

**Straßenausbau Hoffeldstraße Abschnitt 2 (Augustastraße bis Mettmanner Straße)
hier: Bürgerinformation**

Am 23.08.2007 wurde zum geplanten Ausbau des 2. Abschnittes der Hoffeldstraße eine Bürgerinformationsveranstaltung durchgeführt. Die Veranstaltung, die im Bürgersaal des Bürgerhauses – Mittelstraße 40 stattfand, begann um 17.00 Uhr und dauerte etwa 2 Stunden.

Schriftlich eingeladen waren die betroffenen Eigentümer, die Fraktionen des Rates und die örtliche Presse. Die Anwohner wurden vorher durch Postwurfsendungen über die Veranstaltung informiert.

Gemäß Anwesenheitsliste sind 28 Personen der Einladung gefolgt.

Die Verwaltung war vertreten durch:

Herr Mittmann, Herr Frohn und Herr Türk, Tiefbau- und Grünflächenamt

Herr Hoff Bauverwaltungs- und Bauaufsichtsamt

In der Einleitung erläuterte Herr Mittmann den Planungsstand und das Ziel der Veranstaltung. Zum einen sollen die betroffenen Bürger über das Vorhaben informiert werden und zum anderen sollen Hinweise und Anregungen der unmittelbar Betroffenen aufgenommen werden, um so in die weitere Planung mit einfließen zu können. Weiterhin wurde deutlich gemacht, dass die politischen Gremien der Stadt über den Ausbau und die Straßengestaltung entscheiden und den Anliegern keine direkte Entscheidungsgewalt obliegt.

Anschließend wurden durch Herrn Türk die technischen Parameter zum Straßenausbau vorgestellt.

Der vorliegende Abschnitt der Hoffeldstraße hat eine Gesamtlänge von ca. 400 m. Der gesamte Straßenraum hat eine Breite von 11,50 m, wobei die Fahrbahn 7, 25 m breit ist.

Verkehrlich ist die Straße eine Anliegerstraße und als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Verkehrserhebungen haben ergeben, dass in nördliche Richtung ca. 820 Fahrzeuge pro Tag unterwegs sind und in südliche Richtung etwa 530 Fahrzeuge pro Tag gezählt wurden. Das Geschwindigkeitsniveau liegt bei ca. 37 km/h.

Im vorliegenden Abschnitt der Hoffeldstraße sind heute 68 legale Parkmöglichkeiten für Pkw vorhanden. Bei entsprechenden Erhebungen des Ruhenden Verkehrs wurden an einem Montagnachmittag 14 und an einem Samstag kurz vor Mittag 22 PKW gezählt.

Die Fahrbahnoberfläche ist durch umfangreiche Flickstellen, Netzrisse und allgemeine Unebenheiten charakterisiert. Die vorhandene Fahrbahnquerneigung von bis zu 10% entspricht nicht den Anforderungen und führt zu Nutzungseinschränkungen (Befahrbarkeit der Zufahrten).

Bordsteine einschließlich Rinne sind teilweise verschoben und können wegen mangelndem Auftritt und unzureichender Längsneigung ihre Funktion zum Schutz der Fußgänger bzw. der Straßenentwässerung nicht mehr erfüllen.

Die Gehwege sind unterschiedlich, mit Platten, Pflaster oder bituminös befestigt und haben teilweise starke Unebenheiten und Schäden. Teilweise fehlen Bordsteine oder sind überbaut.

Der historische Oberbau besteht aus ca. 20 bis 30 cm Schotter und 3 bis 5 cm Schwardecke. Dabei wurde festgestellt, dass der vorhandene Schotter eine sehr ungleichförmige Kornzusammensetzung hat und das Größtkorn bis zu 100 mm geht. Dies ist wohl auf die

historische Makadambauweise zurückzuführen, bei der eine vorgewalzte Schotterschicht mit teerhaltigem Bindemittel angespritzt und durch Einwalzen von Splitt abgedeckt wurde. Die festgestellten dickeren Schwarzdeckenpakete (ca. 14 cm) stammen aus nachträglichen Leitungsverlegungen.

Wesentliches Ziel der Planung ist die grundhafte Erneuerung des zerstörten Befestigungsaufbaues. Eine Sanierung nur durch Einbau einer neuen Straßendecke ist bei den vorhandenen Randbedingungen technisch nicht möglich. Im Zuge einer grundhaften Sanierung können auch gestalterische Mängel behoben werden. Als Diskussionsgrundlage zur Straßengestaltung wurden 3 verschiedene Varianten aufgestellt. Grundlage der Straßenplanung ist das Trennsystem mit baulich abgesetzten Bereichen für die einzelnen Nutzungsansprüche. Als wesentliche Nutzungsansprüche für den vorliegenden Straßenabschnitt sind Wohnerschließung, Aufenthaltsqualität sowie ruhender Verkehr zu beachten. Die Straße bleibt wie bisher Bestandteil einer Tempo 30-Zone.

