstr :In der Vergangenheit als Unfallhäufungsstelle in Erscheinung getreten.
- Dominanz des motorisierten Individualverkehr
- Barrierewirkung für den Fuß- und Radverkehr
- Fehlende LSA-Furt in direkter Sichtbeziehung zwischen Poststraße und Eingang zum Stadtpark
- Mangelhaftes Angebot für den Radverkehr
- Mangelhafte straßenräumliche Qualität und Attraktivität der Geh- und Aufenthaltsbereiche
- Unübersichtliche Wegeverbindung von Bahnhof – Poststraße – Fritz-Gressard-Platz-Mittelstraße

- Defizite bei der Ausgestaltung der Haltestellen und Wartebereiche

2.2 Straßenräumliche und verkehrliche Zielsetzungen

Ausgehend von den zuvor definierten Mängelbereichen wurden in Abstimmung mit dem Auftraggeber für das Plangebiet die folgenden straßenräumlichen und verkehrlichen Zielvorstellungen festgehalten, die zu einer Verbesserung der Verkehrssituation auf der Benrather Straße beitragen sollen:

- Verbesserung, oder zumindest Erhalt der Leistungsfähigkeit der Benrather Straße²
- Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Bahnhof und Fußgängerzone zur Optimierung der fußläufigen Erreichbarkeit
- Verbesserungen für den ÖPNV
- Steigerung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität des Straßenraums
- Verbesserung der Eingangssituation in die Innenstadt bzw. in den Stadtpark
- Verbesserung des Bezugs zur Innenstadt
- Aufhebung von Barrierewirkungen

Wie bereits dargestellt, bestehen bei diesen Zielvorstellungen enge Verknüpfungspunkte zu Projekt A1 des Handlungsfeldes A, insbesondere zur Zielvorstellung der Verbesserung des Bezugs zur Innenstadt. Auch die geplante Revitalisierung des Stadtparks (Projekt B1, Handlungsfeld B) muss in engem Bezug zum behandelten Projekt A2 betrachtet werden, da die Planbereiche unmittelbar aneinander angrenzen (siehe Abb. 2.4) und Maßnahmen innerhalb des einen Projekts auch Auswirkungen auf das angrenzende haben. Zur weiteren Verflechtung der Teilprojekte A 1, A 2 und B 1 wurden durch das Grünflächenamt der Stadt Hilden am 10.11.2015 neue Planungsgrenzen festgelegt.

Rahmenbedingungen

Bei der Erarbeitung konkreter Varianten für den Planbereich sind verschiedene Rahmenbedingungen zu beachten. So soll bei der Schaffung der LSA-Furt die Möglichkeit gegeben sein, die Benrather Straße in einem Zug zu überqueren. Die Leistungsfähigkeit der Benrather Straße für den MIV soll jedoch dabei möglichst nicht beeinträchtigt werden.

² Anmerkung: dies ist eine Forderung des Straßenbaulastträgers Straßen.NRW.

Bei einer Neugestaltung von ÖPNV-Haltestellen ist insbesondere auf einen barrierefreien Ausbau zu achten.³ Dies bedeutet, dass im Rahmen der Ausführungsplanung Bordsteinhöhen von 18 - 20 cm im vorderen Bereich der Bushaltestelle und von 16 cm im hinteren Bereich eingeplant werden sollten. Ein entsprechend mit taktilen Elementen gestaltetes Leitsystem und ein Einstiegsfeld im vorderen Bussteigbereich werden vorgesehen. Darüber hinaus ist gewünscht, die Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen (DyFa) zu versehen, die durch die Stadtwerke Hilden installiert werden. Um einen reibungslosen Ablauf des ÖPNV auch zu verkehrsstarken Zeiten zu gewährleisten, ist zudem die Einrichtung einer Busschleuse zu prüfen.

Als weitere Rahmenbindung für die Ausarbeitung der Varianten zu beachten sind die Leitungs- und Kanalbestände sowie die Entscheidung der Politik bezüglich des Erhalts der bestehenden oder dem Neubau einer großzügigeren und von der Lage her optimierten Fußgängerbrücke.

2.3 Planungen

Im Rahmen der Bearbeitung des Projekts A2 - Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof – Fußgängerzone wurden zunächst zwei Varianten erstellt, die dann durch eine weitere, als Forderung aus der Politik heraus, ergänzt wurden.

Die **erste Variante** zeigt die Ausgestaltung des Planbereichs mit einer neuen LSA-Furt, die in direkter Flucht zum Eingangsbereich des Stadtparks geführt wird. Hierdurch ist die Lage der Furt schräg zur Fahrbahn und ein Bestandsbaum auf der Mittelinsel muss der Planung weichen. Auf der Fahrbahnseite zum Stadtpark führt ein Gehweg zur neuen Fußgängerbrücke, die alte Brücke wird in dieser Variante zurückgebaut.

Die **zweite Variante** zeigt die Ausgestaltung des Planbereichs mit einer neuen LSA-Furt, die auf der Gehwegseite zum Stadtpark hin in einen Platzbereich mündet. Die LSA-Furt wird dabei so geführt, dass der Bestandsbaum auf der Mittelstraße erhalten bleiben kann. Auf dem Platzbereich sollen unter anderem Sitzbänke, Wegweiser- und Informationstafeln sowie ein Stadtplan zur Orientierung verortet werden. Dies soll den Bereich noch einmal klarer als Eingangsbereich zum Stadtzentrum definieren. Südöstlich des Platzbereichs schließt die neue Fußgängerbrücke an, die alte Brücke wird auch in dieser Variante zurückgebaut.

