

öffentlich nicht öffentlich

Informationsvorlage

Betrifft:

Äußere Verkehrserschließung Glasmacherviertel Düsseldorf

Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf hat in der Sitzung am den 25.06.2015 auf Grundlage der Vorlage 66/54/2015 den Bedarfsbeschluss gefasst und die Verwaltung beauftragt, die Planung der äußeren Erschließung des Glasmacherviertels auf der Grundlage der Alternativvariante und des Flächenbedarfs für eine Verlängerung der U 73 nach Westen durchzuführen und eine Kostenberechnung zu erstellen.

Die Verwaltung hat die dem Bedarfsbeschluss zugrunde liegende Vorentwurfsplanung nunmehr im Sinne der Alternativvariante mit folgenden Ergebnissen überarbeitet:

- Ortsumgehung Gerresheim,
Abschnitt „verlängerte Torfbruchstraße“ bis Ausbauende „Im Brühl“ (Morper Straße
Infolge der Aufrechterhaltung der Verbindungsfunktion der Morper Straße wird die prognostizierte Verkehrsmenge auf der „Ortsumgehung Gerresheim“ geringer, so dass die Ortsumgehung nunmehr durchgängig mit einem 2-streifigen Querschnitt geplant wird.
Der Kreuzungspunkt „Rampenstraße / Im Brühl“ wird künftig als plangleicher, signalgeregelter Kreuzungspunkt ausgebildet. Der schlankere Ausbau dieser Kreuzung kann dazu führen, dass die Leistungsfähigkeit insbesondere in den Spitzenstunden überschritten wird und kurzzeitige Rückstauereignisse auftreten werden. Die Detailberechnungen dazu befinden sich noch in der Bearbeitung.
Mit dem reduzierten Kreuzungsumbau können aber Eingriffe in die Kleingartenanlage vermieden werden.
- Verlängerte Torfbruchstraße
Gegenüber der bisherigen Planung ergeben sich keine grundlegenden Änderungen. Berücksichtigt sind nun aber die erforderlichen Bushaltestellen für die Linien 730, 736, 737 und 781 südlich der „verlängerten Morper Straße“ sowie Verkehrsinseln für das Überqueren der Straße.
- Torfbruchstraße (nachrichtlich)
Zwischen dem Plangebiet „Glasmacherviertel“ und den Planungen im Rahmen des Projektes „Quellenbusch“ liegt ein ca. 180 m langer Abschnitt der Torfbruchstraße, der bislang planerisch nicht berücksichtigt wurde. Da dieser Umbau für die Erschließung des Glasmacherviertels nicht erforderlich ist, handelt es sich um eine eigene Maßnahme und deren Darstellung im Übersichtsplan sowie die angegebenen Kosten sind nur nachrichtlicher Natur.

4. Ortsumgehung Gerresheim
Abschnitt südlich Glasmacherviertel zwischen „Verlängerter Torfbruchstraße“ und Nach den Mauresköthen
In diesem Straßenabschnitt wurde zu Lasten der Grünstreifen und der Breite des nördlichen Rad- und Gehweges die Stadtbahntrasse nach Westen verlängert (siehe Punkt 13).
5. Heyestraße von Morper Straße bis „Ortsumgehung Gerresheim“
Die Planung wurde gegenüber der Darstellung im Rahmen des Bedarfsbeschluss nur soweit geändert, dass jetzt am Ende der Heyestraße die Erschließung eines P+R-Platzes vorgesehen ist (siehe Punkt 14).
6. Stadtbahnhaltestelle Morper Straße (U73)
Keine Änderung gegenüber dem Bedarfsbeschluss.
7. Morper Straße zwischen Heyestraße und der Straße „Im Brühl“
Gemäß Bedarfsbeschluss soll die Verbindungsfunktion der Morper Straße auch künftig weiterhin aufrechterhalten bleiben. Der Straßenquerschnitt bleibt somit wie heute bestehen. Der Knotenpunkt mit der Straße „Im Brühl“ wird, zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und aus Gründen der Verkehrssicherheit künftig mit einer Lichtsignalanlage geregelt.
8. Verlängerte Morper Straße
Infolge der weiterhin bestehenden Verbindungsfunktion der Morper Straße für den Verkehr in und aus Richtung Erkrath kann auch der Bus der Linie 734 seinen heutigen Linienweg über die Morper Straße beibehalten. Aus diesem Grund ist in der überarbeiteten Straßenplanung eine neue Haltestelle in Fahrtrichtung Erkrath vor dem Einkaufszentrum geplant. Auf der anderen Straßenseite war bereits in der ursprünglichen Planung für die Buslinien 736 und 737 eine Haltestelle vorgesehen, die zukünftig dann auch von der Linie 734 angefahren wird.
Die Dimensionierung der Knotenpunkte „Heyestraße/Morper Straße“ und „verlängerte Morper Straße/verlängerte Torfbruchstraße“ konnte bisher noch nicht erfolgen und muss im weiteren Planungsverfahren noch entsprechend überprüft werden. Die veränderte Netzstruktur mit Aufrechterhaltung der heutigen Verkehrsfunktion für die Morper Straße kann durch die Abbiegeströme und Straßenbahnabwicklung ggf. dazu führen, dass die Leistungsfähigkeit insbesondere in den Spitzenstunden überschritten wird und Rückstauereignisse auftreten. Die Detailberechnungen dazu befinden sich noch in der Bearbeitung. Entsprechend können sich im weiteren Planungsverlauf noch Anpassungsnotwendigkeiten ergeben.

