

Legende

- Fahrbahndecke (Asphalt)
- Fahrbahndecke mit grundhaften Ausbau
- Parken (gepflastert)
- Gehweg
- Radweg
- Einfahrt
- Grünfläche
- Sicherheitsstreifen
- wassergebundene Decke
- Wasser
- Ausbaugrenze
- Baum geplant
- Baum Bestand
- Baum Entfall
- LSA-Anlage
- Einfahrt
- Eingang
- Entfall
- Beleuchtung
- Wegsperre

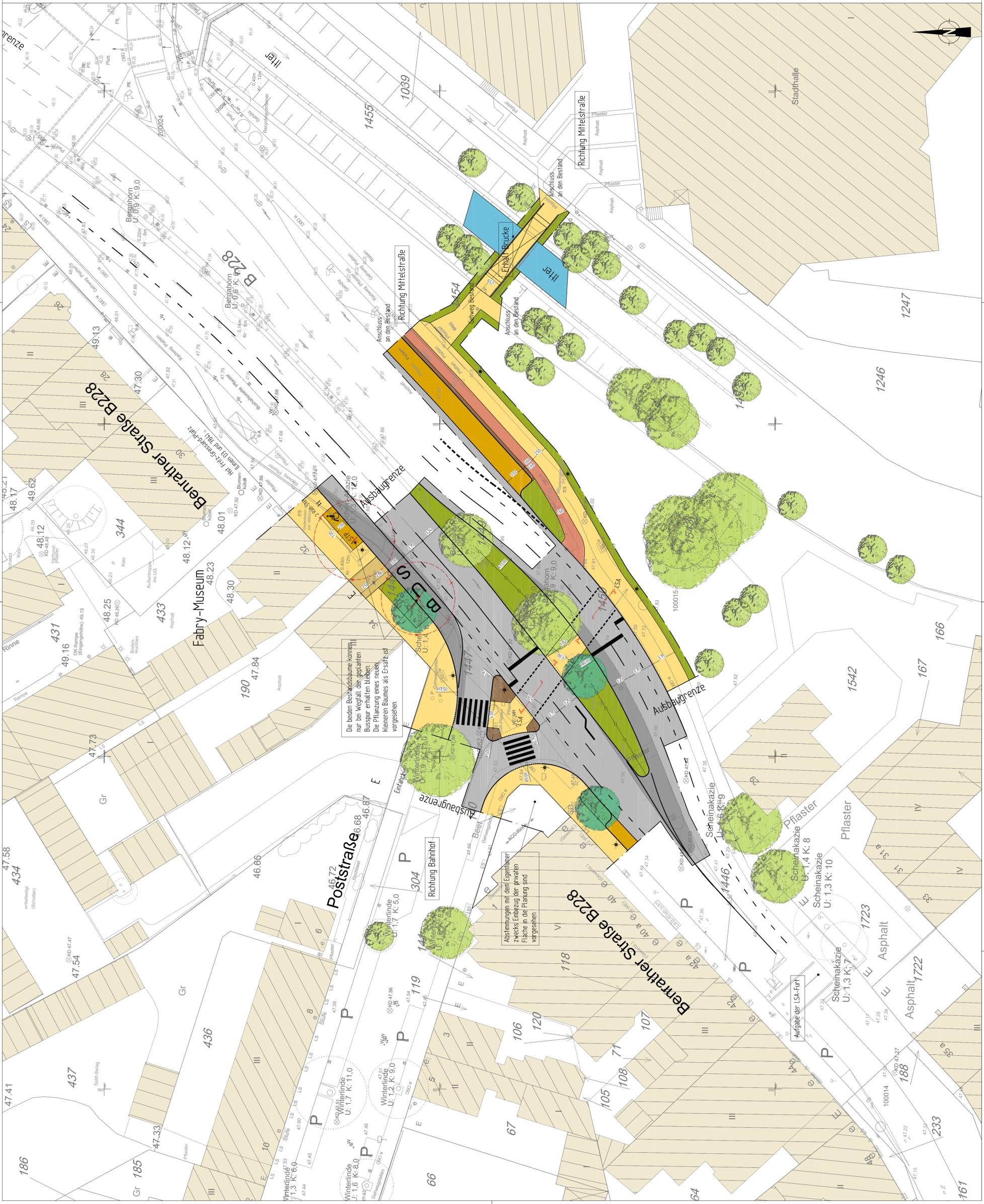
Anmerkungen:
 Alle Verkehrsanlagen werden mit Bodenindikatoren versehen (Die Darstellung erfolgt erst im Rahmen der Entwurfsplanung). Alle Haltesellen für den ÖPNV werden barrierefrei angelegt (Auftritt 16 cm und Bodenindikatoren).
 Beleuchtungsstandorte ohne lichttechnischen Berechnungen



Luftbild © Stadt Hildesheim
 Kataster © Stadt Hildesheim

Tiefbau- und Grünflächenamt Straßenbau/Verkehrswesen

Projekt	Umbau Benrather Straße / Poststraße (IHK-Projekt A2)
Plan	Vorentwurfsplanung Variante "Erhalt Brücke"
Bearbeitung	Lageplan
Bestand + Vermessung	BÜRO STADTVERKEHR <small>Stadtplatz 11, 31104 Hildesheim Mobiltelefon 051 40721 Hildesheim Fax 051 40721 Hildesheim www.buero-stadtverkehr.de</small>
Maßstab	1:250
Datum	04.02.2016
Änderungen	235-100-2



Die beiden Bestandsbäume können nur bei Wegfall der gärtnerischen Bauspur erhalten bleiben. Die Pflanzung eines neuen kleineren Baumes als Ersatz ist vorgesehen.

Abstimmungen mit dem Eigentümer zwecks Einbau von privaten Flächen in die Planung sind vorgesehen.

Auszug aus der Niederschrift

Beschlussvorlage öffentlich		SV-Nr.: WP 14-20 SV 66/036
Betreff:	<ul style="list-style-type: none"> - A 1 Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation auf der Benrather Straße, - A 2 Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof - Fußgängerzone, - A 4 Neugestaltung des Bereichs "Gabelung" - Übergang in die Mittelstraße <p>Vortrag Büro BSV</p>	

26.08.2015 Stadtentwicklungsausschuss

TOP 5.1

Herr Stuhm informierte über die vorgeschlagenen Projekte. Die Präsentation ist als Anlage 1 beigelegt.

Die Vorsitzende schlug vor, Aussprache und Beschlussfassung jeweils für die einzelnen Projekte vorzunehmen. Dem stimmten die Mitglieder des Stadtentwicklungsausschusses zu.

Projekt A1

Aus der Diskussion bleibt festzuhalten, dass die Mehrheit der anwesenden Ausschussmitglieder Zweifel hatten, dass eine einspurige Lösung realisierbar ist. Es wurde ein größerer Rückstau in die Klotz- und Berliner Straße befürchtet als bei einer zweispurigen Lösung. Auch die Verlagerung der Bushaltestelle wurde diskutiert, da sich die Umsteigezeiten verlängern. Es bestand Einigkeit, dass zunächst eine detaillierte verkehrstechnische Untersuchung erforderlich ist.

Im Verlauf der Diskussion informierte Herr Mittmann, dass bei einer einspurigen Lösung auch berücksichtigt werden müsse, dass sich die Grünphasen für die Autofahrer verlängern, weil die Fußgänger weniger Zeit benötigen um die schmalere Straßenfläche zu queren. Die Angebotsabfragen zur Erstellung der verkehrstechnischen Untersuchung seien bereits auf dem Markt. Es werde ein qualifiziertes Büro beauftragt. Wenn die Untersuchungen wider Erwarten zeigen sollten, dass die Reduzierung auf eine Fahrspur verkehrstechnisch nicht durchführbar sei, werde die Verwaltung eine solche Lösung nicht vorschlagen.

Herr Groll und Herr Stuhm berichteten über die Gespräche mit der Rheinbahn, die die vorgelegte Planung angenommen habe. Der neue Standort der Bushaltestelle stelle für den Großteil der Nutzer des ÖPNV eine Verbesserung dar. Lediglich ein kleiner Kreis von Nutzern werde durch einen längeren Weg (ca. 50 m) beim Umsteigen von einer Linie zur anderen benachteiligt.

Nach weiterer Diskussion wurde von Herrn Stuhlträger ein Beschlussvorschlag vorgelegt, der das Diskussionsergebnis beinhaltet.

Projekt A2

Mit Ausnahme von Herrn Joseph sprachen sich die Mitglieder des Stadtentwicklungsausschusses für den Erhalt der bestehenden Brücke aus, da eine neue Brücke zu kostspielig ist. Die alte Brücke sollte genutzt und aufgewertet werden. Herr Burchartz sprach sich zusätzlich für den Erhalt des Baumbestandes aus.

Herr Stuhm erläuterte ausführlich, dass die vorhandene Brücke nicht geeignet sei, den Fuß- und Radfahrverkehr aufzunehmen, da diese zu klein sei und an der falschen Stelle liege.

Herr Groll erläuterte den Zusammenhang der Maßnahmen mit den weiteren Projekten, insbesondere der Aufwertung des Stadtparks.

Herr Mittmann ergänzte, dass es technisch nicht möglich sei, die Brücke aufzuwerten. Der vorhandene Holzbohlenbelag sei unkomfortabel, aber technisch nicht zu bemängeln. Es gebe hier nur die Möglichkeit, die Brücke in der bisherigen Form zu behalten oder eine neue Brücke zu bauen.

Der Vorschlag von Herrn Hanten, eine weitere Planung, die den Erhalt der bestehenden Brücke beinhaltet vorzulegen, und das Ergebnis der Diskussion mündeten in einen geänderten Beschlussvorschlag, den Herrn Stuhlträger vortrug.

Projekt A4

Die vorgelegte Planung fand die Zustimmung der Mitglieder des Stadtentwicklungsausschusses.

Beschlussvorschlag geändert:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt für das Integrierte Handlungskonzept (IHK) ~~die Vorentwurfsplanungen~~ für

- a) ~~Teilprojekt IHK A 1 Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation auf der Benrather Straße Variante 1 (inklusive Verlagerung der Bushaltestelle vor dem Steinhäuserzentrum)~~
die Vorentwurfsplanung für das Teilprojekt IHK A1 Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation auf der Benrather Straße auf Basis der Variante 1 (inklusive Verlagerung der Bushaltestelle vor dem Steinhäuserzentrum) und Variante 2 weiter zu untersuchen. In der Bürgerinformation sollen die Ergebnisse der dynamischen Verkehrssimulation vorgestellt werden.
- b) ~~Teilprojekt IHK A 2 Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof – Fußgängerzone Variante 2~~
Für das Teilprojekt IHK A2 Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof – Fußgängerzone soll eine weitere Variante auf der Basis der vorgelegten Variante 2 erarbeitet werden, in der die vorhandene Brücke nicht ersetzt wird.

- c) Teilprojekt IHK A 4 Neugestaltung des Bereichs "Gabelung" - Übergang in die Mittelstraße

Die entsprechend des Ratsbeschlusses zum IHK untersuchte Kreisverkehrslösung wird nicht weiter verfolgt.

Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Basis eine Bürgerbeteiligung durchzuführen. Die ggfls. überarbeitete Vorentwurfsplanung wird dem Stadtentwicklungsausschuss erneut zur Beschlussfassung vorgelegt.

Abstimmungsergebnis:

zu A)
mehrheitlich beschlossen mit
17 Ja-Stimmen
2 Stimmenthaltungen (FDP-Fraktion, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

zu B)
einstimmig beschlossen

zu C)
einstimmig beschlossen

Innenstadt Hilden

Protokoll zur Innenstadtkonferenz 2016

Datum: 27.01.2016

Beginn: 18:05 Uhr, Ende: 19:45 Uhr

Ort: Foyer der Stadthalle Hilden, Fritz-Gressard-Platz 1

Zu dem Termin sind erschienen:

1. Bürger/innen, Anlieger/innen und Interessierte gemäß beiliegender Anwesenheitsliste
2. Vertreter/innen der Verwaltung: Bürgermeisterin Frau Alkenings, Technische Beigeordnete Frau Hoff, Herr Smeets und Herr Thrun (Amt 66), Herr Groll (Amt 61)
3. Frau De Roode (Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen)
4. Herr Stuhm, Frau Roudbar-Latteier (Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co KG)
5. Herr Pabst (Büro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH)

Die Teilnehmerliste der Veranstaltung liegt dem Protokoll als Anlage 1 bei.

Die Präsentationen der Veranstaltung liegen dem Protokoll als Anlagen 2 und 3) bei.

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei folgendem Protokoll nicht um ein Wortprotokoll handelt, sondern um ein Inhaltsprotokoll.

Nr.	Inhalt
01	<p>Begrüßung, Ablauf, Einleitung ins Thema:</p> <p>Frau Alkenings eröffnet die Innenstadtkonferenz um 18:05 Uhr, begrüßt die Anwesenden und stellt den groben Ablauf der Veranstaltung dar.</p> <p>Anschließend werden die Anwesenden von Frau De Roode noch einmal detailliert über den Ablauf informiert. Frau De Roode beginnt im Folgenden mit dem Vortrag ihrer Präsentation (liegt dem Protokoll als Anlage 2 bei). Sie geht dabei zunächst auf die Notwendigkeit einer Gesamtstrategie der Maßnahmen für die Innenstadt ein und stellt anhand von definierten Stärken und Schwächen die aktuelle Situation dar. Das übergeordnete Ziel sei es, die Stärken der Innenstadt weiter zu entwickeln und defizitäre Bereiche aufzuwerten.</p> <p>Anhand einer Übersichtskarte, auf welcher die einzelnen Maßnahmen verortet sind, beginnt Sie mit den Kurzdarstellungen (Rückblick 2015 und Ausblick 2016) der einzelnen Teilprojekte. Im einzelnen erläutert Sie Ziele, Nutzen und Fördermöglichkeiten im Rahmen des Fassadenprogramms (siehe Präsentationsfolie Seite 6), geht auf die mit privatem Engagement initiierten Teilprojekte C1 und C2 „Standorterneuerung Steinhäuser Zentrum/City Center“ sowie „Am Rathaus Center“ ein (siehe Präsentationsfolie Seite 7) und erläutert mögliche Maßnahmen im Rahmen des Verfügungsfonds (Präsentationsfolien Seiten 8 und 9).</p> <p>Sie geht sodann auf die baulichen Maßnahmen im Rahmen des Projekts Innenstadt ein: A3 „Umgestaltung Kreuzungsbereich Robert-Gies-Straße/Schulstraße“ (Präsentationsfolie Seite 10), B2 „Aufwertung Warrington Platz“ (Präsentationsfolie Seite 11), A4 Neugestaltung des Bereichs „Gabelung“ – Übergang Mittelstraße“ (Präsentationsfolie Seite 12) und B3 „Anpassung der Mittelstraße an die Planung St. Jacobus“ (Präsentationsfolie Seite 13).</p> <p>Sie erläuterte das Projekt D2 „Erarbeitung eines Gestaltungskonzepts“ (Präsentationsfolie Seite 14), aus welchem u.a. eine Gestaltungssatzung hervorging. Weitere bauliche Projekte sind der „Relaunch Stadtpark und Fritz-Gressard-Platz“ (B1) (Präsentationsfolie Seite 15) sowie die Projekte A1, A2 „Umgestaltung Benrather Straße und Wegeverbindung Bahnhof Hilden – Fußgängerzone Mittelstraße“ (Präsentationsfolie Seite 16).</p> <p>Frau De Roode erteilt das Wort Herrn Stuhm und Frau Roudbar-Latteier von Büro StadtVerkehr, welche die Vorentwurfplanung zu den verkehrlichen Teilprojekten A1 und A2 erarbeitet haben.</p>

