



öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage zur Herbeiführung eines Ausführungs- und Finanzierungsbeschlusses

Betrifft:

Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss zur Neugestaltung der Mühlenstraße
-AuF-

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	18.06.2025	Vorberatung
Bezirksvertretung 1	27.06.2025	Anhörung
Haupt- und Finanzausschuss	30.06.2025	Vorberatung
Rat	10.07.2025	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

Der Rat der Stadt beschließt die Ausführung und Finanzierung des Projektes Neugestaltung der Mühlenstraße mit Gesamtkosten in Höhe von 10.712.000 EUR (brutto).

Sachdarstellung:

Beschlusslage:

Bedarfsbeschluss des Rates der Stadt vom 13.12.2018

Die Beschlusssumme des Bedarfsbeschlusses umfasst 2,9 Mio. EUR brutto und beinhaltet Bau-, Planungs- und Baunebenkosten sowie aktivierbare Eigenleistungen. In den Baukosten war bereits eine Baupreissteigerung berücksichtigt. Die reinen Baukosten der Maßnahme aus der Kostenschätzung, welche dem Bedarfsbeschluss zugrunde lag, belaufen sich auf 2.077.323,50 EUR brutto.

Kosten

konsumtive Kosten (gerundet)	48.100,00 EUR
+ investive Kosten (gerundet)	10.663.600,00 EUR
= Gesamtkosten (gerundet)	10.711.700,00 EUR
jährliche Nettofolgekosten	819.308,41EUR

Ausgangssituation

Der Planungsraum Mühlenstraße / Grabbeplatz, liegt in der Düsseldorfer Altstadt. Die Mühlenstraße erstreckt sich zwischen dem Burgplatz im Westen und der Neubrücke bzw. dem Kay-und-Lore-Lorentz-Platz. Der Grabbeplatz liegt zwischen der Neubrücke und der Heinrich-Heine-Allee im Osten.

Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf hat die Verwaltung am 13.12.2018 mit dem Bedarfsbeschluss beauftragt, für die Mühlenstraße die Planung durchzuführen und eine Kostenberechnung zu erstellen (vgl. Vorlage 66/ 108/2018).

Entlang der Mühlenstraße wurden in den vergangenen Jahren mehrere städtebauliche Aufwertungen realisiert. Neben dem Bereich des ehemaligen Amts- und Landgerichtes (Andreasquartier) sind der Umbau des ehemaligen Stadthauses (Hotel de Medici) und der Umbau des Orrickhauses zu nennen.

Die am Grabbeplatz liegende, städtische Kunsthalle soll in den kommenden Jahren energetisch saniert werden. Eine wesentliche Nutzungsänderung ist nicht zu erwarten.

Dadurch ergeben sich geänderte Nutzungsanforderungen an den Straßenraum der Mühlenstraße. Ebenso weisen die Mühlenstraße und insbesondere die Fahrbahn des Grabbeplatzes in ihrem jetzigen Zustand seit längerem straßenbauliche Mängel auf.

Die Mühlenstraße besteht heute im Bereich zwischen Burgplatz und Neubrücke aus einer etwa 6 m breiten Fahrbahn, die in Richtung Neubrücke etwas breiter wird. Als vorgezogene Maßnahme (sogenannte Zwischennutzung) wurden 2019 die Seitenräume der Mühlenstraße, im Bereich zwischen Burgplatz und Liefergasse / Mertensgasse, umfunktioniert (vgl. Vorlage 66/ 100/2018). Um den Park-Suchverkehr zu minimieren, wurden anstelle der Senkrechtparkstände auf der nördlichen Straßenseite und der Längsparkstände auf der südlichen Straßenseite mobile Fahrradabstellanlagen und Sitzmöbel positioniert. Des Weiteren entstanden Flächen für Gastronomie, Carsharing und E-Roller. Zwei Parkstände für mobilitätseingeschränkte Menschen auf der südlichen Straßenseite wurden beibehalten, zwei weitere wurden vor der Mahn- und Gedenkstätte angeordnet.

Zwischen Liefergasse und Neubrücke weitet sich die Fahrbahn in Richtung Neubrücke auf. Im südlichen Seitenraum sind Längsparkstände bis zur Einfahrt des Hotel Medici angeordnet. Bäume sind in diesem Abschnitt nicht vorhanden. Der Bereich Grabbeplatz, zwischen K20 und Kunsthalle, ist heute besonders gestaltet. Fahrbahn, Seitenräume und Mittelinsel sind mit einem besonderen Pflaster

hervorgehoben. In Teilbereichen sind die Pflasterflächen aufgrund von Bautätigkeiten durch Asphalt ersetzt worden. Der Radverkehr nutzt im Bereich des Grabbeplatzes teilweise vorhandene Granitplatten im Seitenraum. Die Mühlenstraße und die Straße Am Grabbeplatz sind eine wichtige Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Hofgarten und Rhein. Zudem sind sie Bestandteil des Bezirksradnetzes der Stadt Düsseldorf.

