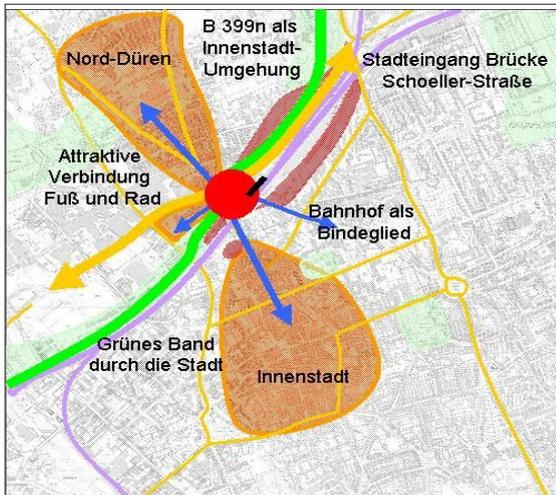


Stadt Düren

Rahmenplanung Bahnhofsumfeld Machbarkeitsstudie



Stadt Düren
Rahmenplanung Bahnhofsgelände
Machbarkeitsstudie
- Stand: 16. Juni 2005 -

<u>6</u>	<u>MAßNAHMEN / KOSTEN</u>	2
<u>6.1</u>	<u>Vorgehensweise</u>	2
<u>6.2</u>	<u>Bereich Süd 1</u>	5
<u>6.3</u>	<u>Bereich Süd 2</u>	7
<u>6.4</u>	<u>Bereich Süd 3</u>	10
<u>6.5</u>	<u>Bereich Süd 4</u>	12
<u>6.6</u>	<u>Bereich West 1</u>	14
<u>6.7</u>	<u>Bereich West 2</u>	15
<u>6.8</u>	<u>Bereiche Nord 1, 2 und 3, Bereiche nördlich der B 399n</u>	23
<u>6.9</u>	<u>Bereich Nord 1</u>	24
<u>6.10</u>	<u>Bereich Nord 2</u>	26
<u>6.11</u>	<u>Bereich Nord 3</u>	28
<u>6.12</u>	<u>Umstrukturierungen in Nachbarbereichen</u>	29
<u>6.13</u>	<u>Kostenschätzung nach Bereichen</u>	31
<u>6.14</u>	<u>Ergebnisse Kosten- und Erlösanalyse / Gesamtbilanz</u>	35
<u>7</u>	<u>FÖRDERUNG</u>	39
<u>7.1</u>	<u>Maßnahmen nach GVFG</u>	39
<u>7.2</u>	<u>Maßnahmen Städtebauförderung</u>	40
<u>8</u>	<u>RESÜMEE</u>	42
<u>9</u>	<u>ANLAGE</u>	44
<u>9.1</u>	<u>Nutzungen und Dichten der Baufelder</u>	44
<u>9.2</u>	<u>Anmerkungen zur Kostenschätzung</u>	44
<u>10</u>	<u>PLANANHANG</u>	47

6 Maßnahmen / Kosten

6.1 Vorgehensweise

Dem Überblick über die Kostenschätzung ist zum besseren Verständnis der einzelnen Kostenfaktoren eine kurze Beschreibung der Maßnahmen in Inhalt und zeitlicher Abfolge vorangestellt. Bei der Beschreibung der Maßnahmen wird auf Besonderheiten und Risiken der Kostenschätzung verwiesen.

Für die Kostenschätzung wurde in Abstimmung mit der Stadt Düren eine aus den drei Gestaltungskonzepten entwickelte Auswahlvariante zugrundegelegt. Diese Variante ist relativ flexibel in ihrer baulichen Abfolge und bietet ein großes Spektrum an möglichen Bauformen.

Durch eine klare Gliederung in einzelne Maßnahmenbereiche ist sie auch relativ unempfindlich gegen eventuelle spätere Änderungen.

Die Flächenverhältnisse für Bauflächen und Erschließungsflächen sind bei allen Varianten sehr ähnlich. Deshalb kann die Auswahlvariante hinsichtlich der Kosten- und Erlösschätzung als repräsentativ gelten. Die Kosten und Erlöse für andere Varianten dürften aufgrund der ähnlichen Flächenaufteilung nur sehr wenig differieren.

6.1.1 Auswahlvariante



Abb.26 : Auswahlvariante

Die Auswahlvariante wird entsprechend der bereichsweisen Gliederung in die Bereiche Nord, Süd und West vorgestellt:

- Im Bereich südlich der Hauptstrecke wird die Erschließung entlang der Bahnstrecke bzw. der P+R-Anlage geführt.
Die Bebauung an der verlängerten Lagerstraße orientiert sich in U-Form zur Bahnseite hin. Die U-förmigen Baukörper umschließen zur Rückseite orientierte Grünbereiche. Diese Kette von Baukörpern wird durch zwei höhere Gebäude als markante städtebauliche Wahrzeichen des Stadteingangs gerahmt. Nördlich schließt ein höheres Gebäude am Fuß der Schoellerbrücke diesen Bereich ab. Das zweite höhere Gebäude steht direkt am Bahnhofsvorplatz, fasst diesen und betont damit die Bedeutung des Bahnhofs im Stadtgefüge.
- Für den Bereich nördlich der neuen B 399n wird der Baustein D übernommen. Dieses Konzept gewährleistet eine bestmögliche Gliederung in Abschnitte und eine gute Integration in das städtebauliche Umfeld.
- Für den Bereich West südlich der Bahnstrecke wurde eine Planung der Stadt Düren übernommen, die hier die Errichtung eines gemischt genutzten Baublocks in Fortsetzung der vorhandenen, südlich angrenzenden Blockstruktur vorsieht. Für den Bahnhofsvorplatz, ZOB und P+R- Anlage wird für die weitere Betrachtung im Rahmen dieser Untersuchung der Baustein B, d.h. mit Nordbrücke, zugrunde gelegt (sh. Kap. 5.4.1)
Sollte aus jetzt nicht erkennbaren Gründen die Nordbrücke rückgebaut werden können, bieten sich aufbauend auf der Lösung mit Nordbrücke interessante Möglichkeiten, den Bahnhofsbereich durch weitere Öffnung und Bebauung der Bahndammflächen attraktiv zu gestalten und die städtebauliche Integration des Bahnhofsvorplatzes im Sinne der Var. B nachhaltig zu verbessern (sh. Kap. 5.13, Abb. 33, S. 52)

6.1.2 Maßnahmenbereiche / Bauabschnitte

Für die Kostenschätzung ist die Auswahlvariante in Einzelmaßnahmen gegliedert. Die Einzelmaßnahmen sind so zusammengefasst, dass sie in Form von Bauabschnitten selbstständig umsetzbar sind. Dabei existieren im Einzelfall zeitliche Abhängigkeiten. Entsprechend ist die Kosten- und Erlösschätzung je Abschnitt zusammengefasst. Kosten und Erlöse sind damit dem jeweiligen Maßnahmenbereich bzw. Bauabschnitt zugeordnet.

Die Bildung von überschaubaren Bau- bzw. Realisierungsabschnitten mit zugeordneter Kosten- und Erlössituation ist aus zwei Gründen sinnvoll:

1. Für rentable Maßnahmen ist eine bedarfsgerechte Realisierung entsprechend der Marktaufnahmefähigkeit möglich.
2. Die Finanzierungskosten werden relativ gut abschätzbar, da bei kleinen Bauabschnitten von einer zeitnahen Realisierung der Erlöse ausgegangen werden kann.

Ausnahme ist im Nordbereich evtl. die Herstellung der Geländemodellierung, des externen Entwässerungsanschlusses und der Lärmschutzanlagen, die im Zuge der Realisierung der B 399n technisch bedingt, d.h. unabhängig von evtl. Bauabschnitten und der Vermarktung, herzustellen sind.

Diese Maßnahmenbereiche als Bauabschnitte sind dann in Einzelmaßnahmen gegliedert wie beispielsweise die Erschließung eines Bereiches oder die Beräumung und Veräußerung eines einzelnen Baufeldes. Diese Maßnahmen sind so gebildet, dass sie inhaltlich und zeitlich eng zusammenhängen und deshalb als einheitlich umzusetzende Einheiten definiert werden können.

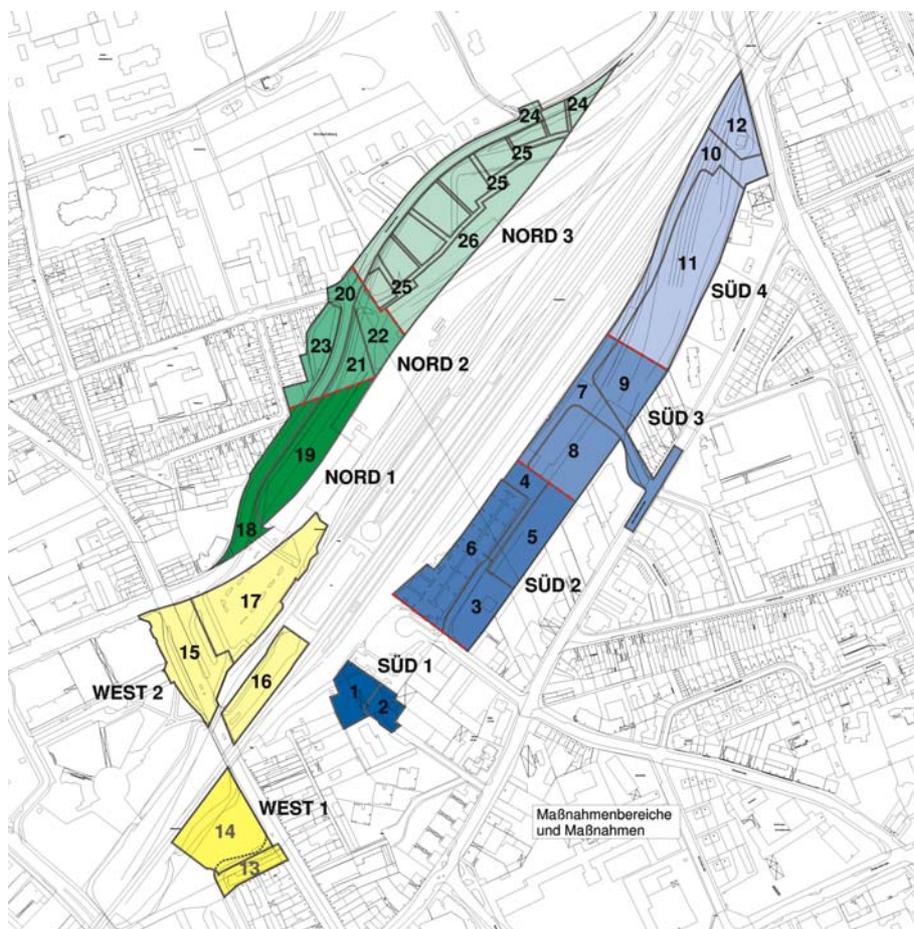


Abb. 27 : Übersicht Maßnahmenbereiche und Maßnahmen

6.2 Bereich Süd 1

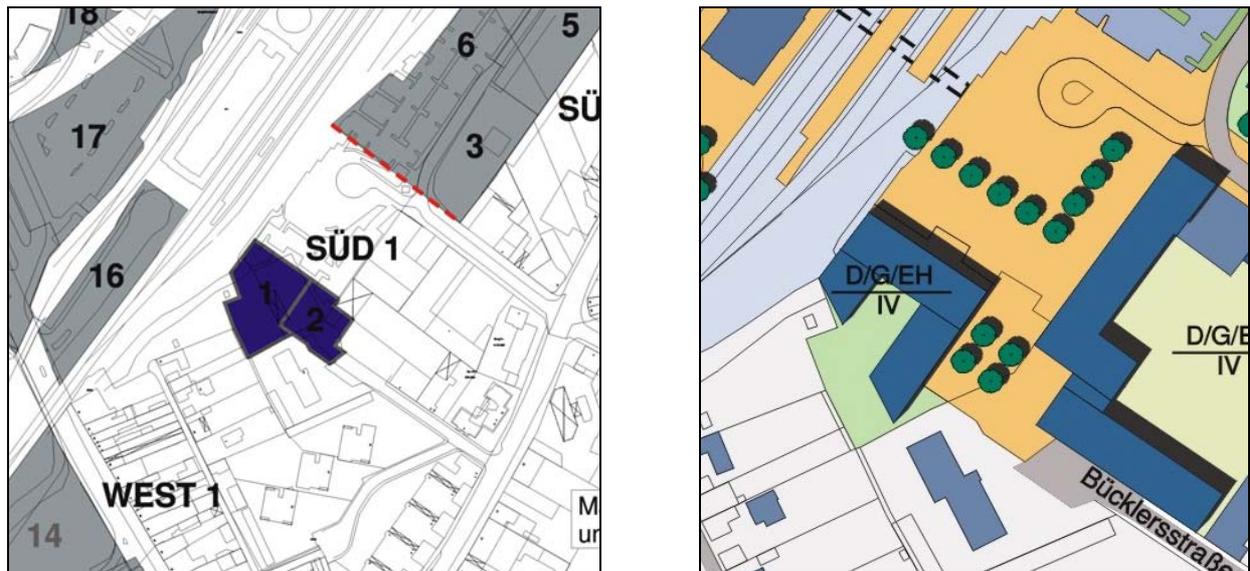


Abb.28 : Bereich Süd 1, Übersicht und Bebauungskonzept

Abschnitt zwischen Bebauung Arnoldsweilerstraße / Lagerstraße / Bahnstrecke und Fritz-Keller-Weg

Dieser Bereich beinhaltet mit der Lagerstraße den Hauptzugang von der Innenstadt und den Schulen zur Bahnstrecke. An der Lagerstraße und zum Bahngelände hin ist der Bestand durch mindergenutzte oder aufgelassene Gewerbebauten sowie einzelne Wohnbauten geprägt. An der Ecke Arnoldsweilerstraße / Lagerstraße liegt das Zollamt mit häufigen LKW-Anfahrten.

