

Der Bürgermeister

Hilden, den 03.02.2010
AZ.: IV/61.1 Groll_73A, 6.Änd.



Hilden

WP 09-14 SV 61/028

Beschlussvorlage

öffentlich

**Bebauungsplan Nr. 73A, 6.Änderung (VEP Nr. 13) für den Bereich
Berliner Str. / Hochdahler Straße / Mittelstraße (Reichshof):
Erschließungskonzept**

Beratungsfolge:	Sitzung am:	Abstimmungsergebnis(se) (für eigene Notizen)		
		ja	nein	Enthaltungen
Stadtentwicklungsausschuss	24.03.2010			

Beschlussvorschlag:

„Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt,

- A: die Erschließung der geplanten Tiefgarage ausschließlich über die Mühlenstraße (Erschließungsvariante 4); oder
- B: eine kombinierte Erschließung des Plangebietes durch eine Zufahrt der Tiefgarage über die Hochdahler Straße und eine Ausfahrt der Tiefgarage über die Mühlenstraße (Erschließungsvariante 6)

Der Lieferverkehr für die geplanten gewerblichen Einrichtungen ist ausschließlich über die Mittelstraße abzuwickeln. Das vom Stadtentwicklungsausschuss beschlossene Erschließungskonzept ist in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 73A, 6. Änderung (VEP 13), einzuarbeiten. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan wird zum nächsten Verfahrensschritt, dem Beschluss über die öffentliche Auslegung, vorberatend dem Stadtentwicklungsausschuss und anschließend dem Rat der Stadt Hilden vorgelegt.

Gez. H. Thiele

Erläuterungen und Begründungen:

Der Bebauungsplan Nr. 73A, 6.Änderung (VEP Nr. 13) beschäftigt sich mit der geplanten Neunutzung des sog. „Reichshofes“, einem Areal zwischen Mühlenstraße, Hochdahler Straße, Mittelstraße und der St. Jacobus-Kirche und damit am östlichen Rand der Hildener Innenstadt/ Fußgängerzone).

Kern des Verfahrens ist das Projekt des „Neuen Reichshofes“, dessen städtebauliche Konzeption auf einen Entwurf des Hildener Architekten Ch. Gemeiner zurückgeht und bereits im Dezember 2007 durch den Stadtentwicklungsausschuss als Grundlage der weiteren Bearbeitung beschlossen wurde.

Nach einer längeren Phase der Erstellung einer Vertragsgrundlage zwischen der kath. Kirchengemeinde St. Jacobus und dem Investor konnte der Stadtentwicklungsausschuss in seiner Sitzung am 18.03.2009 wiederum einstimmig den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 73 A, 6.Änderung (VEP Nr. 13) beschließen und damit das Verfahren formell einleiten.

Als Vorhabenträger tritt dabei die „Reichshof Hilden GmbH“, Haan, auf, als Planungsbüro die Firma ISR Stadt+Raum, ebenfalls aus Haan.

Ende April 2009 wurde die zum Bebauungsplan-Verfahren gehörende Bürgeranhörung durchgeführt. Ebenfalls wurde im Zeitraum März/April 2009 die erste Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange durchgeführt.

Aufgrund dessen entspann sich u.a. eine Diskussion über die verkehrliche Situation, die in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses im August 2009 mit gleich mehreren Sitzungsvorlagen (61/295, 61/296, 61/297) diskutiert wurde.

Problematisiert wurde dabei insbesondere die Frage, ob die Mühlenstraße geeignet ist, den zusätzlichen Kfz-Verkehr, der sich aus dem Projekt ergibt, aufzunehmen oder ob es nicht andere Varianten gibt, die insgesamt weniger Probleme mit sich bringen.

Im Ergebnis beschloss der Ausschuss, eine Entscheidung über die Erschließung solange zurückzustellen, bis insgesamt sechs Erschließungsvarianten durch einen Verkehrsgutachter untersucht worden wären.

Diese Untersuchung liegt inzwischen vor und ist der Sitzungsvorlage als Anlage beigelegt.

Folgende Alternativen wurden in der verkehrlichen Untersuchung insgesamt untersucht:

1. Erschließung und Anbindung der Tiefgarage über die Mühlenstraße mit unmittelbarer Anbindung an die Straßenkreuzung Berliner Straße / Hochdahler Straße (Öffnung des Wendehammers)
2. Anbindung der Tiefgarage über die Mittelstraße an die Hochdahler Straße
3. Anbindung der Tiefgarage an die Hochdahler Straße nördlich der heutigen Bushaltestelle
4. Erschließung über die Mühlenstraße und die Straße Am Rathaus
5. Kombinierte Erschließung über die Mühlenstraße (Stellplätze für Wohnen) und die Mittelstraße (Anlieferung, Stellplätze für Einzelhandel, Gastronomie, Kirche)
6. Kombinierte Erschließung über die Mühlenstraße und die Hochdahler Straße, wobei die Zufahrt nur über die Hochdahler Straße erfolgt und die Ausfahrt nur über die Mühlenstraße vorgenommen wird.

Darüber hinaus ist die Planung zum Reichshofareal weiter fortgeschritten und es konnte eine Op-

timierung der Tiefgaragengröße und -organisation vorgenommen werden. Folgende Punkte sind hierzu anzuführen:

- Es wurde eine Überplanung der Tiefgarage vorgenommen. Die Größe der Tiefgarage ist von vormals 150 Stellplätzen auf ein notwendiges Minimum von 120 Stellplätzen reduziert worden. Somit können 30 Stellplätze und die damit zusammenhängenden Verkehrserzeugung für die umliegenden Straßen eingespart werden.
- Die Tiefgarage ist als private Tiefgarage konzipiert. So werden lediglich Stellplätze in der Tiefgarage für Wohnungen und Kirche sowie ggf. für Mitarbeiter von den geplanten gewerblichen Einrichtungen vorgehalten. Die Tiefgarage wird nur zielgerichtet durch die privaten Nutzer angesteuert. Ein Parksuchverkehr für Nutzer und Besucher des heutigen Reichshofareals auf der Mühlenstraße, der heute zu verzeichnen ist, entfällt folglich.
- Die Anlieferung der gewerblichen Einrichtungen im Plangebiet erfolgt analog der heutigen Situation der Fußgängerzone ausschließlich über die Mittelstraße.

Die zuvor aufgeführten Aspekte wurden bei den jeweils untersuchten Erschließungsvarianten im Verkehrsgutachten berücksichtigt.

Wertung der Erschließungsvarianten

Die nachfolgende Tabelle gibt eine zusammenfassende Übersicht über die unterschiedlichen Erschließungsvarianten, die im Zuge der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 73A, 6. Änderung, untersucht wurden. Die Erschließungsvarianten wurden im Rahmen einer verkehrlichen Untersuchung geprüft und bewertet. Die Ergebnisse der Untersuchung werden im Folgenden kurz zusammengefasst.

Ferner ist darüber hinaus eine städtebauliche Wertung der verschiedenen Varianten vorgenommen worden. Diese städtebauliche Wertung wird naturgemäß nicht vom Verkehrsgutachter durchgeführt.

Hierbei wurde insbesondere das Augenmerk auf die Planungsziele und die Bedeutung und Lage des Plangebietes im Eingangsbereich zur Innenstadt bzw. Fußgängerzone gelegt.

Darüber hinaus sind die unterschiedlichen Varianten vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Aspekte untersucht worden.

Nach Betrachtung der jeweiligen einzelnen Varianten erfolgt eine abschließende Bewertung unter Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile der Erschließungsvarianten aus planerischer Sicht. Dabei werden im Weiteren nur noch die Varianten betrachtet, die aus verkehrstechnischer Sicht grundsätzlich befürwortet werden können. Maßgeblich für die abschließende Bewertung der Erschließungsvarianten sind die städtebaulichen Aspekte. Die wirtschaftlichen Belange sind ebenfalls als Bewertungskriterium von Bedeutung, jedoch stehen diese den städtebaulichen Gesichtspunkten in der Wertigkeit nach.

Erschließungsvariante	verkehrstechnische Wertung	städtebauliche Wertung	Wirtschaftliche Wertung
Variante 1 Erschließung über die Mühlenstraße, Verbindung Mühlenstraße/Hochdahler	Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist bei der Variante 1 eine Einfahrt aus dem Knotenpunkt Berliner Stra-	Durch die Öffnung der Mühlenstraße gegenüber der Hochdahler Straße wird der Charakter der Mühlen-	Bei der Umsetzung der Planung bedarf der nordöstliche Teil der Mühlenstraße einer Neugestaltung. Somit fallen

Straße	ße/Hochdahler Straße in die Mühlenstraße auszuschließen. Durch die Öffnung zur Hochdahler Straße wird erwartet, dass die Mühlenstraße als Abkürzung für den nach Osten bzw. Süden abfließenden Verkehr verwendet wird. Hierdurch wird ein zusätzliches Verkehrsaufkommen innerhalb der Mühlenstraße provoziert. Aus verkehrstechnischer Sicht wird daher die Variante 1 nicht empfohlen.	straße als Sackgasse aufgegeben und es wird prognostiziert, dass die Mühlenstraße bei dieser Variante durch den Durchgangsverkehr zwischen der Straße Am Rathhaus und der Hochdahler geprägt wird. Aus städtebaulichen Gesichtspunkten ist daher Abstand von dieser Variante zu nehmen.	hier grundsätzlich Kosten für Erschließungsmaßnahmen an. Durch die Umsetzung der Variante 1 wird zusätzlich eine Umgestaltung im Bereich des Übergangs Mühlenstraße / Hochdahler Straße notwendig. Hierdurch entstehen geringfügige Mehrkosten bei den Erschließungskosten. Grundsätzlich ist eine wirtschaftlich tragfähige Erschließung gegeben.
Variante 2 Erschließung über die Mittelstraße	Die Verkehrsabwicklung bei der Variante 1 ist aus verkehrstechnischer Sicht grundsätzlich möglich. Die Ausfahrt auf die Mittelstraße ist jedoch nur möglich, wenn während der Freigabezeiten der Fußgängerfurten auf der Hochdahler Straße entsprechende Zeitlücken zum Einbiegen bestehen. Jedoch sind die aus der Walder Straße ausfahrenden Busse bereits auf die Freigabezeiten angewiesen. Somit ist bei dieser Variante eine negative Auswirkung auf die ÖPNV-Abwicklung zu erkennen. Durch die Öffnung der Mittelstraße für neuen Verkehr werden erhebliche Bedenken bezüglich der Verkehrssicherheit im Eingangsbereich der Fußgängerzone gesehen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und unter Berücksichtigung des ÖPNV-Verkehrs sollte folglich die Zahl der aus der Mittelstraße ausfahrenden Fahrzeuge auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Durch die Öffnung der Mittelstraße für die Erschließung des Plangebietes werden Konflikte mit dem Taxi-standplatz im Eingangsbereich der Mittelstraße erkannt. Aus verkehrstechnischer Sicht wird somit die Variante 2 nicht empfohlen.	Mit der Erschließung über die Mittelstraße geht eine Beeinträchtigung des Eingangsbereiches der Fußgängerzone einher. Dies ist nicht mit den Planungszielen vereinbar, den Eingangsbereich der Fußgängerzone aufzuwerten. Durch die Erschließung über die Mittelstraße geht durch die notwendige Tiefgaragenzufahrt / -rampe eine Zerschneidung des geplanten St. Jacobusplatzes einher. Dies ist nicht mit den Planungszielen vereinbar, den St. Jacobusplatz zu beleben und aufzuwerten. Ferner wird der zusätzliche Verkehr in den Eingangsbereich der Fußgängerzone geleitet, was zu Konflikten mit dem fußläufigen Verkehr führt. Hier werden auch Nachteile für die bestehenden Einzelhandelsbetriebe im Eingangsbereich der Fußgängerzone erwartet. Im Bereich des neuen Reichshofes soll auch die Ansiedlung eines Gastronomiebetriebes durch die Aufstellung des Bebauungsplanes vorbereitet werden. Dies kollidiert mit der Erschließung über die Mittelstraße sowie die Tiefgarageneinfahrt / -rampe. Aus städtebaulichen Gesichtspunkten ist diese	Wie bereits zuvor ausgeführt, bedarf es bei Umsetzung der Planung einer Neugestaltung des nordöstlichen Teilabschnitts der Mühlenstraße. Darüber hinaus ist der Eingangsbereich der Fußgängerzone umzugestalten, wodurch weitere Kosten verursacht werden, die in Bezug auf die Gesamtkosten des Vorhabens als gering zu bewerten sind. Grundsätzlich ist eine wirtschaftliche Erschließung gegeben. Unklar ist jedoch, ob durch die bei dieser Variante notwendige Verlagerung des Taxistandes weitere Kosten anfallen.

		Variante nicht weiter zu verfolgen.	
Variante 3 Erschließung über die Hochdahler Straße	Auf Grund der Verkehrsbelastung der Hochdahler Straße ist die Erschließung über die Hochdahler Straße nur bedingt möglich. Aus verkehrstechnischer Sicht ist ein Einfahren (rechts rein, links rein) von der Hochdahler Straße möglich. Jedoch ist ein Ausfahren nach links auf die Hochdahler Straße nicht möglich. Somit kann nur ein Ausfahren nach Süden ermöglicht werden. Im Verlauf der Hochdahler Straße in Richtung Süden besteht jedoch keine regelgerechte Wendemöglichkeit, um in die gewünschte Fahrtrichtung in Richtung Norden zurückfahren zu können. Es wird erwartet, dass es zu widerrechtlichen Linksabbiegevorgängen auf die Hochdahler Straße kommt. Auch wird erwartet, dass es zu widerrechtlichen Wendemänovern kommen wird, da im weiteren südlichen Verlauf der Hochdahler Straße keine geeignete Wendemöglichkeit vorhanden ist. Somit werden erhebliche Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit erkannt. Ferner wird durch die notwendigen Umwege der aus der TG ausfahrenden Verkehre das Straßennetz in der Hildener Innenstadt unnötig zusätzlich belastet. Es werden darüber hinaus Konflikte mit dem Busverkehr (Haltestelle Gabelung) erwartet. Aus verkehrstechnischer Sicht wird die Variante 3 nicht empfohlen.	Gemäß der vorliegenden Planung ist beabsichtigt, im Erdgeschoss längs der Hochdahler Straße Schaufenster von den geplanten Einzelhandelsbetrieben anzuordnen. Dies steht in einem Konflikt mit einer Tiefgarageneinfahrt. Eine Tiefgaragenzufahrt führt zu einer Unterbrechung der Gebäudefassade, dies ist nicht im Sinne des erfolgreichen und beschlossenen Wettbewerbsbeitrags aus dem Investorenauswahlverfahren. Gemäß Wettbewerbsbeitrag ist ein durchgängiger Sockel im Erdgeschoss ein wesentlicher Entwurfsansatz, der weiterhin verfolgt werden sollte. Auf Grund vorgenannter Aspekte ist die Variante 3 nicht weiter zu verfolgen.	Durch die Zu- und Ausfahrt der Tiefgaragenrampe wird die Ausnutzbarkeit des Plangebietes im Erdgeschoss reduziert. In diesem Bereich ist eine Einzelhandelsnutzung Ziel der Planung. Somit ist die Erschließung aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht zu forcieren.
Variante 4 Erschließung über die Mühlenstraße (Am Rathaus)	Die Erschließung über die Mühlenstraße ist nach Aussage des Verkehrsgutachters problemlos und konfliktfrei möglich. Die laut Regelwerk noch vertraglichen Belastungszahlen von 400 Kfz/h im Querschnitt für Wohnstraßen wird	Die Erschließung über die Mühlenstraße entspricht dem Grundgedanken des bestehenden Baurechtes. Bereits der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 73A sieht die Erschließung des Plangebietes maßgeblich über die Mühlenstraße vor. Ferner stellt sich derzeit die	Wie bereits zuvor ausgeführt, bedarf es bei Umsetzung der Planung einer Neugestaltung des nordöstlichen Teilabschnitts der Mühlenstraße. Die Variante 4 ermöglicht eine wirtschaftlich tragfähige Erschließung über die Mühlenstraße.

	mit maximal 159 Kfz/Spitzenstunde gemäß vorliegender Planung in der Mühlenstraße deutlich unterschritten. Der Verkehr kann über den Knotenpunkt Berliner Straße / Am Rathaus leistungsfähig abgewickelt werden. Auch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit besitzt diese Erschließungsvariante gegenüber den anderen Varianten deutliche Vorteile. Aus verkehrstechnischer Sicht wird die Variante 4 empfohlen.	Erschließung des Reichshof-Areals über die Anbindung an die Mühlenstraße dar. Auch entspricht diese Erschließung dem beschlossenen Wettbewerbsentwurf aus dem Investoren Auswahlverfahren. Es wird erwartet, dass der Charakter der Mühlenstraße als verkehrsberuhigter Bereich auch bei Umsetzung der Planung aufrecht gehalten werden kann. Die Belastungszahlen für einen solchen verkehrsberuhigten Bereich werden bei Weitem nicht erreicht. Aus städtebaulicher Sicht ist die Variante 4 zu empfehlen.	
Variante 5 Kombinierte Erschließung über Mühlenstraße und Mittelstraße	Unter dem Kriterium der Verkehrsabwicklung ist die Variante als unproblematisch einzustufen. Durch die aufgeteilte Erschließung werden die Verkehre auf die umliegenden Straßen und Knotenpunkte verteilt, was aus verkehrlicher Sicht befürwortet wird. Wie bei Variante 2 benannt, wird trotz der verringerten Verkehre für die Mittelstraße in dieser Variante die ÖPNV-Abwicklung negativ beeinflusst. Ferner ist eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit im Eingangsbereich der Fußgängerzone zu erwarten. Aus verkehrstechnischer Sicht kann die Variante 5 nur bedingt empfohlen werden.	Mit der Erschließung über die Mittelstraße geht eine Beeinträchtigung des Eingangsbereiches der Fußgängerzone sowie des geplanten St. Jacobusplatzes einher (siehe auch Variante 2). Dies ist nicht mit den Planungszielen vereinbar, den Eingangsbereich der Fußgängerzone aufzuwerten. Ferner wird zusätzlicher Verkehr in den Eingangsbereich der Fußgängerzone geleitet, was zu Konflikten mit dem fußläufigen Verkehr führt. Hier werden auch Nachteile für die bestehenden Einzelhandelsbetriebe im Eingangsbereich der Fußgängerzone erwartet. Im Bereich des neuen Reichshofes soll auch die Ansiedlung einer Gastronomiebetriebs durch die Aufstellung des Bebauungsplanes vorbereitet werden. Dies kollidiert mit der Erschließung über die Mittelstraße sowie die Tiefgarageneinfahrt/-rampe. Aus städtebaulichen Gesichtspunkten ist diese Variante nicht weiter zu verfolgen.	Durch die doppelte Erschließung über zwei Tiefgaragen-ein- / Ausfahrten wird die Auslastung des Plangebietes reduziert. Eine doppelte Erschließung bedingt eine größere Tiefgarage, da die Tiefgaragenrampen entsprechenden Platz in Anspruch nehmen. Somit werden die Erschließungs- und Baukosten deutlich erhöht, die Ausnutzbarkeit jedoch noch weiter reduziert. Eine doppelte Erschließung ist aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht darstellbar. Insbesondere da es sich bei der geplanten Tiefgarage lediglich um 120 Stellplätze handelt.