Der Planungsbereich ist westlich der Neustraße als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Die Einfahrt in die Mühlenstraße ist von der Neubrückstraße durch VZ 250 für den allgemeinen Fahrzeugverkehr gesperrt. Ausnahmsweise zugelassen sind Anliegerverkehr, Lieferverkehr, Taxi und Fahrräder.

In einer Vorabmaßnahme wurde eine Hubpolleranlage einschließlich begleitender Elemente auf einer Mittelinsel im Zufahrtsbereich der Mühlenstraße hergestellt (vgl. Vorlage OVA/107/2023). In der Ein- und der Ausfahrt wurden jeweils zwei Hubpoller (Hochsicherheitspoller) mit einem Abstand von etwa 1,50 m angeordnet. Die Anlage umfasst zwei Bedienelemente mit Anprallschutz sowie je Richtung einen Signalgeber. Diese Fläche wurde mit einer entsprechenden Bordanlage eingefasst und mit Gussasphalt hergestellt. Angrenzend an die vorhandene Hubpolleranlage sowie im Bereich des Grabbeplatzes werden weitere Hochsicherheitspoller im Seitenraum vorgesehen. Diese Hochsicherheitspoller werden mit einem Abstand von 1,20 m angeordnet. Drei Hochsicherheitspoller auf der Seite des Andreasquartiers müssen für die Feuerwehr herausnehmbar sein.

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss hat in einer Sitzung am 05.02.2025 das Betriebskonzept für die Hubpolleranlage beschlossen (vgl. Vorlage OVA/012/2025).

Darstellung der Maßnahme

Ziel der geplanten Umgestaltung ist es, die Straße ihrer Lage in der Altstadt entsprechend qualitativ hochwertig auszubilden. Dabei soll die Aufenthaltsqualität verbessert und die Funktion der Straße als Radverkehrsverbindung gestärkt werden.

Der Entwurf sieht dafür eine Neuaufteilung des Stadtraumes vor, in dem der Straßenquerschnitt zugunsten der Seitenräume verkleinert wird. Die Anbindung der Mühlenstraße an den Einmündungsbereich Neubrückstraße / Grabbeplatz soll untergeordnet erfolgen. Auf Parkstände wird weitestgehend verzichtet, um den Park-Such-Verkehr zu unterbinden. Lediglich die Vorhaltung von Behindertenparkständen wird im westlichen Abschnitt der Straße gewährleistet. Da während der Sperrzeiten der Hubpolleranlage die Zufahrt zu den Behindertenstellplätzen über die Mühlenstraße nicht möglich ist, sind als Ausgleich in der Neubrückstraße zusätzliche allgemeine Behindertenparkplätze vorgesehen. Diese bieten eine alternative Parkmöglichkeit in unmittelbarer Nähe.

Taxistellplätze sind im Bereich Mühlenstraße und Grabbeplatz nicht vorgesehen.

Der Querschnitt der Mühlenstraße sieht zwischen Burgplatz und Neubrückstraße einen nahezu niveaugleichen Ausbau vor. Die 6 m breite Fahrbahn wird über einen niedrigen Bordstein mit einer Höhe von 3 cm, der gleichzeitig die wasserführende Rinnenfunktion übernimmt, von den Seitenräumen abgesetzt.

Durch den Wegfall der Parkstände werden Flächen frei, die für Gastronomie und alternative Mobilitätsangebote genutzt werden können. Diese Flächen werden so hergestellt, dass sie später je nach Bedarf variabel genutzt werden können und bei zukünftigem Änderungsbedarf z.B. in Gastronomie umfunktioniert werden können.

Die Baumstandorte bleiben erhalten und werden durch zehn weitere Pflanzungen ergänzt.