³ Siehe hierzu die Aussage der Rheinbahn AG zur Ausgestaltung der Haltestellen in der Anlage 6: Protokoll Gespräch mit Rheinbahn zu Vorplanungen IHK.



Abb.: 2.3-1: Ausschnitt Variante 2, mit Platzbereich

Ebenfalls dem Teilprojekt A2 zugeordnet ist der Bereich der neu gestalteten LSA-Fußgängerfurt zur Querung der Benrather Straße (B228) / Klotzstraße (L404) von und zur Mittelstraße. Dieser ist in allen hier dargestellten Varianten gleich.

Die ersten Entwurfsstände beider Varianten wurden am 26.08.2015 dem Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Hilden vorgestellt.⁴

Der Stadtentwicklungsausschuss beschloss, dass für das Teilprojekt IHK A2 Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof – Fußgängerzone eine weitere Variante auf der Basis der vorgelegten Variante 2 erarbeitet werden soll, in der die vorhandene Brücke nicht ersetzt wird.

Eine daraufhin erarbeitete **dritte Variante** zeigt die Ausgestaltung des Planbereichs auf Basis der Variante 2, mit Erhalt der alten Fußgängerbrücke. Mögliche notwendige Anpassungen oder Erneuerungen an der Bestandsbrücke sind kostenmäßig berücksichtigt.

Die im Folgenden dargestellten Planungsvarianten resultieren auf einem Abstimmungsgespräch im Dezember 2015 mit Vertretern der Stadtverwaltung. Im Rahmen dieses Gespräches wurden insbesondere die Plangrenzen angepasst, aber auch Maßnahmen reduziert, um einen seitens der Stadtverwaltung festgelegten Kostenrahmen einzuhalten. Eine Umsetzung des Platzbereichs wurde nicht mehr gewünscht und auch die schrägere Führung der LSA-Furt,

⁴ Anmerkung: die Niederschrift zum StEA am 26.08.2015 liegt dem Bericht als Anlage 3 bei.

sollen möglichst erhalten bleiben⁵ und durch einen weiteren Baum ergänzt werden. Um ein unerwünschtes Queren über die Mittelinsel zu verhindern werden Wegesperren hierauf errichtet. Von der Mittelinsel aus verläuft die LSA-Furt in gleichbleibender Flucht zur gegenüberliegenden Gehwegseite der Benrather Straße (B228).

Die geplanten Freigabezeiten der Ampel soll es Fußgängern, die bei Grünbeginn die Benrather Str. (B228) betreten ermöglichen, ohne Halt auf dem Fahrbahnteiler die andere Straßenseite erreichen zu können.

Die Gehwegbereiche im Plangebiet werden beidseitig der Benrather Straße (B228) neu plattiert. Eine Prüfung des Einbezugs von privaten Flächen bei der Gehweggestaltung ist ebenfalls angedacht.

Zentrales Element dieser Planungsvariante ist die Einrichtung einer neuen, großzügig dimensionierten Brücke über die Itter für den Fuß- und Radverkehr. Diese liegt in der Flucht des Durchgangs zum Fritz-Gressard-Platz, zwischen Stadthalle und Steinhäuser Zentrum. Der Bereich soll als neuer Eingangsbereich zum zentralen Innenstadtbereich fungieren und dementsprechend aufgewertet werden. Hier ergeben sich auch direkt Beziehungen zum IHK-Teilprojekt B1 „Relaunch Stadtpark & Fritz-Gressard-Platz“ (siehe Abbildung 2.4).

Der MIV wird in Fahrtrichtung Benrath bis in Höhe Poststraße zweistreifig geführt. Zusätzlich wird eine Busspur für die Linie 784 eingerichtet. Die Flächen hierzu werden teilweise von Gehwegbereich genommen. Bei Herstellung der Busspur müssen die beiden Bestandsbäume in dem Bereich weichen. An Stelle der alten Bäume wird ein kleinerer Baum als Ersatz gepflanzt und außerdem ein Behinderten-Stellplatz vor der Hausnummer 32 der Benrather Straße (B228) eingerichtet. Westlich der neuen LSA-Furt werden die zwei Fahrstreifen auf nur noch einen verengt, so wie es bereits heute der Fall ist. Für den MIV in Fahrtrichtung Zentrum erfolgt eine durchgängige zweistreifige Führung ab östlich der durch die Planung aufgegebenen LSA-Furt in Höhe der Hausnummern Benrather Str. (B228) 42/44.

Der Vorentwurf sieht eine Führung des Radverkehrs, möglichst durchgängig, auf der Fahrbahn vor. In Fahrtrichtung Zentrum wird sowohl westlich als auch östlich der neuen LSA-Furt dem Radfahrer auch die Möglichkeit gegeben auf dem Gehweg (Gehweg mit Radfahrer frei) in Richtung Zentrum zu fahren (Bordsteinabsenkungen vor und nach der LSA-Furt). Hierbei kann der Radfahrer entweder über die neue und mit 4,50 m Breite, großzügig dimensionierte Brücke fahren, oder auf dem Gehweg (Gehweg mit Radfahrer frei) in Richtung Kreuzung Benrather Str. (B228/L404) / Berliner Str. (B228) weiter folgen.

⁵ Siehe: Satzung zum Schutz des Baumbestandes im Stadtgebiet Hilden; vom 16.11.2010

Als Angebot für den Radverkehr ist im Plangebiet zwischen dem neu eingerichteten Behindertenstellplatz und der bestehenden Bushaltestelle die Errichtung einer Radabstellanlage mit zwei Radstellplätzen vorgesehen.