Variante 6 Kombinierte Erschließung über Mühlenstraße und Hochdahler Straße	Unter dem Kriterium der Verkehrsabwicklung ist die Variante als unproblematisch einzustufen. Durch die aufgeteilte Erschließung werden die Verkehre auf die umliegenden Straßen und Knotenpunkte verteilt, was aus verkehrlicher Sicht befürwortet wird. Es werden darüber hinaus wie in Variante 3 Konflikte mit dem Busverkehr (Haltestelle Gabelung) erwartet. Aus verkehrstechnischer Sicht wird die Variante 6 jedoch empfohlen.	Wie unter Variante 3 ausgeführt, steht die Erschließung über die Hochdahler Straße im Konflikt mit der geplanten Nutzung durch Einzelhandelsbetriebe. Eine Tiefgaragenzufahrt führt zu einer Unterbrechung der Gebäudefassade, dies ist nicht im Sinne des erfolgreichen und beschlossenen Wettbewerbsbeitrags aus dem Investorenauswahlverfahren. Gemäß Wettbewerbsbeitrag ist ein durchgängiger Sockel im Erdgeschoss ein wesentlicher Entwurfsansatz, der weiterhin verfolgt werden sollte. Auf Grund vorgenannter Aspekte ist die Variante 6 nicht weiter zu verfolgen.	Durch die doppelte Erschließung über zwei Tiefgaragen- ein- / Ausfahrten wird die Auslastung des Plangebietes reduziert. Eine doppelte Erschließung auch mit nur jeweils einer Einzelrampe bedingt eine größere Tiefgarage. Somit werden die Erschließungs- und Baukosten erhöht, die Ausnutzbarkeit jedoch in Teilen reduziert. Eine doppelte Erschließung ist aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten bedingt darstellbar. Insbesondere da es sich bei der geplanten Tiefgarage lediglich um 120 Stellplätze handelt.
---	--	--	--

Im Ergebnis der verkehrlichen Untersuchung ist festzustellen, dass die Varianten 1, 2 und 3 nicht weiter verfolgt werden sollten, da diese auf Grund der Verkehrsabwicklung und der Verkehrssicherheit erhebliche Nachteile gegenüber den anderen Varianten besitzen.

Die **Variante 4**, die Erschließung über die Mühlenstraße, ist aus verkehrlicher Sicht unbedenklich. Diese Erschließung ist bereits im Bestand existent, das bestehende Baurecht sowie der beschlossene Entwurf des Investorenauswahlverfahrens der Kirchengemeinde St.Jacobus sieht bereits diese Erschließung vor. Auch aus städtebaulichen Aspekten hat diese Erschließung gegenüber den anderen Varianten deutliche Vorteile.

Die Variante 5 ist im Ergebnis der verkehrlichen Untersuchung nur bedingt zu empfehlen, jedoch ist diese Variante auch vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit abzulehnen. Eine Tiefgarage mit zwei Anbindungen, wie in Variante 5 dargestellt, ist aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten ebenfalls abzulehnen. Die doppelte Erschließung führt zu enormen Kostensteigerungen und gleichzeitig zu einer geringeren Ausnutzbarkeit. Der Nutzen dieser zusätzlichen Erschließung rechtfertigt die enormen zusätzlichen Kosten nicht, da eine Erschließung über nur eine Anbindung aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht grundsätzlich funktionsfähig und vertretbar ist.

Die **Variante 6** ist aus verkehrlicher Sicht grundsätzlich unbedenklich und empfehlenswert. Bei der Variante können ggf. Konflikte mit dem Busverkehr (Haltestelle Gabelung) eintreten. Aus städtebaulichen Gesichtspunkten ist die Erschließung über die Hochdahler Straße und die damit zusammenhängende Unterbrechung des geplanten Erdgeschosssockels wie in Variante 3 angeführt, nicht wünschenswert. Die Tiefgaragenorganisation mit zwei Einzelrampen führt zu einer moderaten Kostensteigerung und es geht eine Beeinträchtigung der Ausnutzbarkeit einher. Demnach ist die Variante 6 insgesamt nur bedingt zu empfehlen.

Aus städtebaulicher Sicht sind die Erschließungsvarianten mit alleiniger Anbindung an die Mit-

telstraße und alleiniger Anbindung die Hochdahler Straße zu versagen, da die mit der Planung verbundenen Ziele für das Plangebiet nicht im vollen Umfang umgesetzt werden können. Zum einen kann durch die Öffnung der Mittelstraße der Eingangsbereich der Fußgängerzone nicht adäquat ausgebildet werden, zum anderen kann durch eine Erschließung über die Hochdahler Straße das planerische Konzept nicht im vollen Umfang umgesetzt werden. Somit sind die Varianten 2, 3 und 5 zur Lösung der Problematik ungeeignet, die Variante 6 ist nur bedingt zu empfehlen.

Die Variante 4 wird am besten den Zielen der Planung und den Anforderungen einer funktionsfähigen, verkehrssicheren und wirtschaftlichen Erschließung gerecht.

Auswirkungen

Durch eine alleinige Erschließung über die Mühlenstraße (Variante 4) geht eine moderate Erhöhung der Verkehrszahlen in den Straßen Am Rathaus und Mühlenstraße einher. Bereits im Jahr 2009 wurde im Rahmen der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 73A, 6. Änderung, eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Im Ergebnis der Untersuchung konnte festgestellt werden, dass sich durch die Umsetzung der Planung im westlichen Teil der Mühlenstraße (Bestandsbebauung) eine Erhöhung der Geräuschemissionen um rd. 2dB(A) einstellen wird. Im mittleren und östlichen Abschnitt der Mühlenstraße wird auf Grund der lärmabschirmenden neuen Bebauung eine Verbesserung der Lärmsituation erwartet. Zu diesem Zeitpunkt war eine Erschließung über die Mühlenstraße in eine Tiefgarage mit 150 Stellplätzen geplant, der Anlieferverkehr wurde ebenfalls über die Mühlenstraße berechnet.

Im Hinblick auf die Anregungen, die im Rahmen des Bauleitplanverfahrens insbesondere durch die Öffentlichkeit vorgebracht wurden, ist eine dezidierte Prüfung der Erschließungsvarianten sowie eine Optimierung der Tiefgaragenplanung vorgenommen worden. Somit ist nun die Tiefgarage mit nur noch max. 120 Stellplätzen, die in Gänze nicht öffentlich nutzbar ist, geplant. Ferner konnte über die Variantenprüfung festgestellt werden, dass die Erschließung über die Mühlenstraße in der Summe die meisten Vorteile und gleichzeitig keine erkennbaren Nachteile bringt. Darüber hinaus wird der gesamte Anlieferverkehr über die Mittelstraße abgewickelt. Somit kann bei einer Erschließung über die Mühlenstraße die Zunahme der Verkehre innerhalb der Mühlenstraße und die damit zusammenhängenden Lärmimmissionen so gering wie möglich gehalten werden.

Bei der Erschließungsvariante über die Mühlenstraße ist in der Verkehrsuntersuchung der real existierende Verkehr als Bestand zu Grunde gelegt worden. Für das Plangebiet „Reichshof-Areal“ besteht der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 73A aus dem Jahr 1983. Dieser setzt für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ein Kerngebiet, teilweise überlagert mit einer Fläche für den Gemeinbedarf (Kirche), fest. Die überbaubaren Grundstücksflächen sind über Baugrenzen bzw. Baulinien festgesetzt, die zulässige Zahl der Vollgeschosse liegt zwischen II und IV im Bereich rund um die St. Jakobuskirche und zwischen I und IV im Kreuzungsbereich Hochdahler Straße / Berliner Straße. Die GRZ (Grundflächenzahl) beträgt 1,0, die GFZ (Geschossflächenzahl) 2,2. Durch die Festsetzung des rechtskräftigen Bebauungsplanes, insbesondere unter Berücksichtigung von Art und Maß der baulichen Nutzung und der überbaubaren Grundstücksfläche, wird bereits heute eine Bebauung innerhalb des Plangebietes ermöglicht, die einen vergleichbaren baulichen Umfang wie die aktuelle Planung einnimmt. Im rechtskräftigen Bebauungsplan werden keine Einschränkungen für Stellplätze oder Tiefgaragen getroffen. Somit ist auch bereits nach heutigem Baurecht eine Tiefgarage innerhalb des Plangebietes zulässig. Hierbei kann es sich gleichfalls um eine private als auch öffentliche Tiefgarage handeln. Unter Berücksichtigung des bestehenden Baurechts ist derzeit eine Tiefgarage zulässig, die weitaus größer und intensiver (öffentliche TG) frequentiert wird, als die aktuelle Planung dies vorsieht. Demnach wird durch das aktuelle Baurecht eine höhere Frequentierung der Mühlenstraße vorbereitet, als dies die aktuelle

Planung beabsichtigt und ermöglicht.

Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 73A, 6. Änderung soll die Erschließung und Lage der Tiefgarage sowie die Größenordnung und die Organisation (private TG) der Tiefgarage erstmals verbindlich über die Festsetzungen sowie den Durchführungsvertrag geregelt werden. Im Rahmen der weiteren Planung wird die schalltechnische Untersuchung unter Berücksichtigung der reduzierten Verkehre angepasst. Hierbei ist zu erwarten, dass die Erhöhung der Lärmimmissionen im Bereich des westlichen Teils der Mühlenstraße sich geringer darstellen wird als in der Untersuchung im Jahr 2009 prognostiziert wurde.

Somit kann über die Mühlenstraße eine an die Örtlichkeit angepasste und unter der Berücksichtigung der vorhandenen Nutzung verträgliche Verkehrserschließung erfolgen. Demnach wird zur Erschließung des Plangebietes die Variante 4, Erschließung über die Mühlenstraße / Straße Am Rathaus, empfohlen.

Die Erschließungsvariante Nr. 6 mit einer kombinierten Erschließung über die Hochdahler Straße und die Mühlenstraße ist aus verkehrlicher Sicht möglich. Mit der Variante 6 sind jedoch Änderungen der Verkehrsführung im Bereich der Hochdahler Straße verbunden. Ferner können ggf. Konflikte mit dem Busverkehr (Haltestelle Gabelung) eintreten. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der benannten städtebaulichen Gesichtspunkte ist die Erschließungsvariante Nr. 6 mit einer Zufahrt der Tiefgarage über die Hochdahler Straße und eine Ausfahrt der Tiefgarage über die Mühlenstraße nur bedingt zu empfehlen.

Gez. H.Thiele

Verkehrliche Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 73A, 6. Änderung, in Hilden

Ergebnisbericht

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Walter Drewnowski
Christian Eckert
Silvia Schmidt

Projekt A1228 / Februar 2010

Erstellt im Auftrag der
Reichshof Hilden GmbH i.G.
Haan



Inhaltsverzeichnis

		Seite
1	Aufgabenstellung	3
2	Einschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens in der Mühlenstraße	4
3	Heutige Kfz-Belastungen	5
4	Erschließungskonzepte	7
5	Bewertung der einzelnen Erschließungsvarianten	9
5.1	Erschließungsvariante 1	9
5.2	Erschließungsvariante 2	11
5.3	Erschließungsvariante 3	12
5.4	Erschließungsvariante 4	13
5.5	Erschließungsvariante 5	15
5.6	Erschließungsvariante 6	16
6	Ergebnisse	16
Literaturverzeichnis		17
Anlagen		

1 Aufgabenstellung

In Hilden ist beabsichtigt, im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 73A, 6. Änderung, den Flächenbereich zwischen der Mühlenstraße und der Hochdahler Straße teilweise neu zu bebauen (**Bild 1**). Dabei ist vorgesehen, neben maximal rd. 80 Wohneinheiten auch Flächen für Büro- und Dienstleistungsbetriebe anzubieten. Für die zukünftigen Nutzergruppen sollen insgesamt 120 Stellplätze angeboten werden. Davon sollen insgesamt 117 Stellplätze in einer neuen Tiefgarage eingerichtet werden und drei Plätze oberirdisch, die den Kirchenmitarbeitern vorbehalten sein sollen. Für die Anbindung der Tiefgarage an das derzeitige Netz bestehen unterschiedliche Erschließungskonzepte.

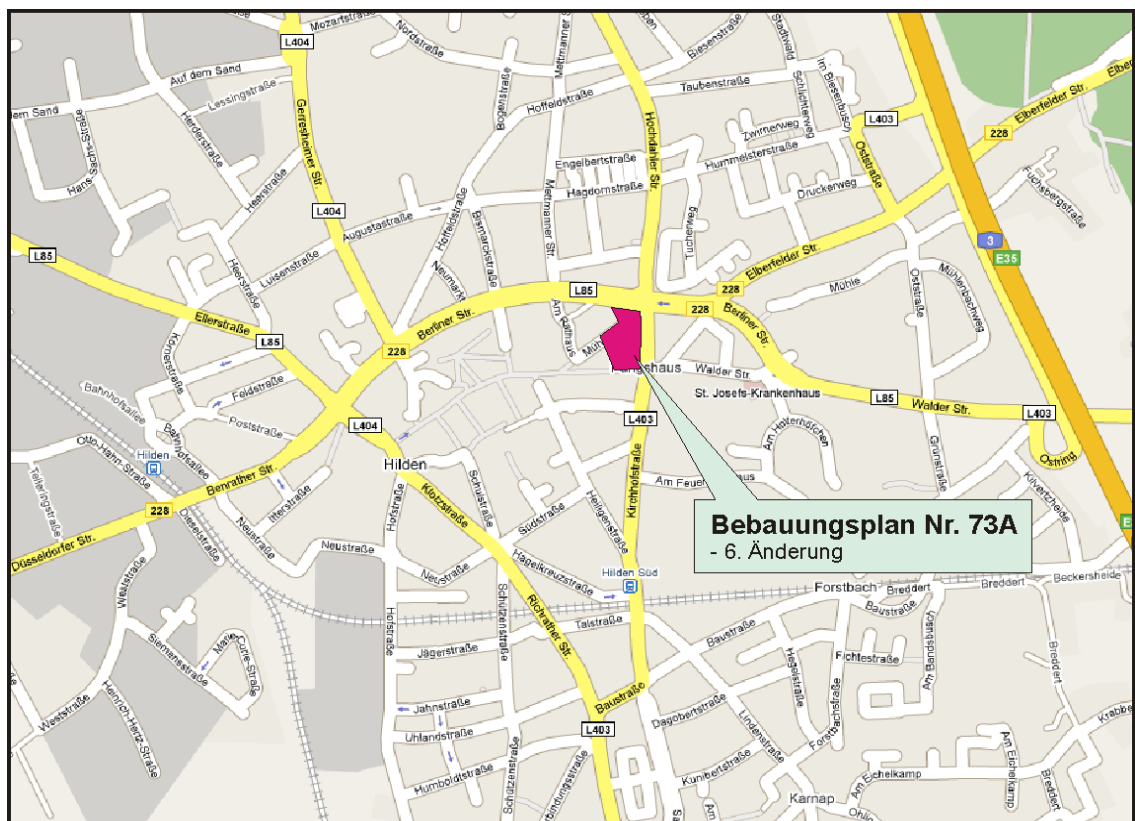


Bild 1: Lage im Straßennetz

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wird das Verkehrsaufkommen der neuen Nutzungen eingeschätzt und geprüft, unter Berücksichtigung der bestehenden Belastungssituation, welches Erschließungskonzept am ehesten geeignet ist, einerseits das zusätzliche Verkehrsaufkommen leistungsgerecht abzuwickeln und andererseits mit der städtebaulichen Situation verträglich ist.

2 Einschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens in der Mühlenstraße

Bei der Einschätzung des Verkehrsaufkommens ist zu berücksichtigen, dass die 117 Stellplätze der Tiefgarage nicht öffentlich zugänglich sein sollen, sondern von festgelegten Nutzergruppen belegt werden. So ist beabsichtigt, 60 Stellplätze den Bewohnern der neuen Wohneinheiten anzubieten, 5 Plätze sollen den gewerblichen Einrichtungen vorbehalten sein, 32 Stellplätze sollen werktags von den Mitarbeitern der geplanten gewerblichen Einrichtungen genutzt werden und sonntags und feiertags von den Kirchenbesuchern. Die restlichen 20 Stellplätze in der Tiefgarage sind der bestehenden Seniorenwohnanlage, den dortigen Geschäften (Mühlenstraße 6, Mühlenstraße 12 - 16), dem Pfarrbüro und den sonstigen kirchlichen Nutzflächen zugeordnet.

Bei der Einschätzung, wie hoch das Verkehrsaufkommen sein wird, das durch die vorgesehenen neuen Stellplätze ausgelöst wird, sind die einzelnen Nutzergruppen getrennt zu betrachten.

Die Größenordnung der Verkehrsintensitäten, die durch die Bewohner ausgelöst werden, ist aus den Informationen zum Verkehrsentwicklungsplan Hilden – Nr. 1 und Nr. 2, Stadt Hilden, Dezember 2001, zu entnehmen. Danach führen die Einwohner der Stadt Hilden täglich 3,5 Fahrten und Wege durch, wovon mit 45% ein recht niedriger Anteil mit dem Kraftfahrzeug (Fahrer und Mitfahrer) durchgeführt wird.

Um bei der Einschätzung der zukünftigen verkehrlichen Situation auf der „sicheren Seite“ zu sein, wird von einer zukünftigen Wegehäufigkeit von 3,8 Fahrten und Wegen je Einwohner und Tag und einer Kraftfahrzeugnutzung von 60% ausgegangen [1]. Das bedeutet, dass bei 2,5 Bewohnern in Neubauten je Wohneinheit täglich 9,5 Fahrten ausgelöst werden. Bei einer Kraftfahrzeugnutzung von 60%, einem Besetzungsgrad von 1,3 Personen je Fahrzeug ist täglich je Stellplatz mit 4,4 Fahrten zu rechnen (2,2 Wechsel je Stellplatz). Das bedeutet, dass durch die 60 Stellplätze, die den Bewohnern zugeordnet sind, täglich knapp 270 Kraftfahrzeugfahrten ausgelöst werden.

Bei den Stellplätzen, die durch die Gewerbe- und Bürobetriebe und durch die Kirchengemeinde genutzt werden, wird jeweils von 2 Stellplatzwechseln, d.h. 4 Kraftfahrzeugfahrten je Stellplatz und Tag, ausgegangen. Damit werden durch die Gewerbe- und Bürobetriebe täglich insgesamt 148 Kfz-Fahrten/24h und durch die Kirchengemeinde täglich 92 Kfz-Fahrten/24h ausgelöst.

Weiterhin ist der Ver- und Entsorgungsverkehr für die geplanten gewerblichen Einrichtungen zu berücksichtigen, die bei dem vorgesehenen Umfang täglich rd. 12 Lkw-Fahrten verursachen.

Insgesamt ergibt sich durch die geplanten 120 neuen Stellplätze ein Verkehrsaufkommen, das täglich in der Summe des Ziel- und Quellverkehrs knapp 510 Kraftfahrzeugfahrten umfasst.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch die Neubebauung bestehende Nutzungen ersetzt werden, so dass das Verkehrsaufkommen der neuen Tiefgarage nicht in vollem Umfang als Neuverkehr erwartet werden muss. So bestehen derzeit auf dem Reichshof-Areal rd. 60 Stellplätze. 20 dieser Stellplätze werden von der Kirchenverwaltung beansprucht und 40 Stellplätze werden durch die bestehenden Vereine und Gaststätten genutzt.