Die Verkehrsführung vom Grabbeplatz in die Neubrückstraße erfolgt auch künftig in Form einer abknickenden Vorfahrt. Die Anbindung der Mühlenstraße erfolgt dabei untergeordnet. Sowohl die Verkehrsführung wie auch der Farbwechsel des Granitpflasters heben diese Unterordnung als „besonderen Einmündungsbereich“ optisch hervor. Des Weiteren sind die Seitenräume am Grabbeplatz, außerhalb der besonders gepflasterten Dreiecksfläche, mit einem 3 cm hohen Bordstein abgesetzt. Die Insel zwischen dem Verkehrsraum der beiden Fahrtrichtungen am Grabbeplatz wird mit Pfosten gegen Befahren gesichert. Hier kann ein neuer Baum gepflanzt werden.

Der Fahrbahnbereich zwischen der Neustraße und der Heinrich-Heine-Allee wird in Asphaltbauweise hergestellt.

Im Zuge des Umbaus werden die Hochbeete mit den Baumpflanzungen vor dem Orrick-Haus (Eckgebäude zur Grabbeplatz / Heinrich-Heine-Allee) zugunsten des fußläufigen Verkehrs zurückgebaut. Die ungeordnete Gesamtsituation wird dadurch bereinigt. Die betroffenen Einstiegsöffnungen der bestehenden Kanalanlagen müssen dementsprechend angepasst werden. Das bestehende "U" (Denkmal) wurde soll auf einem Sockel im Seitenbereich der Neustraße positioniert werden.

Die Radverkehrsführung auf der Relation Heinrich-Heine-Allee über den Grabbeplatz, Mühlenstraße und Burgplatz erfolgt ohne separate Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn. Die Fahrflächen werden entsprechend eben gestaltet, so dass sich die Befahrbarkeit im Vergleich zur heutigen Situation für Radfahrer deutlich verbessert. Am Knotenpunkt Heinrich-Heine-Allee wurde die Radverkehrsführung zudem so angepasst, dass Radverkehr aus dem Hofgarten kommend direkt auf den Grabbeplatz geführt wird. Zu diesem Zweck wird die nördliche Radfahrerfurt in der Heinrich-Heine-Allee mit der Fußgängerfurt getauscht. In der Einmündung des Grabbeplatzes in die Heinrich-Heine-Allee ist ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen vorgesehen. In Richtung Süden kann ggf. das Rechtsabbiegen für den Radverkehr mittels des Verkehrsschildes „Grüner Pfeil“ freigegeben werden.

Gesamtkosten und Refinanzierung

	konsumtiv (EUR)		investiv (EUR)	
	netto	brutto	netto	brutto
Baukosten		10.736		9.020.823
Baunebenkosten (Ing.-Leistungen etc.)		37.361		1.173.280
aktivierbare Eigenleistungen	-----	-----		469.428
Summe Gesamtkosten		48.097		10.663.531
Gesamtkosten gerundet		48.100		10.663.600
Anliegerbeiträge nach KAG / BauGB		0		261.000
Einsatz Stellplatzablösebeträge		0		0
Landeszuwendung		0		0
Bundeszuwendung		0		0
Kostenbeteiligung Dritter		0		0
Summe Refinanzierung		0		261.000
Refinanzierung gerundet		0		261.000
Eigenanteil		48.100		10.402.600

Zum Bedarfsbeschluss, welcher Baukosten in Höhe brutto 2.077.323,50 EUR brutto auswies, ergeben sich nach der Kostenberechnung für die Baukosten Mehrkosten i.H.v 6.135.870,56 EUR brutto.

Die Mehrkosten begründen sich vor allem durch die Überprüfung auf notwendige Terrorschutzmaßnahmen, die detaillierten Kostenansätze im Rahmen der Vertiefung der Planung, eine Erweiterung des Planungsbereichs und die Materialauswahl für eine hochwertige Gestaltung innerhalb der Innenstadt. Ein weiterer erheblicher Anteil ergibt sich aus den allgemeinen Baupreissteigerungen. Eine Zuordnung zu den Titeln der Kostenberechnung ist der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Die Hubpolleranlage wurde als vorgezogene Maßnahme als Teilmaßnahme der Neugestaltung der Mühlenstraße umgesetzt. Diese war zum Zeitpunkt des Bedarfsbeschlusses noch nicht Gegenstand der Planung und somit nicht in der Bedarfsbeschlusssumme enthalten. Für die Umsetzung der vorgezogenen Maßnahme und die damit verbundenen Kosten wurde ein eigener Beschluss (OVA/107/2023) gefasst. Da die Kosten jedoch formal dem Projekt Neugestaltung der Mühlenstraße zuzuordnen sind, wurden diese Kosten zum Zweck der Nachvollziehbarkeit und Transparenz mit in die Beschlusssumme des vorliegenden Ausführungs- und

Finanzierungsbeschlusses aufgenommen. Daher sind in der nachfolgenden Tabelle ebenfalls die bereits verausgabten Kosten der Hubpolleranlage in Höhe von 556.389,19 EUR brutto zzgl. weiterer Kosten für die Inbetriebnahme der Hubpolleranlage und für die Umsetzung des Taxikonzeptes in Höhe von 261.976,13 EUR brutto ausgewiesen.