Der Innenbereich an der Bücklersstraße und dem Fritz-Keller-Weg ist überwiegend durch Wohnnutzung belegt.

Umsetzungsschritte:

- Planungsrecht für Umstrukturierung der Erschließung und Bebauung
- Teilerwerb Gewerbebrache für öffentliche Verkehrsfläche, alternativ Umlegungsverfahren
- Beräumung der o. a. Teilfläche
- Umorganisation der P+R-Anlage, u.U. Ersatz oder Verlagerung
- Um- und Neubau der öffentlichen Verkehrsflächen
- Grundstücksarrondierung Baufeld (Erwerb, alternativ Umlegungsverfahren)
- Bebauung

6.2.1 Maßnahme 1

Baufeld Südwestseite des Bahnhofsvorplatzes Süd

- Geschäftsbebauung, 3 bis 4 Geschosse, auf Stellplatzflächen, einem aufgelassenen Gewerbegrundstück sowie Kleingärten
- Platzfassende Bebauung, Aufwertung und soziale Kontrolle für den Platz

Ausführung / Ablauf:

- Beräumung: P+R-Anlage, Grünbereiche, Kleingärten, Gewerbegrundstück mit Mauern, Oberflächen und Unterstand
- Ergänzung P+R-Anlage, Anlage Bürgersteig zum Bahnhofsvorplatz hin
- Arrondierung Baugrundstück durch Erwerb oder Umlegungsverfahren
- Veräußerung Grundstück Baufeld
- Verlängerung Kanal / Anschluss
- Bebauung

Bei dieser wie auch bei der folgenden Maßnahme ist der Umgang mit der P+R-Anlage im Rahmen der Umsetzung zu prüfen. Es ist möglich, die erforderlichen Spielräume für die Flächenverfügbarkeit bei Erhalt der Stellplatzzahl durch Umorganisation der Anlage im Zusammenhang mit der Durchbindung zur Bücklersstraße zu schaffen.

6.2.2 Maßnahme 2

Fußläufige Verbindung Bahnhofsvorplatz Süd - Bücklersstraße

- Bessere Vernetzung des Innenbereiches Bücklersstraße
- Aufwertung des Wohnumfeldes durch eine Platzanlage am Ende der Bücklersstraße

Ausführung / Ablauf:

- Erwerb Teilfläche Gewerbebrache für öffentliche Verkehrsfläche
- Erwerb Teilfläche Gewerbegrundstück Bücklersstraße für öffentliche Verkehrsfläche
- Beräumung: P+R-Anlage, Grünbereiche, Gewerbegrundstück mit Mauern, Oberflächen, Flächenanteile nur für zukünftige Verkehrsfläche gerechnet
- Umbau / Neuherstellung der Mischverkehrsflächen

Bei dieser Maßnahme ist die Möglichkeit zur Anlage von P+R-Stellplätzen im Rahmen der Umsetzung zu prüfen. Es ist möglich, die in Maßnahme 1 zu kompensierenden Stellplätze im Bereich der neuen Verkehrsflächen zu ersetzen.

6.3 Bereich Süd 2

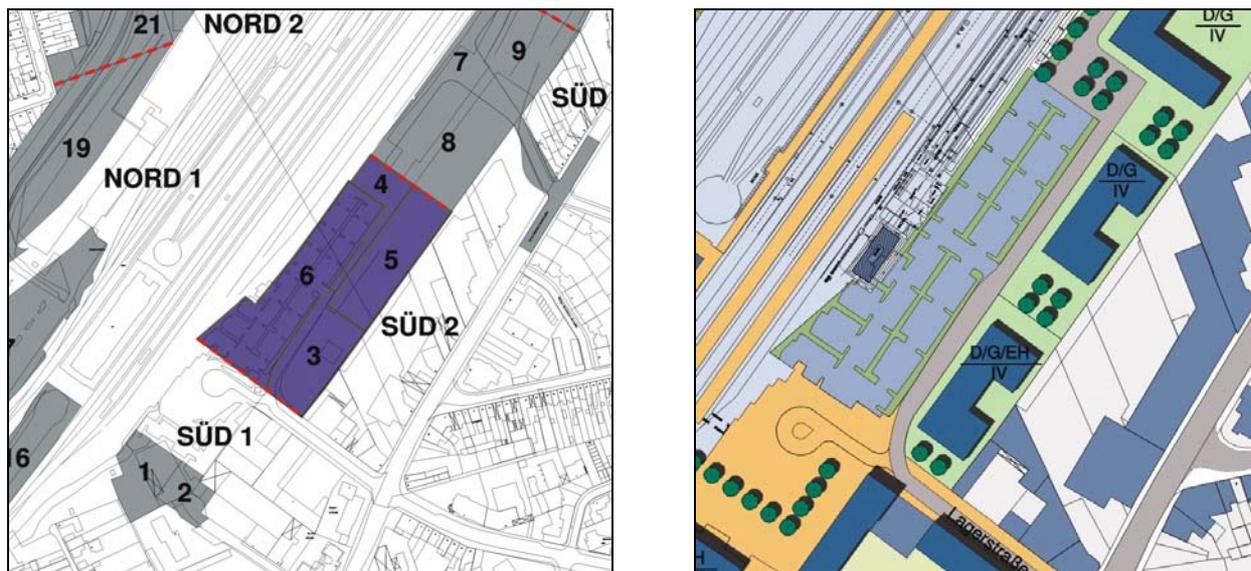


Abb.29 : Bereich Süd 2, Übersicht und Bebauungskonzept

Abschnitt zwischen Bebauung Arnoldsweilerstraße / Lagerstraße / Bahnstrecke bis nördlich der heutigen P+R-Anlage

Dieser Bereich an der Lagerstraße ist durch kleinteilige, teilweise niedriggeschossige Geschäftsbebauung mit einem geringen Wohnanteil und an der Arnoldsweilerstraße durch Geschäfts- und Wohnbebauung geprägt. Eine Besonderheit stellt an der Arnoldsweilerstraße das sogenannte Ärztehaus dar.

Die Lagerstraße erschließt die P+R-Anlage. Zwischen der P+R-Anlage an der Lagerstraße und der Geschäftsbebauung an der Arnoldsweilerstraße liegt eine etwa 40 m tiefe Brachfläche, die heute von Pendlern zum Parken genutzt wird.

Umsetzungsschritte:

- Planungsrecht
- Beräumung
- Bebauung Baufeld 3
- Neubau Verlängerung Lagerstraße
- Bebauung Baufeld 5

Stufe 2 (weitere Entwicklung im Bereich P+R-Anlage):

- Errichtung Parkhaus P+R für wegfallende Stellplätze
- Bebauung Teilbereich Baufeld 6

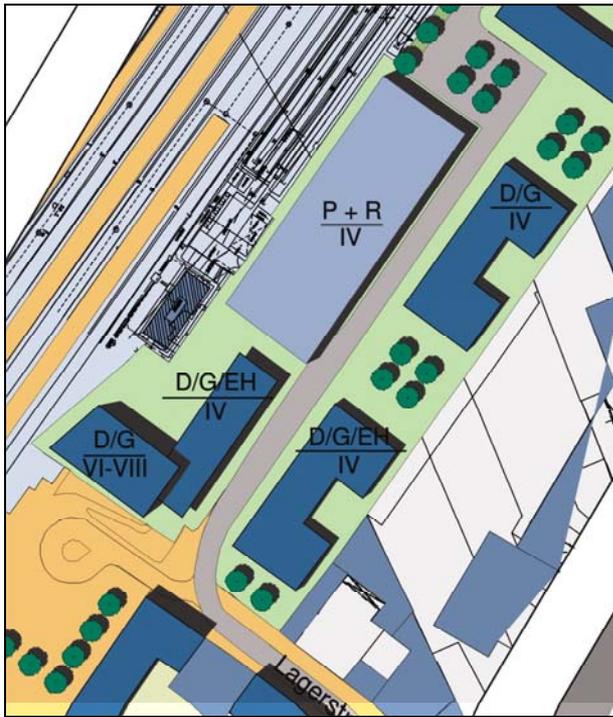


Abb.30 : Bereich Süd 2, Bauungskonzept Stufe 2

Stufe 2 sieht eine städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes durch eine den Platz rahmende Bebauung an der Nordostseite des Platzes vor. Der Bedarf an P+R-Stellplätzen wird durch ein Parkhaus abgedeckt, das bei Bedarf bis zu 450 Stellplätze (Bestand: 228) anbieten kann.

Im Baufeld 3 liegt nach einem früheren Verkehrswertgutachten des Gutachterausschusses der Stadt Düren eine Bunkeranlage. Da es keine verlässlichen Angaben zur genauen Lage und Größe gibt, können für den Abbruch keine Kosten eingestellt werden.

6.3.1 Maßnahme 3

Baufeld 3, Südecke Lagerstraße

- Geschäfts- oder Bürobebauung, 3 – 4 Geschosse
- Ausbau der Lagerstraße mit Parkstreifen und Gehweg

Ausführung / Ablauf:

- Beräumung der Bauflächen: Stellplätze, Grünbereich
- Abbruch Bunkeranlage
- Ausbau der Erschließung bis zur Zufahrt P+R-Anlage
- Veräußerung / Bebauung der Bauflächen

6.3.2 Maßnahme 4

Verlängerung der Lagerstraße, Abschluss durch Platz

Voraussetzung für die Erschließung der südöstlich angrenzenden Grundstücksflächen und die Anbindung der nordöstlichen Bereiche bis zur Schoellerstraße an den Bahnhof

Ausführung / Ablauf:

- Beräumung
- Umsetzen eines Oberleitungsmastes
- Weiterführung Kanal
- Ausbau der Erschließung ab Zufahrt P+R-Anlage
- Platz nördlich der P+R-Anlage

Bei den Erschließungskosten sind neben den Kosten für verkehrliche Erschließung und Entwässerung (Trennsystem) auch die Kosten für die Einfriedung zur Bahnstrecke hin eingestellt.

6.3.3 Maßnahme 5

Baufeld 5, Lagerstraße

- Geschäfts-/ Bürobebauung, 3 – 4 Geschosse

Ausführung / Ablauf:

- Beräumung
- Veräußerung / Bebauung der Bauflächen

Stufe 2:

Die folgende Maßnahme 6 geht davon aus, dass die P+R-Anlage in der heutigen Form mittel- bis langfristig zur Anpassung an den P+R-Stellplatzbedarf durch ein Parkhaus ersetzt wird. Dadurch wird Raum für eine städtebaulich wünschenswerte Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes Süd durch eine Bebauung an der Nordostseite des Platzes gegeben.

6.3.4 Maßnahme 6

Parkhaus P + R und Baufeld Südwest

- Ersatz wegfallender ebenerdiger Stellplätze im Bereich Süd 1 und 2
- Geschäfts-/ Bürobebauung, 3 – 6 Geschosse
- Räumliche Fassung des Bahnhofsvorplatzes Süd

Ausführung / Ablauf:

- Beräumung
- Bau Parkhaus
- Veräußerung / Bebauung der Baufläche

Die Bindungsfrist für die öffentlich geförderte P+R-Anlage läuft 2019 aus. Bis dahin können Maßnahmen, die dem Förderziel nicht entsprechen, Rückzahlungsverpflichtungen auslösen. Maßnahmen zur Anpassung an den erkennbaren P+R-Stellplatzbedarf sind insoweit förderzielgerecht und dürften keine Rückzahlungsverpflichtungen auslösen.

Es wird davon ausgegangen, dass eine Verdoppelung der heutigen P+R-Stellplatzkapazität von ca. 230 Stellplätzen auf 450 – 500 Stellplätze dem Bedarf entspricht. Dies erfordert eine mehrgeschossige Stellplatzanlage auf der Fläche der heutigen P+R-Anlage. Diese Anlage sollte so konzipiert werden, dass Teile des Geländes an städtebaulich wichtiger Stelle (Bahnhofsvorplatz

Süd) langfristig zur baulichen Aufwertung des Platzes genutzt werden können. Die Zufahrt zum Stellwerk ist dabei zu berücksichtigen.

In der Bilanz sind die Kosten für den Ersatz der bestehenden P+R-Anlage in einem Parkhaus erfasst, nicht aber die Kosten für die dann möglicherweise zusätzlich anzubietenden P+R-Kapazitäten. Der Flächenanteil am Bahnhofsvorplatz wird als veräußerbare Fläche betrachtet.

