

KREISSTADT METTMANN Der Bürgermeister		Drucksachennummer 360/2016	
Beschlussvorlage			
Bauen und Gebäudemana- gement	öffentlich	☒	
Dr. Kopp, Stephan	nicht öffentlich	☐	

Gremium:	TOP-NR:	Datum:
Ausschuss für Bauen und wirtschaftliche Betriebe	13	16.11.2016

Umgestaltung Düsseldorf
 Vorstellung des Konzeptes sowie zeitliche und finanzielle Auswirkungen

<u>Finanzielle Auswirkungen</u>	ja
Kosten	ca. 3.945.500 Euro
Produkt	12.12.03 Bau, Betrieb und Unterhaltung von Verkehrsanlagen, einschl. ÖPNV
Haushaltsjahr	2017 ff.
Folgekosten	Unterhaltungs- und Betriebskosten
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung	☐ ja ☒ nein
Deckungsvorschlag	

Anmerkung des Stadtkämmerers:

UMWELTBELANGE werden besonders berührt im Bereich:

☐ Abfall	☐ Wasserhaushalt	☐ Klima
☐ Boden	☐ Natur- und Artenschutz	☐ Emissionen / Immissionen

BESCHLUSSVORSCHLAG

 Auf der Grundlage des präsentierten Vorentwurfes wird die Planung im Jahr 2017 weiterverfolgt. Die finanziellen Mittel für die bauliche Umsetzung der Gesamtmaßnahme werden ab 2019, auf fünf Jahre verteilt, eingeplant. Der erste Bauabschnitt wird Anfang 2019 erfolgen.

<u>Abstimmungsergebnis:</u>			
	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU			
SPD			
Die Grünen			
FDP			
AfD			
UBWG			
Piraten/Linke			

Verwaltungserläuterung:

Aufgrund eines Antrages der CDU-Fraktion sollte die Verwaltung eine Vorplanung für den Umbau des Düsseldorf-Rings präsentieren, um die Entscheidung zu ermöglichen, in welchem zeitlichen Rahmen unter Einsatz welcher finanzieller Mittel die Maßnahme umgesetzt werden kann. Mit der Vorplanung wurde das Ingenieurbüro Leinfelder Ingenieure GmbH aus Haan beauftragt.

Das Gesamtprojekt erstreckt sich vom Knotenpunkt Hubertusstraße / Düsseldorf-Ring bis zum Kreisverkehr Düsseldorf-Ring / Eidamshauser Straße mit einer Länge von 1,4 km. Als Anlage 1a und Anlage 1b sind die Lagepläne für den gesamten Bereich als Vorentwurfsvariante beigefügt. Der Großteil des Düsseldorf-Rings weist eine Gesamtbreite von ca. 15 m auf; die Hubertusstraße ist etwas schmaler mit ca. 11,5 m. Im Vorfeld der Bearbeitung wurden unterschiedliche Regelquerschnitte diskutiert, die verschiedene Schwerpunkte aufwiesen. Es wurde letztlich ein Regelquerschnitt gewählt, der es ermöglicht, dass die meisten Bestandsbäume erhalten werden können, die Anzahl der Parkstände annähernd gleich bleibt, die Bushaltestellen auf einer Länge von 18 m barrierefrei mit einem ausreichenden Seitenraum ausgebaut werden können und der Fahrradverkehr auf der Straße geführt wird. Leider war es nicht möglich einen beidseitigen Angebotsstreifen für Fahrradfahrer durchgängig auf der Fahrbahn einzurichten. Die nun gewählte Variante mit einer Fahrbahnbreite von 7 m stellt sicher, dass die Fahrradfahrer mit ausreichendem Abstand überholt werden können. Als Anlage 2 ist ein typischer Querschnitt exemplarisch dargestellt.

