Erläuterungsbericht

Erreichbarkeit und Innenstadteingänge

Teilprojekt A4 - Neugestaltung des Bereichs „Gabelung“ – Übergang in die Mittelstraße

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 I Verkehrsanlagen I 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 A4: Neugestaltung des Bereichs „Gabelung“ – Übergang in die Mittelstraße 8

2.1 Lage und Beschreibung des Plangebietes 8

2.2 Straßenräumliche und verkehrliche Zielsetzungen 11

2.3 Planung 12

2.3.1 Platzbereich (nördliches Plangebiet) 14

2.3.2 Straßenbereich (südliches Plangebiet) 16

2.4 Bewertung der Planung 18

2.4.1 Verkehrssicherheit 18

2.4.2 Radverkehr 18

2.4.3 Fußgänger 19

2.4.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV) 19

2.4.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 19

2.4.6 Leistungsfähigkeit 20

2.4.7 Baukosten 20

3. Kostenschätzung 21

Anlagenteil 22

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 1.1: Übersicht über die beauftragten Projekte 7
Abb. 2.1: Einordnung des Bereichs „Gabelung“ in das Straßennetz 8
Abb. 2.2: Blick auf das Plagebiet..... 9
Abb. 2.3: Kirchhofstraße (L403) mit Blick nach Norden (links) und Blick nach Süden (rechts)..... 10
Abb. 2.4: Platzbereich „Gabelung“ (links und rechts) 10
Abb. 2.6: Planungsausschnitt Platzbereich „Gabelung“..... 14
Abb. 2.7: Blick auf Geländeversprung und Rampe..... 15
Abb. 2.8: Blick auf den Bereich der Baumscheiben..... 16
Abb. 2.9: Planungsausschnitt Straßenbereich „Gabelung“ 17
Abb. 3.1: Tabelle Kostenzusammenstellung..... 21

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 Innenstadteingänge, weshalb dieses im folgenden Kapitel eine nähere Betrachtung erfährt.

1.3 Teilprojekte Erreichbarkeit und Innenstadteingänge

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.

