

Aktualisierung Umsetzungsprogramm „Voerde 2030 - Projekt Lebendige Innenstadt Voerde“

Die Aktualisierung des Umsetzungsprogramms (Teilfortschreibung des Integrierten Handlungskonzepts „Voerde 2030 – Projekt Lebendige Innenstadt“) beinhaltet die noch nicht umgesetzten Bausteine des Integrierten Handlungskonzepts: Die Rathausplatzimmobilie sowie den noch nicht ausgebauten öffentlichen Raum im direkten Umfeld.

Bislang wurde der Übergangsbereich zwischen Rathausplatz und der Bestandsimmobilie Rathausplatz 1-51 nicht mit ausgebaut, da die Entwicklungsoptionen für die Immobilie unklar waren. Ebenso wurden, aus selbigem Grund, die Gassen hin zur Friedrichsfelder Straße sowie der Bereich rund um das sich dort bislang befindliche Parkdeck nicht mit ausgebaut.

1. Konzeption für die Immobilie Rathausplatz 1-51

Der südliche Gebäudeteil der Rathausplatzimmobilie ist bereits abgerissen. Ebenso das Parkdeck. Der Investor der Südzeile errichtet einen neuen Gebäudekomplex, in dem im Erdgeschoss der Lebensmitteldiscounter Penny sowie in dem Obergeschoss das Jobcenter untergebracht werden soll. Die südliche Gasse dient dabei als Anlieferungszone für den Lebensmitteldiscounter, die eingehaust wird. Direkt westlich der Anlieferungseinhausung wird der Haupteingang für die Besucher des Jobcenters sein.

Ausführungsplan Südzeile (Penny) sowie Stellplatzanlagen



Quelle: Schoofs Immobilien GmbH

Die bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze für die Gesamtimmobilie Rathausplatz 1-51 sollen in großen Teilen im Bereich des bisherigen Parkdecks wiederhergestellt werden.

Dieses wurde bereits abgerissen und wird nun durch eine neue, ebenerdige Stellplatzanlage ersetzt. Darüber hinaus werden weitere Stellplätze an der Nordostseite der Immobilie durch den Investor hergestellt.

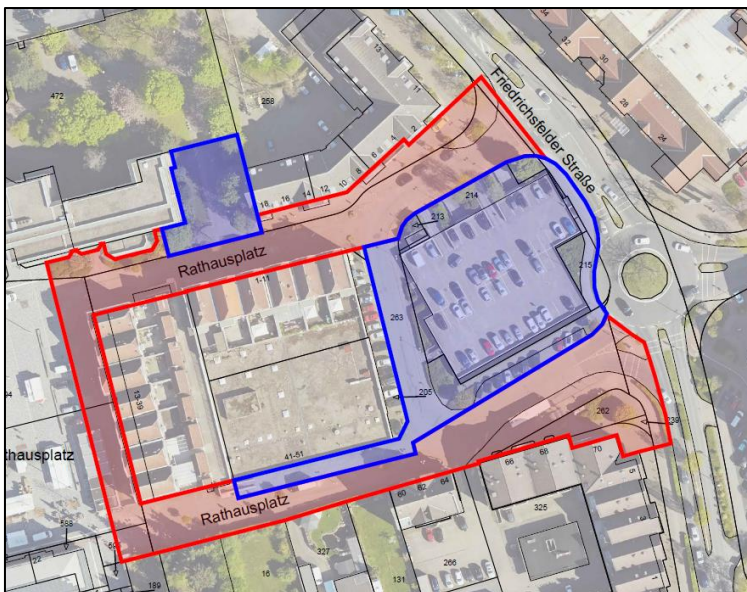
Ansichten Südzeile (Penny / Jobcenter)



Quelle: Schoofs Immobilien GmbH / Neunziggrad Hülsdonk Architekten

Die Eröffnung des Pennymarktes ist für Ende 2021 geplant. Dafür baut der Investor bereits erste Teilbereiche des öffentlichen Raumes mit aus, so dass diese nicht mehr Teil des zu beantragenden 2. Bauabschnitts sein werden.

Umbaubereich „2. Bauabschnitt Rathausplatzumbau“ inkl. Übersicht Ausbaubereich Investor (blaue Markierung)



Quelle: Stadt Voerde

Für die nördliche Bestandsbebauung (Nordzeile) liegen nach derzeitigem Kenntnisstand keine Planungen vor.

