

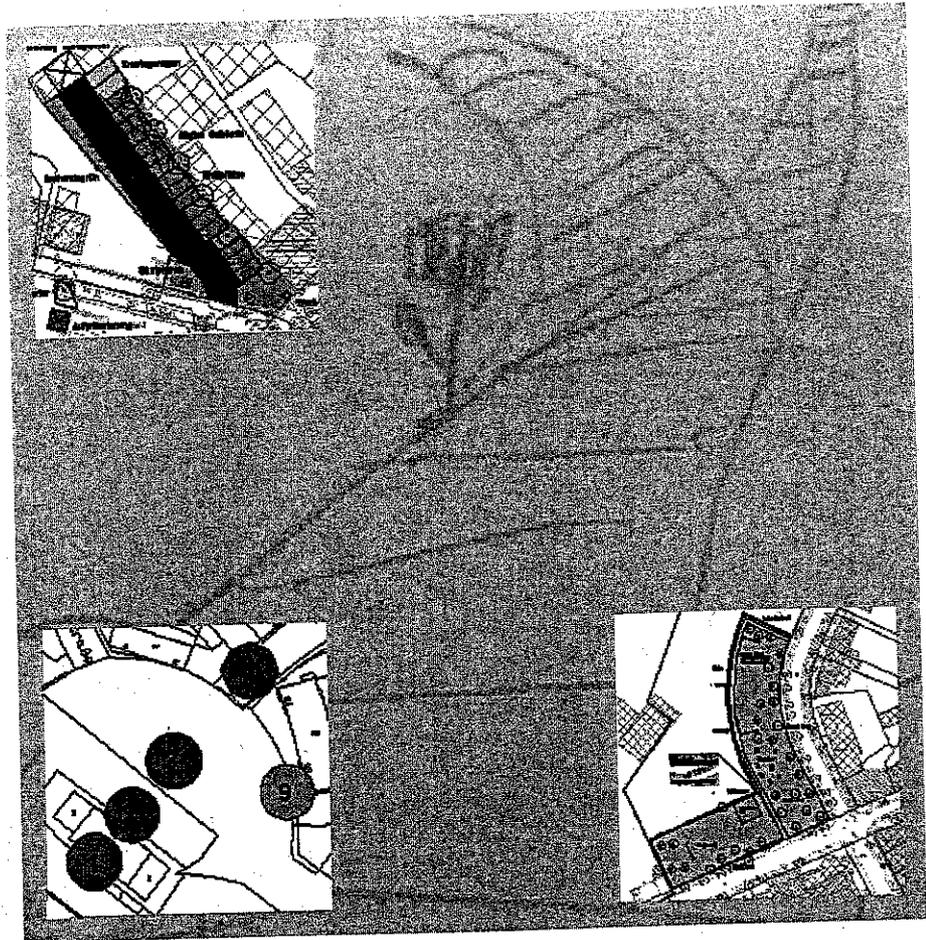




# STADT MIT ZUKUNFT

## Städtebaulicher Rahmenplan Nördliche Unterstadt

Bahnhofsallee – Körnerstraße – Ellerstraße – Benrather Straße



Auftraggeber: Stadt Hilden durch den Bürgermeister  
Zusammenstellung: Silke Böhm, Hilden  
betreut durch Stadt Hilden, Planungs- und Vermessungsamt  
Hilden, im Oktober 2006

# VORWORT

---

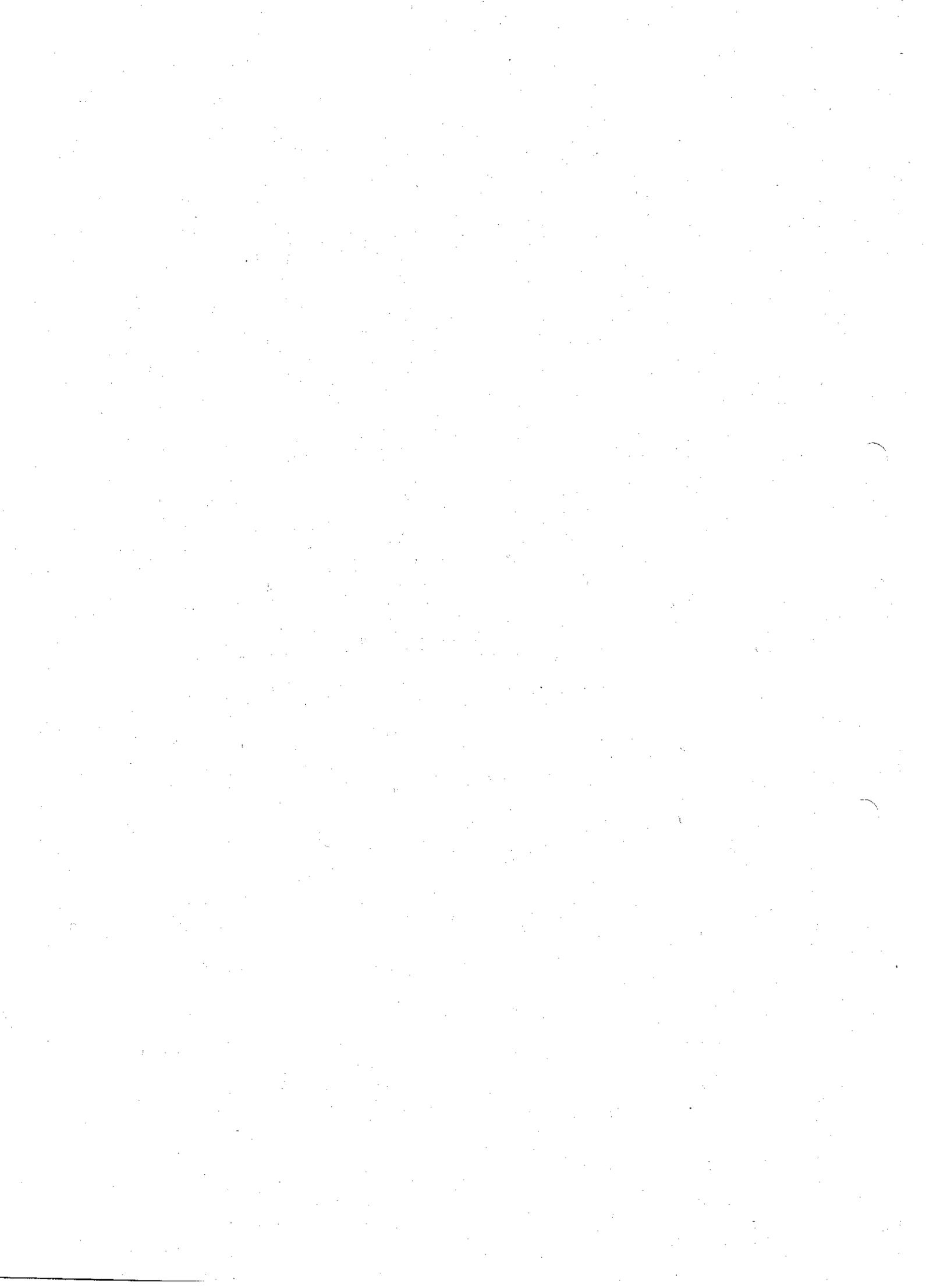
Die „Nördliche Unterstadt“ zwischen Bahnhofsallee, Körnerstraße, Ellerstraße und Benrather Straße „war bislang immer das Aschenputtel der Hildener Stadtentwicklung“, heißt es jüngst in einem Pressekommentar. Tatsächlich konzentrierten sich städtische Investitionen in der Vergangenheit häufig auf andere Stadtteile.

Eine Wende zeichnete sich zunächst in 2003 durch die bauliche Sanierung und Umgestaltung der Fabriciusstraße zu einer temporeduzierten Zone ab. Die weiterhin bestehende Belastung durch den Verfallszustand des Bahnhofsgebäudes und die seitens der Bahn aufgegebene Nutzung des Güterbahnhofs, Nutzungsänderungen wie etwa die Aufgabe der Tankstelle an der Benrather Straße sowie der ehemaligen Hauptpost in der Poststraße waren erstmals Anlass, das Gebiet näher zu untersuchen. Zu diesem Zweck hat die Verwaltung zunächst in 2004 eine „Städtebauliche Voruntersuchung“ erarbeitet. Sie stellt die Potentiale und Missstände des Quartiers dar und beurteilt den städtebaulichen und sonstigen Entwicklungsbedarf des Gebiets.

Als Ergebnis der Untersuchung wurde das Erfordernis einer Städtebaulichen Rahmenplanung für die Nördliche Unterstadt festgestellt, in der städtebauliche, bauliche, soziale, kulturelle und wirtschaftliche Gesichtspunkte berücksichtigt werden, um eine dauerhafte Verbesserung der Verhältnisse des Stadtquartiers zu erreichen. Am 26.01.2005 hat der Rat der Stadt Hilden die Aufstellung eines Städtebaulichen Rahmenplans für das Gebiet der Nördlichen Unterstadt beschlossen und die Verwaltung mit der Erarbeitung beauftragt. Im vorliegenden Planwerk werden die Ergebnisse des Verfahrens zusammengeführt.

Die in der Handlungsempfehlung beinhalteten städtischen Investitionen von der Sanierung des Bahnhofsgebäudes bis zur Schaffung einer öffentlich zugänglichen „Grünfläche Terrania“ würden nicht nur direkt zur Aufwertung des Stadtteils beitragen. Sie könnten auch private Geldgeber ermutigen, ebenfalls zu investieren. Das passierte bereits an der Ellerstraße und wird zukünftig auch an der Körnerstraße geschehen. Dort beabsichtigt ein privater Bauträger den Bau von sechs neuen Reihenhäusern.

Mit einer Verabschiedung des Rahmenplans als Grundlage für die weitere Arbeit können nun die Weichen für eine weitere positive Entwicklung des Stadtteils gestellt werden.



# INHALT

---

1	Aufgabe und Vorgehensweise .....	1
	Aufgabe des Rahmenplans .....	1
	Inhaltliches Konzept .....	2
	Verfahrensablauf .....	3
2	Charakteristik des Stadtteils .....	6
	Lage und Größe .....	6
	Soziodemographische Daten .....	7
	Städtebauliche Struktur .....	8
	Baustruktur .....	8
	Straßenräume .....	8
	<i>Karte Baustruktur</i> .....	9
	Freiräume .....	10
	<i>Karte Freiraumstruktur</i> .....	11
	Funktion des Untersuchungsgebietes .....	12
	<i>Karte Gebäudenutzung</i> .....	13
	Sonstige Daten .....	14
	Denkmäler .....	14
	Eigentumsverhältnisse .....	14
	<i>Karte Eigentumsverhältnisse</i> .....	15
3	Vorhandene Planungen .....	16
	Flächennutzungsplan .....	16
	Bebauungspläne .....	16
	Grünordnungsplan .....	16
4	Stärken-Schwächen-Analyse .....	17
	Verkehr, Erschließung .....	17
	Sicherheit .....	19
	Grün- und Freiflächen .....	20
	Stadtgestaltung, Denkmalpflege .....	23
	Technische Ver- und Entsorgung, Sauberkeit .....	25
	Soziale Infrastruktur, Treffpunkte .....	26
	Schädliche Umwelteinwirkungen .....	26
	Einzelhandel / Dienstleistungen .....	27
	Kulturelle Angebote .....	28
	Gewerbe .....	28
	Wohnen .....	28
	Zusammenfassung .....	29

5	Handlungsschwerpunkte .....	30
6	Ziele und Maßnahmen.....	35
	...aus den Workshops .....	36
	Workshop Verkehrsberuhigung.....	38
	Workshop Grün- und Freiflächengestaltung .....	43
	Workshop Erhöhung der Sicherheit.....	50
	<b>„Prüfbericht“ .....</b>	<b>53</b>
	Maßnahme 1: Umbau des Kreuzungsbereichs Poststraße / Feldstraße / Körnerstraße (Rückbau der Verkehrsflächen, Umbau zum Quartiersplatz).....	54
	<i>Skizze zur Maßnahme</i> .....	56
	Maßnahme 2: Verdeutlichung der Tempo 30-Zone durch Fahrbahnpiktogramme an 5 Standorten .....	57
	<i>Skizze zur Maßnahme</i> .....	58
	Maßnahme 3: Neugestaltung / übersichtliche Erschließung des Spielplatzes Körnerstraße.....	59
	<i>Skizze zur Maßnahme</i> .....	61
	Maßnahme 4: Verengung des Einmündungsbereichs der Benrather Straße in die Poststraße.....	62
	<i>Skizze zur Maßnahme</i> .....	63
	Maßnahme 5: Beleuchtung insb. der Poststraße.....	64
	Maßnahme 6: Verkehrssicherung auf den Gehwegen der Bahnhofsallee, Fabriciusstraße West, Körnerstraße.....	65
	Maßnahme 7:.....	66
	a) Aufwertung des städtischen Grundstücks Poststraße 2 durch Anlage eines Parkplatzes für das Wilhelm-Fabry-Museum in Kombination mit.....	66
	b) Aufwertung des Museumshofs des Wilhelm-Fabry-Museums durch eine andere Erschließung des nördlich angrenzenden Garagenhofs .....	66
	Maßnahme 8: Nutzbarmachung der Grünfläche Terrania als Erholungsfläche für Anwohner.....	68
	<i>Skizze zur Maßnahme</i> .....	69
	<b>Bewertungsmatrix: .....</b>	<b>70</b>
7	Exkurs: Bahnhofsempfangsgebäude .....	73
8	Handlungsprogramm .....	75
	<i>Rahmenplan</i> .....	75
9	Sonstige stadtplanerische Aktivitäten im Plangebiet.....	78
10	Anhang .....	80
	<b>Pressestimmen</b> .....	<b>80</b>
	<b>Akteure / Teilnehmer</b> .....	<b>84</b>

# 1. AUFGABE UND VORGEHENSWEISE

## **AUFGABE DES RAHMENPLANS**

Der Rahmenplan ist ein städtebauliches Entwicklungskonzept.

Er hat die Aufgabe, Ziele und realistische Maßnahmen für eine wünschenswerte zukünftige Entwicklung der Nördlichen Unterstadt - hin zu einem attraktiven Wohn- und Mischgebiet - zu formulieren.

Im vorliegenden Fall ergeben sich die Ziele des Rahmenplans aus der Stärken-Schwächen-Analyse<sup>1</sup>. Im Wesentlichen handelt es sich um die

- Behebung schwerwiegender städtebaulicher Missstände
- Stabilisierung der Wohnfunktion
- Verknüpfung des Quartiers mit der Innenstadt.

Ziel ist es, in einem Handlungsprogramm für die nächsten 10 Jahren zeitliche Prioritäten für eine schrittweise Projekt-/ Maßnahmenumsetzung zu formulieren.

Der Rahmenplan ist ein so genannter informeller Plan, er enthält keine rechtsverbindlichen Festsetzungen, dennoch hat er eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. Bei einer Verabschiedung durch den Rat bildet er die Grundlage für künftige Planungs- und Entwicklungsentscheidungen. So sollen z.B. nach § 1 Abs. 5 Nr. 10 Baugesetzbuch (BauGB) die Ergebnisse der informellen Pläne bei der Aufstellung von Bebauungsplänen im Rahmen der Abwägung berücksichtigt werden. Auch für sonstige kommunale Aufgaben ist der Rahmenplan dann Leitlinie, z.B. bei gemeindlichen Investitionen im Plangebiet.

Im Sinne eines breiten Konsenses über seine Ergebnisse ist der Rahmenplan zugleich Instrument zur Förderung eines öffentlichen Verständigungsprozesses.

---

<sup>1</sup> vgl. Kapitel 4

## INHALTLICHES KONZEPT

Ein Städtebaulicher Rahmenplan ist ein nicht formalisiertes Instrument. Dies erlaubte eine flexible Anpassung von inhaltlichem Konzept und auch des Verfahrensablaufs an die Bedürfnisse vor Ort. Den Einsatz des Planungsinstrumentes in der gewählten Form hatte es zuvor in Hilden noch nicht gegeben. Das gewählte inhaltliche Konzept beinhaltet drei Phasen.

### Analysephase

In der Analysephase wird detailliert die gesamte städtebauliche, bauliche, soziale und kulturelle Charakteristik des Stadtteils erfasst und einer problembezogenen Bewertung unterzogen. Grundlage der Analyse bildet die Städtebauliche Voruntersuchung Stand 08/2004. Diese fasst bereits die Erkenntnisse der bestehenden Planungen zusammen und beinhaltet eine Stärken-Schwächen-Analyse. Das Gutachten wurde durch einen interdisziplinären Arbeitskreis sowie Stellungnahmen anderer Institutionen ergänzt. Im Rahmenplan wurde die Untersuchung durch das Erfahrungswissen, Ideen und Wünsche der Bewohner, Gewerbetreibenden und sonstigen Betroffenen im Quartier ergänzt. Außerdem galt es, weitere Aufnahmen zu tätigen, um auf einer gesicherten Grundlage Vorschläge zur Sicherung und Weiterentwicklung der Gegebenheiten im Plangebiet aufzeigen zu können.

### Konzeptionelle Phase

Aus den Ergebnissen aus der Analysephase wurde in der konzeptionellen Phase eine 'Vision' für den Stadtteil in einem Zeithorizont von 10 Jahren entwickelt.

Zunächst wurden Handlungsschwerpunkte erarbeitet und zu diesen Ziele und Maßnahmen formuliert und auf ihre Umsetzung geprüft. Hierbei konnten die jeweils betroffenen Nutzer des Stadtteils sowie Interessenvertretungen und Fachämter mitwirken. Die Projekte wurden zum vorliegenden Städtebaulichen Rahmenplan zusammengestellt, der als abstimmungs- und verwirklichungsfähiges Planungsinstrument Grundlage für die weitere Arbeit im Plangebiet bildet.

In der konzeptionellen Phase wurde weiterhin ein Handlungsprogramm mit zeitlichen Prioritäten erarbeitet, das die Realisierung vorbereitet.

### Realisierungsphase

Die Verwirklichung der im Städtebaulichen Rahmenplan erarbeiteten Projekte und Zielvorstellungen benötigt unterschiedlich lange Zeiträume. Kurzfristig realisierbare Projekte können nach Fertigstellung des Rahmenplans umgesetzt werden oder wurden schon während seiner Entstehung verwirklicht. Dazu gehören beispielsweise kleine Umgestaltungen. Andere Projekte und Zielvorstellungen erfordern langfristige Planungen, ein größeres Budget oder z.B. einen neuen Bebauungsplan, so dass sie erst langfristig umgesetzt werden können.

# 1. AUFGABE UND VORGEHENSWEISE

## **VERFAHRENSABLAUF**

Den Städtebaulichen Rahmenplan für die Nördliche Unterstadt erarbeitete federführend das Planungs- und Vermessungsamt. Um eine breite Basis für die Planungsergebnisse und ihre Umsetzung zu erhalten, wurden hierbei alle für den Stadtteil relevanten Akteure einbezogen durch

- Unterrichtung und Entscheidungen der betroffenen Fachausschüsse,
- Mitarbeit im interdisziplinären Arbeitskreis,
- Öffentlichkeitsbeteiligung

### **Fachausschüsse**

Die betroffenen Ausschüsse wurden während des Verfahrens regelmäßig informiert und steuerten durch ihre Entscheidungen jeweils die weitere Vorgehensweise. Dies beinhaltete Verfahrensfragen und Sachfragen, wie z.B. die Entscheidung über die vorläufigen Handlungsschwerpunkte. Der Stadtentwicklungsausschuss war das zentrale Gremium. Meilensteine, wie der Auftrag zur Erstellung des Rahmenplans mit der Städtebaulichen Voruntersuchung oder auch die Beschlussfassung des Rahmenplans wurden oder werden in allen betroffenen Fachausschüsse vorab beraten.

### **Arbeitskreis**

Im interdisziplinären Arbeitskreis zum Städtebaulichen Rahmenplan kamen Mitarbeiter der betroffenen Dezernate und Ämter der Verwaltung zusammen. Thematisiert wurden insbesondere fachliche Fragen. Bereits während der Vorlaufphase zum Städtebaulichen Rahmenplan wurde die Städtebauliche Voruntersuchung in diesem Rahmen abgestimmt. In der Konzeptionsphase wurden die von den Anwohnern erarbeiteten Ideen hier vorgestellt und auf ihre Umsetzungsmöglichkeit geprüft.

### **Öffentlichkeitsbeteiligung**

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Bürger, insbesondere Anwohner und Institutionen beteiligt.

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange begann bereits während der Vorlaufphase zum Städtebaulichen Rahmenplan. Am 08.09.2004 hatte der Stadtentwicklungsausschuss das Planungs- und Vermessungsamt damit beauftragt, die Städtebauliche Voruntersuchung der Nördlichen Unterstadt den Trägern öffentlicher Belange zu senden, um deren Vorschläge und Ideen für die Entwicklung des Plangebietes oder für weitere notwendige Untersuchungen abzufragen. Beteiligt wurden 18 Institutionen vom Behindertenbeirat bis zum Stadtmarketing Hilden e.V.. Verschiedene Organisationen begrüßten die Form eines kommunikativen Planungsprozesses und wünschten weiter daran mitzuarbeiten. Auf der Grundlage des jederzeit verfolgbaren Erarbeitungsstandes des Rahmenplans beteiligten sich die Institutionen im weiteren Verfahren initiativ. So zuletzt zu den erarbeiteten und durch die Verwaltung geprüften Zielen und Maßnahmen.

# 1. AUFGABE UND VORGEHENSWEISE

Die Beteiligung der Anwohnerschaft begann während der Analysephase des Rahmenplans und erfolgte in zwei Phasen.



In der ersten Phase, die bis ins II. Quartal 2006 reichte, ging es darum, die Bürger zu informieren, dass das Gebiet der Nördlichen Unterstadt mit Hilfe einer Rahmenplanung eine Aufwertung erfahren soll. Zugleich sollten die Bürgerinnen und Bürger zur Beteiligung an den folgenden Phasen der Rahmenplanung motiviert werden, da sie nicht nur Kompetenz aufweisen sondern die Planungen auch tragen müssen. Um einen Überblick über die Belange der Anwohnerinnen und Anwohner im Plangebiet zu erhalten, wurde am 02.11.05 ein mehrsprachiger Fragebogen an alle Haushalte im Plangebiet verschickt. Ausgefüllte Fragebögen wurden bis zum 22.11.05 unter Mitwirkung von Gewerbetreibenden im Plangebiet entgegengenommen. Um auch die Wünsche der minderjährigen Bewohner in Erfahrung zu bringen, fand am 15.12.05 ein Kinder- und Jugendnachmittag im Wilhelm-Fabry-Museum statt. Zusammen mit Mitarbeitern des Amtes für Jugend, Schule und Sport konnten die Teilnehmer über alle Belange, die den Stadtteil betreffen, diskutieren.

Die zweite Phase der Anwohnerbeteiligung mit dem Ziel der Diskussion und Ideensammlung startete im II. Quartal 2006. Im Zentrum dieser Phase standen eine Bürgerversammlung am 11.05.2006 sowie die Durchführung von drei Workshops am 03.07.2006, 11.07.2006 und 19.07.2006. Die Bürgerversammlung wurde in der Stadthalle durchgeführt. Informiert wurde hier zum einen über die Ergebnisse der Fragebogenaktion. Zum weiteren wurden die Ergebnisse aus der verwaltungsinternen Analyse der Mängel und Chancen im Stadtteil erläutert und gemeinsam diskutiert. Dies bildete eine Grundlage für die gemeinsame Festlegung von Handlungsschwerpunkten. Die Schwerpunkte wurden anschließend innerhalb von drei Themen-Workshops im Bürgerhaus der Stadt intensiv bearbeitet. Mit der Ausformulierung der Ziele und Maßnahmen zur Aufwertung des Stadtteils endete die Bürgerbeteiligung soweit.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Die Empfehlung des Rahmenplans beinhaltet aber eine weitere Beteiligung der Bürger im Rahmen eines Workshops zum Bahnhofsvorplatz. Vgl. hierzu Kapitel 7 „Exkurs: Bahnhofsempfangsgebäude“

# 1. AUFGABE UND VORGEHENSWEISE

Der besondere Stellenwert der Beteiligungsprojekte geht sehr prägnant aus der Empfehlung des Stadtentwicklungsausschusses vom 07.09.2005 hervor:

„Ergeben sich durch die (weitere) Diskussion mit der Bürgerschaft und den Verbänden keine wesentlichen Änderungen, dann sollte der Rat der Stadt Hilden die (im Beteiligungsverfahren erarbeiteten) Ziele und Maßnahmen möglichst ohne weitere Diskussion beschließen. So ist sichergestellt, dass die im Laufe des Verfahrens geweckte Erwartungshaltung der Beteiligten nicht ad absurdum geführt wird und die Belange der Bürgerinnen und Bürger eine besondere Geltung erhalten.“

## Projektfahrplan

ab Oktober 2003	Erarbeitung einer Städtebaulichen Voruntersuchung zum Plangebiet
ab April 2004	Abstimmung der Voruntersuchung mit der Verwaltung
September 2004	Auftrag des Stadtentwicklungsausschusses, die Voruntersuchung Institutionen und Gremien zur Stellungnahme vorzulegen
September 2004	Empfehlung des Stadtentwicklungsausschusses an den Rat, das Plangebiet als „Stadtumbaugebiet Hilden-Nördliche Unterstadt“ förmlich festzulegen
September 2004	Antrag auf Aufnahme in o.g. Förderprogramm bei der Bezirksregierung Düsseldorf
Dezember 2004	Absage einer möglichen Förderung durch die Bezirksregierung Düsseldorf
November/ Dezember 2004, Januar 2005	Auftrag zur Erstellung des Rahmenplans an das Planungs- und Vermessungsamt durch Fachausschüsse und Rat
September 2005	Beschluss des Konzeptes zur Beteiligung der Anwohnerschaft durch den Stadtentwicklungsausschuss
Dezember 2005	Fragebogenaktion im Plangebiet
November 2005	Kinder- und Jugendnachmittag
Februar 2006	Bericht im Stadtentwicklungsausschuss über die erste Phase der Anwohnerschaft
Mai 2006	Beschluss über die Vorläufigen Handlungsschwerpunkte im Stadtentwicklungsausschuss
Mai 2006	Diskussion und gemeinsame Festlegung der Handlungsschwerpunkte in der Bürgerinformationsveranstaltung
Juni 2006	Bericht im Stadtentwicklungsausschuss über die Bürgerinformationsveranstaltung
Juli 2006	Workshops zu den Themen Verkehrsberuhigung, Freiflächengestaltung und Erhöhung der Sicherheit
September 2006	Berücksichtigung der neuen Rahmenbedingungen in Bezug auf das Bahnhofsempfangsgebäude
Oktober 2006	Bericht im Stadtentwicklungsausschuss über die Workshops und Festlegung der Prioritäten von vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen
Dezember 2006	Voraussichtliche Fertigstellung und Beschlussfassung durch den Rat

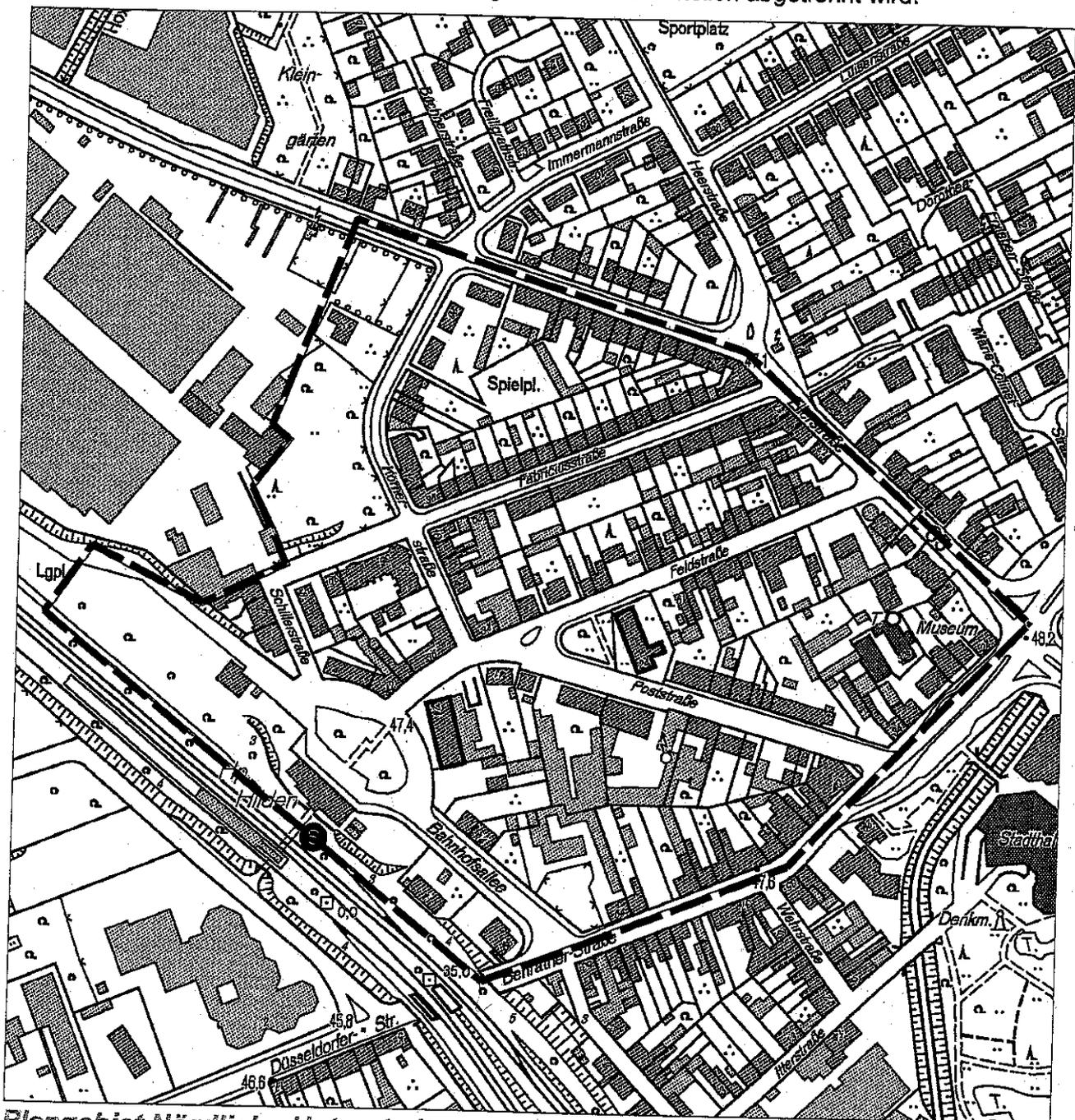
# 2. CHARAKTERISTIK DES STADTTTEILS

## LAGE UND GRÖÖE

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

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

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



Plangebiet Nördliche Unterstadt

Maßstab 1 : 4000

Erstellung: 01.106 / 2004

## 2. CHARAKTERISTIK DES STADTTEILS

### SOZIODEMOGRAPHISCHE DATEN

Das Gebiet bildet den größten Teil des Statistischen Bezirks 60 der Stadt Hilden<sup>3</sup>. Am 31.12.2005 hatte der fast deckungsgleiche statistische Bezirk 60 laut statistischem Jahrbuch 1.683 Einwohner.

Davon gehörten:

- 18% zur Altersgruppe der 0-18 Jährigen,
- 68% zur Altersgruppe der 19-65 Jährigen,
- 14% zur Altersgruppe der über 65 Jährigen.

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

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

Die folgende Tabelle zeigt die Staatsangehörigkeit der volljährigen Einwohner/innen der Nördlichen Unterstadt<sup>4</sup>

Staatsangehörigkeit	Männer	Frauen	Gesamt	Anteil an allen
Deutschland	461	513	974	76,39
Türkei	42	34	76	5,96
Portugal	23	25	48	3,76
Italien	26	13	39	3,06
Serbien/ Montenegro	14	10	24	1,88
Marokko	15	4	19	1,49
Griechenland	7	9	16	1,25
Frankreich	4	4	8	0,63
Spanien	3	5	8	0,63
Bosnien/ Herzegowina	5	2	7	0,55
Polen	5	2	7	0,55
Kroatien	3	3	6	0,47
Niederlande	1	5	6	0,47
Sonstige	18	19	37	2,93
Alle	627	648	1275	100

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

<sup>3</sup> Zu diesem gehört außerdem lediglich der Block zwischen Immermannstraße, Heerstraße und Ellerstraße

<sup>4</sup> Grundlage erstellt durch I/10 (MESO) am 01.03.2005

# 2. CHARAKTERISTIK DES STADTTEILS

## STÄDTEBAULICHE STRUKTUR

### Baustruktur

Der Großteil des Gebietes verfügt über eine gründerzeitliche Blockrandbebauung, die strukturell weitgehend intakt ist.<sup>5</sup> Es gibt in weiten Teilen des Untersuchungsgebietes eine geschlossene Straßenbebauung und große Blockinnenbereiche, die unterschiedlich genutzt und gestaltet sind. Die Bebauung nördlich der Feldstraße und entlang des nördlichen Teils der Körnerstraße bis zur Kreuzung Körnerstraße / Ellerstraße bildet keine geschlossene Straßenbebauung. Sie besteht vorwiegend aus Ein- und Mehrfamilienhäusern, die freistehen oder nur an einer Seite grenzständig gebaut sind. An einigen Stellen gibt es Baulücken und unangepasste Baukörper, die das Bild stören. Großflächige Parkplätze und Garagen sowie vorwiegend eingeschossige Gewerbebauten dominieren den Blockinnenbereich zwischen Bahnhofsallee und Poststraße. Abgesehen von dem zwischen Körnerstraße und Fabriciusstraße gibt es auch in allen anderen Innenbereichen etliche auch größere eingeschossige Gebäude, die teilweise von Gewerbebetrieben genutzt werden. Es gibt auch einige eingeschossige Bauten an den Straßen, dies sind gewerbliche Bauten oder Wohngebäude.