Nr.	Inhalt
02	<p>Vorstellung der Vorentwurfsplanung A1 und A2:</p> <p>Herr Stuhm begrüßt die Anwesenden und bittet um Verständnis hinsichtlich seiner Schwerhörigkeit. Er beginnt mit seiner Präsentation (liegt dem Protokoll als Anlage bei), verdeutlicht anhand eines dargestellten Übersichtsplans zunächst die Lage der Teilprojekte A1 und A2 und geht im Folgenden auf den Anlass und die allgemeinen Ziele für die Planbereiche ein.</p> <p>Konkret sollen die Innenstadteingänge betont, Sicht- und Wegeachsen gestärkt, die Orientierung und Führung in die Innenstadt verbessert, Wartezeiten an Ampelanlagen für Fußgänger / -innen optimiert und die Straßenräume barriereärmer gestaltet werden.</p> <p>Anhand von Fotos berichtet Herr Stuhm über die aktuelle Situation an der Benrather Str / Klotzstraße (L404) (Projektbereich A1) und der Benrather Straße (B228) und Poststraße (Projektbereich A2).</p> <p>Herr Stuhm erörtert zunächst die im Stadtentwicklungsausschuss (StEA) am 26.08.2015 vorgestellten und diskutierten Planungsvarianten für die Teilprojekt A1 und A2.</p> <p>Als Ergebnis aus der Sitzung des StEAs wurde das Ingenieurbüro Dr. Brenner beauftragt, eine dynamische Verkehrsuntersuchung für die einzelnen Planfälle zu erarbeiten. Büro StadtVerkehr erhielt den Auftrag, eine weitere Planungsvariante für den Teilbereich A2 zu erstellen, in welcher die bestehende Fußgängerbrücke erhalten bleibt.</p> <p>Herr Stuhm erörtert anhand der folgenden Präsentationsfolien die Grundlagen und Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung von Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH (siehe Präsentationsfolien Seiten 8 bis 13). Die Untersuchung kommt für das Teilprojekt A1 zu dem Ergebnis, dass zwingend eine zweistreifige Verkehrsführung für den Planbereich Benrather Str. / Klotzstraße (L404) erforderlich ist, um hohe Verkehrsmengen zu Spitzenzeiten bewältigen zu können.</p> <p>Für das Teilprojekt A2 lässt sich aus der Verkehrsuntersuchung festhalten, dass die Einrichtung der geplanten Fußgängerfurt grundsätzlich realisiert werden kann und Fußgänger diese auch in einem Zug, ohne Halt auf der Mittelinsel (sofern Sie zu Grünbeginn losgehen), passieren können. Für die neu gestaltete Fußgängerfurt zur Mittelstraße soll letzteres ebenfalls möglich sein. Außerdem sollen zu verkehrsarmen Zeiten die Fußgängergrünphasen der Lichtsignalanlagen verlängert werden.</p> <p>Herr Stuhm stellt im Anschluss zu den Ergebnissen aus der Verkehrsuntersuchung, die Entwurfsskizze der Vorzugvariante des Teilprojekts A1 vor (siehe Präsentationsfolie Seite 14). Hierbei handelt es sich um die zweispurige Lösung mit gegenüberliegenden Bushaltestellen. In einer Untervariante ist außerdem eine mögliche Ausgestaltung mit versetzt zueinander liegenden Haltestellen zu sehen (siehe Präsentationsfolie Seite 15). Beide Planungen enthalten die Verbreiterung und Betonung der dargestellten LSA-Fußgängerfurten durch roten Asphalt (siehe Beispiele hierzu auf Präsentationsfolie Seite 17), die Einrichtung von beidseitigen Radschutzstreifen, die Umgestaltung der Gehwegbereiche, die Neugestaltung der Bushaltestellen sowie eine Neuordnung der Park- und Taxistände.</p> <p>Im Folgenden geht Herr Stuhm auf die Entwurfsskizze der Vorzugvariante für das Teilprojekt A2 ein (siehe Präsentationsfolie 18). Hierbei handelt es sich um die Planung mit Bau einer neuen Fußgängerbrücke (inkl. Rückbau der alten Brücke). Die Planung beinhaltet außerdem den Bau einer LSA-Fußgängerfurt zur Querung der Benrather Str. (B228), die Einrichtung von beidseitigen Radschutzstreifen und die Einrichtung einer Busschleuse für die Linie 784. Die LSA-Fußgängerfurt in Höhe der Hs. Nr. 42/44 der Benrather Str. wird aufgegeben.</p> <p>In einer zweiten Entwurfsskizze stellt Herr Stuhm eine weitere Variante der Planung, jedoch mit Erhalt der alten Fußgängerbrücke dar. Er betont jedoch, dass die alte Brücke aufgrund ihrer schmalen Ausgestaltung nicht den gewünschten Ansprüchen genügen kann (ungehinderte Begegnung von Radfahrer und Fußgänger) und von ihrer Lage her nicht in der Sichtbeziehung zwischen Poststraße und Stadtpark liegt. Das Ziel der Stärkung der Wegebeziehung vom Bahnhof über die Poststraße und den Stadtpark, hin zur Mittelstraße könne vorzugsweise durch den Bau einer entsprechend dimensionierten und an optimaler Stelle positionierten neuen Brücke erreicht werden.</p> <p>Herr Stuhm geht in einem letzten Punkt auf die weiteren Verfahrensschritte im Rahmen der Umsetzung der Teilprojekte A1 und A2 ein.</p> <p>Er bedankt sich für die Aufmerksamkeit und gibt das Wort an Frau De Roode weiter, die nun den Anwesenden die Möglichkeit gibt sich zur Planung zu äußern.</p>
03	<p>Die Anwesenden stellten folgende Fragen bzw. gaben folgende Anregungen zur Planung:</p> <p><u>Herr Dieter Donner (Ortsgruppe Hilden des BUND) zur Spuranzahl Teilprojekt A1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ist der morgendliche Rückstau in beiden Fahrtrichtungen vorhanden?

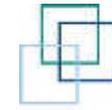
Nr.	Inhalt
	<p>Wurde in diesem Zusammenhang auch eine Variante mit unterschiedlichen Spuranzahlen bezogen auf die Fahrtrichtung in Erwägung gezogen? Zum Beispiel in Fahrtrichtung Düsseldorf zweispurige und Fahrtrichtung Langenfeld einspurige Führung. Wurde eine solche Möglichkeit auch in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt?</p> <p><u>Herr Stuhm hierzu :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Da es unterschiedliche Spitzenzeiten, morgens und nachmittags gibt, mit jeweils geänderten Fahrtrichtungen der Hauptverkehrsströme, ist eine Ausgestaltung mit unterschiedlichen Spuranzahlen nicht sinnvoll. <p>Herr Donner gibt zu verstehen, dass seine Frage nicht ausreichend beantwortet sei.</p> <p><u>Frau Alkenings hierzu :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Ingenieurbüro Dr. Brenner hat die Verkehrsflüsse anhand aktueller Daten, u.a. aus im vergangenen Oktober durchgeführten Verkehrszählungen, simuliert. Hierbei handelt es sich um eine dynamische Ablaufsimulation welche die unterschiedlichen Gegebenheiten berücksichtigt. <p><u>Herr Donner führt weiter aus:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die morgendliche Situation in Fahrtrichtung Düsseldorf mit der Linksabbiegespur in Richtung Benrath ist eine andere als in Richtung Langenfeld. Dies muss berücksichtigt werden
04	<p><u>Herr (Name nicht genannt) zur Leistungsfähigkeit der beiden Varianten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ist der Nachweis der Leistungsfähigkeit für beide Varianten Erbracht? <p><u>Herr Pabst hierzu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Unser Büro hat die Verkehrsflüsse dynamisch anhand des Programms PTV Vissim simuliert. Das Problem, welches bei einer einspurigen Lösung in Fahrtrichtung Langenfeld vorhanden wäre, betrifft vor allem Situationen, in denen ein LKW links in die Mittelstraße einbiegen möchte. Hierbei würde der nachfolgende Pulk aufgehalten und könnte nicht am LKW vorbeifahren. Die Einspurigkeit scheidet hier somit aus.
05	<p><u>Frau Dylewski zur Situation und Planung der Bushaltestellen Teilprojekt A1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Insbesondere Blinde und Sehbehinderte haben bei der heutigen Lage der Bushaltestelle (Haltestelle Fritz-Gressard-Platz Bussteig 4, Benrather Straße L 404 Fahrtrichtung Nord) Probleme, wenn zwei Busse gleichzeitig hintereinander stehen. Können bei der neuen Planung problemlos zwei Busse hintereinander stehen? <p><u>Herr Stuhm hierzu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Bushaltestellen sind von Ihrer Gesamtlänge her für den Halt von zwei Bussen (12m + 18m) konzipiert. Mit der Rheinbahn wurde jedoch abgesprochen, dass ein Einstieg nur möglich ist, wenn ein Bus zum vorderen Bereich durchgefahren ist, so dass für Blinde und Sehbehinderte der Einstiegsbereich klar feststehen würde. <p>Frau Dylewski verdeutlicht ihre Frage noch einmal, in dem Sie auf das Problem hinweist, dass heute der hintere Bus oft in der nördlichen Fußgängerfurt steht und Blinde und Sehbehinderte dann vor den Bus laufen. Sie verweist</p>

Nr.	Inhalt
	<p>in diesem Zusammenhang auf das Problem mit Falschparkern.</p> <p><u>Frau Alkenings</u> hierzu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Lage der Fußgängerfurt ist zur Mittelstraße hin versetzt worden, so dass für die Busse mehr Platz zur Verfügung stehen würde. Das Problem mit den Falschparkern wird sich jedoch nicht durch bauliche Maßnahmen lösen lassen. Hier helfen nur stärkere Kontrollen.
06	<p><u>Frau (Name nicht genannt) zur Kreisverkehrsplatzlösung Benrather Str./Berliner Straße:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ein Kreisverkehrsplatz an der Kreuzung Benrather Str. / Berliner Straße wäre eine gute Lösung. Warum ist eine solche Planung nicht weiter verfolgt worden? <p><u>Herr Stuhm</u> hierzu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auch die Variante eines Kreisverkehrplatzes wurde geprüft. Eine ebenfalls durchgeführte überschlägige Leistungsfähigkeitsbewertung kam jedoch zu dem Ergebnis, dass der Kreisverkehrsplatz zu Spitzenzeiten nicht mehr leistungsfähig wäre. Ein sogenannter Turbokreisel, der zweispurig ausgeführt wird, wäre ebenfalls nicht umzusetzen, da diese insbesondere einen Platzbedarf hätten, der an der heutigen Stelle nicht vorhanden wäre. Eine Variante als ovaler Kreisverkehrsplatz wurde entworfen, bei diesem wären jedoch die Rückstauerscheinungen zu groß.
07	<p><u>Herr (Name nicht genannt) Anwohner der Benrather Straße zur mittleren LSA-Furt Teilprojekt A1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Am mittleren Fußweg der Benrather Sr./Klotzstraße (L403) wurde mehrfach die Beobachtung gemacht, dass die Autofahrer eine Vollbremsung hinlegen, da die Einsehbarkeit der Ampelanlage schlecht ist. Haben Sie diesen Aspekt bei der Planung beachtet? <p><u>Herr Pabst</u> hierzu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Lichtsignalanlage wird in diesem Bereich erneuert und mit neuen LED-Lampen versehen, diese haben eine bessere Sichtbarkeit. Hierdurch sollte die Situation schon verbessert werden.
08	<p><u>Herr (Name nicht genannt) zu Taxiständen Teilprojekt A1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Planung sieht eine Verlagerung der Taxistände vor. Wo kommen diese genau hin? <p><u>Herr Stuhm</u> hierzu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sie werden südlich des Eingangsbereichs zur Mittelstraße verortet.
09	<p><u>Frau Koppel zur Wegebeziehung Stadtpark – Mittelstraße Teilprojekt A1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie genau gelangt man vom Stadtpark in die Mittelstraße? <p><u>Herr Stuhm</u> hierzu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Leute werden vom neu gestalteten Stadtpark zu dem Bereich der heute verorteten Brunnenlage über die neu gestaltete LSA-Fußgängerfurt in die Mittelstraße geführt. <p>Frau Koppel weist auf das Problem der mangelnden Sauberkeit im Durchgangsbereich des City Centers in Verbindung mit passierenden Personen hin. Die Sauberkeit sollte gewährleistet sein. Heute sei es so, dass die Eigentümer des Gebäudes City-Center für die Sauberkeit sorgen würden.</p>
10	<p><u>Herr Leven zur Situation an der Neustraße:</u></p> <p>Herr Leven schildert die morgendliche Situation auf der Neustraße an Wochentagen. Diese sei morgens häufig komplett zu und es würde sich bis zum Finanzamt und zum Gewerbepark stauen. Er befürchtet, dass bei einer</p>

Nr.	Inhalt
	<p>einspurigen Variante der Planung für A1, diese Situation erheblich verschärft würde.</p> <p>Da Herr Leven nur eine Aussage formulierte, erfolgte keine Beantwortung.</p>
11	<p><u>Herr Ebert zur Situation der Anlieferung Mittelstraße 86 Teilprojekt A1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Konditorei ist das einzige Haus in dem Bereich ohne rückwärtige Anlieferung. Sind Möglichkeiten für die Anlieferung im Zuge der Umgestaltung vorgesehen? <p><u>Herr Stuhm hierzu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Einfahrtsbereich in die Mittelstraße wird großzügig gestaltet, so dass ein Halten und Beliefern in diesem Bereich möglich wäre. Auf der Benrather Straße selber werden die Möglichkeiten direkt vor der Konditorei entfallen, da hier der Bussteig eingerichtet wird. Eine Ladezone ist weiter nördlich vorgesehen. <p><u>Frau Alkenings hierzu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Generell gibt es Ladezeiten in der Mittelstraße und auch Sondergenehmigungen für die Anlieferung. In diesem Rahmen darf die Anlieferung in der Mittelstraße erfolgen. Sie verweist darauf, dass eine innenstädtische Wohnlage nicht immer optimal angedient werden kann und dort von den Bewohnern andere Prioritäten im Vordergrund stehen. Hier entsteht immer ein Kompromiss mit der Wohnlage. <p>Herr Ebert verweist auf das Problem bei Handwerkern (z.B. Gerüstbauer).</p> <p><u>Frau Alkenings hierzu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Auch Handwerker haben in der Regel eine Sondergenehmigung.
12	<p><u>Herr Donner (Ortsgruppe Hilden des BUND) zu Erhalt der Brücke und Radverkehr Teilprojekt A2:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Für die geplante Wegebeziehung zwischen Poststraße und Mittelstraße sehe ich keine Notwendigkeit des Baus einer neuen Brücke. Ich bitte um Erläuterungen zur Notwendigkeit einer solchen. - Wie sieht es mit einer eventuellen Trennung von schnellen und langsamen Radfahrern mit Ziel Mittelstraße aus? <p>Herr Stuhm erläutert die vorgesehene Radverkehrsführung der Planung im Planbereich A2.</p> <p><u>Frau Hoff zum Thema Erhalt der Brücke:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Beide Varianten, mit Erhalt der alten und Bau einer neuen Brücke, wurden geprüft. Hier handelt es sich auch um eine Kostenfrage. Die heutige Brücke ist relativ schmal, kann jedoch grundsätzlich auch erhalten bleiben. Die Entscheidung für oder gegen den Bau einer neuen Brücke wird die Politik treffen.
13	<p><u>Herr Heer zu den Projektkosten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Was kostet den Steuerzahler das Umsetzen der Projekte?: <p><u>Frau Hoff hierzu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Projekt A1 kostet rund 1,8 Mio. Euro, Projekt A2 rund 1,6 Mio. Euro. Diese Kostenansätze wurden im IHK, welches 2013 beschlossen wurde, so eingeschätzt. Im Rahmen der Städtebauförderung stehen 50 % an Bundes- und Landesmitteln zur Verfügung, 50% werden von der Stadt selbst getragen. Das Programm läuft bis 2019. Würden die Projekte jetzt nicht angegangen, würde die Chance auf Fördermittel vertan werden.
14	<p><u>Herr Knak zu Radfahrstreifen Teilprojekt A2:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Er betonte, dass der Übergang von der Mittelstraße zum Stadtpark in den vorgestellten Varianten sehr positiv sei.