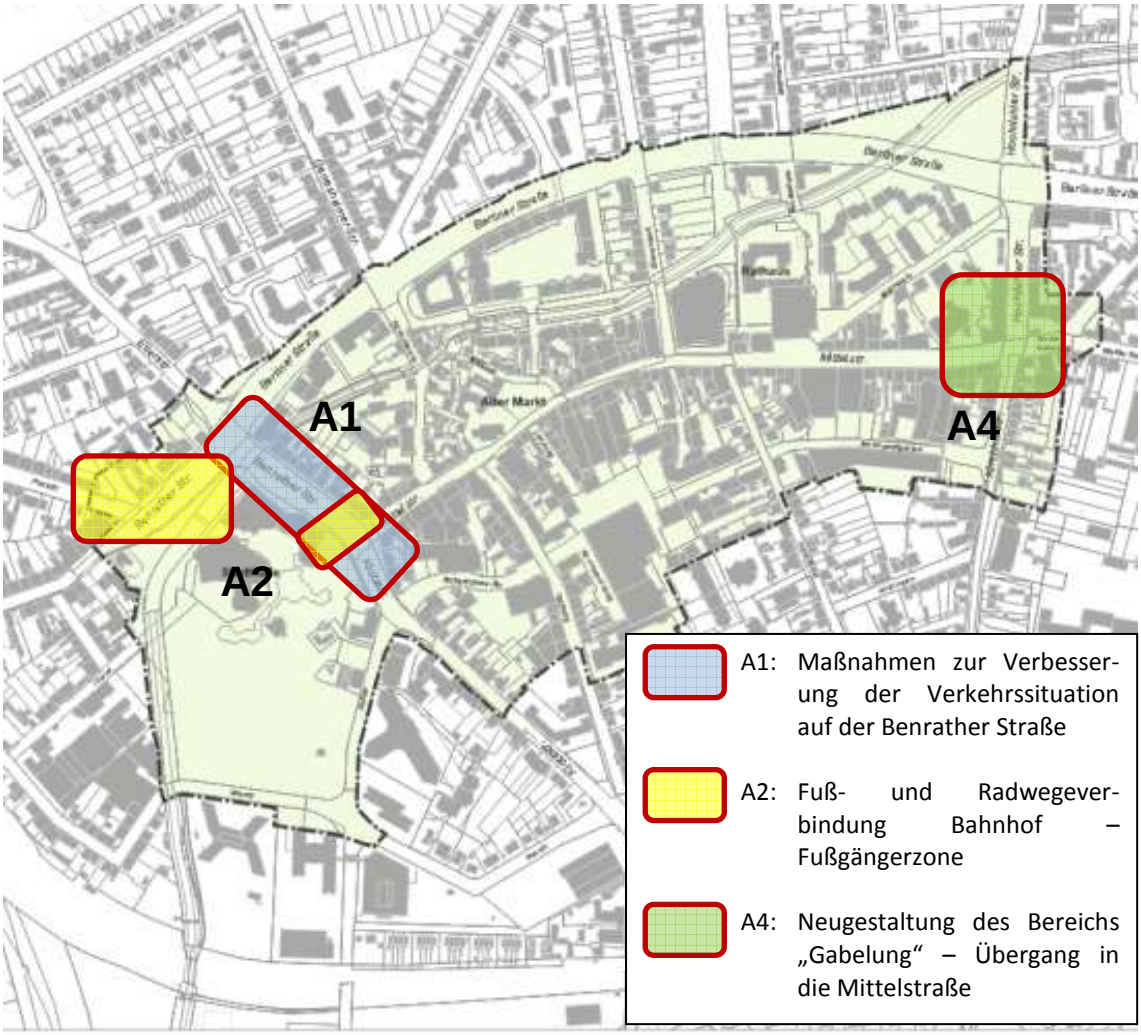

Abb. 1.1: Übersicht über die beauftragten Projekte

2. Projekt A4: Neugestaltung des Bereichs „Gabelung“ – Übergang in die Mittelstraße

2.1 Lage und Beschreibung des Plangebietes

Bei dem Plangebiet handelt es sich um ein rund 1.200 m² großes Areal am östlichen Innenstadteingang (Fußgängerzone Mittelstraße). Es umfasst den Platzbereich an dem die Straßen „An der Gabelung“ und „Walder Straße“ aufeinander treffen. Der Planbereich umfasst auch den Übergang vom Platzbereich zur Mittelstraße, der insgesamt rund 720 m² Fahrbahn- und Gehwegflächen der Kirchhofstraße beinhaltet.

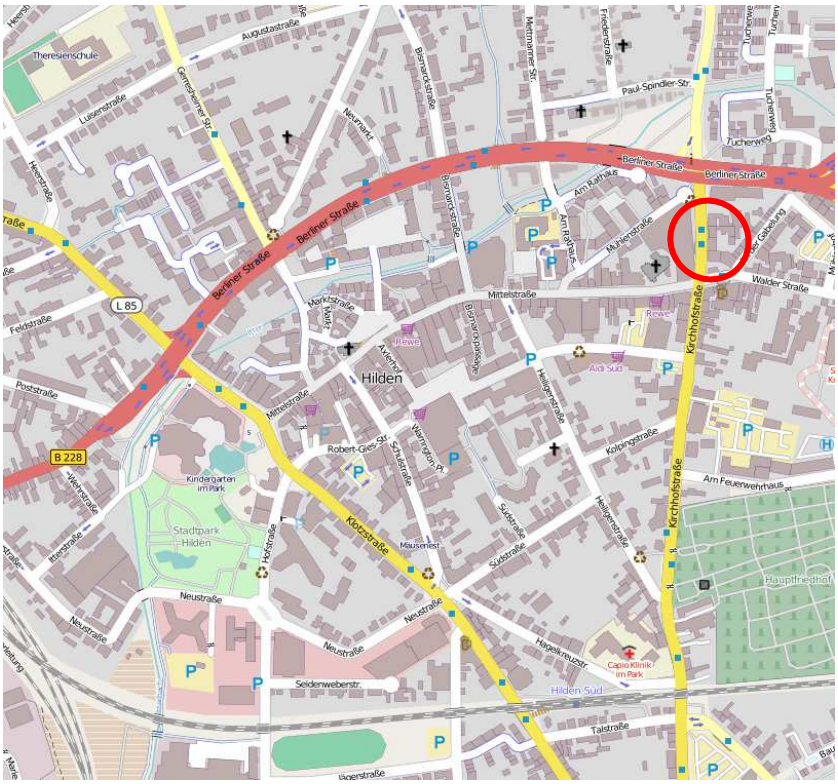

Abb. 2.1: Einordnung des Bereichs „Gabelung“ in das Straßennetz

Innerhalb des Hildener Stadtgebiets kommt der Kirchhofstraße als klassifizierte Landesstraße L403 eine wichtige Nord-, Südverbindungsfunktion zu. Zusammen mit der Berliner Straße (B228) und der Benrather- (L404) / Klotzstraße (L404), bildet die Kirchhofstraße (L403) einen leistungsfähigen „Ring“ um die Innenstadt. Der betrachtete Abschnitt der Kirchhofstraße (L403) stellt sich als einstreifige Hauptverkehrsstraße dar.

Das Plangebiet grenzt direkt an die derzeit im Bau befindlichen, bzw. zum Teil fertig gestellten Planungen zum Pfarrzentrum St. Jacobus. Somit bestehen auch Schnittstellen mit dem IHK Teilprojekt B3 „Anpassung der Mittelstraße an die Planung St. Jacobus“. Gemäß dieser Planung sind u.a. eine Verlagerung des Taxistandes aus der

Mittelstraße sowie die Öffnung der Fußgängerzone in Verbindung mit der Aufhebung des Charakters einer Straßeneinmündung durchzuführen.

