

**Für die Übersendung an die Ausschüsse bzw. Bezirksvertretungen bitte die Vordrucke Lg 133, Lg 134 oder Lg 137 verwenden.**

**Vorlage  
66/ 61/2004**

Fachdezernentin/Fachdezernent (Bauherr)

**Herr Beigeordneter Leonhardt**

Amt/Institut/Dienststelle/Aktenzeichen

Auskunft erteilt

Telefon-NbSt.

**Amt für Verkehrsmanagement**

**Frau Lengnick**

**26301**

**Bauherrenvorlage zur Herbeiführung eines Grundsatzbeschlusses** (Planungsauftrag an die Verwaltung)

**Hochbauvorhaben**       **Tiefbauvorhaben**

**1 – Diese Vorlage ist für folgende Gremien bestimmt:**

Bezirksvertretung     Sachausschuss     Bauausschuss     Haupt- und Finanzausschuss     Rat

Projektbezeichnung	Haushaltsstelle	Vorläufige Gesamtkosten
<b>Verkehrskonzept Gerresheim / Vennhausen-L 404 n - Grundsatzbeschluss zur Machbarkeitsstudie</b>	<b>2M0000 9610 6300 94037</b>	<b>62.000.000,00 EUR</b>

**2 – Vorläufige Folgekosten jährlich** (nach Vordruck 20/173)

Personalkosten	Sach- und Betriebskosten	Kapitalkosten	
<b>148.644,00 EUR</b>	<b>1.053.920,00 EUR</b>	<b>1.788.000,00 EUR</b>	<b>2.990.564,00 EUR</b>

zusätzliche Stellen (Anzahl, Besoldungs-, Vergütungs-, Lohngruppen)

abzüglich Einnahmen .....		
Bruttofolgekosten .....		<b>2.990.564,00 EUR</b>
Entfallende Ausgaben/Einnahmen	Ausgaben <b>-120.256,00 EUR</b>	Einnahmen - oder + <b>-120.256,00 EUR</b>
Nettofolgekosten (jährliche Mehrbelastung für den Haushalt)		<b>2.870.308,00 EUR</b>

**3 – Erforderliche Planungsleistungen**

Der Grundsatzbeschluss umfasst den Auftrag, die Planung mit den nachfolgend aufgeführten Leistungsphasen (nach HOAI), soweit sie für den Bau- und Finanzierungsbeschluss erforderlich sind, zu erstellen:

- Grundlagenermittlung
- Entwurfsplanung
- Ausführungsplanung
- Vorplanung einschließlich Kostenschätzung
- Genehmigungsplanung
- Mengenberechnung und Kostenanschlag

**4 – Beschlussdarstellung**

Der Rat der Stadt Düsseldorf beauftragt die Verwaltung, die Planung für die L 404n auf der Grundlage des Ergebnisses der Machbarkeitsstudie durchzuführen und eine Kostenberechnung zu erstellen.

**5 – Sachdarstellung**

Veranlassung:

Auf der Grundlage des vom Rat am 25.10.1999 beschlossenen Verkehrskonzeptes B1" Gerresheim / Vennhausen wurde eine Machbarkeitsstudie zur Trassenführung mit dem Ziel erarbeitet, deren verkehrliche und bauliche Realisierbarkeit zu untersuchen.

Zudem waren die verkehrlichen und konstruktiven Anforderungen einer neuen Fußgängerunterführung am Bahnhof - Gerresheim in die Untersuchung mit einzubeziehen.

Trassenverlauf:

Die projektierte L 404n beginnt ab dem Knoten Ronsdorfer Straße/Höherweg im Westen und verläuft entlang des Höherweges und der Höherhofstraße bis zum Anschluss im Bereich Gubener Straße / Nach

den Mauresköthen. Dort unterquert die L 404n die DB-Strecke und verläuft nördlich der DB-Trasse bis zum Gerresheimer Bahnhof. Ab dem Gerresheimer Bahnhof teilt sich die Straße auf in einen nördlichen Ast parallel der Bahnstrecke nach Mettmann über die Straße 'Im Brühl' mit Anschluss an die Morper Straße und einem südlichen Ast mit Anschluss an den Kreuzungsbereich Glashüttenstraße / Vennhauser Allee.

#### Querschnitte:

Im Abschnitt zwischen Ronsdorfer Straße und Bahnhof Gerresheim ist zunächst ein vierspuriger Fahrbahnquerschnitt vorgesehen. Im Zuge des in Bearbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplanes ist dieser Ansatz anhand von Prognosewerten für das noch zu erarbeitenden Zielszenarios zu überprüfen.

Der nördliche Ast bis zur Morper Straße erhält einen zweispurigen Fahrbahnquerschnitt. Der südliche Ast bis zur Vennhauser Allee wird vierspurig angelegt.

#### Vorzugsvariante:

##### 1. Höherweg (Abschnitt zwischen Ronsdorfer Straße und Posener Straße)

Im Zuge der Machbarkeitsstudie wurden in diesem Abschnitt insgesamt 3 Querschnittsvarianten betrachtet.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile wurde der Querschnitt 3 in die Vorzugsvariante integriert. Hierbei wird insbesondere auf die Belange der entlang des nördlichen Straßenrandes vorhandenen Kleingartennutzung abgestellt. Lediglich im Bereich der beiden Busbuchten in Höhe der Hausnummern Höherweg 300 und 360 ist ein partieller Eingriff in Kleingartenflächen erforderlich, ansonsten bleiben die nördlichen Grundstücke unberührt.

Im Verlauf des Höherweges bis etwa zur Hausnummer 277 ist ein beidseitiger getrennter Geh- und Radweg angeordnet. In diesem Abschnitt lassen sich entlang des nördlichen Fahrbahnrandes Schrägparkstände und entlang des südlichen Fahrbahnrandes Längsparkstände mit Baumpflanzungen einrichten.

Im weiteren Verlauf erfolgt der Übergang zu einem beidseitigen kombinierten Geh- und Radweg. Entlang des südlichen Fahrbahnrandes bis etwa zur Hausnummer 311 kann der Längsparkstreifen mit Baumpflanzungen fortgeführt werden. Am nördlichen Fahrbahnrand ist nur im Abschnitt zwischen Hausnummer 278 und 282 sowie zwischen Hausnummer 327 bis 360 die Einrichtung von Längsparken mit Baumpflanzungen möglich.

##### 2. Höherhofstraße (Abschnitt zwischen Posener Straße und Bunzlauer Weg)

Dieser Abschnitt wird einerseits geprägt durch die vorhandene, in Teilen neue Bebauung entlang des südlichen Straßenrandes, sowie der DB-Strecke entlang des nördlichen Straßenrandes andererseits. Hier lässt sich, neben dem 4-spurigen Fahrbahnquerschnitt nur ein 3,00 Meter breiter kombinierter Geh- und Radweg entlang des südlichen Fahrbahnrandes realisieren. Entlang des nördlichen Fahrbahnrandes verbleibt ein 1,50 Meter breiter 'Schrammbord'. In diesem Trassenabschnitt sind insgesamt sechs nicht genehmigte Bauten aufzunehmen. Zudem ist die erheblich unterdimensionierte Eisenbahnbrücke in Höhe der Posener Straße zu erneuern.