Für die Westzeile des Bestandsgebäudes hin zum Rathausplatz liegen ebenfalls Pläne vor. Dort ist der Abriss der gesamten Häuserzeile und ein Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses vorgesehen. Im Untergeschoss des Gebäudes ist eine Tiefgarage geplant. Im Erdgeschoss sind bis zu acht Gewerbeeinheiten möglich. Diese sollen ihre Zugänge größtenteils hin zum Marktplatz erhalten, so dass die zukünftigen Gewerbeeinheiten zur weiteren Belebung des bereits neu gestalteten Marktplatzes beitragen können. Jeweils eine Gewerbeeinheit soll hin zu den Gassen des Rathausplatzes ausgerichtet sein. Diese Gassen stellen die Verbindungsmöglichkeit in Richtung Friedrichsfelder Straße dar. Somit wird ein Übergang zu

dem zukünftig dort ansässigen Lebensmitteldiscounter geschaffen und die Gassen können ebenfalls durch gewerbliche Nutzungen belebt werden.

Ansichten Neubau Wohn- und Geschäftshaus Westzeile



Quelle: architektur + ingenieurbüro Lehmann

Die drei Obergeschosse zzgl. Staffelgeschoss bieten nach derzeitigem Planungsstand insgesamt 32 Einheiten, die dem Wohnen oder auch als Büroflächen dienen sollen. Der Zugang zu den Obergeschossen erfolgt über jeweils einen Ein-/Ausgang im Erdgeschoss an Nord- und Südgasse.

Neben den insgesamt 23 geplanten Tiefgaragenstellplätzen werden weitere Stellplätze für die zukünftigen Bewohner und Gewerbetreibenden zwischen Rathaus und dem Geschäftshaus Rathausplatz 14 bis 18 vorgehalten. Dort werden 14 weitere, bauordnungsrechtlich für das Wohn- und Geschäftshaus erforderliche Stellplätze durch den Investor hergestellt. Die Ein-

und Ausfahrt erfolgt dabei über die Nordgasse (siehe Seite 1: Ausführungsplan Südzeile (Penny) sowie Stellplatzanlagen).

Für dieses Neubauvorhaben ist eine Änderung des bestehenden Bebauungsplans notwendig. Das Verfahren (Bebauungsplan Nr. 144 „Rathausplatz (Marktplatz)“ läuft noch. Die Offenlage des Bebauungsplanentwurfs ist für Anfang 2022 vorgesehen.

2. Der 2. Bauabschnitt Rathausplatzumbau

Basierend auf und in enger Abstimmung mit den Planungen der Investoren der Rathausplatzimmobilie ist das Ziel des „2. Bauabschnitts des Rathausplatzumbaus, die Gestaltung des Marktplatzes aufzugreifen, weiterzuführen und dadurch einen stimmigen Gesamteindruck für den öffentlichen Raum des Kernbereichs der Innenstadt zu erzielen und gleichzeitig einen neuen Zentralen Omnibus-Bahnhof (ZOB) zu realisieren. Der durch die Büros Landschaft planen + bauen NRW GmbH und BPR Essen erarbeitete Vorentwurf, bestehend aus einem Gestaltungsplan sowie dem technischen Entwurf, ist als Anlage 2 der Drucksache Nr. 17/239 beigefügt und wird nachfolgend detailliert erläutert.

2.1 Darstellung des geplanten Durchführungszeitraums und der Teilabschnitte

Der angestrebte Baubeginn der Maßnahme ist für 2022 angesetzt. Aufgrund der unter Punkt 1. dargestellten anschließenden Hochbaumaßnahme am Rathausplatz (Neubau Wohn- und Geschäftshaus Westzeile), dessen Durchführung voraussichtlich für 2023 geplant ist, wird der Neubau des 2.BA Rathausplatz wahrscheinlich in zwei Bereiche unterteilt.

Die Möglichkeit einer klaren Trennung zwischen ÖPNV+ Verkehrsanlagen im Bereich der Umfahrt der Straße „Rathausplatz“ um den Parkplatz und den Mischverkehrsflächen in der nördlichen und südlichen Gasse zum Rathausplatz lässt eine Unterteilung in den Ausbaubereich West (Nord- & Süd-Gasse) und Ausbaubereich Ost (ÖPNV + Straßenbau) zu. Zum angestrebten Baubeginn 2022 soll zuerst der Ausbaubereich Ost realisiert werden. Um durch den Baustellenverkehr der geplanten Hochbaumaßnahme 2023 keine Schäden zu riskieren, wird der Ausbaubereich West nach Beendigung des Hochbaus im Jahr 2024 erfolgen.