Wenn davon ausgegangen wird, dass durch diese Stellplätze täglich bei einer Fahrtenhäufigkeit von 4 Fahrten je Stellplatz insgesamt 240 Kraftfahrzeugfahrten ausgelöst werden, die dann entfallen, umfasst der tatsächliche Neuverkehr der geplanten 120 Stellplätze insgesamt rd. 270 Kfz/24h.

Da im vorliegenden Fall die zukünftige Qualität des Verkehrsablaufs während der Spitzenstunde am Nachmittag zu bewerten ist, muss für diesen Zeitbereich die maßgebliche Belastungssituation abgeleitet werden. Da die zukünftigen Nutzungsarten weitgehend den derzeitigen Nutzungen entsprechen, wird unterstellt, dass sich das zusätzliche Verkehrsaufkommen gemäß der heutigen Belastungssituation verteilt. Danach ist damit zu rechnen, dass in der Spitzenstunde am Nachmittag 12,8% des Tagesverkehrs zu erwarten sind. Aufgrund der unterschiedlichen Nutzergruppen - Einwohnerfahrten treten verstärkt als Zielverkehr auf, Fahrten der Mitarbeiter und Besucher treten verstärkt als Quellverkehr auf - ergeben sich durch die 120 Stellplätze in der Spitzenstunde insgesamt 34 Einfahrten und 31 Ausfahrten. Davon werden durch die Bewohner 21 Einfahrten und 13 Ausfahrten und von der/den Kirchengemeinde / gewerblichen Einrichtungen 13 Ein- und 18 Ausfahrten verursacht. Beim Lieferverkehr wird davon ausgegangen, dass dieser im Wesentlichen während der Vormittagsstunden erledigt wird und somit während der nachmittäglichen Spitzenstunde keine zusätzlichen Fahrten auftreten.

Im Eckbereich Berliner Straße / Hochdahler Straße / Mühlenstraße sind heute einschließlich der Garagen ca. 38 Stellplätze vorhanden. Es wird angenommen, dass diese Stellplätze zunächst erhalten bleiben. Im Falle einer Bebauung werden die Stellplätze entfallen und die Stellplätze für die neuen Nutzungen werden voraussichtlich in einer Tiefgarage untergebracht. Unter der Voraussetzung einer Wohnnutzung in diesem Bereich werden ca. 15 Stellplätze notwendig. Somit wird die derzeitige Zahl von 38 Stellplätzen auch bei Umsetzung der Planung nicht erreicht und insofern wird daraus auch kein zusätzliches Verkehrsaufkommen berücksichtigt.

Bei der vorgesehenen Neubebauung des Reichshof-Areals entfallen an diesem Standort die dort bestehenden Gaststättenbetriebe und auch die Tafel. Das bedeutet, dass dann auch der Lieferverkehr, der heute über die Mühlenstraße abgewickelt wird, ersatzlos entfällt. Er umfasst für diese Einrichtungen täglich rd. 8 Lkw-Fahrten.

3 Heutige Kfz-Belastungen

Die heutigen Kfz-Belastungen wurden am Donnerstag, den 02. April 2009 am Knotenpunkt Berliner Straße / Am Rathaus und im Verlauf der Straße Am Rathaus und der Mühlenstraße im Zeitbereich 15.00 bis 18.00 Uhr gezählt. Die dabei am Knotenpunkt Berliner Straße / Am Rathaus erfassten Knotenpunktsbelastungen sind in **Anlage 1** für Kraftfahrzeuge insgesamt und für die Lkw-Mengen dokumentiert. Danach sind auf der Berliner Straße östlich der Straße Am Rathaus 6.419 Kfz/3h festzustellen, während die Knotenpunktszufahrt Am Rathaus in diesem Zeitbereich mit 1.442 Kfz/3h belastet ist.

Unter Berücksichtigung, dass das 3-Stunden-Intervall in stadtkernnahen Erschließungsstraßen 25,8% des Tagesverkehrs repräsentiert, ergeben sich im Zuge der Straße Am Rathaus und in der Mühlenstraße Tagesbelastungen, die in der Knotenpunktszufahrt zur Berliner Straße 5.590 Kfz/24h und in der Mühlenstraße 1.240 Kfz/24h umfassen (**Bild 2**).

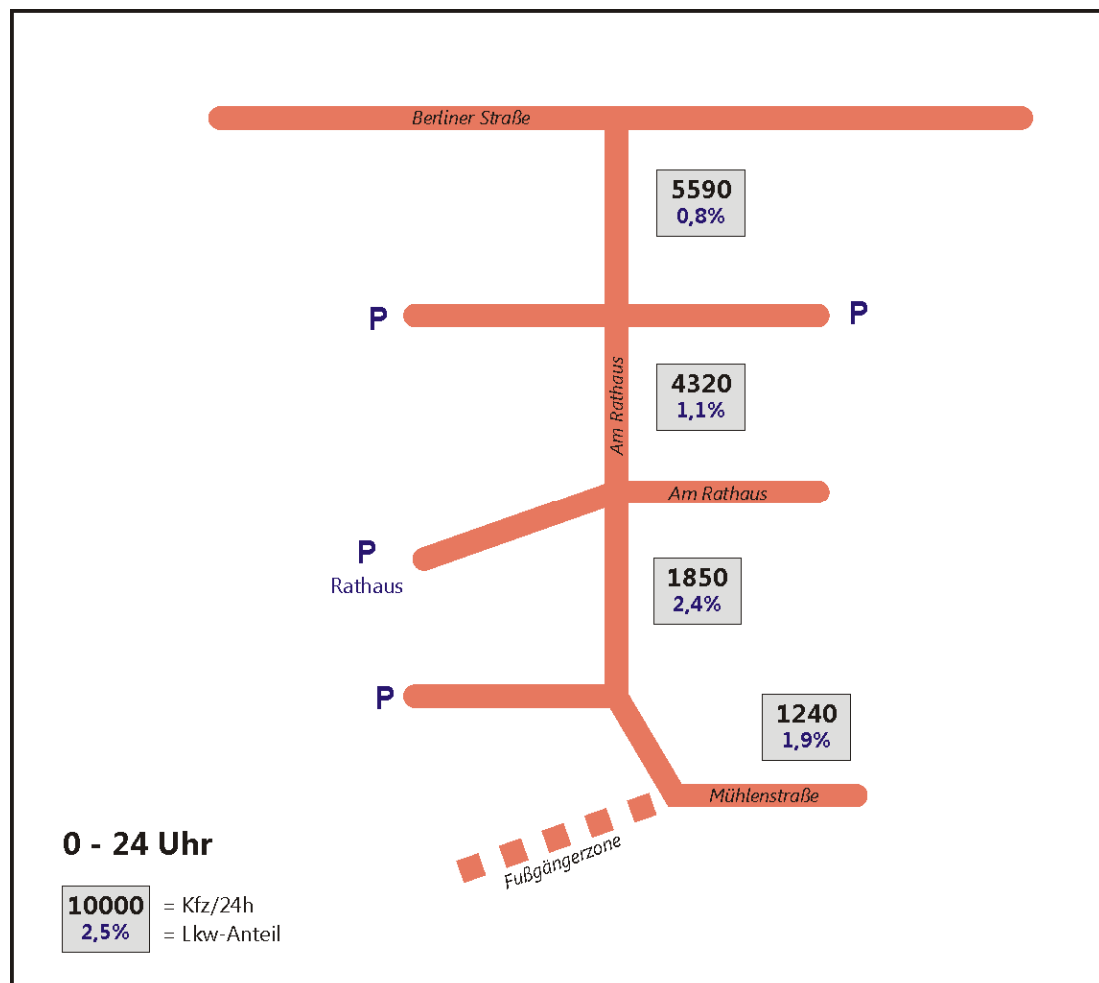


Bild 2: Heutige Kfz-Belastungen Am Rathaus / Mühlenstraße

Maßgeblich für die Bewertung des heutigen, aber auch des zukünftigen Verkehrsablaufs sind die Belastungen während der Spitzenstunden am Nachmittag. Im Einmündungsbereich der Straße Am Rathaus zur Berliner Straße sind dabei 543 Kfz/h festzustellen. Sie reduzieren sich dann im Verlauf bis zur Mühlenstraße auf 125 Kfz/h im Querschnitt (**Bild 3**).

Die für die Berliner Straße in der Spitzenstunde erfasste Querschnittsbelastung von 2.303 Kfz/16.30-17.30h entspricht damit recht genau der Querschnittsbelastung, die die Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH in der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan 14B – Kirchhof [2] für das Jahr 2005 mit 2.314 Kfz/16-17h ausgewiesen ist. Gleiches gilt für die Querschnittsbelastung der Hochdahler Straße südlich der Berliner Straße. Hier liegt die aktuelle Querschnittsbelastung bei 1.489 Kfz/16-17h gegenüber 1.395 im Jahr 2005.

Zusätzlich wurden die Belastungen auf der Hochdahler Straße am Dienstag, den 24.11.2009 in den Zeitbereichen 7.00 bis 9.00 Uhr und 16.00 bis 19.00 Uhr erfasst. Dabei ist festzustellen, dass die Querschnittsbelastungen morgens mit 1166 Kfz/h deutlich geringer sind als nachmittags mit 1489 Kfz/h (**Tabelle 1**).

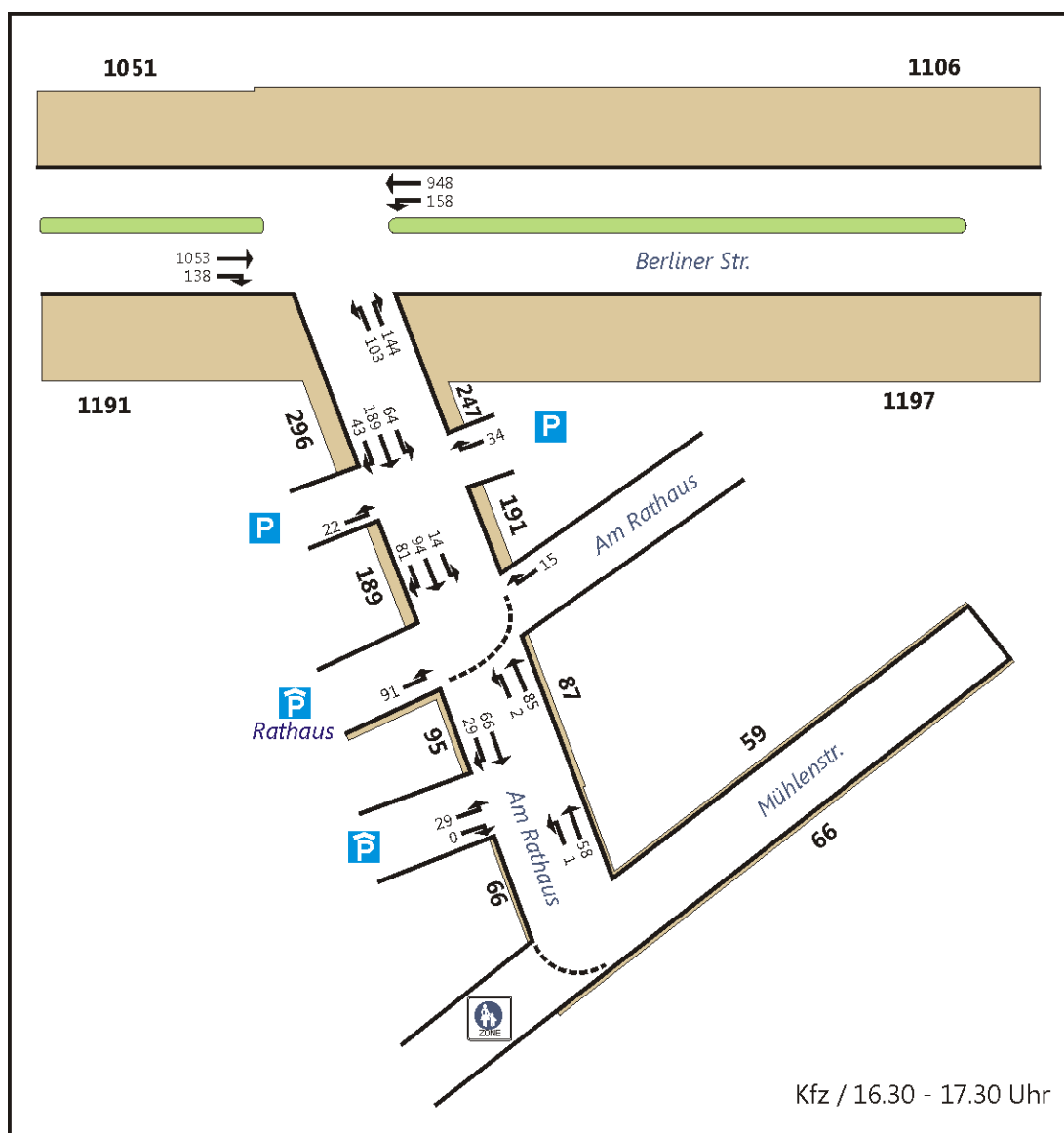


Bild 3: Derzeitige Kfz-Belastungen in der Spitzenstunde

Uhrzeit	Richtungsbelastungen			
	Richtung Berliner Straße		Richtung Mittelstraße	
	Kfz/h	davon Lkw	Kfz/h	davon Lkw
7- 8	672	33	480	27
8- 9	613	34	553	34
16-17	771	30	718	18
17-18	695	16	686	14
18-19	601	19	648	16

Tab. 1: Kfz-Belastungen Hochdahler Straße, Abschnitt Berliner Straße / Mittelstraße
- Zählung IGS 24.11.2009

4 Erschließungskonzepte

Die Zufahrt zur geplanten Tiefgarage kann so angeordnet werden, dass von der Mühlenstraße, aber auch von der Hochdahler Straße und der Mittelstraße ein- und ausgefahren werden kann. Das bedeutet, dass für die Erschließung mehrere Varianten möglich sind. Insgesamt wurden sechs Varianten vorgegeben.

Bei der **Erschließungsvariante 1** wird vorgeschlagen, den Wendehammer am Ende der Mühlenstraße zur Hochdahler Straße hin zu öffnen, so dass direkt aus dem Knotenpunkt Hochdahler Straße / Berliner Straße in die Mühlenstraße eingefahren und von der Mühlenstraße nach rechts auf die Hochdahler Straße ausgefahren werden kann (**Bild 4**).

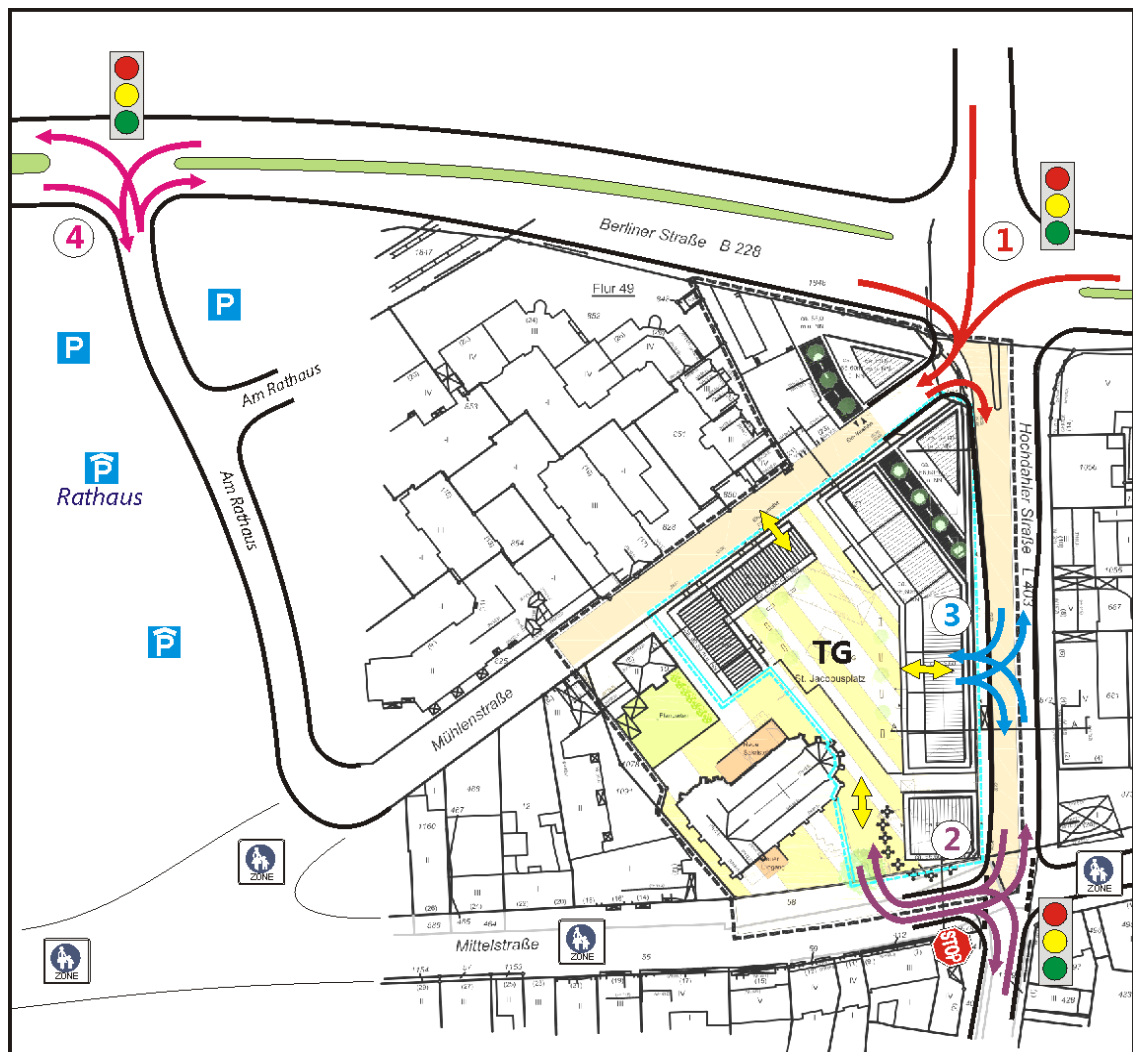


Bild 4: Erschließungsvarianten

Im Gegensatz dazu ist bei der **Erschließungsvariante 2** vorgesehen, die heute an der Mittelstraße bestehende Feuerwehrezufahrt für den Ziel- und Quellverkehr der Tiefgarage zu öffnen, so dass von der Hochdahler Straße über den östlichen Abschnitt der Mittelstraße ein- und ausgefahren werden kann (**Bild 4**).

Denkbar wäre auch eine direkte Ein- und Ausfahrt an der Hochdahler Straße (**Erschließungsvariante 3**).

Dagegen ist bei der **Erschließungsvariante 4** die Anbindung der Tiefgarage an der Mühlenstraße vorgesehen. Das bedeutet, dass die Tiefgarage nur über den Knotenpunkt Berliner Straße / Am Rathaus und dann über den Straßenzug Am Rathaus und Mühlenstraße erreicht werden kann (**Bild 4**).

Die **Erschließungsvariante 5** besteht aus einer Kombination der Varianten 2 und 4. Hier ist vorgesehen, dass die Tiefgarage an die Mühlenstraße angebunden wird, dass aber die Tiefgarage ausschließlich den Bewohnern der neuen Wohneinheiten vorbehalten bleibt, so dass der gewerbliche Verkehr ausschließlich von der Hochdahler Straße über die Zufahrt an der Mittelstraße erfolgen muss.

