

- Beschluss**
 Wahl
 Kenntnisnahme

Vorlagen Nr. 23/028/2015

öffentlich

Fachbereich: Liegenschaftsamt / Planungsamt Bearbeiter/in: Cramer, Cathleen / Dr. Büter, Kai	Datum: 02.11.2015 Az.: 23-3
---	--------------------------------

Beratungsfolge	Termine	Art der Entscheidung
Bauausschuss	26.11.2015	Vorberatung
Ausschuss für Umwelt-, Landschafts- und Naturschutz	26.11.2015	Vorberatung
Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Kultur und Tourismus	26.11.2015	Vorberatung
Kreisausschuss	07.12.2015	Beschluss

Umsetzung des Masterplans Neandertal / Projektstand nach Vorplanung beim Umsetzungsprogramm 1 und weitere modulare Umsetzung

- Finanzielle Auswirkung ja nein noch nicht zu übersehen
 Personelle Auswirkung ja nein noch nicht zu übersehen
 Organisatorische Auswirkung ja nein noch nicht zu übersehen

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen zu den Modulen M1 bis M3a des Umsetzungsprogrammes auf Grundlage der vorgestellten Vorplanungen weiterzuführen und zu realisieren.

Fachbereich: Liegenschaftsamt / Planungsamt Bearbeiter/in: Cramer, Cathleen / Dr. Büter, Kai	Datum: 02.11.2015 Az.: 23-3
---	--------------------------------

Umsetzung des Masterplans Neandertal / Projektstand nach Vorplanung beim Umsetzungsprogramm 1 und weitere modulare Umsetzung

Anlass der Vorlage:

Die Umsetzung des Masterplans Neandertal ist ein Gemeinschaftsprojekt des Kreises Mettmann, der Städte Erkrath und Mettmann sowie der Stiftung Neanderthal Museum. Der Masterplan verfolgt das Ziel, die Attraktivität des Neandertals für Museumsbesucher, Naherholungssuchende und Touristen zu steigern sowie gleichermaßen, die Naturräume aufzuwerten. Als zentrales, namensgebendes Produkt der Tourismusmarke neanderland dient die Aufwertung des Neandertals somit auch der Stärkung der Marke zum Nutzen aller Städte des Kreises.

Mit dem Beschluss des Kreistages vom 18.12.2014 erhielt die Kreisverwaltung den Auftrag, das Umsetzungsprogramm 1 unter Berücksichtigung der Beschlüsse zu realisieren.

Sachverhaltsdarstellung:

1. Ausgangslage

In seiner Sitzung am 18.12.2014 hat der Kreistag die Realisierung des Umsetzungsprogramms 1 zum Masterplan Neandertal beschlossen. Dieses umfasst die Planung und die bauliche Umsetzung der Module Museumsbrücke über Düssel und Mettmanner Bach/Umbau des Einmündungsbereichs/Auftaktplatz (M1), Spielplatz (alt) am Düsselufer (M2a), Spielplatzerweiterung (M2b), Spielplatzbrücke Parkplatz – Spielplatz (M2c), Renaturierung Düssel (M3a) und die Wegeverbindung Museum – Fundstelle (M3b) sowie erste Planungsleistungen bis zur Entwurfsplanung für die Module Inszenierung des Kalkzuges (M4), Anpassungsmaßnahmen Museumsparkplatz (M5), Neubau Wegeverbindung Museum – Regiobahnhalte (M6) und das unmittelbare Museumsumfeld (M7) im Museumsumfeld / Neanderpark (vgl. Plan zu den sog. M-Modulen in Anlage 1). Darüber hinaus umfasst der Beschluss Maßnahmen, welche die Aufwertung des Wegenetzes im Neandertal beinhalten (sog. W-Module).