Bauliche Besonderheiten sind neben zahlreichen erhaltenswerten und teilweise denkmalgeschützten Häusern und Denkmalbereichen das freistehende Empfangsgebäude des Bahnhofs mit dem großen Bahnhofsvorplatz im Westen des Gebietes sowie zwei Wohngebäude mit sieben und acht Geschossen gegenüber dem Bahnhof und an der Kreuzung Feldstraße/Poststraße. Insbesondere diese beiden Wohngebäude sprengen als zeilenförmige „Hochhäuser“ in Bezug auf ihre Geschosshöhe und ihre Kubatur den im Stadtteil vorgegebenen Rahmen. Die Bebauung ist ansonsten im gesamten Plangebiet an den Straßen bei den Altbauten vorwiegend 2-3-geschossig, bei neueren Gebäuden vorwiegend 3-4-geschossig. Aufgrund der unterschiedlichen Geschosshöhen der unterschiedlichen Bauzeitalter ist straßenseitig meist eine annähernd einheitliche Gebäudehöhe eingehalten.

### Straßenräume

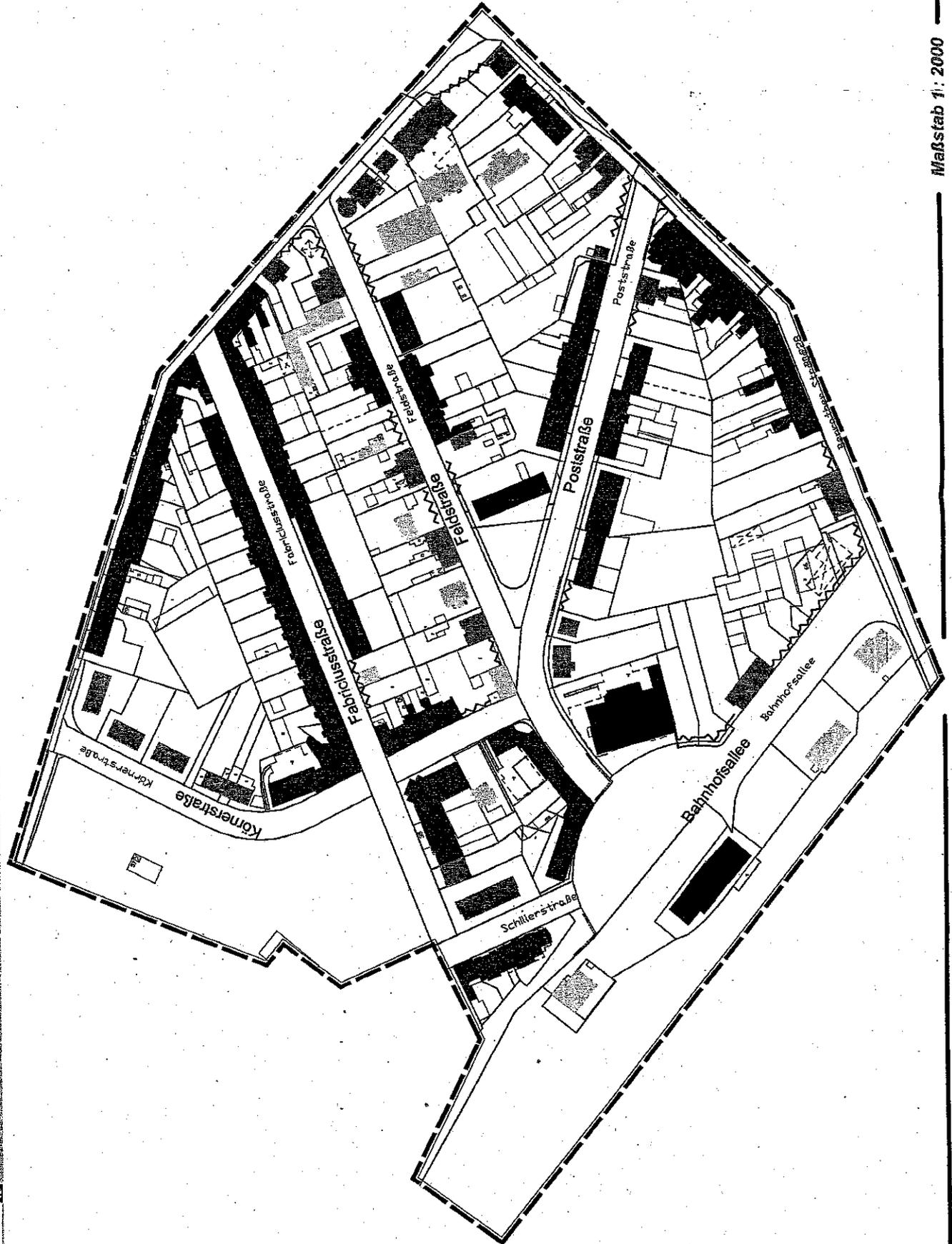
Die Straßenräume sind im Wesentlichen durch Gebäude eingefasst. Es gibt jedoch auch einige Baulücken und Brachen sowie sonstige gewerblich genutzte Grundstücke, die durch die Art ihrer Bebauung (eingeschossig, ohne angepasste Kubatur der Aufbauten) das einheitliche Bild unterbrechen.



<sup>5</sup> vgl. Karte Baustruktur

# Baustuktur

	Geschlossene Blockrandbebauung
	Offene Blockrandbebauung
	Einzelbaukörper
	Sonderbauformen
	Baulücke
	Grenze des Plangebietes

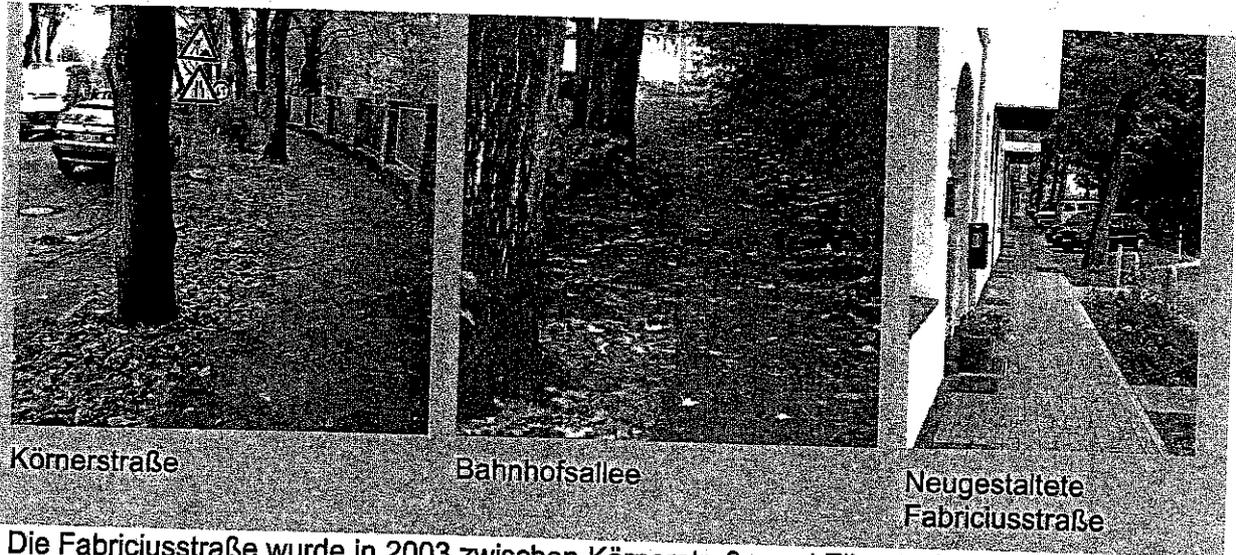


Maßstab 1: 2000

*fideler*

## 2. CHARAKTERISTIK DES STADTTEILS

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



Körnerstraße

Bahnhofsallee

Neugestaltete  
Fabriciusstraße

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

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

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

### Freiräume

Im Untersuchungsgebiet gibt es neben den Straßenräumen nur wenige öffentliche Freiräume.<sup>6</sup> Dies sind der Bahnhofsvorplatz, eine kleine Grünfläche an der Straßenkreuzung Feldstraße/ Poststraße sowie ein Spielplatz im Baublock zwischen Körnerstraße und Fabriciusstraße. Lediglich der Bahnhofsvorplatz ist deutlich als Platz erkennbar. Die Grünfläche an der Kreuzung Poststraße/ Feldstraße hat keinen Platzcharakter.

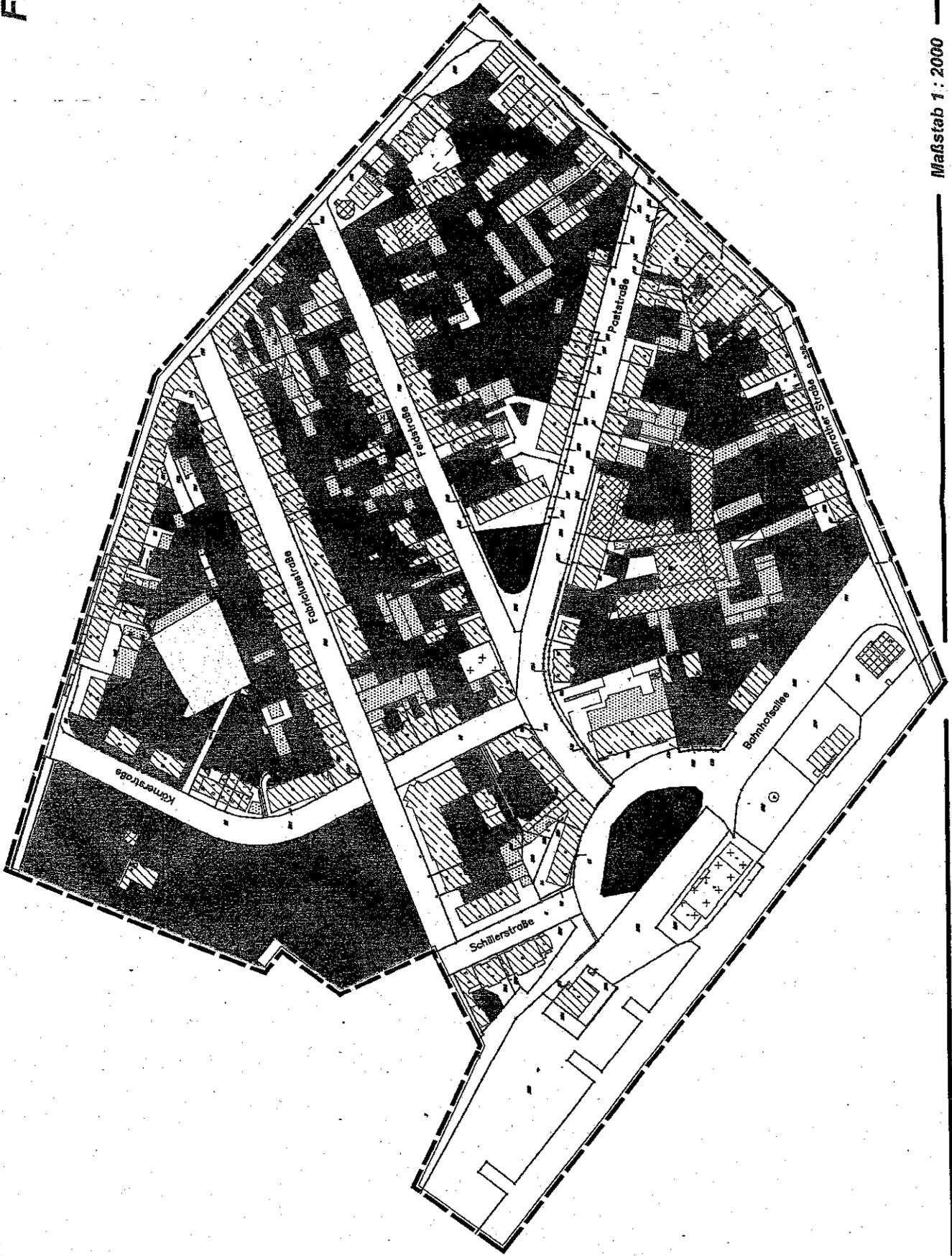
Die privaten Freiräume liegen fast ausschließlich in den Blockinnenbereichen, nur an wenigen Stellen gibt es Vorgärten. Die meisten Gebäude grenzen direkt an die öffentliche Verkehrsfläche an.

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

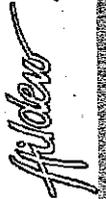
<sup>6</sup> vgl. Karte Freiraumstruktur

# Freiraumstruktur

- Private Gärten
- Öffentliche Grünflächen
- Spielplatz
- Versiegelte Flächen
- Grenze des Plangebietes



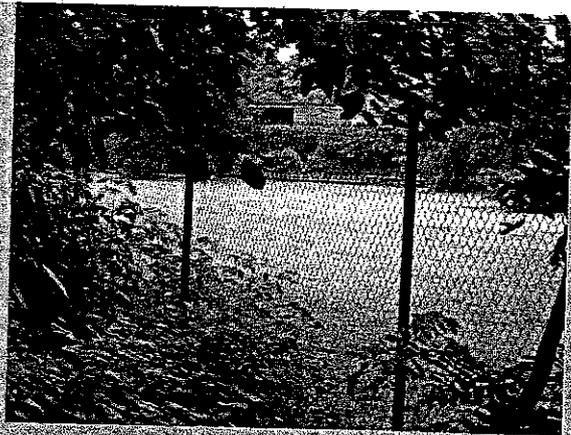
Maßstab 1 : 2000



## 2. CHARAKTERISTIK DES STADTTEILS



Poststraße 24 mit vorgelagerter kleiner Grünfläche



Grünfläche Terrania von der Körnerstraße aus

Die zu den Gebäuden gehörenden Grundstücke sind in weiten Teilen des Gebietes großflächig versiegelt. Am markantesten ist dies im Block zwischen Bahnhofsallee und Poststraße der Fall, da sich hier große Gewerbebereiche und Stellplatzflächen bzw. Garagen befinden. Auch in den anderen Blöcken – abgesehen von dem Block zwischen Körnerstraße und Fabriciusstraße – befinden sich etliche auch größere Bauten im Innenbereich der Blöcke, so dass Aufenthaltsflächen für die Bewohner an vielen Stellen rar sind. Im Block zwischen Körnerstraße, Fabriciusstraße und Ellerstraße gibt es hauptsächlich Grünflächen. Die Verteilung der bebauten bzw. versiegelten Flächen und der Grünflächen ist im Luftbild erkennbar.<sup>7</sup>

### FUNKTION DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES

Das Untersuchungsgebiet dient vorwiegend dem Wohnen, aber auch dem Gewerbe.<sup>8</sup>

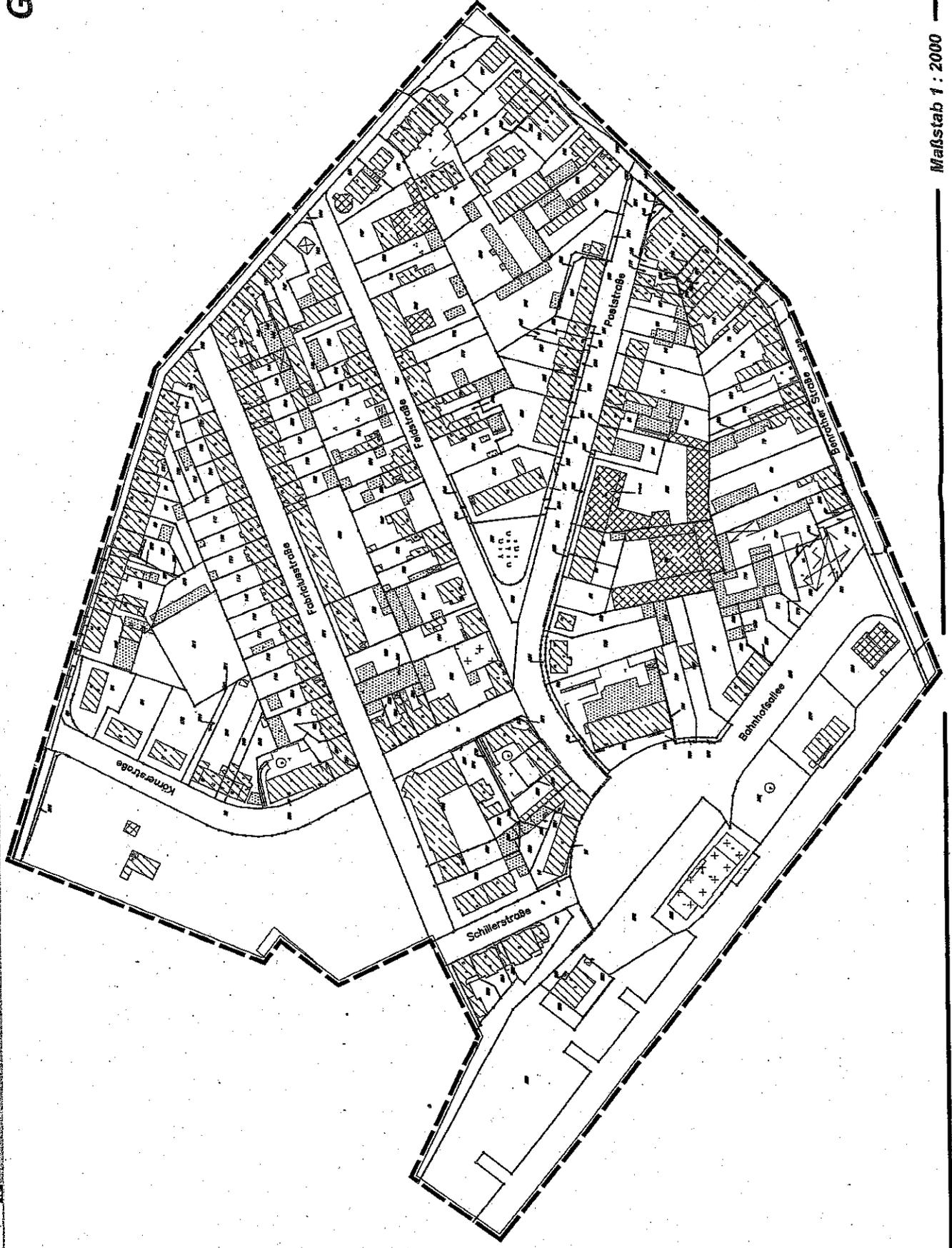
Die Baublöcke zwischen Ellerstraße, Körnerstraße, Schillerstraße und Feldstraße sind vorwiegend von Wohngebäuden umgeben. Im Zentrum des Baublockes südlich der Körnerstraße liegt der einzige öffentliche Spielplatz. Die Baublöcke zwischen Feldstraße, Bahnhofsallee, Benrather Straße und Ellerstraße dienen neben dem Wohnen verschiedenen weiteren Nutzungen. Dazu gehören verschiedene Gaststätten, einige Geschäfte an der Benrather Straße und am Bahnhofsvorplatz, der S-Bahnhof und eine Sparkassenfiliale an der Bahnhofsallee, sowie ein Gebäude der Post (als Verteilzentrum genutzt) an der Poststraße und das Fabry-Museum. Es gibt zwei Betriebe für Kfz-Pflege und -verkauf, diese liegen an der Ellerstraße und an der Benrather Straße. Das Postgebäude, der Kfz-Vertrieb an der Benrather Straße sowie eine Schreinerei in der Poststraße ziehen sich weit in die Blockinnenbereiche hinein. Das Wilhelm-Fabry-Museum liegt im Blockinnenbereich nahe der Kreuzung Fritz-Gressard-Platz. Der Zugang zur Benrather Straße führt zwischen zu Wohn- bzw. sonstigen Zwecken genutzten Gebäuden hindurch. Ein wesentlicher Leerstand besteht im Bahnhofsgebäude, das sich in privatem Besitz befindet, jedoch seit Jahren nicht genutzt wird und dem Verfall preisgegeben ist. Neue Nutzungskonzepte waren bisher aus unterschiedlichen Gründen nicht realisierungsfähig. Der S-Bahnhof stellt einen wesentlichen Knotenpunkt des öffentlichen Nahverkehrs der Stadt Hilden dar. Das Gelände einer ehemaligen Tankstelle im Kreuzungsbereich Benrather Straße/ Bahnhofsallee ist frei geräumt und wird als Stellplatzfläche eines Autohandels benutzt. Ladenleerstände gibt es im Erdgeschoss des achtgeschossigen Wohngebäudes am Bahnhofsvorplatz und an der Benrather Straße.

<sup>7</sup> vgl. Luftbild

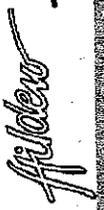
<sup>8</sup> vgl. Karte Gebäudenutzung

# Gebäudenutzung

	Wohnnutzung (überwiegend)
	Gewerbenutzung (überwiegend)
	zur Zeit Leerstehend
	Garagen u. sonstige Gebäude
	Grenze des Plangebietes



Maßstab 1 : 2000



## 2. CHARAKTERISTIK DES STADTTEILS

### SONSTIGE DATEN

#### Denkmäler

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

Im Untersuchungsgebiet liegen:

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

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



Benrather Straße 52

Alte Kornbrennerei

#### Altlasten

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

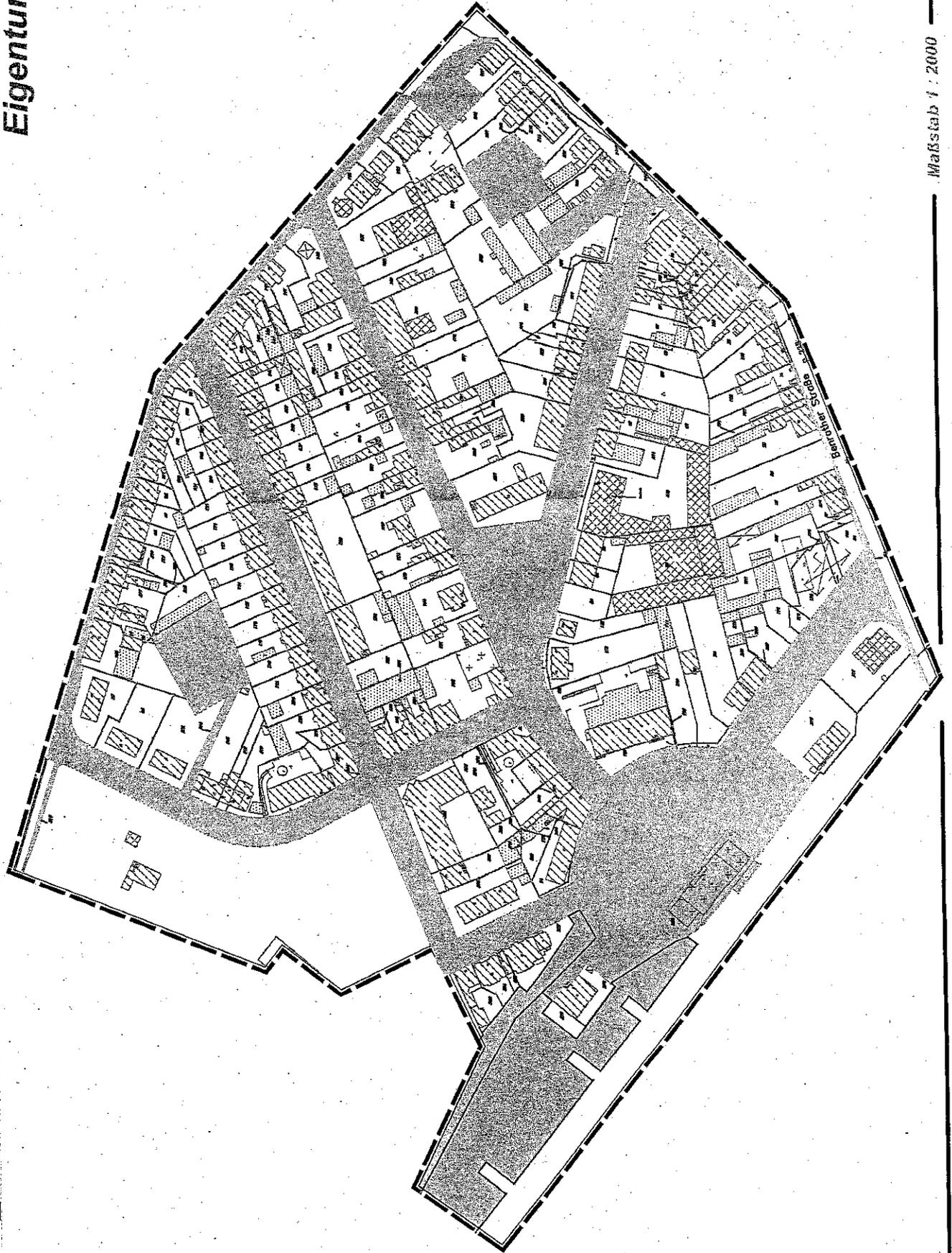
#### Eigentumsverhältnisse

Abgesehen von der Benrather Straße (Bundesstraße) und der Ellerstraße (Landesstraße) sind alle Straßenbereiche inklusive der größeren Platzbereiche sowie weitere Flächen beiderseits des Bahnhofsgebäudes im Eigentum der Stadt Hilden.<sup>9</sup> Außerdem gehören der öffentliche Spielplatz sowie das Museumsgrundstück und das Grundstück eines griechischen Clubs an der Ellerstraße 1 der Stadt.

<sup>9</sup> vgl. Karte Eigentumsverhältnisse

# Eigentumsverhältnisse

- Stadt
- GkA
- Grenze des Plangebietes



Maßstab 1 : 2000

*fulder*

# 3. VORHANDENE PLANUNGEN

## **FLÄCHENNUTZUNGSPLAN**

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

## **BEBAUUNGSPLÄNE**

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

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 10B stammt aus dem Jahr 1973 und weist für den Baublock zwischen Bahnhofsallee, Poststraße und Benrather Straße ein Kerngebiet mit bis zu 8-geschossiger Bebauung (am Bahnhofsvorplatz) sowie bis zu 3-geschossigen Großgaragen im Innenbereich des Blockes aus. Garagen und Stellplätze sind zu überdachen. Durch die erste Änderung des Bebauungsplanes Nr. 10B vom 31.10.1990 werden Vergnügungstätten wie Sexshops, Dirnenunterkünfte, Spielhallen u.a. im Bereich zwischen Bahnhofsallee, Poststraße und Benrather Straße beschränkt bzw. ausgeschlossen. Außerdem werden Gestaltungsfestsetzungen für eingeschossige Flachdächer getroffen: die Dächer müssen begehbar und gärtnerisch gestaltet und als Erholungs- und Spielflächen den angrenzenden Wohnhäusern zur Verfügung gestellt werden.

Im Bebauungsplan Nr. 67 vom 31.01.1976 wird für die Grundstücke entlang der Ellerstraße zwischen Benrather Straße und Feldstraße ein Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt, im WA ausnahmsweise zulässige Nutzungen werden hier ausgeschlossen. Art und Maß der Bebauung wird durch Baulinien und -grenzen sowie die Festsetzung der Geschossigkeit mit 3 Geschossen bei geschlossener Bebauung festgesetzt. Die sechste Änderung des Bebauungsplanes Nr. 67 vom 18.02.1999 setzt für die Grundstücke Ellerstraße Nr. 3 bis 3E ein Allgemeines Wohngebiet (WA) mit bis zu dreigeschossiger geschlossener Bebauung (an der Straße) und ein WA mit bis zu zweigeschossiger offener Bebauung (im rückwärtigen Bereich) fest.

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

## **GRÜNORDNUNGSPLAN**

Der Grünordnungsplan sieht für den Bereich zwischen Bahnlinie und Ellerstraße die Herstellung von straßenunabhängigen Wegeverbindungen vor. Über die Kleingartenanlage Ellerstraße soll eine Anbindung des Bahnhofes an die Wohnbebauung Heinrich-Heine-Straße sowie östlich der Bahntrasse eine Wegeverbindung entlang des Terrania-Geländes von der Ellerstraße bis an den Itter-Grünzug geschaffen werden.

## 4. STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE

Die Stärken und Schwächenanalyse fußt auf einer umfangreichen Materialsammlung.

So gab es im Rahmen der Städtebaulichen Voruntersuchung eine Zustandsanalyse des Quartiers, die in einer Einschätzung seiner Potentiale und Missstände mündete. Aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sind hierzu Ergänzungen hervorgegangen. Schließlich hat man durch die umfangreichen Beteiligungsprojekte für Anwohner einen allgemeinen Überblick insbesondere über von ihnen identifizierte Mängel erhalten. So konnten durch eine Fragebogenaktion, an der 10 % aller Haushalte im Rahmenplangebiet teilnahmen, vier wichtigste allgemeine Bereiche, 10 wichtigste Themen für das gesamte Plangebiet sowie weitere Themen, die für bestimmte Straßen eine besondere Bedeutung haben, ermittelt werden. Diese wurden in der Bürgerinformationsveranstaltung unter dem Titel „Sichtweisen“ noch einmal diskutiert und ergänzt. Schließlich wurde Kindern und Jugendlichen die Gelegenheit gegeben, über alle Belange, die den Stadtteil betreffen, zu diskutieren.

Die hieraus ermittelten Stärken, Schwächen und Potentiale des Plangebiets werden im Folgenden beleuchtet, angefangen im Bereich Verkehr, Erschließung.

### VERKEHR, ERSCHLIEßUNG

Die Lage zwischen dem Bahnhof, der zu dem Gebiet gehört, sowie dem Stadtpark und der Innenstadt ist ausgesprochen zentral. Die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ist sowohl für Wege innerhalb der Stadt als auch in Richtung Düsseldorf und Solingen ausgezeichnet. Gleichzeitig wird das Gebiet aber auch durch Bahnanlagen, Terrania-Gelände, und die Hauptverkehrsstraßen Ellerstraße und Benrather Straße von den angrenzenden Stadtteilen getrennt. Diese Abgrenzung ist insbesondere für bewegungseingeschränkte Menschen nachteilig, da sie wesentliche angrenzende Bereiche der Stadt nur unter erschwerten Bedingungen erreichen können. Betroffen hiervon sind vornehmlich Kinder, ältere und behinderte Menschen sowie Mütter oder Väter mit kleineren Kindern. Erschwert erreichbar sind beispielsweise Stadtpark und Innenstadt sowie die Wohngebiete jenseits der Ellerstraße, in denen auch verschiedene Schulen liegen. Die Gebiete jenseits der Bahnlinie sind nur durch den engen Durchgang am Bahnhof, der einen „Angsträum“ bildet<sup>1</sup> oder über Umwege erreichbar.



Straßenkreuzung Ellerstraße/ Körnerstraße

Kreuzungsbereich Heerstraße/ Ellerstraße

<sup>1</sup> vgl. hierzu Punkt Sicherheit

# 4. STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE

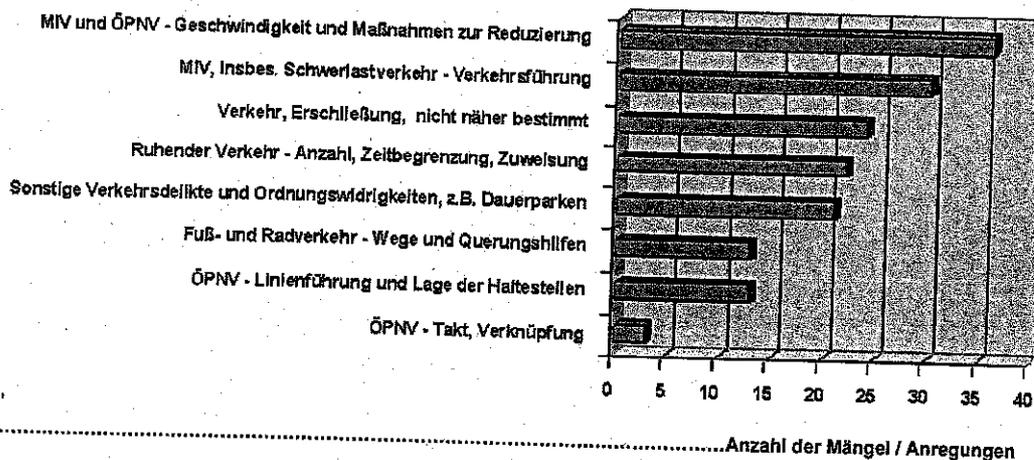
Die Straßen innerhalb des Gebietes sind teilweise in schadhaftem Zustand. Dies führt zu einer eingeschränkten Nutzbarkeit, insbesondere für in ihrer Bewegung eingeschränkte Menschen und Radfahrer.