9. Nachtigallstraße

Die Nachtigallstraße gehörte bisher nicht zur erforderlichen Äußeren Erschließung des Glasmacherviertels. Der Erhalt der Verbindungsfunktion der Morper Straße führt aber dazu, dass auch zukünftig das Linksabbiegen im Knotenpunkt mit der Heyestraße nicht möglich sein wird. Aus diesem Grund muss die Buslinie 737 durch die Nachtigallstraße zur Heyestraße geführt werden, mit der Folge, dass auf der Nachtigallstraße kurz vor der Heyestraße eine neue Haltestelle eingerichtet werden muss. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Straßenbreite müssen die vorhandenen Parkstände im Abschnitt zwischen der Büdingenstraße und Heyestraße entfallen. Eine Kompensation kann aber zwischen der „verlängerten Torbruchstraße“ und der Büdingenstraße entlang des Parks durch den Bau von Senkrechtparkständen erfolgen.

10. Neubau eines zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunktes „Gerresheim S“

Die Planung für den ÖPNV- Verknüpfungspunkt hat sich nur insofern verändert, dass anstelle der ursprünglich vorgesehenen Buskaps mit Halt auf dem rechten Fahrstreifen (4-streifiger Ausbau) jetzt Busbuchten bzw. Busfahrstreifen neben der zweistreifigen Fahrbahn vorgesehen sind. Da die Busse an dieser Haltestelle gegebenenfalls auch etwas länger stehen bleiben sollen, um in der Nebenverkehrszeit Anschlüsse abwarten zu können, ist eine Haltemöglichkeit außerhalb der durchgehenden Fahrbahn notwendig.

11. Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die „Ortsumgehung Gerresheim“ und die Eisenbahnstrecke im Verlauf der Düssel

Die Deutsche Bahn AG muss kurzfristig die Brücke der Eisenbahnlinie Düsseldorf-Erkrath über die Düssel aufgrund des notwendigen Sanierungsbedarfs durch einen Neubau ersetzen.

Es werden aktuell Gespräche mit der DB AG geführt, um zu prüfen, ob im Rahmen einer gemeinsamen Baumaßnahme der Rad- und Fußgängerverkehr parallel zur Düssel in dieser Unterführung mit untergebracht werden kann.

Die Konstruktion der neuen Eisenbahnbrücke sieht in diesem Fall vor, das vorhandene Bauwerk mit überschrittenen Bohrpfählen parallel zur vorhandenen Bauwerksachse einzufassen. Die Bohrpfahlköpfe werden als Brückenwiderlager ausgebildet. Die neue Brücke erhält somit eine lichte Weite von ca. 12,80 m. Diese Lösung hat den Vorteil, dass das bestehende Bauwerk und damit der bestehende Flusslauf während der Herstellung der neuen Brücke in seiner vorhandenen Lage genutzt werden kann.

Nach Fertigstellung der neuen Brücke wird das alte Bauwerk bis auf die Fundamente zurückgebaut. Der verbleibende Querschnitt reicht aus um den Lauf der Düssel und einen kombinierten Fuß- und Radweg aufzunehmen. Hierzu ist der Lauf der Düssel innerhalb der neuen Brücke aus einer Mittellage in eine Randlage zu verlegen. Der Fuß- und Radweg wird aus Hochwasserschutzgründen in einer erhöhten Lage seitlich der Düssel hergestellt.