##### 3. Kreuzung Gubener Straße / Nach den Mauresköthen

In diesem Abschnitt waren die jeweiligen Interessen und Wünsche der Stadtbezirke 7 und 8 zu würdigen und eine für beide Stadtbezirke verträgliche Verkehrslösung zu finden.

Es wurden insgesamt 7 verschiedene Varianten erarbeitet, die anschließend einer synoptischen Bewertung unterzogen wurden. Dabei stellte sich die hier eingearbeitete Variante 7 als die für beide Stadtbezirke verträglichste Lösung heraus.

Hierbei unterquert die L404n westlich der Straße 'Nach den Mauresköthen' die Eisenbahngleise und folgt im weiteren Trassenverlauf parallel der DB-Anlage.

Der signalgeregelte plangleiche Knotenpunkt L 404n / Nach den Mauresköthen wird 'teilaufgelöst'. Das bedeutet, dass von der L 404n in beiden Richtungen kein direktes Linksabbiegen in die Straße 'Nach den Mauresköthen' zugelassen wird.

Statt dessen werden die Linksabbieger indirekt über die signalisierte Einmündung der Höherhofstraße in

Richtung 'Nach den Mauresköthen' geführt. Für den Individualverkehr aus Richtung Osten ist die Höherhofstraße in diesem Abschnitt eine 'Sackgasse'. Diese stellt lediglich die Erreichbarkeit der dortigen Gebäude für die Anlieger sicher bzw. erlaubt nur den Bussen der Linie 734 in Form einer Busschleuse in Richtung Westen die Anbindung an die L 404n.

Die heute sehr unübersichtliche und unfallträchtige Verkehrssituation an der Kreuzung Höherhofstraße / Gubener Straße / Nach den Mauresköthen wird durch die Anlage eines Kreisverkehrs leistungsgerecht und verkehrssicher gelöst.

Der Zamenhofweg wird nach Norden verschwenkt und mündet nach ca. 250 Metern in die Straße 'Nach den Mauresköthen'. Diese Einmündung kann optional auch als Kreisverkehr ausgebildet werden, über den auch das Gelände der Glashütte angebunden werden kann. Die neue Trasse des Zamenhofweges dient gleichzeitig der Erschließung der in diesem Bereich geplanten Gewerbeflächen und berücksichtigt dabei die geplanten Nutzungsstrukturen.

Für die Buslinie 724 wird eine direkte Verbindung zwischen Zamenhofweg und L 404n geschaffen. Eine Busschleuse verhindert, dass diese Verbindung vom MIV als Durchfahrt zum Zamenhofweg genutzt wird. Beide Buslinien (724 und 734) erhalten eine gemeinsame Haltestellenanlage in der Straße 'Nach den Mauresköthen' südlich der vorhandenen Eisenbahnbrücke und sind damit optimal verknüpft. Die bisherige Haltestelle 'Grünberger Weg' der Linie 724 entfällt.

Unmittelbar östlich des Kreuzungsbereiches unterquert die L 404n niveaufrei das zu erhaltende Betriebsgleis zum Glashüttengelände.

Fußgänger und Radfahrer werden auf einem kombinierten Geh- und Radweg von der L 404n über die Höherhofstraße auf die Straße 'Nach den Mauresköthen' geführt. Nördlich der L 404n erhält die Straße 'Nach den Mauresköthen' einen getrennten Geh- und Radweg auf der westlichen Straßenseite, der im Bereich Bauhaus an den bestehenden Rad- Gehweg angebunden wird.

Zahmenhofweg und L 404n werden ebenfalls mit einem kombinierten Rad-Gehweg parallel zur Busschleuse verbunden.

#### 4. L 404n (von Unterführung Betriebsgleis bis Heyestraße / Im Brühl)

Unmittelbar hinter dem unter Pkt. 3 beschriebenen Unterführungsbauwerk des Betriebsgleises verläuft die vierspurige L 404n parallel zur Eisenbahntrasse bis zur Heyestraße / Im Brühl. In diesem Abschnitt ist die L 404n eine reine MIV-Trasse ohne straßenbegleitende Nebenanlagen.

#### 5. Parallelfahrbahn zur Heyestraße

Von der L 404n wird parallel zur künftig abgebandenen Heyestraße eine Straße zur Torfbruchstraße geführt, über die auch die Buslinien verkehren werden. Die Bushaltestelle „Morper Straße“ wird, bedingt durch die neue Straßenführung unmittelbar südlich der Torfbruchstraße, in der Parallelstraße angeordnet.

#### 6. Bereich Bahnhof Gerresheim

Hier wurden zwei Varianten (Fußgängertunnel und Fußgänger - Bustunnel) untersucht. In der Vorzugsvariante ist der Fußgängertunnel zugrunde gelegt.

Die Unterführung ist auf eine lichte Breite von 10,00 Metern geradlinig ausgelegt und dient ausschließlich den Fußgängern und Radfahrern. Durch entsprechende Beleuchtung und ggf. einer Tageslichtkuppel soll eine großzügige und helle Wegeführung ermöglicht werden. Die fußläufige Anbindung des Unterführungsbauwerkes erfolgt über Treppen und Rampen. Von der Unterführung sind entsprechende Zugänge mit Aufzügen und Treppen zu den Bahnsteigen des Bahnhofs Gerresheim vorgesehen.

Die Linienbusse befahren aus Richtung Vennhauser Allee bzw. Rothenbergstraße kommend den südlichen Ast der L 404n, um über den neuen Anschluss an der Brücke über die DB-Trasse zu fahren. Die Bushaltestellen in Form von Busbuchten werden unmittelbar an den Zugängen zur Unterführung angeordnet und sind über Treppe oder Aufzug zu erreichen. Auf kurzem Weg können so Bus- und Straßenbahnverkehr miteinander verknüpft werden. Die heutige Wendanlage der Straßenbahn ist den Erfordernissen anzupassen und in nördliche Richtung zu verschieben.

Mit der Unterbindung des Durchgangsverkehrs von der Heyestraße zur Glashüttenstraße entstehen beidseits der Unterführung entsprechende städtebauliche Entwicklungsflächen.

Am Bahnhof ist die Einrichtung einer Park & Ride-Anlage möglich, die direkt an die L 404n angebunden werden kann. Die heute in großen Teilen bereits ungenutzten Bahnhofsgebäude entfallen.