Und schließlich wäre eine **Erschließungsvariante 6** denkbar, bei der eine Anbindung an die Hochdahler Straße eingerichtet wird, bei der aber nur die Einfahrt zugelassen wird. Die Ausfahrt erfolgt dabei ausschließlich über die Mühlenstraße. Damit ist die Variante 6 eine Kombination der Varianten 3 und 4.

Bei allen Varianten ist vorgesehen, den Lieferverkehr für die gewerblichen Einrichtungen ausschließlich über die Mittelstraße abzuwickeln.

5 Bewertung der einzelnen Erschließungsvarianten

5.1 Erschließungsvariante 1

Bei der vorgeschlagenen Erschließungsvariante 1 ist von vornherein aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Einfahrt aus dem Knotenpunkt Berliner Straße / Hochdahler Straße in die Mühlenstraße auszuschließen. Die Gefahr, dass bei wartenden Rechtsabbiegern durch nachfolgende Fahrzeuge Auffahrunfälle verursacht werden, ist zu groß. Insofern kann hier nur die Fahrbeziehung von der Mühlenstraße nach rechts auf die Hochdahler Straße zugelassen werden (**Bild 5**).

Bei einer derartigen Öffnung der Mühlenstraße muss aber damit gerechnet werden, dass die Mühlenstraße im nordöstlichen Abschnitt zukünftig deutlich stärker belastet wird als heute, denn die neue Ausfahrmöglichkeit zur Hochdahler Straße wird dann nicht nur von einem Teil der Nutzer der neuen Tiefgarage in Anspruch genommen, sondern auch von einem Teil der Anlieger der Mühlenstraße sowie der Nutzer der vorhandenen Parkplätze.

Das bedeutet, dass der nordöstliche Teil der Mühlenstraße im Bereich der Ausfahrt zur Hochdahler Straße mit rd. 670 Kfz/24h belastet wird (**Anlage 2, oben**). Trotzdem liegen diese Belastungen auch dann noch immer auf einem sehr niedrigen Niveau. Aus der Öffnung der Mühlenstraße zur Hochdahler Straße hin folgt aber auch, dass unter Berücksichtigung der verbleibenden Mehrbelastung durch die neue Tiefgarage einerseits und durch den Wegfall des Verkehrsaufkommens der 60 heutigen ebenerdigen Plätze die zukünftige Belastung auf der Straße Am Rathaus mit 5.600 Kfz/24h etwa auf dem heutigen Niveau verbleibt.

Für die Bewertung des zukünftigen Verkehrsablaufs ist in **Anlage 2, unten**, die Belastungsverteilung für die Spitzenstunde angegeben. Hier wird deutlich, dass sich bei dieser Erschließungsvariante die Belastungen bei der Einfahrt von der Berliner Straße in die Straße Am Rathaus erhöhen und bei der Ausfahrt zur Berliner Straße aufgrund der Öffnung der Mühlenstraße entsprechende Belastungsreduzierungen eintreten.

Bei der Verkehrsabwicklung sind sowohl am Knotenpunkt Berliner Straße / Am Rathaus als auch bei der Ausfahrt von der Mühlenstraße zur Hochdahler Straße hin keinerlei Beeinträchtigungen der Verkehrsabwicklung zu befürchten.

Dennoch wird eine Öffnung der Mühlenstraße nicht empfohlen, da nicht ausgeschlossen werden kann, dass diese Ausfahrt in stärkerem Maß genutzt wird als hier unterstellt.

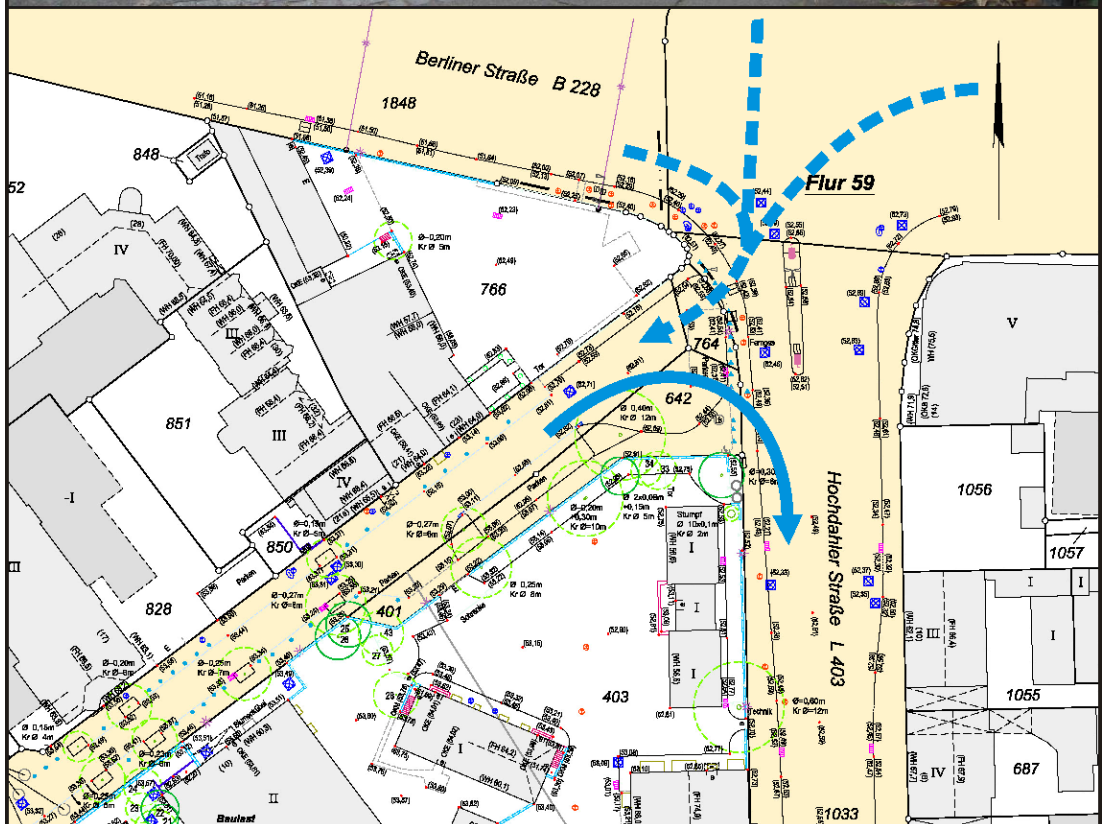
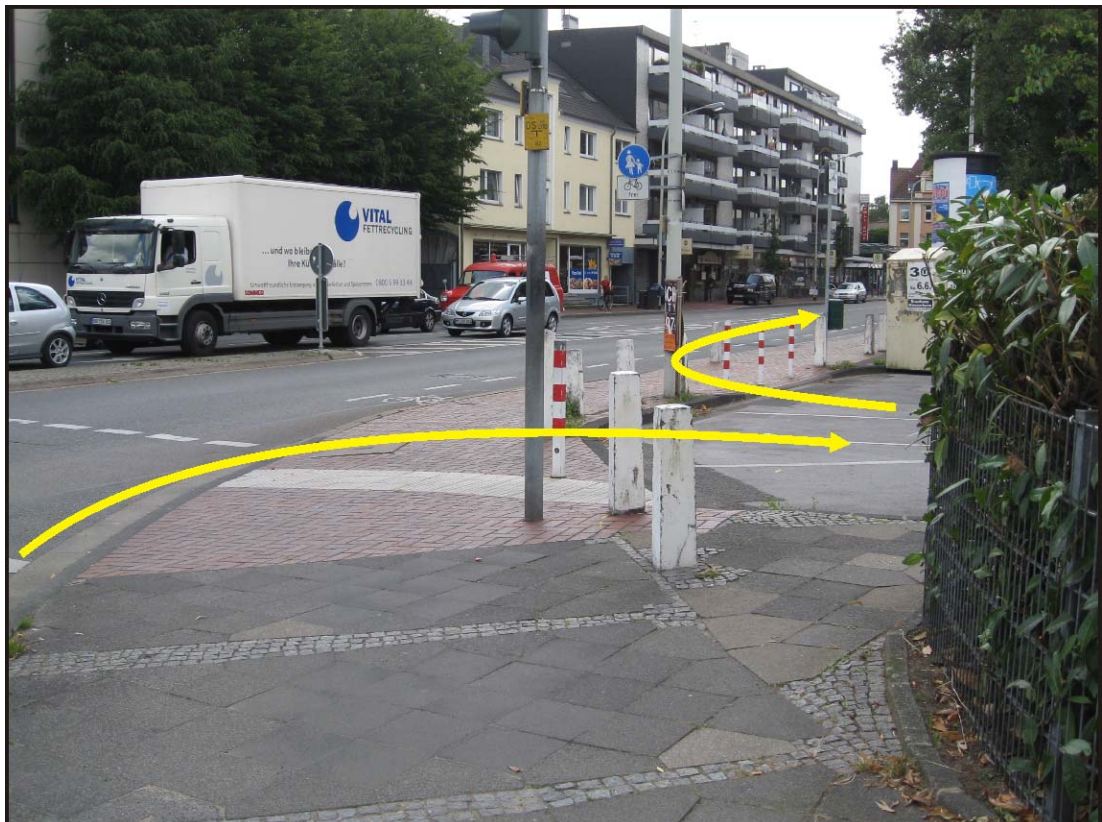


Bild 5: Hochdahler Straße – Zufahrt Mühlenstraße

5.2 Erschließungsvariante 2

Bei dieser Variante erfolgt die Ein- und Ausfahrt über den Knotenpunkt Hochdahler Straße / Mittelstraße (**Bild 6**). Die Mittelstraße, die als Fußgängerzone ausgewiesen ist, wird im östlichen Abschnitt vor der Einmündung in die Hochdahler Straße in eingeschränktem Maß auch vom Kraftfahrzeugverkehr (Lieferverkehr und Taxenstandplatz) genutzt. Die Verkehrsabwicklung an diesem Knotenpunkt erfolgt mit Hilfe einer Signalanlage; allerdings ist die Ausfahrt aus der Mittelstraße auf die Hochdahler Straße nicht in die Signalregelung einbezogen. Das bedeutet, dass eine Ausfahrt nur dann möglich ist, wenn während der Freigabezeiten der Fußgängerfurten auf der Hochdahler Straße entsprechende Zeitlücken zum Einbiegen bestehen. Diese Zeitlücken müssen aber gleichzeitig vom Linienbusverkehr genutzt werden, der aus der gegenüberliegenden Knotenpunktszufahrt auf die Hochdahler Straße einbiegt.

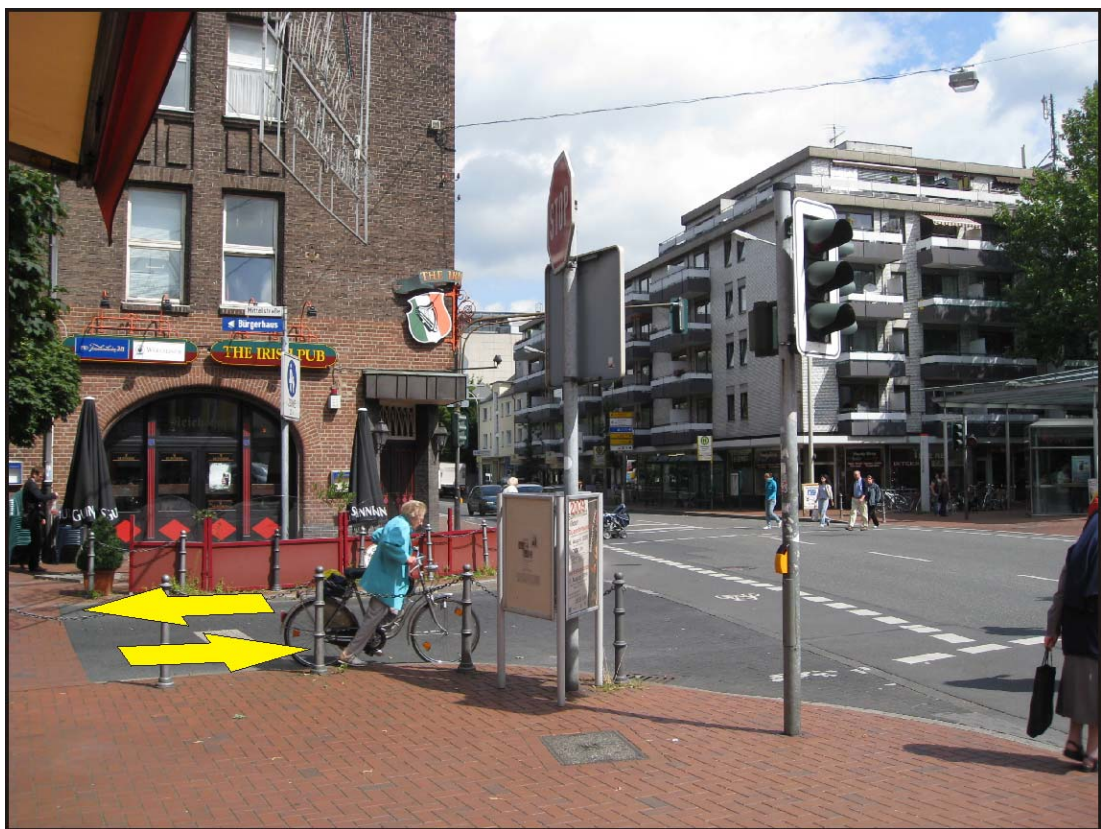


Bild 6: Hochdahler Straße – Zufahrt Mittelstraße

Im weiteren Verlauf zur neuen Tiefgarage zwischen der Häuserzeile der Hochdahler Straße und der St.-Jakobus-Kirche muss dann die bestehende Feuerwehrezufahrt genutzt werden (**Bild 7**).

Bei diesem Erschließungskonzept werden für die Mühlenstraße und die Straße Am Rathaus die heutigen Belastungen berücksichtigt. Hier reduzieren sich diese Belastungen um den Anteil des Verkehrsaufkommens der ehemaligen Nutzungen, die bisher über die Mühlenstraße abgewickelt wurden (**Anlage 3**).

Diese Lösung wäre unter dem Aspekt der Verkehrsabwicklung möglich, da mit der bestehenden Signalregelung ausreichend Zeitlücken bestehen, in denen die Verkehrsabwicklung auch während der Spitzenstunden gewährleistet ist. Allerdings muss dabei berücksichtigt werden, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit die Zahl der Fahr-

zeuge, die aus der Mittelstraße ohne Signalregelung in den Knotenpunkt mit der Hochdahler Straße einfahren, auf ein Mindestmaß beschränkt sein sollte. Darüber hinaus würde eine Zulassung des zu- und abfließenden Verkehrs zur Tiefgarage über das Verkehrsaufkommen des Taxenstandplatzes hinaus die städtebauliche Situation auf der Mittelstraße nachhaltig beeinträchtigen, so dass diese Erschließungsvariante nicht empfohlen werden kann.

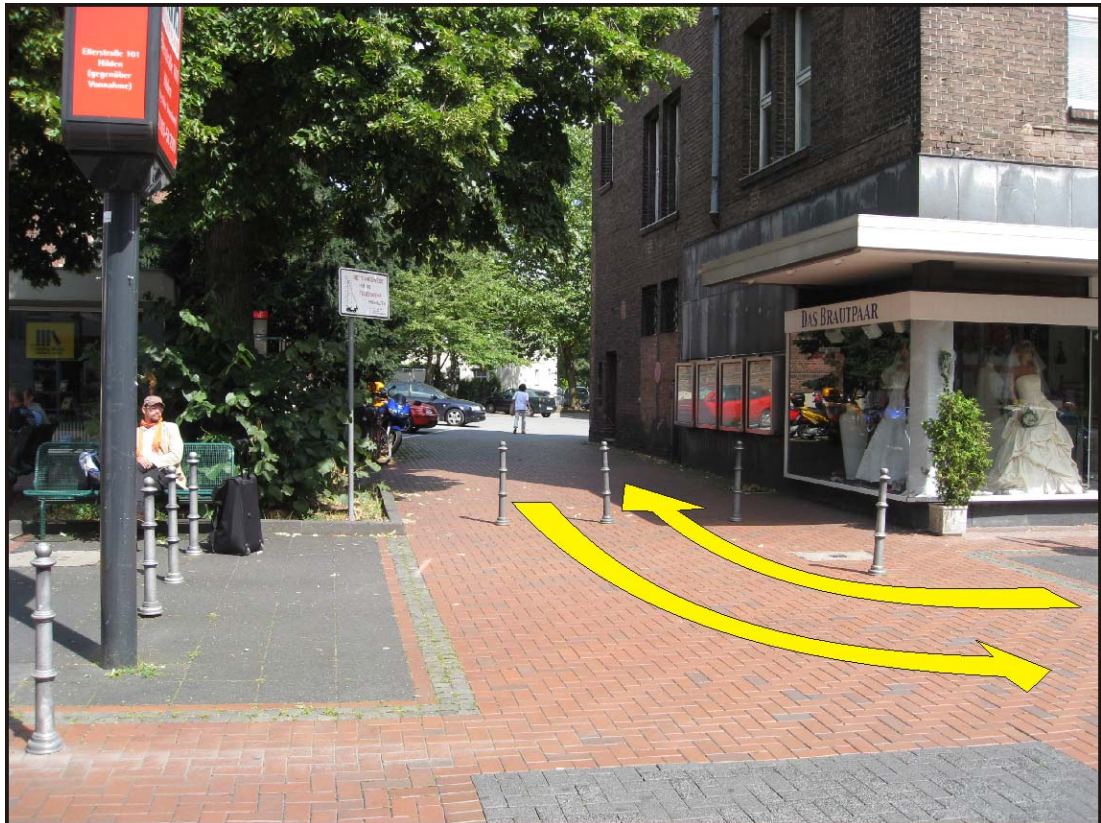


Bild 7: Feuerwehrezufahrt Mittelstraße

5.3 Erschließungsvariante 3

Bei dieser Erschließungsvariante, bei der von der Hochdahler Straße aus direkt in die Tiefgarage ein- und ausgefahren werden kann, wird davon ausgegangen, dass sich das Verkehrsaufkommen der Tiefgarage bei der Ein- und bei der Ausfahrt auf beide Fahrtrichtungen gleichmäßig verteilt (**Anlage 4**). Die Belastungen auf der Mühlenstraße entsprechen dabei den Belastungen, wie sie bei der Erschließungsvariante 2 beschrieben sind.

Nach dem in **Anlage 9** dokumentierten Leistungsnachweis für die Tiefgaragenanbindung an die Hochdahler Straße ist bei den in der Spitzenstunde auf der Hochdahler Straße bestehenden Belastungen auf Grund der sehr hohen Wartezeiten für die Linkseinbieger von der Tiefgarage auf die Hochdahler Straße in Richtung Berliner Straße keine ausreichende Leistungsfähigkeit (Stufe E) gegeben.

Wenn aber auf das Linkseinbiegen verzichtet wird, kann die Anbindung der Tiefgarage vorgesehen werden. In diesem Fall ist die Abwicklung der Rechtseinbieger mit guter Verkehrsqualität (Stufe B) möglich (**Anlage 10**).

Auch das Linksabbiegen von der Hochdahler Straße in die Tiefgarage führt nicht zu Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf auf der Hochdahler Straße, da Fahrzeuge in Fahrtrichtung Berliner Straße unter Nutzung des abmarkierten Radfahrstreifens an wartenden Linksabbiegern vorbeifahren können (**Bild 8**).