Die Belastung durch den LKW-Verkehr und den Durchgangsverkehr schränkt stark die Wohnqualität auch außerhalb der Hauptverkehrsstraßen ein. Trotz anderer Messergebnisse seitens der Polizei scheinen auch Geschwindigkeitsüberschreitungen des motorisierten Verkehrs einschließlich des öffentlichen Verkehrs mit ihren Folgen ein bedeutender Misstand im Plangebiet zu sein. Insbesondere die Tempo-30-Zone würde laut Anwohnern nicht beachtet.

Das untersuchte Gebiet wird aktuell von zwei Buslinien der Rheinbahn bedient: Die Ortsbuslinie 03 kommt von Norden über die Körnerstraße zum S-Bahnhof Hilden und fährt über die Bahnhofsallee in Richtung Benrather Straße. Die Linie 784 bedient den Straßenzug Poststraße – Bahnhofsallee. Sie dienen in erster Linie dem Umsteigen auf die S-Bahnlinie 7, aber auch der Erschließung des Gebiets selbst. Diese Zubringerfunktion der beiden Buslinien ist sicherlich für die betroffenen Anwohner im Gebiet fallweise eine Beeinträchtigung – über den Busverkehr gibt es von Anliegern der Poststraße viele Beschwerden. Sie muss jedoch im Gesamtzusammenhang mit einem funktionierenden ÖPNV-System gesehen werden, das zu einer gesamtverkehrlichen Entlastung führt. Gleichwohl wurde von der Rheinbahn in Aussicht gestellt, die Linie 784 in Richtung Düsseldorf von der Poststraße in die Otto-Hahn-Straße zu verlegen. Hierbei wurde jedoch auch zu Bedenken gegeben, dass die Abstimmung der ÖPNV-Zeiten und Linie aufeinander passen muss. In der Körnerstraße gibt es eine besondere Verkehrsproblematik durch die Ortsbuslinie 03, die durch den engen Straßenquerschnitt geführt wird. Die Folge ist ein gelegentlicher Rückstau des Verkehrs bis zur Ellerstraße bzw. in der Gegenrichtung bis zur Einmündung Feldstraße. Aus Gesichtspunkten der Nahverkehrsplanung ist die Verkehrsführung der Buslinie jedoch sinnvoll, daher ist die Situation nur über die Anzahl der Stellplätze regelbar. Allerdings sind diese rar. Zudem führt die durch die Stellplätze gewährleistete Enge auch zu einer meist sehr moderaten Fahrgeschwindigkeit, was wiederum positiv zu bewerten ist.

Die Nutzung der vorhandenen Stellplätze bildet eine weitere Belastung, da viele Anliegerstellplätze durch S-Bahn-Fahrer oder Besucher der Innenstadt belegt werden.

## Anwohnersicht zum Bereich Verkehr Erschließung



# 4. STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE

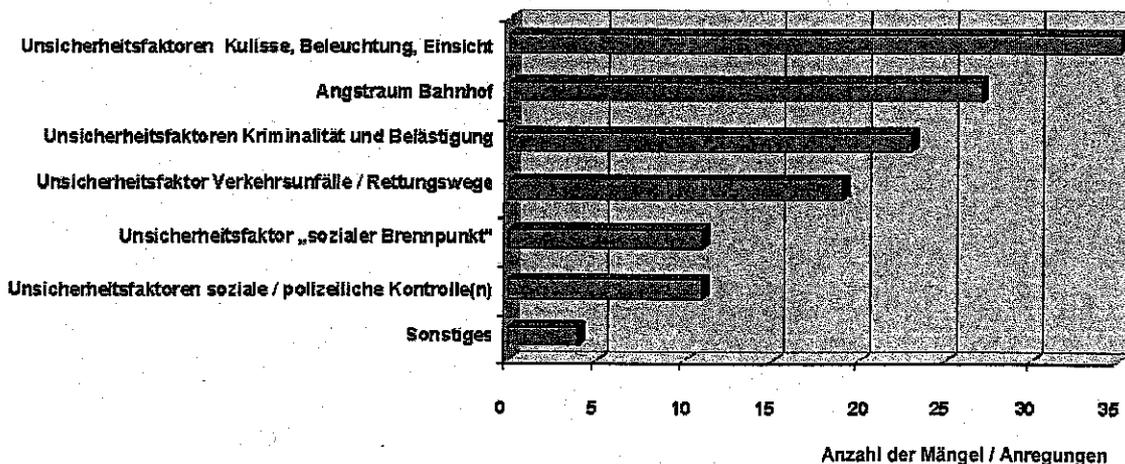
## SICHERHEIT

Der Hildener Bahnhof gilt trotz Verbesserungen in der objektiven Sicherheit in der Vergangenheit für eine Großzahl der Bürger weiterhin als so genannter „Angstraum“. Der Zugang ist zwar jetzt beleuchtet und vom Vorplatz bis zur Otto-Hahn-Straße einsehbar. Auch wurde der Fahrradbereich nach vorne gelegt, so dass dem aus polizeilicher Hinsicht nichts hinzuzufügen ist. Aufgrund seines Erscheinungsbildes und Leerstandes, der mit einer fehlenden sozialen Kontrolle in Verbindung gebracht wird, hinterlässt der Bahnhof weiterhin einen beängstigenden Eindruck, insbesondere auf Frauen.



Die Gehwege sind bei Dunkelheit schlecht beleuchtet, was zumindest teilweise an der Lampenhöhe liegt, da die Leuchtkörper in den Baumkronen hängen<sup>2</sup>

### Anwohnersicht zum Bereich Sicherheit



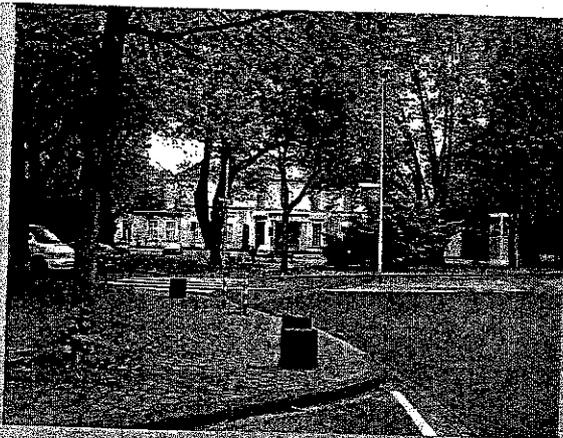
<sup>2</sup> Das im Beteiligungsverfahren benannte Sicherheitsproblem an der Kreuzung Ecke Ellerstraße / Fabriciusstraße im Zusammenhang mit der Grünanforderung durch Fußgänger, die immer wieder zu Irritationen führe, konnte nach durchgeführten Messungen nicht bestätigt werden.

# 4. STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE

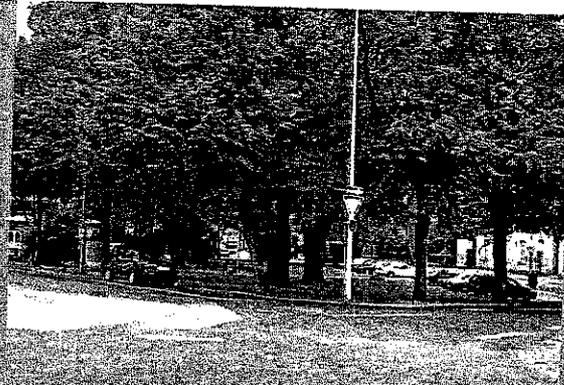
## GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

### Bahnhofsvorplatz

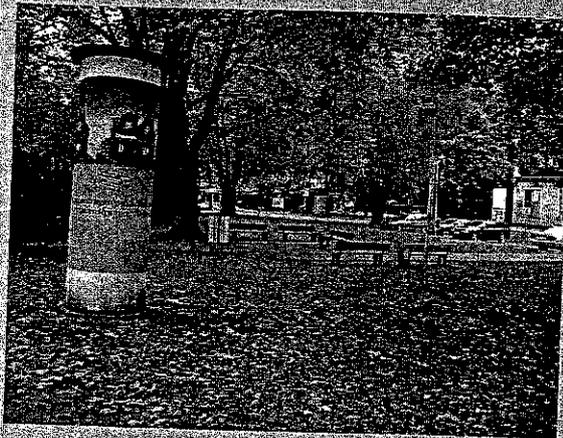
Mit dem Bahnhofsvorplatz verfügt das Gebiet über einen großen, von alten Bäumen bestandenen Platz, der mit diesen schon aus weiter Sicht das Umfeld des Bahnhofs bestimmt. Darüber hinaus bietet er neben der Befriedigung der Ansprüche des Nahverkehrs einige Sitzplätze an. Die Flächen sowie die Sitzplätze sind wenig gepflegt und im Hinblick auf den Anblick des Bahnhofsgebäudes selbst sowie der um den Platz laufenden Verkehrsflächen kaum attraktiv. Die Grünfläche bietet außer den genannten Bäumen keine Anreize zum Aufenthalt. Der Platz könnte aber aufgrund seiner relativ großen Fläche trotz der umlaufenden Straßen zu einem Ort mit verschiedenen Funktionen und guter Aufenthaltsqualität für verschiedene Nutzergruppen umgestaltet werden und im Hinblick auf die Nutzung zu einem Zentrum im Gebiet werden.



Bahnhof mit Vorplatz



Bahnhofsvorplatz, Straßenraum und Bäume



Bahnhofsvorplatz, Sitzbereich



Grünfläche Feldstraße/ Poststraße und Kreuzungsbereich

### Grünfläche Poststraße / Feldstraße

Die kleine Grünfläche an der Kreuzung Poststraße/ Feldstraße ist eher Verkehrsinsel als Platz, sie hat keine Aufenthaltsqualität. Der Kreuzungsbereich wirkt überdimensioniert und unübersichtlich.

## 4. STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE

### Spielplatz Körnerstraße

Im Plangebiet gibt es nur einen einzigen öffentlichen Spielplatz. In seinem Einzugsgebiet leben ca. 90 Kinder, die als potentielle Benutzer des Spielplatzes gelten<sup>3</sup> Er ist aber schlecht ausgedehnt, so dass er nur von Kindern aus der unmittelbaren Umgebung genutzt wird. Seine Erschließung über nur einen – zudem lang gestreckten, ästhetisch mangelhaft und auch nicht barrierefrei gestalteten – Weg vom Rand des Wohngebietes aus ist zudem unzureichend. Der Spielplatz hat eine gut nutzbare Ausdehnung und einen Zuschnitt, der sich leicht in verschiedene Bereiche aufteilen lässt. Dass er Sitzbereiche anbietet, ist für Begleitpersonen der Kinder vorteilhaft. Er bietet vor allem Klettergeräte und Spiralwippen sowie Sand an. Die Spielgeräte wurden teilweise in 2003 ersetzt. Während in der Spielplatzplanung aber vorgesehen ist, dass der Platz von Kindern bis zu 14 Jahren genutzt wird, hat er von der Ausstattung her wenig Attraktivität für 11- bis 14jährige Kinder. Diese wünschten z.B. im Rahmen des Kinder- und Jugendnachmittages einen möglichst umzäunten Basketballkorb, der aber aus ihrer Sicht auch an einer anderen Stelle im Plangebiet untergebracht werden könnte.

Auch die Aufmachung des Platzes ist aufgrund der Gestaltung - insbesondere Betonpflasterung und Mauern - unattraktiv. Aus diesen Gründen sowie des Mangels an Treffpunkten für Jugendliche im Plangebiet halten sich Jugendliche auf dem Spielplatz auf, was zu Nutzungskonflikten mit den jüngeren Kindern könnte<sup>4</sup> Eine grundsätzliche Sanierung des Spielplatzes ist bisher nicht beabsichtigt.



Körnerstraße, Weg zum Spielplatz



Körnerstraße, Spielplatz

Die soweit genannten Grünflächen befinden sich im Eigentum der Stadt Hilden, was für die weitere Entwicklung dieser Flächen vorteilhaft ist.

<sup>3</sup> In max. 200m Entfernung leben 15 Kinder unter 6 Jahren, im Umkreis von 400m leben 75 Kinder im Alter von 6-13 Jahren.

<sup>4</sup> Von den Kindern selbst wurde dies nicht bestätigt, wohl aber von Eltern.

# 4. STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE

## Private Freiräume

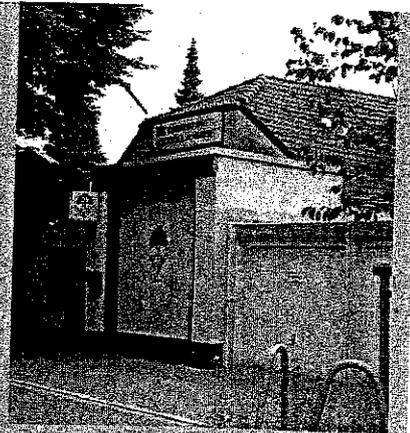
Die zu den Häusern gehörigen Freiräume sind in Teilbereichen des Untersuchungsgebietes durch gewerbliche Bauten und Garagenbauten belegt, so dass hier zu den Häusern gehörige Erholungsflächen rar sind.



Schreinererei in der Poststraße



Garagen, Autohandel  
Benrather Straße



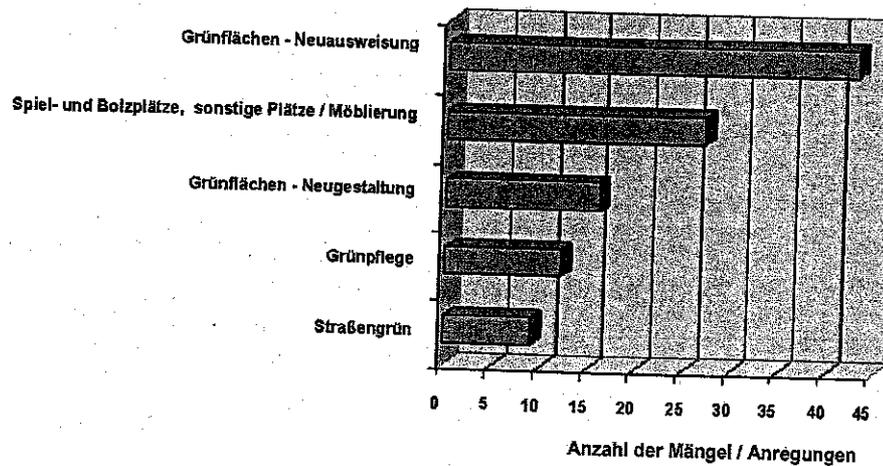
Gewerbebetrieb in der  
Fabriciusstraße



Grünfläche Terrania von  
der Fabriciusstraße aus

Die an der Körnerstraße liegende Grünfläche der Firma Terrania bietet einen relativ weiträumigen Freiraum mit Parkcharakter, der allerdings nicht zur öffentlichen Nutzung zur Verfügung steht.

## Anwohnersicht zum Bereich Grün- und Freiflächen



# 4. STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE

## STADTGESTALTUNG, DENKMALPFLEGE

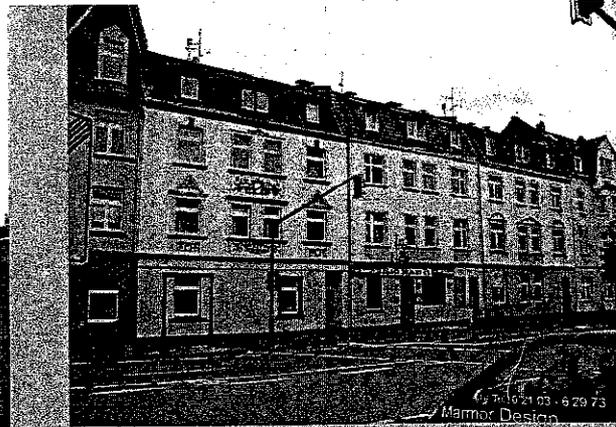
Im Hinblick auf die Baustruktur verfügt das Gebiet über eine weitgehend<sup>1</sup> intakte Blockrandstruktur mit meist annähernd einheitlicher Gebäudehöhe. Die Straßen innerhalb des Gebietes verfügen an vielen Stellen über Baumreihen. Das Straßenbild ist daher in weiten Teilen von der Struktur her angenehm zu erleben. Der Erhaltungszustand der Gebäude jedoch ist aufgrund des unterschiedlichen Alters und verschieden guter Unterhaltung sehr unterschiedlich, einige erscheinen baufällig.

### Wohngebäude und Sonstige Gebäude

Der Erhaltungszustand der Gebäude variiert unabhängig von ihrem Baualter sehr.



Ellerstraße 43, um 1950, sanierungsbedürftig (mittlerweile saniert)



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



Poststraße, Einfassung



Detail Balkon



Ellerstraße 1

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

<sup>1</sup> Ein Beispiel einer unerfreulichen Bauflücke gibt es an der Benrather Straße, Ecke Bahnhofsallee. An diesem Standort wäre eine geschlossene Blockrandbebauung wünschenswert, weil sie das Straßenbild abrunden und den Blockinnenbereich vor Immissionen schützen würde.

# 4. STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE

## Bahnhof

Der Bahnhof, der für Pendler ein „Einfallstor“ in die Stadt bildet und für Hildener Einwohnerinnen und Einwohner eine wichtige Verbindung zu den umgebenden Städten ist, bietet ein Bild des Verfalls und der Vernachlässigung. Der Bahnsteig wird von der Eigentümerin Deutsche Bahn AG in bescheidenem Umfang erhalten. Das Empfangsgebäude steht unter Denkmalschutz, ist jedoch in einem sehr schlechten Zustand und steht abgesehen von kleineren Zwischennutzungen, die immer wieder aufgegeben wurden, lange Zeit leer. Es ist in Händen einer Eigentümergemeinschaft, die den Bahnhof an einen Privatinvestor veräußern möchte. Es gab für den Baukörper zwar Entwürfe. Es konnte jedoch kein allseits tragbares und gleichzeitig wirtschaftliches Nutzungskonzept vorgelegt werden. Das aufgrund fehlender Erhaltungsmaßnahmen bereits sehr stark beschädigte Gebäude wurde im Sommer 2003 baulich gesichert, jedoch nicht fachgerecht, wie sich in 2006 herausstellte.



Bahnhof



Eingangsbereich Bahnhof

Der Zustand des Bahnhofs wirkt sich auch auf die Umgebung aus. Dort gibt es mehrere Ladenleerstände. So steht im achtgeschossigen Wohn- und Gewerbehause an der Bahnhofsallee immer wieder ein Laden leer. Im Beteiligungsverfahren wurden im sonstigen Plangebiet auch die Grundstücke der Apotheke an der Benrather Straße und der griechische Club an der Ellerstraße als Bereiche mit Leerstand / zunehmender Verwahrlosung angesprochen. Auch das städtische Grundstück Poststraße 2 sei in einem schlechten Zustand.

## Anwohnersicht zum Bereich Stadtgestaltung / Denkmalpflege

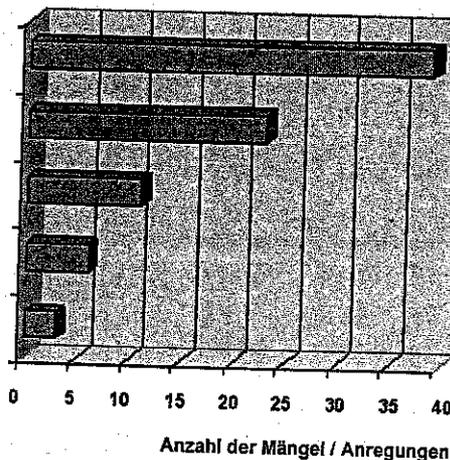
Bahnhof als Bereich mit Sanierungsbedarf und / oder Imagebremse

Restauration des Bahnhofsgebäudes

Fassadengestaltung, Modernisierungsrückstand, Leerstände

Politik zum Thema Bahnhof

Abriss des Bahnhofsgebäudes

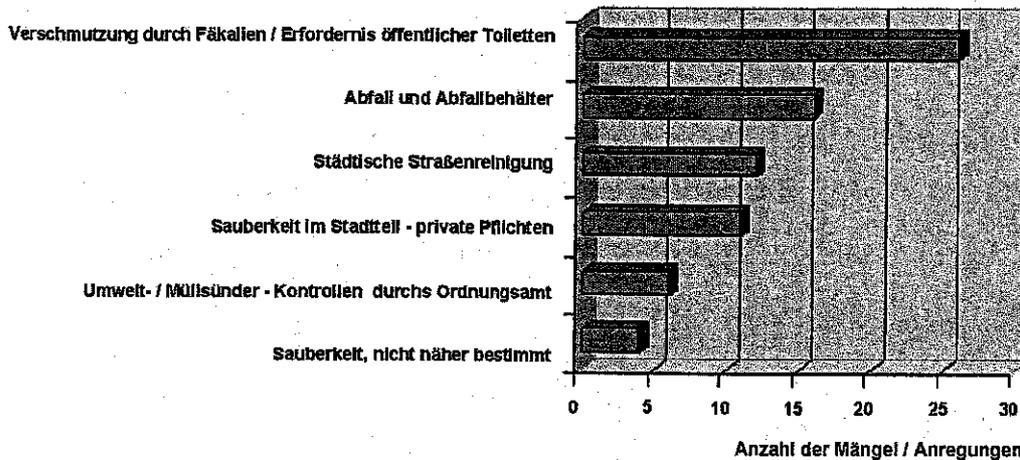


# 4. STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE

## TECHNISCHE VER- UND ENTSORGUNG, SAUBERKEIT

An der Haltestelle „Hilden, S-Bahnhof“ befindet sich eine Toilette für das Fahrpersonal der Rheinbahn. Aufgrund einer fehlenden Toilette für die Nutzer des Öffentlichen Nahverkehrs verrichten einigen Menschen dort und in der näheren Umgebung ihre Notdurft, was im Anwohnerbeteiligungsverfahren als deutlicher Mangel identifiziert wurde. Einer Integration ihrer Toilette in ein Gebäude stünde auch die Rheinbahn positiv entgegen. Im Plangebiet gibt es laut Anwohnern zudem eine Fäkalienproblematik durch Hunde, insbesondere auf öffentlichen Grünflächen.<sup>2</sup>

### Anwohnersicht zum Bereich Ver- und Entsorgung, Sauberkeit



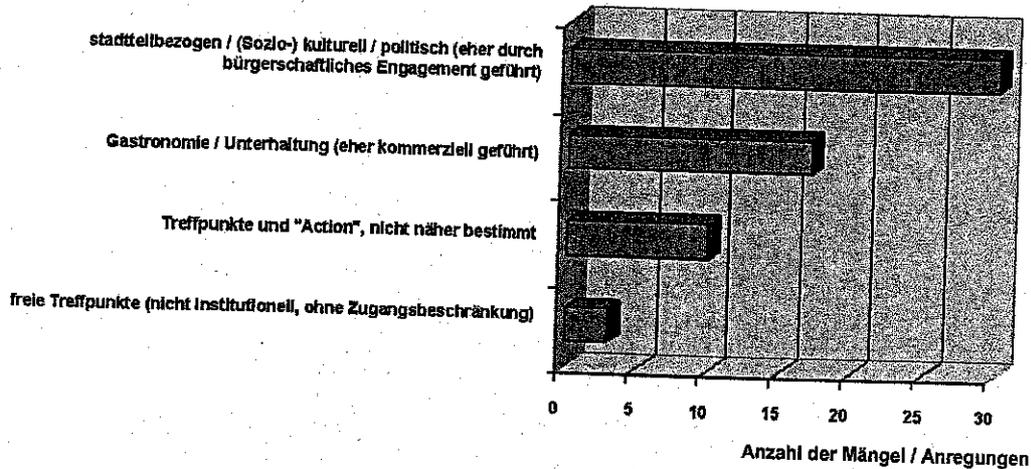
<sup>2</sup> Die von den Bürgern ebenfalls kritisierte fehlende Reinigung von Gehwegen und Pflanzscheiben, die von ihnen als Defizit in der „städtischen Straßenreinigung“ identifiziert wurde, ist laut städtischer Straßenreinigungssatzung Aufgabe der Anlieger.

# 4. STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE

## SOZIALE INFRASTRUKTUR, TREFFPUNKTE

Die Soziale Infrastruktur ist schlecht ausgebaut. Es fehlt insbesondere ein informeller Treffpunkt für Jugendliche sowie Treffpunkte für die sonstige Bevölkerung, wie beispielsweise Nachbarschaftstreffe für alle Generationen.<sup>3</sup>

### Anwohnersicht zum Bereich Treffpunkte



## SCHÄDLICHE UMWELTEINWIRKUNGEN

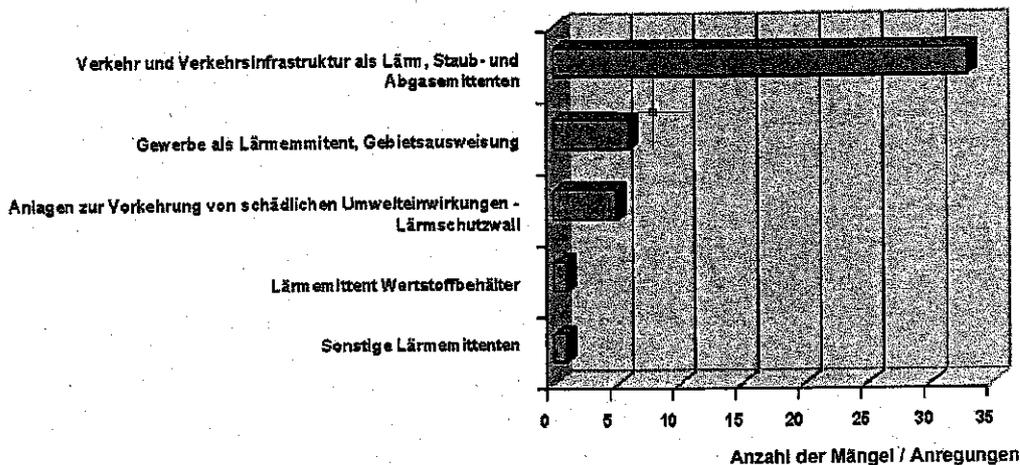
Der vorhandene Verkehr belastet das Plangebiet stark mit Lärm, Staub und Abgasen. Erhebliche Lärmemittenten sind die DB-Gleise, sowie der Lkw-Verkehr zu den Firmen Müller und Haase („Schrottplatz“). Die Stadt Hilden beabsichtigt die Entwicklung eines Gewerbegebiets für kleinere Büro-, Handwerks- und/ oder Gewerbebetriebe. In diesem Zusammenhang wird der Schrottplatz über eine neue, private Straßentrasse an die Ellerstraße angebunden werden (Höhe Ellerstraße 101)

Der Verkehrslärm aber auch gewerblicher Lärm stört die ohnehin schon raren privaten Aufenthaltsflächen für die Bewohner in den Blockinnenbereichen. Sie können von der Struktur her, wenn sie von der Straße durch eine weitgehend geschlossene Blockrandbebauung geschützt werden, zu angenehmen Aufenthaltsräumen gestaltet werden. Die Voraussetzung hierfür ist eine günstigere Ordnung des ruhenden Verkehrs und an einigen Stellen auch der gewerblichen Nutzung. Da das Gebiet dem Wohnen und dem Gewerbe dient, müssen manche Gemengelagenkonflikte wie ein gewisser Lärmpegel hingenommen werden. Dies betrifft u.a. die im Beteiligungsverfahren angesprochene Lärmbelastung, die von Kneipen ausginge. Sie hatte aber auch keinen besonderen Stellenwert unter den von den Anwohnern identifizierten Mängeln eingenommen. Zudem konnte sie nicht durch vermehrte „Anzeigen“ beim Ordnungsamt bestätigt werden.

<sup>3</sup> Der noch in der Städtebaulichen Voruntersuchung enthaltene Bedarf eines Kindergartens konnte durch die Aussagen des nun vorliegenden Kindergarten-Bedarfsplanes nicht bestätigt werden.

# 4. STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE

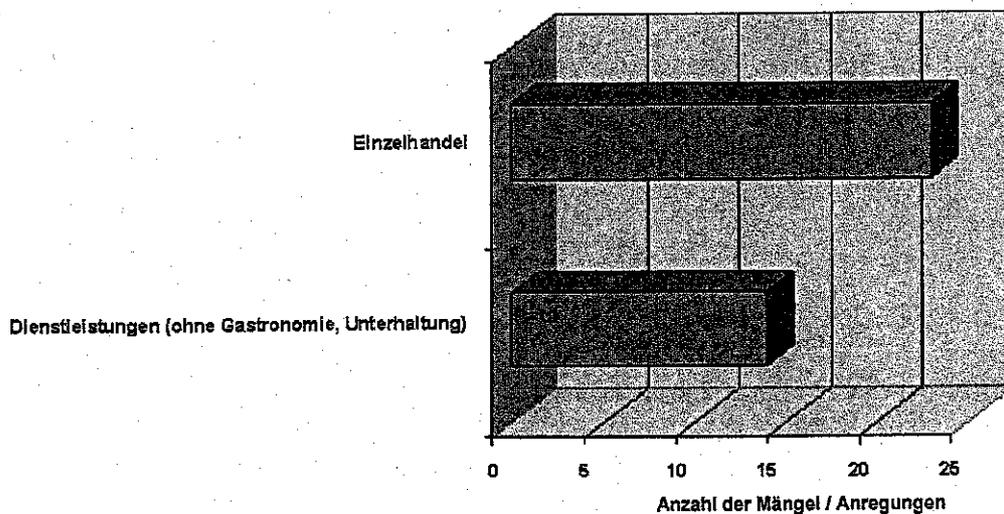
## Anwohnersicht zum Bereich Schädliche Umwelteinwirkungen



## EINZELHANDEL / DIENSTLEISTUNGEN

Das Plangebiet verfügt über einige Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote (z.B. Gaststätten und Restaurants, Geschäfte zur täglichen Versorgung an der Benrather Straße und Ellerstraße für Lebensmittel, Blumen). Für ältere und gehbehinderte Leute jedoch, die das umfangreiche Angebot der City nicht oder nur umständlich nutzen könnten, gäbe es laut den Anwohnern zu wenige Nahversorgungsangebote im Stadtteil, so z.B. keine Apotheke, kein Briefkasten, bis auf eine Ausnahme auch keine Arztpraxen. Dies entspricht im Grundsatz der Empfehlung der IHK, die im Falle eines von ihr positiv zu bewertenden Baus von Seniorenwohnungen im Plangebiet die Etablierung eines speziellen Dienstleistungsangebotes für Bewohner von Seniorenwohnungen nahe legte.

## Anwohnersicht zum Bereich Einzelhandel / Dienstleistungen

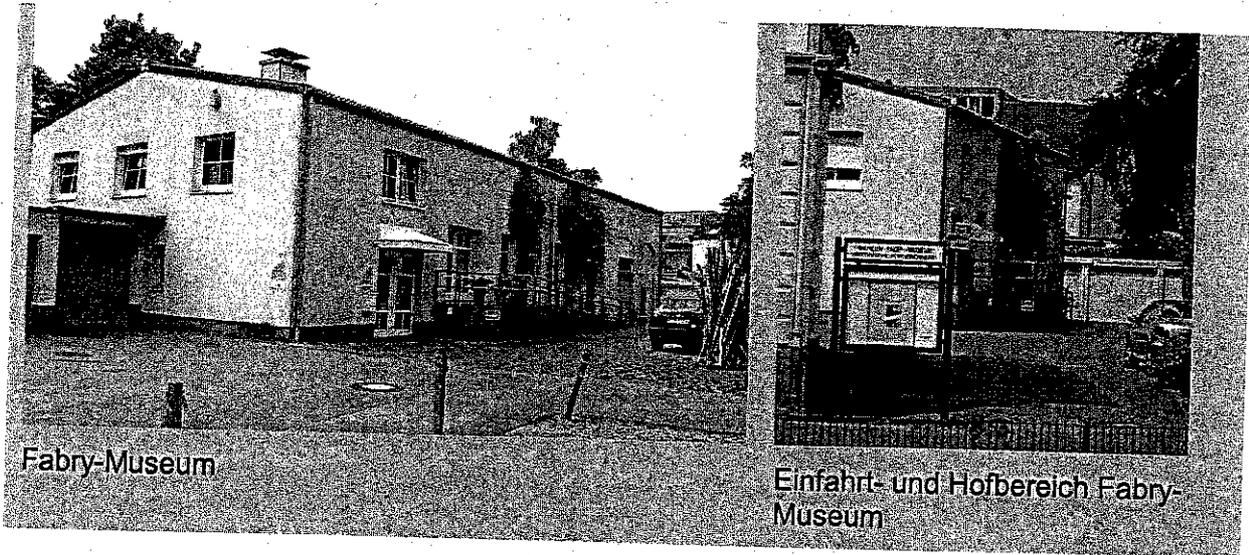


Generell ist die Situation in Bezug auf den Einzelhandel / Dienstleistungen im Plangebiet jedoch als gut zu bewerten. Dies bestätigte auch die Mehrheit im Plangebiet, die lediglich eine kleinere Einzelhandelslücke in der Bahnhofsallee (Stichwort: „Bäcker am Bahnhof“) identifizierten und ansonsten sehr zufrieden waren.