Der wesentliche Vorteil besteht in dem deutlich geringeren zu überwindenden Höhenunterschied.

Mit dem bisher angedachten Brückenbauwerk muss ein Höhenunterschied von maximal 10 Metern überwunden werden. Hierzu werden Rampen mit einer Länge von maximal 208 m erforderlich.

Aktuell wird untersucht, wie die Unterführung in Hinblick auf die Akzeptanz und die Sicherheit baulich gestaltet werden kann und damit ein bisher geplantes Brückenbauwerk obsolet wird.

12. Radhaupttroute Düsseldorf-Erkrath

Entlang der Ortsumgehung ist weiterhin eine Radhaupttroute vorgesehen. Auf die bisher vorgesehene planfreie Führung des motorisierten Individualverkehrs in Richtung der Straße „Im Brühl“ unterhalb der Brücke Rampenstraße wurde verzichtet und stattdessen auf dieser Trasse der aus der Innenstadt kommende Radschnellweg in Richtung Erkrath weitergeführt. Bis auf weiteres endet der Radschnellweg für das Glasmacherviertel gesichert an der Straße „Im Brühl“. In einem gesonderten Planungsprojekt wird untersucht, wie der Radschnellweg in Richtung Erkrath weitergeführt werden kann.

13. Verlängerung der Stadtbahnlinie U 73

Die Planung ist entsprechen angepasst worden. Die Haltestelle „Gerresheim S“ bleibt an der bislang geplanten Stelle. Der Linienweg wurde um ca. 800 m in Richtung Westen verlängert. Das Gleis wird hinter der Haltestelle „Gerresheim S“ von der Seitenlage in die Mittellage der Straße geführt. Dementsprechend liegt die Kehrgleisanlage zukünftig nicht mehr im Bereich der Bebauung, sondern künftig westlich der Düssel. Auf dem verlängerten Streckenast sind zwei zusätzliche Haltestellen mit Mittelbahnsteigen vorgesehen. Eine Haltestelle soll direkt westlich der „verlängerten Torbruchstraße“ liegen. In Höhe der Düssel ist die künftige Endhaltestelle geplant.

Durch Reduzierung der Grünfläche, der Fahrstreifen und des nördlichen Rad- und Gehweges war es möglich die Stadtbahnlinie im Wesentlichen innerhalb der bereits vorgesehen Straßenbegrenzungslinien zu planen und größere Eingriffe in die Bauflächen des Investors zu vermeiden. Die für eine Wohnbebauung vorgesehene Fläche muss nur im Bereich der neuen Haltestelle an der „verlängerten Torbruchstraße“ um ca. 130 qm reduziert werden.

Die Idee, die Trasse der Stadtbahn schon vor dem Bahnhofsgebäude, also im Kreuzungsbereich Rampenstraße / Heyestraße in eine Mittellage zu führen, empfiehlt sich nicht. Die Leistungsfähigkeit in der Verkehrsabwicklung des Straßenabschnitts wird sich voraussichtlich im Grenzbereich bewegen, (s. Erläuterungen zu Punkt 1). Mit der vorliegenden Variante ist es möglich, das Einschleifen der Bahn in die Mittellage und das Queren der Fahrbahn von Fußgängern räumlich zu trennen. Dadurch kann im Grunde das gleiche Zeitfenster verwendet werden, so dass die Leistungsfähigkeit der Rampenstraße weniger beeinträchtigt wird.

Da die Bahnen in der engen Kurve am Ende der Heyestraße nur sehr langsam fahren können, wäre überdies eine längere Sperrzeit des Kraftfahrzeugverkehrs notwendig, was sich auch für den Busverkehr auf der Rampenstraße negativ auswirken würde.

Die vorliegende Lösung ermöglicht es, dass die Bahnen in und aus Richtung Heyestraße jederzeit und unabhängig vom Verkehrsgeschehen auf der Rampenstraße in die Haltestelle „Gerresheim S“ einfahren und jederzeit aus der Haltestelle abfahren können.