Beschlüsse vom 18.12.2014 (Auswahl)

„1. Die Verwaltung wird beauftragt, das Umsetzungsprogramm 1 zu realisieren. Die Mittel werden dementsprechend in den Haushalt 2015 und in die mittelfristige Finanzplanung einge-

stellt. Auf die Mittel für die Module M1 bis M7 wird ein Sperrvermerk gelegt. Ausgenommen hiervon ist ein Betrag von 120.000 €, der für die Beauftragung von ersten Planungsleistungen inklusive einer Variantenentwicklung zeitnah benötigt wird.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, die zu erstellenden Planungen für die M-Module (Museumsumfeld und Neanderpark) des Umsetzungsprogramms 2 auszuwerten und die Kosten-Nutzen-Bewertung anhand der neuen Erkenntnisse zu aktualisieren. Die aktualisierte Bewertung aller Module des Umsetzungsprogramms 2 wird dem Kreistag zur Kenntnis gegeben und die Realisierung je nach dem Ergebnis der Neubewertung zur Beschlussfassung vorgelegt.

[...]

5. Im Zuge der Neubeschilderung im Neandertal werden zwei Gedenktafeln für die Opfer des Naziregimes aufgestellt. [...]"

In dieser Vorlage werden schwerpunktmäßig die Ergebnisse der Vorplanung (HOAI-Leistungsphase 2) der zur Realisierung beschlossenen Module M1 bis M3a vorgestellt. Die Vorplanungsergebnisse der weiteren M-Module liegen noch nicht vor und sind daher nicht Gegenstand dieser Vorlage. Darüber hinaus wird der Sachstand zur Umsetzung der W-Module des Umsetzungsprogramms 1 kurz vorgestellt.

2. Bearbeitungen und Sachstand der Bearbeitungen

Für die Vorplanungen der Module M1 bis M2c sowie M3b bis M7 wurde das Büro RMP – Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten aus Bonn beauftragt. Dieses Büro ist aus dem planerischen Werkstattverfahren zur Aufwertung des Museumsumfeldes und Neanderparks, das im Sommer 2014 abgeschlossen wurde, als Sieger hervorgegangen. Dieser Siegerentwurf war Grundlage des Kreistagsbeschlusses vom 18.12.2014.

Das Modul M3a (Renaturierung der Düssel zwischen Museum und Fundstelle) wird federführend vom Bergisch-Rheinischen Wasserverband (BRW) bearbeitet, der seinerseits ebenfalls ein Planungsbüro beauftragt hat.

Seitens der Verwaltung wurden zudem geotechnische Baugrunduntersuchungen in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse in die Vorplanung der o.g. M-Module eingeflossen sind. Weitere Fachgutachten, wie z.B. zum Themenkomplex der Ökologie (Landschaftspflegerischer Begleitplan mit FFH-Verträglichkeitsprüfung, Artenschutzgutachten etc.) werden noch in diesem Jahr beauftragt.

Die Umsetzung der W-Module zur Verbesserung des Wegenetzes im Neandertal wird aktiv von der Verwaltung vorangetrieben. Hierbei handelt es sich schwerpunktmäßig um die Fertigstellung der ersten Ausbaustufe des Beschilderungssystems für Wanderer sowie um weitere Maßnahmen zur Besucherlenkung und regionalen Verkehrsbeschilderung. Diese Maßnahmen können jedoch nicht alle parallel mit derselben Priorität abgearbeitet werden, da die personellen Ressourcen beschränkt sind. Dennoch schreitet auch die Umsetzung dieser Maßnahmen kontinuierlich fort.

Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen näher vorgestellt.

3. Maßnahmenbeschreibung und Variantendiskussion

3.1. M-Module

Die sogenannten M-Module beinhalten die Aufwertung des Museumsumfeldes und Neanderparks (M-Module). Die räumliche Abgrenzung der Module zur Aufwertung des Museumsumfeldes und Neanderparks wird in der Plandarstellung in Anlage 1 gezeigt.

Übersicht über die M-Module:

- M1: Museumsbrücke über Düssel und Mettmanner Bach/Umbau des Einmündungsbereichs/Auftaktplatz
- M2a: Spielplatz (bestehendes Areal) / Uferbereich Düssel
- M2b: Spielplatzerweiterung
- M2c: Spielplatzbrücke Parkplatz – Spielplatz
- M3a: Renaturierung der Düssel
- M3b: Wegeverbindung Museum – Fundstelle
- M3c: Durchgehende Radwegeverbindung entlang der Talstraße
- M4: Inszenierung des Kalkzugs
- M5: Anpassungsmaßnahmen Museumsparkplatz
- M6: Neubau Wegeverbindung Museum - Regiobahnhalte
- M7: Unmittelbares Museumsumfeld

Gegenstand der Vorlage sind die Ergebnisse der Vorplanung für die Module M1 bis M3a, die im Weiteren erläutert werden und in der Anlage 2 dargestellt sind.