2.2 Straßenraum

Die Verkehrsführung der öffentlichen Verkehrsflächen um den Parkplatz (Umfahrt der Straße „Rathausplatz“) soll, wie im Bestand, als Einbahnstraße „gegen den Uhrzeigersinn“ erfolgen. Das heißt, dass die Einfahrt über die nördlich gelegene Einmündung und die Ausfahrt über den südlich gelegenen Kreisverkehr bzw. den Bypass erfolgen soll. Dies ermöglicht eine klare und sichere Verkehrsführung entlang der ÖPNV-Anlagen; die Konfliktbereiche eines sonst möglichen Begegnungsverkehrs werden hierdurch minimiert.

Die Fahrbahn der Umfahrt wird mittels Asphaltbauweise hergestellt. Aufgrund der Fahrgeometrie des Schwerlastverkehrs variiert die Breite der Fahrbahn im nördlichen Bereich, an der engsten Stelle weist die Fahrbahn eine Breite von 3,70 m auf. Im südlichen Bereich hat die Fahrbahn eine konstante Breite von 7,20 m und ermöglicht damit einen konfliktarmen Verkehrsablauf im Bereich der Rangierflächen der Anlieferung des angrenzenden

Einzelhandels bei gleichzeitigem Busbetrieb. Zu den Gehwegen hin wird die Fahrspur durch Bordanlagen und zu den ÖPNV-Anlagen durch eine zweireihige Flussbahn begrenzt. An der nördlichen gelegenen Einfahrt von der Friedrichsfelder Straße wird der Radfahrstreifen vor bzw. nach der Querung auf Fahrbahnniveau geführt und durch farbliche Markierungen kenntlich gemacht. Der Ausbau der Fußgängerquerungen an der Einfahrt, sowie an den Ausfahrten zum Kreisverkehr und Bypass im Süden erfolgt barrierefrei mittels taktilen Elementen und Bordabsenkungen.

2.3 Neuer Zentraler Omnibus-Bahnhof (ZOB)

Gemäß den Vorgaben aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) müssen bis zum 01.01.2022 alle Haltestellen im Bereich des straßengebundenen ÖPNV barrierefrei ausgebaut werden. Somit ist die beantragte Maßnahme dringend umzusetzen, um die gesetzlichen Vorgaben einhalten zu können.

Der Haltepunkt „Rathausplatz“ ist die einzige Haltestelle im Stadtbereich Voerde, die alle Linien des ÖPNV (Linie 16, 25, 81, 918) sowie den Bürgerbus Hünxe bedient, somit als bedeutsamer Verknüpfungspunkt aufgrund der Bahnhofsnähe (5 Minuten Fußweg) anzusehen ist. Derzeit verfügt diese Haltestelle (vor der Immobile Rathausplatz 66 bis 68) über einen Bussteig, der aufgrund seiner Länge zur Aufnahme von drei regulären Linienbussen (12 Meter Länge) geeignet ist. Aufgrund des Schülerverkehrs werden aufgrund des erhöhten Fahrgastaufkommens morgens und nachmittags auf zwei Linien Gelenkbusse (18 Meter Länge) eingesetzt, sodass lediglich zwei Busse die Haltestelle anfahren können, obwohl die Haltestelle in diesen Zeiten von allen Linien angefahren werden.

Im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen im ÖPNV, der durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR gefördert wird, wurde der Umbau dieses Haltepunktes inklusive vier Bussteige (drei Gelenkbusse + ein regulärer Linienbus) für den Förderkatalog 2022 angemeldet. Dabei soll die bestehende Bushaltestelle ausgeweitet und um zwei weitere Haltepunkte vor der Immobile Rathausplatz 2-18 ergänzt werden. Die Entscheidung, welche Maßnahmen in den Förderkatalog 2022 aufgenommen werden, wird vom Verwaltungsrat des VRR in der Sitzung am 24. September 2021 getroffen.