# 4. STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE

## KULTURELLE ANGEBOTE

Das kulturelle Angebot, das vom Plangebiet zu erreichen ist, ist hervorragend, wie auch durch die Anwohner belegt wurde. Im Plangebiet selbst liegt das Wilhelm Fabry-Museum. Eine besondere, durch den Museums- und Heimatverein bestätigte Belastung stellt jedoch die Zufahrt der hinter dem Museum liegenden Garagen über den Museumshof dar. Der damit verbundene Kfz-Verkehr ist ein Sicherheitsrisiko insbesondere bei Ferienaktionen für Kinder. Außerdem kann der Hof nicht für Aktivitäten genutzt werden, da immer eine Fahrspur freigehalten werden muss. Eine räumliche Erweiterung des Museums wäre wünschenswert, wie es im Strategiepapier Kultur formuliert ist. Diese bietet das Potential, das Museum mehr an die Straße und damit in das öffentliche Interesse zu rücken.



Fabry-Museum

Einfahrt- und Hofbereich Fabry-Museum

## GEWERBE

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

Dies gilt auch für die potentielle Nutzung von Teilbereichen der Grün- und Freifläche Terrania an der Körnerstraße für Gewerbe.

## WOHNEN

Im Gebiet gibt es einige Wohnungen mit Niedrigmieten. Aufgrund des hohen Anteils an Sozialhilfeempfängern im Gebiet ist dies auch grundsätzlich begrüßenswert. Jedoch gibt es auch sehr heruntergekommenen Wohnungen, teilweise auch ohne Heizung. Die vom äußeren Erscheinungsbild auffälligsten Wohngebäude an der Ecke Ellerstraße, Körnerstraße werden jedoch derzeit saniert oder sollen durch Neubauten ersetzt werden. Da der Bereich Wohnen zudem von den Bürgern in keinem der Beteiligungsangebote thematisiert wurde, scheint es hier keine bedeutende Problemlage zu geben. Bei einer erheblichen Aufwertung des Gebietes besteht jedoch die Gefahr, dass der Mietpreis für dieses Gebiet steigen könnte, was den Anwohnern schaden könnte.

# 4. STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE

---

## ZUSAMMENFASSUNG

Die Stärken-Schwächen-Analyse belegt, dass das Plangebiet über wichtige Stärken und Potenziale verfügt. Beispiele sind die Nähe zum Stadtzentrum, die vorhandene Infrastruktur, die Nähe zum Stadtpark und der bemerkenswerte alte Baumbestand, nicht nur auf dem Bahnhofsvorplatz. Weiterhin bilden die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Denkmäler und erhaltenswerten Gebäude einen großen Schatz des Gebietes. Dies ist hinsichtlich der weiteren Entwicklung des Gebietes ganz wesentlich, da viele dieser Qualitäten kaum veränderbar sind oder im Perspektivbereich eines Rahmenplans nicht „erschaffen“ werden könnten.

Es gibt aber auch zahlreiche Städtebauliche Missstände, ebenfalls insbesondere in den Bereichen Verkehr, Grün- und Freiflächen und Stadtgestaltung/Denkmalpflege. So gibt es kaum Grünflächen im Untersuchungsgebiet, und Grünflächen in angrenzenden Gebieten sind durch die genannten umgebenden Barrieren schlecht erreichbar. Die Wegeverbindungen für Radfahrer und Fußgänger sind schlecht ausgebaut. Das Stadtquartier ist kein „Stadtteil mit besonderem Erneuerungsbedarf“, wie im Vorfeld des Rahmenplans einmal vermutet wurde. Aber auch als intaktes Quartier entspricht es nicht den Anforderungen, die ihm nach seiner zentralen Lage zwischen Innenstadt und Bahnhof obliegen. Die Mängel sind aber zum größten Teil beeinflussbar, d.h. behebbar.

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

Da wie bei vielem das Budget auch für Stadtentwicklungsmaßnahmen begrenzt ist, gilt es sich auf bestimmte Bereiche und Themen zu konzentrieren.

## 5. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

Die Schnittpunkte der Stärken und Schwächen, bzw. die daraus abgeleiteten Handlungsmöglichkeiten, aus Bürger- und Verwaltungssicht bildeten die Grundlage für die zunächst im Stadtentwicklungsausschuss vorab beratenen Handlungsschwerpunkte. Diese wurden ebenfalls in der Bürgerinformationsveranstaltung gemeinsam diskutiert. Das Beteiligungsangebot nutzen ca. 80 Anwohnerinnen und Anwohner der Nördlichen Unterstadt, die rege an der Informationsveranstaltung teilnahmen. Ebenfalls waren zahlreiche Mitglieder von Rat und Ausschüssen sowie Träger öffentlicher Belange erschienen.

Folgende Handlungsschwerpunkte wurden gemeinsam von Verwaltung und Bürgern festgelegt:

- Aufwertung, Vergrößerung und / oder Verbindung der Grünflächen Ecke Poststraße, Feldstraße ggf. unter Einbeziehung des privaten Spielplatzes Poststraße 24.
- Neugestaltung und übersichtliche Erschließung des Spielplatzes Körnerstraße
- Erhöhung des Sicherheitsempfindens durch Verbesserungen in Kulisse, Beleuchtung, Einsicht in der Poststraße.

Es handelt sich hierbei um Punkte, die sowohl im Kontext des gesamten Plangebietes als auch in einzelnen Straßen eine auch durch die Bürgerschaft bestätigte große Bedeutung für eine Aufwertung des Plangebietes haben. Sie sind gleichzeitig greifbar und wurden als kurz- bis mittelfristig machbar angesehen.

Außerdem wurden in der Veranstaltung folgende inhaltlichen bei der Rahmenplanung vorrangig zu beachtende Aspekte bestätigt.

- Berücksichtigung von Maßnahmen zur Verringerung von Fahrtgeschwindigkeitsüberschreitungen bei der Sanierung von Straßen (insb. Poststraße, Körnerstraße)
- Überprüfung der Verkehrsführung des MIV zur Verringerung von Durchgangsverkehr und LKW-Zielverkehr zum ehemaligen Güterbahnhof.
- Umnutzung der Garagenhoffläche hinter dem Wilhelm-Fabry-Museum in einen Skulpturenpark
- Festlegung des Terrania-Geländes als Bereich für eine öffentlich zugängliche Erholungsnutzung
- Planung eines informellen Jugendtreffpunktes

Um die Arbeiten am Rahmenplan selbst nicht zu belasten, wurde der Themenkomplex Bahnhof „ausgeblendet“:

- Sanierung und Umnutzung des Bahnhofsgebäudes einschließlich einer öffentlich nutzbaren Toilette
- Umgestaltung des Durchganges zur Otto-Hahn-Straße insbesondere unter Gesichtspunkten des Sicherheitsempfindens
- Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes bei Erhalt des wertvollen Baumbestandes
- Attraktivierung des Bahnhofsumfeldes

Der Hintergrund für die Entscheidung war, dass man den Themenkomplex Bahnhof als ein sinnvollerweise im Zusammenhang durchzuführendes Maßnahmenpaket ansah, das sehr stark von einem allseits tragfähigen Konzept für den Bahnhof abhing. Dieses schien zu diesem Zeitpunkt schwer zu finden zu sein.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> zur neuen Bedeutung des Bahnhofs Hilden für den Rahmenplan vgl. Kapitel 10 „Exkurs: Bahnhofsempfangsgebäude“

# 5. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

Die grau hinterlegten Punkte bildeten die Schnittmengen der „Problemfelder“ aus Bürger- und Verwaltungssicht <sup>5</sup>

## Verwaltungssicht<sup>6</sup>

## Bürgersicht<sup>7</sup>

### Verkehr, Erschließung

Sanierung der Körnerstraße unter Berücksichtigung der besonderen Verkehrsproblematik durch die Buslinie,

Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung von Geschwindigkeitsüberschreitungen bei der Sanierung oder Umgestaltung von Straßen,

Sanierung der Bahnhofsallee,

Ergänzung der Baumreihen,

Anlage besserer Wegeverbindungen zu den Nachbarstadtteilen (z.B. bessere Querungsmöglichkeiten der Benrather Straße in Richtung Stadtpark und Innenstadt),

Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung von Durchgangsverkehr,

Auslagerung des Lkw-Verkehrs aus dem Gebiet,

z.B. Abbindung der Körnerstraße von der Ellerstraße durch Bau einer neuen Straße nördlich davon

MIV und ÖPNV – Geschwindigkeit und Maßnahmen zur Reduzierung  
(Plangebiet allgemein, Poststraße, Körnerstraße)

MIV, insbes. Schwerlastverkehr –  
Verkehrsführung  
(Plangebiet allgemein, Ellerstraße<sup>8</sup>, Poststraße)

Sonstige Verkehrsdelikte und Ordnungswidrigkeiten, z.B. Dauerparken  
(Poststraße)

ÖPNV - Linienführung und Lage der Haltestellen  
(Poststraße)

### Sicherheit

Laternen niedriger hängen als die Baumkronen, die mit ihrer Größe viel Licht schlucken,

Umgestaltung des Durchganges zur Otto-Hahn-Straße, insbesondere unter Gesichtspunkten des Sicherheitsempfindens.

Unsicherheitsfaktoren Kulisse, Beleuchtung, Einsicht  
(Plangebiet allgemein; Bahnhofsallee, Poststraße)

Angstraum Bahnhof  
(Plangebiet allgemein, Bahnhofsallee)

<sup>5</sup> nach der 1. Phase der Anwohnerbeteiligung

<sup>6</sup> Die Verwaltungssicht über die Möglichkeiten einer Städtebaulichen Rahmenplanung basierte auf der Städtebaulichen Voruntersuchung „Nördliche Unterstadt“ aus 2005. Der Stand der verwaltungsinternen Bestandsanalyse im Plangebiet berücksichtigte darüber hinaus die Ergebnisse der TÖB-Beteiligung, die im Anschluss an die Städtebauliche Voruntersuchung durchgeführt wurde und schloss weitere Erkenntnisse ein, die seitens der Verwaltung zusammengetragen wurden. Auch besonders überzeugende Erkenntnisse der Anwohnerbeteiligung gehen hier bereits ein.

<sup>7</sup> Die Bürgersicht beruhte zu diesem Zeitpunkt auf den wichtigsten 10 Themen durch die Fragebogenaktion für den Kontext des gesamten Plangebietes identifiziert worden waren. Zusätzlich wurden diejenigen Themen aufgegriffen, die von mindestens 5 % der Anwohnerinnen und Anwohner einer bestimmten Straße zugeordnet wurden.

<sup>8</sup> Die Ellerstraße ist nicht Gegenstand der Schnittmenge.

# 5. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

## Grün- und Freiflächen

Sanierungsmaßnahmen des Bahnhofsvorplatzes (Neuordnung der Funktionen, eventuell Integration weiterer Funktionen),

Grünflächen – Neugestaltung (Bahnhofsallee, Poststraße)

Integration von Kunstobjekten in die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes,

Aufenthaltsbereiche/ Grünflächen auf dem Bahnhofsvorplatz in Verbindung mit der neuen Bahnhofsnutzung, also Gastronomie etc. umgestalten,

Schutz wertvoller Grünbereiche, z.B. der alten Baumgruppe auf dem Bahnhofsvorplatz,

Potenzial / Erhalt Baumgruppe (Bahnhofsallee)

Entsiegelungsmaßnahmen in Blockinnenbereichen,

Integration weiterer für die Bewohner nutzbarer Aufenthaltsbereiche in zeitgemäße Bauleitpläne für die Unterstadt, evtl. mit Umlegungsmaßnahmen,

Garagenhof des Wilhelm-Fabrymuseums in Tiefgarage umwandeln und ebenerdige Fläche in einen Skulpturenpark umnutzen,

Grünflächen – Neuausweisung (Plangebiet allgemein)

Grünfläche Terrania als Bereich für die Erholungsnutzung festlegen und nutzen: Park, Wiese, Beleuchtungskonzept,

Aufwertung, Vergrößerung und / oder Verbindung der Grünflächen Ecke Poststraße, Feldstraße ggf. unter Einbeziehung des privaten Spielplatzes Poststraße 24,

Sanierung des Spielplatzes Körnerstraße,

Spiel- und Bolzplätze, sonstige Plätze / Möblierung (Plangebiet allgemein)

neue Weggestaltung des Spielplatzes Körnerstraße,

bessere Ausschilderung des Spielplatzes Körnerstraße,

Umgestaltung des Platzes für Kinder bis 14 Jahre entsprechend dem Spielplatzbedarfsplan, z.B. Tischtennisplatte,

Sitzecken für Jugendliche entfernen,

Schaffung eines informellen Treffpunktes für Jugendliche an anderem Ort.

Grünpflege (Bahnhofsallee)

## 5. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### Stadtgestaltung / Denkmalpflege

Sanierung und Umnutzung des Bahnhofsgebäudes,  
Bahnhof als Bereich mit Sanierungsbedarf und / oder Imagebremse  
(Plangebiet allgemein, Bahnhofsallee)

Umgestaltung des Durchganges zur Otto-Hahn-Straße,

künstlerische Gestaltung des Bahnhofsausgangs Otto-Hahn-Straße,

Attraktivierung des Bahnhofsumfeldes,

Bahnsteig attraktiver gestalten, da der Bahnhof für Hilden repräsentativ ist,

Aufwertung des Bahnhofs durch Blumenbeete.

Nutzung der Gebäude so festlegen, dass sie denkmalverträglich ist (insbesondere Gebäude in direkter Nachbarschaft zu Denkmälern),

alte Häuserzeilen erhalten, z.B. in der Fabriciusstrasse,

Schutz einzelner Bereiche durch Gestaltungssatzung, z.B. Fabriciusstraße,

in Ellerstraße und Benrather Straße weitere Denkmäler festsetzen,

Umgestaltung der Kreuzungsbereiche Feldstraße/ Poststraße und Heerstraße/ Ellerstraße,

Hildener Unterstadt durch Kunst aufwerten,

konsequente Schließung der Baulücken in der Feldstraße und an der Ecke Bahnhofsallee/ Benrather Straße,

gestalterisch und funktional sinnvolle Lösung für die Grundstücke von Apotheke und griechischem Club an der Kreuzung Fritz Gressard-Platz finden.

### Sachgruppe Technische Ver- und Entsorgung, Sauberkeit

Sauberkeit im Stadtteil - private Pflichten  
(Poststraße)

Fassadengestaltung, Modernisierungsrückstand,  
Leerstände  
(Fabriciusstraße)

Schaffung einer Toilette am Bahnhof und Reduzierung der Fäkalienproblematik auf den größeren Grünflächen.

Verschmutzung durch Fäkalien / Erfordernis öffentlicher Toiletten  
(Plangebiet allgemein, Bahnhofsallee, Poststraße)

# 5. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

## Soziale Infrastruktur / Treffpunkte

Soziale Infrastruktur ergänzen

Treffpunkt für Jugendliche einrichten,

Schaffung eines stadtteilbezogenen / (Sozio-) kulturellen / politischen Treffpunktes (eher durch bürgerschaftliches Engagement geführt) (Plangebiet allgemein)

Treffpunkt für sonstige Bevölkerung schaffen (beispielsweise Nachbarschaftstreffe),<sup>9</sup>

Gastronomie / Unterhaltung (eher kommerziell geführt) (Bahnhofsallee)

## Einzelhandel / Dienstleistungen

Einzelhandel (Bahnhofsallee)

## Öffentliche Einrichtungen

Garagen hinter Wilhelm-Fabry-Museum über andere Zufahrt erschließen,

Parkplätze am Wilhelm-Fabry-Museum schaffen,

Erweiterung des Museums um das Gebäude Benrather Straße 32,

andere Erschließung des nördlich angrenzenden Garagenhofes.

## Schädliche Umwelteinwirkungen inkl. Anlagen zur Vorkehrung

Verkehr und Verkehrsinfrastruktur als Lärm, Staub- und Abgasemittenten (Plangebiet allgemein)

## Gewerbe

Standorte der vorhandenen Betriebe sichern,

Grünfläche der Terrania für Gewerbe nutzen,

Schaffung gewerblicher Flächen im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs

## Wohnen

Stärkung der Wohnqualität durch die Stärkung der Infrastruktur, der Läden etc.,

Ansiedlung von Seniorenwohnungen im Gebiet, da gerade aufgrund der vorhandenen Infrastruktur und Nähe zum Stadtzentrum und Stadtpark wichtige Qualitäten für ältere Anwohner vorhanden sind,

Bahnhof - Prüfung der Schaffung von Wohnbauflächen.

<sup>9</sup> Jugendliche hatten in Bezug auf die Schaffung eines Treffpunktes die mit Abstand größte Lobby, deswegen werden nur sie als Schnittpunkt aufgeführt.

## 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

---

Auf der Grundlage „Handlungsschwerpunkte“ wurde der Beteiligungsprozess im Rahmen von drei Workshops zu den Themen Verkehrsberuhigung, Grün- und Freiflächengestaltung und Erhöhung der Sicherheit fortgesetzt. Die Veranstaltungen fanden am 03.07.2006, 11.07.2006 und 19.07.2006 im Bürgerhaus statt. Ca. 15 Personen pro Themenfeld nutzten die Gelegenheit, in durchschnittlich 2,5-stündigen Workshops im Dialog mit der Verwaltung aufzuzeigen, welche Ziele und Maßnahmen für sie in einem Zeithorizont von ca. 10 Jahren wichtig und dringlich sind. Die Beteiligungsquote lag damit über der 1% Marke, die für eine Beteiligung an Workshops zu raumbezogenen Planungen angesetzt werden kann.<sup>1</sup>

Die von den Anwohnern erarbeiteten Ergebnisse wurden in einem fachämterübergreifenden verwaltungsinternen Arbeitskreis vorgestellt und auf ihre Umsetzungsmöglichkeit geprüft. Sie wurden auch auf weitere Kriterien, wie die zu erwarteten Effekte, Kosten sowie die erforderliche Zeit bis einer Realisierung untersucht. In diesem Zusammenhang sind auch konzeptionelle Prinzipskizzen entstanden, wie die vorgeschlagenen Ziele und Maßnahmen realisiert werden könnten.

Zunächst werden die Ziele und Maßnahmen, aber auch Überlegungen und strittige Punkte aus den Workshops dargestellt.

---

<sup>1</sup> vgl. Bischoff, Selle, Sinning (1996): Informieren, Beteiligen, Kooperieren: Kommunikation in Planungsprozessen

# 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

## ...AUS DEN WORKSHOPS

Die Workshops waren so angelegt, dass sich die Bürgerinnen und Bürger intensiv beteiligen konnten. Ihre Grundstruktur stellte sich so dar:



Input durch Kurzreferate



Wertung mit Klebepunkten



Arbeit in Kleingruppen

Die Veranstaltungen begannen im Plenum. Ein oder mehrere themenspezifische Kurzreferate brachten die Teilnehmer und Teilnehmerinnen zunächst auf einen einheitlichen Informationsstand. Hierbei wurden z.B. Brennpunkte in Erinnerung gerufen, Ergebnisse einer Expertenbefragung geschildert, kontroverse Sichtweisen vorgestellt, über generelle Handlungsoptionen informiert. Diese Vorträge gaben Anlass zu einem ersten Austausch oder einer kleineren Diskussion.

Es schloss sich eine Wertungsphase an: Zu den Handlungsschwerpunkten und den vorrangig zu beachtenden Themen, die aus der Bürgerinformationsveranstaltung hervorgegangen waren, wurden besondere räumliche oder inhaltliche Schwerpunkte ermittelt.<sup>2</sup> Sofern bereits ausreichend konkrete Flächen / Inhalte zur Vertiefung feststanden, wurde eine Prioritätenreihenfolge abgefragt. Die Wertung erfolgte mit Klebepunkten. Beim letzten Workshop aus der Veranstaltungsreihe hatten die Teilnehmer diese Methode bereits verinnerlicht, so dass der Wunsch zu punkten von den Bürgern ausging.

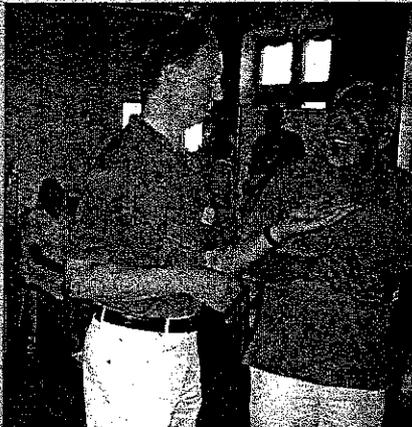
Zu den ermittelten Schwerpunkten wurden Kleingruppen gebildet. Diese stellten nicht nur eine Abwechslung zur Arbeit im Plenum dar: Es konnten so mehrere Themen vertieft werden. Die Bürger konnten an jenen Themen weiterarbeiten, die sie am meisten interessierten. Tatsächlich brachten sich alle Teilnehmer und Teilnehmerinnen bei der Entwicklung der Ziele und Maßnahmen ein.

<sup>2</sup> Ein vorrangig zu beachtender Punkt war z.B. die Verringerung von Fahrgeschwindigkeitsüberschreitungen insb. auf der Poststraße und Körnerstraße. Durch die Bewertung wurde z.B. ermittelt, für welche Teilabschnitte oder andere Straßen Maßnahmen besonders wichtig sind, um an diesen anzusetzen.

## 6. ZIELE UND MAßNAHMEN



Moderation



Bürger diskutieren



Präsentation der Gruppenarbeit

Die Kleingruppen wurden von Moderatoren aus dem Planungs- und Vermessungsamt angeleitet. Eingeladene Fachexperten aus der Verwaltung unterstützten die Kleingruppen. Insbesondere wurde darauf geachtet, dass die wertvollsten Anregungen mit einem Ziel- oder Maßnahmencharakter, die aus der bisherigen Beteiligung der Anwohnerschaft hervorgegangen waren, angesprochen wurden. Hierdurch gelang es, die Argumentationsbasis der Gruppe zu erweitern. Beispielsweise bezogen die erwachsenen Teilnehmer auch Anregungen von Kindern in ihre Diskussion mit ein.<sup>3</sup> Es wurde bewusst darauf verzichtet, von Fachleuten erarbeitete, fast fertige Pläne als Grundlage der Kleingruppenarbeit zu nehmen, auch wenn auf diese Weise „eine Diskussion von teilweise unkundigen Bürgern vielleicht leichter zu führen wäre“, wie ein Bürger in dem ausgeteilten Bewertungsbogen zu den Workshops anmerkte. Die Planung erfolgte bewusst von „Null an“, schließlich sollten die Anwohner ihre eigenen Ideen entwickeln. Hierbei gaben die Planer lediglich eine Hilfestellung, die darin bestand, das ein oder andere Anliegen der Bürger zu übersetzen. Letztendlich kamen in einer konstruktiven Atmosphäre und einer sehr sachlichen Diskussion viele grundsätzlich realisierbare Vorschläge zustande.

Nach der Diskussion wurden die Teilnehmer aufgefordert, die erarbeiteten Inhalte auf Plakaten zu visualisieren. Sie nutzten die Chance, die Ergebnisse aus den Kleingruppen selbst im Plenum zu präsentieren. Wie bei der Diskussion in den Kleingruppen wurde hierbei ihre hohe Identifikation mit den erarbeiteten Ideen deutlich. So sprachen sie nicht im Konjunktiv, sondern im Präsens („Hier gehen wir über die Straße“) Auch bezogen sie in der Beschreibung immer wieder Ergebnisse ein, die in den vorausgegangenen Workshops erarbeitet wurden. („Dort befindet sich doch schon die Aufpflasterung, die wir letzte Woche geplant haben.“) An die Präsentation schloss sich eine weitere Diskussion mit Ergänzungsvorschlägen im Plenum an.

<sup>3</sup> Die für das Plangebiet nicht repräsentative Teilnehmerzusammensetzung wird insbesondere auch vor diesem Hintergrund nicht als Problem angesehen, zumal alle Anwohner die Möglichkeit hatten, teilzunehmen.

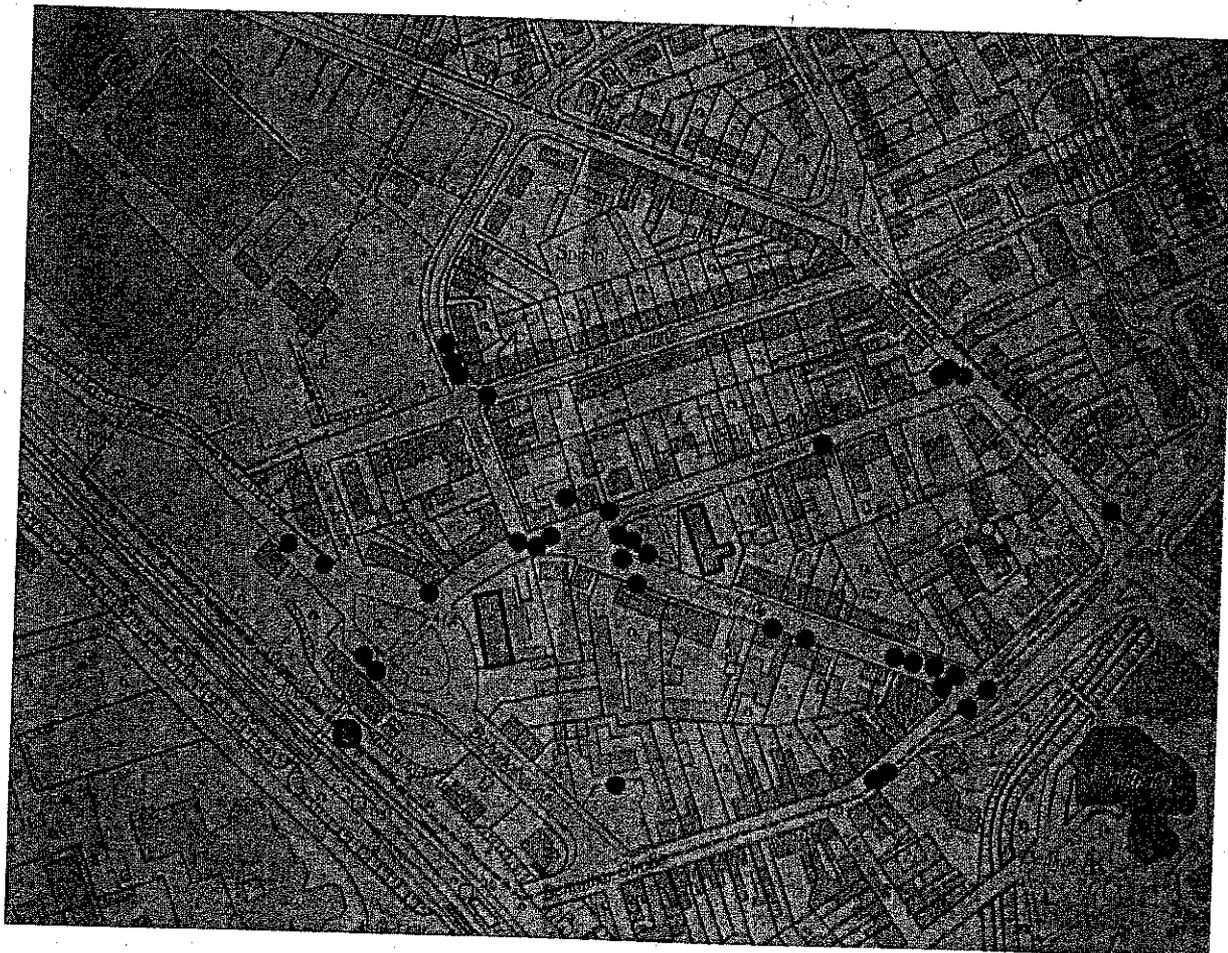
# 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

## Workshop Verkehrsberuhigung

Zur Einführung wurde ein Überblick über die Verkehrssituation in der Nördlichen Unterstadt, bereits erfolgte Maßnahmen und generelle Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung gegeben. Anschließend wurden die Anwohnerinnen und Anwohner aufgefordert, auf einer Karte des Plangebietes diejenigen Stellen zu kennzeichnen, an denen sie den größten Handlungsbedarf sehen. Hierzu erhielten sie jeweils drei Klebepunkte.

Es kristallisierten sich zwei eindeutige Schwerpunkte heraus:

1. Bereich um Kreuzung Poststraße, Feldstraße, Körnerstraße (10 Punkte)
2. Einmündungsbereich der Poststraße in die Benrather Straße (7 Punkte)<sup>4</sup>



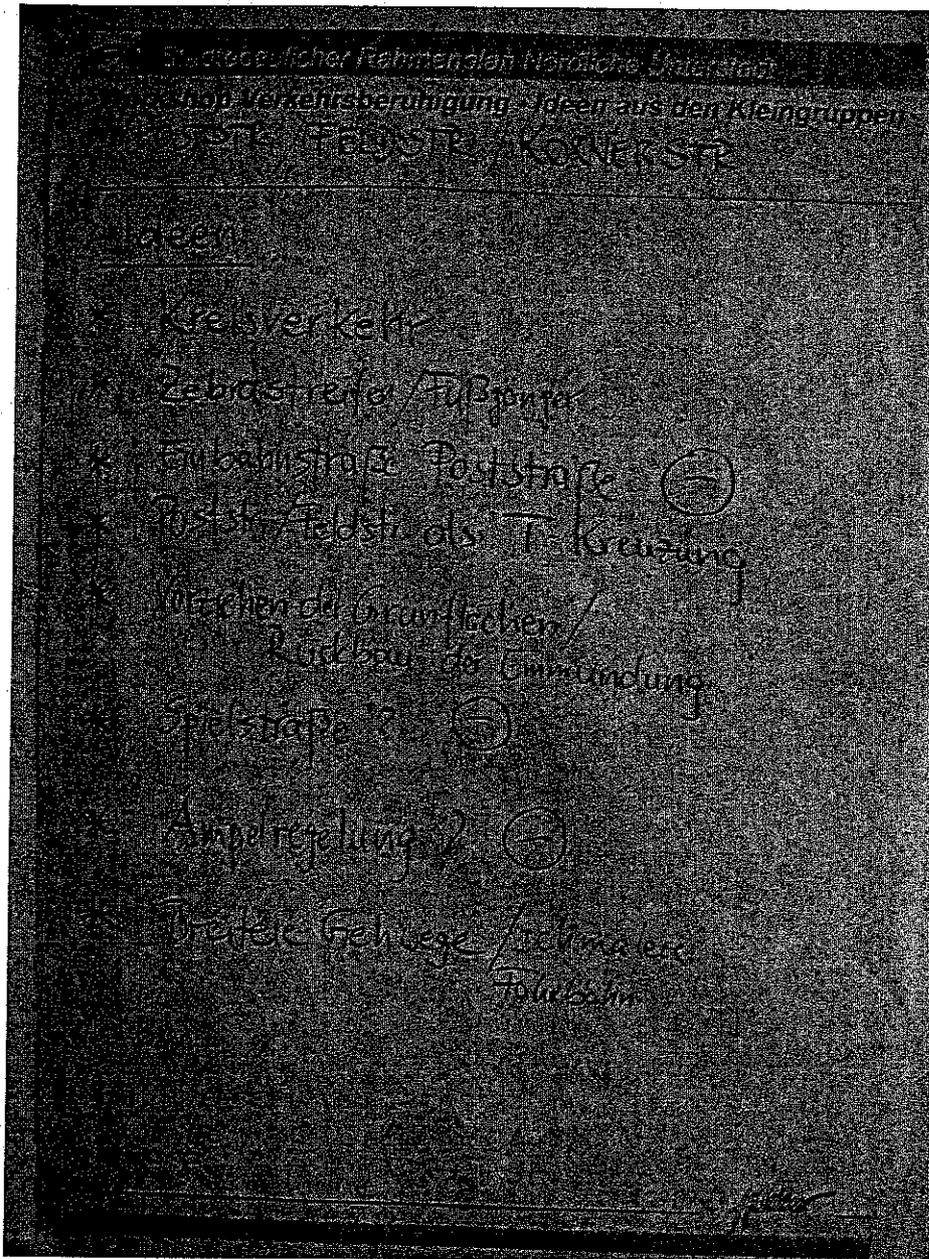
Zu diesen Schwerpunkten wurden Kleingruppen gebildet, in denen mögliche Maßnahmen erarbeitet wurden

<sup>4</sup> Dieser lag damit in der Bewertung deutlich vor der Kreuzung Körnerstraße / Fabriciusstraße. Die Verkehrsberuhigung auf der Körnerstraße war aufgrund der Ergebnisse der Fragebogenaktion in der Bürgerinformationsveranstaltung als bei der Rahmenplanung vorrangig zu beachtender Aspekt vorgeschlagen und festgelegt worden. Ein wesentlicher Aspekt hierfür war die Rückstauproblematik dort.