Der besondere Nachteil dieser Lösung liegt darin, dass von der Tiefgarage aus nicht nach links auf die Hochdahler Straße eingebogen werden kann und somit die Nutzer der Tiefgarage gezwungen sind, nach rechts auszufahren. Aufgrund des Straßennetzes besteht jedoch keine regelgerechte Wendemöglichkeit, um in die gewünschte Fahrtrichtung zurückfahren zu können.

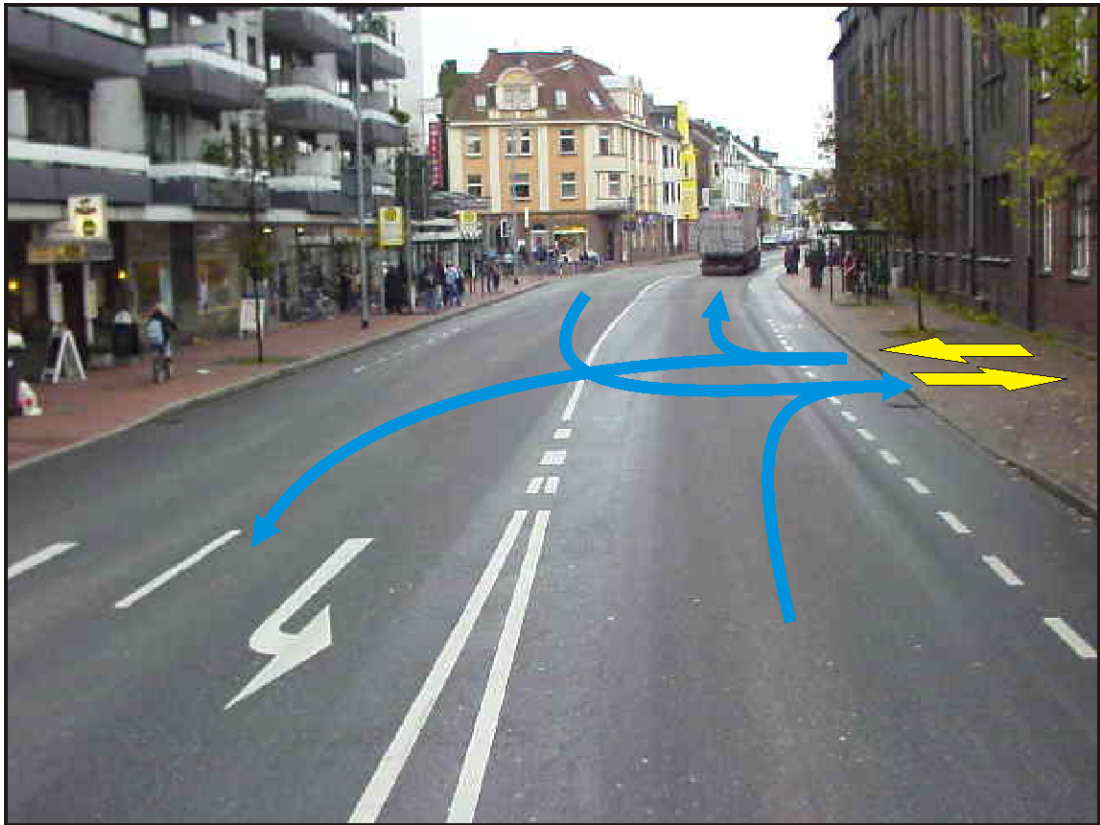


Bild 8: Zufahrt Tiefgarage Hochdahler Straße

- Fahrtrichtung Süden, in Höhe Haus Nr. 6

5.4 Erschließungsvariante 4

Bei der Anbindung der Tiefgarage an die Mühlenstraße wird hier – wie unter Punkt 2 erläutert – das zu erwartende Verkehrsaufkommen, das durch die geplanten 120 neuen Stellplätze ausgelöst wird, mit 510 Kfz/24h berücksichtigt. Da aber die bisherige Nutzung der entfallenden Stellplätze einschließlich des entfallenden Lieferverkehrs berücksichtigt werden muss, umfasst der echte Neuverkehr gegenüber der heutigen Situation täglich nur rd. 260 zusätzliche Kfz-Fahrten. Auf der Mühlenstraße, im Abschnitt zwischen der geplanten Tiefgarageneinfahrt und der Straße Am Rathaus, erhöhen sich die Belastungen dadurch von derzeit 1.240 Kfz/24h auf zukünftig 1.500 Kfz/24h (**Anlage 5**).

Für die Ermittlung der Belastungen während der Spitzenstunde ist das Verkehrsaufkommen während dieses Zeitbereichs am Knotenpunkt Berliner Straße / Am Rathaus einzelnen Zufahrtsrichtungen zuzuordnen. Dabei wird unterstellt, dass sich die zusätzlichen Verkehre wie die heute feststellbaren Verkehre verteilen. Unter diesen Voraussetzungen stellen sich die in **Anlage 5, unten** dargestellten Belastungen ein. Auf der Straße Am Rathaus erhöhen sich dadurch in der Knotenpunktzufahrt zur Berliner Straße die Belastungen von derzeit 543 Kfz/h um rd. 6% auf zukünftig 577 Kfz/h.

Nach der von der Stadt Hilden beabsichtigten Änderung des Bebauungsplans Nr. 73A (4. Änderung) ist vorgesehen, dass anstelle der südlich der Berliner Straße bestehenden Parkplätze dort Wohnbebauung eingerichtet werden soll. Das bedeutet aber nicht, dass sich dadurch die Verkehrsfrequenz auf der Straße Am Rathaus durch die Beseitigung dieser Parkplätze deutlich reduziert. Es ist damit zu rechnen, dass zumindest von einem Teil der Nutzer dieser Parkplätze dann die Tiefgarage am Rathaus verstärkt in Anspruch genommen wird. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass bei Ansiedlung der neuen Wohnbebauung dadurch auch ein Verkehrsaufkommen ausgelöst wird, das die Straße Am Rathaus belastet. Insgesamt ist davon auszugehen, dass aufgrund der beabsichtigten späteren Nutzungsveränderung die Belastungen auf der Straße Am Rathaus in diesem Abschnitt etwa auf dem heutigen Niveau bestehen bleiben.

Für die Bewertung der zukünftigen Situation wurden für den Knotenpunkt Berliner Straße / Am Rathaus sowohl für die heutige Situation als auch für die Situation mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen Leistungsnachweise gemäß HBS 2001/5 [3] durchgeführt, die in den **Anlagen 8 und 9** dokumentiert sind. Darin sind die zu berücksichtigenden Knotenpunktsbelastungen, die Phaseneinteilung, der Signalzeitenplan und der Nachweis der Verkehrsqualität angegeben. Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt die heute geschaltete Signalsteuerung nicht vorliegt, wurde für die Durchführung der Leistungsnachweise eine 3-Phasen-Regelung mit einer Umlaufzeit von 90s unterstellt. Bei den Zwischenzeiten wurden für den Kraftfahrzeugverkehr überschläglich 6s und für den Fußgängerverkehr 10s berücksichtigt. Die jeweiligen Lkw-Anteile sind in den Zeitbedarfswerten individuell berücksichtigt worden.

Unter dieser Voraussetzung ist festzustellen, dass bei der heutigen Situation der Verkehrsablauf mit zufriedenstellender Qualität (Stufe C) erfolgt. Ausschlaggebend dafür ist der Linksabbiegestrom von der Berliner Straße in die Straße Am Rathaus, für die sich eine mittlere Wartezeit von knapp 36s ergibt. Bei Auslastungsgraden (Kennwert g), die zwischen 0,14 und 0,55 liegen, wird deutlich, dass auch während der Spitzenstunden an diesem Knotenpunkt eine deutlich ausreichende Leistungsfähigkeit besteht.

Bei der Durchführung des Leistungsnachweises für die Situation mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen (**Anlage 9**) sind die Phaseneinteilung, aber auch die einzelnen Freigabezeiten nicht verändert worden. Trotzdem besteht auch mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen nach wie vor ein zufriedenstellender Verkehrsablauf (Stufe C). Die mittlere Wartezeit für den ungünstigsten Strom, die Linksabbieger der Berliner Straße zur Straße Am Rathaus, beträgt in diesem Fall mit einem geringfügigen Zuwachs von rechnerisch 0,2s dann etwas mehr als 36s. Auch die Auslastungsgrade, die nun zwischen 0,15 und 0,58 liegen, lassen erkennen, dass dann nach wie vor eine ausreichende Leistungsfähigkeit besteht.

Bei der Bewertung, ob das zusätzliche Verkehrsaufkommen in der Mühlenstraße mit der städtebaulichen Situation verträglich ist, muss berücksichtigt werden, dass die Mühlenstraße als Wohnstraße einzustufen ist und dementsprechend als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen ist. Sie besitzt für die anliegende Wohnbebauung Erschließungsfunktion. Der Straßenquerschnitt ist daher in Form einer Mischfläche mit „weicher Separation“ gestaltet (**Bild 9**).

Das bedeutet, dass die Fußgängerbereiche zum einen durch Materialwechsel und zum anderen auch durch versetzt angeordnete Längsparkstände von der Fahrgasse abgegrenzt sind. Bei Straßenzügen mit einer derartigen Verkehrsfunktion darf die Belastung nach RASSt06 [4] 400 Kfz/h im Querschnitt nicht übersteigen. Das bedeutet, dass bei der für die Spitzenstunde ausgewiesenen Belastung von 159 Kfz/h diese Bedingung deutlich erfüllt ist.

Unter dem Kriterium der Verkehrssicherheit besitzt diese Erschließungsvariante gegenüber den anderen Varianten deutliche Vorteile. Aus städtebaulicher Sicht stellt der zu erwartende Belastungszuwachs im verkehrsberuhigten Bereich der Mühlen-

straße aufgrund der zu erwartenden Größenordnung jedoch nur einen relativ geringfügigen Nachteil dar.



Bild 9: Mühlenstraße - Zufahrt zur Tiefgarage

5.5 Erschließungsvariante 5

Bei dieser Variante, bei der die neue Tiefgarage ebenfalls über die Mühlenstraße erschlossen wird, soll aber die Tiefgarage ausschließlich den künftigen zusätzlichen Bewohnern an der Mühlenstraße vorbehalten sein. Das durch die Büro- und Einzelhandelsflächen sowie durch die Kirchengemeinde ausgelöste Verkehrsaufkommen ist ebenso wie der Lieferverkehr dieser Einrichtungen über die Mittelstraße und die bestehende Feuerwehrezufahrt abzuwickeln.

Das bedeutet, dass sich der Belastungszuwachs auf der Mühlenstraße unter Berücksichtigung der dort entfallenden Stellplatznutzungen auf einen äußerst geringen Zuwachs von täglich rd. 30 Kraftfahrzeugen/24h beschränkt. Der andere Teil, 270 Kfz/24h, ist dagegen an der Mittelstraße zu erwarten (**Anlage 6**).

Unter dem Kriterium der Verkehrsabwicklung ist diese Variante als unproblematisch einzustufen. Am Knotenpunkt Berliner Straße / Am Rathaus ist der Belastungszuwachs niedriger als bei der Variante 4 und am Knotenpunkt Hochdahler Straße / Mittelstraße sind die abzuwickelnden Belastungen niedriger als bei der Variante 2.

Da sich bei dieser Variante der Belastungszuwachs in der Mühlenstraße auf 30 Kfz/24h beschränkt, ist diese Variante etwas günstiger einzustufen als die Variante 4, bei der der gesamte Verkehrszuwachs über den südwestlichen Teil der Mühlenstraße abgewickelt werden muss. Ein Nachteil dieser Variante besteht allerdings darin, dass für den gesamten gewerblichen Verkehr der östliche Abschnitt der Mittelstraße und die Feuerwehrezufahrt in Anspruch genommen werden müssen; damit müssten - wie bei der Erschließungsvariante 2 - sowohl deutliche städtebauliche als auch Nachteile bei der Verkehrssicherheit in Kauf genommen werden.

Ein zusätzlicher Nachteil besteht darin, dass für eine Tiefgarage mit nur 117 Stellplätzen eine Erschließung mit zwei Zufahrten einen hohen baulichen Aufwand darstellt.

5.6 Erschließungsvariante 6

Die Besonderheit dieser Variante liegt darin, dass die Tagesbelastungen in der Mühlenstraße und in der Straße Am Rathaus nahezu identisch sind mit den heutigen Belastungen (**Anlage 7**). Bei der Einfahrt zur Mühlenstraße entfällt das Verkehrsaufkommen der bisherigen Stellplätze und bei der Ausfahrt wird der Neuverkehr um diesen Anteil reduziert.

Während der Spitzenstunde ergeben sich bei der Einfahrt auf der Straße Am Rathaus und auf der Mühlenstraße Belastungen entsprechend der Erschließungsvariante 3 und bei der Ausfahrt entsprechend der Erschließungsvariante 4. Für beide Anbindungspunkte (Hochdahler Straße, Mühlenstraße) wurde gezeigt, dass auch bei etwas höheren Belastungen die Qualität des Verkehrsablaufs deutlich ausreicht (**Anlage 9 und 11**).

6 Ergebnisse

Durch die Nutzung der neuen Stellplätze, die im Flächenbereich zwischen der Mühlenstraße und der Hochdahler Straße eingerichtet werden sollen, wird durch die unterschiedlichen Nutzergruppen ein Verkehrsaufkommen ausgelöst, das täglich im Ziel- und Quellverkehr insgesamt rd. 510 Kfz-Fahrten umfasst, wenn dort insgesamt rd. 120 Stellplätze vorgesehen werden.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des Wegfalls der heute auf dem Reichshof-Areal bestehenden rd. 60 Stellplätze der Neuverkehr, der durch die neuen 120 Stellplätze entsteht, täglich nur zu insgesamt rd. 260 zusätzlichen Kfz-Fahrten führt.

Von den insgesamt sechs untersuchten Erschließungsvarianten sind die Variante 1 aus Gründen der Verkehrssicherheit und die Variante 2 aus städtebaulichen Gründen (Eingangsbereich der Fußgängerzone), aber auch aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen.

Die Erschließungsvariante 3, bei der die Tiefgarage an die Hochdahler Straße angebunden werden soll, wäre zwar aus städtebaulichen Gründen zu begrüßen; da aber aus der Tiefgarage aufgrund mangelnder Leistungsfähigkeit nicht nach links auf die Hochdahler Straße eingebogen werden kann und auch keine regelgerechte Wendemöglichkeit im Nahbereich auf der Hochdahler Straße existiert, ist diese Erschließungsvariante als zu ungünstig abzulehnen.

Die Variante 5 besitzt den Nachteil, dass dabei der gesamte gewerbliche Verkehr über den östlichen Teil der Mittelstraße abgewickelt werden müsste und hier – wie bei der Erschließungsvariante 2 – städtebauliche, aber auch Verkehrssicherheitskonflikte in Kauf genommen werden müssten und für die doppelte Erschließung ein hoher baulicher Aufwand entsteht.

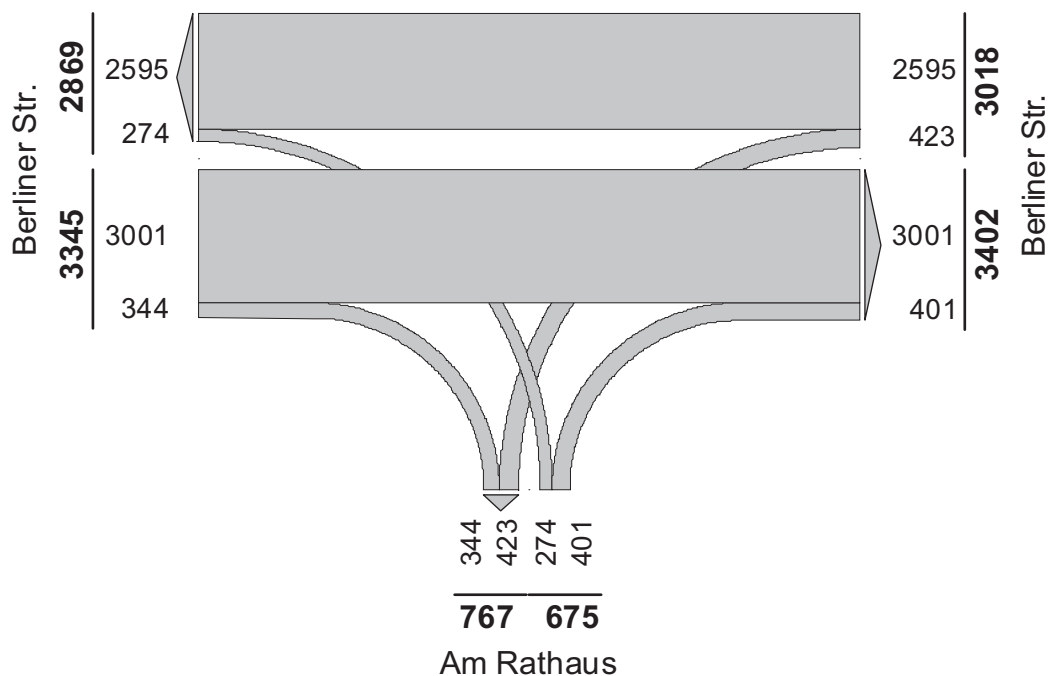
Aus verkehrlicher Sicht ist die Erschließung über die Mühlenstraße, wie das bei der Variante 4 vorgesehen ist, zu bevorzugen, da die Abwicklung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens über den Knotenpunkt Am Rathaus / Berliner Straße sowohl hinsichtlich der Verkehrsabwicklung als auch der Verkehrssicherheit problemlos möglich wäre. Da der Belastungszuwachs im Tagesverkehr in der Größenordnung von nur rd. 260 Kfz/24h besteht und in der Spitzenstunde bei nur rd. 34 Kfz/h liegt, bleibt der Wohnstraßencharakter der Mühlenstraße in vollem Umfang erhalten.

Andererseits wäre aber auch eine Realisierung der Erschließungsvariante 6 denkbar, bei der die Zufahrt zur Tiefgarage über die Hochdahler Straße und die Ausfahrt über die Mühlenstraße vorgesehen ist. Der Vorteil dieser Variante gegenüber der Variante 4 ist, dass die Belastungen auf der Mühlenstraße und auf der Straße Am Rathaus nahezu auf dem heutigen Niveau bleiben. Ein Nachteil liegt jedoch darin, dass für die Einrichtung einer zweiten Zufahrtsrampe ein höherer baulicher Aufwand erforderlich wird.