Abb. 2.2: Blick auf das Plagebiet

Fuß- und Radverkehr

Die Kirchhofstraße (L403) weist durch die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) eine Barrierewirkung auf, so dass die Eingangssituation zur Fußgängerzone als sehr untergeordnet wahrgenommen wird. Dies macht sich insbesondere für Fußgänger bemerkbar, die vergleichsweise lange Wartezeiten an den Fußgängerüberwegen zu Mittelstraße hin in Kauf nehmen müssen. Zudem erschweren die wartenden Taxifahrzeuge im Bereich Mittelstraße/ Gabelung die Einsehbarkeit und Nutzbarkeit als Fußgängerzone.

Im Plangebiet selbst befinden sich zwei durch Lichtsignalanlagen (LSA) gesicherte Übergänge zur Querung der Kirchhofstraße (L403). Der nördliche befindet sich in Höhe des sich ebenfalls im Plangebiet befindlichen Rheinbahnservicehäuschens. Der südliche zwischen den Hausnummern 3 und 5 der Mittelstraße.

Für den Radverkehr sind entlang der Kirchhofstraße (L4039 beidseitig Radschutzstreifen verortet. Durch eine Bus/Taxischleuse wird eine durchgängige Führung auf Radschutzstreifen in Höhe Hausnummer 5 der Kirchhofstraße (L403) unterbrochen und der Radverkehr bis zur „Gabelung“ auf dem Gehweg geführt.

Der Platzbereich der „Gabelung“ wird durch das Rheinbahnservicehäuschen und zwei durch die Baumschutzsatzung[1] Hildens geschützten Platanen dominiert. Die Nutzung des Platzbereichs durch Fußgänger wird eingeschränkt durch zahlreiche Einbauten und Möblierungen, die den Platz insgesamt ungeordnet wirken lassen.

Abb. 2.3: Kirchhofstraße (L403) mit Blick nach Norden (links) und Blick nach Süden (rechts)

Abb. 2.4: Platzbereich „Gabelung“ (links und rechts)

Die ungeordneten und sich teils in unschönen äußeren Zustand befindlichen Möblierungen und Einbauten (Postlagerkasten, Verteilerkästen) schränken die Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit des Platzbereichs ein.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der ÖPNV-Verknüpfungspunkt „Gabelung“ stellt den wichtigsten ÖPNV-Knotenpunkt in Hilden dar. Hier steigen rund 4.350 Menschen täglich ein- und aus, wovon rund 1.400 Personen die Haltestelle als Umsteiger nutzen.[2]

[1] Siehe: Satzung zum Schutz des Baumbestandes im Stadtgebiet Hilden; vom 16.11.2010

[2] siehe: Kreis Mettmann, 3. Nahverkehrsplan Mettmann, Tabelle 41, S. 115; Juni 2014

Aufgrund der Bedeutung des Haltepunktes hat hier die Rheinbahn AG ihre Service- und Verkaufsstelle (KundenCenter) im sog. Rheinbahnhäuschen eingerichtet.

Angefahren werden die Haltestellen an der Gabelung von folgenden Buslinien:

- Bus 741 (in Richtung Mettmann und in Richtung S-Bahnhof Süd, Hilden)
- Bus 781 (in Richtung Erika-Siedlung, Hilden und in Richtung Erkrath/ Düsseldorf)
- Bus 782 (in Richtung Düsseldorf und Solingen)
- Bus 783 (in Richtung Solingen und Dorotheenheim, Hilden)

Die Haltestellen an sich weisen keine technische (Stichwort: dynamisches Fahrgastinformationssystem (DyFa)) Ausgestaltung nach heutigem von der Stadt Hilden angestrebtem Standard auf. Auch die für Geh- und Sehbehinderte barrierefreie Ausgestaltung an den Haltestellen weist Potenzial zur Optimierung auf.

Mängeldefinition

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

- Dominanz des motorisierten Individualverkehr
- Barrierewirkung für den Fuß- und Radverkehr
- Kein lückenloses Angebot für den Radverkehr
- Mangelhafte Aufenthaltsqualität des Platzbereichs
- Fehlender Bezug zum zentralen Innenstadtbereich
- Defizite bei der Barrierefreiheit des Straßenraums

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 für das Plangebiet festgehalten, die zu einer Verbesserung der Eingangssituation in die Innenstadt und zu einer gesteigerten Aufenthaltsqualität beitragen sollen:

- Betonung der Innenstadteingänge
- Stärkung von Sicht- und Wegeachsen
- Verbesserung der Orientierung und Führung in der Innenstadt
- Verkürzung der Wartezeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger
- Barrierearme Gestaltung des Straßenraums

Wie bereits erwähnt bestehen bei diesen Zielvorstellungen Verknüpfungspunkte zu IHK-Teilprojekt B3 „Anpassung der Mittelstraße an die Planung St. Jacobus, da die Planbereiche

unmittelbar aneinander angrenzen und Maßnahmen innerhalb des einen Projekts auch Auswirkungen auf das benachbarte haben (z.B. Verlagerung der Taxistellplätze).