Für die in Fahrtrichtung Westen weiter fahrenden Bahnen kann eine gegebenenfalls notwendig werdende Wartezeit aufgrund der geringeren Verkehrsbedeutung des in Richtung Endhaltestelle führenden Streckenabschnittes eher in Kauf genommen werden.

Das Umsteigen zwischen Bus, Bahn und S-Bahn ist möglichst einfach zu gestalten. Dabei sind kurze Wege, die Sicherheit und der Komfort zu berücksichtigen. Mit der vorliegenden Lösung können mit dem Bus aus Richtung Unterbach kommende Fahrgäste in die Stadtbahn umsteigen, ohne Gleise oder Fahrbahn zu überqueren, da die in FR Innenstadt fahrenden Bahnen am gleichen Bahnsteig gegenüber der Bushaltestelle halten. Für die umgekehrte Umsteigebeziehung müssen zwar Gleis und Fahrbahn überquert werden, jedoch ist Abwarten von Anschlüssen durch die Busse, insbesondere in der Nebenverkehrszeit nur möglich, wenn die Busse nicht den gleichen Bahnsteig benutzen wie die Bahn.

Auch die Durchführung von Rangierfahrten über das Gleisdreieck ist mit der gewählten Variante unabhängig vom Kraftfahrzeugverkehr auf der Rampenstraße möglich und somit zeitlich und signaltechnisch erheblich günstiger abzuwickeln.

Für ggf. außerplanmäßig eingesetzte Einrichtungsfahrzeuge und Sonderfahrzeuge (z.B. Schneepflug) ist eine Wendeanlage erforderlich. Um den Raumbedarf einer Wendeschleife zu vermeiden, wird in Gegenlage zum Bahnhof Gerresheim ein Stumpfgleis angelegt, wo das Wenden der Züge erfolgen kann.

14. P+R Platz

Auf der Fläche der heutigen Wendeschleife sollte auf Wunsch der Bezirksvertretung 7 ein großzügiger P+R-Platz angelegt werden. Nach der bisherigen Planung konnte diese Fläche aber nicht an das Straßennetz angebunden werden.

Infolge der Querschnittsreduzierung der Ortsumgehung Gerresheim auf zwei durchgehende Fahrstreifen wird weniger Fläche benötigt, so dass jetzt die Möglichkeit besteht, zwischen der Ortsumgehung und dem privaten Grundstück (Tennishalle) eine Verbindungstraße zu bauen und somit diese Fläche an die Heyestraße anzubinden. Auf der ehemaligen Wendeschleife kann ein P+R-Platz mit ca. 150 Parkständen angelegt werden.

Die im Plan zusätzlich dargestellte direkte Zufahrt von der Ortsumgehung für Fahrzeuge aus Richtung Osten und Süden (nur „rechts rein“) ist optional denkbar. Sie erfordert jedoch eine zusätzliche Stützwand.

15. Nach den Mauresköthen

Für die Erschließung des Glasmacherviertels ist der Ausbau des Knotenpunktes „Nach den Mauresköthen“/Zamenhofweg/Ortsumgehung Gerresheim“ erforderlich.

Im weiteren Verlauf hat die Straße „Nach den Mauresköthen“ straßenräumliche Defizite, insbesondere den fehlenden Radweg auf der südlichen Seite, die im Rahmen der anstehenden Baumaßnahmen mit beseitigt werden könnten. Zur Beseitigung dieser Defizite könnte der Abschnitt bis zur Düssel im Rahmen dieser Maßnahme mit ausgebaut werden.

Im weiteren Verlauf bis zur Torfbruchstraße ist ein vollständiger Ausbau nicht erforderlich. Hier reicht der Ausbau der südlichen Straßenseite zur Anlage eines durchgehenden Radweges.

Die Anbindung des Glasmacherviertels in Gegenlage zur Ein- und Ausfahrt des dortigen Baumarktes kann durch die Abbiegeströme ggf. dazu führen, dass die Leistungsfähigkeit insbesondere in den Spitzenstunden überschritten

wird und Rückstauereignisse auftreten. Die Detailberechnungen dazu befinden sich noch in der Bearbeitung. Entsprechend können sich im weiteren Planungsverlauf noch Anpassungsnotwendigkeiten ergeben.

Verkehrsbelastungen

Die geplanten Nutzungen (Wohnen, Gewerbe und Kita) im Glasmacherviertel erzeugen bei vollständiger städtebaulicher Entwicklung ein Verkehrsaufkommen von rd. 8.600 Kfz-Fahrten am Tag im Querschnitt.