#### 7. Anbindung im Bereich des Brückenbauwerkes Rampenstraße

Die L 404n bindet an das inzwischen fertiggestellte neue Brückenbauwerk Rampenstraße an. Ab hier teilt sich die Trasse und wird im Nordosten an die Morper Straße und im Südosten an die Vennhauser Allee / Rothenbergstraße angebunden.

#### 8. Rampenstraße bis Vennhauser Allee/ Rothenbergstraße

Der südliche Streckenast Richtung Vennhauser Allee erhält einen vierspurigen Querschnitt. Über die Düssel ist eine neue Brücke erforderlich. Die Bushaltestelle „Knuppertsbrück“ der Buslinien 730, 736, 737 und 781 wird in einer neuen Lage im Bereich Kamper Weg / Gödinghover Weg vorgesehen.

Südlich des Kamper Weges wird eine Parallelfahrbahn als Wohnweg zur Erschließung der Grundstücke auf der westlichen Seite der Glashüttenstraße geplant. Hierzu ist ein Anschnitt der vorhandenen großen Böschung und die Errichtung eines Stützbauwerkes auf der östlichen Straßenseite notwendig.

#### 9. Rampenstraße bis Morper Straße

Der nördliche Streckenast Richtung Morper Straße verläuft entlang der Eisenbahnstrecke Düsseldorf-Mettmann, schwenkt vor dem Wasserwerksgebäude ab und unterquert die Eisenbahn nördlich der bisherigen Eisenbahnbrücke.

#### Baurecht:

Für die Maßnahme sind im weiteren Planverfahren Bauabschnitte mit möglichst eigenem Verkehrswert zu bilden und entsprechend zu priorisieren.

Für die Gesamttrasse bietet sich die Schaffung des Baurechtes im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens an. Nach dem Grundsatzbeschluss sind hierüber mit der Planfeststellungsbehörde entsprechende Gespräche zu führen.

#### Baukosten:

Die Straßenbaukosten der Vorzugsvariante inklusive Bauwerke (ohne sonstige Leitungsgewerke, Abbruchkosten für Gebäude und Provisorien) betragen ca. 62 Mio. Euro. Diese beinhalten eine grobe Kostenschätzung der Kanalbaukosten in Höhe von 13,5 Mio. Euro, welche im weiteren Verfahren einer detaillierteren Prüfung unterzogen werden.

Über die Aufnahme entsprechender Investitionsmittel in die mittelfristige Finanzplanung ist -in Abhängigkeit von der notwendigen GVFG-Förderung- im Rahmen der HHP-Beratungen 2005/ 2006 zu entscheiden.

## 6 – Gliederung der vorläufigen Gesamtkosten

### 6.1 – Hochbau

– Kosten des Baugrundstücks .....	_____
– Kosten der Erschließung .....	_____
– Baunebenkosten .....	_____
– Vorläufige Gesamtbaukosten <input type="checkbox"/> mit Inventar <input type="checkbox"/> ohne Inventar	_____
– _____	_____
– Vorläufige Gesamtkosten (Hochbau)	<b>_____</b>

### 6.2 – Tiefbau

– Grunderwerb .....	<u>5.000.000,00 EUR</u>
– Baunebenkosten .....	<u>1.000.000,00 EUR</u>
– Vorläufige Gesamtbaukosten .....	<u>56.000.000,00 EUR</u>
– _____	_____
– Vorläufige Gesamtkosten (Tiefbau) .....	<b><u>62.000.000,00 EUR</u></b>

## 7 – Maßnahmen zuschussfähig?

Nein  Ja, Fördersatz in % ⇨ 65,0

Vorläufige Gesamtkosten (laut Ziffer 6.1 oder 6.2) .....	<u>62.000.000,00 EUR</u>
Vorläufige zuschussfähige Kosten .....	<u>61.000.000,00 EUR</u>
Nicht zuschussfähige Kosten .....	<u>1.000.000,00 EUR</u>

Die Finanzierung ist vorgesehen durch

a) Bund und Land (Zuschuss/Darlehen) .....	<u>39.650.000,00 EUR</u>
b) Anteile Dritter .....	<u>0,00 EUR</u>
c) _____	_____
d) Eigenanteil (Darlehen) .....	<u>22.350.000,00 EUR</u>

## 8 – vorgesehene vorläufige Termine

Baubeginn	Bauzeit ca. (Jahre/Monate)	Fertigstellung ca.
2009 ff	abhängig vom BA	abhängig vom BA

## 9 – Alternativen

## Beratungsfolge:

---

Gremium	Sitzungsdatum	Ergebnis
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	24.06.2004	-/- <sup>2</sup>
Haupt- und Finanzausschuss	05.07.2004	-/- <sup>2</sup>
Rat	15.07.2004	-/- <sup>2</sup>
Bezirksvertretung 7	25.05.2004	zugestimmt
Bezirksvertretung 8	18.06.2004	-/- <sup>2</sup>

1) Die Sitzung wurde zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Vorlage noch nicht geplant.

2) Das Beratungsergebnis wurde zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Vorlage noch nicht erfasst.

**Für die Übersendung an die Ausschüsse bzw. Bezirksvertretungen bitte die Vordrucke Lg 133, Lg 134 oder Lg 137 verwenden.**

**Vorlage**

Fachdezernentin/Fachdezernent (Bauherr)

**Herr Beigeordneter Leonhardt**

Amt/Institut/Dienststelle/Aktenzeichen

Auskunft erteilt

Telefon-Nbstd.

**Amt für Verkehrsmanagement**

**Frau Lengnick**

**26301**

**Bauherrenvorlage zur Herbeiführung eines Grundsatzbeschlusses** (Planungsauftrag an die Verwaltung)

**Hochbauvorhaben**

**Tiefbauvorhaben**

**1 – Diese Vorlage ist für folgende Gremien bestimmt:**

**Bezirksvertretung**

**Fachausschuss**

**Bauausschuss**

**Haupt- und Finanzausschuss**

**Rat**

Projektbezeichnung

Haushaltsstelle

Vorläufige Gesamtkosten

2M0000 9610 6300  
94037

**62.000.000,00 EUR**

**2 – Vorläufige Folgekosten jährlich** (nach Vordruck 20/173)

Personalkosten

**148.644,00 EUR**

Sach- und Betriebskosten

**1.053.920,00 EUR**

Kapitalkosten

**1.788.000,00 EUR**

**2.990.564,00 EUR**

zusätzliche Stellen (Anzahl, Besoldungs-, Vergütungs-, Lohngruppen)

abzüglich Einnahmen .....

Bruttofolgekosten .....