Nach wie vor werden zwei unterschiedliche Querungsmöglichkeiten angeboten, die gegenüber dem Bestand hinsichtlich der Lage, Anzahl und Ausgestaltung optimiert wurden. Es sind 4 Fußgängerüberwege (FGÜ) mit einer baulichen Einengung auf 4,50 m Fahrbahnbreite und 3 Mittelinseln geplant. Darüber hinaus ist am Kreisverkehr Düsseldorf-Ring / Eidamshauser Straße eine zusätzliche Mittelinsel vorgesehen. Alle Querungsstellen werden barrierefrei nach dem Leitfaden 2012 Barrierefreiheit im Straßenraum von Straßen NRW ausgeführt. Um auch alle Bushaltestellen barrierefrei ausbauen zu können wurde die Anzahl der Bushaltestellen von vier auf drei reduziert. Dennoch liegt eine sehr gute ÖPNV-Erreichbarkeit vor, da alle Bushaltestellen in einem Radius zwischen 300 m und 500 m liegen. Die Reduzierung der Anzahl der Haltestellen wurde bereits mit der Rheinbahn diskutiert. Weitere Gespräche mit der Rheinbahn sind geplant. Wenn bis zur Ausschusssitzung neue Erkenntnisse diesbezüglich vorliegen, werden diese mündlich vorgetragen. Als Anlage 3 sind exemplarisch Beispiele für die Ausgestaltung der Querungsstellen, Bushaltestellen und Parkstände dargestellt.

Die Längsparkstände, die sich derzeit überwiegend auf der Fahrbahn befinden und durch Markierungen gekennzeichnet sind, werden zukünftig mit einem Rundboard von der Fahr-

bahn abtrennt und haben das gleiche Höhenniveau wie der Gehweg. Dieses Neugestaltungsprinzip hat den großen Vorteil, dass im heutigen Zustand die Parkstände, wenn sie nicht belegt sind, als Fahrbahn zur Verfügung stehen und somit keine Geschwindigkeitsdämpfung erzeugen. Zukünftig steht der Raum, bei nicht belegten Parkständen, den Fußgängern zur Verfügung.

Eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist nach wie vor geplant. Durch die Reduzierung der Fahrbahnbreiten, die Fahrbahnverswenkungen an den Mittelinseln und den Einengungen an den Fußgängerüberwegen ist allerdings eine Geschwindigkeitsreduzierung gegenüber dem heutigen Zustand zu erwarten.

Die Kosten für die Gesamtmaßnahme belaufen sich nach der aktuellen Kostenschätzung auf ca. 3.945.500 € inklusiver der erforderlichen Planungsmittel, aber ohne Ansätze für die Straßenbeleuchtung, da diese mit dem Betreiber bisher noch nicht abgestimmt werden konnten. Die Kosten teilen sich auf die nachfolgend genannten Hauptpositionen wie folgt aus:

Fahrbahn:	1.600.000 €
Gehwege, Parkstände und Bushaltestellen:	1.450.000 €
Bäume, Bepflanzung und Grünflächen:	155.000 €
Anpassung der Versorgungseinrichtungen und Straßenentwässerung:	45.000 €
Planungs- und Ingenieurkosten:	377.500 €
<u>Zusatzkosten für mehrere Bauabschnitte:</u>	<u>318.000 €</u>
Gesamtkosten:	<u>3.945.500 €</u>

Die Vorplanung für den Düsselring ist somit nahezu abgeschlossen. Die weitere Vorgehensweise ist nun wie folgt geplant. Sollten Änderungen an der vorgestellten Planung gewünscht sein, werden diese noch eingearbeitet. Für 2017 sind Finanzmittel berücksichtigt, um die Entwurfsplanung und die Ausführungsplanung zu beauftragen. In einer der nächsten Sitzungen des Ausschusses für Planung, Verkehr und Umwelt wird die Planung nochmals vorgestellt und zur Beschlussfassung vorgelegt. Die bauliche Umsetzung der Gesamtmaßnahme ist in 5 Bauabschnitten, beginnend 2019 bis 2023 geplant. Eine Reduzierung der Bauabschnitte wird aufgrund der Haushaltssituation derzeit nicht für möglich gehalten. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die Straßenbaumaßnahmen des Integrierten Handlungskonzeptes sowie der Umbau der zwei Knotenpunkte des Kreises Mettmann nach dem aktuellen Zeitplan frühestens Ende 2018 abgeschlossen werden können und die Beeinträchtigungen des Gesamtverkehrs der Stadt Mettmann somit etwas entzerrt werden.