Der zukünftige Straßenquerschnitt in Höhe der Kreuzung Poststraße / Benrather Str. (B228) gestaltet sich wie folgt:

<u>Poststraße</u>	→	<u>Grünfläche Itter</u>	
Fahrbahnen (Richtung Düsseldorf-Benrath)			3,75 m
Fahrbahnen (Richtung Düsseldorf-Benrath)			3,25 m
Mittelsinsel			5,82 m
Fahrbahnen (Richtung Zentrum)			3,25 m
Fahrbahnen (Richtung Zentrum)			3,75 m
<u>Gehweg</u>			<u>3,75 m</u>
 Gesamt			 19,82 m

Die folgende Grafik zeigt eine Skizze der zukünftigen Gestaltung des Planbereichs mit Blick aus der Poststraße in Richtung Itter.



Abb. 2.3-2: Skizze der zukünftigen straßenräumlichen Gestaltung

2.3.2 Variante „Erhalt Brücke“

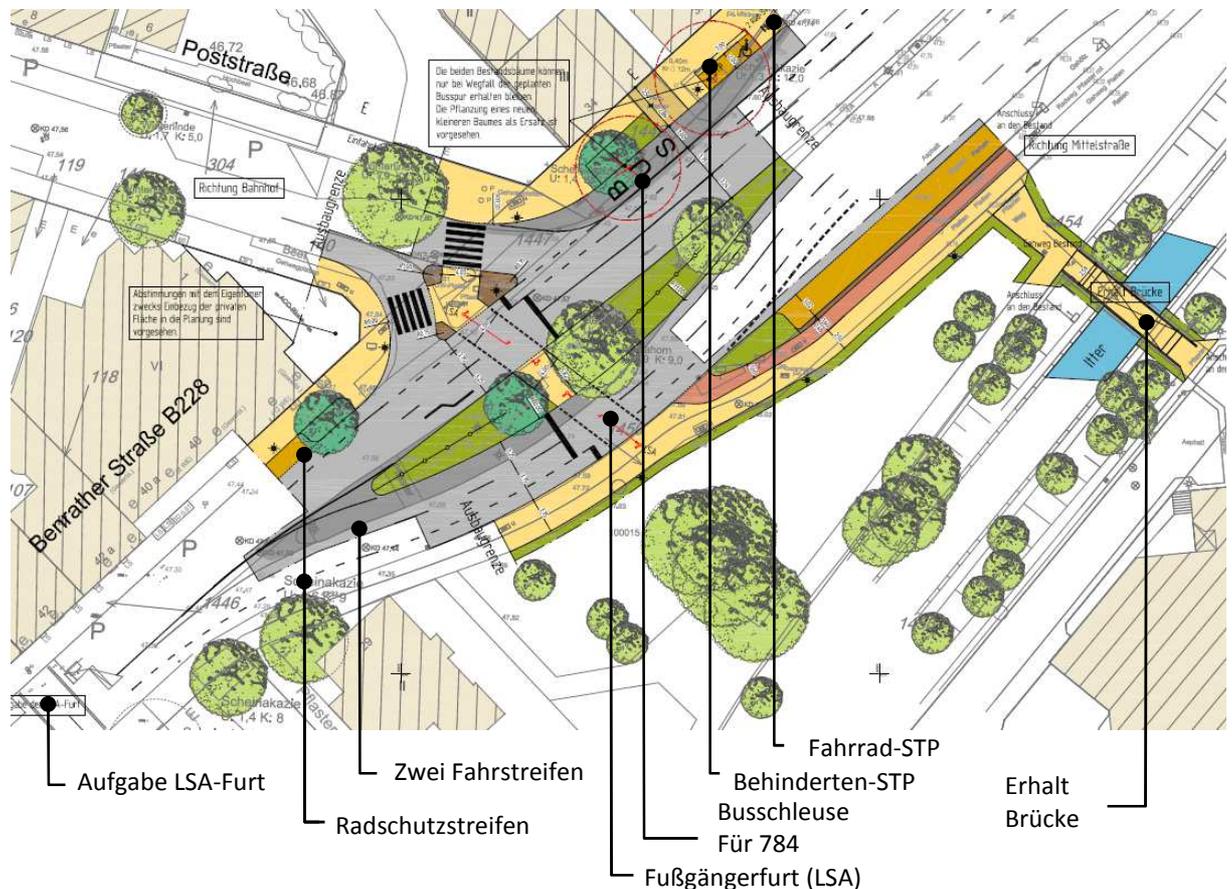


Abb. 2.3-3: Ausschnitt aus der Planung Variante „Erhalt Brücke“

Die Vorentwurfsplanung der Variante „Erhalt Brücke“ gestaltet sich exakt wie für die Variante „neue Brücke“, mit der Ausnahme, dass die bestehende Brücke erhalten bleibt und sich die Wegeführung der Fußgänger und Radfahrer auf der südlichen Gehwegseite der Benrather Straße (B228) am Bestand orientiert (Gehweg mit Radfahrer frei).

Die gewünschten direkten Sicht- und Wegebeziehungen zwischen Poststraße und dem Eingangsbereich zwischen Steinhäuser-Zentrum und Stadthalle sind durch die Führung über die bestehende Brücke nicht in dem Maße gegeben wie in der Variante mit neuer Brücke. Radfahrer und Fußgänger müssen einen kleinen Umweg in Kauf nehmen, oder entscheiden sich direkt für die Wegeführung über die Benrather Straße (L404) / Klotzstraße (L404).