Nr.	Inhalt
	<ul style="list-style-type: none"> - Ist in der Poststraße ebenfalls die Einrichtung von Radfahrstreifen vorgesehen? <p><u>Herr Stuhm</u> hierzu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei der Poststraße handelt es sich um eine Straße, in der maximal Tempo 30 erlaubt ist. Die Einrichtung von Radfahrstreifen ist in Tempo-30 Zonen grundsätzlich nicht nötig. Daher sind dort keine Radfahrstreifen vorgesehen.
15	<p>Frau De Roode dankt allen Beteiligten für ihr Interesse und die engagierte Diskussion und bittet nun zum Projektrundgang. Sie verweist darauf, dass Planer und Stadtverwaltung für Rückfragen zu den einzelnen Projekten zur Verfügung stehen.</p>
16	<p>Im Rahmen des Projektrundgangs wurden den Anwesenden Planern und Vertretern der Stadtverwaltung zahlreiche Fragen gestellt und hilfreiche Hinweise gegeben. Einige wichtige Punkte werden im Folgenden dargestellt. (Hinweis: Das Protokoll erhebt in der folgenden Auflistung keinen Anspruch auf Vollständigkeit):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) Die Verlagerung der Taxistände südlich des Einfahrtsbereichs zur Mittelstraße hin wird begrüßt. 2.) Die Einrichtung eines Handlaufs im Bereich der mittleren LSA-Furt der Benrather Str. / Klotzstraße ist gewünscht. 3.) Im Zusammenhang mit der im Teilprojekt A2 geplanten beidseitigen Führung von Radschutzstreifen auf der Benrather Str. (B228) wird darauf hingewiesen, dass eine Weiterführung in Richtung Benrath schwierig ist. Insbesondere betrifft dies den Bereich, in welchem die Benrather Str. heute einspurig geführt wird. Hier sind zudem Längsparkplätze vorhanden. Es werden Planungen zu einer durchgängigen Radverkehrsführung in Richtung Benrath gewünscht. 4.) Auf der Benrather Straße L 404 in Höhe Mittelstraße wenden viele Fahrzeuge. Es wird angeregt, ein Wendeverbot auszusprechen. Diese Anregung wird in der weiteren Planung aufgenommen. 5.) Es wurde nachgefragt, wie viele Fußgänger und Radfahrer diese Querung an der Poststraße nutzen würden. Hierzu wurde keine Zählung durchgeführt, jedoch wird dies als Angebotsplanung verstanden, um den Anteil der Fußgänger aus Richtung Bahnhof in die Innenstadt zu steigern. 6.) Auf der Poststraße wird bemängelt, dass zu viele Radfahrer den Gehweg nutzen. Da die Poststraße eine Tempo-30 Zone darstellt, kann auf der Fahrbahn gefahren werden. 7.) Die Fußgängerampel Benrather Straße L 404 / Passage ist für Autofahrer schlecht erkennbar. Der große Baumbestand, bei Sonnenlicht mit Schattenwurf, die umfangreiche Beschilderung, auch überörtlicher Ziele sowie der leicht bogenförmige Verlauf der Straße verringern die Erkennbarkeit. Dort würden täglich mehrere Fahrzeuge eine Vollbremsung machen, weil sie die Ampel zu spät erkennen. 8.) Standort Taxi sei nicht durchdacht. Der jetzige Standort sei ideal. 9.) Die in den Plänen dargestellten Radschutzstreifen sollten eine ausreichende Breite aufweisen. 10.) Es wird als nicht sinnvoll erachtet, dass die Fahrradfahrer von der Poststraße über eine neue Brücke vorbei an der Stadthalle zur Mittelstraße geführt werden, sondern auf der Benrather Straße in einem Angebotsstreifen fahren sollen. 11.) Sofern es möglich ist, dass im beplanten Bereich Schutzstreifen für Radfahrer angelegt werden können, so sind die weiteren Anschlussbereiche (zwingend) mit zu berücksichtigen. Die Schutzstreifen dürfen nicht „im Nichts“ enden, so dass der Radfahrer sich selbst überlassen wäre. Hier sind insbesondere die Bereiche Klotzstraße (L 404; Fahrtrichtung Langenfeld) und Benrather Straße (B 228, Fahrtrichtung Düsseldorf) zu benennen.
17	<p>Ende der Veranstaltung gegen 19:45 Uhr</p>

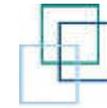
aufgestellt: Hilden, den 29.01.2016,
Dipl.-Ing. Michaela Roudbar-Latteier;
Büro StadtVerkehr
0210391159-16



Stadt- und Regionalplanung
Dr. Jansen GmbH



Herzlich willkommen



Stadt- und Regionalplanung
Dr. Jansen GmbH



Innenstadtkonferenz 2016

Projekt Innenstadt –
Gutes besser machen

27. Januar 2016

Projektmanagement Silke de Roode



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

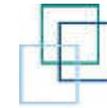


STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und
Gemeinden



Hilden

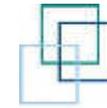
Projekt Innenstadt
Gutes besser machen



Agenda

Das möchten wir heute vorstellen

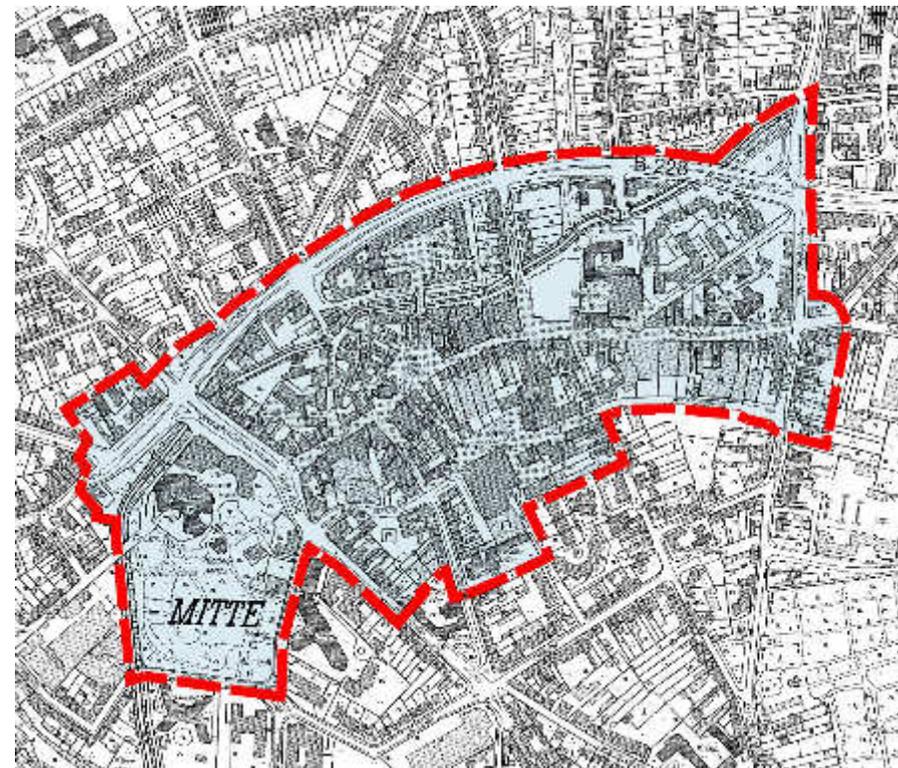
- Ein Überblick
- Rückblick: Was bisher geschah und Ausblick: Was erfolgt in 2016
- Planungsinformationen zu den Projekten „Städtebauliche Umgestaltung der Benrather Straße“ und „Wegeverbindung Bahnhof Hilden – Fußgängerzone Mittelstraße“
- Projektgalerie

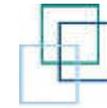


Ein Überblick

Programmgebiet und seine Ziele

- Maßnahmen- und projektorientierte Gesamtstrategie für die Hildener Innenstadt
- Erhalt der Attraktivität der Innenstadt als Wohn- und Handelsstandort durch private und städtische Aufwertungsmaßnahmen
- Verbesserung der Erreichbarkeit und Optimierung der Innenstadteingänge
- Attraktiveren der Gestaltung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität

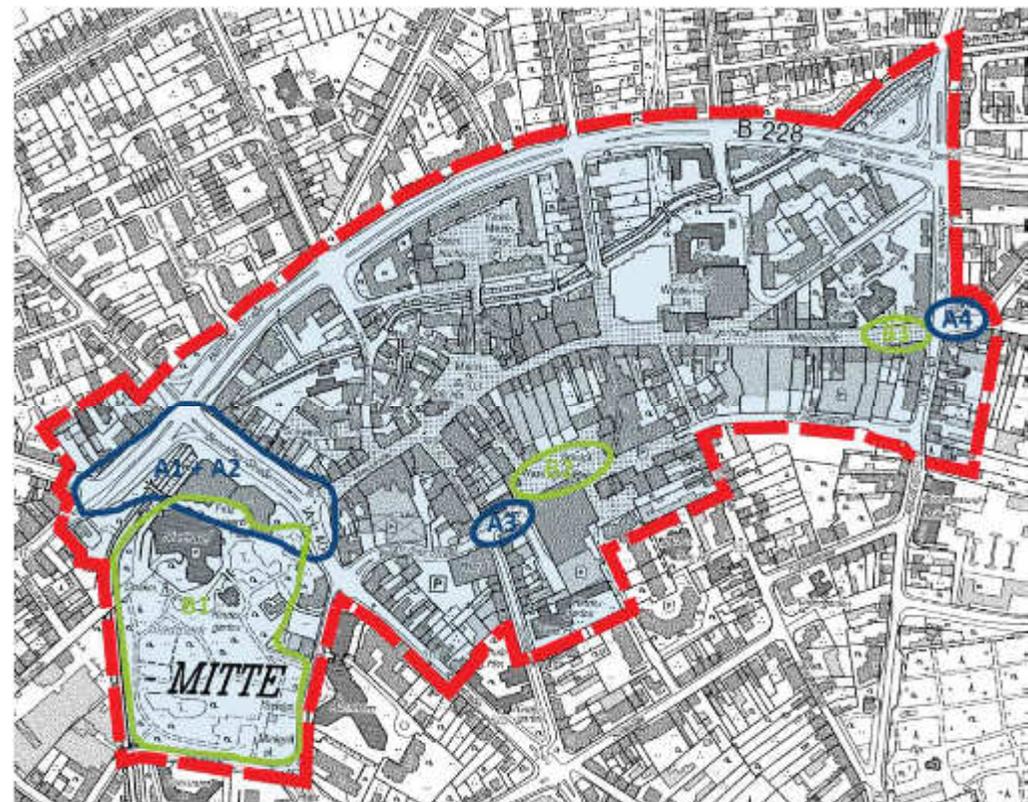


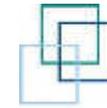


Ein Überblick

Maßnahmenübersicht bauliche Projekte

- A1 Umgestaltung Benrather Straße
- A2 Wegeverbindung Bahnhof Hilden – Fußgängerzone Mittelstraße
- A3 Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Robert-Gies-Straße und Schulstraße
- A4 „Gabelung“ – Übergang Mittelstraße
- B1 Relaunch Stadtpark & Fritz-Gressard-Platz
- B2 Relaunch des Warrington-Platzes
- B3 Anpassung der Mittelstraße an die Planung St. Jacobus





Rückblick 2015 und Aussicht 2016

Fassadenprogramm

Ziel:

- Attraktivierung des Stadtbildes
- Gestalterische Aufwertung der Innenstadt

Ihr Nutzen:

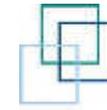
- Wertsteigerung Ihrer Immobilie
- Verbesserung der Vermietungschancen

Förderfähigen Kosten

- Zuschuss in Höhe von maximal 50 Prozent
- Maximal 30 Euro je qm aufgemessener und gestalteter Fläche
- Höchstens 10.000 Euro je Maßnahme

Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht nicht. Förderungen werden nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel gewährt.



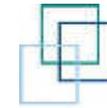


Rückblick 2015 und Aussicht 2016

C1 und C2 Standorterneuerung Steinhäuser Zentrum/City Center sowie Am Rathaus Center – Initiierung von privaten Engagement

- Ziel: Attraktiveren der Innenstadt, Aufwertung der Immobilien, Abbau von Leerständen
- 2015-2016: Entwicklung von Planungskonzepten zur Innen- und Außengestaltung durch einen Architekten, Abstimmungsgespräche mit den Eigentümern, Ausarbeitung von Planungskonzepten





Rückblick 2015 und Aussicht 2016

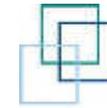
Verfügungsfonds – Ihr Engagement, Ihre Projekte

Gefördert werden Maßnahmen,

- die die Innenstadt Hildens attraktiver machen und das Miteinander verbessern, indem sie....
- ..die Stadtteilkultur stärken,
- ..den Einzelhandel beleben,
- ..das Stadtbild aufwerten,
- ..zur Imagebildung beitragen,
- ..der Öffentlichkeitsarbeit dienen,
- ..durch Mitmachaktionen/Festivitäten die Innenstadt mit Leben füllen

Fördermittel:
Land NRW und
Bund: 25%
Stadt Hilden 25%
Private Drittmittel:
50 %

- 4 Schritte bis zur
Förderung:
- Idee und Antrag
 - Beratung des
Beirats
 - Umsetzung
 - Abrechnung



Rückblick 2015 und Aussicht 2016

Verfügungsfonds – Ein erstes Projekt: Lichtmomente

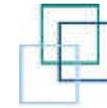
- Bessere Anbindung der Nebenstraßen an die Mittelstraße
- Lichttransparent mit dem Namen der jeweiligen Straße
- Auftakt: Heiligenstraße
- Mehrwert für die Anlieger und Anwohner:
 - Mehr Sicherheit durch Beleuchtung in der Dämmerung und Dunkelheit
 - Umliegende Straßen werden besser angebunden
- Projekt Erweiterung: Beleuchtung von markanten Gebäuden



Kosten:
Entwurf, Technik
und Montage

Förderfähige
Summe: 6.500 €

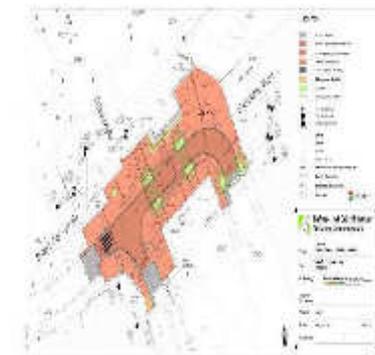
Gefördert werden:
3.250 €
Private Drittmittel:
3.250 €

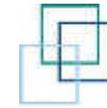


Rückblick 2015 und Aussicht 2016

A3 Umgestaltung Kreuzungsbereich Robert-Gies-Straße/Schulstraße

- Ziel: Schaffung einer Eingangssituation, gestalterische Aufwertung, bessere Querung, Sicherheit Fuß- und Radverkehr
- Planungsphase und Budgetkalkulation
- Politische Beschlüsse
- Februar 2016: Ausschreibung der Bauleistung
- Mai 2016: Bürgerinformationsveranstaltung – Vorstellung der Planung und des Baustellenmanagements
- Geplanter Baubeginn: Sommerferien 2016



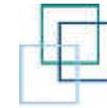


Rückblick 2015 und Aussicht 2016

B2 Aufwertung Warrington Platz

- Ziel: Aufwertung des Platzes als „Familienplatz“, Optimierung von Spiel-, Bewegungs- und Kommunikationsräumen für Kinder und Jugendliche, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Schaffung einer klaren Raumstruktur sowie einer zeitgemäßen Gestaltung, Erhalt von Fahrradabstellanlagen
- 2015: Vorbereitende Maßnahmen
- Februar 2016: Beauftragung Planungsbüro
- 10.3.2016: Bürgerbeteiligung zur Gestaltung
- April 2016: politische Beschlüsse
- Erarbeitung Planungsgrundlagen
- Herbst 2016: Antrag auf Städtebauförderung



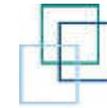


Rückblick 2015 und Aussicht 2016

A4 Neugestaltung des Bereichs „Gabelung“ – Übergang Mittelstraße

- Ziel: Schaffung einer Eingangssituation, Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Erstellung von Planungsgrundlagen
- 22. Oktober 2015: Bürgerinformationsveranstaltung
- Politische Beschlüsse
- Januar 2016: Start der europaweiten Ausschreibung für die Verkehrsanlagenplanung
- Mai 2016: Auftragsvergabe
- Planungsleistungen
- Herbst 2016: Antrag auf Städtebauförderung



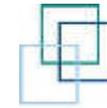


Rückblick 2015 und Aussicht 2016

B3 Anpassung der Mittelstraße an die Planung St. Jacobus

- Ziel: Herstellung des östlichen Innenstadteingangs mit neuem Charakter, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Reformierung der Wahrnehmung der Kirche
- 2015: Baubeginn Aufwertungsmaßnahmen des östlichen Innenstadteingangs
- Winter 2015/2016: Geplantes Bauende



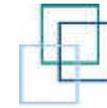


Rückblick 2015 und Aussicht 2016

D2 Erarbeitung eines Gestaltungskonzepts

- Ziel: Verbesserung der Stadtgestalt durch Sichtbarmachung der historischen Bausubstanz, Erhalt und Stärkung der öffentlichen Straßen- und Platzräume
- März- Juni 2015: Beteiligungsverfahren mit Eigentümern, Einzelhandel und Gastronomie
- August 2015: Vorstellung der Ergebnisse in der Öffentlichkeit sowie politische Beschlüsse
- Dezember 2015: Fertigstellung des Gestaltungskonzepts – Erste Maßnahme die im Rahmen des IHK´s abgeschlossen wurde
- 2016: Erstellung einer Gestaltungssatzung auf Basis des Gestaltungskonzepts (kein IHK Projekt!)