## 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

### Bereich um Kreuzung Poststraße, Feldstraße, Körnerstraße

Die Kleingruppenarbeit begann mit einer Sammelphase, in der zunächst die Ideen der Teilnehmer zur Verkehrsberuhigung des Bereichs notiert wurden. Bei der späteren Diskussion verworfene Ideen sind mit einem „-“ gekennzeichnet.<sup>5</sup>



<sup>5</sup> Ausschlaggebend für die Entscheidung, von der Einbahnstraße, der Spielstraße und der Ampelregelung abzusehen, waren folgende Aspekte:

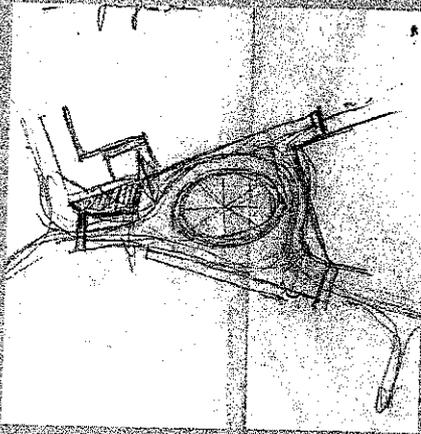
- Bei einer Einbahnstraßenregelung Poststraße müssten bestimmte Anlieger Umwege fahren.
- Bei einer Einbahnstraßenregelung Poststraße würde die bestehende „Gleichverteilung“ des Verkehrsaufkommens aufgehoben. Negative Folgen gäbe es insbesondere für die Feldstraße, auf die sich der Verkehr aufgrund der bereits dort bestehenden Einbahnstraßenregelung verlagern würde.
- Eine Ampelregelung motiviere die Fahrer, sogar noch schneller zu fahren.

Eine Verkehrsberuhigung im ganzen Plangebiet würde deshalb durch diese Ideen nicht erreicht.

# 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

Für den Kreuzungsbereich wurden drei alternative Lösungsvorschläge entwickelt.

Kreisverkehr



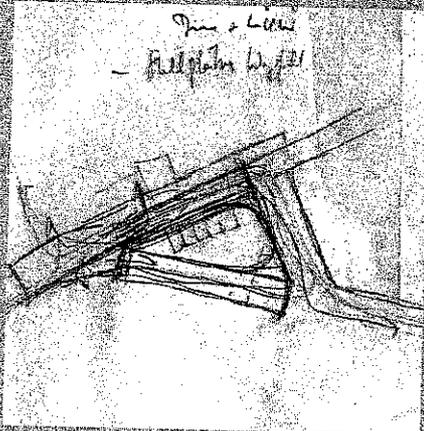
Vorteile:

- (+) Geschwindigkeit niedriger
- (+) Fahrtrichtungen bleiben erhalten
- (+) bessere Querungsmöglichkeit

Nachteile:

- (-) Kosten
- (-) Parkplätze
- (-) Grünflächen

T-Kreuzung:



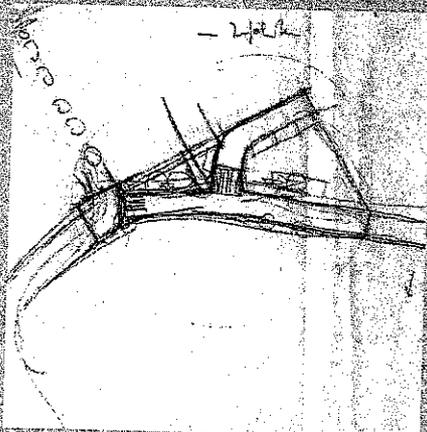
Vorteile:

- (+) Geschwindigkeit niedriger
- (+) zusammenhängende Grünfläche
- (+) Zebrastreifen
- (+) Stellplätze neu
- (+) Altmaterial Container unterirdisch

Nachteile

- (-) neuralgischer Punkt
- (-) Stellplätze fallen weg
- (-) Eckrundung weg,  
(Problem für Bus und LKW)

Rückbau



Vorteile:

- (+) preisgünstiger
- (+) Verkehrsbeziehungen
- (+) mehr Grün
- (+) Einbeziehung Körnerstraße (Pflasterung)
- (+) Containerstandort unterirdisch

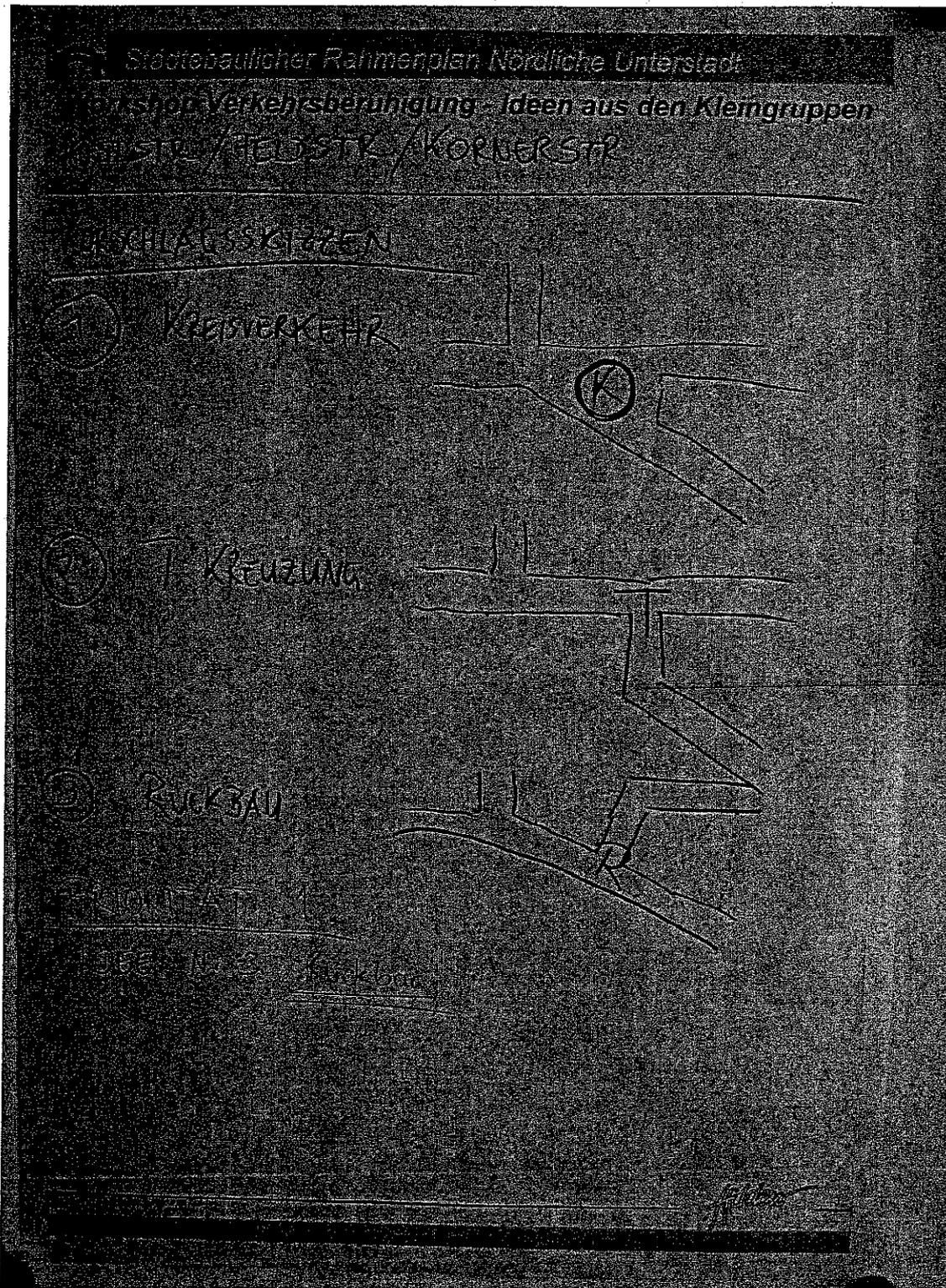
Nachteile:

- (-) Geschwindigkeit
- (-) Zufahrten

Die Vor- und Nachteile der Varianten wurden ermittelt und gegenübergestellt.

## 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

Auf dieser Grundlage wurde der Variante Rückbau der Vorzug gegeben.

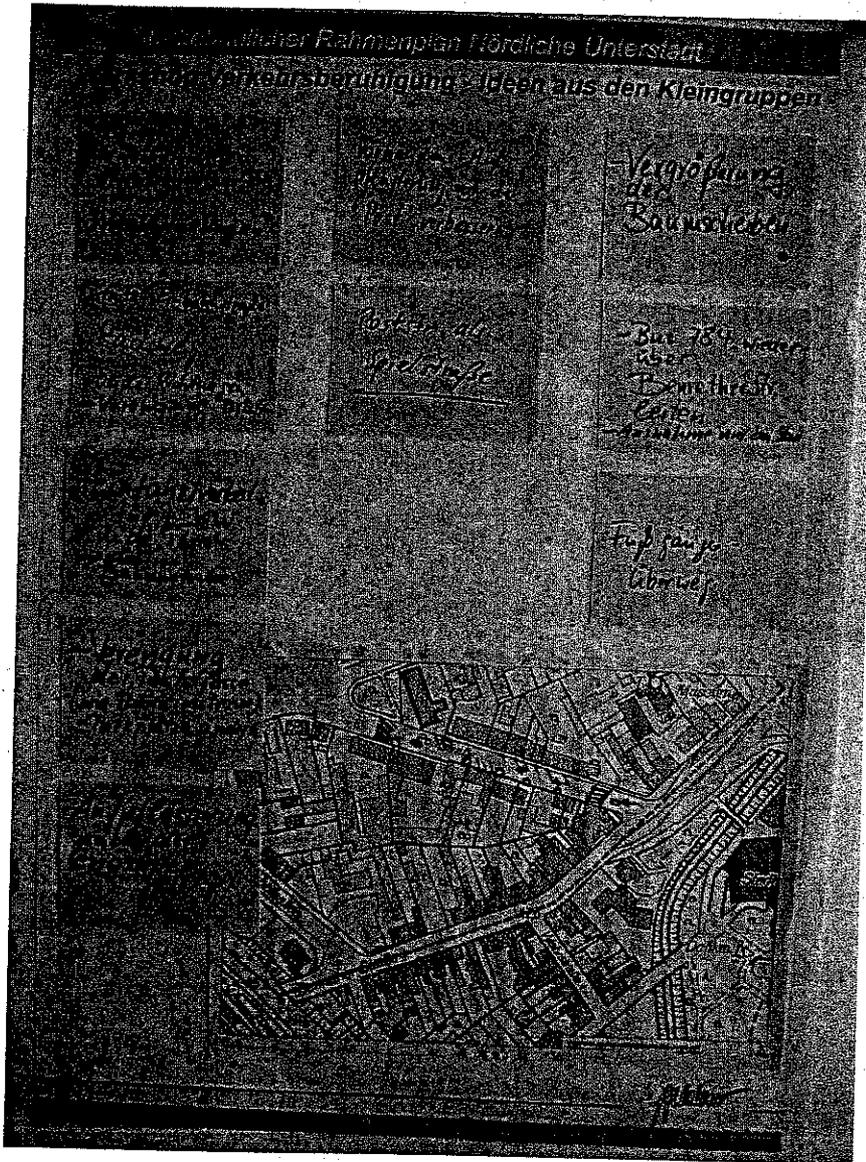


Die Arbeitsgruppe entwickelte eine weitere Maßnahme zur Verkehrsberuhigung, die im ganzen Plangebiet angewendet werden müsste, um eine deutliche Wirkung zu entfalten: So sollte die 30er-Zone insbesondere an den Einmündungen der Hauptverkehrsstraßen mit visuellen Mitteln unterstrichen werden. Das Ziel sei es, hiermit den Autofahrern zu verdeutlichen, dass sie bei einer Abkürzung durch das Gebiet keine zeitlichen Vorteile erreichen würden. So böten sich eine andersfarbige Oberfläche der Fahrbahn oder Piktogramme an.

## 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

### Einmündungsbereich der Poststraße in die Benrather Straße

Die zweite Arbeitsgruppe erarbeitete unmittelbar für den Einmündungsbereich Benrather Straße / Poststraße eine weitere Verengung in Kombination mit einer Aufpflasterung nach dieser Engstelle. Die Verengung war auch im sonstigen Straßenzug gewünscht. Sie könnte durch ein Baumtor bzw. eine Vergrößerung der Baumscheiben, durch die Verbreiterung des Fußweges insbesondere vor der alten Post, die Einrichtung eines Radweges in beide Richtungen sowie Parkplätze erzielt werden. Die Fabriciusstraße galt als Vorbild für eine Fahr-  
bahnverengung.



Die in der Gruppe sehr populäre Spielstraßenlösung<sup>6</sup> und auch die Einbahnstraßenlösung wurde in der anschließenden Diskussion im Plenum kritisch hinterfragt und von der Mehrheit der Gruppe verworfen. Konsens gab es u.a. darüber, dass man den Bürgersteig verbreitern müsste.

<sup>6</sup> Die große Popularität einer Spielstraße stand in engem Zusammenhang mit der Forderung, die Buslinie 784 wieder über die Benrather Straße zu führen, denn ein Bus kann nicht durch eine Spielstraße geführt werden. Nach Angaben der Anwohner führen die Busse nicht nur bei Stau durch die Poststraße, wie es das Nahverkehrskonzept vorsieht, sondern während des ganzen Tages. Ein Busfahrer sei insbesondere abends nicht so flexibel, wie die Planung im Nahverkehrskonzept.

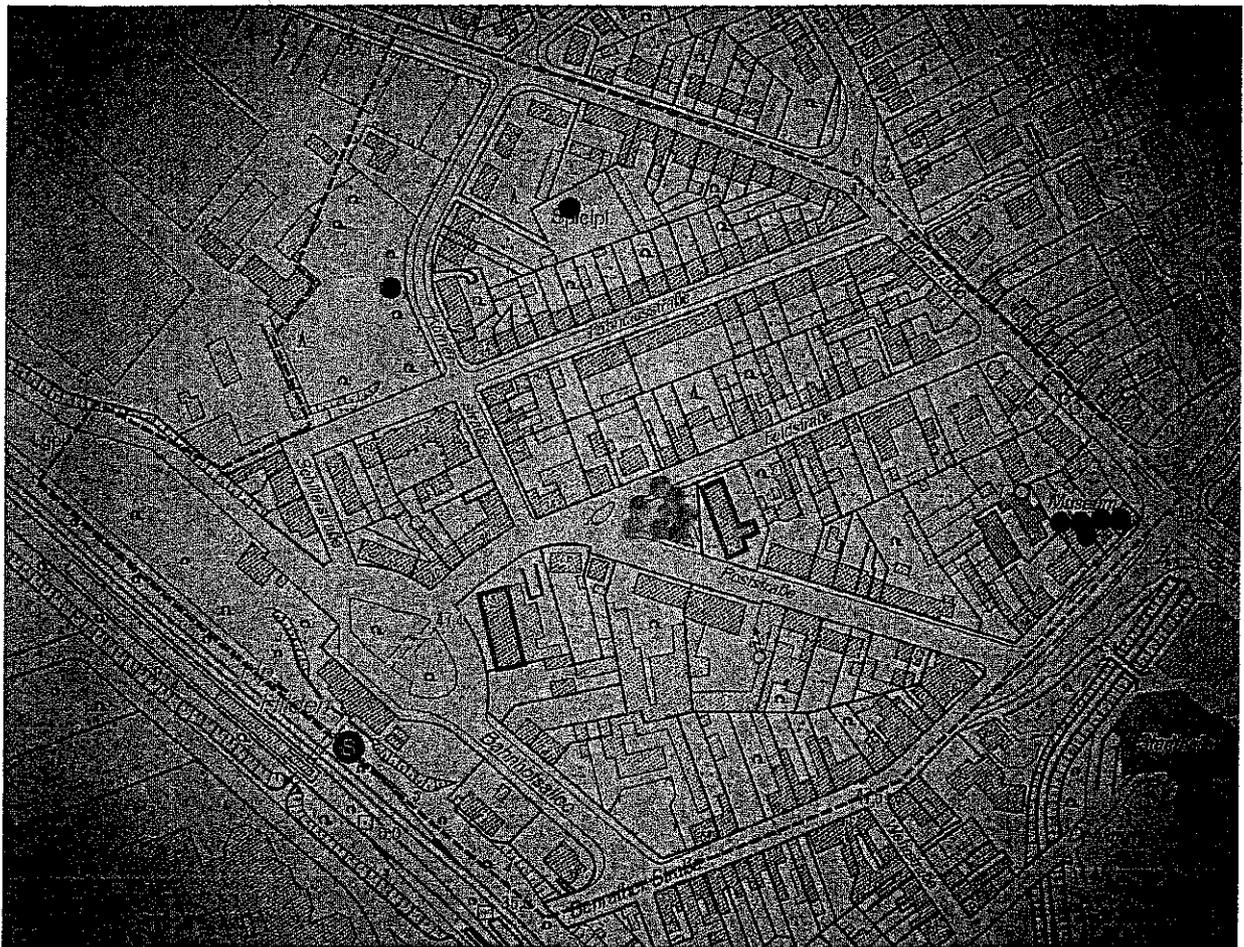
## 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

### Workshop Grün- und Freiflächengestaltung

In dem einführenden Vortrag wurde die Freifächensituation im Plangebiet erläutert. Anschließend wurden entsprechend der Handlungsschwerpunkte vier Grün- und Freiflächen zur Vertiefung vorgestellt.<sup>7</sup> Dabei wurden die Grünflächen an der Ecke Poststraße / Feldstraße, sowie der Spielplatz Körnerstraße als eher konkrete Projektflächen vorgestellt, da sie sich im Besitz der Stadt Hilden befinden. Demgegenüber seien für die Grünfläche Terrania und die Grün- und Freiflächen um das Wilhelm-Fabry-Museum eher Visionen in einem Zeithorizont von ca. 10 Jahren zu entwickeln. Die Anwohnerinnen und Anwohner wurden dann aufgefordert, auf einer Karte des Plangebietes mit einem Klebepunkt diejenige Grün- oder Freifläche zu markieren, an denen sie den größten Änderungsbedarf sehen.

Es ergab sich folgende Prioritätenreihenfolge, zu denen Kleingruppen gebildet wurden.

1. Grünflächen Poststraße, Feldstraße (8 Punkte)
2. Freiflächen um das Wilhelm-Fabry-Museum (5 Punkte)
3. Spielplatz Körnerstraße, Grünfläche Terrania (jeweils 1 Punkt)

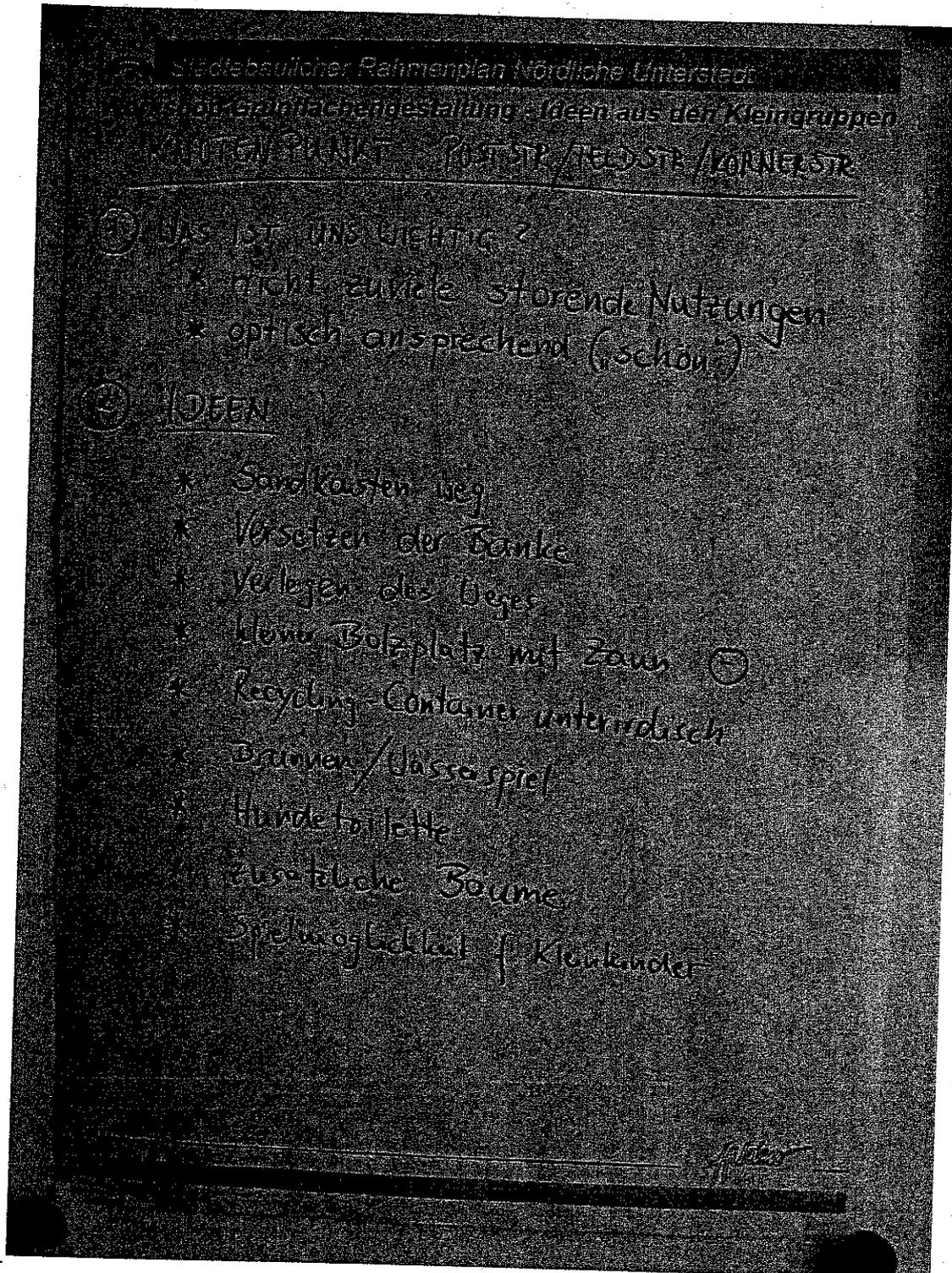


<sup>7</sup> Der Bahnhofsvorplatz war deshalb von der Auswahl ausgeschlossen, da das Thema Bahnhof nicht Gegenstand der Rahmenplanung ist.

# 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

## Grünflächen Poststraße, Feldstraße

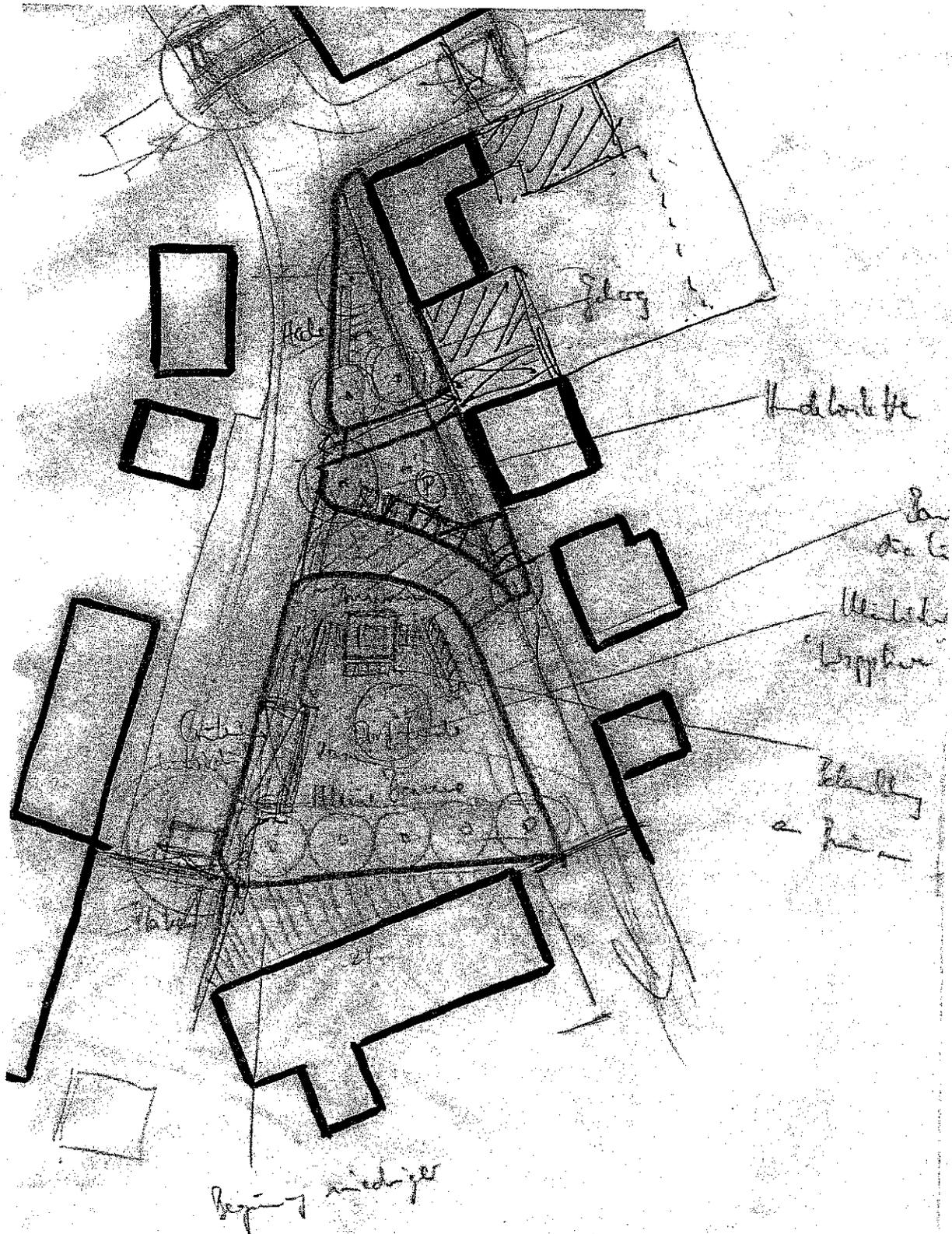
In Anschluss an eine Reflexion in Bezug auf die Frage „Was ist uns wichtig?“ sammelten die Teilnehmer ihre Ideen zur Grünflächengestaltung des Bereichs Poststraße, Feldstraße, die aus der folgenden Abbildung hervorgehen.



Bei der späteren Diskussion wurde „der kleine Bolzplatz mit Zaun“ wieder verworfen. Für diesen schlug man einen Standort auf der Grünfläche Terrania vor.

## 6. ZIELE UND MASSNAHMEN

Die Gruppe erarbeitet ein Detailplan für einen Quartiersplatz.



# 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

Die Konzeption enthält folgende Umbauelemente.

Städtebaulicher Rahmenplan Nordliche Unterstadt  
Wohnsiedlung Grünflächengestaltung - Ideen aus den Kleingruppen

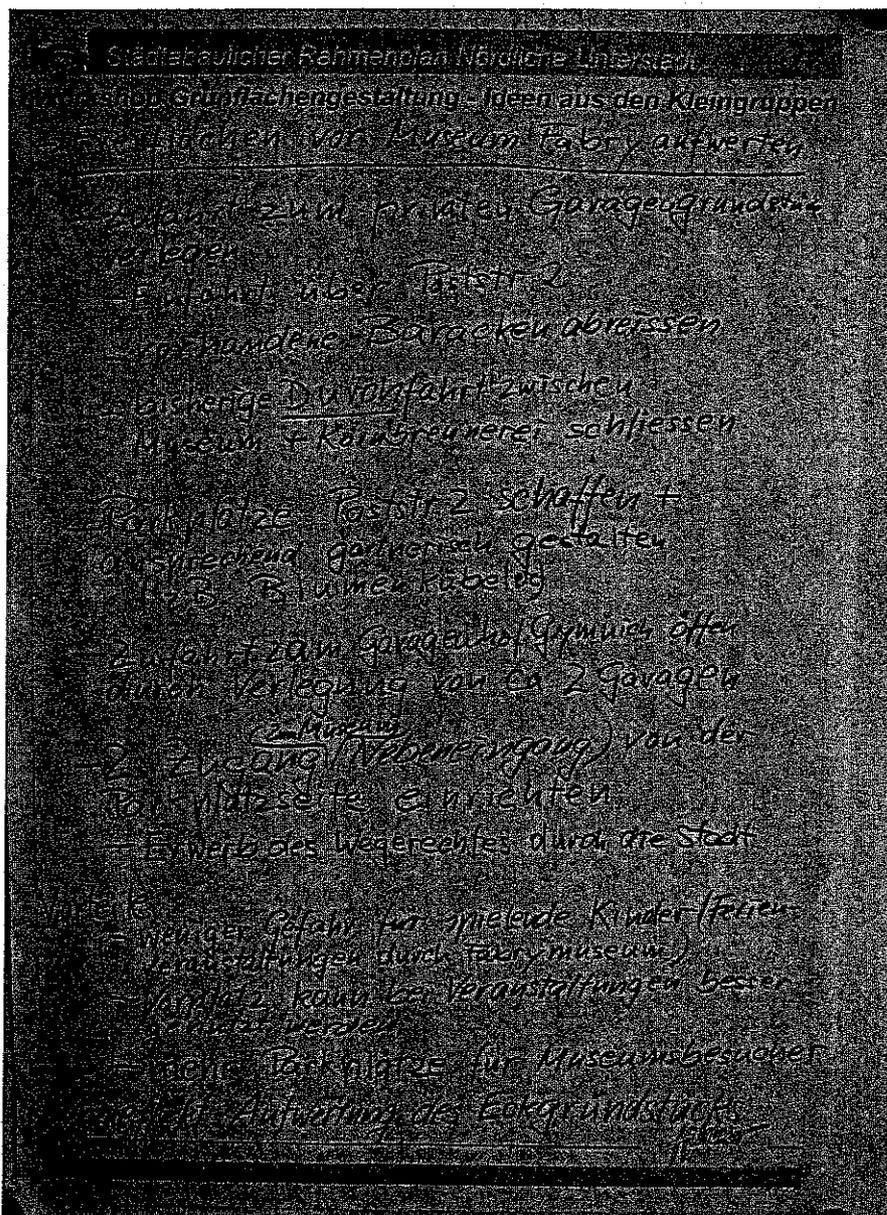
## UMBAUELEMENTE Quartiersplatz

1. Das Asphaltpflasterungen auf den Platz  
grün sein
2. Brunnen und Sitzgelegenheiten
3. Baumreihe aus "Kugel Bäume" vor Poststr. 24
4. Recycling Container unterirdisch (Poststr.)
5. Dorfbrunnen mit Runderkante und "Upphänger"
6. Freiflächen durch Pflasterflächen verbunden
7. Brunnen mit Beleuchtung
8. Hecken als optische Abgrenzung
9. eine Fläche mit Rasen zur Fläche ge-  
pflastert
10. Gehweg an der Feldstraße
11. Brunnen vor neue Bäume

## 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

### Freiflächen um das Wilhelm-Fabry-Museum

Die Kleingruppe erarbeitete folgendes Konzept, um insbesondere den Museumshof für Veranstaltungen aufzuwerten. Dieses setzte an einer anderen Erschließung des nördlich angrenzenden Garagenhofes an.