Die bestehende Brücke weist derzeit nur eine Breite von rund 2,60 m auf. Es kann demnach zu Konflikten beim gleichzeitigen Passieren von Fahrradfahrern und Fußgängern kommen. Eventuell notwendige oder gewünschte Anpassungen an der bestehenden Brücke, die aufgrund von höheren Fußgänger oder Radfahreraufkommen durchgeführt werden, sind pauschal in der Kostenberechnung berücksichtigt.

2.3.3 Übergang zur Fußgängerzone

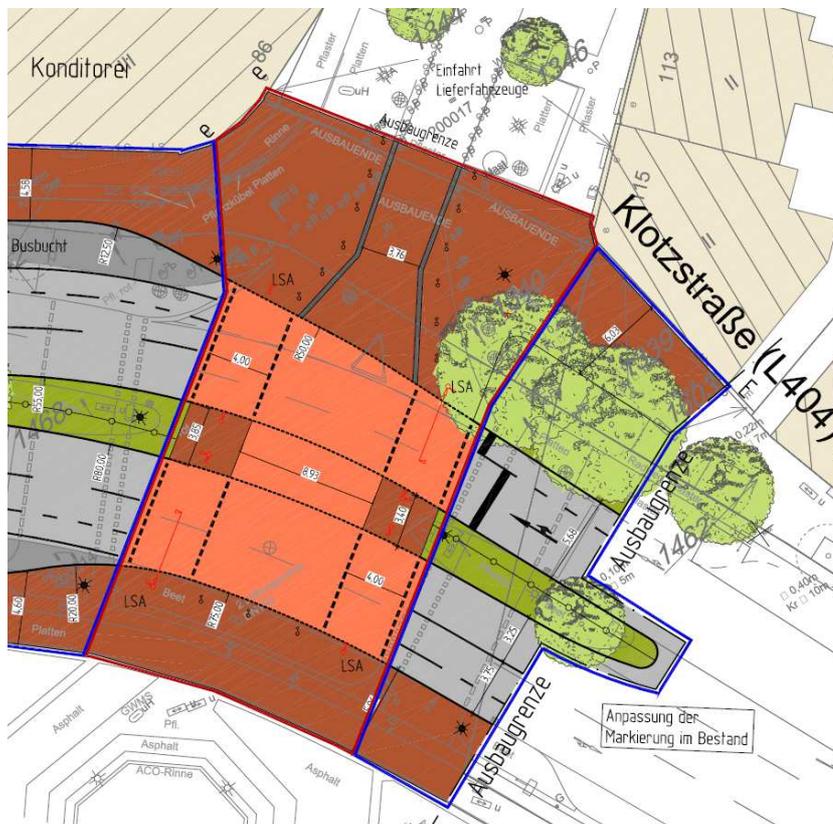


Abb. 2.3-4: Ausschnitt aus der Planung, Übergang Mittelstraße

Für beide Varianten gleich, gestaltet sich der ebenfalls dem Teilprojekt A2 zugeordnete Überweg zwischen Fritz-Gressard-Platz und Mittelstraße. Die Gehwegbereiche vor der neuen LSA-Furt werden erneuert und teilweise verbreitert, mit Leiteinrichtungen versehen und von ihrer Gestaltung her der Fußgängerzone angepasst. Der Fahrbahnbereich der gesamten, rund 17,0 m breiten LSA-Furt, wird mit einem roten Asphalt⁶ versehen, um diesen optisch zu betonen und dem Fußgänger und Radfahrer somit mehr Bedeutung im Straßenraum zu geben. Zugleich soll durch den Übergang auch die Verbindung zwischen Fritz-Gressard-Platz, Stadtpark und Mittelstraße gestärkt werden. Die LSA-Furt ist um eine ebenfalls farblich gestaltete Aufstellflächen im Bereich der Mittelinsel der Benrather Str. (L404) / Klotzstraße (L404) ergänzt. Zwischen den Aufstellflächen befindet sich eine rund 9,0 m breite, ebenfalls mit rotem Asphalt versehene Fahrbahnfläche, die für die aus der Benrather Straße/Klotzstraße in die Mittelstraße linksabbiegenden Fahrzeuge (und umgekehrt von

⁶ Anmerkung: In der Stellungnahme von Straßen NRW vom 04.08.2015 wird eine Färbung des Asphalts auf Straßenabschnitten prinzipiell als möglich erachtet. Als Materialbeispiel wird das Aufbringen von Oberflächenreaktionsharz angegeben, von Seiten des Planers wird jedoch eingefärbter Asphalt empfohlen. Die Stellungnahme liegt dem Bericht als Anlage 5 bei.

Mittelstraße linkseinbiegend in die Benrather Straße (L404) / Klotzstraße (L404)) vorgesehen ist.⁷ Dies betrifft vor allem den morgendlichen Lieferverkehr.

Das Büro Dr. Brenner empfiehlt außerdem, die Verbesserung der Fußgängerbeziehung zur Fußgängerzone Mittelstraße durch eine Änderung der vorhandenen Signalisierung zu unterstützen. Hierbei ist der Einsatz einer simultanen Steuerung dieser Fußgängerbeziehung anzusetzen⁸. Außerhalb der Spitzenstunden ist der Einsatz einer Fußgängerphase mit längeren Freigabezeiten für die Fußgängerbeziehungen als Grundphase anzustreben

Die folgenden Abbildungen zeigen die heutige Situation sowie eine Skizze zur zukünftigen straßenräumlichen Gestaltung des Überweges zwischen Fritz-Gressard-Platz und Mittelstraße.