6.4 Bereich Süd 3

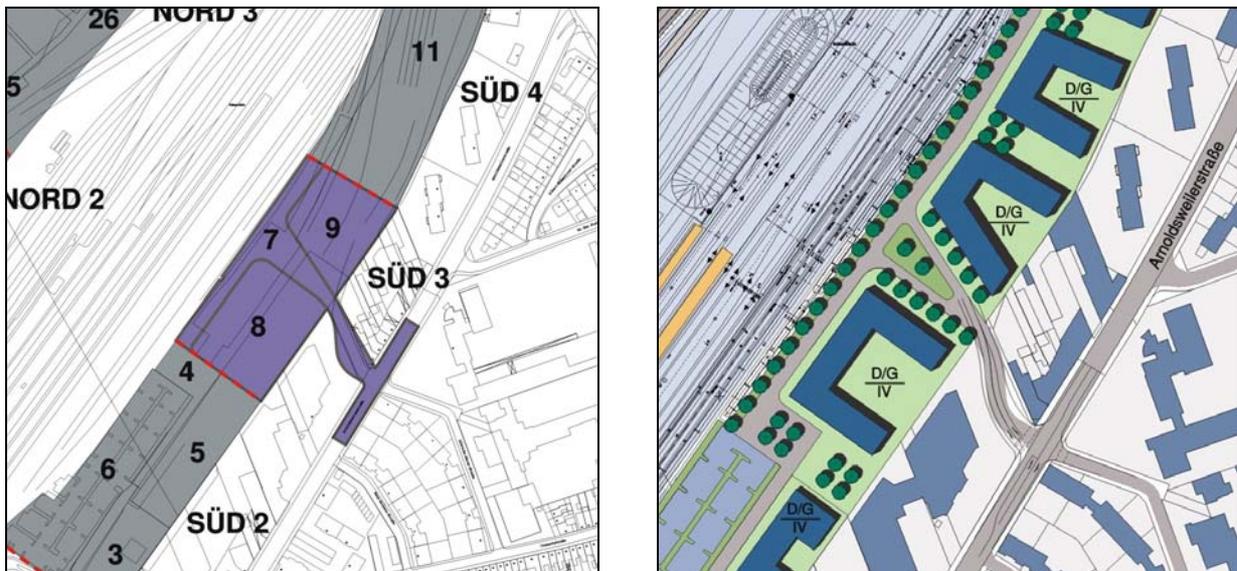


Abb.31 : Bereich Süd 3, Übersicht und Bebauungskonzept

Abschnitt zwischen Bebauung Arnoldsweilerstraße und Bahnstrecke vom nördlichen Ende der P+R-Anlage bis zum Ende der geschlossenen Bebauung an der Arnoldsweilerstraße in Höhe der Straße An den Stadtwerken

Die Arnoldsweilerstraße ist durch heterogene Bausubstanz geprägt, von hier erschließt eine schmale Zufahrt (ca. 10 m) das Bahngelände.

Auf dem Bahngelände steht ein Bürogebäude mit angegliederter Güterumschlaghalle, die teilweise noch bahnfremd genutzt wird. Im Übrigen liegt das Gelände brach und wird als „wilder“ Parkplatz genutzt.

Umsetzungsschritte:

- Planungsrecht für Neubebauung und Zufahrt Arnoldsweilerstraße
- Zufahrtsausbau möglichst durch Flächentausch
- Beräumung des Geländes
- Aus- und Neubau der Erschließung
- Bebauung Baufeld 8
- Bebauung Baufeld 9

6.4.1 Maßnahme 7

Ausbau Zufahrtsstraße und Fortführung Lagerstraße

- Voraussetzung für die Erschließung des rückwärtigen Geländes
- Leistungsfähiger Ausbau der Anbindung Arnoldsweilerstraße
- Aufweitung zur Bahnstrecke schafft Großzügigkeit und gute Orientierung
- Attraktive Anbindung der neu erschlossenen Flächen an den Bahnhof
- Möglichkeit zur Erschließung der P+R-Anlage ohne Belastung der Lagerstraße im Bereich Bahnhofszugang

Ausführung / Ablauf:

- Grunderwerb oder Flächentausch für Straßenausbauzwecke aus den Parkplatzflächen des Einkaufsmarktes an der Arnoldsweilerstraße
- Abbruch Gebäude, Beräumung Flächen
- Umsetzen eines Oberleitungsmastes 38/31a
- Verlängerung Kanal aus Arnoldsweilerstraße
- Ausbau der Erschließung: Fahrbahnen, Park- und Baumstreifen, Gehwege und Begleitgrün
- Umbau der Einmündung Arnoldsweilerstraße

Bei den Kosten für den Abbruch ist der gesamte Abbruch des Bürogebäudes mit angegliederter Güterumschlaghalle berechnet, der in der zeitlichen Abfolge Vorbedingung für die Erschließung ist. Bei den Erschließungskosten sind neben den Kosten für verkehrliche Erschließung und Entwässerung (Trennsystem) auch Kosten für die Einfriedung der Bahnstrecke eingestellt.

6.4.2 Maßnahme 8

Baufeld 8

- Geschäfts-/ Büro-/ Gewerbebauung, 3 – 4 Geschosse
- Bebauung entlang der neuen Zufahrtsstraße und Lagerstraße - neu

Ausführung / Ablauf:

- Beräumung
- Veräußerung / Bebauung der Bauflächen

6.4.3 Maßnahme 9

Baufeld 9

- Geschäfts-/ Büro-/ Gewerbebauung, 3 – 4 Geschosse
- Signalwirkung für Weiterführung Lagerstraße / weitere Entwicklung nach Norden

Ausführung / Ablauf:

- Beräumung
- Veräußerung / Bebauung der Bauflächen

6.5 Bereich Süd 4



Abb.32 : Bereich Süd 4, Übersicht und Bebauungskonzept

Abschnitt zwischen Bebauung Arnoldsweilerstraße / Schoellerstraße und Bahnstrecke nördlich der geschlossenen Bebauung entlang der Arnoldsweilerstraße

Die Bausubstanz an der Arnoldsweilerstraße bis zur Schoellerstraße ist heterogen. Sie liegt, durch eine Böschung getrennt, deutlich höher als das Bahngelände.

An der Arnoldsweilerstraße stehen zunächst zwei Wohnbauzeilen. Dann folgen nach einem weiteren Wohnungsbau gewerblich genutzte Flachbauten und eine Tankstelle an der Schoellerstraße. Diese gewerblichen Flächen sind wegen Auslaufens der Pachtverträge gegebenenfalls mittelfristig disponibel (sh. Vorschlag zur Umstrukturierung).

Umsetzungsschritte:

- Planungsrecht
- Beräumung des Bahngeländes
- Neubau Erschließung
- Neubau Wegeverbindung / Treppenanlage zur Brücke Schoellerstraße
- Veräußerung / Bebauung Baufeld 11
- Veräußerung / Bebauung Baufeld 12

Die Beräumung und Neubebauung des Bereichs entlang der Arnoldsweilerstraße ist nach der Schaffung von Planungsrecht unabhängig möglich (sh. Rahmenplanung).

6.5.1 Maßnahme 10

Erschließung

- Fortsetzung der Lagerstraße mit Wendehammer unterhalb der Brücke Schoellerstraße
- Weiterführende Fußwegeverbindung (Treppenanlage) zur Schoellerstraße

Ausführung / Ablauf:

- Beräumung: Gleise, befestigte Oberflächen, Grünflächen, Schotterflächen, Fundamente
- Altlastensanierung Ablaufberg
- Umsetzen von 3 Oberleitungsmasten 38/23, 38/25a, 38/27
- Verlängerung Kanal
- Ausbau der Erschließung: Fahrbahn mit Wendehammer, Park- und Baumstreifen, Gehwege und Begleitgrün, sowie weiterführender Fußweg als Treppenanlage in Grünanlage

Bei den Erschließungskosten sind neben den Kosten für verkehrliche Erschließung und Entwässerung (Trennsystem) auch die Kosten für die Einfriedung der Bahnstrecke eingestellt.

Im Bereich der Maßnahmen 10, 11 und 12 liegen Teilflächen des ehemaligen Ablaufbergs für die Güterzugzusammenstellung. Dieser ist in der orientierenden Untersuchung der ECOS UMWELT, Gesellschaft für technischen und wissenschaftlichen Umweltschutz, 1999 als Altlastenverdachtsfläche ausgewiesen. Die Kosten für eine eventuell erforderliche Sanierung dieser Altlast sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht bezifferbar und insoweit in der Kostenaufstellung nicht berücksichtigt.

6.5.2 Maßnahme 11

Baufelder Süd

- Büro-/ Geschäfts-/ Gewerbebauten, 3 – 4 Geschosse
- Die Fortführung Lagerstraße begleitend

Ausführung / Ablauf:

- Beräumung (teilweise bei Maßnahme 10 eingerechnet)
- Veräußerung / Bebauung der Bauflächen

Auch im Bereich dieser Maßnahme liegt eine Teilfläche des ehemaligen Ablaufbergs (siehe Maßnahme 10). Die Kosten für eine eventuell erforderliche Sanierung dieser Altlast sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht bezifferbar und insoweit in der Kostenaufstellung nicht berücksichtigt.

6.5.3 Maßnahme 12

Baufeld Nord

- Geschäfts-/ Bürohaus
- Punkthochhaus (6 – 8 Geschosse) als städtebaulicher Akzent am Stadteingang
- Signalwirkung an Brücke und Bahnstrecke

Ausführung / Ablauf:

- Beräumung (teilweise bei Maßnahme 10 eingerechnet)
- Veräußerung / Bebauung der Bauflächen

Auch im Bereich dieser Maßnahme liegt eine Teilfläche des ehemaligen Ablaufbergs (siehe Maßnahme 10). Die Kosten für eine eventuell erforderliche Sanierung dieser Altlast sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht bezifferbar und insoweit in der Kostenaufstellung nicht berücksichtigt.

6.6 Bereich West 1



Abb. 33 : Bereich West 1, Übersicht und Bauungskonzept

**Bereich südlich der Bahnlinie und westlich der Josef-Schregel-Straße, Langemarckpark
Parkartiger Baumbestand südlich der Bahnlinie, Treffpunkt sozialer Randgruppen**

Umsetzungsschritte:

- Planungsrecht
- Umbau Langemarckstraße
- Beräumung und Bebauung Baufeld 14

6.6.1 Maßnahme 13

Umgestaltung Langemarckstraße

- Reduzierung des Querschnittes (heute Fahrbahn sowie Anliegerfahrbahn mit Parkplätzen)
- attraktive Erschließung und Fußwegeverbindung
- Gewinnung von Bauflächen

Ausführung / Ablauf:

- Reduzierung des Querschnittes, dazu Beräumen von Teilbereichen Bitumen und Pflaster sowie Straßenbäume,
- Neue Decke bzw. Pflasterbeläge: Teilbereiche Fräsen der bituminösen Deckschicht, neue Deckschicht, Teilbereiche Neuanlage Gehwege

6.6.2 Maßnahme 14

Baufeld Langemarckpark

- Büro-/ Wohn- und Geschäftsgebäude, 3 – 4 Geschosse
- Räumliche Fassung von Josef-Schregel-Straße und Langemarkstraße als baulicher Trittstein zur Verknüpfung von Düren-Nord und Düren-Innenstadt

Ausführung / Ablauf:

- Beräumung: Baumbestand und sonstige Gehölze beseitigen
- Veräußerung / Bebauung der Bauflächen

Das Interesse der baulichen Nutzung dieses Bereiches ist abzuwägen gegen den Erhalt der Grünanlage.

6.7 Bereich West 2

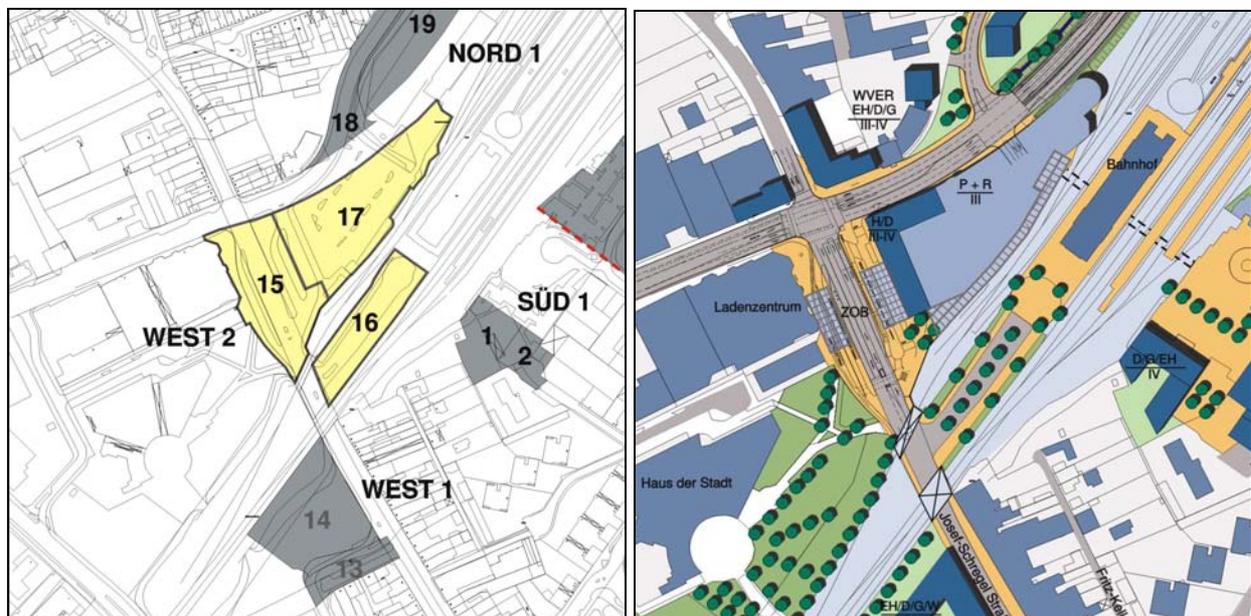


Abb. 34 : Bereich West 2, Übersicht und Bauungskonzept

Neuordnung ZOB / P+R / Bahnhofsvorplatz

Mit der Realisierung der B 399n, dem zu erwartenden erhöhten ÖPNV-Bedarf und der städtebaulichen Gestaltung des Knotens Josef-Schregel-Straße / Fritz-Erler-Straße / Alte Jülicher

Straße und Eisenbahnstraße ist eine grundlegende Neuordnung des Bereichs ins Auge zu fassen. Davon werden die Maßnahmenbereiche 15, 16 und 17 berührt. Das nachfolgend dargestellte Konzept ist in den Grundzügen mit den Verkehrsbedarfsträgern und der DB vorabgestimmt.

Die Notwendigkeit zur grundlegenden Umgestaltung des ZOB ergibt sich aus folgenden Punkten:

- In der gegenwärtigen Form ist der ZOB in den Knotenausbau B 399n verkehrstechnisch nicht integrierbar, da die von Norden einfahrenden Linksabbieger Richtung Eisenbahnstraße indirekt geführt werden müssen als sogenannter U-Turn, was mit dem Betriebsablauf des ZOB nicht vereinbar ist (sh. Abb. 34, S. 53).
- Mit dem Flächenverlust durch die B 399n einerseits und dem zu erwartenden Mehrbedarf des ÖPNV andererseits ist eine zukunftsorientierte Neuordnung des ZOB allein am heutigen Standort kaum denkbar.