**2.990.564,00 EUR**

Entfallende

Ausgaben/Einnahmen

Ausgaben

**-120.256,00 EUR**

Einnahmen

- oder +

**-120.256,00 EUR**

Nettofolgekosten (jährliche Mehrbelastung für den Haushalt)

**2.870.308,00 EUR**

**3 – Erforderliche Planungsleistungen**

Der Grundsatzbeschluss umfasst den Auftrag, die Planung mit den nachfolgend aufgeführten Leistungsphasen (nach HOAI), soweit sie für den Bau- und Finanzierungsbeschluss erforderlich sind, zu erstellen:

- Grundlagenermittlung

- Entwurfsplanung

- Ausführungsplanung

- Vorplanung einschließlich Kostenschätzung

- Genehmigungsplanung

- Mengenberechnung und Kostenanschlag

**4 – Beschlussdarstellung**

**5 – Sachdarstellung**

Veranlassung:

Auf der Grundlage des vom Rat am 25.10.1999 beschlossenen Verkehrskonzeptes B1" Gerresheim / Vennhausen wurde eine Machbarkeitsstudie zur Trassenführung mit dem Ziel erarbeitet, deren verkehrliche und bauliche Realisierbarkeit zu untersuchen.

Zudem waren die verkehrlichen und konstruktiven Anforderungen einer neuen Fußgängerunterführung am Bahnhof - Gerresheim in die Untersuchung mit einzubeziehen.

Trassenverlauf:

Die projektierte L 404n beginnt ab dem Knoten Ronsdorfer Straße/Höherweg im Westen und verläuft entlang des Höherweges und der Höherhofstraße bis zum Anschluss im Bereich Gubener Straße / Nach den Mauresköthen. Dort unterquert die L 404n die DB-Strecke und verläuft nördlich der DB-Trasse bis zum Gerresheimer Bahnhof. Ab dem Gerresheimer Bahnhof teilt sich die Straße auf in einen nördlichen

Ast parallel der Bahnstrecke nach Mettmann über die Straße 'Im Brühl' mit Anschluss an die Morper Straße und einem südlichen Ast mit Anschluss an den Kreuzungsbereich Glashüttenstraße / Vennhauser Allee.

#### Querschnitte:

Im Abschnitt zwischen Ronsdorfer Straße und Bahnhof Gerresheim ist zunächst ein vierspuriger Fahrbahnquerschnitt vorgesehen. Im Zuge des in Bearbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplanes ist dieser Ansatz anhand von Prognosewerten für das noch zu erarbeitenden Zielszenarios zu überprüfen.

Der nördliche Ast bis zur Morper Straße erhält einen zweispurigen Fahrbahnquerschnitt. Der südliche Ast bis zur Vennhauser Allee wird vierspurig angelegt.

#### Vorzugsvariante:

##### 1. Höherweg (Abschnitt zwischen Ronsdorfer Straße und Posener Straße)

Im Zuge der Machbarkeitsstudie wurden in diesem Abschnitt insgesamt 3 Querschnittsvarianten betrachtet.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile wurde der Querschnitt 3 in die Vorzugsvariante integriert. Hierbei wird insbesondere auf die Belange der entlang des nördlichen Straßenrandes vorhandenen Kleingartennutzung abgestellt. Lediglich im Bereich der beiden Busbuchten in Höhe der Hausnummern Höherweg 300 und 360 ist ein partieller Eingriff in Kleingartenflächen erforderlich, ansonsten bleiben die nördlichen Grundstücke unberührt.

Im Verlauf des Höherweges bis etwa zur Hausnummer 277 ist ein beidseitiger getrennter Geh- und Radweg angeordnet. In diesem Abschnitt lassen sich entlang des nördlichen Fahrbahnrandes Schrägparkstände und entlang des südlichen Fahrbahnrandes Längsparkstände mit Baumpflanzungen einrichten.

Im weiteren Verlauf erfolgt der Übergang zu einem beidseitigen kombinierten Geh- und Radweg. Entlang des südlichen Fahrbahnrandes bis etwa zur Hausnummer 311 kann der Längsparkstreifen mit Baumpflanzungen fortgeführt werden. Am nördlichen Fahrbahnrand ist nur im Abschnitt zwischen Hausnummer 278 und 282 sowie zwischen Hausnummer 327 bis 360 die Einrichtung von Längsparken mit Baumpflanzungen möglich.

##### 2. Höherhofstraße (Abschnitt zwischen Posener Straße und Bunzlauer Weg)

Dieser Abschnitt wird einerseits geprägt durch die vorhandene, in Teilen neue Bebauung entlang des südlichen Straßenrandes, sowie der DB-Strecke entlang des nördlichen Straßenrandes andererseits. Hier lässt sich, neben dem 4-spurigen Fahrbahnquerschnitt nur ein 3,00 Meter breiter kombinierter Geh- und Radweg entlang des südlichen Fahrbahnrandes realisieren. Entlang des nördlichen Fahrbahnrandes verbleibt ein 1,50 Meter breiter 'Schrammbord'. In diesem Trassenabschnitt sind insgesamt sechs nicht genehmigte Bauten aufzunehmen. Zudem ist die erheblich unterdimensionierte Eisenbahnbrücke in Höhe der Posener Straße zu erneuern.

##### 3. Kreuzung Gubener Straße / Nach den Mauresköthen

In diesem Abschnitt waren die jeweiligen Interessen und Wünsche der Stadtbezirke 7 und 8 zu würdigen und eine für beide Stadtbezirke verträgliche Verkehrslösung zu finden.

Es wurden insgesamt 7 verschiedene Varianten erarbeitet, die anschließend einer synoptischen Bewertung unterzogen wurden. Dabei stellte sich die hier eingearbeitete Variante 7 als die für beide Stadtbezirke verträglichste Lösung heraus.

Hierbei unterquert die L404n westlich der Straße 'Nach den Mauresköthen' die Eisenbahngleise und folgt im weiteren Trassenverlauf parallel der DB-Anlage.

Der signalgeregelte plangleiche Knotenpunkt L 404n / Nach den Mauresköthen wird 'teilaufgelöst'. Das bedeutet, dass von der L 404n in beiden Richtungen kein direktes Linksabbiegen in die Straße 'Nach den Mauresköthen' zugelassen wird.

Statt dessen werden die Linksabbieger indirekt über die signalisierte Einmündung der Höherhofstraße in Richtung 'Nach den Mauresköthen' geführt. Für den Individualverkehr aus Richtung Osten ist die Höherhofstraße in diesem Abschnitt eine 'Sackgasse'. Diese stellt lediglich die Erreichbarkeit der dortigen



Gebäude für die Anlieger sicher bzw. erlaubt nur den Bussen der Linie 734 in Form einer Busschleuse in Richtung Westen die Anbindung an die L 404n.

Die heute sehr unübersichtliche und unfallträchtige Verkehrssituation an der Kreuzung Höherhofstraße / Gubener Straße / Nach den Mauresköthen wird durch die Anlage eines Kreisverkehrs leistungsgerecht und verkehrssicher gelöst.

Der Zamenhofweg wird nach Norden verschwenkt und mündet nach ca. 250 Metern in die Straße 'Nach den Mauresköthen'. Diese Einmündung kann optional auch als Kreisverkehr ausgebildet werden, über den auch das Gelände der Glashütte angebunden werden kann. Die neue Trasse des Zamenhofweges dient gleichzeitig der Erschließung der in diesem Bereich geplanten Gewerbeflächen und berücksichtigt dabei die geplanten Nutzungsstrukturen.

