

Beschlussvorschlag:IHK Teilprojekt A 1:

Der Stadtentwicklungsausschuss stimmt der Variante 2 (2 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn), inklusive Verlagerung der Bushaltestelle vom Steinhäuser-Zentrum zum City-Center, zu und beauftragt die Verwaltung die Entwurfsplanung als Grundlage für den Förderantrag erstellen zu lassen.

Die noch zu erarbeitende Entwurfsplanung ist dem Stadtentwicklungsausschuss wiederum zur Beschlussfassung vorzulegen.

Der entsprechende HV6-Vermerk wird insgesamt für das Teilprojekt IHK A1 aufgehoben.

IHK Teilprojekt A 2:

Der Stadtentwicklungsausschuss stimmt der Variante

- a) „Neue Brücke über die Itter“
oder alternativ der Variante
- b) „Beibehaltung der vorh. Brücke über die Itter“

zu und beauftragt die Verwaltung die Entwurfsplanung als Grundlage für den Förderantrag erstellen zu lassen.

Die noch zu erarbeitende Entwurfsplanung ist dem Stadtentwicklungsausschuss wiederum zur Beschlussfassung vorzulegen.

Der entsprechende HV6-Vermerk wird insgesamt für das Teilprojekt IHK A2 aufgehoben.

Erläuterungen und Begründungen:**1. EINLEITUNG**

Mit der Sitzungsvorlage WP 14-20 SV 66/036 wurde dem Stadtentwicklungsausschuss am 26.08.2015 die folgenden drei Teilprojekte des Integrierten Handlungskonzeptes für die Hildener Innenstadt (IHK) als Vorentwurfsplanung zur Beschlussfassung vorgelegt:

- A1 (Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation auf der Benrather Straße),
- A2 (Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof – Fußgängerzone) und
- A4 (Neugestaltung des Bereichs "Gabelung" - Übergang in die Mittelstraße)

Der Ausschuss hat damals die Beschlussfassung mit dem Auftrag an die Verwaltung vertagt:

- ein Verkehrsgutachten mit einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung zur Darstellung der Verkehrsabwicklung vornehmen zu lassen
- eine Bürgerbeteiligung durchzuführen
- Im Teilprojekt A2 zusätzlich eine Variante mit Beibehaltung der vorh. Brücke vorzulegen

Nach Erfüllung des Auftrages des Stadtentwicklungsausschusses an die Verwaltung wird nunmehr die überarbeitete Vorentwurfsplanung wieder zur Beschlussfassung vorgelegt.

Das Verkehrsgutachten wurde zwischenzeitlich erstellt und war auch Bestandteil der Bürgerbeteiligungsveranstaltung. Als Fazit geht aus dieser Untersuchung hervor, dass zwingend die jeweils 2 Richtungsfahrbahnen der Benrather Str. erhalten bleiben müssen, da ansonsten die Leistungsfä-

higkeit des Straßenabschnitts (L 404 Benrather Straße) nicht mehr gewährleistet werden kann. Es käme bei einer Reduzierung der Fahrspuranzahl zu Rückstaus in die benachbarten Knotenpunkte der Berliner Straße B 228 / Eller Straße L 85 sowie der Klotzstraße L 404 / Robert-Gies-Straße. Eine Präsentation des Verkehrsgutachterbüros ist als Anlage beigefügt.

Am 27.01.2016 wurde in der Hildener Stadthalle eine Innenstadtkonferenz abgehalten. Darin wurden alle Projekte des IHK den Hildener Bürgern und Anwohnern vorgestellt (Präsentation in der Anlage) und anschließend die Varianten der Teilprojekte A 1 und A 2 besonders ausführlich erläutert. Bei der anschließenden Diskussion und im Rahmen eines Projektrundgangs konnten die Bürger ihre Vorschläge und Fragen einbringen. Sowohl der Vortrag des Büro Stadtverkehr als auch das Protokoll der Innenstadtkonferenz liegen dieser Sitzungsvorlage als Anlage bei.

In einem Termin mit der Bezirksregierung im Anfang 2016 wurde die grundsätzliche Förderfähigkeit der beiden Teilprojekte im Rahmen der Städtebauförderung und damit des IHK bestätigt. Die Teilprojekte A 1 und A 2 sollen – auf Empfehlung der Bezirksregierung Düsseldorf – ab der Entwurfsplanung zusammengelegt und als ein zusammenhängendes Projekt bearbeitet werden. Der Übersichtslageplan stellt den räumlichen Zusammenhang zwischen den beiden Projekten dar.