Eine mögliche Alternative, den Garagenhof in eine Tiefgarage umzuwandeln und die ebenerdige Fläche in einem Skulpturenpark umzunutzen, wurde hingegen abgelehnt. Die Variante schein nur auf den ersten Blick attraktiv, da sie zunächst eine Vergrößerung der Grün- und Freiflächen im Plangebiet vermuten lässt. Eine Tiefgarage sei wirtschaftlich aber nur in Verbindung mit einer Hochbebauung z.B. im bestehenden Gartengelände möglich. In der Bilanz gäbe es damit eine Reduzierung der „wertvolleren“ und aus ihrer Sicht wahrscheinlich auch besser gepflegten Grünflächen. Sollte allerdings die Tiefgarage mit dem Skulpturengarten entgegen der Erwartung ohne eine weitere Verdichtung und einen Eingriff in das bestehende Grün zu finanzieren sein, wäre sie die Vorzugsvariante.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Die Schaffung eines Skulpturenparks wurde noch während der Bürgerinformationsveranstaltung als vorrangig zu beachtender Aspekt bei der Rahmenplanung festgelegt.



## 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

Folgende Maßnahmen und Ideen wurden entwickelt.

Maßnahmen für den Spielplatz	Ideen für Terrania
<ul style="list-style-type: none"><li>• Entrümpeln</li><li>• Verbesserung der Sitzgruppen (Entfernen der Tisch-Stümpfe)</li><li>• Bemalung der Hauswand (Jugendwerkstatt)</li><li>• Spielplatzpaten?</li><li>• Spielmobilwerbeaktion</li><li>• Balancier-Koordinationsspiele</li><li>• Eingangstor, Pflasterung, Deko</li><li>• Verbreiterung des Weges zum Spielplatz hin</li><li>• Bolzen der älteren Kindern verlegen</li><li>• Verlegung und Aufweitung der Wegsperre</li><li>• Wegverbindung zu Terrania</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Terrania-Gelände:</li><li>• Aufenthaltsfläche</li><li>• Bolzplatz</li><li>• Basketball</li><li>• Beachvolleyball</li><li>• kein Park</li><li>• nicht zu „gestylt“</li><li>• Jugend(-parlament) mit einbinden -&gt; Selbst bauen</li></ul>

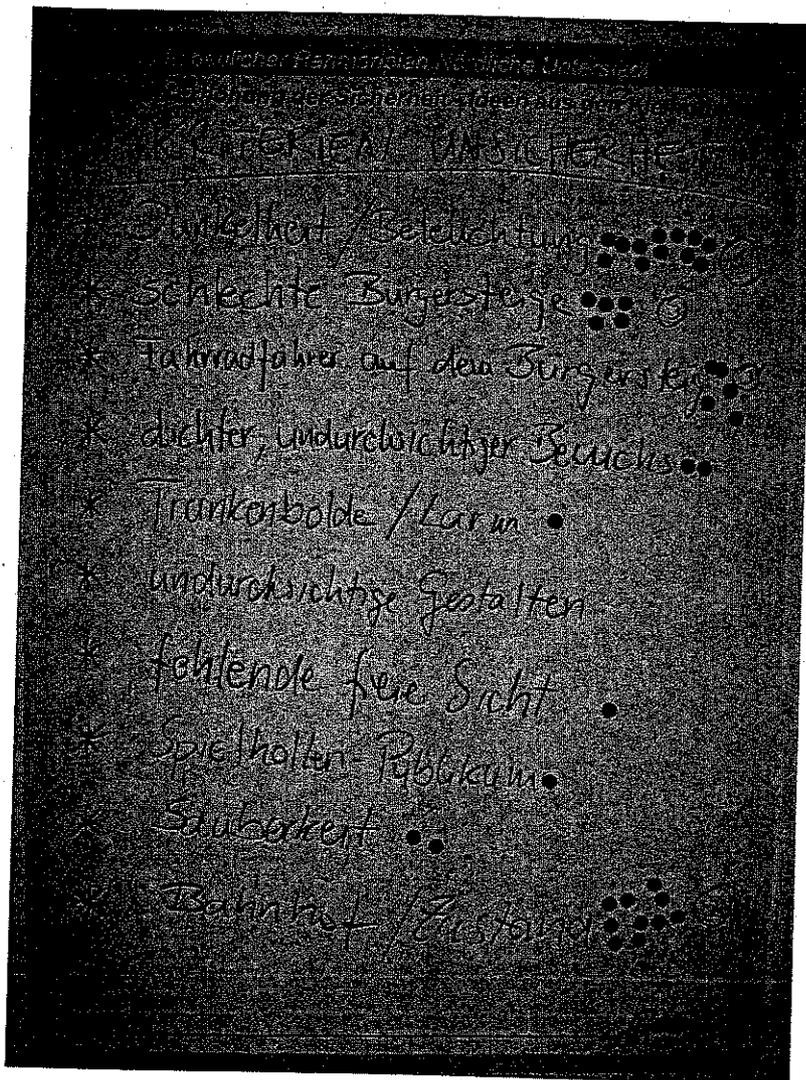
Die Maßnahmen setzten nicht so sehr an der als recht gut empfundenen Ausstattung des Kinderspielplatzes an, obwohl diesbezüglich auch einige Vorschläge erarbeitet wurden. Das Gewicht lag darauf, mehr Aufmerksamkeit auf den Spielplatz zu lenken. Denn er wird derzeit nur von Kindern aus der unmittelbaren Umgebung genutzt. Vor diesem Hintergrund wurden ein markantes Eingangstor, die Verbreiterung des Weges zum Spielplatz hin, (was durch einen Ankauf einer kleinen Grundstücksfläche im Nordwesten möglich wäre), aber auch die Spielmobilwerbeaktion gefordert.

# 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

## Workshop Erhöhung der Sicherheit

Zunächst wurden in einem Kurzreferat die Ergebnisse der Fragebogenaktion zum Thema Sicherheit wiederholt. Es folgte die Wiedergabe eines Experteninterviews mit dem zuständigen Bezirksbeamten der Polizei, um die Diskrepanz beider Sichtweisen und den Unterschied zwischen subjektiver und objektiver Sicherheit zu verdeutlichen. Die Teilnehmer des Workshops erarbeiteten daraufhin Kriterien der Unsicherheit. Folgende wichtigste Unsicherheitskriterien wurden identifiziert und „gepunktet“.

1. Dunkelheit / mangelnde Beleuchtung (12 Punkte)
2. der Zustand des Bahnhofs (10 Punkte)<sup>9</sup>
3. der schlechte Zustand der Bürgersteige, die gleichzeitig auch von Fahrradfahrern genutzt würden. (jeweils 6 Punkte)



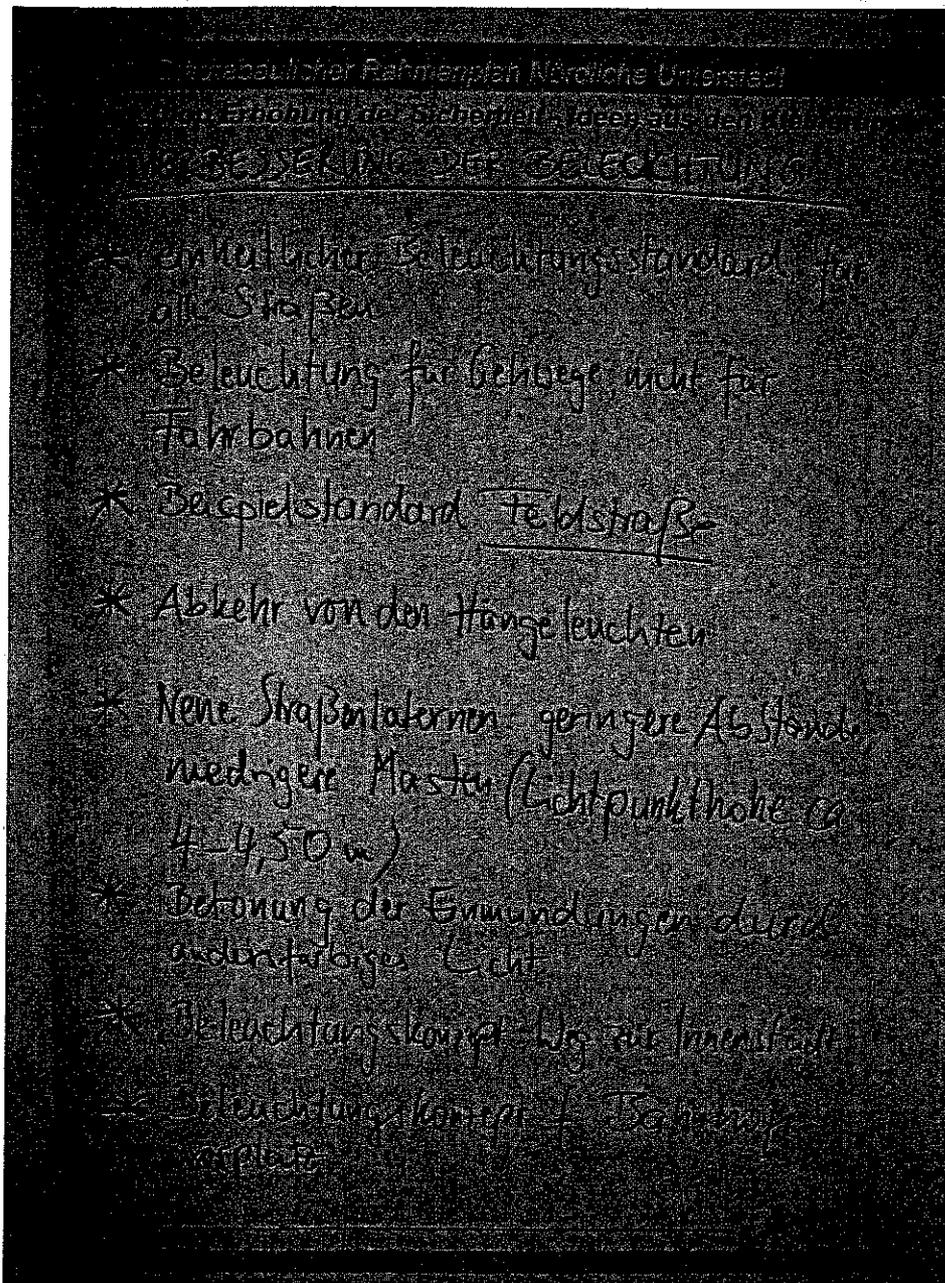
Das Plakat belegt, dass Kriminalität im Plangebiet – wie auch schon im vorangegangenen Gespräch deutlich geworden war - ein eher geringeres Problem darstellt. Damit wurde auch das generelle Unsicherheitsempfinden der Anwohner relativiert.

<sup>9</sup> Dass der Bahnhof bei der Bewertung nur den zweiten Rang einnimmt, könnte damit in Zusammenhang stehen, dass seit der Bürgerinformationsveranstaltung im Mai stetig betont worden war, dass dieser nicht Gegenstand des Rahmenplans sein wird.

## 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

### Dunkelheit / mangelnde Beleuchtung

An der Beleuchtung / Dunkelheit ansetzend erarbeitete die Gruppe folgendes Konzept.



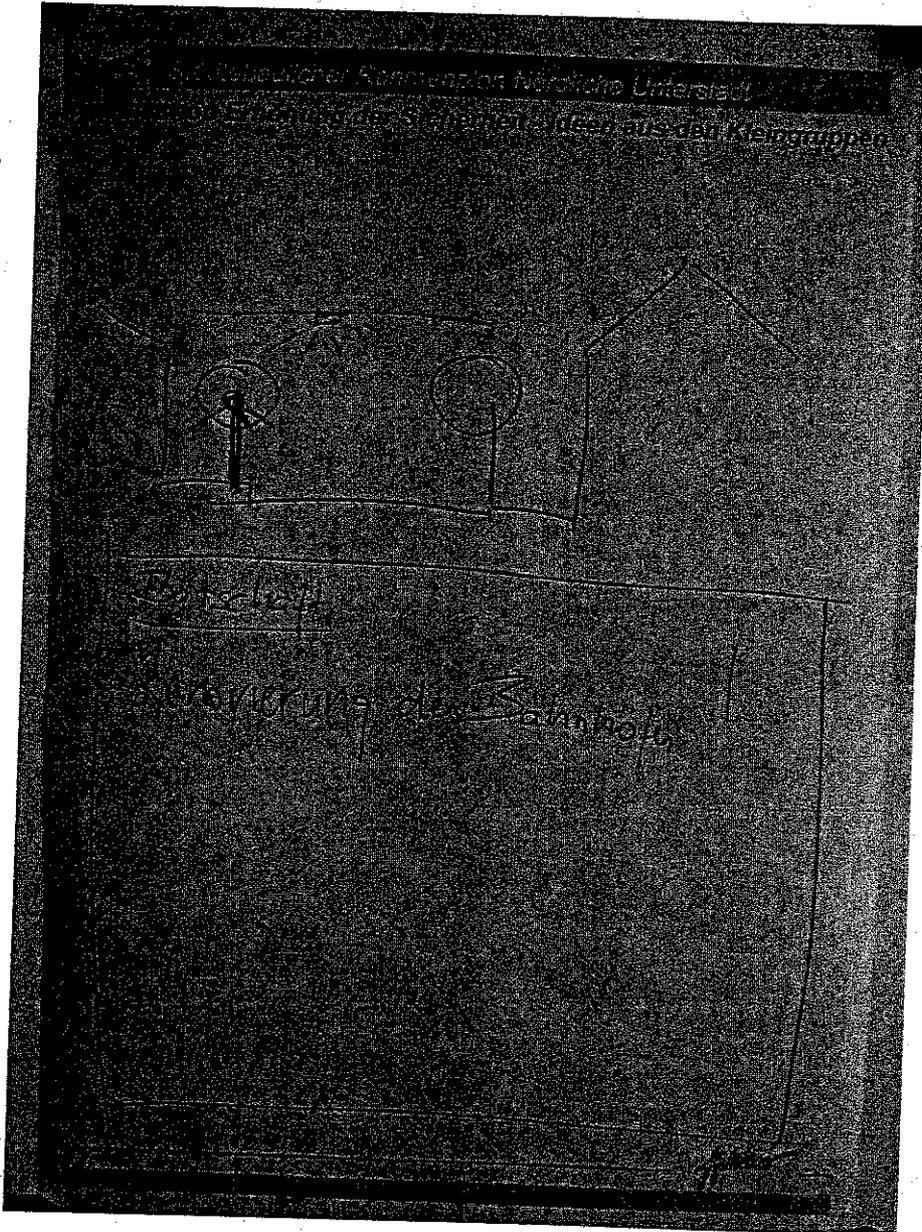
Um eine „Lichtverschmutzung“ zu vermeiden, bestand Einigkeit darüber, das Plangebiet mit weichem Licht zu erhellen. Die darüber hinaus geforderte Einheitlichkeit des Beleuchtungsstandards wurde als sinnvoll erachtet, um nicht andere Straßenzüge relativ dunkler erscheinen zu lassen. Es wurde die Abkehr von den alten unzureichenden Seilhängeleuchten, die noch auf der Fabriciusstraße und der Poststraße vorhanden sind, gefordert, da aufgrund der sie umgebenden Bäume nur wenig Licht auf den Gehwegen ankäme.

Eine Betonung von Einmündungen mit anders farbigem Licht würde sich positiv auf die Geschwindigkeit auswirken. Das Beleuchtungskonzept, durch das der Weg zur Innenstadt über die Poststraße effektiv gestaltet werden könnte, sollte im Zusammenhang mit dem Beleuchtungskonzept der Innenstadt gebracht werden. Es könnte beispielsweise in den Gehweg eingelassene Bodenstrahler oder Lichtstehlen beinhalten.

# 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

## Zustand des Bahnhofs

Die Bürger wurden noch einmal darauf hingewiesen, dass der Themenkomplex Bahnhof im Rahmenplan „ausgeblendet“ wird, um vor dem Hintergrund der Erfahrungen aus der Vergangenheit (schwer zu findendes, allseits tragfähiges Nutzungskonzept) die Arbeit an diesem nicht zu belasten.<sup>10</sup>



Die Bürger akzeptierten diese Bedingung und arbeiteten konstruktiv an anderen Themenbereichen. Im Rahmen des Workshops Sicherheit nutzten sie die Gelegenheit, dennoch eine Botschaft an das Planungs- und Vermessungsamt und über dieses auch an die anderen betroffenen Fachämter und insbesondere an die verantwortlichen politischen Gremien weiterzugeben. Ein schöner Bahnhof sei das, was den Bürgern wirklich am Herzen liegt; hier läge die absolute Priorität, nicht nur zur Verbesserung der Sicherheit im Plangebiet.

<sup>10</sup> Dass der Bahnhof bei der Bewertung überhaupt zur Auswahl stand, lag damit zusammen, dass das „Punkten“ spontan auf Anregung der Bürger Anwendung fand.

## 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

---

### Zustand der Bürgersteige, Mitnutzung von Fahrradfahrern

Vor dem Hintergrund des schlechten Zustands der Gehwege, forderten die Anwesenden, die Stadt möge ihrer Verkehrssicherungspflicht nachkommen. Es wurde beispielhaft der Bereich um das Restaurant „Mediterran“ auf der Bahnhofsallee angesprochen, der aufgrund der „arbeitenden“ Baumwurzeln ein hohes Sicherheitsproblem darstelle. Dies gab aber keine weiterführende Planungsaufgabe her. In der Diskussion stellte sich auch heraus, dass das Fahrradfahrer-Problem schwer planerisch zu lösen sei, da dieses Phänomen auch auftauche, wenn Fahrradwege vorhanden seien.

### „PRÜFBERICHT“

Im Zuge der verwaltungsinternen Prüfung wurde die Umsetzungsmöglichkeit der in den Workshops erarbeiteten Ziele und Maßnahmen geprüft. Als Ergebnis sind 8 Maßnahmen einschließlich Entwurfsskizzen mit vorläufigen Entwurfselementen hervorgegangen. Sieben davon sollten aus Sicht der Verwaltung in das Maßnahmenkonzept zum Städtebaulichen Rahmenplan aufgenommen werden. (siehe hierzu auch S. 67a „Abweichung“)

Im Sinne des Instrumentes Städtebaulicher Rahmenplan geben die Entwurfsskizzen und die Entwurfselemente den Rahmen für die Entwicklungsrichtung an. Sie sind nicht zu verwechseln mit einer fachplanerischen Detailplanung, die einer Umsetzung der Maßnahmen voran gehen muss. Die in der Tabelle kursiv gedruckten Entwurfselemente wurden durch die Verwaltung zur Vervollständigung der Entwurfsskizzen insbesondere für die Kostenschätzung ergänzt. Die durchgestrichenen Inhalte beruhen auf den Ergebnissen der Workshops, wurden aber in Rahmen der Prüfung verworfen.

Auf der Grundlage der Entwurfsskizzen erfolgte auch eine Einordnung der Maßnahmen hinsichtlich ihrer

- Effekte: Unterschieden wurde hierbei zwischen der erwarteten Stärke der Effekte, sowie ihrer räumlichen Ausdehnung.
- Kosten: Bei den angegebenen Kosten ist eine mittlere Ausführungsvariante zugrunde gelegt worden. Wichtig dabei: es handelt sich bei den Angaben um Größenordnungen, nicht um detaillierte Kalkulationen.
- Zeithorizonte: Unterschieden wurde zwischen einer kurz- bis langfristigen Umsetzung innerhalb von 1, 5 und 10 Jahren.

Im Folgenden werden die 8 Maßnahmen einschließlich ihres „Prüfberichtes“ vorgestellt, für eine Maßnahme wird erläutert, warum sie nicht im Prioritätenkatalog enthalten ist.

## 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

### Maßnahme 1: Umbau des Kreuzungsbereichs Poststraße / Feldstraße / Körnerstraße (Rückbau der Verkehrsflächen, Umbau zum Quartiersplatz)

Entwurfsskizze mit vorläufigen Umbauelementen <sup>11</sup>		Gesamtkosten: ~ 515000 €
A	Gepflasterter „Plateaubereich“	113800 €
B	3 Aufpflasterungen an den Grenzen	16000 €
C	1 weitere Aufpflasterung an der Feldstraße <sup>12</sup>	14000 €
D	<i>Gehweg an der Feldstraße verbreitern sowie weitere Gehwegarbeiten an der Poststraße im Zuge des Rückbaus</i>	159000 €
E	Zuwegung zu Neubaumöglichkeit Feldstraße bauen	9000 €
F	<i>Längsparkplätze statt Querparkplätze anlegen</i>	38.000 €
G	<i>Weitere Straßenverkehrsfläche</i>	60000 €
H	<i>Aufenthaltsbereich befestigen</i>	27000 €
I	Baumreihe aus Kugelbäumen vor Poststraße 24 anpflanzen	1250 €
J	Dorflinde anpflanzen	3000 €
K	Rundbank um Dorflinde errichten	4300 €
L	Wipptiere aufstellen	2000 €
M	Brunnen mit Beleuchtung bauen	15.000 €
N	Sitzgelegenheiten am Brunnen schaffen	6.000 €
O	Hecken als optische Abgrenzung anpflanzen	3900 €
P	zwei weitere Flächen pflastern / begrünen	25000 €
Q	5 weitere neue Bäume anpflanzen	1250 €
R	Hundetoilette mit Tütenspender einrichten	1000 €
S	„Recycling Container“ auf der Poststraße durch Unterflurcontainer ersetzen	18.000 €

<sup>11</sup> vgl. auch Plan zur Entwurfsskizze

<sup>12</sup> Die kursiv gedruckten Entwurfselemente wurden in den Workshops nicht explizit genannt.

## 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

---

### **Effekte**

Ausdehnung im Plangebiet, hohe Stärke

### **Zeithorizont**

Mittelfristig – innerhalb von 5 Jahren

### **Umsetzungsmöglichkeiten**

Mit dieser Maßnahme wurden die aus den Workshops hervorgegangenen Maßnahmen „Rückbau der Verkehrsflächen“ und „Umbau zu einem Quartiersplatz“ als Gesamtmaßnahme zusammengefasst. Dies ist zweckmäßig, da beide Maßnahmen ineinander greifen und aus diesem Grunde Synergieeffekte zu erwarten sind. So kann beispielsweise die aus dem Rückbau der Verkehrsflächen freigewordene Fläche dem Quartiersplatz zugeschlagen werden, was eine Voraussetzung für seine beabsichtigte attraktive Ausführung ist. Alle für die Maßnahme erforderlichen Grundstücke befinden sich im Eigentum der Stadt Hilden.

In Bezug auf den Brunnen könnte eine Umsetzung in Kooperation mit dem Eigentümer des Hauses 24 stattfinden. Könnte man hier einen separaten Wasserzähler anbringen, wäre es nicht erforderlich, die Voraussetzungen für einen eigenständigen - teuren - Wasserkreislauf auf dem städtischen Grundstück zu schaffen.

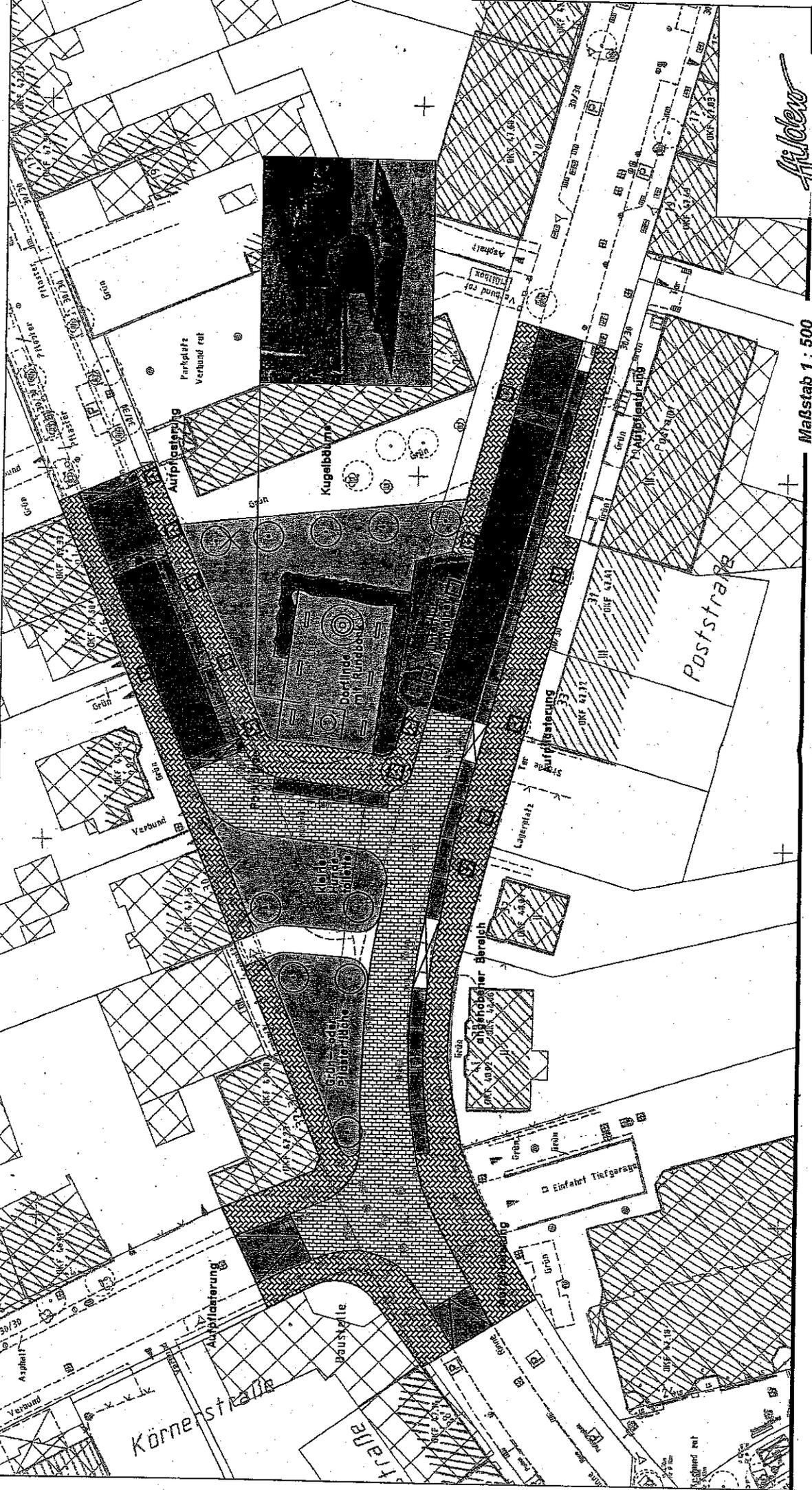
Die Unterflurcontainer sollen bei der Beibehaltung des Einzugsbereichs zu einer Verbesserung der Lärmentwicklung sowie des Gesamtbildes im Stadtgebiet führen. Die Stadt Hilden hat im Gegensatz zu anderen Gemeinden (z.B. Düsseldorf) noch keine Erfahrung mit Unterflurcontainern.

Das Umbauelement Pflasterung der weiteren beiden Freiflächen wurde in den Workshops angeregt, damit die Flächen nicht von Hunden eingenommen werden. In Ergänzung wurde eine Hundetoilette vorgeschlagen. Vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit anderen Hundetoiletten, die ab einer bestimmten Frequenz nicht mehr angenommen werden, geruchsintensiv sind und stetig gereinigt werden müssen, wurde dieses Umbauelement als nachgeordnete Option angesehen.

Im Zuge der Maßnahme werden Stellplätze entfallen.

Die Fußwegeverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt wird aufgewertet.

# Skizze 1: Umbau des Kreuzungsbereichs Feldstraße, Poststraße, Körnerstraße



*Anders*

Maßstab 1 : 500

## 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

---

### Maßnahme 2: Verdeutlichung der Tempo 30-Zone durch Fahrbahnpiktogramme an 5 Standorten

Entwurfsskizze mit vorläufigen Umbauelementen <sup>13</sup>		Gesamtkosten: ~ 1000 €
A	Verdeutlichung der Tempo 30-Zone durch Fahrbahnpiktogramme	1000 €
B	Verdeutlichung der Tempo 30-Zone durch farbige Fahrbahnoberflächen	0 €

#### Effekte

Ausdehnung ins Plangebiet, niedrige Stärke

#### Zeithorizont

kurzfristig – innerhalb von 1 Jahr (Teilumsetzung)

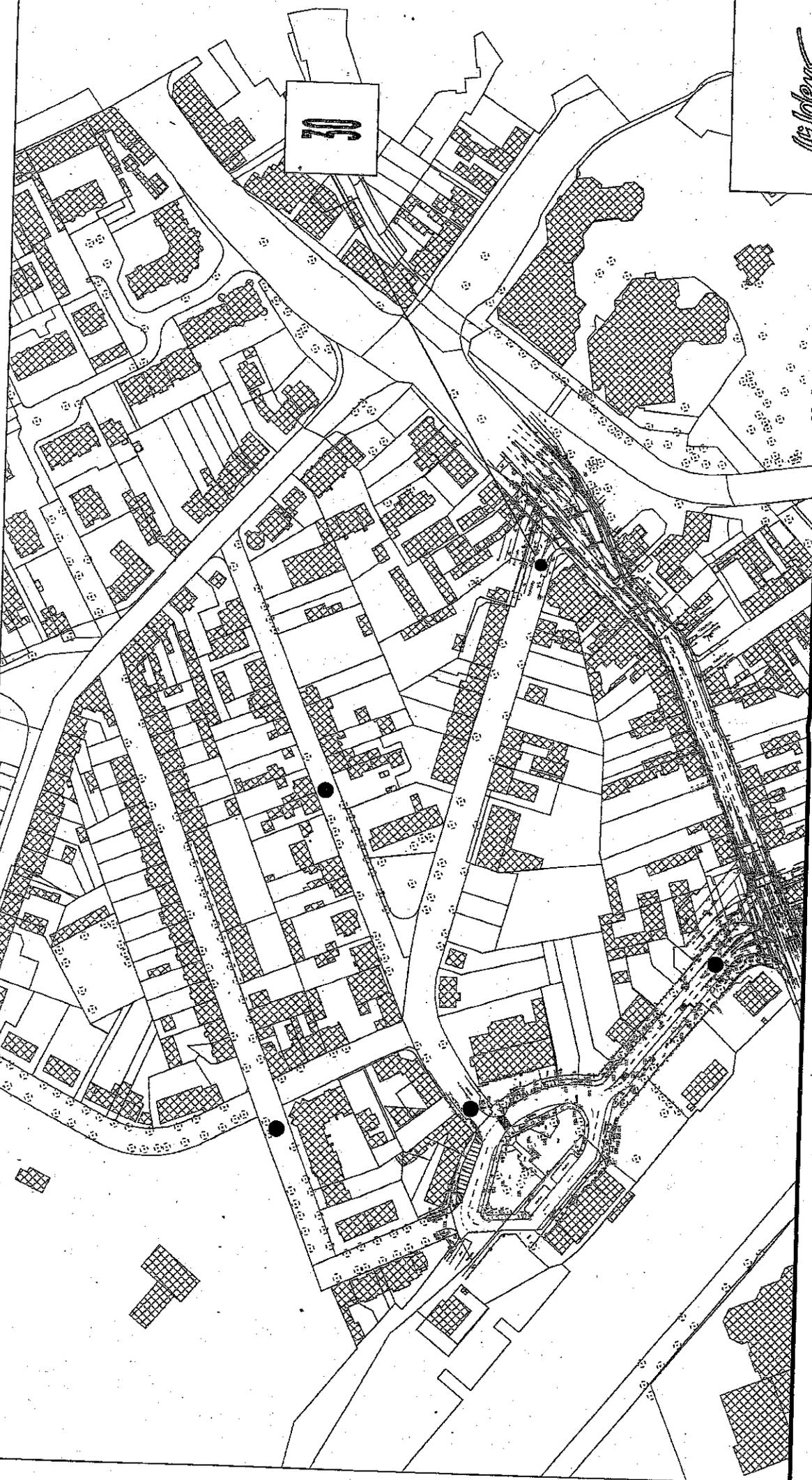
#### Umsetzungsmöglichkeiten

Es ist zweckmäßig, an 6 Standorten im Plangebiet das Schriftzeichen „30“ auf der Fahrbahn anzubringen, um die Tempo-30-Zone aufzuwerten. Eines dieser Piktogramme besteht bereits im Einmündungsbereich von der Benrather Straße in die Poststraße. Farbige Fahrbahnoberflächen könnten im Zusammenhang mit Maßnahme 1 „Umbau des Kreuzungsbereichs Poststraße / Feldstraße / Körnerstraße“ umgesetzt werden.