Abb. 2.3-5: heutige und zukünftige Gestaltung der LSA-Furt

2.4 Bewertung der Varianten

Um die verschiedenen Varianten bewerten zu können und eine Vorzugsvariante für eine spätere Umsetzung empfehlen zu können, erfolgte eine synoptischen Gegenüberstellung anhand verschiedener Indikatoren. Als maßgebend für das synoptische Bewertungsverfahren wurden die Indikatoren Verkehrssicherheit, motorisierter Individualverkehr (MIV), Radverkehr (Komfort und Sicherheit), Fußverkehr (Gehwegbreiten und Aufenthaltsqualität), öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Leistungsfähigkeit für den MIV, Wege- und Sichtbeziehungen und Baukosten definiert.⁹

⁷ Anmerkung: Straßen NRW empfiehlt in der Stellungnahme vom 04.08.2015, den Verkehr der Mittelstraße nur von rechts einfahrend und nach rechts ausfahrend zuzulassen. Dies ist jedoch von Seiten der Stadt Hilden derzeit nicht gewünscht.

⁸ Anmerkung: simultan bedeutet in diesem Fall, dass die Phasen der Ampelanlagen vor und nach der Mittelinsel jeweils gleich geschaltet sind.

⁹ Anmerkung: die Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es handelt sich nur um die aus fachlicher Sicht wichtigsten Bewertungsaspekte.

2.4.1 Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit beschreibt die Sicherheit der einzelnen Verkehrsteilnehmer im Verkehrsraum. Die Verkehrssicherheit kann als positiv bewertet werden, wenn zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmer ein geringes Konfliktpotential herrscht und es im Ergebnis zu einer geringen Unfallhäufigkeit kommt.

Hinsichtlich des Indikators Verkehrssicherheit werden sowohl in der Variante „neue Brücke“ als auch in der Variante „Erhalt Brücke“ positive Auswirkungen sichtbar. Insbesondere die geplante LSA-Furt trägt maßgeblich hierzu bei, da hierdurch das bisher aufgetretene, an dieser Stelle unerwünschte, Queren der Benrather Straße (B228) unterbunden wird. Die auf der Mittelinsel eingerichteten Wegesperren sollen ebenfalls das Queren an unerwünschter Stelle verhindern.

Bei beiden Varianten sind die positiven Auswirkungen gleich zu bewerten.

2.4.2 Radverkehr

Der Indikator Radverkehr beschreibt sowohl das Angebot für den Radverkehr (z.B. Radabstellanlagen) aber auch dessen Führung innerhalb des Verkehrsraumes (z.B. Radschutzstreifen). Die Aspekte Komfort und Sicherheit korrelieren hiermit. Ein entsprechendes Angebot und Radwegführung werden als positiv bewertet.

Sofern ausreichende Breiten zur Verfügung stehen, haben Radfahrstreifen gegenüber dem Mitfahren auf der Fahrbahn den Vorteil, dass Radfahrer an wartenden Autos (z. B. an Ampeln) bequemer vorbei fahren können. Dies ist auch wieder für die Verkehrssicherheit von Bedeutung, da sie so aus dem „Toten Winkel“ der Autofahrer heraus, in deren Blickfeld vorfahren können. Radschutzstreifen helfen Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden, wie sie auf Radwegen oder bei erlaubter Nutzung des Gehweges vorkommen können. Auch können sie dazu führen, dass Radfahrer weniger häufig in der falschen Richtung, d. h. links der Fahrbahn fahren.¹⁰

In beiden Varianten ist außerdem eine neue Radabstellanlage (mit 2 Radstellplätzen) vorgesehen.

Die Bewertung der beiden Varianten hinsichtlich des Indikators „Radverkehr“ ist in beiden Varianten gleich positiv.

2.4.3 Fußgänger

Der Indikator Fußgänger zielt auf die Breiten, die Gestaltung und Ausgestaltung (z.B. Barrierefreiheit) der Gehwegbereiche. Diese Aspekte bedingen die Aufenthaltsqualität für die Fußgänger (z. B.

¹⁰ Anmerkung: Mit linksfahrenden Radfahrern (Falschfahrer) wird von Autofahrern, an Einmündungen oft nicht gerechnet = Unfallgefahr

auch Möblierung). Eine entsprechende Verbesserung in diesen Punkten wird als positiv bewertet.

Die Auswirkungen für die Fußgänger hinsichtlich der Verbesserung der Aufenthaltsqualität sind in beiden Varianten als positiv zu bewerten. Der Fußverkehr erhält insbesondere durch die beiden neuen LSA-Furten (Bereich Poststraße und Bereich Mittelstraße) eine stärkere Bedeutung im Straßenraum gegenüber dem MIV.

Die Gehwegbereiche werden jedoch insbesondere in der Variante „Neue Brücke“ großzügiger ausgebaut und erhalten in Verbindung mit der neuen, breiteren Fußgängerbrücke auch eine ansprechende Gestaltung und Aufenthaltsqualität. Innerhalb dieser großzügigeren Gehwegbereiche sind außerdem mehr Sitzmöglichkeiten, als in der Variante „Erhalt Brücke“ verortet, da letztere sich mehr am Bestand orientiert.

Die Zugehörigkeit des Bereichs zum zentralen Innenstadtbereich wird in beiden Varianten durch die Gestaltung der LSA-Furten optisch betont. Hier querende Fußgängerströme erhalten außerdem durch die durch das Ingenieurbüro Dr. Brenner vorgeschlagenen Optimierungen der Freigabezeiten der Lichtsignalanlagen eine Verbesserung gegenüber dem heutigen Zustand (z. B. simultane Schaltung und Möglichkeit der Querung während einer Grünphase).