Aus diesen Gründen wird vorgeschlagen, die gering genutzten Flächen der Bahnhofsvorfahrt in den ZOB einzubeziehen.

Das Konzept geht von folgender Neuordnung aus:

- Beibehaltung der Haltestellen in der Josef-Schregel-Straße als Linienhaltestelle mit hoher Kapazität
- Einrichtung der Linksabbiegerumfahrt nördliche Josef-Schregel-Strasse Richtung Eisenbahnstrasse.(B 399n) als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- Neubau der P+R-Anlage mit Parkdecks in Kombination mit einem Büro- oder Geschäftshaus
- Erweiterung des ZOB auf den Bahnhofsvorplatz mit zentralem Bussteig (Mittelinsel)
- Optimierung der Verbindung der beiden Haltestellenbereiche mit einem großzügigen Durchstich durch den Damm der Nordbrücke
- Neuordnung des Taxistandes zwischen ZOB und Bahnhofsvorplatz
- Anordnung von Kurzzeitparken zur Aufnahme von Bahnfahrern (kiss & ride)
- Verbreiterung der Bahnhofsvorfahrt durch Rückbau der Dammböschung der Nordbrücke auf das erforderliche Maß.

Diese Konzeption bietet folgende Vorteile:

- Der ZOB orientiert sich wesentlich günstiger zum Haupteingang des Bahnhofs.
- Die Fahrgäste frequentieren in stärkerem Maße die Eingangshalle des Bahnhofs und tragen damit positiv zur Aktivierung der Räumlichkeiten bei.
- Den Busfahrern wird von der Josef-Schregel-Straße eine attraktive Wegeführung zum Haupteingang des Bahnhofs angeboten.
- Die indirekte Linksabbiegeführung wird störungsfrei für den Busverkehr abgewickelt.
- Die P+R-Anlage liegt optimal orientiert auf die Fußgängerunterführung.

Umsetzungsschritte:

- Planungsrecht
- Neuordnung ZOB
- Bebauung Baufeld Nord
- Einrichtung Bushaltestellen in der Bahnhofszufahrt
- Umgestaltung Bahnhofsvorplatz

6.7.1 Maßnahme 15

Umgestaltung ZOB / Abschnitt Josef-Schregel-Straße



Abb. 37 : zentrale Linienhaltastelle Josef-Schregel-Strasse

- Erforderlich durch Umbau der Kreuzung Josef-Schregel-Straße / B 399n im Zuge des Neubaus der B 399n, Führung der Linksabbieger Josef-Schregel-Straße Nord in Richtung B 399n über eine Umkehrschleife im Bereich des ZOB
- Neuanlage des ZOB als Linienhaltastelle entlang der Josef-Schregel-Straße
- Größerer Fahrgastkomfort durch bessere Übersicht, Wetterschutz: großzügige Überdachung mit Beleuchtung und Anzeigen

Ausführung / Ablauf:

- Umbau des ZOB, dazu Beräumen von Teilbereichen Bitumen und Pflaster sowie Haltestellenmöblierung,
- Neue Decke bzw. Pflasterbeläge: Teilbereiche Fräsen der bituminösen Deckschicht, neue Deckschicht, Teilbereiche Neuanlage Gehwege / Haltestelleninsel
- Neubau Überdachung

Die Kosten der Maßnahme sind zum gegenwärtigen Planungsstand erfasst und dargestellt. Durch erforderlich werdende Erweiterungen der ZOB-Anlage im Rahmen der laufenden Abstimmung mit den Busbetreibern kann hier der Kostenrahmen noch verändert werden. Kostenträgerschaft und Förderungsmodalitäten sind unter folgenden Aspekten zu klären:

- Für die öffentlich geförderte Anlage des ZOB bestehen Bindungsfristen.
- Die Überplanung der Anlage wird durch die für die B 399n erforderlich werdende Umfahrt für die Linksabbieger aus der Josef-Schregel-Straße Nord sowie den Wegfall der bestehenden Ausfahrt von Bussen in die Eisenbahnstraße östlich der bestehenden Kreuzung ausgelöst.
- Der ZOB wird aufgewertet und an gleicher Stelle - aber in veränderter Form - weiterbetrieben.
- Die Anlage befindet sich innerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) der B 399n.

6.7.2 Maßnahme 16

Einrichtung Haltestellen ZOB / Abschnitt Bahnhofsvorplatz



Abb. 38 : ZOB-Bereich Bahnhofsvorplatz

- Übersichtliche, freundliche Platzanlage mit Vorfahrt
- Taxivorfahrt und Kiss+Ride
- Einrichtung ZOB-Haltestellen in der Bahnhofsauffahrt mit Aufstellung um Mittelbussteig, komfortable Ausstattung für Fahrgäste, Sitzmöglichkeit, Überdachung / Wetterschutz / Beleuchtung Anzeigen

Ausführung / Ablauf:

- Vollständige Beräumung der Bahnhofsauffahrt und des Vorplatzes
- Verbreiterung der Bahnhofsauffahrt durch Rückbau der Bahndammböschung mit neuer Stützmauer
- Durchstich des Bahndammes mit schmaler Brückenkonstruktion für eine offene, großzügige und helle Fußgängerverbindung zur ZOB-Haltestelle an der Josef-Schregel-Straße
- Einrichtung der Haltestelleninsel mit Überdachung und Ausstattung
- Herstellung der Umfahrt für Taxis und PKWs mit Parkierung
- Hochwertige Gestaltung und Ausstattung des Bahnhofsvorplatzes am Haupteingang

6.7.3 Maßnahme 17

P+R-Anlage mit Geschäftshaus

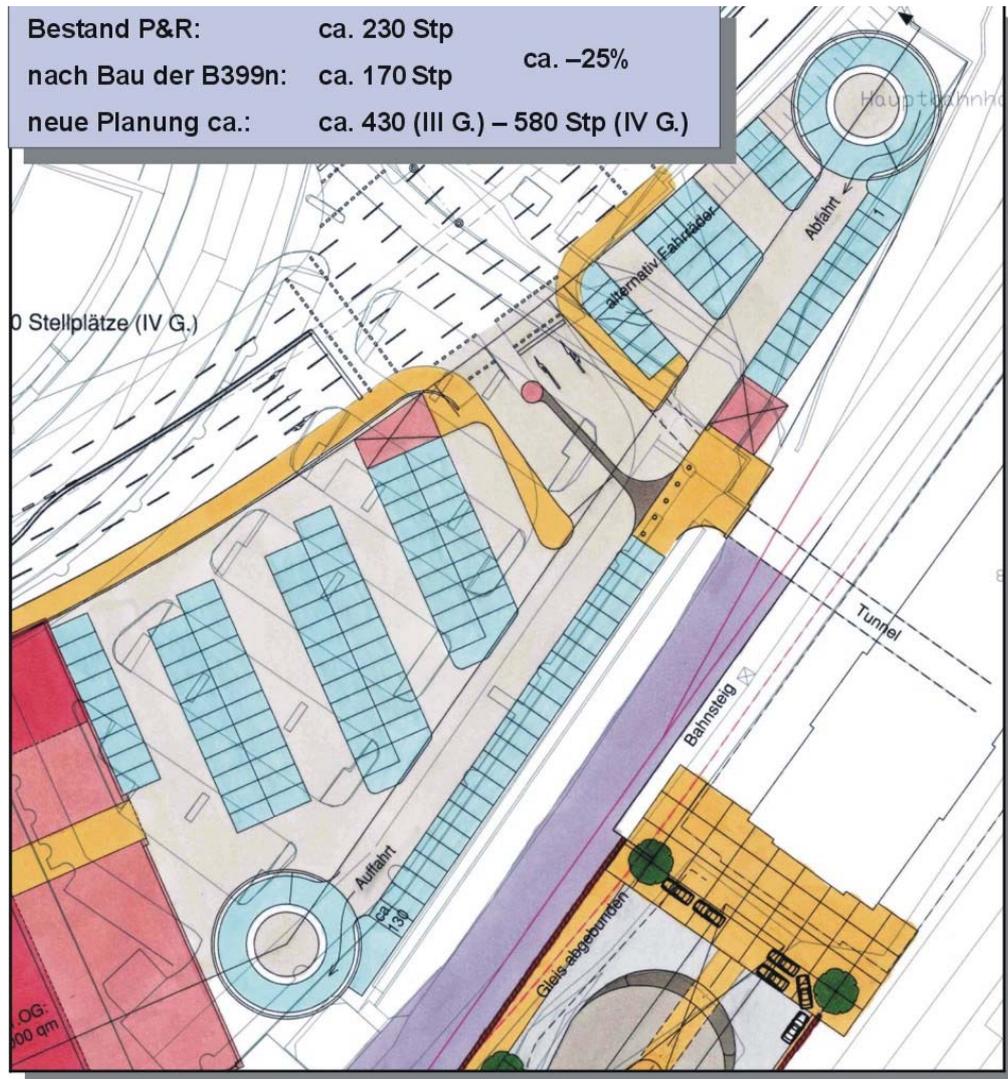


Abb. 39 : P+R-Anlage

- Geschäftsbebauung und P+R-Parkhaus östlich der Josef-Schregel-Straße
- Bisherige P+R-Anlage wird durch Neubau B 399n zum Teil überplant.
- Ersatz durch P+R-Parkhaus
- Büro-/ Geschäftshaus, 3 – 4 Geschosse, als Abschluss der Parkierungsanlage
- Baulicher Trittstein zur Verknüpfung Düren-Nord und Düren-Innenstadt

Ausführung / Ablauf:

- Beräumung: befestigte Oberflächen Stellplätze und Zufahrten, Verkehrsgrün
- Aushub und Abtransport, Bau Stützmauer
- Knotenanbindung herstellen
- Veräußerung Baufläche Geschäftsbebauung
- Bebauung

Die P+R-Anlage mit ca. 230 Stellplätzen ist mit öffentlicher Förderung errichtet worden. Die Bindungsfrist läuft bis 2013.

Die Stellplätze sind kostenfrei zugänglich. Es wird davon ausgegangen, dass diese Stellplätze bei Wegfall vor Ablauf der Bindungsfrist als neue, ebenfalls kostenfrei zugängliche Stellplätze zu ersetzen sind. Deshalb werden Kosten für eine Neuerrichtung der wegfallenden Stellplätze in die Kostenschätzung einbezogen.

Eine Geschäftsbebauung mit rückwärtigem Parkhaus kann die zu ersetzenden P+R-Stellplätze kompensieren und darüber hinaus den Bedarf der neuen Nutzungen abdecken. In der Kalkulation werden die Kosten der zu kompensierenden Stellplätze angesetzt. Das P+R-Parkhaus im Norden des Bahnhofes wird, bedingt durch den ungünstigen Grundstückszuschnitt, in den Kosten pro Stellplatz teurer als das südlich des Bahnhofs gelegene Parkhaus. Neben diesen Kosten kommen Kosten für Bodenabtrag im Nordbereich des Grundstückes sowie die dort erforderlich werdende Stützwand zum Bahngelände hinzu. Anzustreben wäre, den Grundstücksteil mit der Geschäftsbebauung zu veräußern, während der Grundstücksanteil Parkhaus im Eigentum der DB verbleiben würde.

Kostenträgerschaft und Förderungsmodalitäten für den Umbau der P+R-Anlage zu einem P+R-Parkhaus wären im Weiteren unter folgenden Aspekten zu klären:

- Für die öffentlich geförderte P+R-Anlage besteht eine Bindungsfrist.
- Eine Überplanung der Anlage wird durch die B 399n erforderlich.
- Die P+R-Anlage wird an gleicher Stelle - aber in veränderter Form - weiterbetrieben, sie kann erweitert werden.
- Die Anlage befindet sich innerhalb der Ortsdurchfahrt (OD) der B 399n.
- Die bauliche, rechtliche und wirtschaftliche Organisation dieser Mischform aus Geschäftshaus, Privatstellplätzen und P+R-Stellplätzen ist zu klären.

Die Geschäftsbebauung wäre so zu konzipieren, dass sie bei einem späteren Entfall des nördlichen Bahndamms in Richtung Bahnhof erweitert werden kann.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind wegen der laufenden Abstimmungen mit den Busbetreibern die für den ZOB erforderlichen Flächen noch nicht abgrenzbar. Da die Chancen für die hier skizzierte Entwicklung dadurch unklar sind, wird für die Kostenschätzung die im Folgenden beschriebene Variante zugrunde gelegt.

6.8 Bereiche Nord 1, 2 und 3

Voraussetzung für die Entwicklung dieses Bereichs ist die Realisierung der B 399n. Bedingt durch die Höhenplanung der B 399n sowie die Höhenlage der Eisenbahnstraße muss das gesamte Gelände profiliert und angepasst werden. Die Geländemodellierung wird nach Möglichkeit so gestaltet,

- dass der Abraum wieder eingebaut werden kann (Massenausgleich, Voraussetzung Kontaminationsfreiheit) und
- die Anschüttung verdichtet eingebaut wird, so dass tragfähiger Baugrund entsteht (Voraussetzung: Verdichtungsfähigkeit).