2. PROJEKTDESCREIBUNGEN

Teilprojekt A 1 (Variante 2) Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation auf der Benrather Straße

Für das Teilprojekt A 1 wurden 2 Varianten mit 1- bzw. 2-streifiger Ausführung der Benrather Str. (L 404) erstellt. Ergänzend wurde für die Bushaltestelle vor dem Steinhäuserzentrum jeweils eine Lösung mit Beibehaltung der Haltestelle an der jetzigen Stelle und mit einer Verlagerung Richtung Mittelstraße erarbeitet. Weitere Erläuterungen zu dem Projekt und den einzelnen Varianten können dem beigefügten Erläuterungsbericht entnommen werden (siehe Anlagen).

Als Vorzugslösung hat sich Variante 2 mit 2-streifiger Ausführung der Benrather Str. (L 404) sowie Verlagerung der Bushaltestelle herausgestellt. Ausschlaggebend sind die bereits vorher beschriebenen Empfehlungen aus der Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft Dr. Brenner.

Was erhält man bei dieser Variante?

Erstes Planungsziel ist es, die beiden „Kopfenden“ der Mittelstraße, also den Bereich Gabelung und den Bereich Gressard-Platz, einander anzugleichen; sie sollen als Bestandteil der Fußgängerzone empfunden werden, nicht als Teil der Verkehrsinfrastruktur.

Hierzu trägt die Einfärbung mit rotem Pflaster in den Gehwegs- und rotem Asphalt in den Querschnittsbereichen genauso bei wie die räumliche Zusammenlegung der Haltestellenbereiche.

An der Haltestelle „Fritz-Gressard-Platz“ treffen sich die Buslinien 783, 784, 785 und O 3. Insgesamt nutzen ca. 2500 Fahrgäste täglich diese Haltestelle. Hauptziel der Fahrgäste ist die Mittelstraße. Nennenswerte Umsteigebeziehungen gibt es zwischen der Linie 784 (D-Benrath-Hilden-Haan-W-Vohwinkel) und der Linie 785 (Langenfeld-Hilden-D-Innenstadt), allerdings handelt es sich hierbei um niedrige dreistellige Zahlen. Vor diesem Hintergrund hat die Abwägung mit dem Planungsziel des IHK, nämlich die Attraktivität der Innenstadt zu erhöhen, zum Vorrang des Zieles Mittelstraße und damit zur Verlegung des Haltepunktes auf der Westseite der Benrather Straße geführt.

Es entstünde eine kompakte und optisch zusammenhängende „ÖPNV-Anlage“, die qualitativ der Gabelung gleichzusetzen wäre. Denn auch funktionell führt die Zusammenlegung zu besseren Ergebnissen: Es können gleich zwei Busse (Gelenkbus plus Standardlinienbus) auf beiden Seiten der Benrather Straße stehen, ohne die Fahrbahnen oder Übergänge zu blockieren.

Auf beiden Seiten sind moderne Buswartehallen möglich ohne Beeinträchtigung der Nachbarschaft.

Nachfolgend sind die wesentlichen Änderungen zum Bestand – bei der empfohlenen Variante – dargestellt:

- Verlegung der westlichen Bushaltestelle näher an die Fußgängerzone
- Ausbau der östlichen Bushaltestelle für zwei Busse
- Buswartehallen an beiden Haltestellenbereichen
- Barrierefreiheit / Leiteinrichtungen Haltestellen
- Verlegung der Taxistellplätze näher an die Fußgängerzone
- Verlegung der Parkplätze und der Ladezone zugunsten des Öffentlichen Personennahverkehrs nach Norden
- Radschutzstreifen für beide Fahrtrichtungen (Die Realisierbarkeit muss noch im Rahmen eines Sicherheitsaudits geprüft werden. Hier ist noch eine Änderung möglich)
- Verbesserung des Übergangs Mittelstr/Stadtpark für Fußgänger durch neue Ampelsteuerung
- Komplette Erneuerung östl. und westlicher Bürgersteig
- Erneuerung Fahrbahndecke Benrather Str in Teilbereichen

Kostenschätzung Variante 2: 1.630.177 € (Anmerkung: Im Rahmen der Kostenermittlungsgenauigkeit im Vorentwurf sind die Varianten 1+2 (mit und ohne Bushaltestellenverlagerung) als kostengleich zu betrachten)

Teilprojekt A 2 (Variante „Neue Brücke“ / ehem. Variante 2) Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof – Fußgängerzone

Für das Teilprojekt A 2 wurden insgesamt drei Varianten betrachtet, von denen Variante 1 mit einer schrägen Führung der Fußgänger über die Benrather Str. (nach entsprechender Prüfung) nicht weiterentwickelt wurde.