Bedingt durch den erforderlichen Flächenbedarf eines neuen ZOB und der Notwendigkeit der Wendefahrten zur Abdeckung aller Verkehrsbeziehungen der Buslinien sollen insgesamt vier Bussteige in einer Sägezahnform ausgebildet werden. Die vier Haltestellen sind so konstruiert, dass insgesamt an drei Positionen Gelenkbusse (18m Bus) und an einer Normalbusse (12m) halten können. Diese kompakten Anlagen sind in der nördlichen und südlichen Umfahrt der Straße „Rathausplatz“ geplant. Im Norden werden die Haltepositionen über die Zufahrt der Friedrichsfelder Straße angefahren. Die Einfahrt der südlichen Haltestellen erfolgt aufgrund des Einrichtungsverkehres ebenfalls über diese Zufahrt. Aus dem südlichen Haltebereich können die Linien entweder über den Kreisverkehr nach Norden in die Friedrichsfelder Straße oder nach Osten in den Alnwicker Ring abfahren. Die Abfahrt nach Süden erfolgt über den Bypass in die Friedrichsfelder Straße.

Die Planung des ZOB soll den Fahrgastkomfort, die Anschlusssicherung und die Verknüpfung des ÖPNV in zentraler Lage der Voerder Innenstadt verbessern. Durch die Möglichkeit des

unabhängigen Ein- und Ausfahrens der Buslinien soll die Grundlage zur Schaffung eines Fahrgastfreundlichen und zeitoptimierten Linienfahrplanes ermöglicht werden. Die Busverkehrsanlagen sollen Geh- und Sehbehindertengerecht ausgebaut werden. Der Komfort wartender Fahrgäste soll durch einen Wetterschutz (Dach+ Windschutz), Sitzmöglichkeiten und dynamische Fahrgastinformationen verbessert werden. Die Anordnung der Haltestellen soll eindeutig, d.h. die Buslinien sollen einen fest zugewiesenen Halteplatz erhalten, und die Umsteigewege der ÖPNV-Kunden sicher ausgebildet werden.

Die Barrierewirkung des Parkplatzes zwischen den nördlichen und südlichen Haltebereichen soll durch den behindertengerechten Ausbau der nötigen Querungen am Kreisverkehrsarm und der nördlichen Zufahrt reduziert werden.

Die Busverkehrsflächen werden mit einer halbstarren Deckschicht hergestellt und sind mit einer Mindestbreite an der engsten Stelle von 3,00 m geplant. Zu den Wartebereichen der Fahrgäste sind die Verkehrsflächen durch eine Bushochbordanlage, mit einer Auftritthöhe von 18cm für den barrierefreien Einstieg, getrennt.

In der nördlichen Haltestelle wird eine Ausfahrt einer privatem Stellplatzanlage integriert. Im Bereich zwischen der Sägezahnordnung der Bussteige wird die Bordanlage so abgesenkt, dass an dieser Stelle die Ausfahrt der PKWs erfolgen kann.

2.4 Gassen zum Rathausplatz

Die nördliche und südliche Gasse zum Rathausplatz, sowie die Anschlussfläche zum Rathausplatz werden als Mischverkehrsflächen (Ausgeschildert als Verkehrsberuhigter Bereich oder Fußgängerzone mit der Zusatzbeschilderung Anlieger frei) geplant. Die Befahrbarkeit bis zu den geplanten Stellplätzen, der angrenzenden Parkplatzanlage im Norden sowie der Tiefgaranzufahrt der Hochbaumaßnahme durch KFZ-Verkehr wird dabei gewährleistet. Ebenso wird die Nutzung der Verkehrsfläche für die Entsorgungsbetriebe und der Feuerwehr nicht eingeschränkt. Die beiden Gassen werden am Übergang zum Rathausplatz durch (zum Teil herausnehmbare) Pfosten/ Poller abgegrenzt. Dadurch soll eine Umfahrung der Immobilie über den Bereich des Marktplatzes lediglich für Anlieferungsverkehre, als Zu- und Abfahrt zweier Garagen, die sich angrenzend an das Gebäude Rathausplatzplatz 22 befinden, und für die Feuerwehr ermöglicht werden.

Geplant ist in der nördlichen Gasse die Anlage von fünf öffentlichen PKW-Stellplätzen und in der südlichen von zwei Stellplätzen (mit Berechtigung) plus ein Stellplatz für Menschen mit Behinderungen. Durch Letzteres soll ein Park-Such-Verkehr in der Südgasse weitestgehend vermieden werden.

