

Stellungnahme zum alternativen Verkehrskonzept zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 73A, 6. Änderung, in Hilden, Frau S. Lipken-Simon vom 19.03.2010

zu 2.0: 1. Tiefgaragennutzung

Es ist gesichert, dass die geplante Tiefgarage nicht öffentlich genutzt werden kann. Alle Nutzer werden mit einer entsprechenden Legitimation ausgestattet, mit der die Zufahrt möglich wird. Das gilt auch für entsprechend privilegierte Kirchenbesucher.

zu 2.0: 2. Parksuchverkehr

Der Parksuchverkehr im Zuge der Mühlenstraße ist in den ausgewiesenen Belastungszahlen in vollem Umfang enthalten, da bei den Zählungen alle in die Mühlenstraße ein- und ausfahrenden Fahrzeuge erfasst wurden.

zu 2.0: 3. Ablehnung der Variante 3 durch die IGS (Zu- und Abfahrt ausschließlich über Hochdahler Straße)

Aufgrund der bestehenden Belastungssituation auf der Hochdahler Straße insbesondere in Fahrtrichtung Berliner Straße und die dadurch ausgelösten Rückstaulängen vor der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt mit der Berliner Straße ist im Zeitbereich 15.00 bis 18.00 Uhr ein Ausfahren aus der Tiefgarage nach links nicht möglich. Bei Zulassung des Linkseinbiegens würde natürlich gleichzeitig das Rechtseinbiegen nachhaltig beeinträchtigt.

zu 2.0: 4. Empfehlung der Variante 3 durch die IGS

Die Mühlenstraße besitzt gemäß RAST 06 eindeutig den Charakter einer Wohnstraße und nicht eines Wohnweges, da sie eine Gesamtlänge von rd. 200m und je nach Abschnitt eine gestaltbare Gesamtbreite von 10m bis 12m besitzt.

Die Mühlenstraße ist zwar als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325) ausgewiesen und besitzt eine Gestaltung nach dem Mischungsprinzip (kein Hochbord für Gehwege), dennoch ist durch die bauliche Straßengestaltung eine eindeutige Gliederung in Gehwegbereiche, Parkflächen und Fahrflächen gegeben.

An den engsten Stellen besteht für die Fahrfläche zwischen den Pflanzbeeten der Baumstandorte eine Breite von 4m (und nicht 3,0m wie im Alternativen Verkehrskonzept angegeben), davor und dahinter bestehen aber Fahrbahnbreiten von 4,50m bis 4,80m, so dass hier der Begegnungsverkehr Pkw/Pkw ohne Probleme möglich ist (**Bild 1**).

Die Abstände der Pflanzbeete sind unterschiedlich und hängen ab von der jeweiligen Anbausituation. Die Abstände betragen dabei zwischen 6m und 13m.