Aufgrund der größeren positiven Auswirkungen für die Fußgänger, wird die Variante „neue Brücke“ insgesamt besser bewertet.

2.4.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Indikator MIV beschreibt neben der Verkehrlichen Funktionsfähigkeit (z.B. Verkehrsfluss, Möglichkeiten für den Lieferverkehr) auch das Angebot von Stellplätzen. Positive Auswirkungen der Varianten in diesen Punkten werden auch als positiv bewertet.

Die Bedeutung, bzw. die Dominanz, des MIV im Straßenraum gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmern wird in beiden Varianten zurückgenommen, ohne jedoch dessen Funktionsfähigkeit zu beeinträchtigen. Ein Ein- und Ausfahren des Lieferverkehrs in, bzw. aus der Mittelstraße heraus, ist in allen Planungsvarianten weiterhin möglich (Planbereich Übergang in die Mittelstraße, Abb. 2.3-4).

Die Beibehaltung des Behinderten-Stellplatzes kann in beiden Varianten als positiv bewertet werden.

Beide Varianten erfahren eine gleich positive Bewertung hinsichtlich des Indikators MIV.

2.4.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Indikator ÖPNV beschreibt sowohl Verbesserungen im Bereich der Ausstattung von Haltestellen und Angebote für den Kunden, als auch die Verbesserungen im Bereich der Verkehrsführung des ÖPNV. Verbesserungen werden entsprechend positiv bewertet.

Die Verbesserungen für den ÖPNV sind in beiden Varianten durch die Einrichtung der Busschleuse vorhanden. Die Haltestelle soll

außerdem kundenfreundlich mit dynamischem Fahrgastinformationssystem (DyFa) durch die Stadtwerke Hilden ausgestattet werden.

Beide Varianten erfahren die gleiche positive Bewertung hinsichtlich des ÖPNV.

2.4.6 Leistungsfähigkeit

Durch das Ingenieurbüro Dr. Brenner mbH wird derzeit die Leistungsfähigkeit des Straßenabschnitts mittels dynamischen Simulationsmodells geprüft.

Erste Ergebnisse wurden sowohl im Rahmen einer Information für Gewerbetreibende am 15.01.2016 als auch einer Innenstadtkonferenz am 27.01.2016 vorgestellt.¹¹

Demgemäß kann die geplante Einrichtung des signalgeregelten Fußgängerüberweges in Höhe der Poststraße realisiert werden. Die Freigabezeit ist dabei so zu bemessen, dass Fußgänger, die bei Grünbeginn die Benrather Str. (B228) betreten, ohne Halt auf dem Fahrbahnteiler die andere Straßenseite der Benrather Str. (B228) erreichen können.

Für den Bereich der LSA-Furt zur Mittelstraße ist eine Verbesserung der Fußgängerbeziehung zur Fußgängerzone durch eine Änderung der vorhandenen Signalisierung möglich. Hierbei ist der Einsatz einer simultanen Steuerung dieser Fußgängerbeziehung anzusetzen. Außerhalb der Spitzenstunden ist der Einsatz einer Fußgängerphase mit längeren Freigabezeiten für die Fußgängerbeziehungen als Grundphase anzustreben.

Im Ergebnis können durch die seitens des Ingenieurbüros Dr. Brenner mbH vorgeschlagenen Optimierungen an den LSA-Anlagen, für beide Varianten, negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit ausgeschlossen werden.

Nach Vorlage des Gutachtens von Dr. Brenner erfolgt ggf. noch die nachrichtliche Übernahme von weiteren Textbausteinen zur Leistungsfähigkeit.

2.4.7 Sicht- und Wegebeziehungen

Zentrales planerisches Ziel des IHK-Teilprojektes A2 ist die Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Bahnhof und Fußgängerzone. Als positiv bewertet wird eine klare, übersichtliche und attraktive Wegführung.

Beide Varianten sehen in Höhe der Poststraße eine großzügig dimensionierte und klar einsehbare LSA-Furt vor (dafür entfällt die westlich gelegene LSA-Furt (Nr. 106)). Die Fußgänger gelangen dann von beiden Gehwegseiten der Poststraße gebündelt über die LSA-Furt zur gegenüberliegenden Seite der Benrather Straße (B228). Die

¹¹ Anmerkung: das Protokoll der Innenstadtkonferenz liegt dem Bericht als Anlage 4 bei.

Wegeföhrung wird daher in diesem Bereich in gleicher Weise für beide Varianten positiv bewertet.

In der Variante „neue Brücke“ wird jedoch in Fortsetzung zur Querung der Benrather Straße (B228) eine neue und breitere Itterbrücke für den Fuß- und Radverkehr angelegt, die sich in einer Flucht zum Durchgang zwischen Steinhäuser-Zentrum und Stadthalle befindet. Es liegen somit nicht nur klare Wege-, sondern auch Sichtbeziehungen bei dieser Variante vor, wodurch auch stadträumlich die Verbindung zwischen Bahnhof und Fritz-Gressard-Platz gestärkt wird.

In der Variante „Erhalt Brücke“ bleibt jedoch die alte Brücke in ihrer Lage ersatzlos erhalten. Diese liegt nicht in einer Flucht zum Durchgang Steinhäuser-Zentrum / Stadthalle und ist von der Poststraße her nicht sichtbar. Eine klare Wege- und Sichtbeziehung liegt daher nicht vor. Zudem ist die Wegstrecke für die Querung der alten Brücke größer, als bei Querung der neuen Brücke.