---

<sup>13</sup> vgl. auch Plan zur Entwurfsskizze

**Skizze 2: Fahrbahnpiktogramme  
zur Verdeutlichung der Tempo 30-Zone**



*Huber*

Maßstab 1 : 1000

## 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

### Maßnahme 3: Neugestaltung / übersichtliche Erschließung des Spielplatzes Körnerstraße

Entwurfsskizze mit vorläufigen Umbauelementen <sup>14</sup>		Gesamtkosten: ~ 18.000 €
A	Eingangstor mit Hinweisschild	2500 €
B	Bemalung der Hauswand (Jugendwerkstatt)	4000 €
C	Verbreiterung des Weges zum Spielplatz hin	3500 €
D	Ggf. Pflasterung des Weges	3400 €
E	Verbreiterung und Verlegung der Wegsperre	250 €
F	Ergänzung der Ausstattung durch Balancier-Koordinationsspiele	2500 €
G	Verbesserung der Sitzgruppen (Entfernen der Tisch-Stümpfe)	bereits erfolgt
H	Entrümpeln	bereits erfolgt
I	Spielmobilwerbeaktion	1000 €
J	Spielplatzpaten	0 €
K	Bolzen von älteren Kindern verlegen	0 €

#### Effekte

lokale Ausdehnung, mittlere Stärke

#### Zeithorizont

kurzfristig realisierbar - innerhalb von 1 Jahr

#### Umsetzungsmöglichkeiten

Die Entrümpelung und das Entfernen der Tischstümpfe ist bereits im Zeitraum nach den Workshops erfolgt.

In Bezug auf die sonstige Umsetzung der Maßnahme ist es günstig, dass es sich beim Kinderspielplatz und den Flächen der derzeitigen Erschließung um städtische Grundstücke handelt. Ein Eingangstor in Kombination mit einem ggf. durch Kinder gestalteten Hinweisschild soll der versteckten Lage des Spielplatzes entgegenwirken. Für die mit dem gleichen Ziel angeregte Bemalung der Hauswand durch Kinder und Jugendliche ist das Einverständnis der Eigentümer des Gebäudes Körnerstraße 22 A erforderlich.

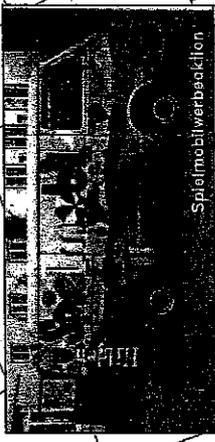
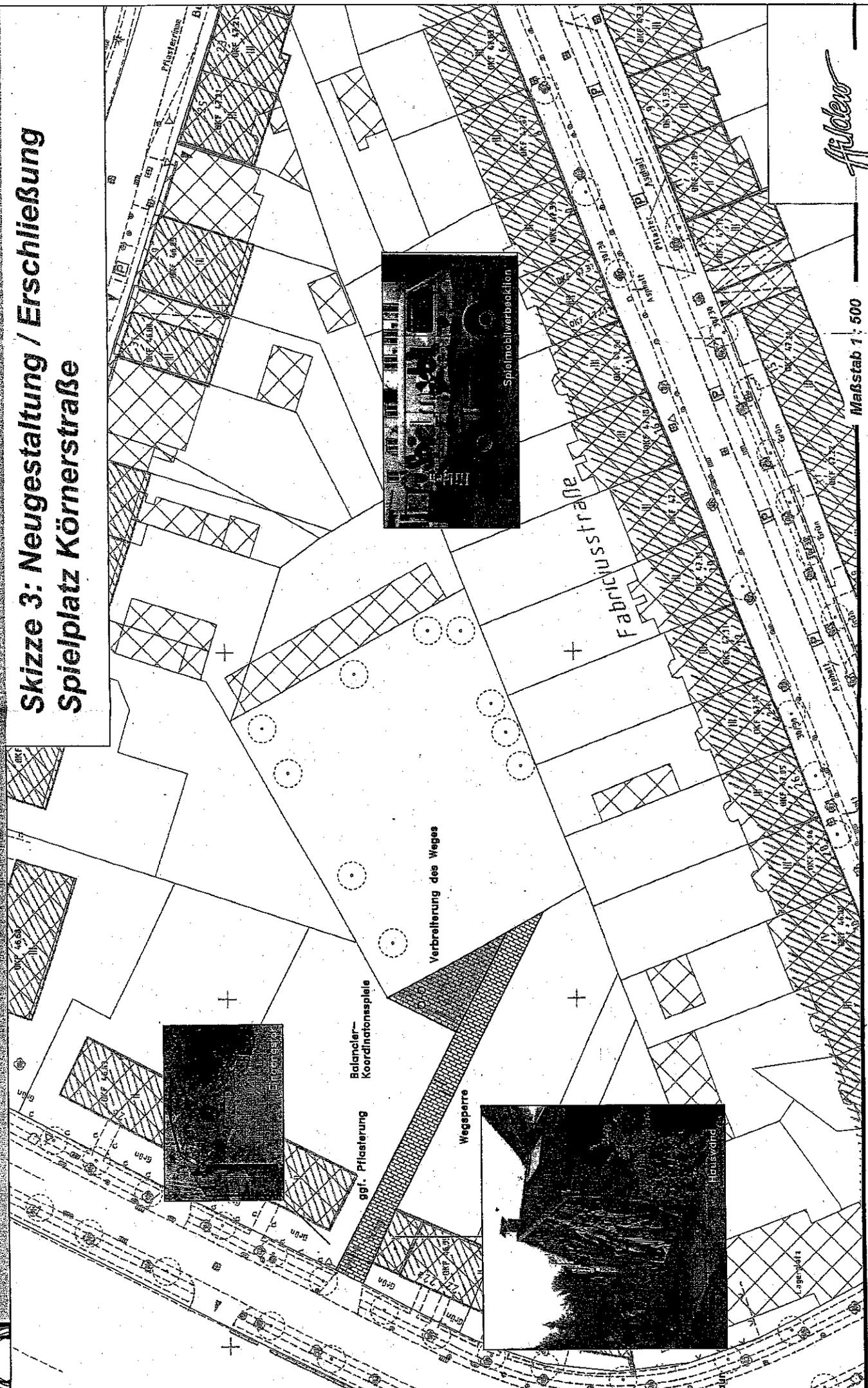
<sup>14</sup> vgl. auch Plan zur Entwurfsskizze

## 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

Da die Seitenwand von der restlichen Gestaltung des Gebäudes abweicht, könnten die Eigentümer ein Eigeninteresse an der Maßnahme haben, jedoch ist mit den Eigentümern noch kein Kontakt aufgenommen worden. Für die Verbreiterung des Weges, der eine frühere Sichtbeziehung zum Spielplatz ermöglichen soll, ist es erforderlich, eine Teilfläche des Grundstückes Körnerstraße 24 von der Eigentümergesellschaft anzukaufen. Außerdem muss eine Umgestaltung dieser Fläche erfolgen, bei der aber lediglich zwei kleinere Nadelbäume beseitigt werden müssten. Eine Pflasterung des Weges anstelle einer wassergebundenen Decke stellt eine nachgeordnete Option dar. Hierdurch könnte erreicht werden, die Aufmerksamkeit auf den Spielplatz nicht nur in der Vertikalen durch das Tor, sondern auch in der Horizontalen zu erhöhen.

Mit der Aufweitung der Wegsperre ist es möglich, einen barrierefreieren Zugang des Spielplatzes für Gehbehinderte zu ermöglichen.

# Skizze 3: Neugestaltung / Erschließung Spielplatz Körnerstraße



Maßstab 1: 500

# 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

## Maßnahme 4: Verengung des Einmündungsbereichs der Benrather Straße in die Poststraße

Entwurfsskizze mit vorläufigen Umbauelementen <sup>15</sup>		Gesamtkosten: ~ 14000 €
A	Engstelle im Einmündungsbereich schaffen (z.B. Baumtor)	2500 €
B	Aufpflasterung nach der Engstelle Benrather / Poststraße	4000 €
C	<del>Weitere Fahrbahnverengung und Verschwenkungen im sonstigen Straßenzug (durch Anordnung und Vergrößerung der Baumscheiben, Verbreiterung des Fußweges, Einrichtung eines Radweges in beide Richtungen und die Anordnung von Parkplätzen)</del>	0
D	Bus über die Benrather Straße führen, Ausnahme bei Stau	0
E	vorhandene Aufpflasterung vor der Post verbessern	4000
F	<del>Einfahrtsverbot für LKW in die Poststraße (auch von Bahnhofsallee) einrichten</del>	0
G	Verkleinerung des Kurvenradius im Einmündungsbereich	3000

### Effekte

lokale Ausdehnung, mittlere Stärke

### Zeithorizont

Mittelfristig – innerhalb von 5 Jahren

### Umsetzungsmöglichkeiten

Im unmittelbaren Einmündungsbereich der Benrather Straße in die Poststraße besteht bereits eine Fahrbahnverengung durch eine Verkehrsinsel und die Anordnung von schräg angeordneten Stellplätzen. Eine weitere Verengung des weiter gefassten Einmündungsbereiches ist möglich ab der Höhe Poststraße 6. Dort kann durch eine Vergrößerung der Baumscheibe mit wenig Aufwand ein Baumtor sowie eine Aufpflasterung geschaffen werden.

In Bezug auf die Führung der Busse der Linie 784 über die Poststraße gibt es die Möglichkeit, dass bei Stau auf der Benrather Straße die Poststraße durchfahren werden darf. Die bemängelte regelmäßige Durchfahrt durch Busse würde im Zuge einer Realisierung der Maßnahme 1 „Umbau des Bereich um die Kreuzung Poststraße / Feldstraße/ Körnerstraße“ unattraktiv. Die vorgeschlagene Verengung des Fahrbahnbereichs im sonstigen Straßenzug findet sich für den Bereich ab der alten Post westwärts ebenfalls unter dieser Maßnahme wieder. Eine weitere Fahrbahnverengung im Zwischenbereich würde im Verhältnis zu den zusätzlichen Kosten einen nicht wesentlich höheren Verkehrsberuhigungseffekt erzielen. Ihr wird deshalb als Option eine Verkleinerung des Kurvenradius Benrather Straße vorgezogen. Diese soll Autofahrern die Möglichkeit nehmen, an dieser Stelle schnell einzubiegen. Die Idee des Einfahrtsverbots für LKW wird nicht aufgegriffen.

<sup>15</sup> vgl. auch Plan zur Entwurfsskizze



# 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

## Maßnahme 5: Beleuchtung insb. der Poststraße

Entwurfsskizze mit vorläufigen Umbauelementen		Gesamtkosten: ~ 56.000 €
A	Neue Straßenlaternen in geringeren Abständen (Beispielstandard Feldstraße, Lichtpunkthöhe ca. 4 – 4,5 m)	50.000 €
B	Betonung der Einmündungen durch andersfarbiges Licht	1.000 €
C	Beleuchtungskonzept Weg zur Innenstadt	5.000 €
D	Beleuchtungskonzept für Bahnhofsvorplatz	0 €

### Effekte

lokale Ausdehnung, mittlere Stärke

### Zeithorizont

Mittelfristig – innerhalb von 5 Jahren

### Umsetzungsmöglichkeit

Neben der als Beispielstandard vorgeschlagenen Feldstraße verfügt auch die Schillerstraße bereits über eine neue Beleuchtung. Die auf der Poststraße und Fabriciusstraße vorhandenen Seilhängeleuchten gehören hingegen zu den ältesten Beleuchtungen im Hildener Stadtgebiet. Ein Austausch durch zeitgemäße Standleuchten ist auf der Fabriciusstraße bereits für Ende 2006 / Anfang 2007 vorgesehen und muss deshalb nicht in den Rahmenplan aufgenommen werden. Zur Ausleuchtung der Poststraße mit Straßenlaternen mit einer niedrigen Lichtpunkthöhe ist Beleuchtung auf beiden Straßenseiten erforderlich. Ob die Straßenlaternen im Abstand von 28 oder 32 m angebracht werden, ist für die Kosten fast unerheblich, da die Tiefbauarbeiten den weitaus höchsten Kostenanteil ausmachen. Insofern kann den Belangen der Anwohner hier Rechnung getragen werden. Auch die Betonung der Straßenknotenpunkte durch andersfarbiges Licht kann durch den einfachen Austausch der Leuchtkörper kostengünstig erzielt werden.

In der gesamten Bahnhofsallee gibt es Defizite in der Beleuchtung. Eine Überarbeitung einschließlich eines Beleuchtungskonzeptes ist aber erst sinnvoll, wenn ein Konzept für den Bahnhofsvorplatz vorliegt, der jedoch zum Themenkomplex Bahnhof gehört, der aus dem Rahmenplan ausgeschlossen wurde. Die Zukunft des Bahnhofs und des Bahnhofplatzes ist sicherlich auch für ein Beleuchtungskonzept für den Weg in die Innenstadt bedeutsam. Aus Sicht der Verwaltung könnte diese Verbesserung der Beleuchtung in der Poststraße jedoch auch schon als Schlüsselinvestition umgesetzt werden.

## 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

### Maßnahme 6: Verkehrssicherung auf den Gehwegen der Bahnhofsallee, Fabriciusstraße West, Körnerstraße

Entwurfsskizze mit vorläufigen Umbauelementen		Gesamtkosten: ~ 22000 €
A	Verkehrssicherung Bahnhofsallee	18500 €
B	Verkehrssicherung Fabriciusstraße West	0 €
C	Verkehrssicherung Körnerstraße	3500 €

#### Effekte

Lokale Ausdehnung, mittlere Stärke

#### Zeithorizont

Mittelfristig – innerhalb von 5 Jahren

#### Umsetzungsmöglichkeit

Der Zustand der Bürgersteige ist eine Problematik, die es überall im Stadtgebiet gibt und die sich stetig vergrößert. Im Plangebiet bestehen darüber hinaus schwierige Rahmenbedingungen für eine Verkehrswegesicherung, da viele der gehwegbegleitenden Bäume im Wurzelbereich „arbeiten“. Der Bereich um die Gaststätte Mediterran wurde bereits in der jüngeren Vergangenheit mit einer Asphaltdecke überzogen, die sich wieder geöffnet hat. Das Asphaltieren erscheint unter den einfachen Lösungen die einzig sinnvolle Möglichkeit. Sie wurde in die Kostenrechnung eingestellt, ist aber auch nur eine kurzfristige Lösung für ca. ein halbes Jahr. Eine wirkungsvolle Lösung für diesen Bereich bestünde in einer „Wurzelbrücke“, wie sie auf der Augustastraße gebaut wurde. Eine Wurzelbrücke schafft unter dem Gehweg einen Hohlraum zur Entfaltung der Wurzeln, ist aber auch mit einem Vielfachen der Kosten zu veranschlagen. Diese Lösung könnte im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes weiter verfolgt werden.

Auf der Fabriciusstraße West ist auf der Straßenseite des Neubaus Ecke Fabriciusstraße / Körnerstraße ein Bürgersteig in der Form einer wassergebundenen Decke vorhanden. Hierdurch könnte der fälschliche Eindruck entstanden sein, dass dieser Abschnitt des Gehwegs noch nicht fertig ausgebaut ist. Auch die gegenüberliegende Seite ist grundsätzlich verkehrssicher, es gibt lediglich einen Mangel an einer Platte, die ausgetauscht werden muss.

Eine Gehwegsanierung der Körnerstraße ist einseitig in 2004 auf der bebauten Straßenseite erfolgt. Auf der gegenüberliegenden Seite, die sich in einem schadhafte Zustand befindet, könnte man eine gleichartige Sanierung durchführen. Hierbei würde man den Gehweg unter Wiederverwendung der intakten Platten anstelle des vorhandenen Asphaltstreifens zu den westlichen Grundstücksgrenzen verlegen. Auf diese Weise könnte man den Bäumen mehr Platz verschaffen. Im Bereich der Einfahrten würden die Platten durch Pflaster ersetzt.

Es ist aber darauf hinzuweisen, dass bisher kein Zustand erreicht ist, in dem die Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben ist.

# 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

## Maßnahme 7:

a) Aufwertung des städtischen Grundstücks Poststraße 2 durch Anlage eines Parkplatzes für das Wilhelm-Fabry-Museum in Kombination mit

b) Aufwertung des Museumshofs des Wilhelm-Fabry-Museums durch eine andere Erschließung des nördlich angrenzenden Garagenhofs

Entwurfsskizze mit vorläufigen Umbauelementen <sup>16</sup>		Gesamtkosten: ~ 130000 €
A	Öffnung des nördlich angrenzenden privaten Garagenhofs über Poststraße 2 (Teilabbruch und Erschließung auf der ehemaligen Grundfläche)	7600 €
B	Wiederaufbau der entfallenen Garagen (3 Stück)	20000 €
C	Vorhandenes Gebäude auf dem Grundstück Poststraße 2 abreißen	18500 €
D	Museums-Parkplätze auf Grundstück Poststraße 2 schaffen	68000 €
E	Ansprechend gärtnerisch gestalten (z.B. Bäume, Blumenkübel)	15000 €
F	<del>2. Zugang zum Museum (Nebeneingang) von der Parkplatztseite einrichten (Erwerb des Wegerechts durch die Stadt Hilden)</del>	0

### Effekte

Städtischer Effekt<sup>17</sup>, mittlere Stärke

### Zeithorizont

langfristig - innerhalb von 10 Jahren

### Umsetzungsmöglichkeit

Die Öffnung des Garagenhofs über die Poststraße 2 zur Aufwertung des Museumshofs ist bereits in der Vergangenheit seitens der Stadt Hilden verfolgt worden. Sie stand zudem an erster Stelle der Anregungen, die im Rahmen der TÖB - Beteiligung zur Städtebaulichen Voruntersuchung vom Museums- und Heimatverein vorgeschlagen worden sind.

<sup>16</sup> vgl. auch Plan zur Entwurfsskizze

<sup>17</sup> Dies leitet sich aus der Funktion des Wilhelm-Fabry-Museums (Öffentliche Einrichtung) ab.

## 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

---

Der „ansprechend gärtnerisch gestaltete Museumsparkplatz“ ist demgegenüber eine neue Idee. Sie könnte wie folgt umgesetzt werden. Aufgrund des beeinträchtigten allgemeinen Sicherheitsempfindens auf der Poststraße gibt es im nur im rückwärtigen Bereich des Parkplatzes Bäume. Anstelle des aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten verworfenen Skulpturengartens auf einer Tiefgarage könnte eine Rasenfläche im Einfahrtsbereich zwei Skulpturen aufnehmen. Hier könnte auch ein Wegweiser zu den Museums-Parkplätzen, der von der Benrather Straße aus sichtbar wäre, angebracht werden. Die Skulpturen würden eine Verbindung zum Museumsbereich bilden und gleichzeitig zur Aufwertung des Weges vom Bahnhof in die Innenstadt beitragen.

Die Schaffung eines - analog dem Weiterbildungszentrum bewirtschafteten - Parkplatzes bedeutet zur bisherigen Situation sicherlich eine Verbesserung. Er könnte auch als Teilkonzept bereits gebaut werden, ohne die langfristige Perspektive der überaus sinnvollen andersweitigen Erschließung des Garagenhofs zu behindern.

Die Anlegung des Parkplatzes ist dann im Sinne des Museums, wenn erstens die Benutzung auf das Museum beschränkt bleibt (Bewirtschaftung) und zweitens hierdurch eine spätere Verlegung der Zufahrt zum privaten Garagenhof schon vorbereitet wird. Hierbei ist darauf zu achten, dass eine „große Lösung“ in Form einer Eckbebauung Benrather Straße / Poststraße nicht behindert wird. Aus städtebaulicher Sicht wäre eine bauliche Lösung zu begrüßen.

Die Anlegung des Parkplatzes sollte nicht mit der Verlegung der Zufahrt zu den Garagen verbunden werden. Die bloße Anlegung eines Parkplatzes hilft dem Museum schon weiter, auch wenn es sich um einen „Museumsparkplatz“ handelt, für den die dafür erforderliche Beschränkung der Zugänglichkeit noch gelöst werden muss. Bei einer Umnutzung zu einem Parkplatz müsste der rechtskräftige Bebauungsplan in eine entsprechende Ausweisung geändert werden. Planungsrechtliche Schwierigkeiten aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Wohnnutzung sind nicht erkennbar, da es sich lediglich um 16 Parkplätze handelt.

Die Stadt Hilden ist zwar Eigentümerin des Grundstücks Poststraße 2. Hinsichtlich der Öffnung des privaten Garagenhofs gab es in der Vergangenheit auch bereits Verhandlungen zwischen der Stadt Hilden und dem Eigentümer. Es bestand aber keinerlei Bereitschaft des Eigentümers zu einer anderen Erschließung. Die Aufwertung durch einen Parkplatz und die dadurch entstehende Zufahrt könnten hier eventuell zu einer Veränderung der Position beitragen. Die Umsetzungsmöglichkeit einer neuen Maßnahme Durchfahrt zum privaten Garagenhof wird trotzdem als sehr langfristig eingestuft. Der Parkplatz selbst und seine gestalterischen Aspekte könnten kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden. Voraussetzung dafür – neben der Haushaltsthematik – wäre allerdings, auf die ohnehin problematische Vermietung der Baracken auf dem Grundstück Poststraße 2 zu verzichten.

Die Vermietung des städtischen Gebäudes an der Poststraße 2 müsste mit Umsetzung der Maßnahme entfallen.

# Abweichung

Nach dem Abschluss der Phase der Beteiligung der Öffentlichkeit wurden die Rahmenplan-Inhalte – und hier besonders die Maßnahmenvorschläge – innerhalb der Verwaltung intensiv diskutiert.

Es liegt auf der Hand, dass innerhalb eines solchen Diskussionsprozesses auch andere Positionen auftauchen als die, die durch die Bürgerinnen und Bürger bis dahin formuliert wurden. (siehe hier: S. 47)

Eine solche abweichende Position hat sich für die Maßnahme 7a „Aufwertung des städtischen Grundstückes Poststraße 2 durch Anlage eines Parkplatzes für das Wilhelm-Fabry-Museum...“ ergeben.

Der Vorschlag des Rahmenplanes, auf dem betroffenen Grundstück zunächst als Zwischenlösung einen Parkplatz für das Museum einzurichten, beinhaltet auch Nachteile. Hierzu gehört u.a. die fehlende Ausnutzung als Baugrundstück.

Tatsächlich bietet sich das Grundstück auch als potentiell Baugrundstück dar. Es ist möglich, das Grundstück mit einem Wohngebäude zu nutzen und dennoch die Fahrverbindung freizuhalten, die man für eine alternative Erschließung des privaten Garagenhofes nördlich des Wilhelm-Fabry-Museums benötigt. Eine „provisorische“ Nutzung als Parkplatzes – so wird befürchtet – stünde einer solchen höherwertigen Ausnutzung entgegen.

Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass sich der Bereich zwischen Benrather Straße 34 und Poststraße 8 im wesentlichen als Baulücke darstellen würde, für die auch eine „große“ städtebauliche Lösung denkbar wäre, etwa in Form eines **Gebäuderiegels** zwischen beiden Gebäuden, einer Durchfahrt zur Ermöglichung der schon erwähnten Garagenhofzufahrt und einer Unterbringung des ruhenden Verkehrs in einer Tiefgarage im Blockinnenbereich.

Diese „große Lösung“ ist zumindest eine mögliche Vision für den betroffenen Bereich. Die Umsetzung ist derzeit nicht absehbar, da hier auch andere als städtische Grundstücke eine Rolle spielen würden.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist der Zeithorizont für eine Umsetzung dieses Vorschlages auch nur als langfristig zu bezeichnen. Je nach Umgang mit der heutigen „Bebauung“ bliebe allerdings der unbefriedigende Zustand des städtischen Grundstückes bis auf weiteres bestehen.

Um der hier weiter latent schwelenden Diskussion Raum zu lassen, bietet es sich an, die Maßnahme 7 aus dem Prioritäten-Katalog herauszunehmen.

## 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

### Maßnahme 8: Nutzbarmachung der Grünfläche Terrania als Erholungsfläche für Anwohner

Entwurfsskizze mit vorläufigen Umbauelementen <sup>18</sup>		Gesamtkosten: ~ 45.000 + X €
A	Grunderwerb	x € <sup>19</sup>
B	Bolzmöglichkeit schaffen	500 €
C	Streetballmöglichkeit schaffen	1000 €
D	Beachvolleyballfeld bauen (Jugendparlament bei Gestaltung und Bau mit einbinden)	0 €
E	Zaun Öffnen	2400 €
F	Weg	6500 €
G	Mauer mit Sitzgelegenheiten	10000 €
H	Bänke	3000 €
I	Zaun zu Terrania	6850 €
J	Ballfangzaun	3000 €
K	Hecke	5000 €
L	Freilegung des Buschwerks	4500 €

#### Effekte

Plangebiet, hohe Stärke

#### Zeithorizont

langfristig - innerhalb von 10 Jahren

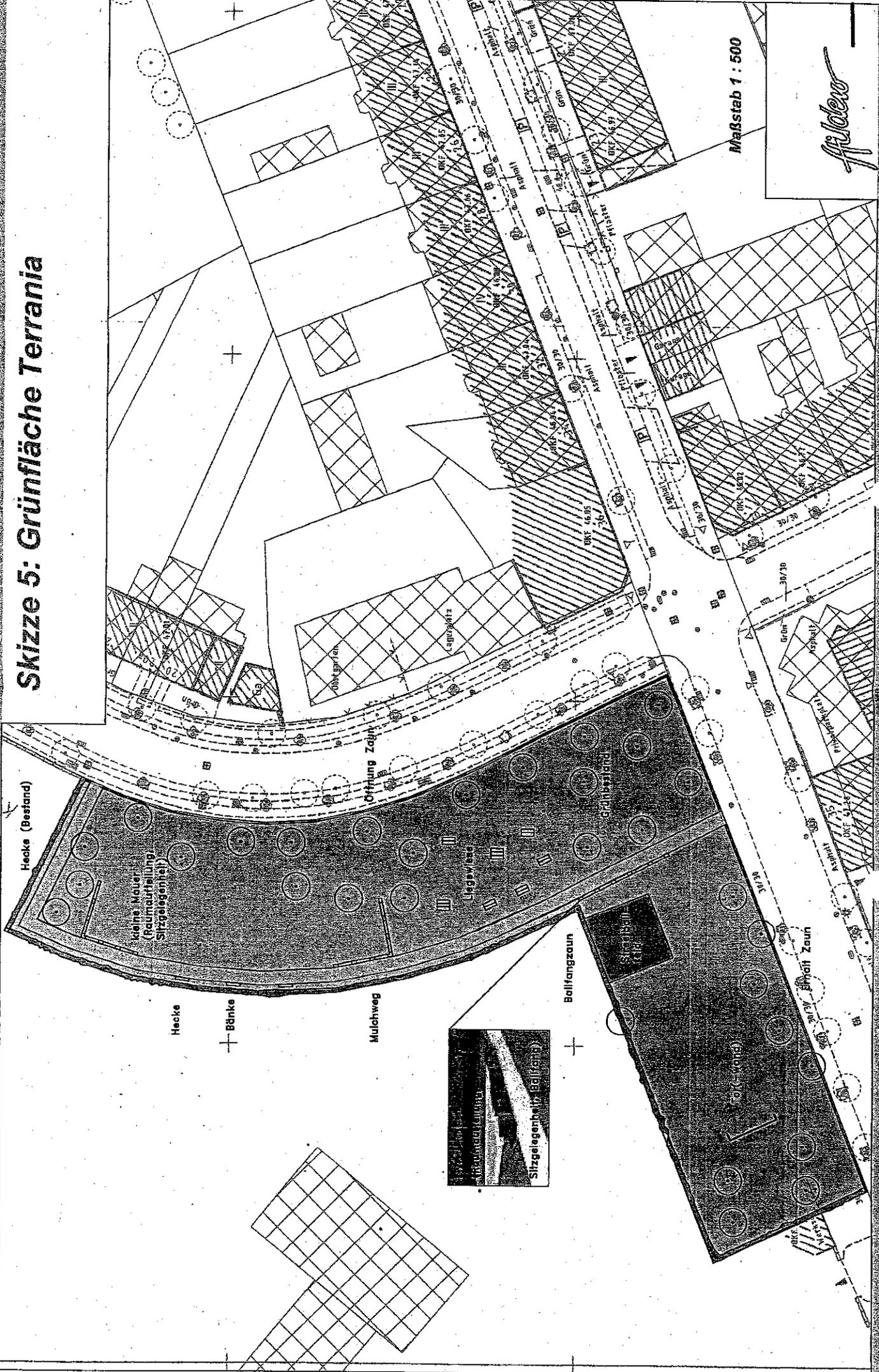
<sup>18</sup> vgl. auch Plan zur Entwurfsskizze

<sup>19</sup> Die Variable x steht für die Kosten des Grunderwerbs, die sich voraussichtlich im sechsstelligen Bereich bewegen.

# Skizze 5: Grünfläche Terrania

Maßstab 1 : 500

*Andew*



Hecke (Bestand)

kleine Mauer  
(Raumabteilung)  
Sitzgelegenheit

Hecke

+ Bänke

Mulchweg

Ordnung Zaun

Lageort

Ballfangzaun

Sitzgelegenheit

Erdbestand

Ordnung Zaun



## 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

---

### Umsetzungsmöglichkeit

Bei einer Umsetzung der Maßnahme entsprechend der Umbauskizze würde man ca. 4000 m<sup>2</sup> der im Plangebiet liegenden Grünfläche der Firma Terrania für eine Erholungsnutzung zugänglich machen. Der rückwärtige Teil der Grünfläche stünde weiterhin für eine Gewerbenutzung zur Verfügung.

In den Workshops wurde angeregt, die Grünfläche Terrania für Jugendliche zu öffnen. Aus Sicht der Verwaltung soll dabei aber nicht der übrigen Anwohnerschaft die Möglichkeit zur Nutzung der Grünfläche entzogen werden. Deswegen werden klassische Sportfelder, wie z.B. ein Bolzplatz nicht als sinnvoll erachtet. Im Verhältnis zur Gesamtfläche würden diese zu viel Platz einnehmen und eine einseitige Nutzungsmöglichkeit vorgeben. Die Entwurfsskizze sieht vor, die Fläche z.B. mit Sitzgelegenheiten in drei Teilräume, aufzuteilen die von allen Bevölkerungsgruppen genutzt werden könnten. Die Gesamtfläche würde gleichzeitig einen Puffer zwischen Gewerbe- und Wohnnutzung bilden. Als Infrastruktur würden lediglich einige Tore vorgehalten, ggf. wäre ein kleines, einfach ausgestaltetes Streetballfeld möglich. Auf diese Weise könnte eine Nutzung ohne aufwendige Bestandsänderungen ermöglicht werden. Dieser kleine Park könnte bereits nach einer Freilegung des die alten Bäume umgebenden Buschwerkes recht attraktiv sein. Der Forderung nach einer nicht zu sehr gestalteten Aufenthaltsfläche würde man nachkommen. Im Zusammenhang mit der Maßnahme würde eine Abgrenzung zur Gewerbenutzung nötig, etwa durch Zäune und Hecken. Zur Straßenseite könnte eine Teilöffnung des Zaunes die neue Zugänglichkeit auch optisch unterstreichen. Seitens des Amtes für Jugend, Schule und Sport ist es vorgesehen, die Entwicklung von Ideen für das Terrania-Gelände auf die Tagesordnung des Jugendparlaments im November zu stellen. Die Wünsche von Jugendlichen, die nicht an den Workshops teilgenommen hatten, seien noch einmal zu prüfen.

Die erste Option für eine Umsetzung der Maßnahme ist der Ankauf einer Grünfläche durch die Stadt Hilden. Diesbezüglich hat es noch keine Gespräche mit dem Eigentümer gegeben. Erste Schritte zur planerischen Absicherung der hier vorgestellten Idee werden im Zuge der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans ergriffen werden.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, auf Bebauungsplanebene einen Teil der Grünfläche als solche zu sichern, denn die Nutzbarkeit des hier angesprochenen Bereichs für Gewerbe ist durch die Nähe zur Wohnbebauung ohnehin stark eingeschränkt.

### BEWERTUNGSMATRIX:

Um die Maßnahmen später in ein Handlungsprogramm – mit Prioritäten – zu überführen wurde zunächst eine Bewertungsmatrix erstellt. Sie diene als Hilfestellung zur objektivierenden Einordnung. Die Maßnahmen erhielten in Bezug auf die gewählten Kriterien entsprechend der Erkenntnisse der verwaltungsinternen Prüfung Punkte, mit denen sie in die Tabelle eingestellt wurden. Aus der Gesamtsumme ist eine Rangfolge abzulesen.