Umsetzungsschritte:

- Planungsrecht
- Beräumung, möglichst im Zuge der Realisierung der B 399n
- Geländemodellierung, möglichst im Zuge der Realisierung der B 399n

- Externe Entwässerung, gemeinsam mit B 399n

Maßnahme Gesamterschließung, Beräumung und Geländemodellierung

Maßnahmenschritte Gesamterschließung:

- Beräumung des Geländes: Abbruch Nato-Rampe, Beräumen der bituminösen, Pflaster- und Schotterflächen, Beräumen der Vegetation
- Abtragen im südwestlichen Teilbereich - Anschütten im nordöstlichen Teilbereich, Mittelung der Topographie zwischen B 399n und Eisenbahnstraße
- Externe Kanalisation und Rückhaltung, gemeinsam mit Regenwasserkanalisation der B 399n

Hier ist die gesamte Geländemodellierung für den Bereich zwischen Eisenbahnstraße und B 399n veranschlagt. Die Modellierung ist wegen der Wiederverwendung von Aushub aus den Maßnahmenbereichen Nord 1 und 2 zum Einbau in den Maßnahmenbereichen Nord 2 und 3 sinnvollerweise in einem Zuge auszuführen. Deshalb ist auch die vorangehende Beräumung der gesamten Oberflächen hier veranschlagt.

Dabei kann die in diesem Bereich befindliche NATO-Rampe hinsichtlich Ihrer Abbruchkosten ohne genauere Kenntnis von Konstruktion und Bauhöhe nur grob eingeschätzt werden. Es werden hier Kosten für eine hochbewehrte Stahlbetonkonstruktion angenommen, die Bauhöhe wird mit 2 m geschätzt.

Für die weitere Erschließung der Flächen ist hinsichtlich der Entwässerung zwischen interner und externer Erschließung zu unterscheiden. Die interne Erschließung dient der Entwässerung in den Baubereichen selbst und wird jeweils dort veranschlagt. Da der Kanal in der Eisenbahnstraße jedoch nur für die dortige Regenwasserentwässerung ausreicht, wird ein neuer Regenwasserkanal samt Rückhaltung erforderlich, der zweckmäßiger Weise gemeinsam mit der Entwässerung für die B 399n erstellt wird. Die Kosten werden anteilig (nach versiegelter Oberfläche) zwischen B 399n und den Neubaubereichen verteilt und hier mitgerechnet. Der Kostenanteil der städtebaulichen Maßnahmen liegt etwa bei 55%.

6.9 Bereich Nord 1

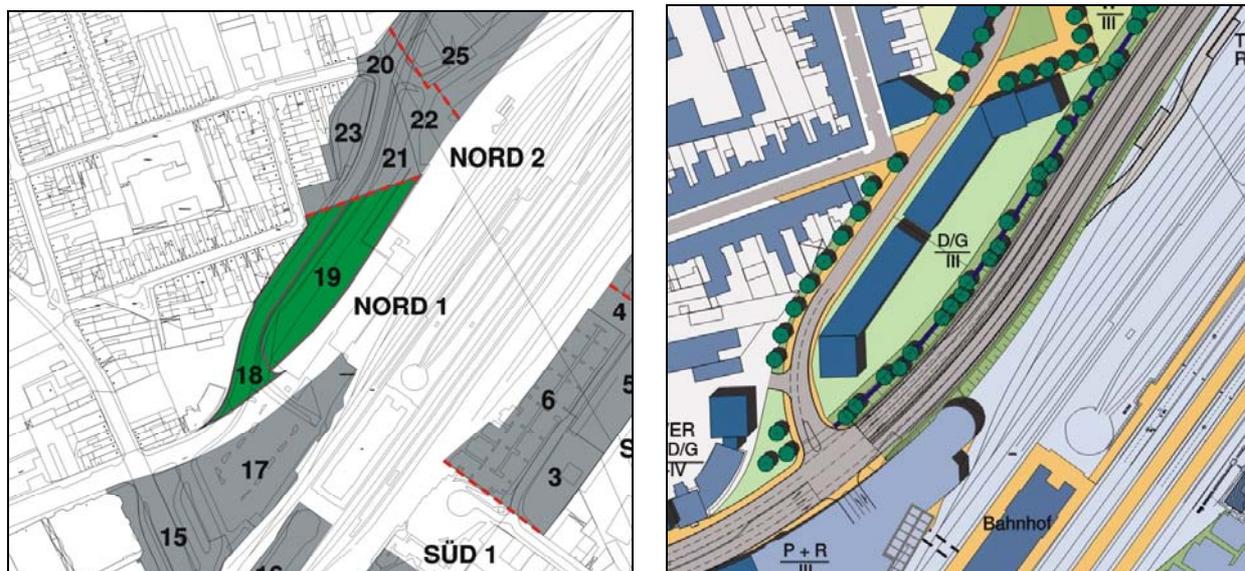


Abb. 40 : Nördlich der B 399n und südlich der Verlängerung Josefstraße

Der Bereich ist geprägt von heterogener, teilweise kleinteiliger Geschäfts- und Bürohausbebauung mit dem dominanten Verwaltungsneubau des Wasserverbandes Eifel-Rur (WVER) zwischen Josef-Schregel-Straße und Eisenbahnstraße. Südwestlich der Eisenbahnstraße zur B 399n hin liegt ein heute bahngenuetzter Bereich.

Umsetzungsschritte:

- Planungsrecht
- Neubau B 399n, zeitgleich Beräumung und Modellierung der Bereiche Nord 1 - 3
- Umbau Eisenbahnstraße
- Veräußerung / Bebauung der Bauflächen

6.9.1 Maßnahme 18

Umbau Einmündung Eisenbahnstraße - B 399n, Rückbau Eisenbahnstraße

- Neue Einmündung der Eisenbahnstraße in die B 399n
- Bedarfsgerechter Umbau für zukünftige Nutzungen
- Reduzierung des Querschnittes
- Straßenbegleitende Baumreihe mit Längsparken
- Radwegeverbindung
- Baufeld Mitte,: baulicher Abschluss der Verwaltung WVER zur neuen Einmündung Eisenbahnstraße - B 399n hin

Ausführung / Ablauf:

- Umbau der Straße: Fräsen und erneuern der Deckschicht, Einbau von Bauminseln, Markierung von Parkstreifen
- Neubau Entwässerung im Trennsystem
- Erneuerung seitlicher Gehweg
- Veräußerung ehem. Straßenfläche -> WVER

Die Kosten für den Umbau des Einmündungsbereichs der Eisenbahnstraße in die B 399n sind bis zu einer Tiefe von 40 m nicht in die Kostenschätzung eingeflossen, weil dieser Anpassungsbedarf zur Baumaßnahme B 399n gehört.

6.9.2 Maßnahme 19

Baufeld 19, zwischen Eisenbahnstraße und B 399n

- Bauliche Orientierung zur Eisenbahnstraße
- Gewerbliche Bebauung (Verwaltung / Dienstleistungen), 3 – 4 Geschosse

Ausführung / Ablauf:

- Veräußerung / Bebauung der Bauflächen

6.10 Bereich Nord 2

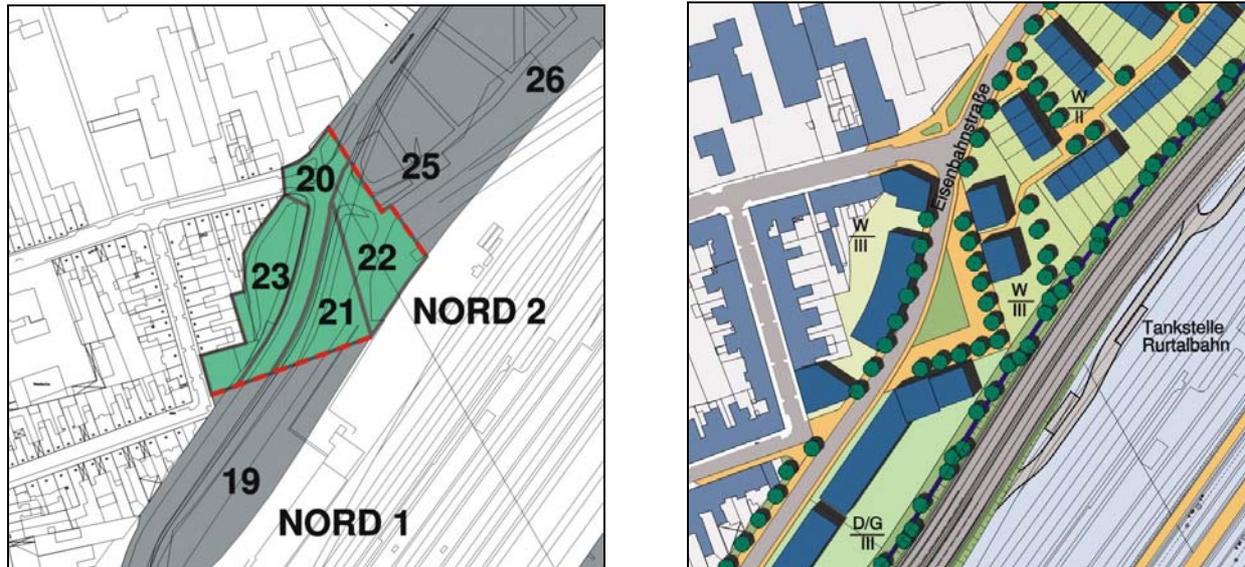


Abb. 41 : Zwischen der Eisenbahnstraße und der B 399n, nördlich der Verlängerung Josefstraße bis zur Schulstraße

Südöstlich der Eisenbahnstraße liegt hier brach gefallenes Eisenbahngelände, das in Teilen von Pendlern als Parkplatz genutzt wird. Der Rand zum Stadtteil Düren-Nord hin ist durch die Rückseite des Baublocks Josefstraße / Schulstraße geprägt. Auf der Nordseite der Eisenbahnstraße befindet sich eine Geländeaufschüttung (Baufeld 23).

Umsetzungsschritte:

- Planungsrecht
- Beräumung, Veräußerung und Bebauung des Baufeldes 23 nordwestlich der Eisenbahnstraße ab hier möglich
- Neubau B 399n, parallel Beräumung und Modellierung der Bereiche Nord
- Umbau Eisenbahnstraße
- Neubau Platzanlage
- Veräußerung der Baufläche 22
- Bebauung Baufeld 22

6.10.1 Maßnahme 20

Rück-/ Umbau Eisenbahnstraße

- Bedarfsgerechter Umbau für zukünftige Nutzungen
- Reduzierung des Querschnittes durch Anlage von Parkmöglichkeiten / Baumfeldern
- Straßenbegleitende Baumreihe
- Radwegeverbindung
- Anpassung der Einmündung Schulstraße

Ausführung / Ablauf:

- Umbau der Straße: Fräsen und erneuern der Deckschicht, Einbau von Bauminseln, Markierung von Parkstreifen
- Neubau Entwässerung im Trennsystem
- Erneuerung seitlicher Gehweg

6.10.2 Maßnahme 21

Anlage Quartiersplatz

- Platz als Trennung / Scharnier zwischen gewerblicher und Wohnnutzung
- Einbindung der Platzanlage in die Geometrie des gründerzeitlichen Stadtgrundrisses
- Grünanlage mit Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten für die engere und weitere Nachbarschaft

Ausführung / Ablauf:

- Neubau Entwässerung im Trennsystem
- Anlage der Flächen: Mischverkehrsfläche, Sitzstufen, Grünflächen
- Bepflanzung Platzbäume, Spielplatzmöblierung

6.10.3 Maßnahme 22

Baufeld 22, Wohnbauten am Platz

- Platzrahmende Wohnbebauung
- Erschließung über Platz
- Wegevernetzung mit angrenzenden Wohnbereichen

Ausführung / Ablauf:

- Veräußerung / Bebauung der Bauflächen

6.10.4 Maßnahme 23

Baufeld 23, Arrondierung Block Josefstraße / Schulstraße

- Bauliche Fassung der neuen Eisenbahnstraße / Quartiersplatz
- Komplettierung des halben Baublocks
- Bebauung 3 – 4 Geschosse

Ausführung / Ablauf:

- Beräumung + Aushub und Abfuhr der Anschüttung
- Veräußerung / Bebauung der Bauflächen

6.11 Bereich Nord 3

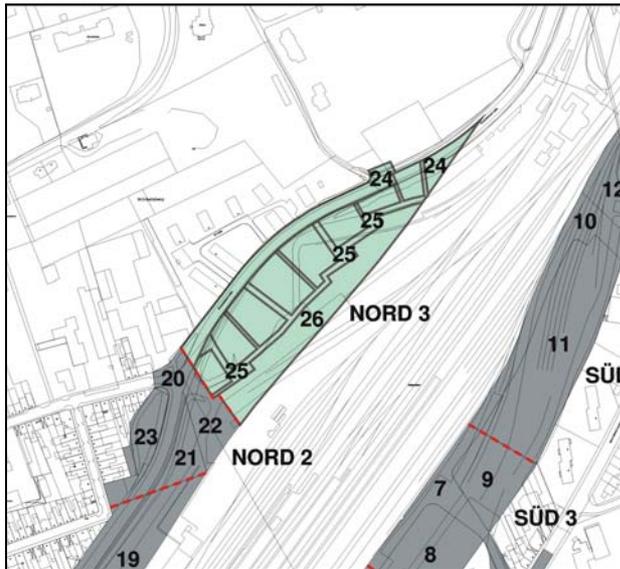


Abb.42 : Entlang der Eisenbahnstraße und nordwestlich der B 399n, nördlich der Einmündung Schulstraße

Südöstlich der Eisenbahnstraße liegt hier brach gefallenes Eisenbahngelände, das im südlichen Teil von Pendlern als wilder Parkplatz genutzt wird. Der Rand zum Stadtteil Düren-Nord hin ist durch die angrenzende Wohnbebauung mit Zeilen und einzelne Gewerbebereiche geprägt.