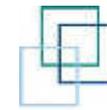


Rückblick 2015 und Aussicht 2016

B1 Relaunch Stadtpark und Fritz Gressard Platz

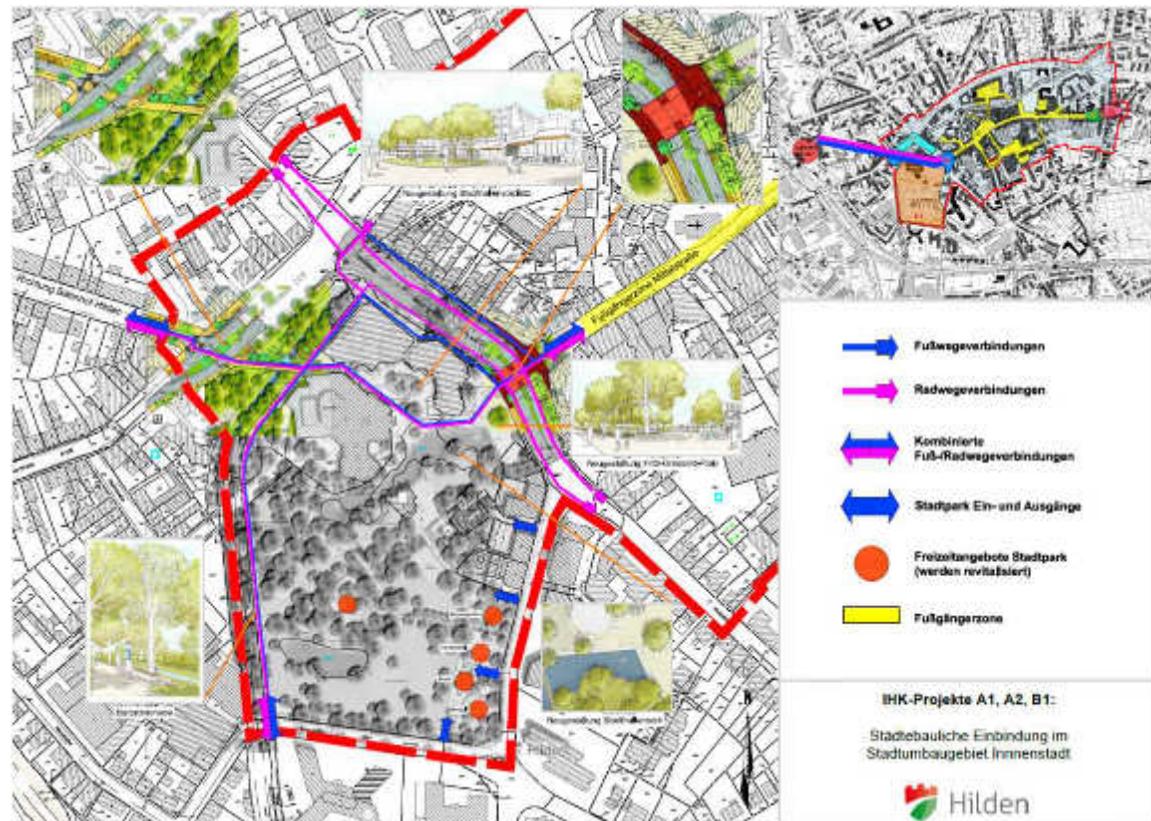
- Ziel: Steigerung der Aufenthaltsqualität, Optimierung von Wegeverbindungen, ein Ort für Alle, Optimierung von Spiel-, Bewegungs- und Kommunikationsräumen, moderne und zeitgemäße Gestaltung, Erlebarmachung der Itter
- Februar-April 2015: Vorbereitung Werkstattverfahren
- April-Juni 2015: 3-stufiges Werkstattverfahren
- August 2015: politischer Beschluss
- November 2015: Beauftragung weitere Planung
- Februar 2016: politischer Beschluss
- April-Oktober 2016: weitere Planung
- September 2016: politischer Beschluss
- Herbst 2016: Antrag auf Städtebauförderung

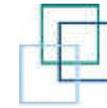




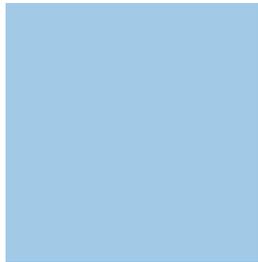
A1, A2 Umgestaltung Benrather Straße und Wegeverbindung Bahnhof Hilden – Fußgängerzone Mittelstraße

Städtebaulicher
Zusammenhang der
Projekte A1, A2 und
B1





**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit!**

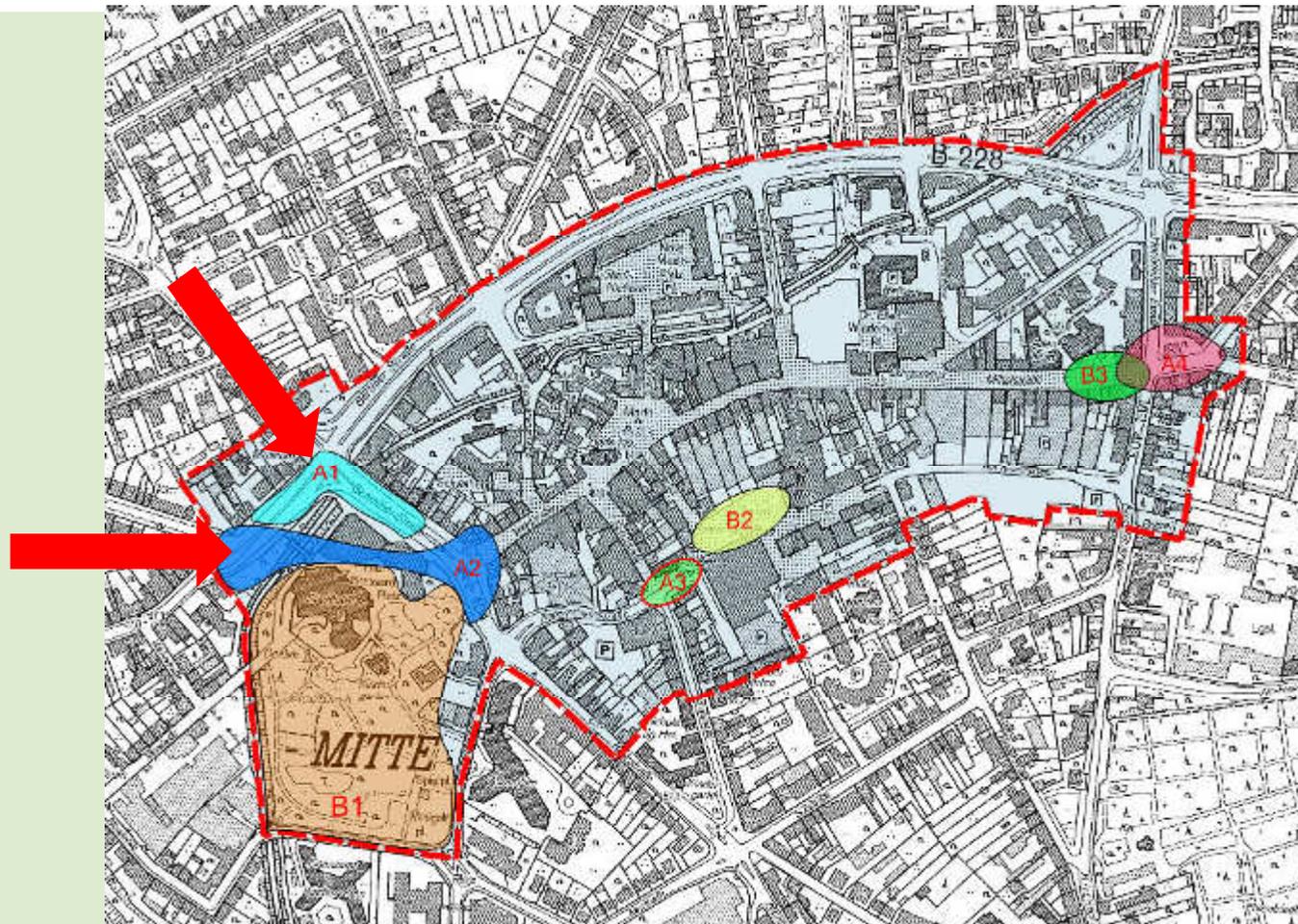


Objektplanung Verkehrsanlagen Phase 1 bis 2 nach HOAI – IHK-Teilprojekte A1 und A2



- **Teilprojekt A1:** Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation auf der Benrather Str.
- **Teilprojekt A2:** Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof - Fußgängerzone
- **Projektbearbeitung**
 - Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm
 - Dipl.-Ing. Michaela Roudbar-Latteier

Projekt Innenstadt – Baumaßnahmen



27.01.2016

A1: Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation auf der Benrather Str.
A2: Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof - Fußgängerzone

Objektplanung Verkehrsanlagen

Phase 1 bis 2 nach HOAI – Teilprojekte A1 und A2

○ Anlass

- Barrierewirkung insbesondere für Fußgänger, Radfahrer und Nutzer des ÖPNV
- Knotenpunkt Benrather Straße (Süd- und Westzweig), Ellerstraße (Nordzweig) und Berliner Straße (Ostzweig) ist stark frequentiert (ca. 45.000 Kfz/T)

○ Ziele für die Planbereiche A1 und A2

- Verbesserung Verkehrssituation für Radfahrer, Fußgänger und Fahrgäste des ÖPNV
- Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Bahnhof und Fußgängerzone
- Verbesserung der Eingangssituation in die Innenstadt bzw. in den Stadtpark

○ Aufgabenstellungen

- 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

Benrather Str. / Klotzstr. (L404) - heute



27.01.2016

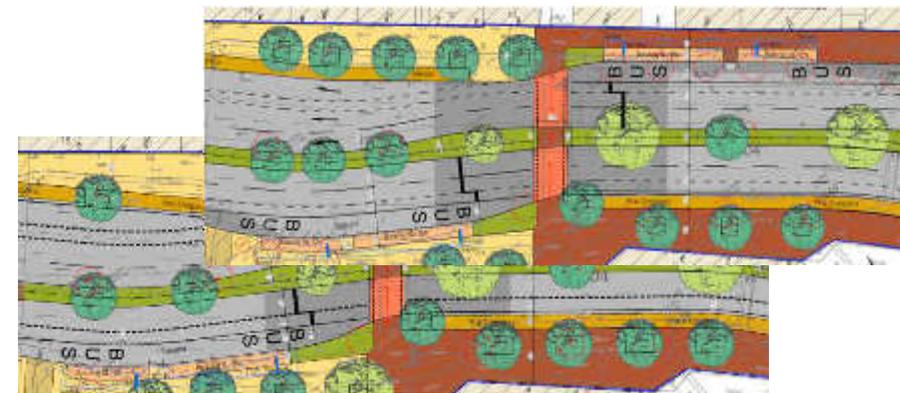
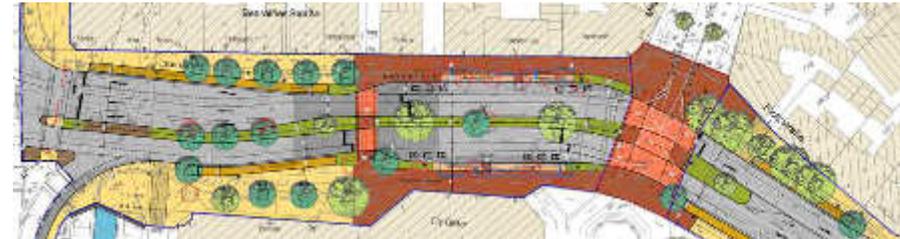
A1: Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation auf der Benrather Str.

Benrather Str. (B228) und Poststraße - heute



Vorentwurfsplanung – Planstand A1 im Juli 2015

- **Im Juli 2015 im STEA diskutierte Varianten für Projekt A1:**
 - Variante 1 - Reduzierung des Straßenquerschnittes auf einen Fahrstreifen in jede Richtung
 - Variante 2 - Beibehaltung der heutigen Fahrstreifenanzahl in jede Richtung
 - Untervarianten 1 und 2 – Jeweils mit Beibehaltung der heutigen versetzten Haltestellenlage



Vorentwurfsplanung – Planstand A2 im Juli 2015

- **Im Juli 2015 im STEA diskutierte Varianten für Projekt A2:**
 - Variante 1
Schaffung einer neuen LSA-Furt,
Bau einer neuen Fußgängerbrücke
 - Variante 2
Schaffung einer neuen LSA-Furt,
Bau einer neuen Fußgängerbrücke,
Schaffung einer attraktiven
Platzsituation als Eingang zum
Bereich des Stadtparks



Verkehrsuntersuchung zur Vorentwurfsplanung

- Durchführung einer Verkehrserhebung am 01.10.2015 über 24 h durch Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH
- Ermittlung der gleitenden Spitzenstunden über alle gezählten Knotenpunkte
- Durchführung einer Bestandsanalyse
- Definition von berechneten Fällen und Bewertung der Qualitätsstufen in Anlehnung an das HBS

➔ Qualitätsstufe D wird in Spitzenverkehrszeiten noch akzeptiert. (HBS = Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen)

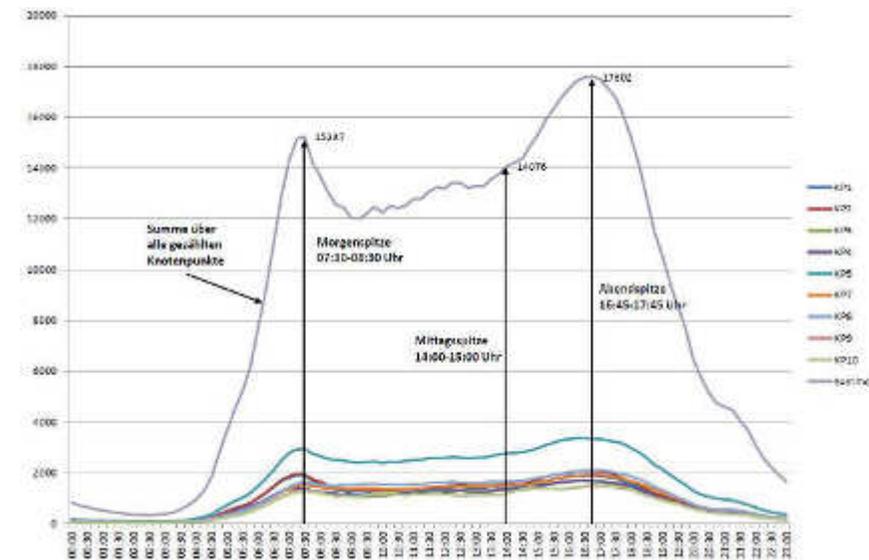


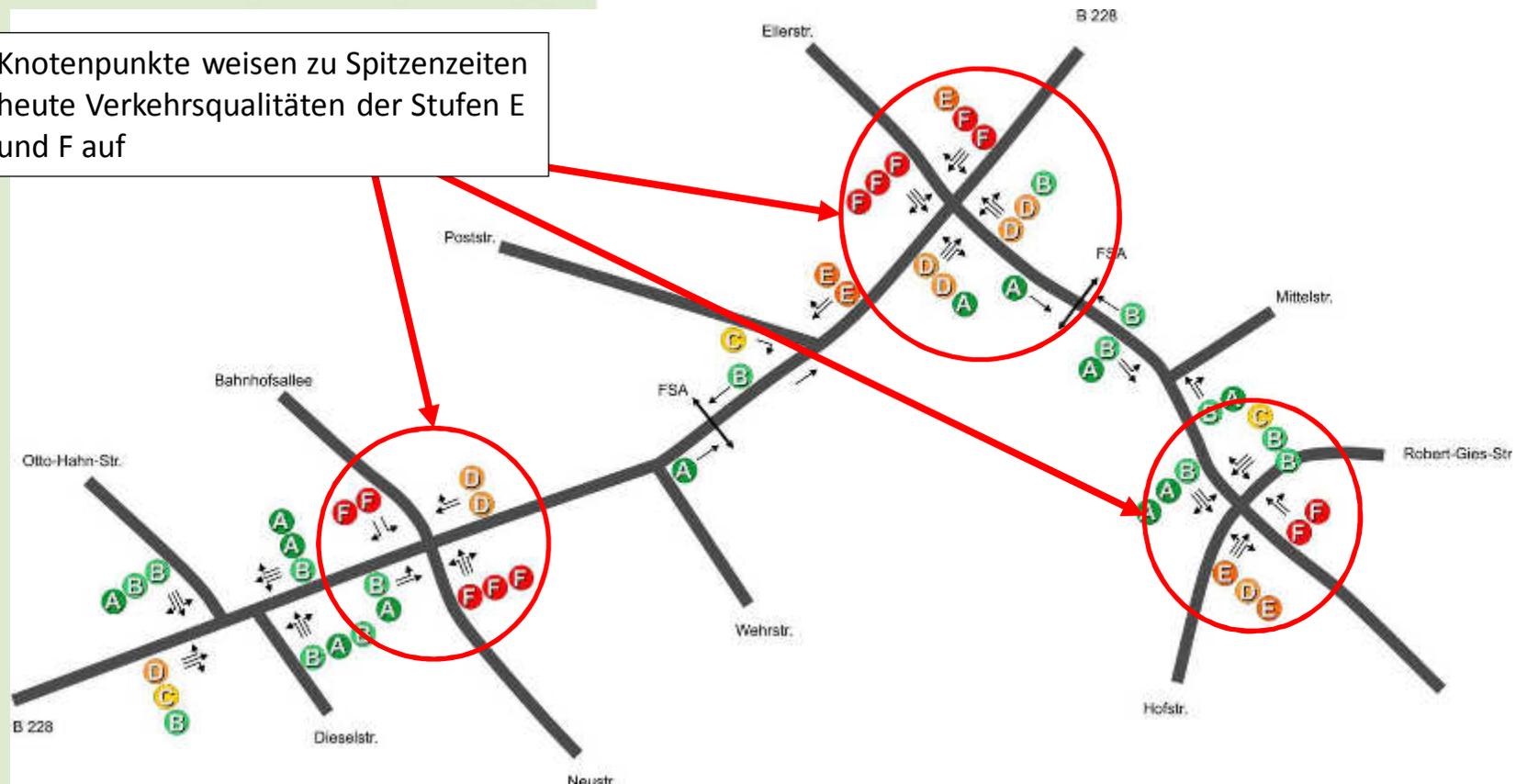
Tabelle S4-1: Grenzwerte für die Qualitätsstufen der verschiedenen Verkehrsarten