# 6. ZIELE UND MAßNAHMEN

Bewertete Maßnahme <sup>20</sup>	Effekte 1 (Ausdehnung)	Effekte 2 (Stärke)	Kosten	Zeit	Summe	Rangfolge
1 Umbau des Kreuzungsbereichs Feldstraße, Poststraße, Körnerstraße - Rückbau der Verkehrsflächen, - Umbau zum Quartiersplatz	3	8 <sup>21</sup>	1	2	14	1
2 Verdeutlichung der Tempo-30-Zone durch Fahrbahnmarkierungen	3	2	5	3	13	2
3 Neugestaltung / übersichtliche Erschließung des Spielplatzes Körnerstraße	2	3	4	3	12	3
4 Verengung des Einmündungsbereichs der Benrather Straße in die Poststraße	2	3	4	2	11	4
5 Erneuerung der Beleuchtung auf der Poststraße	2	3	4	2	11	4
6 gebietsübergreifende Verkehrssicherung (insb. Bahnhofsallee, Fabriciusstraße West, Körnerstraße)	2	3	4	2	11	4
7 Aufwertung der Freiflächen des Wilhelm-Fabry-Museums und der umliegenden Freiflächen - Aufwertung des Museumshofs durch andere Erschließung des nördlich angrenzenden Garagenhofs - Aufwertung des Grundstücks Poststraße 2 durch Anlage eines Parkplatzes für das Wilhelm-Fabry-Museum	4	3	2	1	10	7 (siehe Seite 67a)
8 Nutzbarmachung der Grünfläche Terrania als Erholungsfläche für Anwohner	3	4	1	1	9	8

<sup>20</sup> Das Thema Bahnhof – die eigentliche Nr. 1 in dieser Rangliste – konnte erst ab September 2006 bearbeitet werden. Deswegen ist er nicht Bestandteil der Bewertungsmatrix. Zur Berücksichtigung des Themas innerhalb des Handlungsprogramms vgl. Kapitel 8 „Der Bahnhof Hilden (Empfangsgebäude) und seine Bedeutung für den Rahmenplan Nördliche Unterstadt“

<sup>21</sup> Es handelt sich um eine kombinierte Maßnahme. Sowohl vom Rückbau als auch vom Quartiersplatz geht ein hoher Effekt aus. Deswegen wurde die doppelte Punktzahl in die Tabelle eingestellt.

## 6. ZIELE UND MASSNAHMEN

### Effekte 1 (Ausdehnung):

- punktuell (1)
- lokal (2)
- Plangebiet (3)
- städtisch (4)
- überörtlich (5)

### Effekte 2 (Stärke):

- sehr niedrig (1)
- niedrig (2)
- mittel (3)
- hoch (4)
- sehr hoch (5)

### Kosten:

- sehr niedrig - 10.000 Euro (5)
- niedrig - 10.001 - 50.000 Euro (4)
- mittel - 50.001 - 100.000 Euro (3)
- hoch - 100.001 - 200.000 Euro (2)
- sehr hoch - ab 200.000 Euro (1)

### Zeit:

- kurzfristig - innerhalb 1. Jahr (3)
- mittelfristig - innerhalb 5. Jahr (2)
- langfristig - innerhalb 10. Jahr (1)

# 7. EXKURS: BAHNHOFSEMPFANGSGEBÄUDE

## **Der Bahnhof Hilden (Empfangsgebäude) und seine Bedeutung für den Rahmenplan Nördliche Unterstadt**

Der Bahnhof Hilden liegt am westlichen Rand des Plangebietes des Rahmenplanes Nördliche Unterstadt. Er ist einer von zwei Haltepunkten, an denen die S-Bahn-Linie S 7 (Solingen-Ohligs – Düsseldorf-Flughafen) in Hilden hält. Der Bahnhof hat also für Hilden eine gesamtstädtische Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt und als „Eingangsportal“ der Stadt für Bahnpassagiere.

Im Jahr 1995/96 wurde das Empfangsgebäude des Bahnhofes von der DB AG an private Interessenten verkauft. Deren Interesse war es zunächst, in einem renovierten und umgebauten Bahnhofsgebäude Gastronomie- und Büronutzungen unterzubringen und so das Gebäude nach der Aufgabe seiner eigentlichen Bahnhofsfunktion neu zu beleben. Auf Initiative der neuen Eigentümer wurde das Gebäude zudem vom Rheinischen Amt für Denkmalpflege auf seine Denkmaleigenschaften hin untersucht und schließlich im Jahr 2000 unter Denkmalschutz gestellt. Leider gelang es den neuen Eigentümern nicht, sich letztlich auf eine funktionierende und finanzierbare Nutzungskonzeption zu einigen; das Empfangsgebäude verfiel in der Zwischenzeit zusehends.

Das heruntergekommene Erscheinungsbild des Bahnhofes bedeutet bis heute eine erhebliche Beeinträchtigung des Umfeldes und damit des Rahmenplan-Bereiches. Tatsächlich stellte sich für alle Beteiligten am Aufstellungsverfahren zum Rahmenplan das funktionslose, leerstehende und verfallende Gebäude als das Hauptproblem dieses Stadtquartiers dar. Dies galt umso mehr, als dass durch den Umbau des benachbarten Güterbahnhofsgebäudes durch einen Privatinvestor demonstriert wurde, welches Aufwertungspotential aktiviert werden kann. Desto unglücklicher war daher die Einsicht, auf dieses explizite Problem im Zuge der Rahmenplan-Arbeit nicht eingehen zu können. Angesichts fehlender Zugriffsmöglichkeiten der Stadt Hilden auf das Gebäude (da Privateigentum) und aufgrund einer jahrelangen erfolglosen Suche nach einem tragfähigen und finanzierbaren Nutzungskonzept **musste das Bahnhofs-Thema aus der Bearbeitung des Rahmenplanes ausgeblendet werden.** Die Gründe hierfür wurden in der Bearbeitungsphase des Rahmenplanes immer wieder erläutert, so dass für alle offensichtlich wurde, dass eine Beschäftigung mit dem Thema Bahnhof die sonstigen Themen des Rahmenplanes ungerechtfertigter Weise dominieren, in den Hintergrund drängen und letztlich die Rahmenplanarbeit und die sich daraus ergebenden Resultate beeinträchtigen würde. Dementsprechend spielte das Thema Bahnhof bis Mitte September 2006 keine zentrale Rolle im Rahmenplan Nördliche Unterstadt; es erfolgte allerdings aus den Workshops im Juli 2006 heraus die klare Botschaft der Bürger an die Politik, dass das Bahnhofsgebäude renoviert werden solle, um das Stadtquartier insgesamt aufzuwerten und einen erheblichen städtebaulichen Missstand zu beheben.

Die Situation änderte sich schlagartig, als die Eigentümergemeinschaft im September 2006 der Stadt Hilden die Übernahme (den Verkauf) des Gebäudes anbot; nicht mehr zu überhöhten Preisen, sondern auf der Basis eines Verkehrswertgutachtens einer neutralen Stelle (hier: Gutachterausschuss des Kreises Mettmann). Der Rat der Stadt Hilden hat daraufhin am 20. September 2006 den Kauf des Empfangsgebäudes des Bahnhofs Hilden durch die Stadt oder eine städtische Gesellschaft beschlossen. Der Kauf soll noch in 2006 getätigt werden. Die Infrastrukturgesellschaft Hilden mbH wurde weiterhin mit der Abwicklung dieser Maßnahme beauftragt. Sie wurde zudem aufgefordert, möglichst kurzfristig ein durchgerechnetes Nutzungskonzept unter strikter Beachtung des Denkmalschutzes auszuarbeiten und dann dem Rat vorzulegen.

Damit hat sich auch die Situation für den Rahmenplan Nördliche Unterstadt grundlegend geändert; zum ersten Mal seit zehn Jahren hat die Stadt Hilden eine konkrete Zugriffsmöglichkeit auf das eigentlich drängendste Problem im Rahmenplangebiet.

## 7. EXKURS: BAHNHOFSEMPFANGSGEBÄUDE

Hieraus hat sich – naheliegend - eine Veränderung der Prioritätensetzung ergeben, wie sie die Verwaltung der Politik zur Beratung vorlegt. Absoluter Vorrang (Priorität 1) für Maßnahmen im Geltungsbereich des Rahmenplanes Nördliche Unterstadt wird nun dem „**denkmalgerechten Umbau und Umnutzung des ehemaligen Empfangsgebäudes des Bahnhofes Hilden**“ beigemessen. Dies wird ergänzt und komplettiert durch eine Aufwertung des Zugangs zu den Bahngleisen (Stichwort: Tunnel) und durch einen Umbau des Bahnhofsvorplatzes. Für diesen Bahnhofsvorplatz gibt es seit Anfang 1998 ein Umgestaltungskonzept, welches aber aufgrund der unklaren Situation rund um das Bahnhofsgebäude nicht umgesetzt werden konnte.

Von der Zeitplanung ist nun vorgesehen, im Jahr 2007/08 sowohl ein Nutzungskonzept für das Gebäude zu finden als auch die Sanierung selbst durchzuführen. In der gleichen Zeit soll dann der Umbau des Bahnhofsvorplatzes vollzogen werden.

Hierzu ist beabsichtigt, den vorliegenden Entwurf in Form eines weiteren „Workshops“ mit der Quartiersbevölkerung zu diskutieren und weiter zu entwickeln (analog zum bisherigen Rahmenplan-Verfahren). Im Rahmen dieses Workshop-Verfahrens ist es möglich, neben städtebaulichen und verkehrlichen Aspekten weitere Themen zu diskutieren. Hierzu gehört z.B. das Thema Kultur, etwa in Form von Skulpturen im Zusammenhang mit dem städtischen Konzept „Kunst in der Innenstadt. Damit diese Thematik berücksichtigt werden kann, wird es auch zu entsprechenden Impuls-Beiträgen der Kulturverwaltung kommen.

Dabei ist es grundsätzlich möglich, dass die beiden „Hauptmaßnahmen“, die Renovierung/ Neunutzung des Empfangsgebäudes und die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes annähernd parallel umgesetzt werden. Dies hängt auch vom Verlauf der weiteren Planungen ab. Die genannte Zeitplanung ist daher nur vorbehaltlich zu verstehen.

Erst nach diesen Maßnahmen wiederum wird die fachplanerische Detailplanung und Umsetzung der sonstigen Maßnahmen anvisiert, die im Rahmenplan Nördliche Unterstadt definiert wurden, angefangen bei dem Umbau des Kreuzungsbereiches Feldstraße/ Poststraße/ Körnerstraße.

### **Ergänzung im November 2006:**

Der im September 2006 vom Rat der Stadt Hilden beschlossene Kauf des Bahnhofsempfangsgebäudes ist mittlerweile Realität geworden.

Am 26. Oktober 2006 wurde der Notarvertrag zwischen der Stadt Hilden und der Eigentümer-Gemeinschaft unterzeichnet, durch den die Stadt Hilden nun Eigentümer des Bahnhofsempfangsgebäudes geworden ist.

Am 13. Dezember 2006 wird im Rat dann eine von der Verwaltung ausgearbeitete Nutzungskonzeption für das Gebäude vorgestellt.

# 8. HANDLUNGSPROGRAMM

Unter Berücksichtigung der neuen Situation in Bezug auf den Bahnhof und der Rangfolge der Bewertungsmatrix beinhaltet der Städtebauliche Rahmenplan folgendes Handlungsprogramm mit vier Umsetzungsstufen:

## **Priorität 1:**

- Denkmalgerechter Umbau und Umnutzung des ehemaligen Empfangsgebäudes des Bahnhofs
- Aufwertung des Zugangs zu den Bahngleisen
- Umbau des Bahnhofsvorplatzes mit Durchführung eines entsprechenden Workshops

## **Priorität 2:**

- Umbau des Kreuzungsbereichs Feldstraße / Poststraße / Körnerstraße (Rückbau der Verkehrsflächen, Umbau zum Quartiersplatz)
- Verdeutlichung der Tempo-30-Zone durch Fahrbahnpliktogramme (Schriftzug 30) an 5 Standorten
- Neugestaltung / übersichtliche Erschließung des Spielplatzes Körnerstraße

## **Priorität 3:**

- Verengung des Einmündungsbereichs der Benrather Straße in die Poststraße
- Erneuerung der Beleuchtung auf der Poststraße
- Verkehrssicherung auf den Gehwegen, an der Bahnhofsallee, Fabriciusstraße West, Körnerstraße

~~Aufwertung des städtischen Grundstücks Poststraße 2 / Ecke Benrather Straße durch Anlage eines Parkplatzes für das Wilhelm-Fabry-Museum in Kombination mit~~

**(Anmerkung: Aufgrund abweichender Beratung – siehe S. 67a – wird dieser Punkt aus der Prioritätenliste herausgenommen.)**

## **Priorität 4:**

- Aufwertung des Museumshofs des Wilhelm-Fabry-Museums durch eine andere Erschließung des nördlich angrenzenden Garagenhofs (unter Berücksichtigung einer eventuell später durchzuführenden Erweiterung des Museums)
- Nutzbarmachung der Grünfläche Terrania als Erholungsfläche für Anwohner

## 8. HANDLUNGSPROGRAMM

---

Priorität 1 haben die Maßnahmen, die mittelfristig umgesetzt werden könnten und denen von den Anwohnern und Verwaltung die stärksten Effekte im Sinne einer positiven Auswirkung für das gesamte Plangebiet zugeschrieben wurden.

Priorität 2 haben diejenigen Maßnahmen, die kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden könnten und denen von den Anwohnern und Verwaltung starke Effekte zugeschrieben wurden.

Priorität 3 haben diejenigen Maßnahmen, die kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden könnten und denen mittlere Effekte zugeschrieben wurden.

Priorität 4 haben diejenigen Maßnahmen, die z.B. auf Grund einer fehlenden Grundstücksverfügbarkeit nur langfristig umgesetzt werden könnten.

Die einzelnen Maßnahmen sollen seitens der Verwaltung in den Haushaltsplan 2007 und in den folgenden Jahren berücksichtigt werden, damit der Rat im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanberatungen über die konkrete Umsetzung der Maßnahmen entscheiden kann.

Das vorliegende Handlungsprogramm ist die „Essenz“ aller im Verfahrensablauf erarbeiteten Ziele und Maßnahmen zur Aufwertung der Nördlichen Unterstadt. Es wurde bewusst eng gefasst. Die Möglichkeiten zur Aufwertung der Nördlichen Unterstadt, die in der Städtebaulichen Voruntersuchung<sup>23</sup> erarbeitet und hierin nicht aufgenommen wurden, sind als Ideenpool aus dem Beginn des Verfahrens der Rahmenplanung anzusehen. Für die Zeit nach der Umsetzung der prioritären Maßnahmen, können je nach Bedarf diese weiteren Vorschläge weiter untersucht, konkretisiert und umgesetzt werden.

---

<sup>23</sup> Sitzungsvorlage Nr. 61/006 für den Stadtentwicklungsausschuss am 08.12.2004 und den Rat am 26.01.2005



## 9. SONSTIGE STADTPLANERISCHE AKTIVITÄTEN IM PLANGEBIET

---

Die Lage des Plangebietes des Rahmenplanes im Stadtgebiet und die Struktur dieses Stadtquartiers bringen es mit sich, dass der Rahmenplan nicht alleine steht, wenn es um planerische Aktivitäten geht. Vielmehr befinden sich unterhalb der Rahmenplan-Ebene viele weitere Planungen, die auf den Veränderungsdruck im Quartier eingehen.

Im Einzelnen:

- A. Für den Bereich des Rahmenplangebietes gibt es mehrere Bebauungsplanverfahren. Das wichtigste derzeit ist die Aufstellung des **Bebauungsplanes Nr. 228** für den Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes zwischen Bahnhofsallee, Terrania-Gelände, Bahntrasse und Ellerstraße. Mit diesem Bebauungsplan wird nicht nur für einen Teil des Güterbahnhofsgeländes eine neue, stadtverträgliche Gewerbe- und Mischnutzung vorbereitet. Gleichzeitig trägt die Umsetzung des Bebauungsplanes auch zur Verbesserung der Verkehrssituation im Plangebiet des Rahmenplanes bei, nämlich durch die Verlagerung des LKW-Verkehrs von und zu dem Schrottplatz-Gelände nordwestlich der Bahnhofsallee. Dieses Gelände soll zukünftig nicht mehr über die Bahnhofsallee oder andere Straßen im Rahmenplan-Gebiet angefahren werden, sondern über die Ellerstraße. Auch wenn sich der Bebauungsplan noch im Verfahren befindet, werden auf der Grundstückseigentümer-Ebene schon die Bedingungen für die genannte Verkehrslösung vorbereitet.
- B. Der **Bebauungsplan Nr. 10 C** für den Bereich zwischen Bahnhofsallee, Poststraße und Benrather Straße ist die Reaktion der Stadt Hilden auf verschiedene schon geschehene oder zukünftig anstehende Änderungen im Plangebiet. Dazu gehören der Wegfall einer Tankstelle im Eckbereich von Bahnhofsallee und Benrather Straße. Die hierdurch entstandene Baulücke an einer städtebaulich exponierten Stelle wird derzeit durch einen Gebrauchtwagen-Handel belegt. Weitere potentielle Änderungsgebiete sind das Gelände einer Schreinerei sowie ein ehemals komplett von der Deutschen Post AG genutztes Grundstück. Selbst der Blockinnenbereich kann u.U. in ein attraktives Wohngebiet umgenutzt werden. Zu diesem Bebauungsplan gibt es derzeit einen Aufstellungsbeschluss, ein weitergehendes Verfahren aber noch nicht. Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 10 B ist in der Mehrzahl seiner Inhalte nicht mehr zeitgemäß, auch daher gibt es die Absicht, den Bebauungsplan Nr. 10 C nach dem Abschluss des Rahmenplan-Themas im Verfahren weiterzuführen.
- C. Der **Bebauungsplan Nr. 240** hat den Bereich von Ellerstraße und Benrather Straße zum Gegenstand, das Plangebiet erstreckt sich im Westen bis zur Poststraße und umfasst somit auch das Gelände des städtischen Wilhelm Fabry-Museums. Die mögliche räumliche (und damit auch funktionelle) Weiterentwicklung dieses Museums ist ein Hauptanliegen dieses Bebauungsplanes. Ein städtisches Grundstück an der Poststraße (Poststraße 2) steht u.a. dafür zur Verfügung. Außerdem muss der unmittelbare Eckbereich Ellerstraße/ Benrather Straße neu geordnet werden. Aufgrund des Rahmenplan-Verfahrens gibt es auch für den Bebauungsplan Nr. 240 derzeit nur einen Aufstellungsbeschluss.

## 9. SONSTIGE STADTPLANERISCHE AKTIVITÄTEN IM PLANGEBIET

---

- D. Darüber hinaus gibt es weitere bauliche Weiterentwicklungen, zum einen konkreter Art, zum anderen als absehbare Maßnahme. Eine konkrete bauliche Weiterentwicklung gibt es für den **Eckbereich Ellerstraße/ Körnerstraße**. Hier werden zwei überaus unansehnliche Altbauten vom Beginn der 1950er Jahre abgerissen und in der Folge von einem Privatinvestor durch Neubauten ersetzt, die zum einen die städtebauliche Stellung der Altbauten wieder besetzen, zum anderen aber eine moderne Nutzung ermöglichen. Erst kürzlich entstanden ist eine größere Baulücke auf der Ostseite des **Eckbereiches Körnerstraße/ Feldstraße**, bedingt durch den Abbruch von Gebäuden einer ehemaligen Spedition. Ähnlich wie bei der Neunutzung des Grundstückes eines ehemaligen KFZ-Betriebes in unmittelbarer Nachbarschaft könnten auch hier zahlreiche neue Wohneinheiten in guter Lage geschaffen werden.
- E. Im Zusammenhang mit der Sanierung und Neunutzung des Bahnhofsgebäudes muss auch auf die beiden Grundstücke hingewiesen werden, die sich nördlich bzw. südlich von diesem Gebäude befinden. Eine Neubebauung dieser der Stadt gehörenden Grundstücke ist ein weiteres Element in dem Bemühen, das „Bahnhofsquartier“ städtebaulich und funktional aufzuwerten.

PRESSESTIMMEN

Einwohner beteiligen

Die Fraktionsvorsitzende die Entscheidung der Stadtentwicklungsausschusses als "Startschuss" für die Neugestaltung dieses Stadtviertels...

Verfahren ist strittig

Welche Bürgerbeteiligung in der Unterstadt? In den Pächtausschüssen geforderte Einwohnerbeteiligung...

Rheinische Post, 03.01.2005

Kritik an den Schattenseiten

INFOBAU/Anwohner des Niederrhein-Quartals protestieren auf Protestpublikum für Zahl der Interessierten war für möglich...

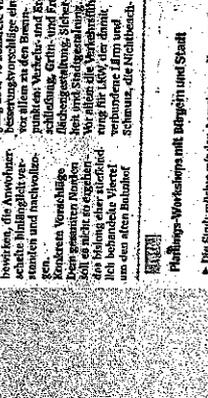


Lutz Goll (Mitte) beim Aufbruch zum Protestpublikum für die Bürger...

Westdeutsche Zeitung, 10.01.2005

Planen im Norden

Stadt präsentiert Ergebnisse und weitere Schritte gegen Stillstand. Hilfen, (bunz) Welche Ergebnisse...



Lutz Goll (Mitte) - er im Wort im den Anwohnern...

Neue Rheinzeitung, 16.05.2006

Lokalanzeiger





# Park für Bahnhofsviertel

**HILDEN** (cis) Gemeinsam mit Experten der Verwaltung hatten Bürger Verbesserungen für das Bahnhofsviertel geplant. In der letzten Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses zog Bauderzernent Maximilian Reich den Bericht dazu zurück. Begründung: Mit dem Kauf des Bahnhofsgebäudes durch die Stadt sei eine neue Situation entstanden, der beim „Rahmenplan Nördliche Unterstadt“ Rechnung getragen werden müsse. Die Eigentümer des Industrieparks Terrania sind offenbar bereit, eine Grünfläche gegen eine angrenzende Gewerbefläche des Güterbahnhofs (in städtischem Besitz) zu tauschen. Die Grünen beantragten, darüber frühzeitig zu verhandeln und so eine anderweitige Vermarktung des Güterbahnhofs zu verhindern. Kame der Tausch zustande, könnte das Bahnhofsviertel möglicherweise einen Park erhalten.

Rheinische Post, 29.09.2006

# Planung kommt ins Rollen

Ende 2008 könnte der marode Bahnhof in neuem Glanz erstrahlen. Von der Sanierung wird das ganze Stadtviertel profitieren. Ist sich Bauderzernent Maximilian Reich sicher.



Der Bahnhof in Hilden. Die Sanierung ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Bauderzernent Maximilian Reich ist sich sicher, dass die Sanierung im Jahr 2008 beginnen wird. Die Stadt hat bereits einen Plan für die Sanierung des Bahnhofs und des umliegenden Stadtviertels aufgestellt. Die Sanierung wird in mehreren Schritten durchgeführt. Zuerst wird der Bahnhof selbst saniert, gefolgt von den umliegenden Gebäuden. Die Sanierung wird im Jahr 2008 beginnen und voraussichtlich bis 2012 dauern.

Die Sanierung ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Bauderzernent Maximilian Reich ist sich sicher, dass die Sanierung im Jahr 2008 beginnen wird. Die Stadt hat bereits einen Plan für die Sanierung des Bahnhofs und des umliegenden Stadtviertels aufgestellt. Die Sanierung wird in mehreren Schritten durchgeführt. Zuerst wird der Bahnhof selbst saniert, gefolgt von den umliegenden Gebäuden. Die Sanierung wird im Jahr 2008 beginnen und voraussichtlich bis 2012 dauern.

Die Verwaltung will, in vier Jahren den Bahnhofs- und das umliegende Stadtviertel neu gestalten. Die Sanierung wird in mehreren Schritten durchgeführt. Zuerst wird der Bahnhof selbst saniert, gefolgt von den umliegenden Gebäuden. Die Sanierung wird im Jahr 2008 beginnen und voraussichtlich bis 2012 dauern.

**Bahnhofsplan**  
Der Bahnhof wird in vier Jahren neu gestaltet. Die Sanierung wird in mehreren Schritten durchgeführt. Zuerst wird der Bahnhof selbst saniert, gefolgt von den umliegenden Gebäuden. Die Sanierung wird im Jahr 2008 beginnen und voraussichtlich bis 2012 dauern.

**Bahnhofsplan**  
Der Bahnhof wird in vier Jahren neu gestaltet. Die Sanierung wird in mehreren Schritten durchgeführt. Zuerst wird der Bahnhof selbst saniert, gefolgt von den umliegenden Gebäuden. Die Sanierung wird im Jahr 2008 beginnen und voraussichtlich bis 2012 dauern.

**Chance für mehr Grün**  
Die Verwaltung hat einen Plan für die Sanierung des Bahnhofs und des umliegenden Stadtviertels aufgestellt. Die Sanierung wird in mehreren Schritten durchgeführt. Zuerst wird der Bahnhof selbst saniert, gefolgt von den umliegenden Gebäuden. Die Sanierung wird im Jahr 2008 beginnen und voraussichtlich bis 2012 dauern.

**Bahnhofsplan**  
Der Bahnhof wird in vier Jahren neu gestaltet. Die Sanierung wird in mehreren Schritten durchgeführt. Zuerst wird der Bahnhof selbst saniert, gefolgt von den umliegenden Gebäuden. Die Sanierung wird im Jahr 2008 beginnen und voraussichtlich bis 2012 dauern.

**Bahnhofsplan**  
Der Bahnhof wird in vier Jahren neu gestaltet. Die Sanierung wird in mehreren Schritten durchgeführt. Zuerst wird der Bahnhof selbst saniert, gefolgt von den umliegenden Gebäuden. Die Sanierung wird im Jahr 2008 beginnen und voraussichtlich bis 2012 dauern.

**Chance für mehr Grün**  
Die Verwaltung hat einen Plan für die Sanierung des Bahnhofs und des umliegenden Stadtviertels aufgestellt. Die Sanierung wird in mehreren Schritten durchgeführt. Zuerst wird der Bahnhof selbst saniert, gefolgt von den umliegenden Gebäuden. Die Sanierung wird im Jahr 2008 beginnen und voraussichtlich bis 2012 dauern.

**Bahnhofsplan**  
Der Bahnhof wird in vier Jahren neu gestaltet. Die Sanierung wird in mehreren Schritten durchgeführt. Zuerst wird der Bahnhof selbst saniert, gefolgt von den umliegenden Gebäuden. Die Sanierung wird im Jahr 2008 beginnen und voraussichtlich bis 2012 dauern.

**Bahnhofsplan**  
Der Bahnhof wird in vier Jahren neu gestaltet. Die Sanierung wird in mehreren Schritten durchgeführt. Zuerst wird der Bahnhof selbst saniert, gefolgt von den umliegenden Gebäuden. Die Sanierung wird im Jahr 2008 beginnen und voraussichtlich bis 2012 dauern.

Rheinische Post, 06.10.2006

## AKTEURE / TEILNEHMER

### Träger öffentlicher Belange

Ausländerbeirat

Behindertenbeirat

Firma aurelis Real Estate (Eigentümerin des Bereiches Güterbahnhof)<sup>1</sup>

Handwerkskammer

Industrie- und Handelskammer

Jugendparlament

Museums- und Heimatverein

Polizeiinspektion Mitte

Rheinbahn

Seniorenbeirat

---

<sup>1</sup> hier mit aufgeführt

## Bürgerinformationsveranstaltung Mai 2006

Bürgerinnen und Bürger	Vertreter der Verwaltung	Zuhörer (z.B. Ratsmitglieder, Presse)
Frau Altieri Düsseldorfer Straße	Frau Böhm Planungs- und Vermessungsamt	Frau Alkenings SPD
Herr Bacher Körnerstraße	Herr Groll Planungs- und Vermessungsamt	Frau Barata SPD
Herr und Frau Barkholz Poststraße	Herr Scheib Bürgermeister	Herr Bosbach SPD
Frau Bartz Ellerstraße		Frau Brandenburg CDU
Herr/Frau Belloff Ellerstraße		Herr Burchartz FDP
Frau Bertz Poststraße		Herr Corbat CDU
Herr Blanchot Bahnhofsallee		Herr Hancke CDU
Frau Cresnar Ellerstraße		Frau Hebestreit SPD (2. stellv. Bürgermeisterin)
Frau Dezes Ellerstraße		Herr Horzella dUH
Frau Dornsam Firma Terrania		Frau Krall CDU
Herr und Frau Enxing Fabriciusstraße		Frau Vogel Bündnis 90 / Die Grünen Hilden
Frau Eskandarpour Fabriciusstraße		Herr Welke FDP
Frau Falkmann		Herr Braasch Museums- und Heimatverein
Herr Frauenkron Schillerstraße		Herr Hillebrand Stadtmarketing
Frau Frische Benrather Straße		

# 10. ANHANG

Bürgerinnen und Bürger	Vertreter der Verwaltung	Zuhörer (z.B. Ratsmitglieder, Presse)
Herr Gemeiner Bahnhofsallee		Herr Harsewinkel Museums- und Heimatverein
Frau Gust Poststraße		Frau Schmidt Rheinische Post
Herr und Frau Häffker Feldstraße		Herr Kaltenpoth Stadt Hilden
Herr Harsewinkel Museums- und Heimatverein		Herr Gatzke Stadt Hilden
Herr Hillebrand Stadtmarketing		
Frau Herr Benrather Straße		
Herr Hölemann		
Frau Houshmand Mohammadi Fabriciusstraße		
Herr Janeck Poststraße		
Herr Kalversberg Benrather Straße		
Herr und Frau Kammelter Benrather Straße		
Herr und Frau Kemper Poststraße		
Herr Kottolinsky Bahnhofsallee		
Herr Koenzen		
Frau Knecht Firma Terrania		
Herr Krüger Körnerstraße		

# 10. ANHANG

Bürgerinnen und Bürger	Vertreter der Verwaltung	Zuhörer (z.B. Ratsmitglieder, Presse)
Herr und Frau Kuhlmann Körnerstraße		Herr Kaltenpoth Stadt Hilden
Frau Kuhn Feldstraße		Herr Gatzke Stadt Hilden
Frau Laakmann Poststraße		
Herr Lofruthe Benrather Straße		
Herr Lüttgen Ellerstraße		
Herr Muschitz Benrather Straße		
Herr Nacke		
Herr und Frau Peickert Poststraße		
Herr Reimerink Postraße		
Herr Reinartz Poststraße		
Herr Schachmann Poststraße		
Herr Schnitzler		
Frau Sicker Feldstraße		
Herr Straßer Körnerstraße		
Frau Thierbach Fabriciusstraße		
Herr Thomas Schillerstraße		

# 10. ANHANG

Bürgerinnen und Bürger	Vertreter der Verwaltung	Zuhörer (z.B. Ratsmitglieder, Presse)
Herr Timmerbeil Fabriciusstraße		
Herr Weidmann Benrather Straße		
Herr Welsing Ellerstraße		
Herr Wichmann		

## Kinder- und Jugendnachmittag Dezember 2005

Bürgerinnen und Bürger	Vertreter der Verwaltung	Zuhörer (z.B. Ratsmitglieder, Presse)
Eser Acikel Poststraße	Frau Böhm Planungs- und Vermessungs- amt	keine
Giovanni Serif Bahnhofsallee	Herr Dörflinger Amt für Jugend, Schule und Sport	
Timo Eickelmann	Herr Groll Planungs- und Vermessungs- amt	
	Frau Reimann Planungs- und Vermessungs- amt	
	Frau Zwiener Amt für Jugend, Schule und Sport	

## Workshops Juli 2006

Bürgerinnen und Bürger	Vertreter der Verwaltung <sup>2</sup> Fachexperten	Zuhörer
Herr und Frau Barkholz Poststraße	Frau Böhm Planungs- und Vermessungs- amt	Frau Achterwinter Bündnis 90 / Die Grünen Hilden
Frau Bertz Poststraße	Herr Groll Planungs- und Vermessungs- amt	Herr Dupke Rheinische Post
Herr Blanchot Bahnhofsallee	Herr Hendrichs Tiefbau- und Grünflächenamt	Frau Schmidt Rheinische Post
Frau Gust Poststraße	Herr Oreskovic Planungs- und Vermessungs- amt	Herr Staschik Rheinische Post
Herren und Frau Kammelter Benrather Straße	Frau Reimann Planungs- und Vermessungs- amt	Herr Theus Westdeutsche Zeitung
Herr und Frau Kemper Poststraße		Herr Thomas Lokal Anzeiger
Frau Kuhn Feldstraße		Herr Toska Bündnis 90 / Die Grünen Hilden
Herr Krüger Körnerstraße		Frau Vogels Bündnis 90 / Die Grünen Hilden
Frau Laakmann Poststraße		Herr Klein
Frau Lindner Poststraße		
Herr Schachmann Poststraße		
Frau Sengpiehl Poststraße		
Herr und Frau Swemers Poststraße		
Herr Thomas Schillerstraße		

<sup>2</sup> Im Vorfeld der Veranstaltung zum Thema Sicherheit gab es ein Experteninterview mit Herrn Hölterhoff von der Kreispolizeibehörde Mettmann, das in der Veranstaltung wiedergegeben wurde.