2.3 Planung

Im Rahmen der Bearbeitung des Projekts A4 - Neugestaltung des Bereichs „Gabelung“ – Übergang in die Mittelstraße, wurde in Abstimmung mit der Stadt nur eine Variante für das Plangebiet erstellt. Die örtlichen Rahmenbedingungen lassen keine weitere Variantenuntersuchung zu, da wesentliche Bestandselemente (Rheinbahnhäuschen + Platanen) nicht verändert werden können.

Ein erster Vorentwurf der erarbeiteten Variante wurde am 26.08.2015 dem Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Hilden vorgestellt und fand die Zustimmung der Mitglieder des Stadtentwicklungsausschusses.[3]

Im Anschluss hieran wurde die Planung im Rahmen einer Bürgerinformationsveranstaltung am 22.10.2015 im Bürgerhaus der Stadt Hilden, interessierten Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt.[4] Zur Veranstaltung erschienen waren auch Vertreter des Seniorenbeirats und Behindertenbeirats Hilden sowie ein Vertreter der Taxizentrale Hilden. Eine sich der Präsentation anschließende Diskussionsrunde gab den Anwesenden die Möglichkeit, sich zur Planung zu äußern. Vertreter der Stadtverwaltung sowie von Büro StadtVerkehr standen dabei für Rückfragen zur Verfügung. Aus den Anregungen seitens der Bürgerinnen und Bürger ergab sich keine Notwendigkeit die Planung in ihren Grundzügen zu ändern.

Die im Folgenden dargestellte Planung resultiert 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.

Die Planung zur Neugestaltung des Bereichs „Gabelung“ – Übergang in die Mittelstraße beinhaltet die folgenden übergeordneten Maßnahmen:

- Optische und straßenräumliche Fortführung der Fußgängerzone als roter Fahrbahnbelag (z.B. gefärbter Asphalt) bis zur gegenüberliegenden Fahrbahnseite
- Verlagerung des Taxistandes aus der Mittelstraße
- Öffnung der Fußgängerzone bei gleichzeitiger Aufhebung des Charakters einer Straßeneinmündung

[3] Anmerkung: die Niederschrift zum StEA am 26.08.2015 liegt dem Bericht als Anlage 2 bei.

[4] Anmerkung: das Protokoll zur Bürgerinformationsveranstaltung liegt dem Bericht als Anlage 3 bei.