QSV	Kfz-Verkehr	ÖPNV auf Sonderfahrstreifen ¹⁾	Fußgänger- und Radverkehr ²⁾
	mittlere Wartezeit t_w [s]	mittlere Wartezeit t_w [s]	maximale Wartezeit $t_{w,max}$ [s]
A	≤ 20	≤ 5	≤ 30
B	≤ 35	≤ 15	≤ 40
C	≤ 50	≤ 25	≤ 55
D	≤ 70	≤ 40	≤ 70
E	> 70	≤ 60	≤ 85
F	– ³⁾	> 60	> 85 ⁴⁾

Verkehrsuntersuchung zur Vorentwurfsplanung

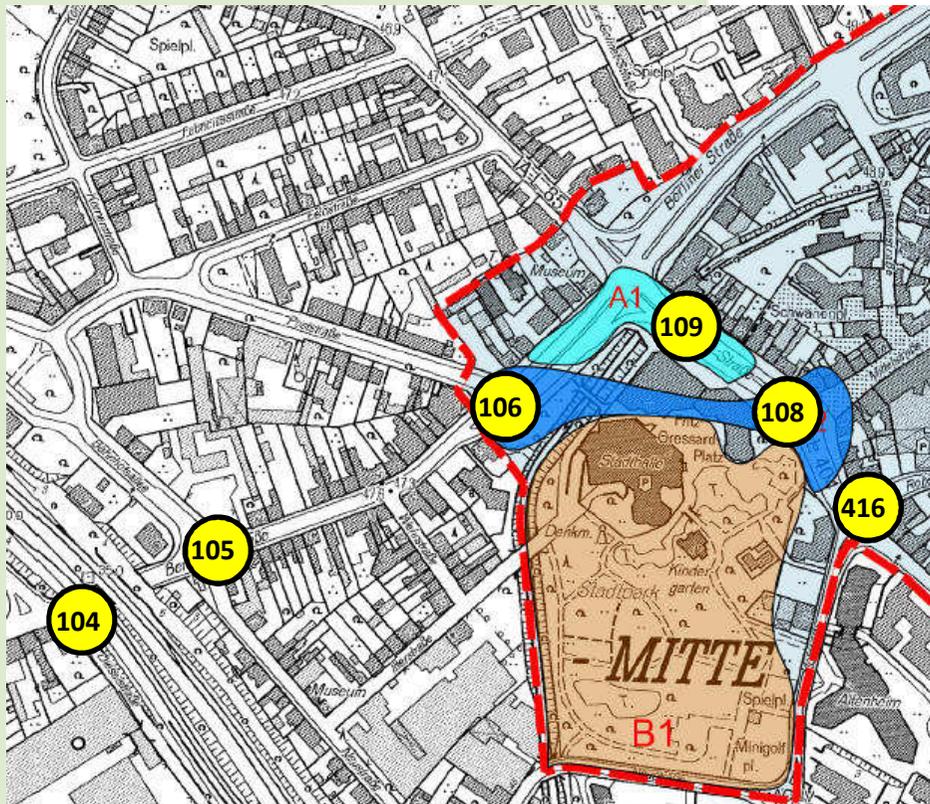
○ Verkehrsqualität Morgenspitze Ist-Zustand

Knotenpunkte weisen zu Spitzenzeiten heute Verkehrsqualitäten der Stufen E und F auf



Verkehrsuntersuchung zur Vorentwurfsplanung

- **Prüfung der ein- oder zweistreifige Lösung auf der Benrather Straße (Projekt A1) + LSA-Optimierungen**



LSA 108 Klotzstraße/Mittelstraße

- Variante 1 einstreifige Benrather Straße
- Variante 2 zweistreifige Benrather Straße
- Zusammenfassung Fußgängersignalgruppen, simultane Schaltung
- Bevorzugung Koordination in Fahrtrichtung Süden

LSA 109 Fritz-Gressard-Platz

- Schaltung analog zum Bestand

LSA 416 Klotzstr./Robert-Gies-Str./Hofstr.

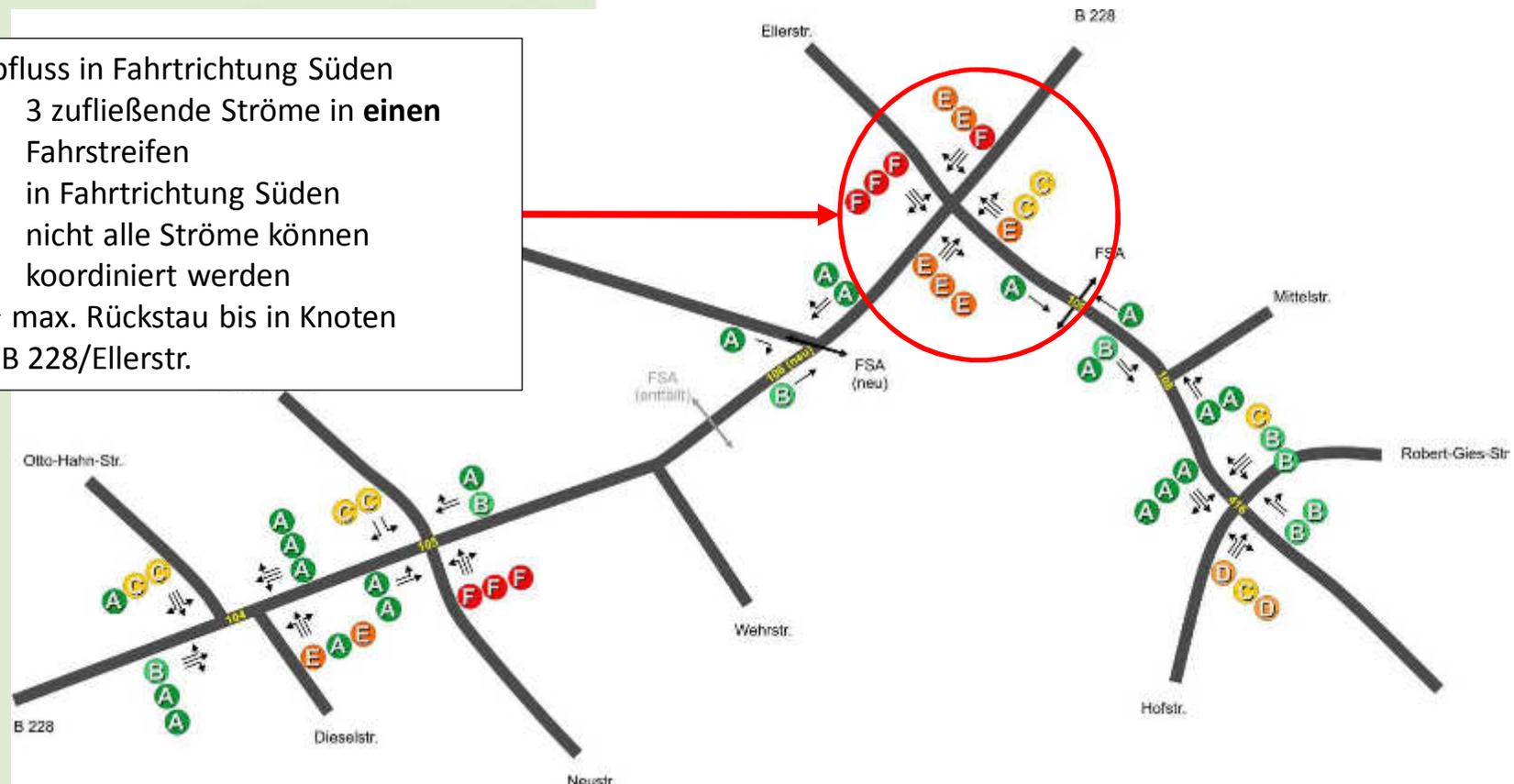
- Zeitweise Verbesserung der Freigabezeit in Fahrtrichtung Süden incl. des separat signalisierten Nachlaufs zu Lasten der Fahrbeziehung stadteinwärts. Zusätzliche Signalgruppe für Rechtsabbieger aus der Robert-Gies-Straße

Verkehrsuntersuchung zur Vorentwurfsplanung

○ Verkehrsqualität Morgenspitze Planfall IHK-Teilprojekt A1, Variante 1 (Einstreifigkeit)

Abfluss in Fahrtrichtung Süden

- 3 zufließende Ströme in **einen** Fahrstreifen in Fahrtrichtung Süden
 - nicht alle Ströme können koordiniert werden
- max. Rückstau bis in Knoten B 228/Ellerstr.

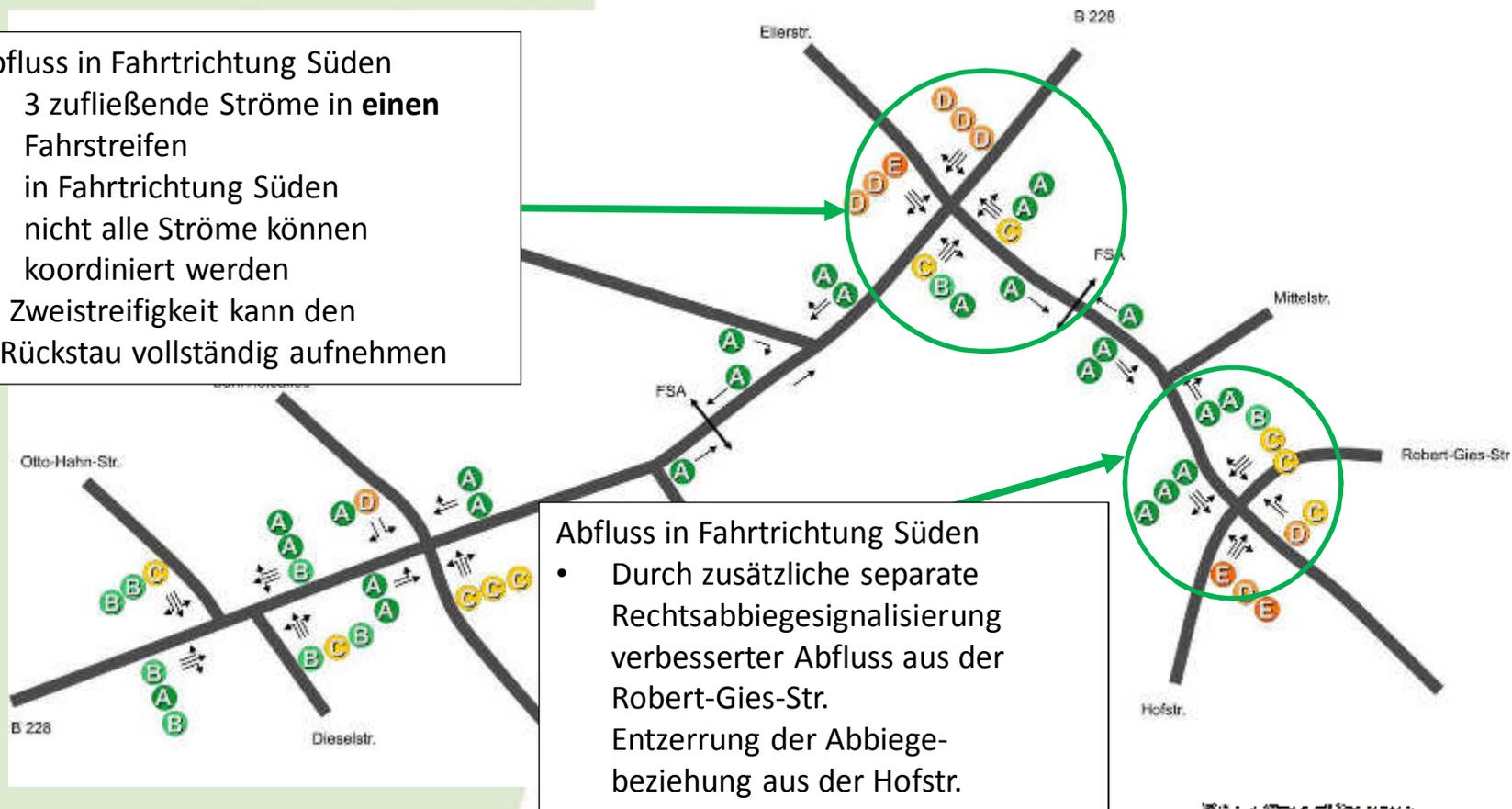


Verkehrsuntersuchung zur Vorentwurfsplanung

○ Verkehrsqualität Morgenspitze Planfall IHK-Teilprojekt A1, Variante 2 (Zweistreifigkeit)

Abfluss in Fahrtrichtung Süden

- 3 zufließende Ströme in **einen** Fahrstreifen in Fahrtrichtung Süden
 - nicht alle Ströme können koordiniert werden
- Zweistreifigkeit kann den Rückstau vollständig aufnehmen



Abfluss in Fahrtrichtung Süden

- Durch zusätzliche separate Rechtsabbiegesignalisierung verbesserter Abfluss aus der Robert-Gies-Str.
- Entzerrung der Abbiegebeziehung aus der Hofstr.

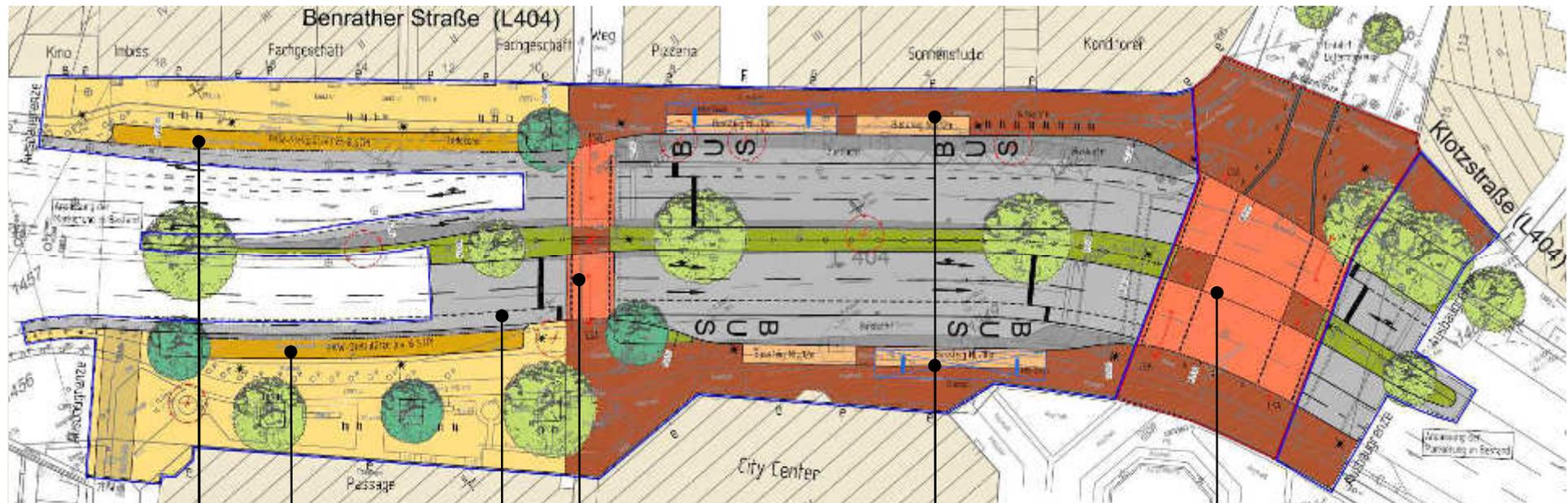
Vorentwurfsplanung – Ergebnisse Verkehrsuntersuchung

- **A1 Benrather Str./Klotzstraße (L404):**
 - Simulationsläufe zeigen zwingend erforderliche zweistreifige Verkehrsführung im Bereich Benrather Str. / Klotzstraße, um hohe Verkehrsmengen in den Spitzenstunden störungsfrei abwickeln zu können.

- **A2 Poststraße:**
 - Einrichtung von signalgeregelten Fußgängerfurten kann realisiert werden
 - Bemessung der Freigabezeit: Fußgänger, die bei Grünbeginn Benrather Str. betreten, sollen ohne Halt auf Fahrbahnteiler die andere Straßenseite erreichen können.