Mit der **Variante 0** wird vorgeschlagen, die bisherige Straßengestaltung mit beidseitigen Gehwegen und einer überbreiten Fahrbahn beizubehalten. Auf der Fahrbahn darf beidseitig in Längsaufstellung geparkt werden. Durch die Parkordnung verbleibt in großen Abschnitten nur eine Fahrgassenbreite von 3,25 m. Begegnungsverkehr ist nur im Bereich von Einfahrten möglich. Dadurch ergibt sich ein geschwindigkeitsdämpfender Effekt. Die Messwerte der durchgeführten Zählungen bestätigen ein zufrieden stellendes Geschwindigkeitsniveau. Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit und Ordnung können die Stellplätze markiert werden. Mit der dieser Variante ist kein Parkraumverlust verbunden. Die bisher vorhandenen 68 Stellplätze können auch weiterhin gewährleistet werden.

Bei der **Variante 1** wird eine Straßenraumgestaltung durch das Gestaltungselement Längsparker mit Baumscheibe erreicht. Neben der unmittelbar gestalterischen Funktion haben die Baumscheiben auch eine ordnende Funktion und dienen der Gliederung des Straßenraumes.

In den Zufahrten zu den Knotenpunkten sind Aufpflasterungen mit Rampensteinen vorgesehen. Der eigentliche Knotenpunkt wird nicht erhöht, um einen ausreichenden Auftritt zu den angrenzenden Gehwegen zu sichern. Im engeren Knotenpunktbereich werden Aufstelllängen von 11 m mit einer Fahrbahnbreite von 5,50 m zu Begegnungszwecken freigehalten. Die Aufpflasterungen können auch an anderen Stellen zum Einsatz kommen. Aufgrund des Platzbedarfes für die Baumscheiben können bei Variante 1 nur noch 54 Stellplätze untergebracht werden.

Variante 2 mit Längs- und Schrägparkständen, die beidseitig durch Baumscheiben eingefasst werden. Durch die Anordnung der Schrägparkstände ergeben sich erhebliche Versätze in der Fahrbahn, die das Niveau der Verkehrsberuhigung deutlich verbessern. Die Fahrgassenbreite beträgt über längere Strecken nur 3,50 m, wobei eine ausreichende Zahl von Ausweichflächen (Breite 5,50 m, Begegnungsfall LKW/LKW bei verminderter Geschwindigkeit) geschaffen wird. Durch die abgeschrägten Baumscheiben ergibt sich insgesamt eine harmonische und flüssigere Gestaltung als bei Variante 1, allerdings auf Kosten von Stellplätzen. Insgesamt können mit Variante 2 noch 41 Stellplätze zur Verfügung gestellt werden.

Gemäß Kostenschätzung fallen für die Varianten 1 und 2 jeweils 730.000,00 Euro an. Die Kosten für die Variante 0 betragen 620.000,00 Euro.

Im Anschluss an die Ausführungen der Verwaltung konnten die Bürger ihre Meinung äußern. In der Diskussion wurden nachstehend aufgeführte Anliegen und Hinweise vorgetragen.