3.1.1. Module M1 Museumsbrücke über Düssel und Mettmanner Bach / Umbau des Einmündungsbereichs

Ziele der Planung

Das Modul 1 umfasst das unmittelbare Museumsumfeld südlich der Talstraße, welches den zentralen Empfangsraum für Besucher des Neandertals bildet. Gegenwärtig präsentiert sich dieser bedeutsame Raum unstrukturiert und überfrachtet. Der teils dichte Gehölzbestand verhindert wichtige Sichtbeziehungen. Die vorhandenen Wegebeziehungen zwischen dem Museumsparkplatz und dem Museumsgebäude sowie dem Spielplatz erscheinen diffus. Räumlich-gestalterische und funktionale Prinzipien sind im Raum zwischen Talstraße, Museumsparkplatz und Einmündungsbereich des Mettmanner Bachs in die Düssel nicht ablesbar. Die beschriebenen Defizite bewirken, dass das südliche Museumsumfeld seiner Rolle als Empfangs- und Aufenthaltsraum für Besucher des Neandertals nicht gerecht wird und ihnen sogar Orientierungslosigkeit zumutet. Die Planungen verfolgen das Ziel, diese Defizite zu beseitigen. Die Neugestaltung soll die Besucher im Empfang nehmen und leiten sowie zum Aufenthalt animieren.

Ergebnisse der Vorplanung

Herzstück des Moduls ist die Brückenverbindung über Düssel und Mettmanner Bach. Über diese gelangt zukünftig der Besucher direkt vom Parkplatz zum Neanderthal Museum oder –

in umgekehrter Richtung – vom Museum zum Parkplatz bzw. über einen zweiten Anschluss zu den Spielplätzen (M2a und M2b) und zur Steinzeitwerkstatt.

Ziel der Planung der Museumsbrücke ist es, neben dem Erhalt einer optimalen Fußgänger-Verbindung auch den Einmündungsbereich des Mettmanner Baches in die Düssel für die Besucher erlebbar zu machen sowie die räumlich-gestalterischen und funktionalen Grundsätze wieder herzustellen bzw. neu anzulegen. Im Zuge der Planung sind verschiedene Varianten der Raumaufteilung, die sich durch die Lage der Wege einschließlich der geplanten Brückenanlagen im Gesamtraum ergeben, überprüft und geplant worden. Der Planung ist hierbei das Ziel einer optimalen Raumaufteilung und Barrierefreiheit unter dem Aspekt der Eingriffsreduzierung zugrunde gelegt worden.

Museumsbrücke

Aufgrund des Geländes und der Anschlusspunkte wird die Museumsbrücke in einem markanten Bogen geführt, welcher die Erlebbarkeit der Gewässer Düssel und Mettmanner Bach einschließlich des Einmündungsbereichs ermöglicht.

Bei der Planung der Museumsbrücke sind neben der Gestaltung und Form der Brücke auch die Lage und Geländehöhen der Anbindungspunkte im Bereich des Parkplatzes, der Talstraße und des Zugangs zum Spielplatzbereich zu berücksichtigen. Die Talstraße und der Parkplatz liegen topografisch auf der gleichen Geländehöhe. Das Gelände des Spielplatzbereichs liegt etwa zwei Meter tiefer. Derzeit wird der Höhenunterschied durch eine Treppe und eine Brücke mit Längsgefälle vom Parkplatz zum Weg zwischen Museum und Spielplatzbereich und von diesem Tiefpunkt aus dann mit Steigung zur Talstraße hin überwunden. Dieser Weg stellt keine behindertengerechten Wegeverbindung dar.