2.5 Übergang privater und öffentlicher Raum

Für einen nahtlosen Übergang zwischen dem öffentlichen und dem privaten Raum ist die Abstimmung mit den betroffenen Eigentümern entscheidend. Dies betrifft neben den Abstimmungen mit den Investoren der Rathausplatzimmobilie auch die Eigentümer der Immobilien Rathausplatz 2 bis 18 sowie Rathausplatz 66 bis 70. Die dort bereits heute als öffentliche Fußgängerbereiche genutzten privaten Flächen sollen im Rahmen der Umgestaltung mit ausgebaut werden. Eine erste Abstimmung mit den betroffenen

Eigentümern ist zeitnah vorgesehen. Für die Eigentümer entstehen durch den Ausbau keine Kosten. Entscheidend ist es, dass – wie bislang – die dauerhafte Nutzung der Bereiche durch die Öffentlichkeit sichergestellt wird.

Auch die weiteren durch die Planungen betroffenen (an den Umbaubereich angrenzenden) Eigentümer sollen im weiteren Verfahren über die Umbaupläne informiert werden.

Dies betrifft unter anderem auch die Eigentümer der angrenzenden Grundstücke Bahnhofstraße 61 bis 69. Die Gärten der Grundstücke müssen auch zukünftig über die Südgasse anfahrbar sein. Hintergrund ist das bestehende Baurecht (12. vereinfachte Änderung des Bebauungsplans Nr. 53), welches potenzielle Baufelder in den Gartenbereichen der Bahnhofstraße vorsieht. Hier soll eine Detailabstimmung zu den gemäß vorliegender Planung (siehe Anlage 2 zur Drucksache Nr. 17/239) vorgesehenen Baumstandorten in der Südgasse erfolgen.

2.6 Pflasterung, Fahrradstellplätze, Bänke, sonst. Möblierung, Beleuchtung

Die nördliche und südliche Gasse im Übergang zwischen Rathausplatz und neu entstehendem ZOB werden analog zum Rathausplatz mit drei unterschiedlich farbigen Pflastersorten gestaltet. Durch unterschiedliche Durchmischung der Pflasterfarben entstehen so – analog zum Rathausplatz - raumbildende Pflasterstreifen. Im Bereich der Gassen werden diese Streifen eingesetzt, um die Fahrgassen anzudeuten.

Im Übergang zum Rathausplatz werden in beiden Gassen Fahrradstellplätze inklusive Ladesäulen angeordnet. Im Verlauf der Gassen werden zudem seniorengerechte Bänke vorgesehen, die gestalterisch die auf dem Rathausplatz eingebauten Bänke ergänzen und aufgreifen.

Die Beleuchtung in den Gassen führt die Beleuchtung des Rathausplatzes sowohl in der nördlichen als auch der südlichen Gasse bis zum neu entstehenden ZOB fort.

2.7 Baumpflanzungen

Vierzehn Baumstandorte sind im Umbaubereich vorgesehen. In den Gassen werden kleinkronige Bäume eingesetzt, um den schmalen Querschnitt der Gassen zwar grundlegend zu ordnen und zu durchgrünen, gleichzeitig aber eine ausreichende Belichtung der Gassen zu gewährleisten. Auf dem Rathausplatz werden im Übergang zum schon umgebauten Platzraum an den Holländerflößen großkronige Bäume angeordnet, die den Bestand auf den Platz ergänzen, zusätzlichen Schatten spenden und die Verweilqualität erheblich verbessern.

2.8 Entwässerung

Die Entwässerung der Verkehrsflächen wird mit dem Anschluss an das bestehende Kanalnetz sichergestellt. Die Querneigung der Busverkehrsflächen soll nach außen geneigt sein, um die Fahrgäste vor Spritzwasser beim Einfahren der Busse zu schützen.

Die Querneigung der Asphaltfahrbahn wird in Anlehnung an den Bestand (insbesondere im Anschlussbereich der Verkehrsanlage) angelegt. Die Oberflächenentwässerung erfolgt über die gepflasterten Flussbahnen in die Straßenabläufe am Fahrbahnrand.