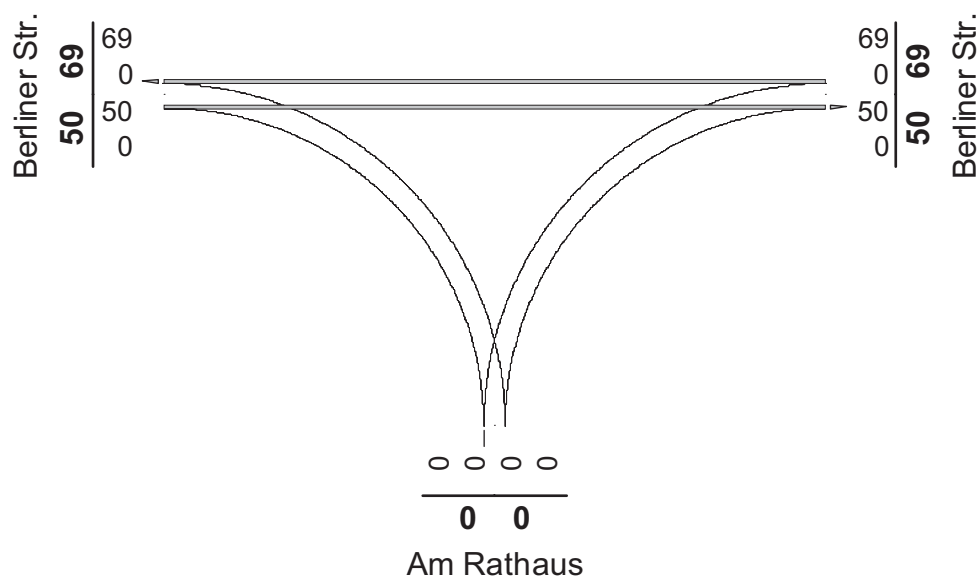
Literaturverzeichnis

- [1] Dr. Dietmar Bosserhoff
Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung – Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung
Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Wiesbaden, 2000/2005
- [2] Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 14B – Bereich Kirchhofstraße
Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH
Köln, 2005
- [3] Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001)
Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2005
- [4] RAS – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006
Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen

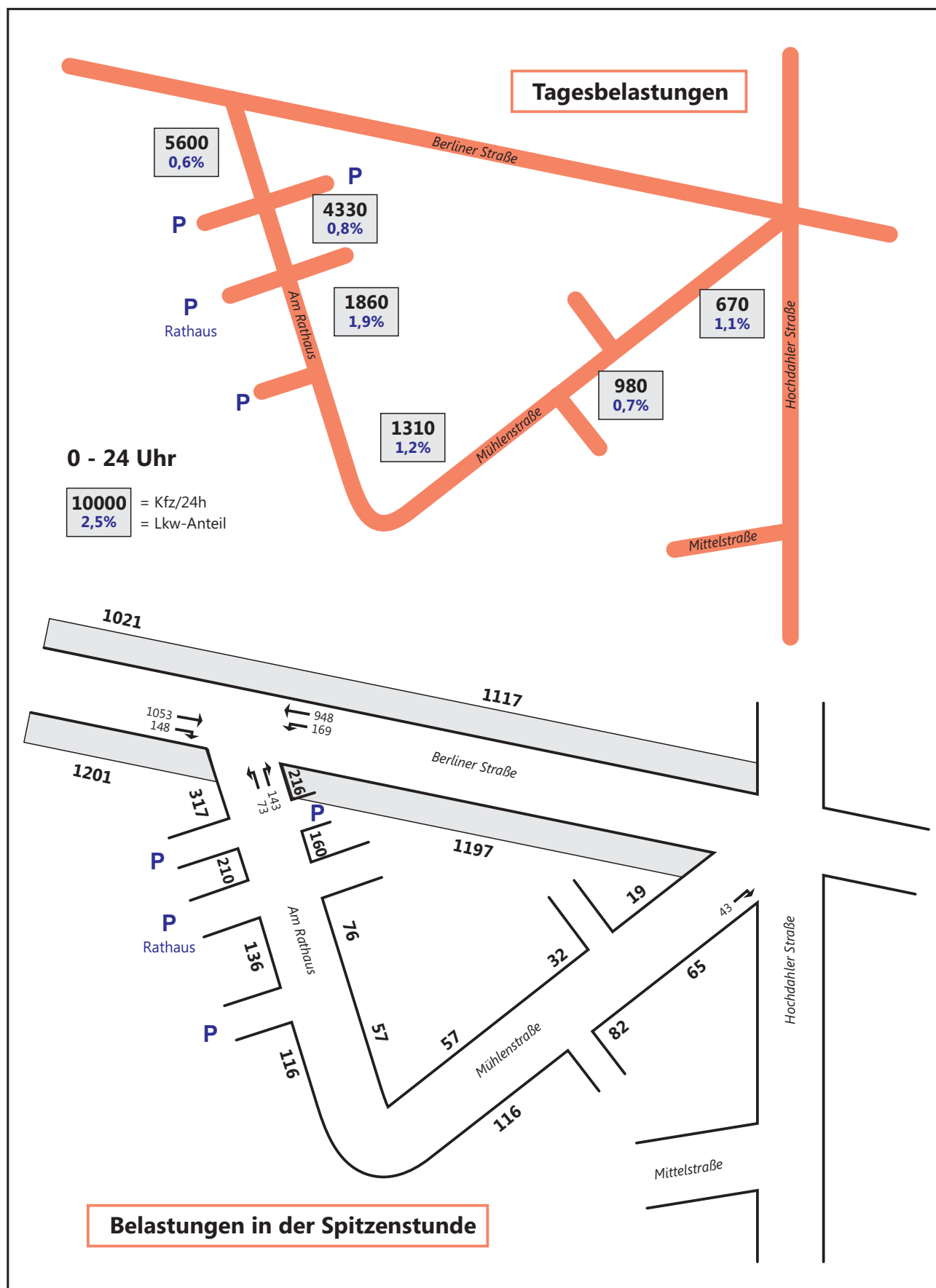
Kfz / 15.00 - 18.00 Uhr



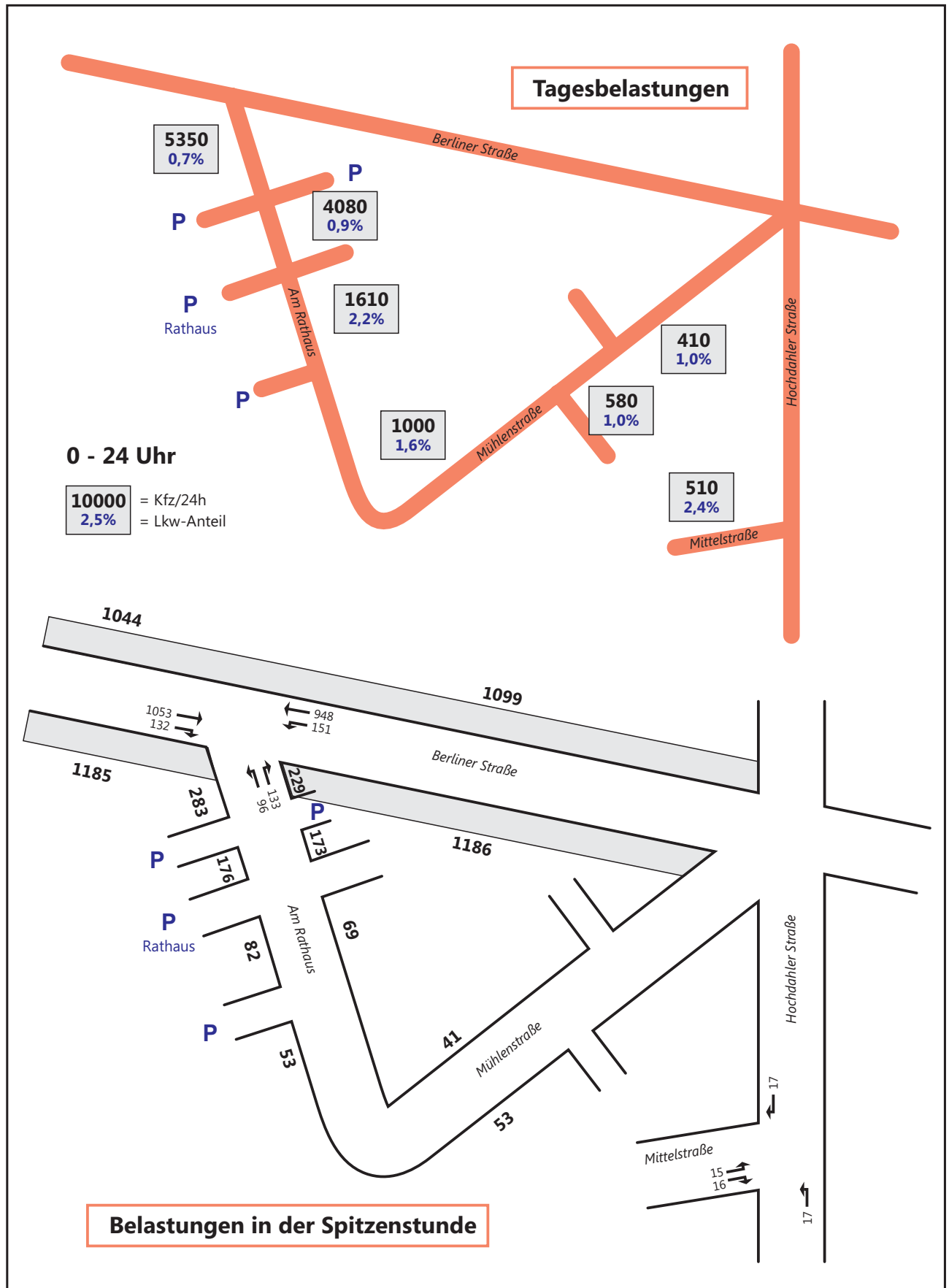
Lkw / 15.00 - 18.00 Uhr



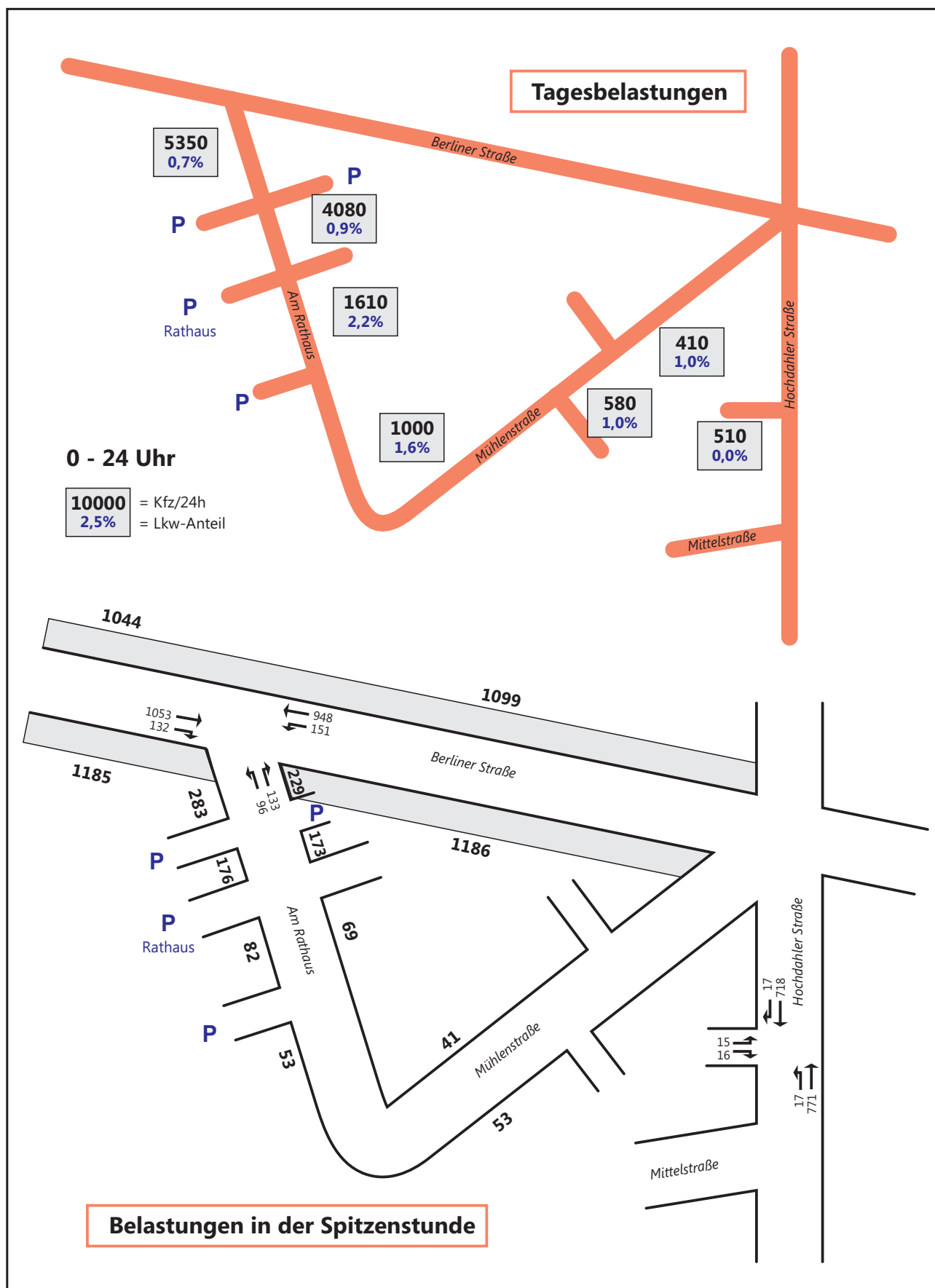
Knotenpunktsbelastungen Knotenpunkt Berliner Straße / Am Rathaus