Aufgrund der vorangegangenen Erläuterungen werden sich die Wegebeziehungen von Fußgängern und Radfahrern, in Anlehnung an die bereits heute vorhandenen, aufteilen. Eine Gruppe wird den Weg über die Benrather Straße (L404) / Klotzstraße (L404) nehmen, die andere über die alte Brücke und den Fritz-Gressard-Platz. Die gewünschte Verbesserung der Fußwegeverbindung zwischen Bahnhof und Fußgängerzone und die Verbesserung der Eingangssituation in den Stadtpark wären dann nicht gegeben.

Im Ergebnis wird die Variante „neue Brücke“ deutlich besser hinsichtlich des Kriteriums „Sicht- und Wegebeziehungen“ bewertet.

2.4.8 Baukosten

Niedrigere Baukosten werden positiv bewertet, wobei auch der Faktor Kosten-Nutzen (z.B. Nutzen bei Nichtabriss der Brücke) beachtet wird.

Die Gesamtkosten (brutto) für die Variante „neue Brücke“ liegen bei geschätzten 1.860.000 € und für Variante „Erhalt Brücke“ bei 1.380.000 €. Die Kostensteigerung der Variante 1 gegenüber der Variante 2 liegt am Abriss der alten und dem Bau einer neuen Brücke (Abriss und Bau rund 320.000 €).

Der Kostenansatz für das Teilprojekt A2 aus dem Integrierten Handlungskonzept für die Innenstadt von Hilden, aus dem Jahre 2013, ging von damals geschätzten rund 1.430.000 € (brutto) aus. Damit liegt die seitens des Planers empfohlene Variante 1 mit der zugehörige Kostenschätzung rund 430.000 € (brutto) über dem damaligen Wert.

Die Variante „Erhalt Brücke“, die noch unter dem damaligen Kostenansatz liegt, wird demnach deutlich besser bewertet als Variante „neue Brücke“.

Kostensteigerungen sind möglich, müssen jedoch dem Fördermittelgeber begründet werden. Zudem kann eine

Kostensteigerung ggf. auch aus dem nun mit geringeren Kosten veranschlagten IHK-Teilprojekt A4 kompensiert werden.

2.4.9 Ergebnis der synoptischen Gegenüberstellung

Im Folgenden werden die beiden Varianten anhand der beschriebenen Indikatoren übersichtlich gegenübergestellt. Anhand von farbigen Pfeilen erfolgt die Bewertung, wobei grüne Pfeile eine Verbesserung, gelbe Pfeile keine Änderung und rote Pfeile eine Verschlechterung gegenüber dem heutigen Zustand darstellen. Maximal können jeweils zwei Pfeile einer Farbe (zwei grüne = starke Verbesserung, zwei rote = starke Verschlechterung gegenüber dem heutigen Zustand) für den jeweiligen Indikator vergeben werden. Als Ergebnis steht die Umsetzungsempfehlung seitens des Planers, ebenfalls farblich dargestellt (grün= wird empfohlen, gelb = wird bedingt empfohlen, rot = wird nicht empfohlen).

Indikatoren	Variante „neue Brücke“	Variante „Erhalt Brücke“
Verkehrssicherheit		
Radverkehr (Komfort und Sicherheit)		
Fußgänger (Breiten und Aufenthaltsqualität)		
Motorisierter Individualverkehr (MIV)		
ÖPNV (Beschleunigung)		
Leistungsfähigkeit für den MIV		
Wege- und Sichtbeziehungen		
Kosten		
Umsetzungsempfehlung	Wird empfohlen	Wird bedingt empfohlen

Abb. 2.4-2: synoptische Bewertungstabelle Entwurfsvarianten

Im Ergebnis wird die Umsetzung der Variante „neue Brücke“ empfohlen, die bei den definierten Bewertungsindikatoren eine Verbesserung gegenüber der Variante „Erhalt Brücke“ und dem heutigen Zustand aufweist. Nur der Kostenfaktor ist beim Bau einer neuen Brücke deutlich höher, als bei dem Erhalt der alten Brücke. Demgegenüber stehen jedoch die Verbesserungen der Wege- und Sichtbeziehungen, die die zentrale Idee der Planung überhaupt erst ausmachen. Die beabsichtigte Stärkung und Attraktivierung der Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Mittelstraße kann aus Sicht des Planer nur über den Bau einer komfortablen, für Fuß- und Radverkehr ausreichend dimensionierten, ansprechend gestalteten und von ihrer Lage her optimierten neuen Brücke erreicht werden. Bei einem Erhalt der alten, schlecht einsehbaren und schmalen Brücke müsste von Fußgängern und Radfahrern zudem ein Umweg in Kauf genommen werden, da diese nicht in der Flucht zwischen Steinhäuserzentrum und Stadthalle liegt. Gerade diese Verkehrsteilnehmer reagieren jedoch in der Regel sehr empfindlich, auch auf kleinste Umwege und so wird voraussichtlich nur ein kleiner Anteil an Personen die gewünschte Wegebeziehung über die Brücke und den Fritz-Gressard-Platz zur Mittelstraße wählen.

Die Variante „Erhalt Brücke“ wird daher vom Planer nicht empfohlen, da durch Umsetzung dieser, die den IHK Teilprojekten A2 und B1 zugeordnete planerische Grundidee der Verbesserung der Fußwegeverbindung zwischen Bahnhof – Fritz-Gressard-Platz und Fußgängerzone zur Optimierung der fußläufigen Erreichbarkeit nur in Teilen erreicht werden kann.