Für die Buslinie 724 wird eine direkte Verbindung zwischen Zamenhofweg und L 404n geschaffen. Eine Busschleuse verhindert, dass diese Verbindung vom MIV als Durchfahrt zum Zamenhofweg genutzt wird. Beide Buslinien (724 und 734) erhalten eine gemeinsame Haltestellenanlage in der Straße 'Nach den Mauresköthen' südlich der vorhandenen Eisenbahnbrücke und sind damit optimal verknüpft. Die bisherige Haltestelle 'Grünberger Weg' der Linie 724 entfällt.

Unmittelbar östlich des Kreuzungsbereiches unterquert die L 404n niveaufrei das zu erhaltende Betriebsgleis zum Glashüttengelände.

Fußgänger und Radfahrer werden auf einem kombinierten Geh- und Radweg von der L 404n über die Höherhofstraße auf die Straße 'Nach den Mauresköthen' geführt. Nördlich der L 404n erhält die Straße 'Nach den Mauresköthen' einen getrennten Geh- und Radweg auf der westlichen Straßenseite, der im Bereich Bauhaus an den bestehenden Rad- Gehweg angebunden wird.

Zamenhofweg und L 404n werden ebenfalls mit einem kombinierten Rad-Gehweg parallel zur Busschleuse verbunden.

#### 4. L 404n (von Unterführung Betriebsgleis bis Heyestraße / Im Brühl)

Unmittelbar hinter dem unter Pkt. 3 beschriebenen Unterführungsbauwerk des Betriebsgleises verläuft die vierspurige L 404n parallel zur Eisenbahntrasse bis zur Heyestraße / Im Brühl. In diesem Abschnitt ist die L 404n eine reine MIV-Trasse ohne straßenbegleitende Nebenanlagen.

#### 5. Parallelfahrbahn zur Heyestraße

Von der L 404n wird parallel zur künftig abgebandenen Heyestraße eine Straße zur Torfbruchstraße geführt, über die auch die Buslinien verkehren werden. Die Bushaltestelle „Morper Straße“ wird, bedingt durch die neue Straßenführung unmittelbar südlich der Torfbruchstraße, in der Parallelstraße angeordnet.

#### 6. Bereich Bahnhof Gerresheim

Hier wurden zwei Varianten (Fußgängertunnel und Fußgänger - Bustunnel) untersucht. In der Vorzugsvariante ist der Fußgängertunnel zugrunde gelegt.

Die Unterführung ist auf eine lichte Breite von 10,00 Metern geradlinig ausgelegt und dient ausschließlich den Fußgängern und Radfahrern. Durch entsprechende Beleuchtung und ggf. einer Tageslichtkuppel soll eine großzügige und helle Wegführung ermöglicht werden. Die fußläufige Anbindung des Unterführungsbauwerkes erfolgt über Treppen und Rampen. Von der Unterführung sind entsprechende Zugänge mit Aufzügen und Treppen zu den Bahnsteigen des Bahnhofs Gerresheim vorgesehen.

Die Linienbusse befahren aus Richtung Vennhauser Allee bzw. Rothenbergstraße kommend den südlichen Ast der L 404n, um über den neuen Anschluss an der Brücke über die DB-Trasse zu fahren. Die Bushaltestellen in Form von Busbuchten werden unmittelbar an den Zugängen zur Unterführung angeordnet und sind über Treppe oder Aufzug zu erreichen. Auf kurzem Weg können so Bus- und Straßenbahnverkehr miteinander verknüpft werden. Die heutige Wendanlage der Straßenbahn ist den Erfordernissen anzupassen und in nördliche Richtung zu verschieben.

Mit der Unterbindung des Durchgangsverkehrs von der Heyestraße zur Glashüttenstraße entstehen beidseits der Unterführung entsprechende städtebauliche Entwicklungsflächen.

Am Bahnhof ist die Einrichtung einer Park & Ride-Anlage möglich, die direkt an die L 404n angebunden werden kann. Die heute in großen Teilen bereits ungenutzten Bahnhofsgebäude entfallen.

#### 7. Anbindung im Bereich des Brückenbauwerkes Rampenstraße

Die L 404n bindet an das inzwischen fertiggestellte neue Brückenbauwerk Rampenstraße an. Ab hier teilt sich die Trasse und wird im Nordosten an die Morper Straße und im Südosten an die Vennhauser Allee / Rothenbergstraße angebunden.

#### 8. Rampenstraße bis Vennhauser Allee/ Rothenbergstraße

Der südliche Streckenast Richtung Vennhauser Allee erhält einen vierspurigen Querschnitt. Über die Düssel ist eine neue Brücke erforderlich. Die Bushaltestelle „Knuppertsbrück“ der Buslinien 730, 736, 737 und 781 wird in einer neuen Lage im Bereich Kamper Weg / Gödinghofer Weg vorgesehen.

Südlich des Kamper Weges wird eine Parallelfahrbahn als Wohnweg zur Erschließung der Grundstücke auf der westlichen Seite der Glashüttenstraße geplant. Hierzu ist ein Anschnitt der vorhandenen großen Böschung und die Errichtung eines Stützbauwerkes auf der östlichen Straßenseite notwendig.

#### 9. Rampenstraße bis Morper Straße

Der nördliche Streckenast Richtung Morper Straße verläuft entlang der Eisenbahnstrecke Düsseldorf-Mettmann, schwenkt vor dem Wasserwerksgebäude ab und unterquert die Eisenbahn nördlich der bisherigen Eisenbahnbrücke.

#### Baurecht:

Für die Maßnahme sind im weiteren Planverfahren Bauabschnitte mit möglichst eigenem Verkehrswert zu bilden und entsprechend zu priorisieren.

Für die Gesamttrasse bietet sich die Schaffung des Baurechtes im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens an. Nach dem Grundsatzbeschluss sind hierüber mit der Planfeststellungsbehörde entsprechende Gespräche zu führen.

#### Baukosten:

Die Straßenbaukosten der Vorzugsvariante inklusive Bauwerke (ohne sonstige Leitungsgewerke, Abbruchkosten für Gebäude und Provisorien) betragen ca. 62 Mio. Euro. Diese beinhalten eine grobe Kostenschätzung der Kanalbaukosten in Höhe von 13,5 Mio. Euro, welche im weiteren Verfahren einer detaillierteren Prüfung unterzogen werden.

Über die Aufnahme entsprechender Investitionsmittel in die mittelfristige Finanzplanung ist -in Abhängigkeit von der notwendigen GVFG-Förderung- im Rahmen der HHP-Beratungen 2005/ 2006 zu entscheiden.