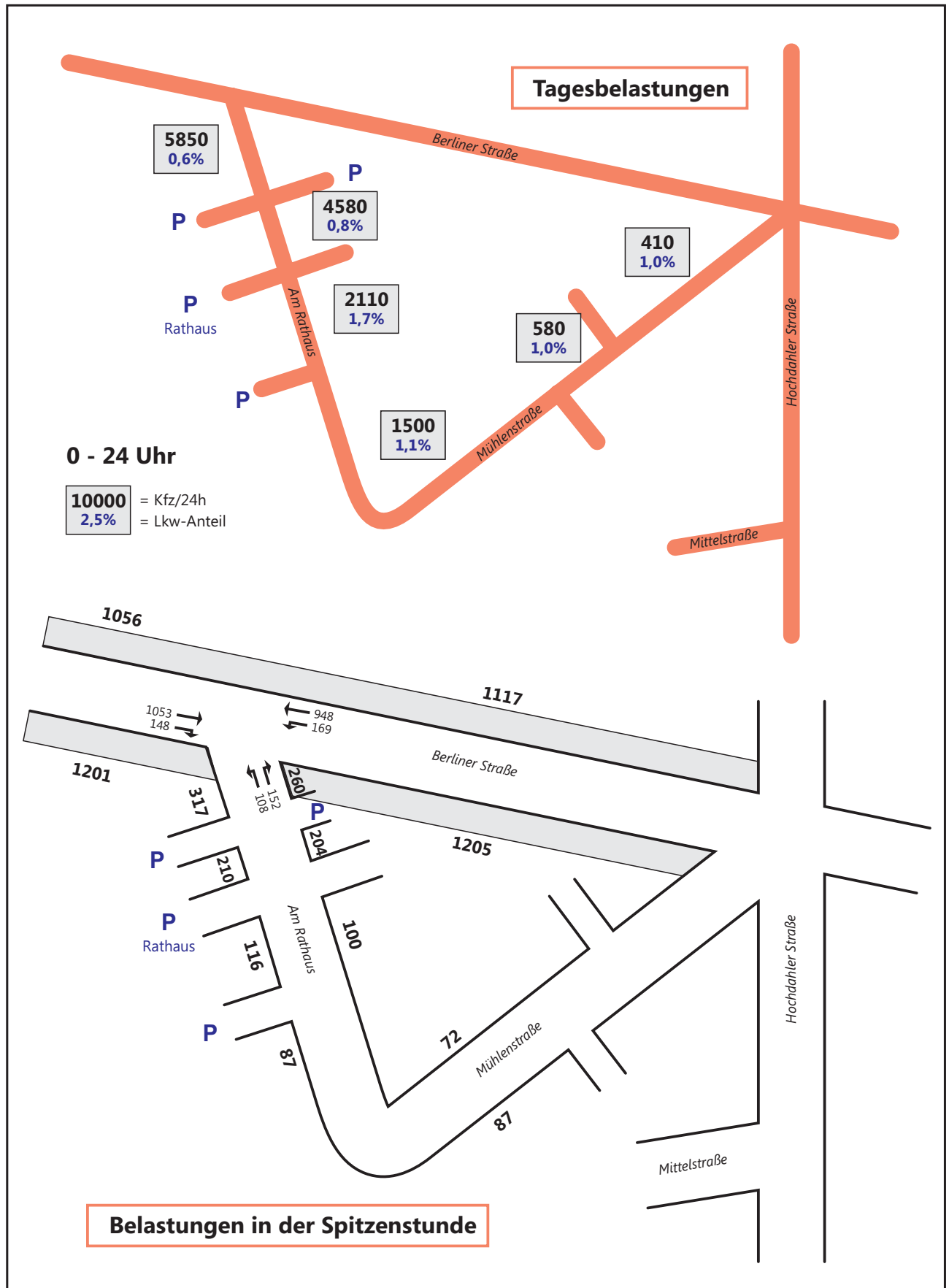
Erschließungsvariante 1



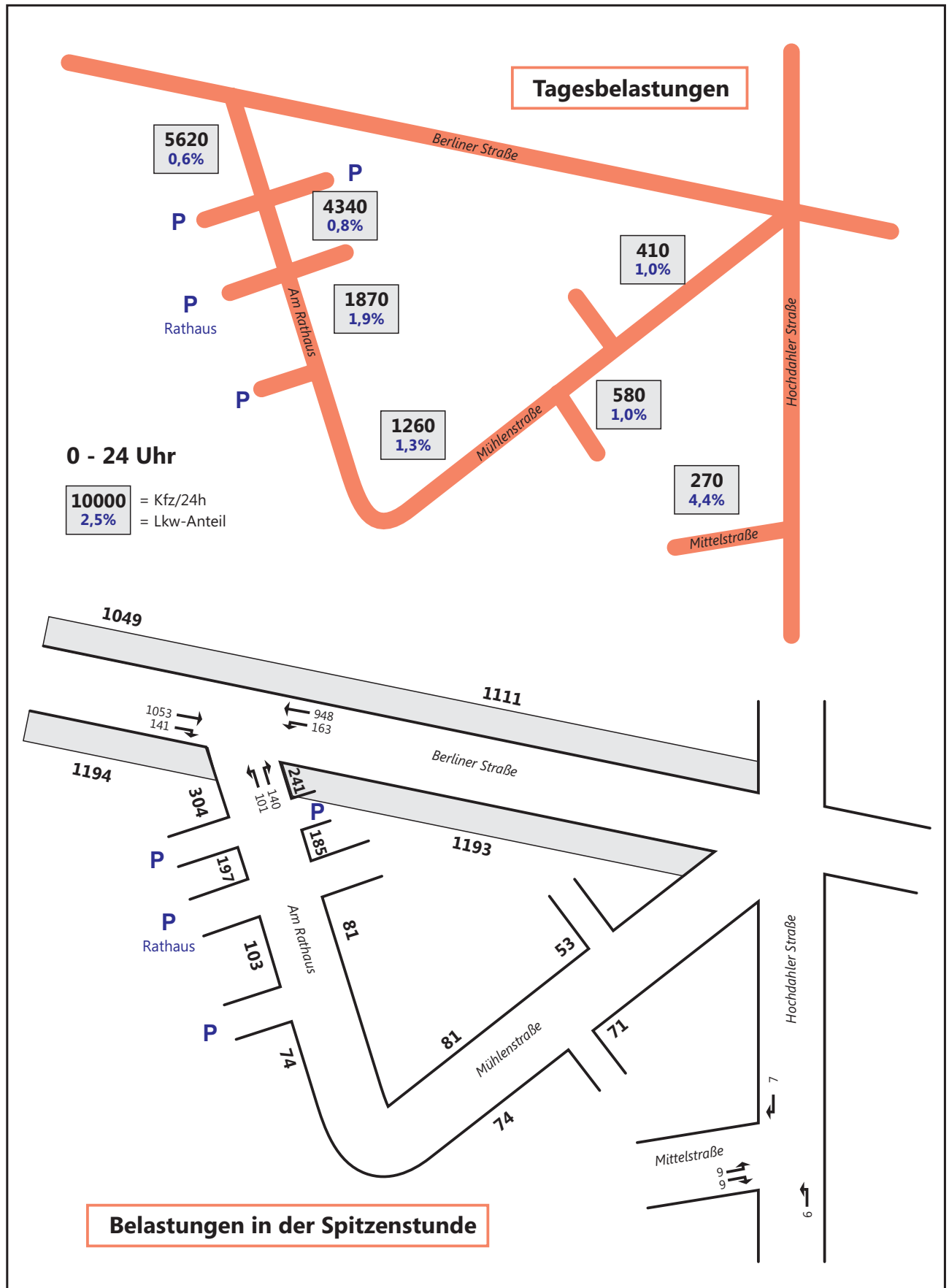
Erschließungsvariante 2



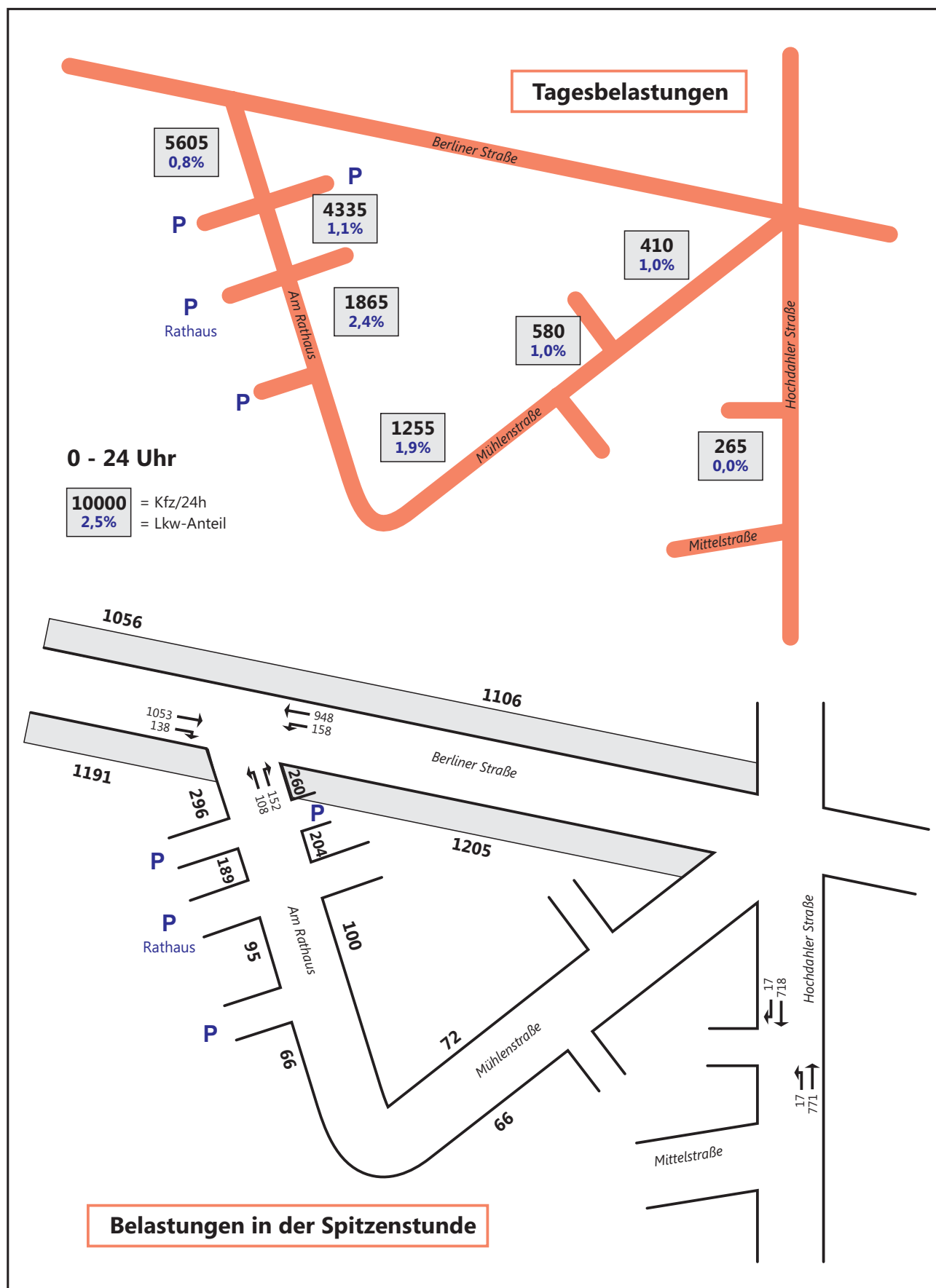
Erschließungsvariante 3



Erschließungsvariante 4



Erschließungsvariante 5



Erschließungsvariante 6

Leistungsfähigkeitsnachweis Knotenpunkt Berliner Straße / Am Rathaus
heutige Belastungen

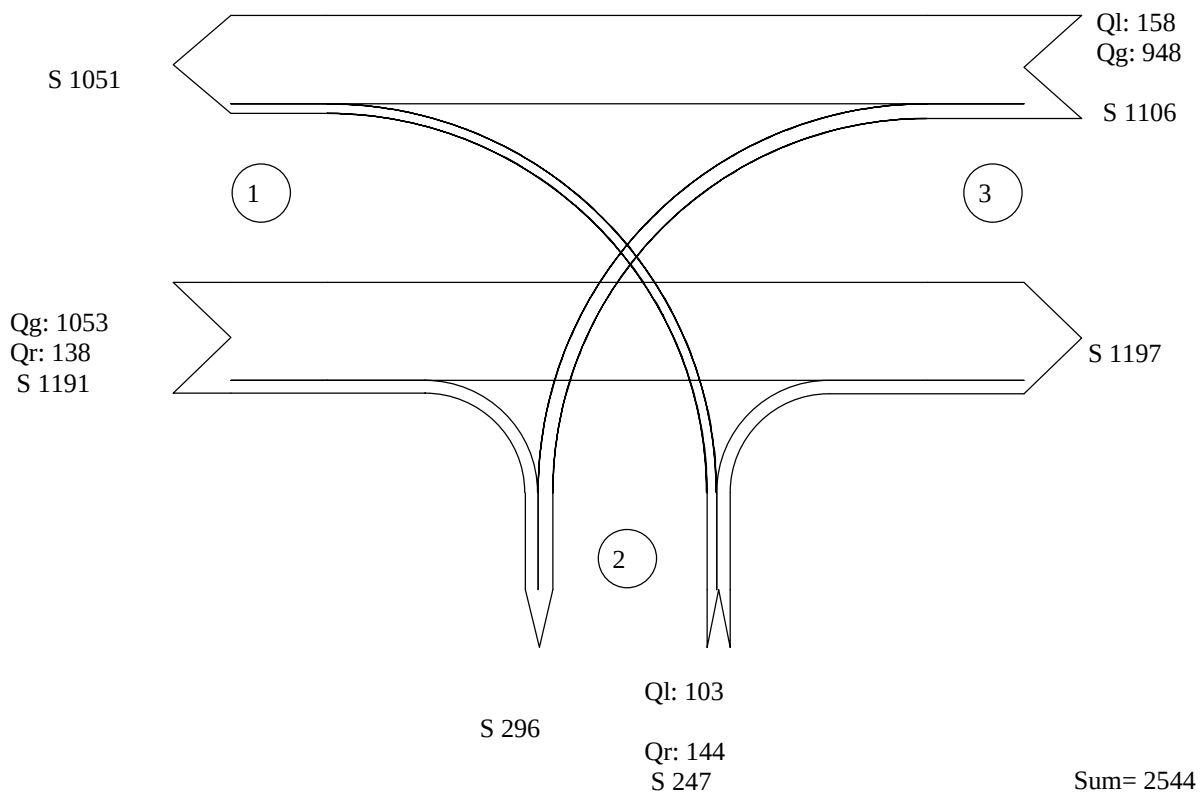
Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : Berliner_Am Rathaus_Analyse.amp
Projekt : Hilden Bebauungsplan Nr. 73a
Knoten : Berliner Str./Am Rathaus
Stunde : Nachmittagsspitze



Fahrzeuge

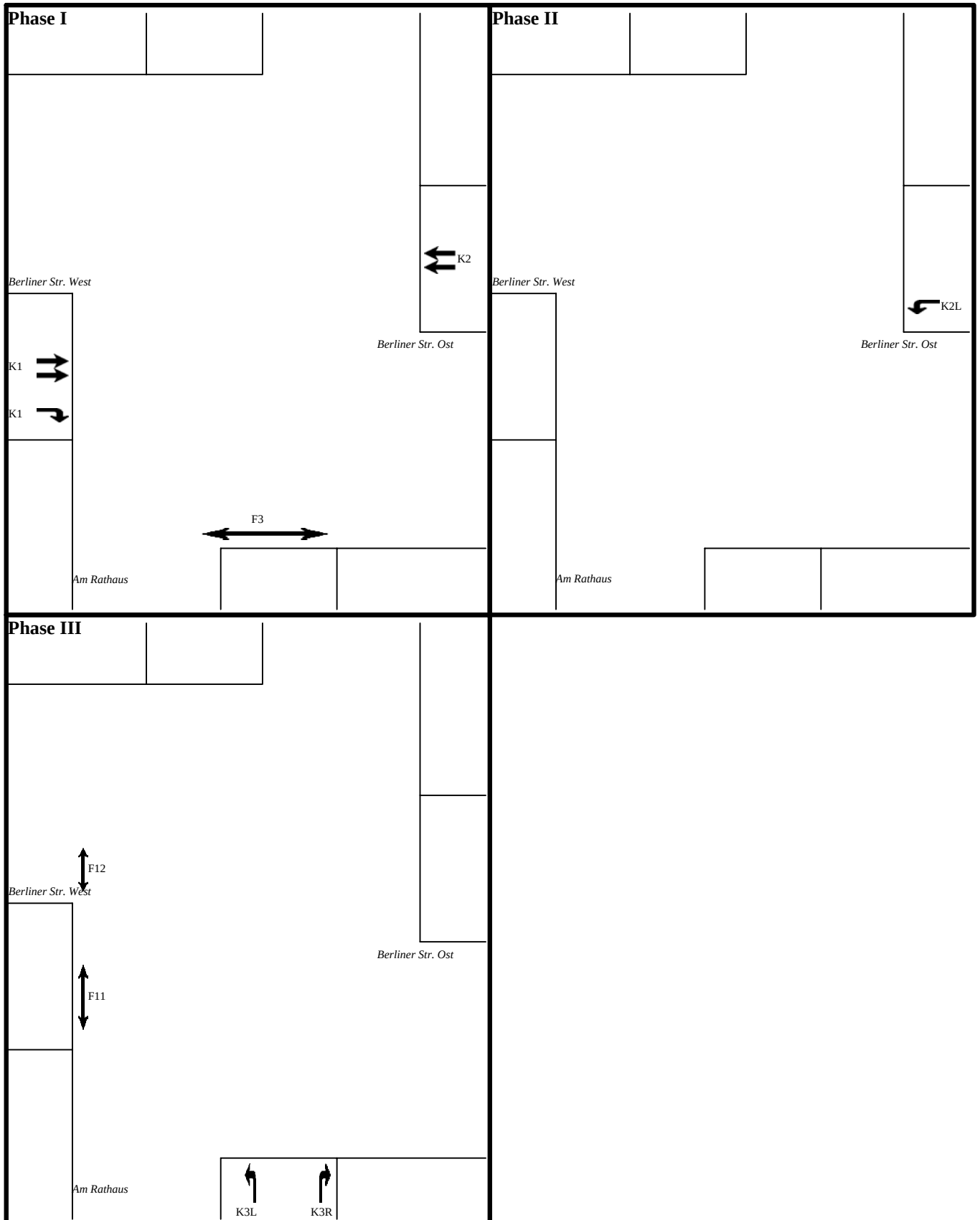
0 1000 Fzg/h
|||||



Zufahrt 1 : Berliner Str. West
Zufahrt 2 : Am Rathaus
Zufahrt 3 : Berliner Str. Ost
Zufahrt 4 :

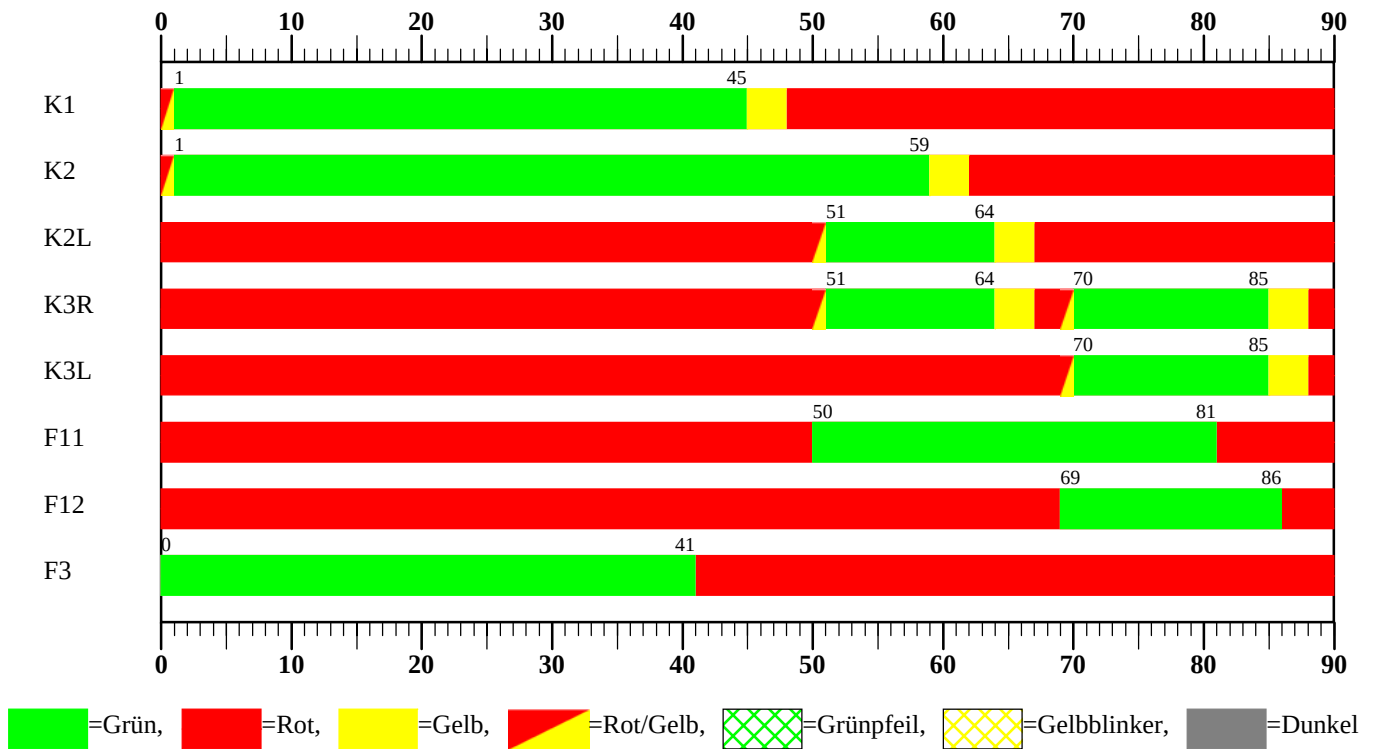
Übersicht Phaseneinteilung

Datei : Berliner_Am Rathaus_Analyse.amp
Projekt : Hilden Bebauungsplan Nr. 73a
Knoten : Berliner Str./Am Rathaus
Stunde : Nachmittagsspitze



Signalzeitenplan

Datei : Berliner_Am Rathaus_Analyse.amp
 Projekt : Hilden Bebauungsplan Nr. 73a
 Knoten : Berliner Str./Am Rathaus
 Stunde : Nachmittagsspitze



HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																				
	a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																				
	Projekt: <u>Hilden Bebauungsplan Nr. 73a</u>										Stadt: _____										
Knotenpunkt: <u>Berliner Str./Am Rathaus</u>										Datum: _____											
Zeitabschnitt: <u>Nachmittagsspitze</u>										Bearbeiter: _____											
$t_U = 90 \text{ s}$										$T = 60 \text{ min}$											
Nr.	Bez.	t_F [s]	f [-]	t_S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q_S [Fz/h]	t_B [s/Fz]	n_C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N_{GE} [Fz]	n_H [Fz]	h [%]	S [%]	N_{RE} [Fz]	l_{Stau} [m]	w [s]	QSV		
1	K1(2)	44	0,489	46	526	13,2	2000	1,80	24,4	978	0,5385	0,00	9,1	69	95	11,11	67	16,0	A		
2	K1(2)	44	0,489	46	526	13,2	2000	1,80	24,4	978	0,5385	0,00	9,1	69	95	11,11	67	16,0	A		
3	K1(3)	44	0,489	46	138	3,5	2000	1,80	24,4	978	0,1411	0,00	1,9	54	95	4,01	24	12,6	A		
4	K2(8)	58	0,644	32	474	11,9	1978	1,82	31,9	1275	0,3718	0,00	5,5	46	95	7,68	46	7,5	A		
5	K2(8)	58	0,644	32	474	11,9	1978	1,82	31,9	1275	0,3718	0,00	5,5	46	95	7,68	46	7,5	A		
6	K2L(7)	13	0,144	77	158	4,0	2000	1,80	7,2	289	0,5469	0,00	3,7	93	95	6,49	39	35,8	C		
7	K3R(6)	28	0,311	62	144	3,6	2000	1,80	15,6	622	0,2314	0,00	2,7	75	95	5,14	31	23,0	B		
8	K3L(4)	15	0,167	75	103	2,6	1998	1,80	8,3	333	0,3093	0,00	2,3	88	95	4,62	28	32,9	B		
9																					
10																					
11																					
12																					
13																					
14																					
15																					
16																					
17																					
18																					
19																					
20																					
$q_K =$					2543	$C_K =$					6728	$\bar{g} = 0,4286$					$\bar{g}_{maßg} = 0,5102$				

Leistungsfähigkeitsnachweis Knotenpunkt Berliner Straße / Am Rathaus
zukünftige Belastungen - Erschließungsvariante 4