Abb. 2.5: Übersicht Vorentwurfsplanung „Gabelung“

2.3.1 Platzbereich (nördliches Plangebiet)

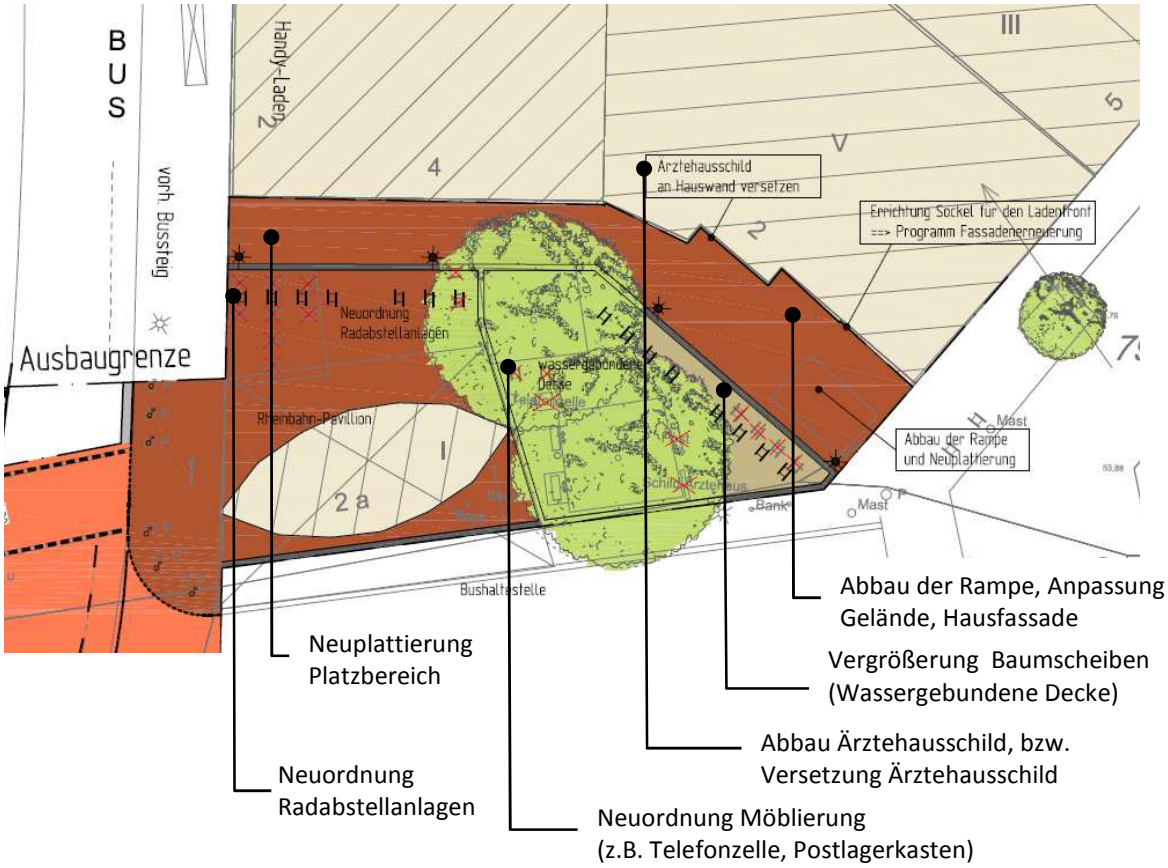

Abb. 2.6: Planungsausschnitt Platzbereich „Gabelung“

Der Vorentwurf sieht eine Umgestaltung und Erneuerung des Platzbereichs, unter der Prämisse des Erhalts des Rheinbahnhäuschens und der geschützten Platanen[5], vor.

Der gesamte Platzbereich erhält eine Erneuerung der Plattierung. Im Zuge dessen wird der Geländeversprung in Höhe der Sonnenapotheke durch den Abbau der Rampe und eine Angleichung des Geländes aufgefangen. Hierzu wird die Ladenfront der Apotheke mit einem Mauersockel und einer neue Glasfassade versehen.[6] Zudem können Reinigungsfahrzeuge problemlos die nun ebenengleiche Fläche erreichen und reinigen (insbesondere Ecke vor Landefront der Apotheke).

Durch diese Maßnahme können eine bessere Barrierefreiheit (Entfernung Bodenversatz vor Laden Mittelstraße 2) und eine höhere Aufenthaltsqualität erreicht werden. Hinsichtlich der Barrierefreiheit ist auch die Installation von optischen und taktilen

[5] Siehe auch: Satzung zum Schutz des Baumbestandes im Stadtgebiet Hilden vom 10.11.2010

[6] Anmerkung: Bei dieser geplanten Maßnahme besteht evtl. Möglichkeit der Förderung im Rahmen des IHK C 3 Fassadenprogramms.

Bodenleiteinrichtungen vorgesehen. Diese werden auf der Ebene der Vorentwurfsplanung jedoch noch nicht dargestellt.

Abb. 2.7: Blick auf Geländeversprung und Rampe

Als weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sind die Neuordnung von Fahrradstellplätzen (insgesamt 8 Stk.) und der Abbau bzw. die Versetzung von Möblierungen wie Telefonzelle, Postlagerkasten und Ärztehausschild vorgesehen, um den Platzbereich optimaler zu gliedern und nutzbar zu machen.

Die Planung sieht auch die Aufwertung des Bereichs der Baumscheiben und unmittelbar angrenzender Flächen vor. Die derzeit jeweils rund 7 - 8 m² umfassenden Baumscheiben weisen eine zu kleine Fläche für die Größe der Platanen und deren Wurzelbereich auf. Die Einfassung der Baumscheiben mit Hochbordsteinen ist aktuell in einem mangelhaften baulichen Zustand. Zudem ist die ohnehin begrenzte Fläche von versorgungstechnischen Anlagen (Verteilerkästen, Postlagerkasten) und Möblierung (Telefonsäule, Fahrradbügel und Ärztehausschild) umgeben. Der gesamte Bereich um die Platanen präsentiert sich in einem städtebaulich ungeordneten sowie optisch nicht ansprechenden Zustand, was die Aufenthaltsqualität weiter einschränkt.

Maßnahmen zur Aufwertung sind eine Vergrößerung der Fläche der Baumscheiben durch Einbringen eines wasserdurchlässigen Belag[7]s auf rund 120 m² und das Einfassen des Bereichs mit einer Natursteinrinne. Die Natursteinrinne dient auch als gliederndes Element im Rahmen der Platzgestaltung.

[7] Anmerkung: Als mögliches wasserdurchlässiges Material wird von Seiten der Stadt Hilden ein Produkt der Firma Hanse Grand in Betracht gezogen.