## 6 – Gliederung der vorläufigen Gesamtkosten

### 6.1 – Hochbau

– Kosten des Baugrundstücks .....	_____
– Kosten der Erschließung .....	_____
– Baunebenkosten .....	_____
– Vorläufige Gesamtbaukosten <input type="checkbox"/> mit Inventar <input type="checkbox"/> ohne Inventar	_____
– _____	_____
– Vorläufige Gesamtkosten (Hochbau)	<b>_____</b>

### 6.2 – Tiefbau

– Grunderwerb .....	<u>5.000.000,00 EUR</u>
– Baunebenkosten .....	<u>1.000.000,00 EUR</u>
– Vorläufige Gesamtbaukosten .....	<u>56.000.000,00 EUR</u>
– _____	_____
– Vorläufige Gesamtkosten (Tiefbau) .....	<b><u>62.000.000,00 EUR</u></b>

## 7 – Maßnahmen zuschussfähig?

Nein  Ja, Fördersatz in % ⇨ 65,0

Vorläufige Gesamtkosten (laut Ziffer 6.1 oder 6.2) .....	<u>62.000.000,00 EUR</u>
Vorläufige zuschussfähige Kosten .....	<u>61.000.000,00 EUR</u>
Nicht zuschussfähige Kosten .....	<u>1.000.000,00 EUR</u>

Die Finanzierung ist vorgesehen durch

a) Bund und Land (Zuschuss/Darlehen) .....	<u>39.650.000,00 EUR</u>
b) Anteile Dritter .....	<u>0,00 EUR</u>
c) _____	_____
d) Eigenanteil (Darlehen) .....	<u>22.350.000,00 EUR</u>

## 8 – vorgesehene vorläufige Termine

Baubeginn	Bauzeit ca. (Jahre/Monate)	Fertigstellung ca.
2009 ff	abhängig vom BA	abhängig vom BA

## 9 – Alternativen

## Beratungsfolge:

---

Gremium	Sitzungsdatum	Ergebnis
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	-/- <sup>1</sup>	-/- <sup>2</sup>
Haupt- und Finanzausschuss	-/- <sup>1</sup>	-/- <sup>2</sup>
Rat	-/- <sup>1</sup>	-/- <sup>2</sup>
Bezirksvertretung 7	25.05.2004	-/- <sup>2</sup>
Bezirksvertretung 8	-/- <sup>1</sup>	-/- <sup>2</sup>

---

1) Die Sitzung wurde zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Vorlage noch nicht geplant.

2) Das Beratungsergebnis wurde zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Vorlage noch nicht erfasst.

**Für die Übersendung an die Ausschüsse bzw. Bezirksvertretungen bitte die Vordrucke Lg 133, Lg 134 oder Lg 137 verwenden.**

**Vorlage**

Fachdezernentin/Fachdezernent (Bauherr)

**Herr Beigeordneter Leonhardt**

Amt/Institut/Dienststelle/Aktenzeichen

Auskunft erteilt

Telefon-Nbstr.

**Amt für Verkehrsmanagement**

**Frau Lengnick**

**26301**

**Bauherrenvorlage zur Herbeiführung eines Grundsatzbeschlusses** (Planungsauftrag an die Verwaltung)

**Hochbauvorhaben**       **Tiefbauvorhaben**

**1 – Diese Vorlage ist für folgende Gremien bestimmt:**

Bezirksvertretung     Sachausschuss     Bauausschuss     Haupt- und Finanzausschuss     Rat

Projektbezeichnung	Haushaltsstelle	Vorläufige Gesamtkosten
	2M0000 9610 6300 94037	<b>62.000.000,00 EUR</b>

**2 – Vorläufige Folgekosten jährlich** (nach Vordruck 20/173)

Personalkosten	Sach- und Betriebskosten	Kapitalkosten	
148.644,00 EUR	1.053.920,00 EUR	1.788.000,00 EUR	2.990.564,00 EUR

zusätzliche Stellen (Anzahl, Besoldungs-, Vergütungs-, Lohngruppen)

abzüglich Einnahmen .....		
Bruttofolgekosten .....		2.990.564,00 EUR
Entfallende Ausgaben/Einnahmen	Ausgaben -120.256,00 EUR	Einnahmen
		- oder +
Nettofolgekosten (jährliche Mehrbelastung für den Haushalt)		<b>2.870.308,00 EUR</b>

**3 – Erforderliche Planungsleistungen**

Der Grundsatzbeschluss umfasst den Auftrag, die Planung mit den nachfolgend aufgeführten Leistungsphasen (nach HOAI), soweit sie für den Bau- und Finanzierungsbeschluss erforderlich sind, zu erstellen:

- Grundlagenermittlung
- Entwurfsplanung
- Ausführungsplanung
- Vorplanung einschließlich Kostenschätzung
- Genehmigungsplanung
- Mengenberechnung und Kostenanschlag

**4 – Beschlussdarstellung**

**5 – Sachdarstellung**

Veranlassung:

Auf der Grundlage des vom Rat am 25.10.1999 beschlossenen Verkehrskonzeptes B1" Gerresheim / Vennhausen wurde eine Machbarkeitsstudie zur Trassenführung mit dem Ziel erarbeitet, deren verkehrliche und bauliche Realisierbarkeit zu untersuchen.

Zudem waren die verkehrlichen und konstruktiven Anforderungen einer neuen Fußgängerunterführung am Bahnhof - Gerresheim in die Untersuchung mit einzubeziehen.

Trassenverlauf:

Die projektierte L 404n beginnt ab dem Knoten Ronsdorfer Straße/Höherweg im Westen und verläuft entlang des Höherweges und der Höherhofstraße bis zum Anschluss im Bereich Gubener Straße / Nach den Mauresköthen. Dort unterquert die L 404n die DB-Strecke und verläuft nördlich der DB-Trasse bis zum Gerresheimer Bahnhof. Ab dem Gerresheimer Bahnhof teilt sich die Straße auf in einen nördlichen

Ast parallel der Bahnstrecke nach Mettmann über die Straße 'Im Brühl' mit Anschluss an die Morper Straße und einem südlichen Ast mit Anschluss an den Kreuzungsbereich Glashüttenstraße / Vennhauser Allee.

#### Querschnitte:

Im Abschnitt zwischen Ronsdorfer Straße und Bahnhof Gerresheim ist zunächst ein vierspuriger Fahrbahnquerschnitt vorgesehen. Im Zuge des in Bearbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplanes ist dieser Ansatz anhand von Prognosewerten für das noch zu erarbeitenden Zielszenarios zu überprüfen.

Der nördliche Ast bis zur Morper Straße erhält einen zweispurigen Fahrbahnquerschnitt. Der südliche Ast bis zur Vennhauser Allee wird vierspurig angelegt.