Zukünftig soll dieses Defizit durch den Bau der Brücke beseitigt werden. Hierzu wurden im Zuge der Planungen verschiedene Varianten in Lagen und Höhen in den Anschlussbereichen geprüft. Als Vorzugsvariante wurde eine Brückenverbindung gewählt, welche die Anschlusspunkte in gleicher Höhe verbindet. Dies bedeutet, dass der Besucher auf *einem* Geländeneiveau ohne Gefälle vom Parkplatz zum Museum gelangt.

Die Anbindung an den Spielplatz wird über eine behindertengerechte Rampe mit einer Längsneigung von ca. 3 % realisiert. Mit dem Bau der Rampe sind entsprechende Geländemodellierungen verbunden. Wegen der hierdurch ermöglichten einheitlichen Höhe der Brücke kann die notwendige Brückenkonstruktion auch unter dem Aspekt der Kostenminimierung vereinfacht und filigraner gestaltet werden. Die Gestaltung der Brücke kann somit in den Fokus rücken.

Im Zuge der Planung sind für die Bauwerksgestaltung zwei Varianten untersucht worden. Die erste Variante sieht eine skulpturale, sehr eigenständige Ausprägung der Konstruktion vor. Der amorph geformte Brückenkörper aus Stahlbeton als geschwungenes Bauwerk steht im Vordergrund. Das Gelände wird vom Brückenrand nach innen versetzt, um die Brückenform nicht zu beeinträchtigen. Hierdurch wird nicht der komplette Brückenquerschnitt für Besucher nutzbar. Ebenfalls ist durch die innenliegenden Geländer der neu gestaltete Raum einschließlich der Gewässer nicht optimal möglich. Die Brückenkonstruktion ist sehr aufwendig und mit höheren Kosten verbunden.

Bei der zweiten Variante steht weniger die Brückenform als das Durchqueren des Naturraums im Vordergrund. Die Brücke wird in dieser Variante als flacher Brückensteg aus Stahlbeton konzipiert. Das Gelände wird von außen an dem Steg befestigt. Hierdurch wird der gesamte Brückenquerschnitt nutzbar und der Brückenkörper ist hinter dem Gelände sichtbar. Die Brückenkonstruktion ist einfacher und mit weniger Kosten verbunden.

Unter Berücksichtigung der konstruktiven, wirtschaftlichen Aspekte sowie der Einbindung in das Umfeld wurde die zweite Variante „Brückensteg“ im Zuge der Planungen weiterverfolgt. Der Brückensteg ermöglicht eine schlichte und filigrane Konstruktion, welche in einem spannenden Kontrast zum Umfeld steht, sich dabei jedoch optisch zurücknimmt.

Die Museumsbrücke bindet an drei Anschlusspunkte an, den Parkplatz, die Talstraße und den Spielplatzbereichen, welche die äußeren Auflagerungspunkte der Tragkonstruktion bilden. Die Museumsbrücke wird in einem Bogen geführt. Im zentralen Aufweitungsbereich des Bogens befindet sich das Mittelaufleger - der zentrale Stützpunkt – der Brückenkonstruktion, von welchem jeweils die Anbindungen an die drei Anschlusspunkte erfolgen. Vom Mittelaufleger aus ergibt sich eine Brückenlänge zur Talstraße hin von ca. 26 Metern und in der Verlängerung zur Anbindung Spielplatz eine Länge von ca. 8 Metern. Hieraus ergibt sich eine Gesamtlänge der Brücke zwischen Talstraße und Spielplatz von ca. 34 Metern. Die Brückenlänge zwischen dem Parkplatz und dem zentralen Stützpunkt beträgt ca. 25 Meter. Die Spannweiten über die Gewässer belaufen sich im Bereich der Düssel auf ca. 15 Meter und im Bereich des Mettmanner Bachs auf ca. 17 Meter.

Die Höhe bzw. die Mächtigkeit des Brückensteiges beträgt gemäß den statisch-konstruktiven Anforderungen in der Brückenachse maximal 35 Zentimeter. Die Entwässerung des Steges erfolgt durch ein dachförmiges Quergefälle zu beiden Seiten.