- **A2 Übergang Mittelstr.:**
 - Verbesserung der Fußgängerbeziehung zur Fußgängerzone Mittelstr. durch Änderung der vorhandenen Signalisierung möglich (Einsatz simultaner Steuerung).
 - Außerhalb von Spitzenstunden: Einsatz einer Fußgängerphase mit längeren Freigabezeiten

Entwurfsskizze – aktueller Planstand A1



- Parken
- Parken & Ladezone
- Betonung
LSA-Fußgängerfurt
- Radschutzstreifen 1,50 m
- Haltestelle zwei
Gelenkbusse
- LSA-Fußgängerfurt
(Projekt A2)

Vorentwurfsplanung – Teilprojekt A1



Heute



Planung

- ➔ LSA-Fußgängerfurt – Verbreiterung und Betonung durch roten Asphalt über die gesamte Fläche
- ➔ ÖPNV-Knotenpunkt – Bündelung der Haltestellen

Vorentwurfsplanung

Beispiele für Betonung von Querungen durch roten Asphalt



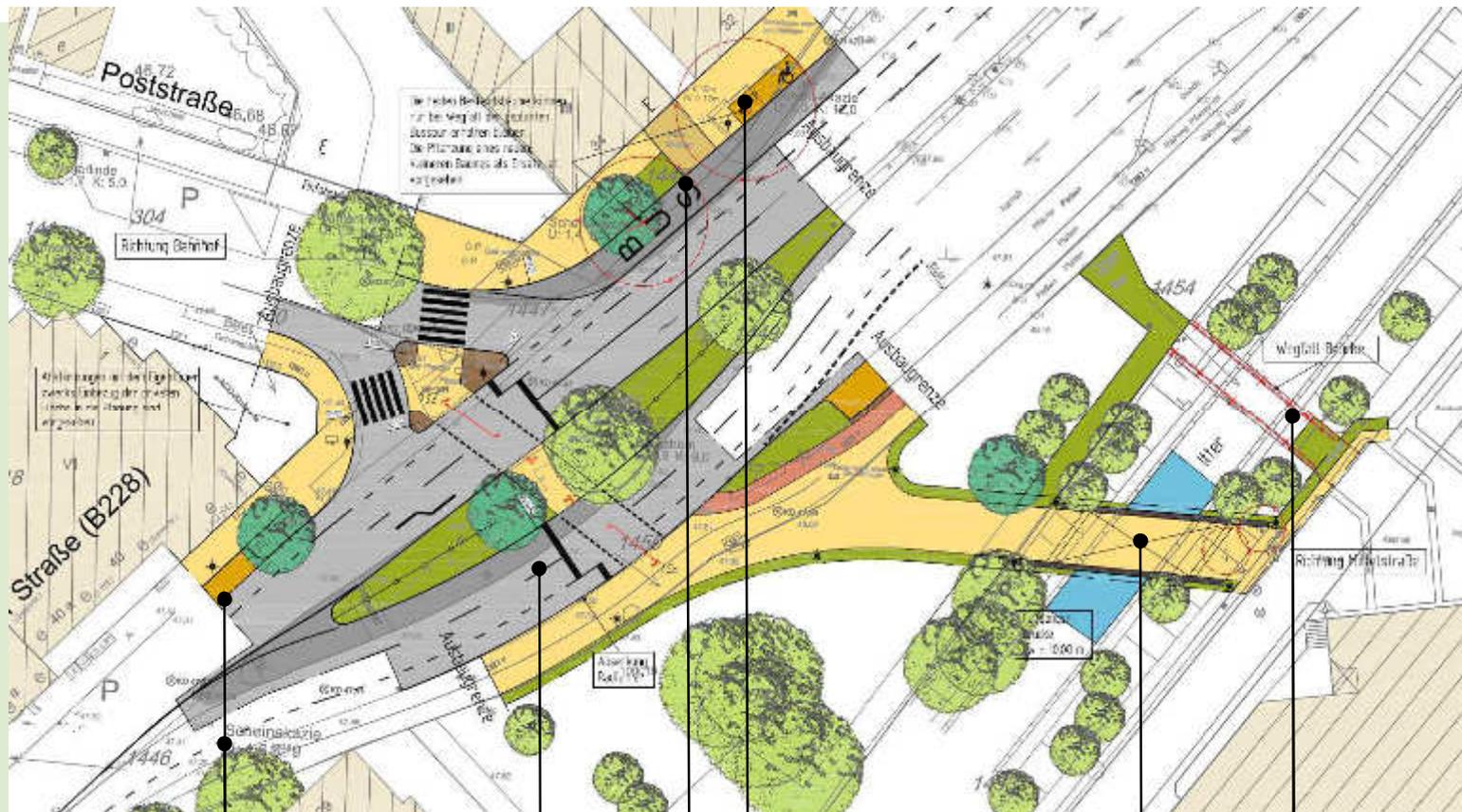
Kurt-Schumacher-Platz, Hauptbahnhof Bochum (vierspürige Straße mit LSA-Anlage mit Sekundenangabe der Wartezeiten)



Krämerstraße in Hanau



Entwurfsskizze – aktueller Planstand A2



Aufgabe LSA-Furt
 Höhe Hs. Nr. 42/44

Radschutzstreifen
 in beiden
 Richtungen

Zwei
 Fahrstreifen

Behinderten-STP
 Busschleuse
 für die 784

Abriss alte Brücke
 Neue Brücke

Entwurfsskizze – A2 Variante mit Erhalt der Brücke



Erhalt bestehende Brücke

Vorentwurfsplanung – Teilprojekt A2



Heute



Planung

- ➔ LSA-Fußgängerfurt mit verbesserten Sichtbeziehungen und Leiteinrichtungen
- ➔ Radschutzstreifen
- ➔ Busschleuse

Ausblick – Weitere Entscheidungs- und Planungsphasen

- Beratung der Vorentwurfsplanung der Teilprojekte A1 und A2 am 09.03.2016 im StEA
- Vergabe der Planungsleistungen ab Entwurfsplanung im Frühling 2016
- Ausarbeitung der Entwurfsplanung im Sommer 2016
- Beratung des Entwurfs inkl. Kostenberechnung im StEA + Antrag Städtebauförderung im Herbst 2016
- Baubeginn Teilprojekt A1 ab 2017
- Baubeginn Teilprojekt A2 ab 2018

**VIELEN DANK FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT!**

ZEIT FÜR RÜCKFRAGEN UND DISKUSSION

Objektplanung Verkehrsanlagen

Phase 1 bis 2 nach HOAI – Teilprojekte A1 und A2

○ Zeitplan

- 2015
 - Mai: Auftragsvergabe Planung: Büro StadtVerkehr
 - Sommer: Fertigstellung Vorentwurfsplanung
 - Vorabstimmung des Vorentwurfes im StEA
 - Herbst: Erstellung Verkehrsuntersuchung von Dr. Benner Ingenieurgesellschaft mbH zu den IHK-Teilprojekten A1 und A2
- 2016
 - Januar: Bürgerinformation
 - Frühjahr: Beschluss über Vorentwurf
 - Sommer: Ausarbeitung der Entwurfsplanung
 - Herbst: Beratung des Entwurfs inkl. Kostenberechnung im StEA + Antrag Städtebauförderung
- 2017 - 2019: Bauphase

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionale Niederlassung Niederrhein
Postfach 10 10 27 · 41010 Mönchengladbach

Büro Stadtverkehr
Planungsgesellschaft mbH&Co.Kg
Mittelstr. 55
40721 Hilden
z.H. Frau Roudbar-Latteler

Regionalniederlassung Niederrhein

Kontakt: Frau Carol-Ann Costen
Telefon: 02161 409-252
Fax: 02161 409-357
E-Mail: carol-ann.costen@strassen.nrw.de
Zeichen: 204007
(Bei Antworten bitte angeben.)
Datum: 04.08.2015

Integriertes Handlungskonzept Innenstadt Hilden Vorplanungen IHK A1, A2, und A4

Sehr geehrte Frau Roudbar-Latteler,

wir bedanken uns für die Zusendung der Unterlagen.

Leider sind uns in der von Ihnen vorgelegten Vorplanung einige Punkte aufgefallen, die noch Klärung bedürfen und werden im Folgenden näher erläutert.

Allgemeines

Zunächst sollten in den Plänen die Strichstärken und Arten der Markierungen überprüft werden. Zeitweise weisen die Markierungen im Plan unterschiedliche Strichstärken auf und anstelle eines durchgehenden Schmalstrichs wurde, beispielsweise im Bereich Haltelinie / Radfahrstreifen Höhe Kreuzung B228 / L404 eine unterbrochene Schmalstrichmarkierung angesetzt.

Des Weiteren sollte die Fahrbahnmittelinmarkierung auf den gesamten Straßenzüger der L 403 und L 404 überprüft werden.

„Schutzstreifen werden durch Leitlinien [...] markiert und sind in dieser Form im Zuge Vorfahrtsberechtigter Straßen an Kreuzungen und Einmündungen fortzusetzen. **Ist die verbleibende Fahrgasse schmaler als 5,50 m, darf keine Leitlinie in der Fahrbahnmittelinmarkierung** [...]“ (Quelle: ERA, 3.2, Schutzstreifen – Markierung)

Anbei sende ich Ihnen Auszüge aus unseren Bestandsdaten, Abbildung 1 und 2 im Anhang, an denen gut sichtbar ist, dass die o.g. Straßenabschnitte zeitweise keine ausreichende Fahrbahnbreite aufweisen, um die Fahrbahnmittelinmarkierung zu markieren.

Ebenso werden die von der ERA geforderten Schutzstreifenbreiten von mind. 1,50 m (ERA, Tabelle 5) an diesen Stellen nicht eingehalten, siehe Abbildung 5 und 6 im Anhang.

Farbiger Asphalt

Prinzipiell ist die Färbung des Asphalts auf den Straßenabschnitten L 403 und L404 möglich. Das kann beispielsweise mithilfe der Aufbringung von ORRH (Oberflächen Reaktionsharz) verwirklicht werden.

Straßen.NRW-Betriebssitz: Postfach 10 16 53 · 45816 Gelsenkirchen
Telefon: 0209/4808-0
Internet: www.strassen.nrw.de · E-Mail: kontakt@strassen.nrw.de

Landesbank Hessen-Thüringen · BLZ 30030000 · Kont.-Nr. 4005815
IBAN: DE-2105050100004005815 BIC: WELA3300
Steuernummer: 319/59730701

Regionalniederlassung Niederrhein

Bienenbüschstr. 90 · 41065 Mönchengladbach
Postfach 103027 · 41010 Mönchengladbach
Telefon: 02161/409-0
kontakt.r.nrw@strassen.nrw.de

Es wird daher darum gebeten, das genaue Vorhaben der Färbung des Asphalt und der Aufbringung an den betroffenen Stellen zu erläutern. Nach Prüfung der Unterlagen werden wir uns erneut diesbezüglich äußern.

A1 – Klotzstraße L404

Auf der Klotzstraße (L404) wird die von Ihnen vorgestellte „Variante 1“ bevorzugt.

Allerdings spricht sich der Landesbetrieb gegen die gewünschte Senkung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h aus.

„Abgesehen von der Anordnung von Schutzstreifen für den Radverkehr [...] dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund **der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht**, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. [...]“ (§45 Abs. 9 StVO)

Ebenso wird nochmal darauf hingewiesen, dass sich der Landesbetrieb dafür ausspricht, den Verkehr der Mittelstraße nur „von rechts einfahrend und nach rechts ausfahrend“ zuzulassen.

Radwegführung

Klärungsbedarf besteht vor allem in der Radwegführung.

Aus den Plänen ist nicht ersichtlich, wie genau der rechtsabbiegende Radverkehrsleitnehmer von der B228 auf die L404 geführt wird. Dieser Punkt wird später noch weiter ausgeführt.

Ebenso stellen sich die Fragen, wie die Markierung bzw. der Verlauf der L 404 weiter geführt wird, ob der Straßenverlauf einspurig bleibt und wie wird der Radfahrer weiter geführt wird.

Um den fließenden Verkehr nicht zu stören wird empfohlen im Bereich der Mittelstraße dem querenden Radfahrer eine Aufstellfläche anzubieten, um diesen aus dem fließenden Verkehr herauszuziehen und gesichert über die Straße zu führen.

Als mögliche Ausführung dient die Abbildung 4 im Anhang.

Des Weiteren wird empfohlen dem Radfahrer, der aus Richtung Klotzstraße kommend in FR Eberstraße möchte, gesichert mithilfe eines Radfahrstreifens zur Haltelinie geführt wird, wie es im IST-Zustand bereits vorhanden ist.

A2 – Benrather Straße / Poststraße B228

Für den Abschnitt A2 – Benrather Straße / Poststraße auf der B228 wird Variante 2 bevorzugt.

Variante 2 wird bei einer Signalisierung bessere Zwischenzeiten aufweisen sodass der Verkehrsfluss optimaler gestaltet werden kann.

Allerdings stellt sich die Frage, warum die Bushaltestelle aus Richtung Berliner Straße verlegt wird.

Ebenso würde eine Veränderung der Fahrbahnbreiten der B228 FR Berliner Straße es ermöglichen, einen Radfahrstreifen anstelle eines Radfahrstreifens zu errichten.

Auf Höhe der LSA betragen die Fahrbahnbreiten derzeit:

- Linksabbieger: 3,25 m
- Gradeausfahrer: 3,25 m
- Gradeausfahrer: 3,25 m
- Rechtsabbieger: 3,75 m

Nach Sichtung der Unterlagen sollen die Fahrbahnen zukünftig folgende Anordnung und Breite haben:

- Linksabbieger: 3,25 m
- Gradeausfahrer: 3,25 m
- Gradeausfahrer: 2,25 m +
- Radfahrstreifen: 1,50 m
- Rechtsabbieger: 3,25 m

Nachfolgend sind zwei Varianten aufgeführt, die die Fahrspurbreiten besser nutzen.

Variante 1 (Radfahrstreifen):

- Linksabbieger: 2,75 m
- Gradeausfahrer: 2,75 m
- Gradeausfahrer: 2,75 m +
- Radfahrstreifen: 1,50 m

- Rechtsabbieger: 3,75 m

Variante 2 (Einspurig, mit Radfahrstreifen):

- Linksabbieger: 3,25 m
- Gradeausfahrer: 4,65 m +
- Radfahrstreifen: 1,85 m
- Rechtsabbieger: 3,75 m

Radwegführung

Wie im Abschnitt A1 – Radwegführung schon angesprochen, ist die Radwegführung aus Richtung Benrather Str. in FR Klotzstraße nicht ersichtlich.

Unklar ist, ob dem Radfahrer, der dem Straßenverlauf der B 228 weiter folgt, die Möglichkeit eingeräumt wird, im Kreuzungsbereich gesichert rechts abzubiegen.

Ist dies nicht der Fall, sollte dem Radverkehr kenntlich gemacht werden, dass dieser nach der neuen Ampelschaltung separat geführt wird.

Es ist baulich darauf zu achten, dass der rechtsabbiegende Radfahrer nicht vor der Ampel schon auf den Gehweg wechseln kann.

Des Weiteren muss an den FGÜ auf Höhe Poststraße muss der Radfahrer mit einbezogen werden, siehe Abbildung 3 im Anhang.

A4 -- Kirchhofstraße L 403

Wie bereits angesprochen, muss auch auf der gesamten Länge der L 403 überprüft werden, ob die Mindestmaße ausreichend für eine Mittelmarkierung sind. Ebenso muss darauf geachtet werden, dass die Schutzstreifen eine Mindestbreite von 1,50m aufweisen (Abbildung 5 im Anhang). Derzeit beträgt die Breite der Schutzstreifen etwa 1 m.

Alternativ ist die Möglichkeit in Betracht zu ziehen, die Benutzungspflicht des Radfahrers zurück auf den geteilten Rad- / Fußgängerweg zu legen.

Ebenso wird noch mal darauf hingewiesen, dass sich der Landesbetrieb dafür ausspricht, den Verkehr der Mittelstraße nur „von rechts einfahrend und nach rechts ausfahrend“ zuzulassen.

Radwegführung

Um den fließenden Verkehr nicht zu stören wird empfohlen, im Bereich der Mittelstraße dem querenden Radfahrer eine Aufstellfläche anzubieten, um diesen aus dem fließenden Verkehr herauszuziehen und gesichert über die Straße zu führen.

Als mögliches Beispiel dient die Abbildung 4 im Anhang.

Zuletzt würden wir darum bitte, uns Pläne über die geplanten Kreuzungsbereiche B 228 / L 403 und B 228 / L 404 zukommen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen,
i.A.



Carol-Ann Castor M. Sc.