#### Vorzugsvariante:

##### 1. Höherweg (Abschnitt zwischen Ronsdorfer Straße und Posener Straße)

Im Zuge der Machbarkeitsstudie wurden in diesem Abschnitt insgesamt 3 Querschnittsvarianten betrachtet.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile wurde der Querschnitt 3 in die Vorzugsvariante integriert. Hierbei wird insbesondere auf die Belange der entlang des nördlichen Straßenrandes vorhandenen Kleingartennutzung abgestellt. Lediglich im Bereich der beiden Busbuchten in Höhe der Hausnummern Höherweg 300 und 360 ist ein partieller Eingriff in Kleingartenflächen erforderlich, ansonsten bleiben die nördlichen Grundstücke unberührt.

Im Verlauf des Höherweges bis etwa zur Hausnummer 277 ist ein beidseitiger getrennter Geh- und Radweg angeordnet. In diesem Abschnitt lassen sich entlang des nördlichen Fahrbahnrandes Schrägparkstände und entlang des südlichen Fahrbahnrandes Längsparkstände mit Baumpflanzungen einrichten.

Im weiteren Verlauf erfolgt der Übergang zu einem beidseitigen kombinierten Geh- und Radweg. Entlang des südlichen Fahrbahnrandes bis etwa zur Hausnummer 311 kann der Längsparkstreifen mit Baumpflanzungen fortgeführt werden. Am nördlichen Fahrbahnrand ist nur im Abschnitt zwischen Hausnummer 278 und 282 sowie zwischen Hausnummer 327 bis 360 die Einrichtung von Längsparken mit Baumpflanzungen möglich.

##### 2. Höherhofstraße (Abschnitt zwischen Posener Straße und Bunzlauer Weg)

Dieser Abschnitt wird einerseits geprägt durch die vorhandene, in Teilen neue Bebauung entlang des südlichen Straßenrandes, sowie der DB-Strecke entlang des nördlichen Straßenrandes andererseits. Hier lässt sich, neben dem 4-spurigen Fahrbahnquerschnitt nur ein 3,00 Meter breiter kombinierter Geh- und Radweg entlang des südlichen Fahrbahnrandes realisieren. Entlang des nördlichen Fahrbahnrandes verbleibt ein 1,50 Meter breiter 'Schrammbord'. In diesem Trassenabschnitt sind insgesamt sechs nicht genehmigte Bauten aufzunehmen. Zudem ist die erheblich unterdimensionierte Eisenbahnbrücke in Höhe der Posener Straße zu erneuern.

##### 3. Kreuzung Gubener Straße / Nach den Maresköthen

In diesem Abschnitt waren die jeweiligen Interessen und Wünsche der Stadtbezirke 7 und 8 zu würdigen und eine für beide Stadtbezirke verträgliche Verkehrslösung zu finden.

Es wurden insgesamt 7 verschiedene Varianten erarbeitet, die anschließend einer synoptischen Bewertung unterzogen wurden. Dabei stellte sich die hier eingearbeitete Variante 7 als die für beide Stadtbezirke verträglichste Lösung heraus.

Hierbei unterquert die L404n westlich der Straße 'Nach den Maresköthen' die Eisenbahngleise und folgt im weiteren Trassenverlauf parallel der DB-Anlage.

Der signalgeregelte plangleiche Knotenpunkt L 404n / Nach den Maresköthen wird 'teilaufgelöst'. Das bedeutet, dass von der L 404n in beiden Richtungen kein direktes Linksabbiegen in die Straße 'Nach den Maresköthen' zugelassen wird.

Statt dessen werden die Linksabbieger indirekt über die signalisierte Einmündung der Höherhofstraße in Richtung 'Nach den Maresköthen' geführt. Für den Individualverkehr aus Richtung Osten ist die Höherhofstraße in diesem Abschnitt eine 'Sackgasse'. Diese stellt lediglich die Erreichbarkeit der dortigen

Gebäude für die Anlieger sicher bzw. erlaubt nur den Bussen der Linie 734 in Form einer Busschleuse in Richtung Westen die Anbindung an die L 404n.

Die heute sehr unübersichtliche und unfallträchtige Verkehrssituation an der Kreuzung Höherhofstraße / Gubener Straße / Nach den Mauresköthen wird durch die Anlage eines Kreisverkehrs leistungsgerecht und verkehrssicher gelöst.

Der Zamenhofweg wird nach Norden verschwenkt und mündet nach ca. 250 Metern in die Straße 'Nach den Mauresköthen'. Diese Einmündung kann optional auch als Kreisverkehr ausgebildet werden, über den auch das Gelände der Glashütte angebunden werden kann. Die neue Trasse des Zamenhofweges dient gleichzeitig der Erschließung der in diesem Bereich geplanten Gewerbeflächen und berücksichtigt dabei die geplanten Nutzungsstrukturen.

Für die Buslinie 724 wird eine direkte Verbindung zwischen Zamenhofweg und L 404n geschaffen. Eine Busschleuse verhindert, dass diese Verbindung vom MIV als Durchfahrt zum Zamenhofweg genutzt wird. Beide Buslinien (724 und 734) erhalten eine gemeinsame Haltestellenanlage in der Straße 'Nach den Mauresköthen' südlich der vorhandenen Eisenbahnbrücke und sind damit optimal verknüpft. Die bisherige Haltestelle 'Grünberger Weg' der Linie 724 entfällt.

Unmittelbar östlich des Kreuzungsbereiches unterquert die L 404n niveaufrei das zu erhaltende Betriebsgleis zum Glashüttengelände.

Fußgänger und Radfahrer werden auf einem kombinierten Geh- und Radweg von der L 404n über die Höherhofstraße auf die Straße 'Nach den Mauresköthen' geführt. Nördlich der L 404n erhält die Straße 'Nach den Mauresköthen' einen getrennten Geh- und Radweg auf der westlichen Straßenseite, der im Bereich Bauhaus an den bestehenden Rad- Gehweg angebunden wird.

Zamenhofweg und L 404n werden ebenfalls mit einem kombinierten Rad-Gehweg parallel zur Busschleuse verbunden.

#### 4. L 404n (von Unterführung Betriebsgleis bis Heyestraße / Im Brühl)

Unmittelbar hinter dem unter Pkt. 3 beschriebenen Unterführungsbauwerk des Betriebsgleises verläuft die vierspurige L 404n parallel zur Eisenbahntrasse bis zur Heyestraße / Im Brühl. In diesem Abschnitt ist die L 404n eine reine MIV-Trasse ohne straßenbegleitende Nebenanlagen.

#### 5. Parallelfahrbahn zur Heyestraße

Von der L 404n wird parallel zur künftig abgebandenen Heyestraße eine Straße zur Torfbruchstraße geführt, über die auch die Buslinien verkehren werden. Die Bushaltestelle „Morper Straße“ wird, bedingt durch die neue Straßenführung unmittelbar südlich der Torfbruchstraße, in der Parallelstraße angeordnet.