	€ brutto	
Summe Baukosten Bedarfsbeschluss	2.077.323,50	
zzgl. Mehrkosten nach Titel		
Baupreissteigerung	1.425.386,60	Baupreientwicklung von Bedarfsbeschluss Q1/17 bis heute Q1/25
	201.884,99	Zu erwartende Baupreientwicklung bis Bauzeit 02/25 bis 11/26
Baustelleneinrichtung	536.452,00	deutlich höherer Ansatz in der Kostenberechnung
Verkehrssicherung / Verkehrsprovisorien	202.240,50	deutlich höherer Ansatz in der Kostenberechnung
Erdarbeiten	210.394,38	detaillierter Kostenansatz in der Kostenberechnung
Abbruch	449.391,60	detaillierter Kostenansatz in der Kostenberechnung
Straßenbau	976.460,01	detaillierter Kostenansatz in der Kostenberechnung, deutlich höhere Kosten für Naturstein, Erweiterung des Planungsbereiches an H-H-A und Grabbeplatz
Grünflächen	730.410,10	keine Baumstandorte in der Vorplanung, aufwändige Wurzelkammersysteme
Ausstattung	1.032.684,38	Hochsicherheitspoller nicht in Vorplanung enthalten
Beleuchtung	121.380,00	Zusatzkosten gemäß Angebot NGD
LZA	45.101,00	LZA Heinrich-Heine-Allee nicht in Vorplanung enthalten
Kanal	64.260,00	nicht in Vorplanung enthalten
Leitungsverlegung	139.825,00	bedingt durch Sicherheitspoller, in Vorplanung nicht enthalten
Summe Mehrkosten	6.135.870,56	
Summe Baukosten AuF ohne Hubpolleranlage	8.213.194,10	
Hubpolleranlage (OVA/107/2023)	818.365,32	nicht in Vorplanung enthalten und als vorgezogene Maßnahme umgesetzt
Summe Baukosten AuF inkl. Hubpolleranlage	9.031.559,38	

Die Baukosten (insgesamt 9.020.823 EUR brutto inkl. Hubpolleranlage investiv + 10.736 EUR brutto konsumtive Kosten) sowie die Baunebenkosten in Höhe von

insgesamt 1.173.279,55 EUR brutto + 37.361 EUR brutto konsumtive Kosten) werden wie folgt in den kommenden Jahren benötigt:

Jahr	bis einschl. 2024 ausgegeben	2025	2026	2027	2028
Baukosten + Baunebenkosten	590.731 EUR	616.570 EUR	4.369.243 EUR	4.145.326 EUR	520.330 EUR

Finanzierung

Für die Finanzierung sind Eigenmittel der Stadt einzuplanen. Die Mittel werden gesamtstädtisch gedeckt. Für die Finanzierung der Maßnahme ist die Aufnahme externer Investitions- und/oder Liquiditätskredite mit entsprechenden Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt erforderlich. Einnahmen aus Beitragsverfahren sind voraussichtlich lediglich gem. § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) für die Teilanlage der Beleuchtung zu erwarten. Hierbei könnten voraussichtlich 60 % der entstehenden beitragsfähigen Kosten in Höhe von gerundet ca. 261.000,00 Euro im Rahmen der Erstattung durch das Land refinanziert werden.

siehe Anlage 1

Terminplan

Baubeginn	04/2026
Bauzeit ca.	12 Monate
Fertigstellung ca.	04/2027

Erfüllung der Voraussetzungen des § 13 KomHVO NRW:

BIC-Empfehlung	RPA geprüft	Kämmerei geprüft	Zustimmung der Kämmerin
am: 06.05.2025	am: 20.05.2025	am: 22.05.2025	am: 22.05.2025

Die Prüfung des Rechnungsprüfungsamtes führte zu folgendem Ergebnis:
Die Unterlagen entsprechen im Wesentlichen den Bestimmungen des § 13 Abs.2 KomHVO NRW. Es besteht ein Kostenrisiko.

Anlagen:

Anlage 1 - Finanzierung

Anlage 2 - Lageplan - Blatt 1, Plan-Nr. S 2424 102.1

Anlage 3 - Lageplan - Blatt 2, Plan-Nr. S 2424 102.2