Anhang

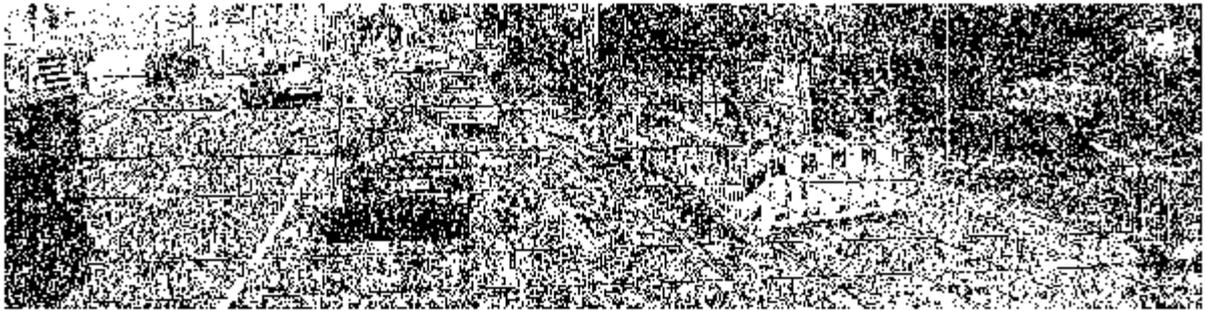


Abbildung 1 - Stradivariauszug B228 (Quelle: Stradivari)

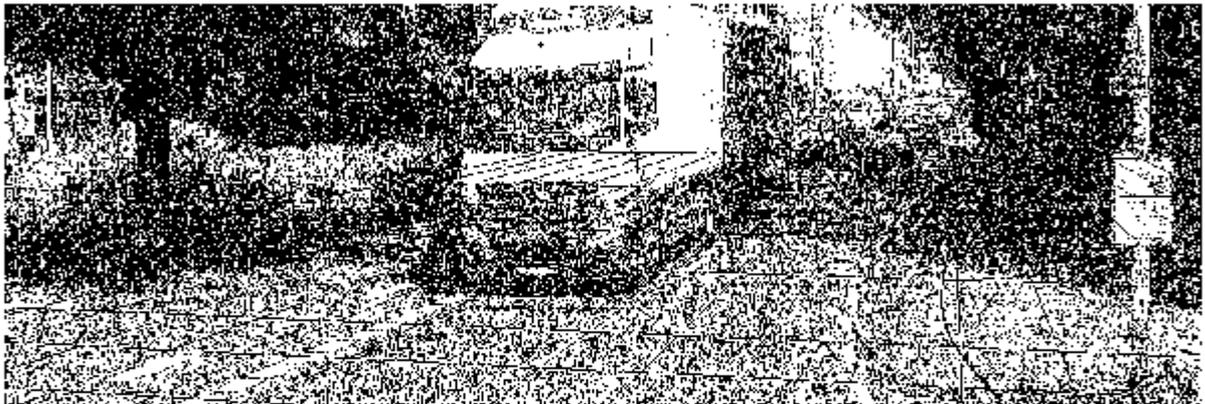


Abbildung 2 - Stradivariauszug B228 (Quelle: Stradivari)

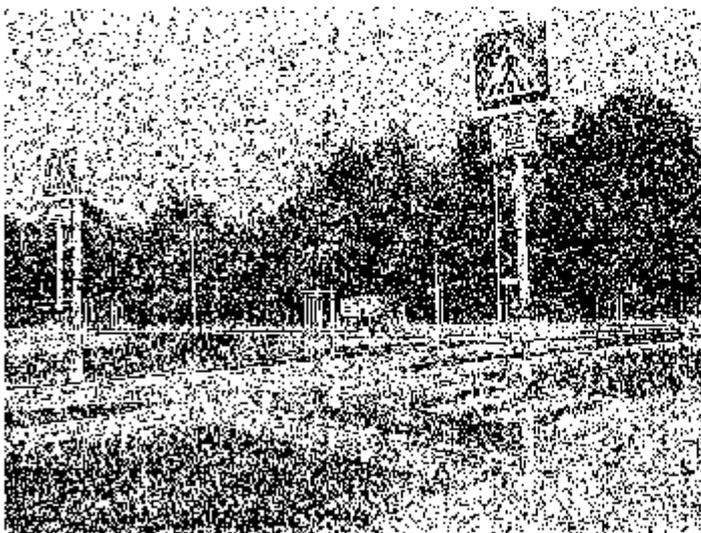


Abbildung 3 - FGÜ mit Einbeziehung des Radfahrers – (Quelle: Wikipedia, Fußgängerüberweg)



Abbildung 1 - Mögliche Radfahreraufstellung für Straßenüberquerung, Höhe Mittelstraße (Quelle: Google Maps + Eigene Darstellung)

Markierung

Tabelle 5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen

Anlagenart	Breite über Radverkehrsanlage Gesamtschließung (Markierung)	Breite des Sicherheitsstreifens		
		zur Fahrbahn	zu Ladungsparkständen (2,00 m)	zu Schließ-/ Bauwerksparkständen
Schiebestreifen	Regelmaß	1,50 m		Sicherheitsraum ¹⁾ 0,15 m bis 0,36 m
	Mindestmaß	1,25 m		Sicherheitsraum: 0,75 m
Radfahrstreifen	Regelmaß (inkl. inkludiert Markierung)	1,80 m		0,50 m bis 0,75 m
Einbahnfahr- spurweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsdichte)	2,00 m (1,60 m)		0,75 m
	breitlicher Zweirichtung- spurweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsdichte)	2,50 m (2,00 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hohler Verlethusanlage)
Einbahn- spurweg mit Radweg (sonstige)	Regelmaß (bei hoher Radverkehrsdichte)	3,00 m (2,50 m)		0,75 m
gemeinsamer Geh- und Radweg (sonstige)	mindestens mit Fußgänger- und Radverkehrsmarkierung (vgl. Markierung 1.6)	2,50 m		
gemeinsamer Geh- und Radweg (sonstige)	Regelmaß	2,50 m		1,50 m bei Landstraßen (Regelmaß)

¹⁾ Ein Sicherheitsraum von 0 m bis 0,36 m zum Sicherheitsstreifen ist bei nicht fest verbleibenden Anlagen möglich.

Abbildung 5 - Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen (Quelle: ERA, Tabelle 5)

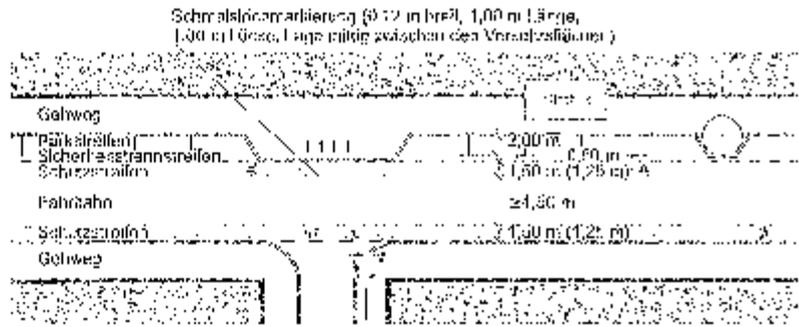


Bild 9: Mögliche Ausprägungen eines Schutzstreifens

Abbildung 5 - Mögliche Ausprägung eines Schutzstreifens (Quelle: ERA, Bild 9)

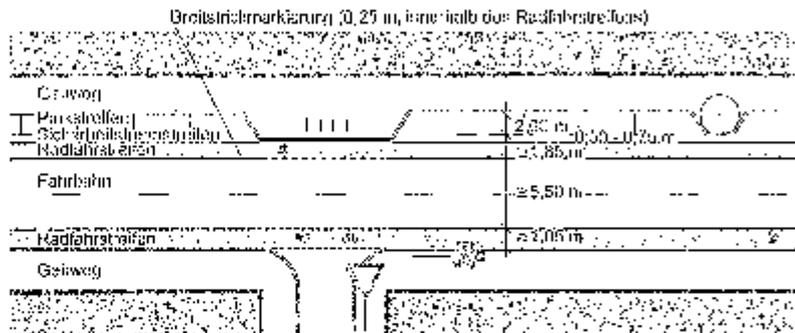


Bild 10: Radstreifen

Abbildung 7 - Radfahrstreifen (Quelle: ERA, Bild 10)

Straßenplanungen IHK Hilden Protokoll 05

Besprechungstermin: Rheinbahn

Besprechung vom 18.08.2015

Beginn: 09:50 Uhr, Ende: ca. 10:40 Uhr

Ort: Büro StadtVerkehr, Hilden

- Herr Höhn (Rheinbahn)
- Herr Knab (Rheinbahn)
- Herr Stuhm (BSV)
- Frau Roudbar-Latteier (BSV)

Anm. das Protokoll stellt ein Ergebnisprotokoll dar.

Nr.	Inhalt
01	<p>Benrather Straße(A1):</p> <p>1.) <u>Aussage Rheinbahn zu Varianten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ein- oder Zweispurigkeit ist unerheblich. Es wird keine bestimmte Variante bevorzugt. <p>2.) <u>Aussage Rheinbahn zur Haltestellenverlegung an der Benrather Straße in Richtung Mittelstraße:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Es kommt zu Verlängerungen von Umsteigebeziehung. Diese sind hinsichtlich der Umsteigezeiten aber weiterhin machbar. - Im Hinblick auf die geplante Einrichtung von kleinteiligen Geschäften im Steinhäuser Zentrum wird empfohlen, die Bushaltestelle nicht zu verlegen (z.B. wartende Fahrgäste als Kunden der Geschäfte). <p>3.) <u>Aussage Rheinbahn zur Signalisierung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wird eine auf den Busverkehr abgestimmte Signalplanung gewünscht (Vorrangschaltung). - Eine frühzeitige Einbindung der Rheinbahn im Rahmen der Signalplanung wird gefordert. <p>4.) <u>Aussage Rheinbahn zur Ausgestaltung der Haltestellen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Gesamtlänge der Haltestelle muss 32 m betragen. - Es gibt nur ein Einstiegsfeld vorne, der Rest des Haltestellenbereichs wird dann durchgängig einheitlich gepflastert. - Es wird auf das Thema Barrierefreiheit hingewiesen. Im Rahmen der Ausführungsplanung sollten Bordsteinhöhen von 18 - 20 cm im vorderen Bereich der Bushaltestelle und im hinteren Bereich von 16 cm eingeplant werden. - Bei der Variante der Nichtverlegung der Haltestelle sollte diese nicht im Bogen ausgestaltet werden. Dies ist hinsichtlich der Barrierefreiheit als problematisch anzusehen.
02	<p>Poststraße (A2):</p> <p>1.) <u>Aussage Rheinbahn zu Varianten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wird die Variante 2 favorisiert, da hier die Räumzeiten der Fußgänger geringer sind und dies

Nr.	Inhalt
	<p>auch Vorteile für den Busverkehr bringt.</p> <p>2.) <u>Aussage Rheinbahn zum Thema Busbeschleunigungsmaßnahme:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Busschleuse wird begrüßt. <p>Jedoch sollte der Bus sich bei der Weiterfahrt in Richtung Düsseldorfer Straße, auch zu Hauptverkehrszeiten, wieder problemlos in den Verkehr einfädeln können. Hierzu wird die Einrichtung eines zusätzlichen vorgezogenen Haltebalkens für den übrigen Verkehr empfohlen. Eine entsprechende Signalsteuerung, die im Bedarfsfall auslöst, soll den Vorrang des Busses steuern.</p>
03	<p>Gabelung (A4):</p> <p>1.) <u>Aussage Rheinbahn zum Wegfall der Busspur:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Wegfall wird nicht begrüßt. - Es wird Wert drauf gelegt, dass die Busspur erhalten bleibt. Durch sie wird im Wesentlichen die Pünktlichkeit und zügige Durchfahrt der Busse auch zu Hauptverkehrszeiten gewährleistet.
	<p>Sonstiges:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Von Seiten der Rheinbahn werden dem Büro StadtVerkehr Fahrgastzahlen zu Umsteigebeziehungen an den Haltestellen der Benrather Straße zur Verfügung gestellt.

aufgestellt: Hilden,

den 18.08.2015,

Dipl.-Ing. Michaela Roudbar-Latteier;

Büro StadtVerkehr

0210391159-16

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	

Zusammenstellung der Kosten nach DIN 276						
Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzept Innenstadt Hilden: A2 - Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof – Fußgängerzone						
Kostengruppe Ebene 1	v.H.	Kosten Variante (neue Brücke)	Kosten Variante (Mittelstraße)	Kosten Variante (Erhalt Brücke)	Kosten Variante (Mittelstraße)	
100 Grundstück						
110 Grundstückswert		0	0	0	0	
120 Grundstücksnebenkosten		0	0	0	0	
130 Freimachen		0	0	0	0	
Summe		0	0	0	0	
Zuschlag für Unvorhergesehenes	5	0	0	0	0	
Zuschlag für Kleinleistungen	3	0	0	0	0	
Gesamtsumme (netto) 100		0	0	0	0	
200 Herrichten und Erschließen						
210 Herrichten		117.030	51.580	117.030	51.580	
220 Öffentliche Erschließung		0	0	0	0	
230 Nichtöffentliche Erschließung		0	0	0	0	
240 Ausgleichsabgaben		0	0	0	0	
250 Übergangsmaßnahmen		0	0	0	0	
Summe		117.030	51.580	117.030	51.580	
Zuschlag für Unvorhergesehenes	5	5.852	2.579	5.852	2.579	
Zuschlag für Kleinleistungen	3	3.511	1.547	3.511	1.547	
Gesamtsumme (netto) 200		126.392	55.706	126.392	55.706	
300 Bauwerk-Baukonstruktionen						
310 Baugrube		0	0	0	0	
320 Gründung		0	0	0	0	
330 Außenwände		0	0	0	0	
340 Innenwände		0	0	0	0	
350 Decken		0	0	0	0	
360 Dächer		0	0	0	0	
370 Baukonstruktive Einbauten		320.000	0	30.000	0	
390 Sonstige Maßnahmen		0	0	0	0	
Summe		320.000	0	30.000	0	
Zuschlag für Unvorhergesehenes	5	16.000	0	1.500	0	
Zuschlag für Kleinleistungen	3	9.600	0	900	0	
Gesamtsumme (netto) 300		345.600	0	32.400	0	
400 Bauwerk-Technische Anlagen						
410 Abwasser, Wasser, Gas		27.878	4.440	27.878	4.440	

Zusammenstellung der Kosten nach DIN 276

Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzept Innenstadt Hilden: A2 - Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof – Fußgängerzone

Kostengruppe Ebene 1	v.H.	Kosten Variante (neue Brücke)	Kosten Variante (Mittelstraße)	Kosten Variante (Erhalt Brücke)	Kosten Variante (Mittelstraße)
420		0	0	0	0
430		0	0	0	0
440		24.000	16.000	24.000	16.000
450		0	0	0	0
460		0	0	0	0
470		0	0	0	0
480		0	0	0	0
490		0	0	0	0
Summe		51.878	20.440	51.878	20.440
	5	2.594	1.022	2.594	1.022
	3	1.556	613	1.556	613
Gesamtsumme (netto) 400		56.029	22.075	56.029	22.075
500 Außenanlagen					
510		0	0	0	0
520		213.630	77.925	202.088	77.925
530		5.641	0	5.641	0
540		141.500	161.500	141.500	161.500
550		0	0	0	0
560		0	0	0	0
570		55.056	0	46.146	0
590		0	0	0	0
Summe		415.827	239.425	395.375	239.425
	5	20.791	11.971	19.769	11.971
	3	12.475	7.183	11.861	7.183
Gesamtsumme (netto) 500		449.093	258.579	427.004	258.579
600 Ausstattung und Kunstwerke		2.601	2.500	4.700	3.000
610		4.100	4.000	3.000	4.000
Summe		4.100	4.000	3.000	4.000
	5	205	200	150	200
	3	123	120	90	120
Gesamtsumme (netto) 600		4.428	4.320	3.240	4.320
700 Baunebenkosten					
710		0	0	0	0

Kostenschätzung	DIN 276/04.02.
	Seite 2

Zusammenstellung der Kosten nach DIN 276					
Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzept Innenstadt Hilden: A2 - Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof – Fußgängerzone					
Kostengruppe Ebene 1	v.H.	Kosten Variante (neue Brücke)	Kosten Variante (Mittelstraße)	Kosten Variante (Erhalt Brücke)	Kosten Variante (Mittelstraße)
720		0	0	0	0
730	13	127.600	44.288	83.859	44.288
740	5	49.077	17.034	32.253	17.034
750		0	0	0	0
760		0	0	0	0
770		0	0	0	0
790		0	0	0	0
791		0	0	0	0
Summe		176.678	61.323	116.112	61.323
	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
Gesamtsumme (netto) 700		176.678	61.323	116.112	61.323

Büro StadtVerkehr
Hilden, den 04.02.2016

Ergänzende Ermittlung zur Kostenschätzung
Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzept Innenstadt Hilden: A2 - Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof – Fußgängerzone

Lfd. Nr./Kostengruppe	276 Obergruppe	276 Zehnergruppe	276 Einergruppe	Bezeichnung	Einheit	Menge Variante (neue Brücke)	Menge Variante Mittelstr.	Menge Variante (Erhalt alte Brücke)	Menge Variante Mittelstr.	EP Preis Euro	Kosten in Euro Variante (neue Brücke).	Kosten in Euro Variante Mittelstr.	Kosten in Euro Variante (Erhalt alte Brücke)	Kosten in Euro Variante Mittelstr.
1	200	210	219	Baustelleneinrichtung / Baustellensicherung										
1.1	200	210	219	Baustelle einrichten und Räumen	psch	0,7	0,3	0,7	0,3	50.000	35.000	15.000	35.000	15.000
1.2	200	210	219	Verkehrssicherung	psch	0,7	0,3	0,7	0,3	25.000	17.500	7.500	17.500	7.500
1.3	200	210	219	prov. Lichtzeichenanlage einrichten, vorhalten und abbauen	St.	1,0	1,0	1,0	1,0	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500
1.4	200	210	219	prov. Bauzeiten	psch	1,0		1,0		10.000	10.000	0	10.000	0
1.5	200	210	219	Bauschild	St.	1,0	1,0	1,0	1,0	600	600	600	600	600
1.6	200	210	219	Verkehrszeichenpläne herstellen	psch	0,5	0,5	0,5	0,5	3.500	1.750	1.750	1.750	1.750
1.7	200	210	219	Zufahrten für Anlieger sicherstellen	psch	0,5	0,5	0,5	0,5	9.000	4.500	4.500	4.500	4.500
1.8	200	210	219	Schutzzäune	m	100,0	30,0	100,0	30,0	11	1.100	330	1.100	330
1.9	200	210	219	Fußgängerbrücken	St.	8,0		8,0		50	400	0	400	0
1.10	200	210	219	Stahlabdeckungen	St.	3,0		3,0		60	180	0	180	0
1.11	200	210	219	SIGEKO	psch	1,0		1,0		7.500	7.500	0	7.500	0
				Summe einzeln							86.030	37.180	86.030	37.180
2	200	210	219	Freimachen des Baufeldes										
2.1	200	210	219	Bäume fällen und Wurzelstöcke ausfräsen	St.	4,0	2,0	4,0	2,0	700	2.800	1.400	2.800	1.400
2.2	200	210	219	Altlastensanierung	Psch	1,0		1,0		15.000	15.000	0	15.000	0
2.3	200	210	219	Schilderpfosten mit Beschilderung entfernen	St.	21,0	5,0	21,0	5,0	200	4.200	1.000	4.200	1.000
2.4	200	210	219	Poller aller Art entfernen	St.	0,0	20,0	0,0	20,0	100	0	2.000	0	2.000
2.5	200	210	219	Wartehaus abbauen	St.	0,0		0,0		1.000	0	0	0	0