#### 6. Bereich Bahnhof Gerresheim

Hier wurden zwei Varianten (Fußgängertunnel und Fußgänger - Bustunnel) untersucht. In der Vorzugsvariante ist der Fußgängertunnel zugrunde gelegt.

Die Unterführung ist auf eine lichte Breite von 10,00 Metern geradlinig ausgelegt und dient ausschließlich den Fußgängern und Radfahrern. Durch entsprechende Beleuchtung und ggf. einer Tageslichtkuppel soll eine großzügige und helle Wegführung ermöglicht werden. Die fußläufige Anbindung des Unterführungsbauwerkes erfolgt über Treppen und Rampen. Von der Unterführung sind entsprechende Zugänge mit Aufzügen und Treppen zu den Bahnsteigen des Bahnhofs Gerresheim vorgesehen.

Die Linienbusse befahren aus Richtung Vennhauser Allee bzw. Rothenbergstraße kommend den südlichen Ast der L 404n, um über den neuen Anschluss an der Brücke über die DB-Trasse zu fahren. Die Bushaltestellen in Form von Busbuchten werden unmittelbar an den Zugängen zur Unterführung angeordnet und sind über Treppe oder Aufzug zu erreichen. Auf kurzem Weg können so Bus- und Straßenbahnverkehr miteinander verknüpft werden. Die heutige Wendanlage der Straßenbahn ist den Erfordernissen anzupassen und in nördliche Richtung zu verschieben.

Mit der Unterbindung des Durchgangsverkehrs von der Heyestraße zur Glashüttenstraße entstehen beidseits der Unterführung entsprechende städtebauliche Entwicklungsflächen.

Am Bahnhof ist die Einrichtung einer Park & Ride-Anlage möglich, die direkt an die L 404n angebunden werden kann. Die heute in großen Teilen bereits ungenutzten Bahnhofsgebäude entfallen.

#### 7. Anbindung im Bereich des Brückenbauwerkes Rampenstraße

Die L 404n bindet an das inzwischen fertiggestellte neue Brückenbauwerk Rampenstraße an. Ab hier teilt sich die Trasse und wird im Nordosten an die Morper Straße und im Südosten an die Vennhauser Allee / Rothenbergstraße angebunden.

#### 8. Rampenstraße bis Vennhauser Allee/ Rothenbergstraße

Der südliche Streckenast Richtung Vennhauser Allee erhält einen vierspurigen Querschnitt. Über die Düssel ist eine neue Brücke erforderlich. Die Bushaltestelle „Knuppertsbrück“ der Buslinien 730, 736, 737 und 781 wird in einer neuen Lage im Bereich Kamper Weg / Gödinghofer Weg vorgesehen.

Südlich des Kamper Weges wird eine Parallelfahrbahn als Wohnweg zur Erschließung der Grundstücke auf der westlichen Seite der Glashüttenstraße geplant. Hierzu ist ein Anschnitt der vorhandenen großen Böschung und die Errichtung eines Stützbauwerkes auf der östlichen Straßenseite notwendig.

#### 9. Rampenstraße bis Morper Straße

Der nördliche Streckenast Richtung Morper Straße verläuft entlang der Eisenbahnstrecke Düsseldorf-Mettmann, schwenkt vor dem Wasserwerksgebäude ab und unterquert die Eisenbahn nördlich der bisherigen Eisenbahnbrücke.

#### Baurecht:

Für die Maßnahme sind im weiteren Planverfahren Bauabschnitte mit möglichst eigenem Verkehrswert zu bilden und entsprechend zu priorisieren.

Für die Gesamttrasse bietet sich die Schaffung des Baurechtes im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens an. Nach dem Grundsatzbeschluss sind hierüber mit der Planfeststellungsbehörde entsprechende Gespräche zu führen.

#### Baukosten:

Die Straßenbaukosten der Vorzugsvariante inklusive Bauwerke (ohne sonstige Leitungsgewerke, Abbruchkosten für Gebäude und Provisorien) betragen ca. 62 Mio. Euro. Diese beinhalten eine grobe Kostenschätzung der Kanalbaukosten in Höhe von 13,5 Mio. Euro, welche im weiteren Verfahren einer detaillierteren Prüfung unterzogen werden.

Über die Aufnahme entsprechender Investitionsmittel in die mittelfristige Finanzplanung ist -in Abhängigkeit von der notwendigen GVFG-Förderung- im Rahmen der HHP-Beratungen 2005/ 2006 zu entscheiden.



## 6 – Gliederung der vorläufigen Gesamtkosten

### 6.1 – Hochbau

– Kosten des Baugrundstücks .....	_____
– Kosten der Erschließung .....	_____
– Baunebenkosten .....	_____
– Vorläufige Gesamtbaukosten <input type="checkbox"/> mit Inventar <input type="checkbox"/> ohne Inventar	_____
– _____	_____
– Vorläufige Gesamtkosten (Hochbau)	<b>_____</b>

### 6.2 – Tiefbau

– Grunderwerb .....	<u>5.000.000,00 EUR</u>
– Baunebenkosten .....	<u>1.000.000,00 EUR</u>
– Vorläufige Gesamtbaukosten .....	<u>56.000.000,00 EUR</u>
– _____	_____
– Vorläufige Gesamtkosten (Tiefbau) .....	<b><u>62.000.000,00 EUR</u></b>

## 7 – Maßnahmen zuschussfähig?

Nein  Ja, Fördersatz in % ⇨ 65,0

Vorläufige Gesamtkosten (laut Ziffer 6.1 oder 6.2) .....	<u>62.000.000,00 EUR</u>
Vorläufige zuschussfähige Kosten .....	<u>61.000.000,00 EUR</u>
Nicht zuschussfähige Kosten .....	<u>1.000.000,00 EUR</u>

Die Finanzierung ist vorgesehen durch

a) Bund und Land (Zuschuss/Darlehen) .....	<u>39.650.000,00 EUR</u>
b) Anteile Dritter .....	<u>0,00 EUR</u>
c) _____	_____
d) Eigenanteil (Darlehen) .....	<u>22.350.000,00 EUR</u>

## 8 – vorgesehene vorläufige Termine

Baubeginn	Bauzeit ca. (Jahre/Monate)	Fertigstellung ca.
2009 ff	abhängig vom BA	abhängig vom BA

## 9 – Alternativen

## Beratungsfolge:

---

Gremium	Sitzungsdatum	Ergebnis
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	-/- <sup>1</sup>	-/- <sup>2</sup>
Haupt- und Finanzausschuss	-/- <sup>1</sup>	-/- <sup>2</sup>
Rat	-/- <sup>1</sup>	-/- <sup>2</sup>
Bezirksvertretung 7	25.05.2004	-/- <sup>2</sup>
Bezirksvertretung 8	-/- <sup>1</sup>	-/- <sup>2</sup>

---

1) Die Sitzung wurde zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Vorlage noch nicht geplant.

2) Das Beratungsergebnis wurde zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Vorlage noch nicht erfasst.