

»HAUPTSTRAÙE ALT-HOCHDAHL« IN ERKRATH



PROTOKOLL DES ZWISCHENKOLLOQUIUMS 13. NOVEMBER 2014



INHALT

1. ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG	5
2. ZWISCHENKOLLOQUIUM	6
2.1 Zwischenkolloquium - öffentliche Bürgerveranstaltung	6



1. ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Die Hauptstraße war über Jahrzehnte ein Abschnitt der Verbindung zwischen den Stadtteilen Hochdahl und Alt-Erkath. Entsprechend hoch war die Belastung der Straße durch den Fahrzeugverkehr. Erst die Fertigstellung der L403n hat die Verkehrsbelastung deutlich reduziert. Damit ist die Verbindungsfunktion der Hauptstraße im Wesentlichen entfallen.

Im Stadtentwicklungskonzept Erkath werden erste Aussagen zum Teilräumlichen Entwicklungskonzept Hildener Straße / Hauptstraße gemacht (das Stadtentwicklungskonzept wurde noch nicht beschlossen).

Die Umgestaltung der Hauptstraße ist ein Baustein des Gesamtprojektes in Alt-Hochdahl, das als wichtiges Impulsprojekt eingestuft wurde. Die Stadt Erkath verfolgt mit der Durchführung der Mehrfachbeauftragung »Hauptstraße Alt-Hochdahl« in Erkath die drei folgenden Ziele.

Erstens soll die Straße erneuert und der Straßenraum umgebaut und aufgewertet werden. Der Schwerpunkt der Bearbeitung liegt in der Gestaltungskonzeption für den öffentlichen Raum. Durch die Verkehrsreduzierung sind die Spielräume hierbei deutlich größer geworden.

Zweitens soll im Kontext der Modernisierung des S-Bahn Haltepunktes »Hochdahl« das angrenzende Bahnhofsumfeld mit der Unterführung, Rampenanlage und neuen Platzsituation aufgewertet werden. Durch den Wegfall des ebenerdigen Bahnüberganges in der Hildener Straße ergibt sich nördlich der Bahnlinie eine Platzsituation, die neu gestaltet werden kann.

Drittens soll die wichtige Verbindung S-Bahn Haltepunkt – Neandertal erkennbarer und attraktiver hervorgehoben werden.

Im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung werden drei Landschaftsarchitektur- bzw. Stadtplanungsbüros in Arbeitsgemeinschaft mit Verkehrsplanern mit der Erarbeitung von Gestaltungskonzepten betraut. Gleichzeitig wird das Verfahren mit einer Bürgerinnen und Bürgerinformation/Öffentlichkeitsbeteiligung verknüpft.

linke Seite:

Luftbild Alt-Hochdahl mit Hauptstraße

2. ZWISCHENKOLLOQUIUM

2.1 ZWISCHENKOLLOQUIUM - ÖFFENTLICHE BÜRGERVERANSTALTUNG

Beginn 18.00 Uhr, Bürgerhaus Hochdahl, Halle

Teilnehmer: Gremium und Planungsteams (s. Liste), Bürgerinnen und Bürger, Anwohner und Anlieger

Herr Heffungs, Leiter des Fachbereiches Tiefbau, Straße, Grün der Stadt Erkrath, begrüßt die teilnehmenden Teams, die Mitglieder des Gremiums sowie die anwesenden interessierten Bürgerinnen und Bürger. Er resümiert kurz die Ergebnisse der gut besuchten Auftaktveranstaltung in der letzten Woche und gibt das Wort an Herrn Prof. Welters weiter, der ebenfalls die Anwesenden herzlich begrüßt.

Er erklärt den Bürgerinnen und Bürgern, das Ziel der heutigen Veranstaltung sei, den teilnehmenden Planern nach ihren Präsentationen weitere Hinweise und Empfehlungen mit auf den weiteren Planungsweg zu geben und erläutert kurz den Ablauf der heutigen Veranstaltung. Zuerst werden die drei teilnehmenden Teams in alphabetischer Reihenfolge ihre ersten Ideen und Konzepte in Form von Beamerpräsentationen vorstellen. Hiernach werden die Bürgerinnen und Bürger jeweils kurz die Gelegenheit bekommen, Verständnisfragen zu stellen. Erst nach Abschluss der drei Präsentationen soll dann die weitere Diskussion stattfinden. Nach der öffentlichen Veranstaltung wird sich weiterhin die Empfehlungskommission besprechen und aus den Anregungen und Diskussionspunkten erste Empfehlungen formulieren welche den Planerinnen und Planern mitgeteilt werden.

Präsentation 1: HJP Planer mit Brilon Bondzio Weiser (s. Anhang)

Beantwortung von Verständnisfragen

Frage: Reicht die geplante Fahrbahnbreite für den Begegnungsverkehr?

Antwort: *Ja. Diese ist völlig ausreichend.*

Frage: Wo befinden sich Details wie Zebrastreifen etc.?