Umsetzungsschritte:

- Planungsrecht für B 399n, Neubebauung und Erschließung südlich Eisenbahnstraße
- Neubau B 399n mit Lärmschutzanlage, parallel Beräumung und Modellierung der Bereiche Nord
- Umbau Eisenbahnstraße
- Neubau Erschließung Wohnbereich
- Veräußerung der Bauflächen
- Bebauung Wohnbereich

6.11.1 Maßnahme 24

Rück-/ Umbau Eisenbahnstraße

- Bedarfsgerechter Umbau für zukünftige Nutzungen
- Reduzierung des Querschnittes, Anlage von Parkmöglichkeiten
- Straßenbegleitende Baumreihe
- Radwegeverbindung
- Wendemöglichkeit am nördlichen Ende

Ausführung / Ablauf:

- Umbau der Straße: Fräsen und erneuern der Deckschicht, Einbau von Bauminseln, Markierung von Parkstreifen
- Neubau Wendemöglichkeit
- Rückbau Teilbereich Straße: Bituminöse Fahrbahn, Bord Südseite
- Teilbereich Neubau Entwässerung im Trennsystem
- Teilbereich: Neubau seitlicher Gehweg

6.11.2 Maßnahme 25

Erschließung Wohnbaubereich

- Voraussetzung für anschließende Wohnbebauung
- Wirtschaftliche Erschließung
- Wegevernetzung mit angrenzenden Wohnbereichen

Ausführung / Ablauf:

- Neubau Entwässerung im Trennsystem
- Bau Erschließungswege als Mischverkehrsflächen

6.11.3 Maßnahme 26

Baufelder, Wohnbebauung

- Klar gegliederte, aufgelockerte Wohnbebauung
- Verdichteter Einfamilienhausbau, 2 Geschosse
- Wahl der Wohnform als Ergänzung zum Bestand (überwiegend Mietwohnungsbau)

Ausführung / Ablauf:

- Veräußerung / Bebauung der Bauflächen

6.12 Umstrukturierungen in Nachbarbereichen

Die Rahmenplanung stellt für einige angrenzende Bereiche die Notwendigkeit dar, auf die Entwicklung im Bereich des Bahngeländes zu reagieren. Diese Bereiche werden der aus der Entwicklung resultierenden Bedeutung der Bahnhofsbereiche für die Struktur der Stadt baulich und / oder funktional nicht mehr gerecht.

Die in der Rahmenplanung angedachte Umstrukturierung dieser Bereiche vollzieht sich im Bereich des privaten Eigentums. Maßnahmen der öffentlichen Hand beschränken sich voraussichtlich allein auf das planungsrechtliche Instrumentarium. Deshalb werden diese Bereiche nicht als Maßnahmen definiert.

6.12.1 Restrukturierung Baublock Lager- / Arnoldsweiler- und Bücklersstraße

Dieser Bereich liegt am Hauptzugang von der Innenstadt und den Schulen zur Fußgängerunterführung. An der Lagerstraße und zum Bahngelände hin ist der Bestand durch mindergenutzte oder aufgelassene Gewerbebebauung sowie einzelne Wohnbauten geprägt. An der Ecke Arnoldsweilerstraße / Lagerstraße liegt das Zollamt mit häufigen LKW-Anfahrten.

Der Innenbereich an der Bücklersstraße und dem Fritz-Keller-Weg ist überwiegend durch Wohnnutzung belegt.

Ziele für den Bereich sind:

- Arrondierung des Blockrandes entlang Lagerstraße und Bahnhofsvorplatz Süd
- Blockrandbebauung 3 - 4 Geschosse, Wohn- und Geschäftsnutzung
- Aufgelockerte Wohnbebauung, 3 - 4 Geschosse, zum Innenbereich Bücklersstraße hin

6.12.2 Umstrukturierungsbereich Arnoldsweilerstraße

Die Bausubstanz an der Arnoldsweilerstraße ab der Straße An den Stadtwerken bis hin zur Schoellerstraße ist heterogen, ihr Erscheinungsbild ist teilweise desolat. Sie liegt, durch eine Böschung getrennt, deutlich höher als das Bahngelände.

Die Flächen befinden sich im Besitz verschiedener Bahngesellschaften. Die heutigen Miet- bzw. Pachtverträge für die gewerblich genutzten Flächen laufen kurzfristig aus (bis 2007).

Ziele für den Bereich sind:

- Ersatz der unattraktiven Substanz
- Blockrand mit hochwertiger Verwaltungs-, Gewerbe- und Geschäftsbebauung, 3 – 4 Geschosse ausbilden.
- Aufwertung des Umfeldes Bahngelände

6.12.3 Umstrukturierungsbereich Eisenbahnstraße

Die Eisenbahnstraße ist im nördlichen Bereich durch eine Wohnbebauung in Zeilenform geprägt, die von den Wohnbereichen in Düren-Nord durch eine gewerbliche Bebauung an der Einmündung Schulstraße / Eisenbahnstraße getrennt wird. Die Lage ist dadurch isoliert.

Ziele für diesen Bereich sind:

- Nachverdichtung und Aufwertung des Wohnumfeldes im Bereich der Wohnbauten
- Zusammenhang der Wohnbereiche durch Konversion der gewerblichen Flächen herstellen
- Reihenhauszeilen zur Integration der bestehenden Zeilenstruktur in den Bebauungszusammenhang von Nord-Düren und als Ergänzung des vorhandenen Wohnformenangebotes

6.13 Kostenschätzung nach Bereichen

Dargestellt wird hier ein Überblick über die Ergebnisse der Kostenschätzung. Die detaillierte Kostenschätzung ist auf der CD-Rom im Anhang nachzuvollziehen.

Bereich	Kosten	Erlös Stadt	Erlös DB	Bilanz	Bilanz MB
Alle Zahlen in €, gerundet auf volle Tausender					
Bereich Süd 1	626.000		532.000		-94.000
Maßnahme 1	353.000		532.000	179.000	
Maßnahme 2	273.000			-273.000	
Bereich Süd 2	550.000		1.464.000		914.000
Maßnahme 3	136.000		635.000	499.000	
Maßnahme 4	376.000			-376.000	
Maßnahme 5	38.000		829.000	791.000	
Bereich Süd 3	1.223.000		1.417.000		194.000
Maßnahme 6*	---		---	---	
Maßnahme 7	1.148.000			-1.148.000	
Maßnahme 8	38.000		985.000	947.000	
Maßnahme 9	37.000		432.000	395.000	
Bereich Süd 4	1.206.000		1.862.000		656.000
Maßnahme 10	1.084.000			-1.084.000	
Maßnahme 11	98.000		1.326.000	1.228.000	
Maßnahme 12	24.000		536.000	512.000	
Summe Kosten	3.605.000				
Summe Erlöse Stadt					
Summe Erlöse DB AG			5.275.000		
Bilanz Bereich SÜD					1.670.000

Tabelle 4: Bilanz Bereich Süd

*: Annahme: Die P+R-Anlage bleibt unverändert.

Die Kosten und Erlöse im Bereich Süd weisen keine Besonderheiten auf. Kosten entstehen durch die erforderlichen Erschließungsmaßnahmen zur besseren Anbindung des Bahnhofes und für die Erschließung der Flächen. Erlöse werden durch die Vermarktung der Flächen erzielt. Der Bereich insgesamt schließt mit einem Saldo von annähernd + 1,7 Mio. € ab.

Maßnahmenbereich West 1	334.000	951.000	482.000		1.099.000
Maßnahme 13	142.000			-142.000	
Maßnahme 14	192.000	951.000	482.000	1.241.000	
Maßnahmenbereich West 2	7.431.000	491.000	198.000		-6.742.000
Maßnahme 15 (ZOB)	1.634.000			-1.634.000	
Maßnahme 16 (ZOB)	1.852.000			-1.852.000	
Maßnahme 17 (P+R)	3.945.000	491.000	198.000	-3.256.000	
Summe Kosten	7.765.000				
Summe Erlöse Stadt Düren		1.442.000			
Summe Erlöse DB AG			680.000		
Bilanz Bereich WEST					-5.643.000

Tabelle 5: Bilanz Bereich West

Durch den Neubau der B 399n werden die Maßnahmen 15 und 16 (Umbau ZOB) und 17 (Umbau P+R-Anlage) ausgelöst. Der Ausbau der Kreuzung Josef-Schregel-Straße / Fritz-Erler-Straße und die bahnahe Trassierung der B 399n machen Eingriffe in ZOB und P+R-Anlage notwendig (Indirekte Führung von Linksabbiegern aus der nördlichen Josef-Schregel-Straße durch den ZOB, d.h. U-Schleife / Anpassung der Busausfahrten und Flächenabtretungen aus der P+R-Anlage für die B 399n). Zur Kompensation der entfallenden P+R-Stellplätze ist eine Organisation auf mehreren Ebenen nötig, entsprechende Kosten für ein Parkhaus sind hier eingestellt.

Der Bereich West ist hinsichtlich der Kostenbilanzierung differenziert zu betrachten aufgrund der besonderen Nutzungsstruktur.

Der Gesamtsaldo weist ein erhebliches Defizit von 5,6 Mio. € aus. Dies ist insofern rein theoretisch, als die Kosten der Maßnahmen ZOB und P+R-Anlage nicht umlagefähig sind im Sinne baureifer Erschließung von Bauflächen und aus anderen Mitteln zu finanzieren sind. Danach ist von folgender Kostenaufteilung auszugehen:

- Für den Bereich West 1 ist der angegebene Kostensaldo realistisch, da die in der **Maßnahme 13** enthaltenen Erschließungsmaßnahmen der Bauflächenerschließung dienen. Der dargestellte Erlössaldo von knapp 1,1 Mio. € entspricht damit der realistischen Schätzung.
- In **Maßnahme 17** ergibt sich aufgrund der baulichen Nutzung eine Wertschöpfung bzw. Erlös in der Größenordnung von ca. 690.000 € (491.000 € + 198.000 €). In den Kosten der **Maßnahme 15** in Höhe von 1.634.000 € ist ein Erschließungsflächenanteil (Umfahrt und Gehweg) in Höhe von ca. 150.000 € enthalten, der dem Bauvorhaben zuzurechnen ist. Damit ergibt sich für den Erlös im Saldo eine Größenordnung von plus 540.000 €.

Die Gesamtkosten der Maßnahmen ZOB und P+R belaufen sich damit unter Abzug der Erschließungskostenanteile für die Baufläche auf 7.431.000 € - 150.000 € = 7.281.000 €. Die tatsächliche Höhe der Kosten für ZOB und P+R hängt wesentlich von der Zahl der künftig benötigten P+R-Plätze ab. Die hier zugrundegelegte Stellplatzzahl geht - vorbehaltlich detaillierter Untersuchung - von ca. 430 P+R-Plätzen gegenüber heute 230 Stellplätzen aus.

Die reine Kompensation der durch die B 399n wegfallenden Parkflächen würde die Baukosten eines entsprechenden Parkhauses mit 230 - 250 Stellplätzen auf ca. 2,0 Mio. € reduzieren.

Der Parkraumbedarf für das Geschäftsgebäude ist darin nicht enthalten, sollte jedoch baulich im Kombination mit dem P+R-Parkhaus geschaffen werden.

Bereich	Kosten	Erlös Stadt	Erlös DB	Bilanz	Bilanz MB
Alle Zahlen in €, gerundet auf volle Tausender					
Bereiche Nord	1.698.000			-1.698.000	verteilt auf Nord 1 - 3

Die Geländemodellierungen im Bereich Nord sind als Vorbedingung der weiteren Entwicklung der Flächen südlich der Eisenbahnstraße in den Maßnahmenbereichen Nord 1, Nord 2 und Nord 3 erforderlich. Deshalb werden sie zusammengefasst ermittelt und anschließend gemäß veräußerbaren Flächenanteilen auf die Maßnahmenbereiche umgelegt. Ebenso wird mit der externen Kanalisation sowie den noch zu ermittelnden Kosten für Schallschutz verfahren.

Bereich Nord 1	684.000	298.000	931.000		545.000
Anteil Geländeaufbereitung	442.000			-442.000	
Maßnahme 18	66.000	158.000		92.000	
Maßnahme 19	176.000	140.000	931.000	895.000	
Bereich Nord 2	764.000	372.000	370.000		-22.000
Anteil Geländeaufbereitung	156.000			-156.000	
Maßnahme 20	107.000			-107.000	
Maßnahme 21	282.000			-282.000	
Maßnahme 22	75.000	42.000	370.000	337.000	
Maßnahme 23	144.000	330.000		186.000	
Bereich Nord 3	2.272.000	174.000	2.736.000		638.000
Anteil Geländeaufbereitung	1.100.000			-1.100.000	
Maßnahme 24	177.000			-177.000	
Maßnahme 25	930.000			-930.000	
Maßnahme 26	65.000	174.000	2.736.000	2.845.000	
Summe Kosten	3.720.000				
Summe Erlöse Stadt		844.000			
Summe Erlöse DB AG			4.037.000		
Bilanz Bereich NORD					1.161.000

Tabelle 6: Bilanz Bereich Nord

Der Bereich Nord liegt im Saldo bei etwa 1,15 Mio. € und ist damit rentierlich. Die Kostenschätzung weist die Besonderheit auf, dass die heute ebene Fläche des Bahngeländes für eine Nutzungsintegration in das städtische Umfeld diesem zunächst höhenmäßig angepasst werden muss. Diese Geländeanpassung erfolgt sinnvollerweise bauabschnittsunabhängig in einem Zuge im Zusammenhang mit dem Bau der B 399n.

Die Kosten für die Beräumung, Geländemodellierung und externe Erschließung sind daher zunächst als Gesamtkosten ermittelt und dann entsprechend anteilig auf die Bauabschnitte umgelegt.