Ergänzende Ermittlung zur Kostenschätzung
Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzept Innenstadt Hilden: A2 - Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof – Fußgängerzone

Lfd. Nr./Kostengruppe	276 Obergruppe	276 Zehnergruppe	276 Einergruppe	Bezeichnung	Einheit	Menge Variante (neue Brücke)	Menge Variante Mittelstr.	Menge Variante (Erhalt alte Brücke)	Menge Variante Mittelstr.	EP Preis Euro	Kosten in Euro Variante (neue Brücke).	Kosten in Euro Variante Mittelstr.	Kosten in Euro Variante (Erhalt alte Brücke)	Kosten in Euro Variante Mittelstr.
2.6	200	210	219	Beleuchtungsmast ausbauen	St.	18,0		18,0		500	9.000	0	9.000	0
2.7	200	210	219	Stadtplan abbauen	St.	0,0		0,0		150	0	0	0	0
2.8	200	210	219	Abbruch LSA	St.	0,0	2,0	0,0	2,0	5.000	0	10.000	0	10.000
2.9	200	210	219	Fahrradstände abbauen	St.	0,0		0,0		200	0	0	0	0
Summe einzeln											31.000	14.400	31.000	14.400
3				Erdarbeiten und Abbruch										
3.1	500	520	522	Bituminöse Befestigungen aufnehmen 35cm	m²	191,0	280,0	191,0	280,0	22	4.202	6.160	4.202	6.160
3.2	500	520	521	Bituminöse Befestigungen aufnehmen 20 cm	m²	0,0		0,0		20	0	0	0	0
3.3	500	520	521	Betonsteinplatten aufnehmen	m²	1.110,0	440,0	1.110,0	440,0	15	16.650	6.600	16.650	6.600
3.4	500	520	522	Bordstein aus Beton aufnehmen (Tiefbord)	m	264,0	68,0	264,0	68,0	10	2.640	680	2.640	680
3.5	500	520	522	Bordsteine aus Beton aufnehmen (Hochbord, Rundbord, Buskapstein)	m	313,0		313,0		10	3.130	0	3.130	0
3.6	500	520	522	Boden profilgerecht lösen Schotter in Straße	m³	86,4	112,0	86,4	112,0	30	2.592	3.360	2.592	3.360
3.7	500	520	521	Boden profilgerecht lösen Schotter, in Gehweg	m³	446,0	132,0	430,0	132,0	35	15.610	4.620	15.050	4.620
3.8	500	570	572	Boden profilgerecht lösen, in Grünbereichen Oberboden	m²	468,0		438,0		7	3.276	0	3.066	0
3.9	500	570	572	Boden profilgerecht lösen, in Grünbereichen	m³	0,0		0,0		20	0	0	0	0
3.10	500	520	522	Untergrund befestigen Planum	m²	3.130,0	720,0	3.120,0	720,0	3	9.390	2.160	9.360	2.160

Ergänzende Ermittlung zur Kostenschätzung
Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzept Innenstadt Hilden: A2 - Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof – Fußgängerzone

Lfd. Nr./Kostengruppe	276 Obergruppe	276 Zehnergruppe	276 Einergruppe	Bezeichnung	Einheit	Menge Variante (neue Brücke)	Menge Variante Mittelstr.	Menge Variante (Erhalt alte Brücke)	Menge Variante Mittelstr.	EP Preis Euro	Kosten in Euro Variante (neue Brücke).	Kosten in Euro Variante Mittelstr.	Kosten in Euro Variante (Erhalt alte Brücke)	Kosten in Euro Variante Mittelstr.
3.11	500	520	522	Entwässerungsrinnen aller Art aufnehmen	m	0,0		0,0		10	0	0	0	0
3.12	500	570	572	Leitungsschutz	psch	0,4		0,4		30.000	12.000	0	12.000	0
3.13	500	520	521	Einbauten regulieren	St.	25,0		10,0		200	5.000	0	2.000	0
Summe einzeln											74.490	23.580	70.690	23.580
4				Entwässerungsarbeiten										
4.1	400	410	411	Graben für Abwasserkanal ausheben	m³	72,0		72,0		90	6.480	0	6.480	0
4.2	400	410	411	Alte Leitungen aufnehmen	m	48,0	10,0	48,0	10,0	75	3.600	750	3.600	750
4.3	400	410	411	Inspektion der Hausanschlüsse	St.	5,0		5,0		250	1.250	0	1.250	0
4.4	400	410	411	Sanierung Sinkkästen	psch	0,50		0,50		5.000	2.500	0	2.500	0
4.5	400	410	411	Straßenabläufe aufnehmen	St.	6,0	1,0	6,0	1,0	120	720	120	720	120
4.6	400	410	411	Leitungen aus Steinzeug DN 150	m	60,0	15,0	60,0	15,0	90	5.400	1.350	5.400	1.350
4.7	400	410	411	Bögen Steinzeug DN 150	St.	30,0		30,0		15	450	0	450	0
4.8	400	410	411	Füllboden für Abwassergräben	m³	64,8	40,0	64,8	40,0	33	2.138	1.320	2.138	1.320
4.9	400	410	411	Straßenabläufe Fertigteile inkl. Abdeckung einbauen und anschließen	St.	6,0	2,0	6,0	2,0	450	2.700	900	2.700	900
4.10	400	410	411	Schachtabdeckungen Kanal regulieren	St.	6,0		6,0		200	1.200	0	1.200	0
4.11	400	410	411	Schachtabdeckungen Kanal neu einbauen	St.	3,0		3,0		400	1.200	0	1.200	0
4.12	400	410	411	Auffüllungen aus Beton herstellen	m³	3,0		3,0		80	240	0	240	0
Summe einzeln											27.878	4.440	27.878	4.440

Ergänzende Ermittlung zur Kostenschätzung
Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzept Innenstadt Hilden: A2 - Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof – Fußgängerzone

Lfd. Nr./Kostengruppe	276 Obergruppe	276 Zehnergruppe	276 Einergruppe	Bezeichnung	Einheit	Menge Variante (neue Brücke)	Menge Variante Mittelstr.	Menge Variante (Erhalt alte Brücke)	Menge Variante Mittelstr.	EP Preis Euro	Kosten in Euro Variante (neue Brücke).	Kosten in Euro Variante Mittelstr.	Kosten in Euro Variante (Erhalt alte Brücke)	Kosten in Euro Variante Mittelstr.
5				Fahrbahn und Bordsteine										
5.1	500	520	522	Frostschutzschicht herstellen	m³	115,9	132,0	115,9	132,0	30	3.476	3.960	3.476	3.960
5.2	500	520	522	Schottertragschicht herstellen	m²	331,0	132,0	331,0	132,0	25	8.275	3.300	8.275	3.300
5.3	500	520	522	Tragschicht herstellen	m²	331,0		331,0		14	4.634	0	4.634	0
5.4	500	520	522	Binderschicht herstellen	m²	331,0	280,0	331,0	280,0	14	4.634	3.920	4.634	3.920
5.5	500	520	522	Deckschicht	m²	965,0	280,0	965,0	280,0	13	12.545	3.640	12.545	3.640
5.6	500	520	522	Fahrbahnbelag Busschleuse	m²	104,0		104,0		66	6.864	0	6.864	0
5.7	500	520	522	Zulage roter Asphalt	m²		280,0		280,0	20	0	5.600	0	5.600
5.8	500	520	522	Fugen	m	407,0	40,0	407,0	40,0	3	1.018	100	1.018	100
5.9	500	520	522	Bordstein Hochbord (H15/30) herstellen	m	263,0	20,0	263,0	20,0	35	9.205	700	9.205	700
5.10	500	520	522	Bordstein Rundbord (R15/25) herstellen	m	17,0	75,0	17,0	75,0	35	595	2.625	595	2.625
5.11	500	520	522	Barrierefreie Bordsteine herstellen (Tastborde, Nullabsenkungen)	m	32,0	32,0	32,0	32,0	80	2.560	2.560	2.560	2.560
5.12	500	520	522	Buskapstein herstellen	m	0,0		0,0		110	0	0	0	0
5.13	500	520	522	Bordsteinrinne erstellen	m	327,0		327,0		13	4.251	0	4.251	0
5.14	500	520	522	Fräsarbeiten	m²	825,0		825,0		11	9.075	0	9.075	0
				Summe einzeln							67.131	26.405	67.131	26.405
7				Geh- und Radwege										
7.1	500	520	521	Frostschutzschicht herstellen	m³	1.112,0	114,0	970,0	114,0	35	38.920	3.990	33.950	3.990
7.2	500	520	521	Betonsteinplatten	m²	737,0		746,0		34	25.058	0	25.364	0
7.4	500	520	521	Schnittkanten	m	354,0	100,0	318,0	100,0	8	2.832	800	2.544	800

Ergänzende Ermittlung zur Kostenschätzung
Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzept Innenstadt Hilden: A2 - Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof – Fußgängerzone

Lfd. Nr./Kostengruppe	276 Obergruppe	276 Zehnergruppe	276 Einergruppe	Bezeichnung	Einheit	Menge Variante (neue Brücke)	Menge Variante Mittelstr.	Menge Variante (Erhalt alte Brücke)	Menge Variante Mittelstr.	EP Preis Euro	Kosten in Euro Variante (neue Brücke).	Kosten in Euro Variante Mittelstr.	Kosten in Euro Variante (Erhalt alte Brücke)	Kosten in Euro Variante Mittelstr.
7.5	500	520	521	Blindenleitsystem als Zulage	m ²	50,0	50,0	50,0	50,0	150	7.500	7.500	7.500	7.500
7.6	500	520	521	Kantenstein (8/25)	m	195,0	20,0	195,0	20,0	20	3.900	400	3.900	400
7.7	500	520	521	Klinkerpflaster	m ²	0,0	280,0	0,0	280,0	50	0	14.000	0	14.000
7.8	500	520	521	wassergebundene Decke herstellen	m ²	100,0				30	3.000	0	0	0
				Summe einzeln							78.210	26.690	73.258	26.690
8				Stellplätze										
8.1	500	530	532	Frostschuttschicht herstellen	m ³	28,5		28,5		35	998	0	998	0
8.2	500	530	532	Betonsteinpflaster	m ²	55,0		55,0		34	1.870	0	1.870	0
8.3	500	530	532	Schnittkanten	m	40,0		40,0		8	320	0	320	0
8.4	500	530	532	Boden profilgerecht lösen (Schotter,Aufschüttungen)	m ³	44,4		44,4		35	1.554	0	1.554	0
8.5	500	530	532	Boden profilgerecht lösen Oberboden	m ²	0,0		0,0		5	0	0	0	0
8.6	500	530	532	Boden profilgerecht lösen , in Grünbereichen	m ³	0,0		0,0		20	0	0	0	0
8.7	500	530	532	Bituminöse Befestigungen aufnehmen im Mittel über 20 cm	m ²	0,0		0,0		17	0	0	0	0
8.8	500	530	532	Betonsteinpflaster aufnehmen	m ²	55,0		55,0		10	550	0	550	0
8.9	500	530	532	Planum herstellen	m ²	55,0		55,0		3	165	0	165	0
8.10	500	530	532	Schnittkanten	m	23,0		23,0		8	184	0	184	0
				Summe einzeln							5.641	0	5.641	0
9				Markierung, Verkehrsausstattung und Beleuchtung										
9.1	500	520	522	Beschilderung	Psch	0,3		0,3		12.000	3.600	0	3.600	0

Ergänzende Ermittlung zur Kostenschätzung
Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzept Innenstadt Hilden: A2 - Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof – Fußgängerzone

Lfd. Nr./Kostengruppe	276 Obergruppe	276 Zehnergruppe	276 Einergruppe	Bezeichnung	Einheit	Menge Variante (neue Brücke)	Menge Variante Mittelstr.	Menge Variante (Erhalt alte Brücke)	Menge Variante Mittelstr.	EP Preis Euro	Kosten in Euro Variante (neue Brücke).	Kosten in Euro Variante Mittelstr.	Kosten in Euro Variante (Erhalt alte Brücke)	Kosten in Euro Variante Mittelstr.
9.2	500	520	522	Quermarkierungen Fußgängerüberweg	m	0,0	50,0	0,0	50,0	25	0	1.250	0	1.250
9.3	500	520	522	Längsmarkierung Radschutzstreifen Schmalstrich	m	425,0		425,0		3	1.275	0	1.275	0
9.4	500	520	522	Längsmarkierung Leitstreifen Schmalstrich	m	30,0		30,0		3	90	0	90	0
9.5	500	520	522	Längsmarkierung Leitstreifen Breitstrich	m	67,0		67,0		10	670	0	670	0
9.6	400	440	445	Beleuchtung	St.	6,0	4,0	6,0	4,0	3.000	18.000	12.000	18.000	12.000
9.7	400	440	445	Beleuchtungskabel	m	60,0	40,0	60,0	40,0	100	6.000	4.000	6.000	4.000
9.8	500	520	522	Schmalstrich unterbrochen	m	55,0		55,0		8	440	0	440	0
				Summe einzeln							30.075	17.250	30.075	17.250
10				LSA										
10.1	500	540	541	LSA Poststraße	St.	0,0		0,0		40.000	0	0	0	0
10.2	500	540	541	LSA Mittelstraße	St.		2,0		2,0	60.000	0	120.000	0	120.000
10.3	500	540	541	LSA Benrather	St.	2,0		2,0		50.000	100.000	0	100.000	0
10.4	500	540	541	LSA Programmierung	Psch	1,0	1,0	1,0	1,0	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000
10.5	500	540	541	Verkehrsrechner mit Beschleunigung	St.	0,5	0,5	0,5	0,5	35.000	17.500	17.500	17.500	17.500
				Summe einzeln							141.500	161.500	141.500	161.500
11				Mobiliar										
11.1	600	610	611	Sitzbänke	St.	2,0		1,0		1.100	2.200	0	1.100	0
11.2	600	610	611	Abfalleimer	St.	2,0		2,0		200	400	0	400	0
11.3	600	610	611	Poller	St.	5,0	20,0	5,0	20,0	200	1.000	4.000	1.000	4.000
11.4	600	610	612	Radabstellanlage	St.	1,0		1,0		500	500	0	500	0
				Summe einzeln							4.100	4.000	3.000	4.000

Ergänzende Ermittlung zur Kostenschätzung
Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzept Innenstadt Hilden: A2 - Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof – Fußgängerzone

Lfd. Nr./Kostengruppe	276 Obergruppe	276 Zehnergruppe	276 Einergruppe	Bezeichnung	Einheit	Menge Variante (neue Brücke)	Menge Variante Mittelstr.	Menge Variante (Erhalt alte Brücke)	Menge Variante Mittelstr.	EP Preis Euro	Kosten in Euro Variante (neue Brücke).	Kosten in Euro Variante Mittelstr.	Kosten in Euro Variante (Erhalt alte Brücke)	Kosten in Euro Variante Mittelstr.
12				Grünflächen										
12.1	500	570	574	Bäume liefern und setzen	St.	6,0		4,0		500	3.000	0	2.000	0
12.2	500	570	572	Baumsubstrat	m³	28,0		28,0		60	1.680	0	1.680	0
12.3	500	570	572	Leitungsschutz (Material + Einbau)	St.	6,0		4,0		100	600	0	400	0
12.4	500	570	572	sonstige Grünflächen inkl. Pflanzboden	m²	690,0		540,0		50	34.500	0	27.000	0
				Summe einzeln							39.780	0	31.080	0
13	300	370	371	Baukonstruktive Einbauten										
13.1	300	370	371	Itterbrücke erstellen	St.	1,0				280.000	280.000	0	0	0
13.2	300	370	371	Alte Brücke abrechen	St.	1,0				40.000	40.000	0	0	0
13.3	300	370	371	Anpassungen alte Brücke	St.			1,0		30.000	0	0	30.000	0
				Summe einzeln							320.000	0	30.000	0

Büro StadtVerkehr
Hilden, den 04.02.2016