Antwort: *Detailfragen werden im weiteren Entwurfsprozess geklärt.*

Frage: Gibt es eine Geschwindigkeitsbegrenzung?

Antwort: *Ja, es wird die Tempo 30 Zone beibehalten. Zu klären sind Beginn und Ende der geschwindigkeitsbegrenzten Zone.*

Präsentation 2: RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten mit BSV Verkehrsplanung (s. Anhang)

Beantwortung von Verständnisfragen

Frage: Was ist unter einem »Bahnbalcon« zu verstehen?

Antwort: Fläche oberhalb der Treppenanlage am nördlichen Ausgang der Unterführung, die mit einem Geländer den Höhenunterschied absichert.

Frage: Sind die 5,50 Meter für den Begegnungsverkehr mit LKW ausreichend?

Antwort: Ja. Hierbei handelt es sich um ein gängiges Maß.

Präsentation 3: scape Landschaftsarchitektur mit Lindschulte + Kloppe (s. Anhang)

Beantwortung von Verständnisfragen

Frage: Wo wurden in der Stellplatzbilanz von 34 - 45 Stellplätzen (von der Straße »Thekhaus« bis zur Straße »Am Wildpark«) je Variante die Stellplätze der sich gerade im Bau befindlichen Wohngebäude mit 21 Wohneinheiten berücksichtigt?

Antwort: Die 21 Wohneinheiten besitzen insgesamt 38 eigene Stellplätze und sind kein Faktor für einen erhöhten Parkdruck im Planungsgebiet.

Frage: Wie sieht die Gestaltung der Bereiche »Am Wildpark« und »Schlieper Weg« aus? Gibt es hierzu schon Aussagen?

Antwort: Es handelt sich bei dieser ersten Vorstellung um die exemplarische Diskussion eines Abschnitts innerhalb des Planungsgebietes. Im weiteren Planungsverlauf werden auch konkrete Aussagen zu den anderen Bereichen getroffen.

Diskussion und Rückfragen

Im weiteren Verlauf werden die wesentlichen Punkte und Fragen aufgezählt und wiedergegeben, welche sich innerhalb des Bürgerdialogs mit den Planerinnen und Planern als wichtig für den weiteren Planungsprozess gezeigt haben:

- Die Entwürfe erhalten aus Sicht eines Bürgers nicht den ursprünglichen Charakter der Hauptstraße.
- Zum Teil sollten besonders im Bahnhofsbereich große Abstriche hinsichtlich der Kosten gemacht werden, da es sich hier um Vandalismus gefährdete Stellen handelt.
- Es sollten schlichte und günstige Lösungen speziell hinsichtlich der Materialien entwickelt werden.
- Frage: Woher kommt die Zahl der 3.300 bis 3.500 gezählten Fahrzeuge pro Tag in der Hauptstraße?

Antwort: Es handelt sich hierbei um das Ergebnis einer Verkehrszählung im Oktober 2014, die mit den Ergebnissen einer Zählung von vor drei Jahren übereinstimmt.

- Bei den Rampenlösungen im Bahnhofsbereich sollten Rollstuhlfahrer beachtet werden.
- Die Lösungen für die Unterführungen werden zum Teil als positiv empfunden, da sie die vorhandenen Angsträume eliminieren.
- Die Variante mit einer Fahrbahnbreite von 5,5 Metern wird als problematisch angesehen.
- Es sollten keine separaten Radwege vorgesehen werden. Der Radverkehr kann die Fahrbahn nutzen.
- Die Ausformung der Fahrbahn als nicht »gerade« wird positiv gesehen, da so keine hohen Geschwindigkeiten möglich sind.
- Die Aufstellung der Stellplätze als Senkrechtparker wird auf Grund der größeren Inanspruchnahme der Fahrbahn während des Ein- und Ausparkens als kompliziert angesehen.
- Es wird gewünscht, die gegenwärtig vorhandenen Taxistellplätze vom nördlichen Bahnhofsbereich zu verlagern. Hierfür wird der Seitenstreifen im Bereich der Professor-Sudhoff-StraÙe vorgeschlagen. Es wurde auch angeregt, die Taxistellplätze ganz entfallen zu lassen, da am S-Bahn-Haltepunkt dafür kein Bedarf besteht.
- Das »Aufhübschen« der Bahnunterführung wird als überflüssig betrachtet, da sich hier nach der Umgestaltung ohnehin wieder Spuren von Vandalismus und »Schmierereien« finden werden.
- Vorschlag eines Jugendlichen: Die Bahnunterführung sollte nicht mit teuren Maßnahmen gestaltet, sondern für Graffitiaktionen freigegeben werden.
- Die im östlichen Bereich der Hauptstraße angesiedelten Gewerbebetriebe weisen viel Lieferverkehr auf. In diesen Bereichen muss die Anlieferung mit Schwerlastverkehr möglich und gewährleistet sein.
- Ein Gremiumsmitglied merkt an, dass die bereits zu diesem frühen Entwurfsstadium vorhandene Tiefe der Entwürfe sehr positiv ist. Zudem sollten sich alle Teilnehmer weitergehend mit einer Rampenlösung im Bereich nördlich der Bahnunterführung beschäftigen. Es sollte generell auf Angemessenheit und Gebrauchsfähigkeit der Entwürfe sowie die Einhaltung der Kostengrenze geachtet werden. Generell ist ein hoher Erkenntnisgewinn vorhanden.
- Es wird die Frage gestellt ob die Wiederverwendung von bspw. Gehwegplatten oder anderen Materialien möglich ist um Kosten zu sparen.
Antwort: Ja. Dies ist prinzipiell möglich. Es ist fraglich, ob dies wirtschaftlich wäre.
- Generell werden einfache und gebrauchsfähige Materialien gewünscht. Seitens der Stadt Erkrath gibt es hier einige Vorgaben, wie z.B. die StraÙendeckschicht in Asphalt auszuformen und bei den Gehwegen auf Sonderformate zu verzichten und als Maß 20 x 20 cm anzusetzen.
- Frage: warum fällt die Ampel bei den Entwürfen weg? Es handelt sich doch um einen Schulweg und um eine Sicherheitsfrage.
Antwort: Die Einrichtung einer Ampelanlage ist abhängig von Verkehrsbelastung, Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit. Bei den gegebenen Parametern in den Entwürfen ist die Einrichtung, Betrieb und Instandhaltung einer Ampelanlage nicht mehr nötig.
- Die Reduzierung der Ein- und Ausfahrt des P+R Platzes auf nur eine Ein- und Ausfahrt wird als kritisch angesehen. Hier werden die Teams