- Der erste Diskussionsbeitrag bezog sich auf den Parkdruck und die schwierigen Verkehrsverhältnisse bei Sportveranstaltungen auf der Anlage des VfB Hilden. Dieses Thema wurde im weiteren Verlauf noch mehrfach mit gleicher Aussage aufgegriffen. Die Verwaltung hat diesbezüglich deutlich gemacht, dass zu diesem Problem im Rahmen des Straßenausbaues keine Abhilfe geschaffen werden kann. Auf eine entsprechende Frage wurde von der Verwaltung dargestellt, dass die Sportanlage eine Baugenehmigung hat, in der auch die Stellplatzfrage geregelt sein muss.
- Eine Anliegerin macht sich Sorgen über das Geschwindigkeitsniveau, das entgegen den Ausführungen der Verwaltung ihrer Meinung nach viel zu hoch sei. Deshalb fordert sie entsprechende Maßnahmen und plädiert für Variante 1 oder 2.
- Es wurde darauf hingewiesen, dass regelmäßig LkW abgestellt werden und dass damit neben dem entsprechenden Stellplatzverlust die Fahrgasse eingeschränkt wird und die Einfahrten zugestellt werden.
Die Verwaltung hat dargestellt, dass das regelmäßige Parken von LkW > 7,5 Tonnen in allgemeinen Wohngebieten verboten ist und damit in solchen Fällen das Ordnungsamt einzuschalten ist. Weiterhin könne man mit einer entsprechenden Markierung das Parken von LkW generell untersagen.
- Mehrfach wurde von den Anwesenden eine Änderung der Verkehrsführung zur Einbahnstraße vorgeschlagen.
Dazu hat die Verwaltung dargelegt, dass diese Diskussion in den vergangenen Jahren schon mehrfach geführt wurde. Eine diesbezügliche Änderung hat Auswirkungen auf das gesamte Revier und führt auch zu Änderungen in anderen Straßen. Eine einvernehmliche, andere Lösung als die derzeit gültige konnte nicht erreicht werden.
- Eine Anliegerin wünscht Straßenbäume, da damit die Lärmbelästigung in der Wohnung reduziert werden kann. Ebenso spricht sie sich gegen Aufpflasterungen aus, da diese für Radfahrer unzumutbar sind. Weiterhin regt sie an, die Verkehrsführung an der Kreuzung Hoffeldstraße / Bismarckstraße wieder gemäß der historischen Regelung (direkte Verbindung Hoffeldstraße – Bismarckstraße) zu ändern.
- Ein Anlieger spricht sich für Variante 2 aus, weil man damit das LkW-Abstellen unterbinden könne. Zur Lösung der Parkplatzproblematik bei Sportveranstaltungen schlägt er vor, den Schulhof in der Augustastraße zum Parken zu nutzen.
Bezüglich der Nutzung des Schulhofes sagte die Verwaltung eine Untersuchung dieses Vorschlages zu.
- Die Frage nach Anwohnerparkplätzen wurde von der Verwaltung dahingehend beantwortet, dass Anwohnerparken nur in der Innenstadt zulässig ist. Als nördliche Abgrenzung wurde in diesem Zusammenhang von der Politik die Berliner Straße festgelegt.
- Auf die Frage nach einer Kostenbeteiligung der Anlieger erläuterte Herr Hoff die beitragsrechtlichen Gegebenheiten in der Hoffeldstraße. Da es sich bei der Hoffeldstraße um eine nachmalige Herstellung der Straße handelt, werden die Eigentümer der Anliegergrundstücke über Straßenbaubeiträge nach § 8 Kommunalabgabengesetz in Verbindung mit der Straßenbaubeitragssatzung der Stadt Hilden an den Baukosten der Straße beteiligt. Auf Basis der vorliegenden Kostenschätzung wird die Verwaltung die Kosten für die einzelnen Anliegergrundstücke hochrechnen. Die Ergebnisse werden voraussichtlich ab Oktober vorliegen und können dann von den jeweiligen Eigentümern nach telefonischer Terminvereinbarung bei Herrn Hoff eingesehen werden.
- Auf die Frage nach der voraussichtlichen Lebensdauer der Straße nach der vorgesehenen Erneuerung wurde von der Verwaltung eine Lebensdauer von ca. 60 Jahren angegeben.
- Eine Mutter verweist darauf, dass durch die Hoffeldstraße viele Kinder zur Schule gehen und erwartet entsprechende Maßnahmen zur Schulwegsicherung.
- Ein Anlieger spricht sich gegen Aufpflasterungen aus und verweist auf den eben ausgebauten Bruchhauser Weg. Die dort ausgeführten Schwellen würden nichts zur Reduzierung der Geschwindigkeit beitragen und nur Nachteile wie eine zusätzliche Lärmbelastung herbeiführen.

- Auf die Frage nach dem vorgesehenen Realisierungszeitraum wurde von der Verwaltung die weitere Vorgehensweise dargestellt. Zunächst wird die Maßnahme im Herbst dieses Jahres der Politik zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Durchführung der Bauarbeiten ist dann für die Jahre 2008 / 2009 vorgesehen.

In der abschließenden Befragung, welche Variante von den Anliegern bevorzugt wird, ergab sich mit 20 Stimmen ein eindeutiges Votum für die Variante 0. Für die Variante 1 wurden 8 Stimmen abgegeben und für die Variante 2 4 Stimmen.

Auf die Frage nach dem Einbau von Aufpflasterungen war eine deutliche Mehrheit von 27 Befragten dagegen. (5 dafür)