3. Kostenschätzung

Die erstellte Kostenschätzung gemäß DIN 276 ergibt Gesamtkosten (brutto) für Variante „neue Brücke“ von rund 1.380.000 € und für die Variante „Erhalt Brücke“ von rund 906.000 €. Hinzu kommen jeweils noch die Kosten für die neue LSA-Furt zwischen Fritz-Gressard-Platz und Mittelstraße von rund 480.000 €, so dass die Kosten insgesamt zwischen 1.860.000 € und 1.380.000 € liegen. Die Baukosten der Variante „neue Brücke“ werden mit rund 1.300.000 € und für Variante „Erhalt Brücke“ mit 1.160.000 € veranschlagt.

Die Tabelle 3-1 gibt eine grobe Zusammenstellung der Kosten wieder. Die detaillierte Kostenberechnung nach DIN 276 befindet sich in Anlage 8.

Zusammenstellung der Kosten								
Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzept Innenstadt Hilden: A2 - Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof – Fußgänge								
Kostengruppe Ebene 1	Kosten Variante (neue Brücke)		Kosten Variante (Mittelstraße)		Kosten Variante (Erhalt Brücke)		Kosten Variante (Mittelstraße)	
	Gesamt-kosten	davon nicht zuwendungs-fähige Kosten	Gesamt-kosten	davon nicht zuwendungs-fähige Kosten	Gesamt-kosten	davon nicht zuwendungs-fähige Kosten	Gesamt-kosten	davon nicht zuwendungs-fähige Kosten
Summe 100 - Grundstück	0		0		0		0	
Summe 200 - Herrichten und Erschließung	126.392		55.706		126.392		55.706	
Summe 300 - Bauwerk-Baukonstruktionen	345.600		0		32.400		0	
Summe 400 - Bauwerk-Technische Anlagen	56.029		22.075		56.029		22.075	
Summe 500 - Außenanlagen	449.093	13.505	258.579	0	427.004	13.505	258.579	0
Summe 600 - Ausstattung und Kunstwerke	4.428		4.320		3.240		4.320	
Summe 700 - Baunebenkosten	176.678		61.323		116.112		61.323	
Gesamtkosten (netto ohne KG 700)	981.542	13.505	340.681	0	761.177	13.505	402.003	0
Gesamtkosten (netto)	1.158.219	13.505	402.003	0	761.177	13.505	402.003	0
Mehrwertsteuer 19%	220.062	2.566	76.381	0	144.624	2.566	76.381	0
Gesamtkosten (brutto)	1.378.281	16.071	478.384	0	905.801	16.071	478.384	0
Gesamtkosten (brutto) zusammengefasst	1.856.665				1.384.185			
Preissteigerungsfaktor pro Jahr: 1,5% (Baubeginn ab 2017)								
Gesamtkosten (netto)	1.192.966	13.910	414.063	0	784.013	13.910	414.063	0
Mehrwertsteuer 19%	226.663	2.643	78.672	0	148.962	2.643	78.672	0
Gesamtkosten (brutto)	1.419.629	16.553	492.735	0	932.975	16.553	492.735	0
Gesamtkosten (brutto) zusammengefasst	1.912.364				1.425.710			
Umbaufläche in m ²	3.913		750		3.570		750	
Kosten in Euro pro m ² (netto ohne KG 700)	251		454		181		454	

Abb. 3-1: Tabelle Kostenzusammenstellung

In der Kostenschätzung enthalten sind die folgenden Aspekte:

- Baustelleneinrichtung / Baustellensicherung
- Erd-, Abbruch- und Entwässerungsarbeiten
- LSA-Anlagen

- Straßenbauarbeiten (vorwiegend neue Deck- und Binderschicht)
- Wegebauarbeiten
- Grünflächen (Bäume und sonstige Grünflächen)
- Markierung, Verkehrsausstattung und Beleuchtung
- Mobiliar
- Neubau Brücke oder Anpassung alte Brücke

Die nicht förderfähigen Kosten beziehen sich auf die folgenden Kostenblöcke:

- Bushaltestellen inkl. Tiefbau, Wartehallen und zugehörige Ausstattung (auch Busschleuse)
- PKW-Stellplätze
- Lichtsignalanlagen, außerhalb des in 2013 festgelegten Projektbereiches

Da in der aufgestellten Kostenberechnung keine Kosten für Lichtsignalanlagen außerhalb des 2013 festgelegten Bereichs enthalten sind, beziehen sich diese nur auf die ersten zwei Positionen.

Die Umsetzung sowohl der Variante „neue Brücke“ als auch der Variante „Erhalt Brücke“ kommt auf geschätzte rund 13.500 € an nicht förderfähigen Kosten. Hierbei handelt es sich jeweils um die Herstellung der Busschleuse und des Behindertenstellplatzes.

Hilden, den 17.02.2016

Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG



i.A. Dipl.-Ing. Michaela Roudbar-Latteier

Anlagen:

- Anlage 1: Lageplan Variante „neue Brücke“, M 1:250
- Anlage 2: Lageplan Variante „Erhalt Brücke“, M 1:250
- Anlage 3: Niederschrift zum StEA am 26.08.2015
- Anlage 4: Protokoll zur Innenstadtkonferenz am 27.01.2016
- Anlage 5: Stellungnahme zur Vorplanung von Straßen NRW
- Anlage 6: Protokoll Gespräch mit Rheinbahn zu Vorplanungen IHK
- Anlage 7: Gutachten zur Leistungsfähigkeit von Dr. Brenner
Ingenieurgesellschaft mbH – *Noch nicht vorhanden!*
- Ablage 8: Kostenzusammenstellung nach DIN 276