aufgefordert ihre jeweiligen Lösungen kritisch zu hinterfragen und den Nachweis zu bringen, dass die technischen und verkehrlichen Abläufe funktionieren.

Sonstige Fragen

Die Bürger stellen die Frage, ob das Land Nordrhein-Westfalen im Rahmen der Übertragung der Hauptstraße, Hildener Straße und Professor-Sudhoff-Straße an die Stadt Erkrath seiner Instandhaltungsverpflichtung nachgekommen ist? Die Anwohner der Hauptstraße bitten um eine Prüfung, ob der Stadt Erkrath eine ehemalige Landesstraße übergeben wurde, deren Zustand nicht in Ordnung war und das Land NRW die Instandhaltung unterlassen hat.

Antwort: Herr Heffungs erläuterte, dass die Hauptstraße im Jahre 1982 von einer Landes- zu einer Gemeindestraße abgestuft wurde. In welchem Zustand die Hauptstraße damals vom Land NRW an die Stadt Erkrath übergeben wurde, entzieht sich seiner Kenntnis. Die Fragestellung wird an den zuständigen Fachbereich Recht, Vergabe und Gebühren weitergeleitet. Nach über 30 Jahren wird es schwer nachzuvollziehen sein, in welchem Zustand die Hauptstraße übergeben wurde.

Die Hildener Straße und Professor-Sudhoff-Straße wurde zum 01.01.2013 vom Land NRW an die Stadt Erkrath übergeben. Es stehen noch einige Maßnahmen zur Ausbesserung der Hildener Straße und der Professor-Sudhoff-Straße durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW aus, die voraussichtlich im Jahre 2015 durchgeführt werden.

Nachdem es keine weiteren Anregungen aus dem Plenum sowie dem Kreis der Teilnehmerinnen und Teilnehmer und der Stadt Erkrath gibt, bedankt sich Herr Prof. Welters bei den Besucherinnen und Besuchern für ihr Erscheinen sowie ihr Engagement. Ihre Anmerkungen werden direkt in den weiteren Entwurfsprozess mit einfließen. Im weiteren Prozess wird die Empfehlungskommission nach der Abschlußveranstaltung am 3. Dezember im Bürgerhaus Hochdahl auf Grundlage der Anregungen aus den öffentlichen Bürgerveranstaltungen eine Empfehlung zur Beauftragung an die Stadt Erkrath formulieren.

Hiernach bedankt sich Herr Heffungs ebenfalls bei den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern für ihre Beteiligung und zieht ein kurzes Resümee der Veranstaltung. Insbesondere dankt er den Teams für ihre Überlegungen zur Neugestaltung des Bereiches nördlich der Unterführung. Zudem weist er ebenfalls auf die nächste Veranstaltung am 3.12.2014 (Abschlusspräsentation), ebenfalls im Bürgerhaus Hochdahl um 18.00 Uhr, hin, dankt Herrn Prof. Welters für die gute Moderation und wünscht den Teams viel Kreativität und Energie bei der weiteren Arbeit.

Ende: 19.45 Uhr.

In diesem Dokument wird der Einfachheit halber häufig nur die männliche Form verwendet. Die weibliche Form ist selbstverständlich immer eingeschlossen.

Aufgestellt: Madeleine Plümper, Post und Welters, 18. November 2014.