6.14 Ergebnisse Kosten- und Erlösanalyse / Gesamtbilanz

6.14.1 Einzelbilanzen der Bereiche Nord, Süd und West



Kosten – Erlöse Nord			
	Kosten	Erlöse Stadt	Erlöse DB
Summe Kosten	3.720.000		
Summe Erlöse Stadt Düren		844.000	
Summe Erlöse DB AG			4.037.000
Bilanz Bereich NORD			1.161.000
Kosten - Erlöse Süd			
	Kosten	Erlöse Stadt	Erlöse DB
Summe Kosten	3.605.000		
Summe Erlöse Stadt Düren			
Summe Erlöse DB AG			5.275.000
Bilanz Bereich SÜD			1.670.000
Kosten – Erlöse West (einschl. Parkhaus und ZOB)			
	Kosten	Erlöse Stadt	Erlöse DB
Summe Kosten*	7.765.000		
Summe Erlöse Stadt Düren		1.442.000	
Summe Erlöse DB AG			680.000
Bilanz Bereich WEST			5.643.000*
Kosten – Erlöse West (ohne Parkhaus und ZOB)			
	Kosten	Erlöse Stadt	Erlöse DB
Summe Kosten*	484.000		
Summe Erlöse Stadt Düren		1.442.000	
Summe Erlöse DB AG			680.000
Bilanz Bereich WEST			+ 1.638.000

Tabelle 7: Kosten - Erlöse Bereiche Nord, Süd, West

Zu den Kosten und Erlösen in den Bereichen ist auf Folgendes hinzuweisen:

Bereich Nord

- Flächen und Kosten für die B 399n sind nicht in Ansatz gebracht.
- Die Kostenstruktur wird im Nordbereich insgesamt wesentlich bestimmt durch
 - die Geländemodellierung, die in Verbindung mit der B 399n erforderlich ist,
 - die externe Entwässerung, die in Verbindung mit dem Bau der B 399n herzustellen ist,
 - den Lärmschutz.
 Die anteiligen Lärmschutzkosten sind in der Schätzung noch nicht enthalten, da dazu kein hinreichender Planungsstand vorliegt.
- Kostengünstig wirkt sich die Eisenbahnstraße aus, die mit begrenztem Umbauaufwand als Anlieger- und Sammelstraße genutzt werden kann.
- Die abschnittsübergreifenden Maßnahmen Geländemodellierung, externe Entwässerung und Lärmschutz erfordern voraussichtlich einen erhöhten Finanzierungsaufwand, wenn davon ausgegangen wird, dass Veräußerungserlöse entsprechend den Bauabschnitten zeitversetzt erfolgen.

Bereich Süd

- Der Bereich Süd schließt insgesamt mit einer positiven Bilanz ab.
- Belastet wird die Bilanz durch die Maßnahmen im Bereich Süd 1, da hier umfangreiche öffentliche Erschließungsmaßnahmen vorgesehen sind. Der Bereich ist jedoch zeitlich und räumlich abkoppelbar von den Bereichen 2 - 4.
- Für die Maßnahme 6 sind mehrere Entwicklungsvarianten denkbar. Für die Kostenschätzung ist die kostenneutrale Variante zugrundegelegt, d.h. die P+R-Anlage bleibt unverändert.
- Im Bereich Süd 3 ist die Kostenseite belastet durch den erforderlichen Ausbau der Anbindung an die Arnoldweilerstraße (Maßnahme 7). Der Erlös dieses Abschnitts ist daher vergleichsweise gering, aber noch positiv.
- Der Bereich Süd 4 weist eine günstige Kostenstruktur auf, ist jedoch abhängig von der Realisierung des Bereichs Süd 3. Aus diesen Gründen ist ggf. eine zeitgleiche Realisierung von Bereich Süd 3 und Süd 4 ins Auge zu fassen.

Bereich West 1 und West 2

Der Bereich West ist sehr unterschiedlich strukturiert:

- Im Bereich West 1 steht den Erschließungskosten ein erheblicher Erlös gegenüber.
- Im Bereich West 2 sind voraussichtlich keine rentablen Maßnahmen möglich aufgrund der Flächenansprüche der öffentlichen Verkehrsanlagen (ZOB, P+R und Bahnhofsvorfahrt). Die Kostenschätzung geht dabei davon aus, dass die Nordbrücke erhalten bleibt (kritischer Fall). Für den Fall der Niederlegung der Brücke ergeben sich außer den Möglichkeiten zur optimalen Verknüpfung der Verkehrsträger auch interessante Perspektiven für rentable Nutzungen.
- Da die Umbau- und Neuordnungsmaßnahmen ZOB und P+R nur in mittelbarem Zusammenhang mit der Entwicklung der übrigen Bereiche stehen, ist in einer Variante die Gesamtbilanzierung ohne die Kosten für die vorgenannten Maßnahmen dargestellt (sh. Kap. 6.14.2)

6.14.2 Gesamtbilanz

Vorbehaltlich der gegenwärtigen, nicht hinreichend genau erfassbaren Kosten für Altlasten, Lärmschutz und Leitungsverlegung und Finanzierung im Bahnbereich, ergibt sich als Gesamtbilanz, in der auch die Kosten für Umbau ZOB u. P+R enthalten sind, folgendes Bild:

Gesamtbilanz Machbarkeitsstudie Bahnhofsumfeld			
Summe Kosten	15.090.000€		
Summe Erlöse Stadt		2.286.000€	
Summe Erlöse DB AG			9.992.000€
Bilanz			- 2.812.000

Tabelle 8: Gesamtbilanz mit Belastungen durch Maßnahmen 15 ,16 und 17 (Neubau ZOB/P+R)

Die Gesamtbilanz (s. Tabelle 8) zeigt einen Saldo von ca. – 2,8 Mio. €.

Die Höhe des Saldos ist maßgeblich bedingt durch die Kosten für Neu- und Umbau ZOB und P+R. Für diese Maßnahmen sind ca. 7,28 Mio. € veranschlagt. Darin enthalten eine deutliche Kapazitätserhöhung des P+R-Anlage von derzeit 230 auf ca. 430 STP.

Der o.g. Gesamtsaldo ist insofern theoretisch, als die Kosten ZOB und P+R realistischerweise nicht auf die rentierlichen Maßnahmen umgelegt werden können und anderweitig zu finanzieren sind.

In der nachfolgenden Tabelle 9 ist daher die Erlössituation ohne die Kosten ZOB und P+R dargestellt :

Gesamtbilanz Machbarkeitsstudie Bahnhofsumfeld, rentierliche Bereiche			
Summe Kosten	7.809.000€		
Summe Erlöse Stadt		2.286.000€	
Summe Erlöse DB AG			9.992.000€
Bilanz			4.469.000€

Tabelle 9: Gesamtbilanz ohne Belastungen durch Maßnahmen 15 ,16 und 17 (ZOB / P+R)

Danach ergibt sich eine positive Erlösbilanz in einer geschätzten Größenordnung von ca. 4,46 Mio. €.

Dies zugrundegelegt, zeichnet sich ab, dass die Maßnahme insgesamt rentabel gestaltet werden kann.

Die Schätzung steht jedoch unter dem Vorbehalt der Klärung der o.g. Kostenrisiken im Rahmen weiterer Untersuchungen und Planungen.

Ziel muss es sein, den Finanzierungsbedarf möglichst niedrig zu halten. Deshalb sollen Realisierungsabschnitte so dimensioniert werden, dass den Aufwendungen für die baureife Erschließung eine zeitnahe Realisierung der Erlöse gegenübersteht.

7 Förderung

Für den Fördermitteleinsatz stehen grundsätzlich zwei Förderwege zur Verfügung:

- Der Einsatz von Mitteln für städtebauliche Struktur- und Verbesserungsmaßnahmen (Städtebauförderung).
- Der Einsatz von Mitteln zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowohl für den Individualverkehr (IV) als auch für den öffentlichen Personalverkehr (ÖPNV).

Der Mitteleinsatz für städtebauliche Zwecke und Ziele erstreckt sich grundsätzlich auch auf rentierliche Maßnahmen, sofern ein Sanierungstatbestand oder eine Stadtentwicklungsaufgabe zur nachhaltigen Strukturverbesserung vorliegt.

Voraussetzung für den Einsatz öffentlicher Mittel ist jedoch die förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet oder Stadtentwicklungsbereich gem. BauGB. Inwieweit entsprechende Tatbestände vorliegen, bliebe ggf. im Einzelnen zu prüfen.

7.1 Maßnahmen nach GVFG

Entsprechend dem Strukturkonzept ist für folgende Maßnahmen der Mitteleinsatz nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vorzusehen:

Neubau der B 399n

Ein Teilabschnitt der B 399n berührt das Plangebiet in den Bereichen West und Nord. Sie schafft durch die Freistellung der Eisenbahnstraße vom Durchgangsverkehr wesentliche Erschließungsvoraussetzungen für den Bereich Nord.

Der Bau der B 399n ist jedoch nicht durch die Erschließung des Plangebietes bedingt. Sie ist in den Notwendigkeiten des gesamtstädtischen Erschließungsnetzes der Stadt Düren begründet. Einzelheiten zur Planung und Finanzierung sind daher nicht Gegenstand dieser Untersuchung. Die jeweiligen Kostenträgerschaften der B 399n ergeben sich aus den Vereinbarungen zur Baulastträgerschaft.

Danach ist davon auszugehen, dass der Straßenabschnitt zwischen Rurstraße und neuer Einmündung Eisenbahnstraße als Ortsdurchfahrt in der Baulastträgerschaft der Stadt Düren liegt und die anbaufreie Strecke zwischen neuer Einmündung Eisenbahnstraße und Schoellerstraße (B 56n) in der Baulastträgerschaft des Landes NRW steht. Der Abschnitt in Baulastträgerschaft der Stadt ist nach GVFG förderbar.

ZOB (Maßnahme 15)

Aus dem Ausbau der B 399n und der Kreuzung Josef-Schregel-Straße / Fritz-Erler-Straße / Eisenbahnstraße ergeben sich zwingend Eingriffe in den ZOB und die angrenzende P+R-Anlage.

Der ZOB muss neu angeschlossen und in die IV-Konzeption des Knotens eingebunden werden. Im Rahmen dieser Neuordnung sind nachhaltige Verbesserungen zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger dann zu erzielen, wenn die stillgelegte Bahnstrecke über die Nordbrücke endgültig aufgegeben und die Brücke sowie Teile des Bahndammes niedergelegt werden könnten (Kap. 5.4.1).

Da die Neuordnung im Bereich der OD-Strecke der B 399n liegt, ist von einer Finanzierung durch die Stadt Düren unter Einsatz von Mitteln des GVFG auszugehen. Bei der weiteren Planung und Finanzierung sind die noch laufenden Bindungsfristen für den bisherigen Fördermitteleinsatz zu berücksichtigen, bzw. ihre Relevanz zu klären.

P+R-Anlage Nord

Die Anlage ist mit Mitteln des GVFG ÖV finanziert. Mit der Realisierung der B 399n gehen erheblichen Flächen aus der P+R-Anlage und damit Stellplätze verloren. Die P+R-Anlage steht im Eigentum der DB AG. Durch die Flächenreduzierung ist eine Stellplatzkompensation nur durch die Anlage von Parkdecks möglich. Eine nachhaltige Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsträger ist auch hier nur dann zu erreichen, wenn die stillgelegte Strecke über die Nordbrücke aufgegeben und der Gleiskörper entsprechend zurückgebaut werden kann (Kap. 5.4.1).

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass mit der sinnvollen bahnnahen Trassierung der B 399n das Ziel der Gewinnung städtebaulicher Entwicklungsflächen und entsprechend rentierliche Nutzungen erreicht wird. Bei der weiteren Planung und Finanzierung sind auch hier Bindungsfristen des bisherigen Fördermitteleinsatzes zu berücksichtigen.

P+R-Anlage Süd (Maßnahme 6)

Die Anlage ist mit Mitteln GVFG ÖV finanziert. Veränderungen innerhalb der Bindungsfristen, die mit Nutzungsänderungen verbunden sind, sollten nur aus zwingenden Gründen ins Auge gefasst werden. Sollte eine Erhöhung der Stellplatzkapazitäten im Bindungszeitraum aus Bedarfsgründen erforderlich werden, sind hier keine sachlichen Einwendungen des Fördergebers zu erwarten, da die Kapazitätserhöhung dem bisherigen Förderziel entspricht.

7.2 Maßnahmen Städtebauförderung

Bahnhofsvorplatz Josef-Schregel-Straße (Maßnahme 16)

Der Bahnhofsvorplatz ist ein städtebaulich wesentliches Element. Er ist repräsentativer Stadteingang für Reisende und Zielpunkt bzw. Ausgangspunkt für verschiedenste Verkehrsteilnehmer und Verkehrsträger (Pkw, Bus, Taxi, Radfahrer, Fußgänger).

Von der optimalen Integration der Verkehrsträger und der gestalterischen Lösung hängt die urbane Qualität ab.

Zwei Varianten sind vorgeschlagen, die sich deutlich unterscheiden:

- Bei Erhaltung der Nordbrücke bleibt der Bahnhofsvorplatz in seiner heutigen Situation in Teilen unverändert. Maßnahmen richten sich auf funktionale und gestalterische Verbesserungen.
- Bei Niederlegung der Nordbrücke und Teilen des Bahndamms ergeben sich erheblich größere Spielräume für funktionale und gestalterische Verbesserungen, die den Bahnhof als zentralen Verknüpfungspunkt und Bindeglied zwischen der Innenstadt und Nord-Düren nachhaltig aufwerten.

Es ist davon auszugehen, dass die letztgenannte Variante für den Einsatz von Fördermitteln weitergehende Voraussetzungen bietet als die Variante unter Erhalt der Nordbrücke.

Bahnhofsvorplatz Süd (Maßnahmen 1 und 2)

Die Gestaltung und Ordnung dieses Bereichs als wichtiger Bahnhofszugang von der Innenstadt her ist eine vorrangige städtebauliche Verbesserungsmaßnahme. Gegenstand dieses Bereiches sind:

- Verbesserung der öffentlichen Erschließung
- Neuordnung und bauliche Entwicklung der privaten Flächen.

Der Einsatz von Städtebaufördermitteln ist für diese Aufgabenstellung denkbar.