Weitere Maßnahmen sind ein möglicher Abbau bzw. eine Verlagerung der Telefonsäule, des Postlagerkastens und des Ärztehausschildes.

Abb. 2.8: Blick auf den Bereich der Baumscheiben

2.3.2 Straßenbereich (südliches Plangebiet)

Der südliche Planbereich, der die Straßen und Gehwegbereiche entlang der Kirchhofstraße (L403) beinhaltet, umfasst vornehmlich Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr. Als städtebauliches Ziel, steht vor allem die Betonung des Bereichs als Eingang in die Fußgängerzone im Vordergrund, verbunden mit einer Verringerung der Dominanz des MIV.

Die Gehwegbereiche werden neu plattiert und im Bereich der beiden Fußgängerfurten großzügig verbreitert (auf bis zu 5,22 m in Höhe Hausnummer Mittelstraße 3). Hierdurch werden zum Teil auch Anpassungen im Bereich der LSA-Furten vorgenommen, so verkürzt sich zum Beispiel der Querungsweg für Fußgänger an der südlichen LSA-Furt. Die Maststandorte der LSA-Anlagen an beiden Fußgängerfurten bleiben jedoch unverändert.

Durch das Aufbringen eines roten Asphalt Belags[8] wird die Fußgängerzone optisch und gestalterisch über den Kreuzungsbereich hinaus zum Platzbereich verlängert und betont so den östlichen Eingang zum zentralen Innenstadtbereich. Auch zur Gabelung hin wird der eingefärbte Asphalt aufgebracht und dafür der derzeit mit Platten versehene Bereich entfernt.

Das gesamte Areal des eingefärbten Asphalts weist eine Fläche von rund 400 m² auf.

[8] 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 OBRH (Oberflächen Reaktionsharz) angegeben, von Seiten des Planers wird jedoch eingefärbter Asphalt empfohlen. Die Stellungnahme liegt dem Bericht als Anlage 4 bei.