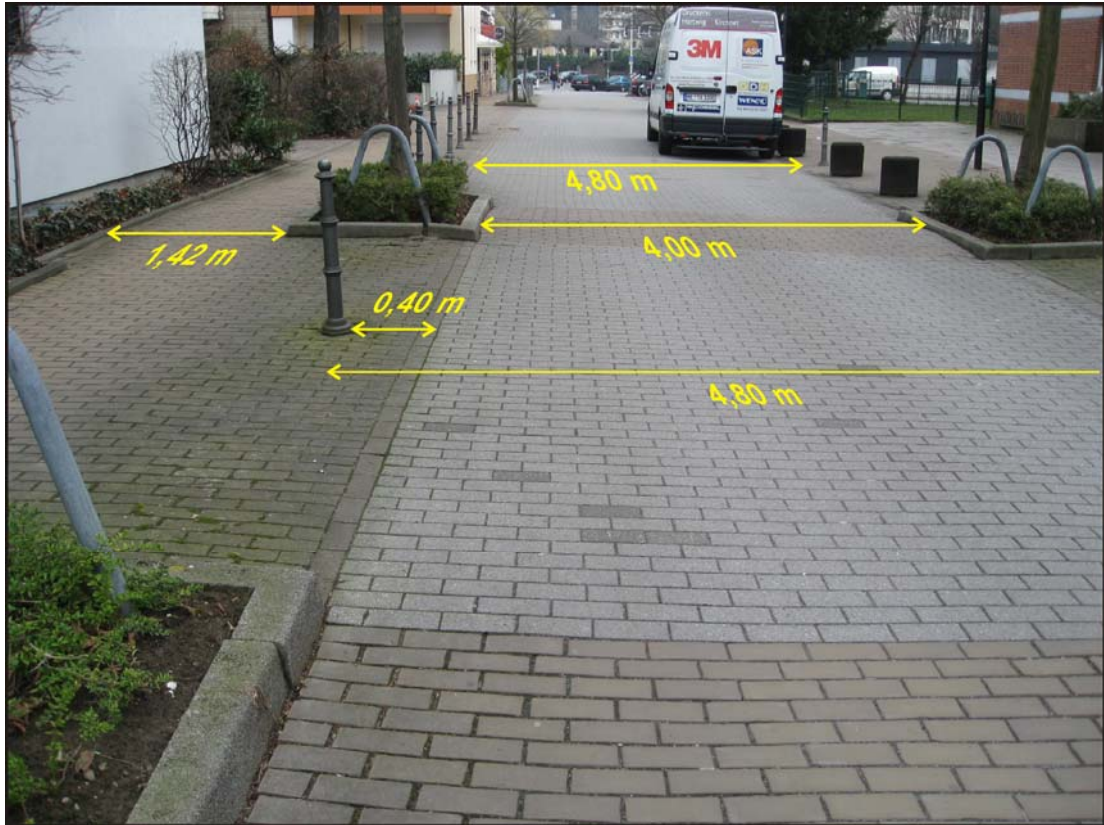


Bild 1: Querschnittsgestaltung Mühlenstraße

Die für die Fußgänger durch die Baumscheiben und Poller von der Fahrbahn abgetrennten Bereiche umfassen je nach Querschnitt Breiten zwischen 1,40m und 2,20m.

Eine Belastung von bis zu 400 Kfz/h im Querschnitt ist daher auf der vollen Länge zulässig.

Eine gewisse Engstelle stellt der Kurvenbereich zwischen der Mühlenstraße und der Straße Am Rathaus dar. Aufgrund der im Kurvenbereich ordnungswidrig parkenden Fahrzeuge kommt es hier immer wieder zu Behinderungen im Verkehrsablauf. Für die Verbesserung dieser Situation ist ein Vorschlag erarbeitet worden, der zur Minderung dieser Konflikte beitragen kann.

zu 3.0: Alternatives Verkehrskonzept

zu 3.0: 1. Umsetzung einer modifizierten Variante 6

Vom Investor ist zu prüfen, ob der Flächenzuschnitt es zulässt, dass sowohl zur Hochdahler Straße als auch zur Mühlenstraße ausgefahren werden kann. Gleichzeitig ist zu prüfen, ob der dafür erforderliche zusätzliche bauliche Aufwand zumutbar ist.

zu 3.0: 2. Eindeutige Regelung des Zugangs zur Tiefgarage

Die eindeutig festgelegte Nutzungsregelung gewährleistet, dass die Tiefgarage ausschließlich privat genutzt werden kann.

zu 3.0: 3. Einrichtung von Kurzzeitstellplätzen auf der Hochdahler Straße

Einer Einrichtung von Längsparkstreifen auf der Hochdahler Straße unmittelbar hinter dem Knotenpunkt mit der Berliner Straße kann nicht zugestimmt werden. Bei der gegebenen Belastungssituation der Hochdahler Straße führen die Einparkvorgänge zu nachhaltigen Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs. Darüber hinaus wäre dann die Sicherheit der Radfahrer auf dem abmarkierten Radfahrstreifen durch die querenden ein- und ausparkenden Fahrzeuge deutlich beeinträchtigt.

zu 3.0: 4. Zufahrt des Lieferverkehrs über die Mittelstraße

Die Abwicklung des Lieferverkehrs ist bei allen Varianten über die Mittelstraße vorgesehen.

zu 3.0: 5. Mühlenstraße als wichtige Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zur Innenstadt

Die Funktion der Mühlenstraße als Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen den östlichen Stadtquartieren und der Innenstadt bleibt auch bei Realisierung der Erschließungsvariante 4 in vollem Umfang erhalten, da die zukünftigen Belastungen selbst in der am stärkstbelasteten Stunde im Übergangsbereich zwischen der Mühlenstraße und der Straße Am Rathaus nicht mehr als 160 Kfz/h umfassen (zum Vergleich Querschnittsbelastung der Hochdahler Straße 1.489 Kfz/h).

Der Vorschlag, im Kurvenbereich zwischen der Mühlenstraße und der Straße Am Rathaus durch entsprechende Maßnahmen das Parken dort zu unterbinden, wird ausdrücklich unterstützt.

Neuss, den 24. März 2010

gez. Dipl.-Ing. Walter Drewnowski