In den neuen Mischverkehrsflächen sind separate Punktabläufe und/oder Entwässerungsrinnen mit Anschluss an das bestehende Kanalnetz vorgesehen, die künftige Oberflächengestaltung wird dabei entsprechend berücksichtigt. Grundsätzlich wird auch eine umfängliche Einleitung des Niederschlagswassers in die offenen Baumscheiben vorgesehen.

2.9 Maßnahme zum Klimaschutz

Entsprechend den Vorgaben der neuen Bundesprogramme stellt der Klimaschutz eine Fördervoraussetzung dar. Es bedarf mindestens einer Maßnahme des Klimaschutzes bzw. zur Anpassung an den Klimawandel.

Es werden im Zuge des „2. Bauabschnitts des Rathausplatzumbaus“ verschiedene Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel umgesetzt. Durch die Umgestaltung und den Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofes soll die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs gesteigert werden und Bürger dazu bewegen das eigene Auto stehen zu lassen. Der ZOB entsteht als räumlicher Anker zwischen den zentralen sozialen Einrichtungen und Nahversorgungszentren der Stadt Voerde. Durch die Aufwertung der nördlichen und südlichen Gasse wird der ZOB an den zentralen Marktplatz der Stadt angebunden.

Im Übergang zum Marktplatz werden im öffentlichen Raum mehrere Abstellanlagen für Fahrräder vorgesehen.

Im Umbaubereich werden 14 Neupflanzungen von Gehölzen in offenen Baumschieben vorgesehen. Hierdurch können Teile der neu entstehenden Pflasterflächen von der Entwässerung abgekoppelt werden.

2.10 Kostenberechnung

Die Gesamtkosten der Baumaßnahmen „2. Bauabschnitt Rathausplatzumbau“ liegen gemäß vorliegender Kostenberechnung (siehe Anlage 2 Drucksache Nr. 17/239) bei rd. 1.450.000 €. Hinzu kommen die Planungshonorare in Höhe von rd. 209.550 €, dies ergibt Gesamtkosten in Höhe von 1.659.500 €.

Kostenübersicht (gemäß aktuellem Planungsstand)

in €	ÖPNV / ZOB	Städtebauförderung
Baukosten	350.000	1.100.000
Planungskosten	23.070	186.490
Gesamtkosten	373.070	1.286.490
davon		
Förderung	335.760	895.500
Eigenanteil	37.310	390.990

Für die Maßnahme werden zwei Förderanträge gestellt, so dass die Kosten aufzuteilen sind. Der Ausbau der Bushaltestellen zu einem Zentralen Omnibus-Bahnhof (ZOB) wird für den Fördertopf des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR beantragt. Der kommunale Eigenanteil liegt hier bei 10 %. Die Kostenberechnung geht von Gesamtbaukosten in Höhe von ca. 350.000 €

aus, hinzukommen das Planungshonorar in Höhe von rd. 23.070 €. Der Eigenanteil liegt somit bei rd. 37.310 € für die Errichtung des Zentralen Omnibus-Bahnhofs.

Der weitere Ausbau des öffentlichen Raumes soll über das genannte Städtebauförderungsprojekt erfolgen. Der kommunale Eigenanteil im Rahmen der Städtebauförderung liegt bei 30 %. Die Kosten für die im öffentlichen Raum herzustellenden Stellplätze sind gemäß Städtebauförderungsrichtlinien nicht förderfähig und werden ebenfalls dem kommunalen Eigenanteil zur Last fallen. Die Kostenberechnung geht von Gesamtkosten in Höhe von rd. 1.100.000 € aus, hinzu kommen die Kosten für Planung der Maßnahme in Höhe von rd. 186.490 €. Der Eigenanteil liegt (inkl. der Kosten für die Herstellung der Stellplätze in Höhe von rd. 7.200 €) bei voraussichtlich rd. 390.900 €. Im Rahmen des Städtebauförderungsantrags werden dementsprechend förderfähige Kosten in Höhe von ca. 895.500 € beantragt.

Insgesamt ergibt sich daher gemäß vorliegender Kostenberechnung voraussichtlich ein kommunaler Eigenanteil von rd. 428.300 €.

2.11 Weitere Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzepts

Einzelne, zu Beginn des Förderprojektes geplante Maßnahmen konnten nicht durchgeführt werden bzw. sind entfallen. Die Erläuterung dazu befindet sich in der Drucksache Nr. 17/239.