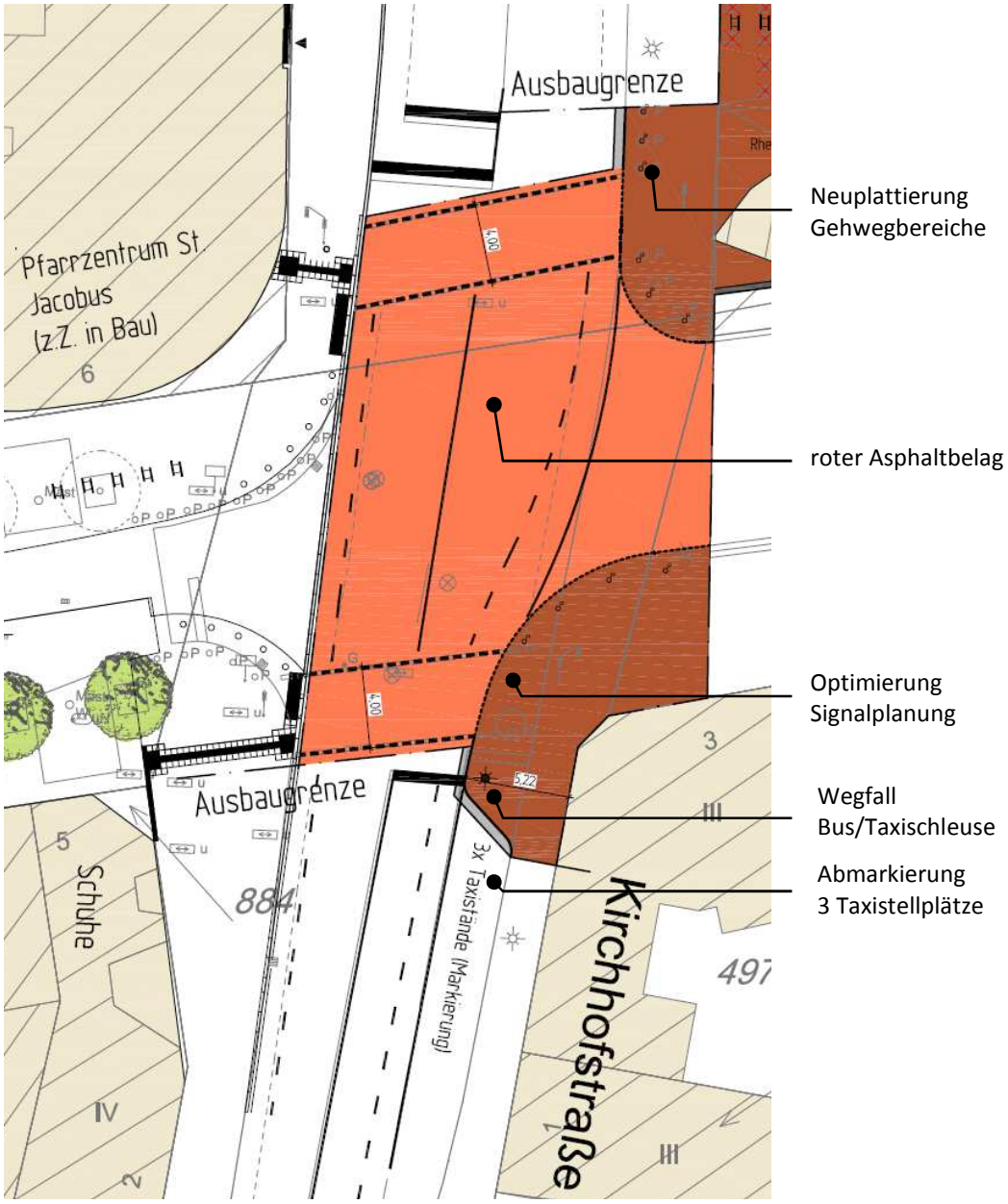

Abb. 2.9: Planungsausschnitt Straßenbereich „Gabelung“

Durch den ebenfalls vorgesehenen Wegfall der Bus/Taxischleuse südlich der Gabelung ist es möglich die Taxistellplätze aus der Mittelstraße heraus an diese Stelle zu verlagern.

Der Wegfall der Busschleuse wurde im Vorfeld auch mit der Rheinbahn AG diskutiert.[9] Diese begrüßt den Wegfall der Busschleuse nicht. Mehrfache Beobachtungen vor Ort, zu unterschiedlichen Tageszeiten, haben jedoch ergeben, dass die Schleuse derzeit nicht genutzt wird durch die Linienbusse und daher aus Sicht der Stadt nicht zwingend erforderlich ist.

[9] Anmerkung: das Protokoll zur Besprechung mit der Rheinbahn AG vom 18.08.2015 liegt dem Bericht unter Anlage 5 bei.

In Höhe der neuen geplanten Taxi-Stellplätze wird der Bordstein wieder in den Bestand geführt und es wird in südlicher Richtung baulich nichts weiter verändert, es erfolgt lediglich eine Ummarkierung der Fahrbahn, die die Einrichtung der Taxistellplätze ermöglicht.

2.4 Bewertung der Planung

Die Planung wird anhand der Indikatoren Verkehrssicherheit, motorisierter Individualverkehr (MIV), Radverkehr (Komfort und Sicherheit), Fußverkehr (Gehwegbreiten und Aufenthaltsqualität), öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Leistungsfähigkeit für den MIV und Baukosten bewertet.[10]

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 durch die Planung positive Auswirkungen sichtbar. So führen die Umgestaltung des Einfahrtsbereichs der Mittelstraße und die Herausnahme der Taxistellplätze aus der Fußgängerzone, zu einer Reduzierung des Konfliktpotentials zwischen Fußgängern und motorisierten Fahrzeugen, da dieser Abschnitt nun ausschließlich als Fußgängerzone nutzbar ist.

2.4.2 Radverkehr

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

Durch die im Vorentwurf geplante durchgängige Führung auf Radschutzstreifen auf der Fahrbahn entlang der Kirchhofstraße (L403) wird angestrebt, dass der Radverkehr eine Verbesserung gegenüber dem heutigen Zustand erfährt.

Gegenüber dem Mitfahren auf der Fahrbahn haben Radfahrstreifen und Schutzstreifen den Vorteil, dass Radfahrer an wartenden Autos 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.

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

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.[11]

Darüber hinaus wird in der Planung ein großzügiges Angebot an neuen neu angeordneten und neuen Radabstellanlagen geschaffen.

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. Eine entsprechende Verbesserung in diesen Punkten wird als positiv bewertet.

Die Auswirkungen für die Fußgänger sind insbesondere hinsichtlich der Verbesserung der Aufenthaltsqualität positiv anzumerken. Der Fußverkehr eine stärkere Bedeutung im Straßenraum gegenüber dem MIV. Insbesondere wird dies in der Mittelstraße sichtbar, durch die Aufhebung des Charakters einer Straßeneinmündung. Die Gehwegbereiche werden teilweise großzügig verbreitert, was die Zugehörigkeit des Bereichs zum zentralen Innenstadtbereich stärken soll. Gleiches gilt für die durch farbigen Belag optisch betonten Fußgängerfurten. Der Abbau der Rampe und das Angleichen des Platzniveaus, dienen der Erhöhung der Aufenthaltsqualität und des Komforts.

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 durch die Planung zurückgenommen, ohne jedoch dessen Funktionsfähigkeit zu beeinträchtigen. Für den motorisierten Individualverkehr sind demnach keine Änderungen gegenüber dem heutigen Zustand zu erwarten.