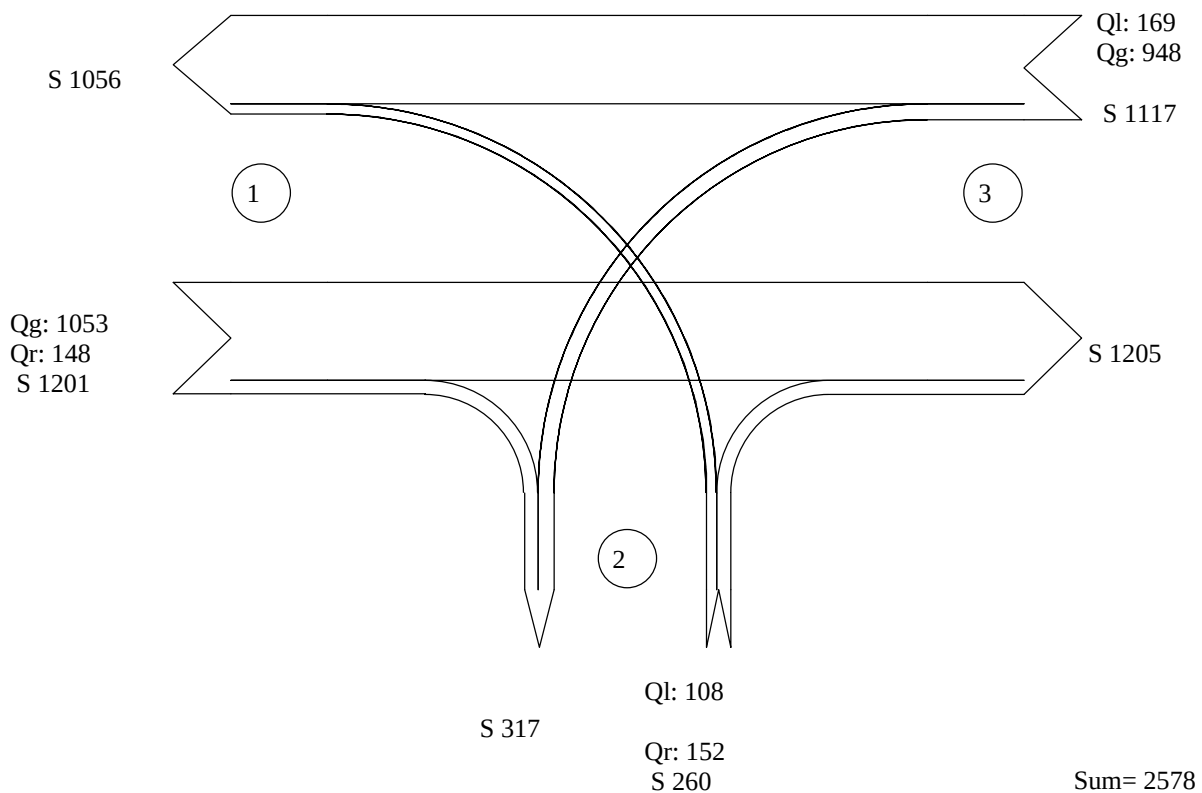
Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : Berliner_Am Rathaus_Prognose.amp
Projekt : Hilden Bebauungsplan Nr. 73a
Knoten : Berliner Str./Am Rathaus
Stunde : Nachmittagsspitze



Pkw-Einheiten

0 1000 Pkw-E/h
|||||



Zufahrt 1 : Berliner Str. West
Zufahrt 2 : Am Rathaus
Zufahrt 3 : Berliner Str. Ost
Zufahrt 4 :

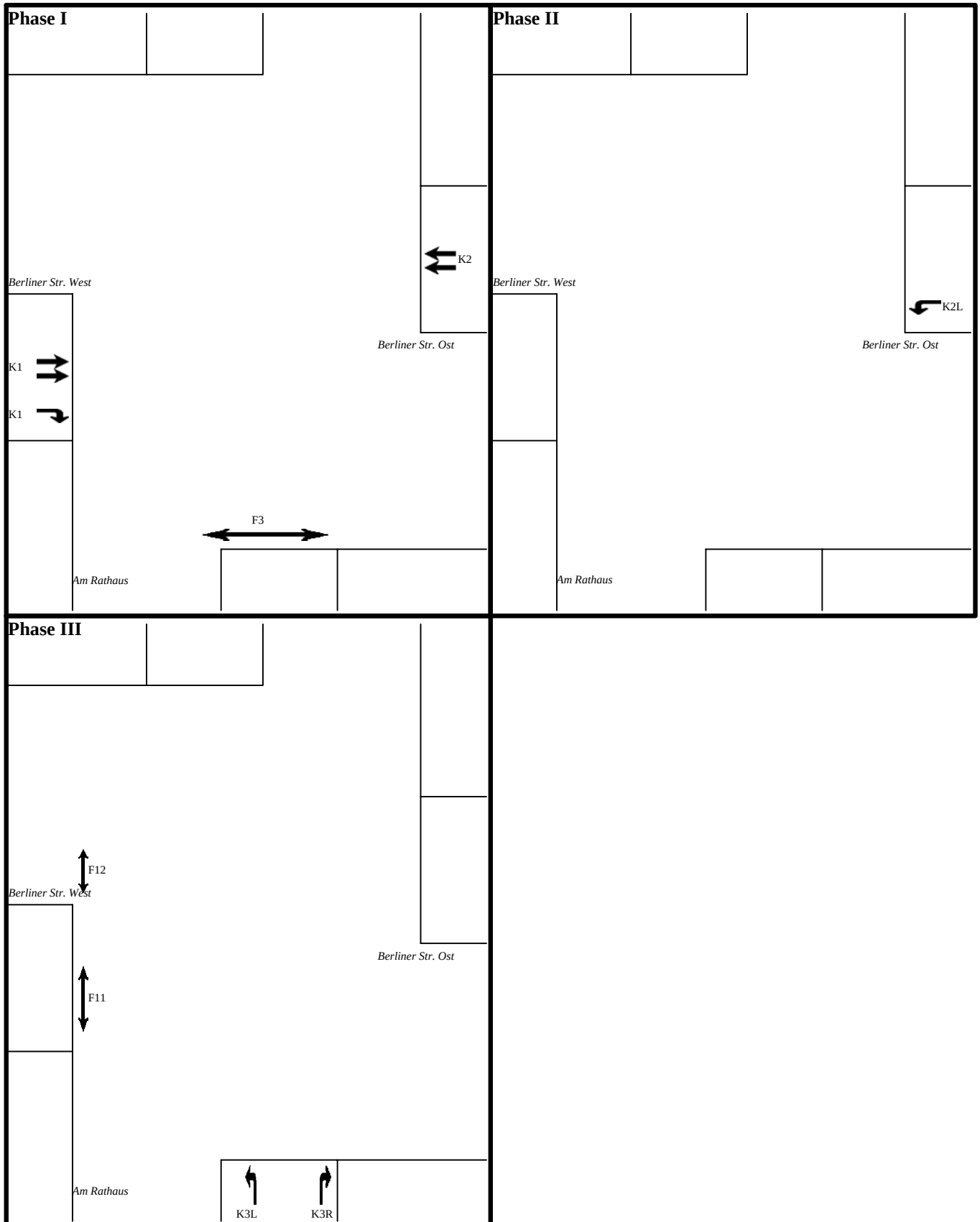
Übersicht Phaseneinteilung

Datei : Berliner_Am Rathaus_Prognose.amp

Projekt : Hilden Bebauungsplan Nr. 73a

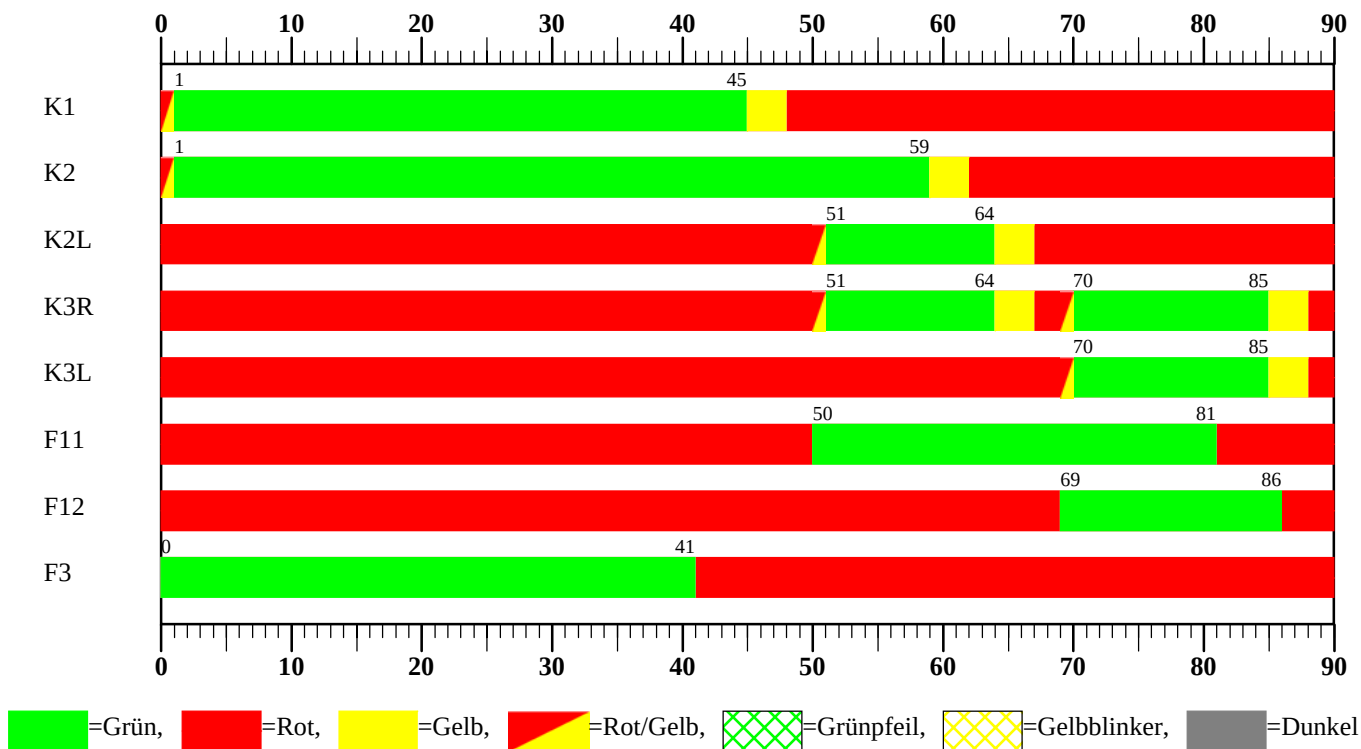
Knoten : Berliner Str./Am Rathaus

Stunde : Nachmittagsspitze



Signalzeitenplan

Datei : Berliner_Am Rathaus_Prognose.amp
 Projekt : Hilden Bebauungsplan Nr. 73a
 Knoten : Berliner Str./Am Rathaus
 Stunde : Nachmittagsspitze



HBS 2001 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																				
	a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																				
Projekt: <u>Hilden Bebauungsplan Nr. 73a</u>										Stadt: _____											
Knotenpunkt: <u>Berliner Str./Am Rathaus</u>										Datum: _____											
Zeitabschnitt: <u>Nachmittagsspitze</u>										Bearbeiter: _____											
$t_U = 90 \text{ s}$										$T = 60 \text{ min}$											
Nr.	Bez.	t_F [s]	f [-]	t_S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q_S [Fz/h]	t_B [s/Fz]	n_C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N_{GE} [Fz]	n_H [Fz]	h [%]	S [%]	N_{RE} [Fz]	l_{Stau} [m]	w [s]	QSV		
1	K1(2)	44	0,489	46	526	13,2	2000	1,80	24,4	978	0,5385	0,00	9,1	69	95	11,11	67	16,0	A		
2	K1(2)	44	0,489	46	526	13,2	2000	1,80	24,4	978	0,5385	0,00	9,1	69	95	11,11	67	16,0	A		
3	K1(3)	44	0,489	46	148	3,7	2000	1,80	24,4	978	0,1513	0,00	2,0	54	95	4,22	25	12,7	A		
4	K2(8)	58	0,644	32	474	11,9	1978	1,82	31,9	1275	0,3718	0,00	5,5	46	95	7,68	46	7,5	A		
5	K2(8)	58	0,644	32	474	11,9	1978	1,82	31,9	1275	0,3718	0,00	5,5	46	95	7,68	46	7,5	A		
6	K2L(7)	13	0,144	77	169	4,2	2000	1,80	7,2	289	0,5850	0,00	3,9	93	95	6,83	41	36,0	C		
7	K3R(6)	28	0,311	62	152	3,8	2000	1,80	15,6	622	0,2443	0,00	2,8	74	95	5,35	32	23,1	B		
8	K3L(4)	15	0,167	75	108	2,7	1998	1,80	8,3	333	0,3243	0,00	2,4	89	95	4,79	29	33,0	B		
9																					
10																					
11																					
12																					
13																					
14																					
15																					
16																					
17																					
18																					
19																					
20																					
$q_K =$					2577	$C_K =$					6728	$\bar{g} = 0,4317$					$\bar{g}_{maßg} = 0,5195$				

Leistungsfähigkeitsnachweis Knotenpunkt Hochdahler Straße / Zufahrt Tiefgarage
zukünftige Belastungen

Datei : HILDEN-V3.krs
 Projekt : Reichshof, Hilden
 Knoten : Hochdahler Straße/ Tiefgaragenzufahrt
 Stunde : Spitzenstunde am nachmittag



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	727				1800	1800				A
3	17									
4	15	6,6	3,8	1515	70		(64,9)	(1)	(1)	(E)
6	16	6,5	3,7	727	381	121	39,8	1	2	D
7	17	5,5	2,6	735	587					
8	786				1800	1725				A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : E

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Strassennamen : Hauptstrasse : Hochdahler Straße
 Hochdahler Straße
 Nebenstrasse : Tiefgaragenzufahrt

Leistungsfähigkeitsnachweis Knotenpunkt Hochdahler Straße / Zufahrt Tiefgarage
zukünftige Belastungen, Ausfahrt nur nach rechts

Datei : HILDEN-V3-R.KRS
 Projekt : Reichshof, Hilden
 Knoten : Hochdahler Straße/ Tiefgaragenzufahrt
 Stunde : Spitzenstunde am nachmittag



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	727				1800	1800				A
3	17									
4	0	6,6	3,8	1515	70		(0)	(0)	(0)	(A)
6	31	6,5	3,7	727	381	381	10,2	0	0	B
7	17	5,5	2,6	735	587					
8	786				1800	1725				A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Strassennamen : Hauptstrasse : Hochdahler Straße
 Hochdahler Straße
 Nebenstrasse : Tiefgaragenzufahrt

Antrag/Anfrage

Sitzung des Rates	vom
Sitzung des	vom
Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses	vom 19.08.2009

Die Verwaltung wird beauftragt, die Tiefgarageneinfahrt für das Bauprojekt "Reichshof", im Rahmen des VEP Nr. 13 im Bereich Hochdahler/Berliner/Mittelstraße, von der Mühlenstraße auf die Hochdahler Straße oder ggfs. auf die Berliner Straße zu verlegen.

Begründung:

Die Mühlenstraße wurde vor mehr als zwanzig Jahren als innerstädtische Wohnanlage im Grünen errichtet. Die Erdgeschoßwohnungen haben Gärten und Terrassen zur Straße, die Obergeschosse entsprechend Balkone oder Loggien. Die Verkehrsberuhigung und die Schließung der Mühlenstraße zur Hochdahler Straße hin haben das Vorhaben unterstützt und sowohl für Familien mit kleinen Kindern, als auch für Senioren zum beliebten Wohngebiet wachsen lassen.

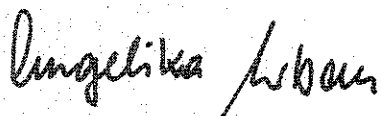
Vor wenigen Jahren wurde an der St. Jakobus Kirche ein Gebäude für betreutes Wohnen mit Ausgang zur Mühlenstraße errichtet. Auch diese Anlage ist wegen ihrer verkehrsberuhigten Lage in der Innenstadt sehr beliebt.

Nun ist an der Straße am Rathaus ein weiteres Projekt für Senioren-Wohnen geplant.

Wie die Verwaltung bereits beim Vorschlag, die Tiefgarageneinfahrt der Sparkasse über die Straße Am Rathaus zu planen, ausführte, wäre die Straße dann überlastet. Nun kommen die beiden Bauprojekte an der Ecke Berliner Straße, ebenfalls mit Tiefgarage dazu, so dass zusammen mit der Tiefgarage "Reichshof" ein höheres Verkehrsaufkommen zu erwarten sein wird, als damals beim Vorhaben Sparkasse, das von der Verwaltung abgelehnt wurde.

Die Mühlenstraße selbst ist als verkehrsberuhigte Straße ausgebaut und damit nur sehr bedingt überhaupt für Autoverkehr geeignet. Selbst zwei PKWs können nicht nebeneinander die Straße passieren.

Die Tiefgarageneinfahrt und die Anlieferung mit LKWs stellt nicht nur für die Bewohner eine erhöhte Belastung dar, sie ist bei näherer Betrachtung unverantwortlich im Hinblick auf die Sicherheit gegenüber den dort ansässigen Bürgerinnen und Bürgern.



Angelika Urban
(Fraktionsvorsitzende)

IV
Ø 60.1
60.2

BA
Bürgeraktion Hilden

Bürgeraktion Hilden • Ratsfraktion • Südstraße 36 • 40721 Hilden

An die
stellvertretende Vorsitzende
des Ausschusses für Stadtentwicklung
Frau Marie-Liesel Donner
Paul-Spindler-Straße 6
40721 Hilden

61
66
23.7.

Hilden, den 21.07.2009

Einberufung des Ausschusses für Stadtentwicklung im August 2009

Sehr geehrte Frau stellvertretende Vorsitzende, liebe Frau Donner,

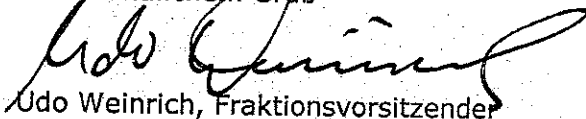
da Sie den leider erkrankten Ausschussvorsitzenden, Herrn Hans-Heinrich Helikum, dem ich Namen der BA-Fraktion gute Genesung wünsche, zurzeit in der Funktion der Vorsitzenden dieses Ratsausschusses vertreten, wende ich mich mit diesem Schreiben direkt an Sie.

Die Fraktion „Bürgeraktion Hilden“ hält an der ursprünglich zwischen allen Fraktionen einvernehmlich für den 19.08.2009 vereinbarten Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses fest. Sollte die Einberufung des Fachausschusses zu diesem Termin nicht mehr möglich sein, so stellen wir anheim, ersatzweise im Laufe des Monats August 2009 eine Sondersitzung abzuhalten.

Unter Hinweis auf § 25 Abs. 1 in Verbindung mit § 1 Abs. 1 der Geschäftsordnung für den Rat und seine Ausschüsse schlägt die Fraktion „Bürgeraktion Hilden“ vor, in die Tagesordnung dieser Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses mindestens folgende Punkte aufzunehmen:

- Neubauvorhaben „Sparkasse“; hier: Allgemeiner Sachstandsbericht
- Änderung des Aufstellungsbeschlusses zum VEP Nr. 13 vom 18.03.2009 für den Bereich Berliner Straße / Hochdahler Straße / Mittelstraße (Reichshof-Areal); hier: Festlegung einer Zu- und Abfahrt zur Tiefgarage über die Hochdahler Straße
- Unterschutzstellung des Hauses Mittelstraße 79 („Alte Messingstange“)
- Antrag der Fraktion „Bürgeraktion Hilden“ auf Vorlage des Entwurfes einer Baumschutzsatzung und des Entwurfes einer Baumschutzrichtlinie (WP 04-09 SV 60/104) – Siehe auch: Stadtentwicklungsausschuss, 18.03.2009, TOP 5.1 sowie Rat, 24.06.2009, Beschluss zu TOP 8.2.

Mit freundlichem Gruß


Udo Weinrich, Fraktionsvorsitzender

Kopien an: Bürgermeister und Ratsfraktionen