Somit liegt für den jetzigen Vorentwurf eine Variante mit Beibehaltung der vorhandenen Brücke über die Itter und eine Variante mit einer neuen Brücke über die Itter vor. Insgesamt hat sich die ehemalige Variante 2 (zum besseren Verständnis umbenannt in Variante „Neue Brücke“) als beste Lösung herausgestellt. Neben einer kürzeren Fußgängerweg und der geraden Achse Richtung Innenstadt vereint sie somit sowohl einen stadtgestalterischen Anspruch als auch die verkehrlichen Belange. Weitere Erläuterungen zu dem Projekt und den einzelnen Varianten können den beigefügten Erläuterungsberichten entnommen werden.

Pro und Contra seien an dieser Stelle noch einmal kompakt aufgeführt:

Für eine neue diagonal geführte Brücke spricht zunächst die „alte“ Brücke. Diese ist mit ca. 2,60m zu schmal, um einer größeren Anzahl von Fußgängern und Radlern gemeinsamen Verkehrsraum zur Verfügung zu stellen. Ihr Bogenprofil und ihr Holzbelag sind aus Sicht der Barrierearmut und der Verkehrssicherheit unvorteilhaft. Ihre Lage korrespondiert mit keinen Wegenetzen, weder für Radler noch für Fußgänger, die Nutzung der alten Brücke bedeutet immer, Umwege in Kauf zu nehmen.

Eine neue Brücke mit einer Breite von ca. 4,00m, in direkter Laufrichtung von und zur Poststraße, reduziert dagegen die heutige Barrierewirkung der Itter für die besonders Umwege-empfindlichen Verkehrsteilnehmer, denn sie bietet eine eindeutige Wegeführung. Eine neue Brücke erhöht damit auch gleichzeitig die Attraktivität von Stadtpark und Stadthalle (weil man beide schon von weitem sehen kann und der Zugang zu dem Bereich völlig eindeutig wäre). Schließlich ermöglicht es eine neue Brücke nicht nur, den Itterbach auch tatsächlich zu erleben (weil man auf der Brücke stehen könnte ohne andere zu behindern), sie ergänzt zudem die im Stadtpark vorhandenen Nutzungsmöglichkeiten. Ein Beispiel hierzu ist etwa der „Hauptfahrradweg“ entlang der Itter mit seinen Informationsstelen.

Von einer neuen Brücke profitieren würde auch der „Zwischenplatz“ zwischen Stadthalle und Steinhäuser-Centrum/City-Center“; dort gelegene Ziele wie die Stadthalle oder die Lokaltäten können von der Poststraße/ vom Bahnhof aus besser erreicht werden.

Gegen eine neue Brücke sprechen keine funktionellen oder planerischen, sondern ausschließlich finanzielle Gründe.

Darüber hinaus ist die Förderfähigkeit einer neuen Brücke noch nicht abschließend geprüft. Die

Bezirksregierung Düsseldorf hat zu verstehen gegeben, dass eine Brücke prinzipiell – bei einer sehr guten Begründung seitens der Stadt – städtebaulich förderfähig wäre; zum jetzigen Zeitpunkt sei die Begründung aber noch nicht aussagefähig genug.

Nachfolgend sind die wesentlichen Änderungen zum Bestand – bei der empfohlenen Variante – dargestellt:

- Sichere Querung der Benrather Straße durch Fußgängerfurt (Ampel)
- Busspur der Linie 784 Richtung Düsseldorf-Benrath zur Busbeschleunigung (optional)
- Radschutzstreifen in beiden Fahrtrichtungen (Realisierbarkeit wird noch geprüft s. A1)
- Entfall der Fußgängerfurt und Ampel auf Höhe Benrather Straße 44
- Verlegung des vorh. Behindertenstellplatzes vor Benrather Straße 34 vor die Hausnummer 32
- Fahrradabstellanlage Benrather Straße B 228 (Höhe Hausnummer 32)
- Abbruch einer vorhandenen und Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke über die Itter (Investivprojekt)

Wie aus der o.a. Auflistung der wesentlichen Projekteinhalte ersichtlich, wird die Busspur als Option aufgeführt. Aus Sicht der Verwaltung ist Sie als Element der Busbeschleunigung / Fahrplanstabilisierung gerade im Berufsverkehr sinnvoll. Die Kosten werden auf 30-40.000€ geschätzt. Allerdings sind hier noch nicht alle sicherheitstechnischen Aspekte geklärt. Die Verwaltung schlägt daher vor dies im Rahmen der Entwurfsplanung erarbeiten zu lassen und dann abschließend zur Entscheidung vorzulegen.