2.4.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Indikator ÖPNV beschreibt die Ausgestaltung der Haltestellen (z.B. Barrierefreiheit, Haltestellenüberdachung), das Angebot für den Kunden (z.B. dynamisches Fahrgastinformationssystem), und die Bedeutung als zentraler ÖPNV-Verknüpfungspunkt (Einbindung

[11] Anmerkung: Mit linksfahrenden Radfahrern (Falschfahrer) wird von Autofahrern an Einmündungen oft nicht gerechnet = Unfallgefahr

Mittelstraße). Verbesserungen in diesen Bereichen werden positiv bewertet.

In Verbindung mit dem geplanten Pendant an der Benrather Str. (L404) / Klotzstraße (L404), wird die Bedeutung des Bereichs als wichtigster ÖPNV-Verknüpfungspunkt in Hilden[12] noch einmal gestärkt. So sind Leiteinrichtungen für sehbehinderte Menschen von und zu Überwegen und Bushaltestellen vorgesehen. Des Weiteren ist die Einrichtung von dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DyFa) durch die Stadtwerke Hilden geplant.

2.4.6 Leistungsfähigkeit

Durch das Ingenieurbüro Dr. Brenner mbH wird derzeit die Leistungsfähigkeit des Straßenabschnitts mittels dynamischen Simulationsmodells geprüft. Bisher gibt es keine Hinweise auf eine Verschlechterung des gegenwärtigen Zustands.

2.4.7 Baukosten

Die Gesamtkosten (brutto), auf Basis der Vorentwurfsplanung, liegen bei geschätzten rund 275.000 €. Die anrechenbaren Baukosten (netto) liegen bei rund 196.000 €. Nicht zuwendungsfähige Kosten fallen im Rahmen der Planung nicht an.

Der Kostenansatz für das Teilprojekt A4 aus dem Integrierten Handlungskonzept für die Innenstadt von Hilden, aus dem Jahre 2013, ging von damals geschätzten rund 840.000 € (brutto) aus. Damit liegt die aktuelle Planung mit der zugehörige Kostenschätzung rund 565.000 € (brutto) unter dem damaligen Wert. Die damalige Planung ging von umfangreicheren baulichen Änderungen im gesamten Bereich der „Gabelung“ unter Einbezug des Rheinbahnhäuschens und der Haltestellen aus.

[12] Siehe Kreis Mettmann, 3. Nahverkehrsplan Mettmann, Tabelle 41, S. 115; Juni 2014

3. Kostenschätzung

Die erstellte Kostenschätzung gemäß DIN 276 ergibt Gesamtkosten von rund 275.000 € (brutto).

In der Kostenschätzung enthalten sind die folgenden Aspekte:

- Straßenbauarbeiten (vorwiegend neue Deck- und Binderschicht)
- Bauarbeiten im Wege- und Platzbereich
- Grünflächen

Maßnahmen, die nicht zuwendungsfähigen Kosten (z. B. Stellplätze) produzieren, sind nicht vorgesehen.

Zusammenstellung der Kosten

Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzept Innenstadt Hilden: A4 -Gabelung

Kostengruppe Ebene 1	Kosten	
	Gesamt-kosten	*davon nicht zuwendungs-fähige Kosten*
Summe 100 - Grundstück	0	
Summe 200 - Herrichten und Erschließung	40.208	
Summe 300 - Bauwerk-Baukonstruktionen	0	
Summe 400 - Bauwerk-Technische Anlagen	44.107	
Summe 500 - Außenanlagen	97.938	*0*
Summe 600 - Ausstattung und Kunstwerke	13.176	
Summe 700 - Baunebenkosten	35.177	
Gesamtkosten (netto ohne KG 700)	**195.430**	***0***
Gesamtkosten (netto)	**230.607**	***0***
Mehrwertsteuer 19%	43.815	*0*
Gesamtkosten (brutto)	**274.423**	***0***
Umbaufläche in m²	1.277	
Kosten in Euro pro m² (netto ohne KG 700)	**153**	

Abb. 3.1: Tabelle Kostenzusammenstellung

Die Tabelle gibt eine grobe Zusammenstellung der Kosten wieder. Die detaillierte Kostenberechnung nach DIN 276 befindet sich in Anlage 7.

Hilden, den 18.02.2016

Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

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

Anlagenteil

Anlagen:

Anlage 1: Lageplan Vorentwurfsplanung, M 1:250
Anlage 2: Niederschrift zum StEA am 26.08.2
Anlage 3: Protokoll zur Informationsveranstaltung: Projekt A4 „Gabelung“ – Übergang in die Mittelstraße
Anlage 4: Stellungnahme zur Vorplanung von Straßen NRW
Anlage 5: Protokoll Gespräch mit Rheinbahn zu Vorplanungen IHK
Anlage 6: Gutachten zur Leistungsfähigkeit von Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH – *noch nicht vorhanden!*
Anlage 7: Kostenzusammenstellung nach DIN 276