8 Resümee

Die Flächenfreisetzungen im Umfeld von Bahnhof und Gleisstrecke stellen in Verbindung mit der angestrebten verkehrlichen Umstrukturierung des städtischen Straßennetzes eine große Chance für die Stadtentwicklung Dürens dar.

Die Untersuchung zeigt, dass die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes eine Bereicherung der angrenzenden Quartiere ermöglicht und diese sinnvoll arrondiert werden können. Dafür ist hier keine losgelöste Entwicklung der Flächen zu einem eigenständigen Teil der Stadt, sondern eine Weiterentwicklung der bestehenden Strukturen zum Bahnhof hin anzustreben.

Das Konzept wird dabei in handhabbare Bereiche (Bauabschnitte) und Maßnahmen gegliedert, die eine abschnittsweise Realisierung ohne Auswirkungen auf das Gesamtkonzept ermöglichen und einen überschaubaren Mitteleinsatz bei absehbaren Rückflüssen sichern.

Das direkte Bahnhofsumfeld als Bereich zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger ist dabei der einzige nicht rentierliche Bereich. Die übrigen Bereiche erwirtschaften trotz der Aufwendungen für Beräumung und Neuerschließung Überschüsse aus dem Verkauf der Bauflächen.

Resultate der Machbarkeitsstudie sind:

- Das Bahnhofsumfeld besitzt ein hohes Entwicklungspotential aufgrund der verkehrlichen Lagegunst, der zentralen Lage an der Schnittstelle zwischen Düren-Innenstadt / Düren-Nord und der zahlreichen zentralen Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen.
- Die Entwicklungspotentiale der Teilbereiche Nord, Süd und West sind sehr unterschiedlich:
 - Der Bereich Nord ist wohnorientiert mit einem Verbindungsbereich für Dienstleistungszwecke.
 - Der Bereich Süd ist strukturell durch Gewerbe und Dienstleistung geprägt.
 - Der Bereich West nimmt zentrale Verkehrseinrichtungen sowie Wohn- und Geschäftsbebauung auf.
- Die Entwicklung der Teilbereiche ist unabhängig voneinander möglich.
- Die B 399n ist aus übergeordneten verkehrlichen Gründen erforderlich und notwendige Voraussetzung für die Aktivierung der entbehrlichen Bahnflächen auf der Nordseite der Bahnstrecke.
- Der Bau der B 399n macht im Bereich West die Neuordnung des zentralen Omnibusbahnhofs und der P+R-Anlage erforderlich.
- Die Beibehaltung oder Niederlegung der Nordbrücke ist von maßgeblicher Bedeutung für die Entwicklungsperspektiven im Bahnhofsbereich.
 - Die Beibehaltung der Nordbrücke stellt grundsätzlich eine evtl. spätere Wiederaufnahme des Bahnbetriebs sicher, schmälert jedoch den Gestaltungsspielraum für die Optimierung des Verkehrsverbundes am Knoten Bahnhof und für eine städtebauliche Lösung erheblich.
 - Im Fall der Einziehung des stillgelegten Nordgleises und der Niederlegung der Nordbrücke steht das Nordgleis in Zukunft nicht mehr zur Verfügung. Es bietet sich

aber eine hervorragende Chance für eine großzügige städtebauliche Lösung und eine nachhaltige Integration aller Verkehrsträger am Knotenpunkt Bahnhof.

- Schwerpunkt unrentierlicher Maßnahmen sind der ZOB und P+R, die im Zusammenhang mit dem Bau der B 399n neu geordnet und dabei für den künftigen Bedarf ausgelegt werden sollten.

- Der Neuordnungsvorschlag ZOB / Bahnhofsvorplatz geht von der Erhaltung der Nordbrücke aus.

Der Vorschlag bietet günstige Ansätze für eine attraktive bauliche und städtebauliche Weiterentwicklung, falls die Erhaltung der Nordbrücke aus jetzt nicht erkennbaren Gründen doch nicht notwendig sein sollte.

- Der Bereich Süd bietet gute Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Erschließung für Gewerbe- und Dienstleistungszwecke. Schwachpunkt ist die Anbindung an die Arnoldsweilerstraße. Besonderer Wert ist auf eine architektonisch qualifizierte Gestaltung am Stadteingang im Bereich Schoellerstraße / Brücke zu legen.

Die bauliche und gestalterische Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes Süd an der Lagerstraße ist als mittel- bis langfristige Aufgabe zu sehen.

Der Entwicklungsbereich Süd lässt sich günstig in Bauabschnitte gliedern, die zeitversetzt realisiert werden können.

- Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit ist nach der vorläufigen Schätzung unter Vorbehalt zur Zeit nicht hinreichend erfassbarer Kostenfaktoren (Altlasten, Beräumung u.ä.) von einem positiven Saldo auszugehen, der nach gegenwärtigem Stand ein Einnahmeplus von ca. 4,46 Mio. € ausweist, (ohne die Massnahmen ZOB und P+R-Anlage Nord und ohne Lärmschutz.

- Die Einzelbilanzen der Teilbereiche weisen folgende Salden aus:

Bereich Süd: + 1,67 Mio. €

Bereich West: + 1,63 Mio. €

Bereich Nord: + 1,16 Mio. €

- Im Bereich West werden durch den Um- u. Neubau des ZOB und der P+R-Anlage öffentliche Investitionen in einer Größenordnung von ca. 7,25 Mio € erforderlich.

Aachen, im Juni 2005

Planungsgruppe **MWM**

Dipl.-Ing. Stefan Winter

9 Anlage

9.1 Nutzungen und Dichten der Baufelder

Maßnahme / Baufeld	Baugebiet gem. BauNVO	GRZ	GFZ
Süd 1, M 1, Baufeld	MK / GEe	0,8	2,4
Süd 2, M 3, Baufeld	GEe	0,6	2,4
Süd 2, M 5, Baufeld	GEe	0,6	1,6
Süd 2, M 6, Baufeld	GEe	0,8	2,4
Süd 3, M 8, Baufeld	GEe	0,6	1,6
Süd 3, M 9, Baufeld	GEe	0,6	1,6
Süd 4, M 11, Baufelder	GEe	0,6	1,6
Süd 4, M 12, Baufeld	GEe	0,6	2,4
West 1, M 14, Baufeld	MI	0,6	1,6
West 2, M 17, Baufeld	MK / SO	1,0	4,0
Nord 1, M 19, Baufeld	GEe	0,8	1,6
Nord 2, M 22, Baufeld	WA	0,4	1
Nord 2, M 23, Baufeld	WA	0,4	0,8
Nord 3, M 26, Baufelder SO	WA	0,4	0,8

9.2 Anmerkungen zur Kostenschätzung

- Für die Kalkulation der **Erlöse aus Grundstücksverkäufen** wurden die Grundstückspreise für die veräußerbaren, beräumten und baureifen Grundstücksflächen gemeinsam mit der Stadtverwaltung Düren, Herrn Püttmann sowie Herrn Fischöder, Geschäftsführer des Gutachterausschusses für Gebäude- und Bodenwerte der Stadt Düren, diskutiert und festgelegt.
- Die Schätzkosten für die **Entwässerung** des Gebietes wurden in enger Zusammenarbeit mit Herrn Hille, Stadtentwässerung Düren, veranschlagt.
- Schätzkosten für den Bereich **Straßenneu- und -umbau** wurden in Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro Schwietering, Aachen ermittelt.
- Schätzkosten für den Bereich **Abbruch, Flächenberäumung** wurden in Zusammenarbeit mit der Firma Frauenrath, Heinsberg ermittelt.
- Die angenommenen Stellplatzkosten für **Parkhäuser** wurden in Zusammenarbeit mit der Vollack Parkhaus AG, Wesseling bei Köln ermittelt. Dabei werden die Kosten für das P + R-Parkhaus südlich der Bahnflächen aufgrund der hier möglichen rechteckigen, statisch und organisatorisch optimierbaren Bauweise niedriger angesetzt. Einzelheiten hierzu werden bei den jeweiligen Maßnahmen erläutert.

- Bei den Kosten für die **Entsorgung von Flächenbefestigungen und Böden** wurden keine Kontaminationen, wie evtl. Teer, Asbest, PCB oder Schwermetalle etc., berücksichtigt.
- Es sind zu diesem Zeitpunkt noch keine fundierten Aussagen zu Sanierungsbedarfen möglich. Als Merkpositionen wurden deshalb die **Altlastenverdachtsflächen** mit voraussichtlichem Handlungsbedarf aufgenommen, jedoch in Ihrer Kostenhöhe nicht beziffert. Als Altlastenverdachtsflächen weist die orientierende Untersuchung der ECOS UMWELT, Gesellschaft für technischen und wissenschaftlichen Umweltschutz, im Auftrag der Deutsche Bahn AG 1999 erstellt, für das beplante Areal 2 Flächen aus:
 - Den ehemaligen Ablaufberg für die Güterzugzusammenstellung direkt südlich der Brücke Schoellerstraße im Bereich Süd 4
 - Eine punktuelle Altlastenverdachtsfläche im Bereich des nördlichen Endes des Baufeldes West 2 an der Grenze zur zukünftigen B 399n (ehemaliges Trafohäuschen).
- **Alle Schätzkosten** sind rein netto ermittelt. In der Zusammenstellung werden Baunebenkosten sowie Mehrwertsteuer addiert.
- Die Einmündungsbereiche, deren Anpassungsbedarf direkt auf den **Bau der B 399n** zurückzuführen ist, sind nicht in die Kostenschätzung mit aufgenommen. Dagegen sind Maßnahmen, wie der erforderlich werdende Umbau des ZOB und der Ersatz der bestehenden P+R-Flächen im Norden durch ein Parkhaus mit aufgenommen, da zum jetzigen Zeitpunkt nicht eindeutig darstellbar ist, inwieweit sie allein durch den Bau der B 399n bedingt werden.
- **Beräumungskosten** werden jeweils auf die Einzelmaßnahme bezogen ermittelt. Wo dies aus Gründen des Bauablaufs nicht möglich oder sinnvoll ist, wird in den Maßnahmenbeschreibungen erläutert, welche Bereiche welchen Maßnahmen zugeordnet werden.
- **Geländemodellierung / Beräumung:** Die im Zusammenhang mit der Realisierung der B 399n erforderliche flächendeckende Beräumung und Geländemodellierung in den Maßnahmenbereichen Nord 1 – 3 ist in der Durchführung als eine Baumaßnahme zeitgleich mit dem Bau der B 399n zu betrachten. Aus diesem Grund sind die Kosten als Gesamtkosten ermittelt und in der Bilanz auf die Maßnahmenbereiche Nord 1 – 3 entsprechend den veräußerbaren Flächenanteilen umgelegt.
- **Angegebene Gleislängen** sind den Plänen entnommen und in ihrer Länge und Lage in der Örtlichkeit zu überprüfen. Die Kosten für Ihre Beräumung werden in der detaillierten Kostenschätzung mit berechnet und in die Bilanz eingestellt. Möglicherweise werden die auf der Südseite liegenden Gleise bereits im Zuge der Errichtung der Abstellanlage beräumt. Gleiches kann im Rahmen des Neubaus der Tankanlage mit den Gleisen auf der Nordseite geschehen.
- Die Kosten für die **Verlegung von Oberleitungsmasten** schwanken nach Angaben von Herrn Dahlke, DB Slmm, zwischen 30 - 50.000 € pro Mast. Die Höhe ist abhängig von der Zugbelastung des Mastes und der Wichtigkeit im Gesamtnetz. Für die Kostenschätzung werden Mastenverlegungskosten in Höhe von 35.000 € pauschal pro zu versetzendem Mast einkalkuliert.

Unsicherheiten bestehen auch insofern, als dass die Standorte der Oberleitungsmasten aus alten Planständen der DB SImm übernommen wurden.

Entbehrliche und funktionslose Oberleitungsmasten sind im Abbruch nur bei den Fundamenten mitgerechnet, hier sind pauschal 10 cbm Stahlbetonabbruch angesetzt.

- Zur Verlegung **elektrischer Leitungen und Installationen** macht die Entbehrlichkeitsprüfung Bahnhof Düren einschließlich Umfeld, DB Netz AG vom 23. Juli 2004, pauschale Kostenangaben. Diese werden in die Kostenschätzung übernommen. Die Entbehrlichkeitsprüfung empfiehlt eine koordinierte Umsetzung der Leitungsanpassung im Bereich DB Energie und Kommunikationssysteme in einem Zuge. Deswegen werden hier keine nach Maßnahmenbereichen getrennte Kostenermittlungen angesetzt. Die Kosten für den Bereich Süd werden insgesamt in Maßnahme 7 angesetzt. Die für die Maßnahmenbereiche Nord anfallenden Maßnahmen bezüglich Umlegung der Leit- und Sicherungstechnik und der elektrotechnischen Anlagen werden bereits im Zuge des Baus der B 399n erforderlich und belasten das Projekt damit nicht.
- Für die **Entwässerung** des Gebietes werden für den Nordbereich besondere Maßnahmen (Sammelkanal, Rückhaltung) erforderlich. Der Bereich Süd kann ohne weitere Sondermaßnahmen an bestehende Kanäle in der Arnoldweilerstraße bzw. Lagerstraße angeschlossen werden.
- Kosten für den naturschutzrechtlichen **Ausgleich** des Eingriffs durch Erschließung und Bebauung sind auf die Maßnahmenbereiche bezogen ermittelt und dann nach Flächenverhältnis auf die Bauflächen des Maßnahmenbereichs umgelegt.
- Die Kosten für **Maßnahmen des Schallschutzes** entlang der neu entstehenden B 399n werden im Weiteren noch in dem Maße, wie sich die Kosten des Schallschutzes für die heranrückende Wohnbebauung gegenüber dem Schallschutz für den Bestand erhöhen, zu tragen sein. Die Höhe dieser Kosten ist noch nicht absehbar, die Untersuchungen zum Schallschutz entlang der B 399n sind noch nicht abgeschlossen.

10 Plananhang