Kostenschätzung Variante „Erhalt Brücke“ (ehem. Var. 3): 1.425.710 €

Kostenschätzung Variante „Neue Brücke“ (ehem. Var. 2): 1.912.364 € (davon 333.200 neue Brücke)

3. PROJEKTKOSTENZUSAMMENHANG

Die in den Anlagen dargestellten aktuellen Kostenschätzungen der einzelnen Teilprojekte stellen sich zum derzeitigen Planungsstand wie folgt dar:

Teilprojekt IHK A 1	1.630.177 €
Teilprojekt IHK A 2	1.912.364 €
Teilprojekt IHK A 4	275.000 €
Verfügbare Mittel	3.817.541 €

Im Rahmen des vom Rat 2013 beschlossenen IHK wurden damals Kosten für die Einzelprojekte geschätzt. Diese lagen der Beschlussfassung 2013 zu Grunde. Für die jetzt zur Beschlussfassung anstehenden 3 Teilprojekte A1, A2, A3 lag die **Gesamtkostenschätzung zusammen bei 3.600.000€** mit nachfolgender Aufteilung:

Teilprojekt IHK A 1	1.330.000 €
Teilprojekt IHK A 2	1.430.000 €
Teilprojekt IHK A 4	840.000 €
Gesamtbudget (wie 2013)	3.600.000 €

Insofern liegt trotz Realisierung aller derzeit erkennbaren Einsparmöglichkeiten eine Kostenerhöhung gegenüber der Rahmenplanung von 2013 von rd. 218.000€ vor. Innerhalb der 3 Projekte ist eine Abdeckung derzeit nicht erkennbar. Wie schon in den dem STEA regelmäßig vorgelegten Projektplänen erläutert, sind aber die Teilprojekte A 6 (Installation bzw. Erweiterung von vorhandenen überdachten Fahrradabstellanlagen), B 4 (Verbesserung der Aufenthaltsqualität von Familien in der Fußgängerzone – Spielstationen) und B6 (Illumination der Brücke in der Kurt-Kappel-Straße und Leitsystem) nicht förderfähig und entfallen daher im Rahmen des IHK.

Diese Projekte sind daher im Haushaltsplanentwurf 2016 nicht mehr enthalten. Sie hatten ein kal-

kuliertes Volumen von 220.000€. Insgesamt betrachtet werden bei einer Plus/Minusrechnung Kostenerhöhung/Kostenentfall die Gesamtkosten IHK eingehalten.

Die o.a. Auswirkungen der aktuellen Kostenschätzungen sind im nachfolgenden Teil „Finanzielle Auswirkungen“ ausgeführt. **Es ergeben sich insgesamt keine Ausgabeerhöhungen gegenüber der Haushaltsplanung aber Verschiebungen zwischen den 3 Projekten.**

In Vertretung
Norbert Danscheidt
1. Beigeordneter

Finanzielle Auswirkungen

Produktnummer / -bezeichnung	120101	Verkehrsflächen
Investitions-Nr./ -bezeichnung:	s.u.	
Pflichtaufgabe oder freiwillige Leistung/Maßnahme	Pflichtaufgabe	freiwillige Leistung
	(hier ankreuzen)	x

Folgende Mittel sind im Ergebnis- / Finanzplan veranschlagt: (Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)				
Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €
<u>2016-2018</u>	1201010010	521151 539100	A1 Straßenbau	1.502.180,00
2018 / VE 2017	I 66 14 00 187	785200	A1 Wartehalle	92.820,00
			Summe	1.595.000,00
<u>2016-2018</u>	1201010010	681100 414100	Zuschuss	827.500,00
<u>2016-2018</u>	1201010010	521151 539100	A2 Straßenbau	1.411.700,00
2018 / VE 2017	I 66 14 00 189	785200	A2 Brücke	333.200,00
			Summe	1.744.900,00
2016-2018	1201010010	681100 414100	Zuschuss	900.950,00

Aus der Sitzungsvorlage ergeben sich folgende neue Ansätze: (Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)				
Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €
2016-2018	1201010010	521151 539100	A1 Straßenbau	1.477.357,00
2018 / VE 2017	I 66 14 00 187	785200	A1 Wartehalle	92.820,00
			Summe	1.570.177,00
2016-2018	1201010010	681100 414100	Zuschuss	765.090,00
2016-2018	1201010010	521151 539100	A2 Straßenbau	1.522.164,00

2018 / VE 2017	I 66 14 00 189	785200	A2 Brücke	333.200,00
			Summe	1.855.364,00
2016-2018	1201010010	681100 414100	Zuschuss	927.682,00

**Bei über-/außerplanmäßigem Aufwand oder investiver Auszahlung ist die Deckung gewähr-
leistet durch:**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

Stehen Mittel aus entsprechenden Programmen des Landes, Bundes oder der EU zur Verfügung? (ja/nein)	ja x (hier ankreuzen)	nein (hier ankreuzen)
Freiwillige wiederkehrende Maßnahmen sind auf drei Jahre befristet. Die Befristung endet am: (Monat/Jahr)		
Wurde die Zuschussgewährung Dritter durch den Antragsteller geprüft – siehe SV?	ja (hier ankreuzen)	nein (hier ankreuzen)
Finanzierung/Vermerk Kämmerer Gesehen in Vertretung Danscheidt		