Diese zusätzliche Belastung verteilt sich relativ schnell ins übergeordnete Straßennetz, so dass es lediglich im direkten Umfeld zu Mehrbelastung auf den vorhandenen Straßen kommen könnte. Die geplanten Maßnahmen zur äußeren Erschließung wirken dem entgegen, so dass es insgesamt im großräumigen Straßennetz zu keinen Verlagerungen und so relevanten Verschlechterungen im kommt.

Kosten, Finanzierung, Refinanzierung

Die geschätzten Gesamtbaukosten im gefassten Bedarfsbeschluss betragen 31.660.000 EUR.

Durch die modifizierte Planung betragen die geschätzten Gesamtkosten voraussichtlich rd. 43.400.000 Euro. Die Erhöhung der geschätzten Gesamtbaukosten um ca. 11.700.000 Euro ergibt sich infolge der Verlängerung der Stadtbahnlinie (ca. 10.000.000 Euro), die Anlage eines P+R-Platz (ca. 1.000.000 Euro) und für die notwendigen Anpassungen der Nachtigallstraße (ca. 700.000 Euro).

Weitere Mehrkosten entstünden durch den erweiterten Ausbau der Straße „Nach den Mauresköthen“ (2.000.000 Euro) und den Restausbau der Torfbruchstraße (600.000 Euro), wobei diese beiden Maßnahmen nicht direkt im Zusammenhang mit der Erschließung des Glasmacherviertels stehen und auch zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden könnten. Hinsichtlich der Gebietsanbindung des Glasmacherviertels (in Gegenlage zur Ein- und Ausfahrt des Baumarktes) werden ggf. entsprechend des Ergebnisses von Detailuntersuchungen weitere Kosten für Anpassungsmaßnahmen erforderlich.

Die genannten Gesamtkosten basieren auf den bisher erstellten Kostenschätzungen. Aufgrund der Kostenqualität „Kostenschätzung“ kann die Abweichung bis zu 30% betragen.

Bei der Ermittlung der Herstellungskosten wurden neben den Kosten für Straßen- und Gleisbau auch Kosten für Straßenentwässerung, Beleuchtung, Ausstattung, Signalanlagen, Bepflanzung sowie Planungskosten berücksichtigt.

Nicht enthalten sind die Aktivierbaren Eigenleistungen sowie Kosten für gegebenenfalls erforderlich werdende Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft, Grunderwerbskosten und Risiken infolge schlechter Bodenverhältnisse.

Es wird davon ausgegangen, dass die Flächen durch den Eigentümer des Glasmacherviertels kostenfrei zur Verfügung gestellt werden und sich der Investor an

den Erschließungskosten beteiligt. Die Höhe der Beteiligung wird sich positiv auf die Herstellungskosten auswirken. Da der Anteil des Investors aber erst im Rahmen des städtebaulichen Vertrages ermittelt wird, ist dieser entsprechende Kostenbeitrag noch nicht eingerechnet worden.

Seitens der Rheinbahn wird auch geprüft, für welche Maßnahmen, z. B. Neubau der Stadtbahnhaltestellen, Fördermittel beim VRR beantragt werden können.

Terminplan

Verkehrsplanung:

Die noch erforderliche Überprüfung der Knotenpunkte hat nach jetziger Einschätzung keine negative zeitliche Auswirkung auf die weitere Verkehrsplanung, da diese im Rahmen der jetzt anstehenden Entwurfsplanung ohnehin noch einmal detailliert erfolgen muss. Der bislang angestrebte Baubeginn in 2019 kann aus heutiger Sicht somit weiter gehalten werden.

Entsprechend der abgestimmten Terminplanung ist vorgesehen, mit dem Bau der Verkehrsanlagen im Herbst 2018 zu beginnen.

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Ergebnis
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	17.02.2016	-/- ²
Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung	17.02.2016	-/- ²
Bezirksvertretung 7	17.02.2016	-/- ²
Bezirksvertretung 8	17.02.2016	-/- ²

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.

Anlagen: beigefügt nicht vorhanden

Nr.	Anlage
1	Übersichtslageplan Nr. 071 / 011

Amt / Institut:

Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Dr. Keller

öffentlich nicht öffentlich

Anlage 1