Um die Museumsbrücke im Ganzen schlicht und filigran in die Landschaft einzubinden, wurde aus gestalterischen Gründen auf massive Widerlagerkonstruktionen verzichtet. Der Brückensteg wird vielmehr über einzelne Stützen, welche auf einem sogenannten Pfahlrost als Tiefengründung gegründet sind, getragen. Ein Pfahlrost besteht aus einer Kopfplatte, welche die Lasten aufnimmt, und den Pfählen, welche die Lasten aus der Platte aufnehmen und in den Boden weiterleiten. Gemäß dem vorliegenden Baugrundgutachten steht erst in einer Tiefe von über 5 Metern unter jetziger Geländeoberkante tragfähiger Boden an. Unter Berücksichtigung der Herstellungskosten ist aufgrund des schlechten Bodens eine Gründung mit Pfählen wirtschaftlicher als die Herstellung eines massiven Fundaments.

Die Museumsbrücke soll als reine Fußgängerbrücke ausgebildet werden. Die Regelbreite der Museumsbrücke beträgt 2,80 Meter. Im Bereich des zentralen Stützpunktes erfolgt eine Aufweitung der Tragplatte. Hier können Besucher verweilen und den Einmündungsbereich der Gewässer beobachten, ohne die weiteren Besucherströme zu behindern. Im Anschlussbereich an die Talstraße wird die Brücke auf 4,50 Meter aufgeweitet. Dieser Bereich dient neben dem Verweilen und Aufhalten auch als Aufstell- und Wartefläche für Besucher, welche über lichtsignalgesteuerte Fußgängerquerung der Talstraße möchten.

Die Anbindung der Brücke an die Talstraße ist soweit optimiert worden, dass die Brücke und die vorhandene Fußgängerquerung über die Talstraße sich in einer fast direkten Linie befinden. Hierdurch kann der notwendige Eingriff in die Talstraße und die vorhandene Bushaltestelle, welche sich in der Straßenbaulast des Landesbetriebes Straßen.NRW befinden, auf ein Minimum reduziert werden. Auf die in der Gestaltungswerkstatt noch vorgesehene Verschie-

bung der Fußgängerführung nach Osten einschließlich der hierfür notwendigen, kostenträchtigen Verschiebung und Anpassung der Einmündung des Museumsweges sowie der Haltestelle kann hierdurch verzichtet werden.

Das Geländer der Museumsbrücke wird von außen an den Brückensteg befestigt, um den gesamten Brückenquerschnitt nutzen zu können. Um das Geländer möglichst transparent zu halten und so den Blick auf den Einmündungsbereich und das Gelände zu ermöglichen, wird eine Ausfachung mit Streckmetall mit einer möglichst großen Maschenweite gewählt. Wobei der Ausführung auf den gesetzlich vorgeschriebenen „Durchfallschutz“ für Kinder berücksichtigt wird. Die Ausfachung des Geländers mit einem Streckmetall erzeugt je nach Standort und wechselndem Blickwinkel ein belebtes Bild. Die Höhe des Geländers, da es sich um eine reine Fußgängerbrücke handelt, beträgt 1,10 Meter. Das Geländer wird bis zur Unterkante des Brückensteiges verlängert, so dass die Ansicht der Tragplatte nur durchscheint. Hierdurch wirkt die Brückenplatte weniger massiv. Die Beschichtung des Geländers erfolgt in einem Grauton, welcher zur geplanten Beschichtung des Steges farblich passt. Die Oberfläche der Brücke wird mit einer rutschfesten und widerstandsfähigen Beschichtung aus einem gebundenen Natursteinsplitt auf Basis des ortsüblichen Kalksteinmaterials ausgebildet. Das Material der Beschichtung entspricht dem Material der geplanten wassergebundenen Decken der angrenzenden Wege. Hierdurch erscheinen die Wegebeziehungen auch im Übergangsbereich zur Brücke als durchgängig einheitlich gestaltet.

Auftaktplatz

Im nördlichen Bereich des Parkplatzes wird der Anschlusspunkt zur Museumsbrücke als kleine Platzfläche angelegt. Der Besucher soll so bereits auf dem Parkplatz in Empfang genommen und über die Museumsbrücke zum Neanderthal Museum geleitet werden. Somit stellt der Auftaktplatz einen zentralen Punkt in dem neuem Wegekonzept dar. Er stellt nicht nur den Empfangsbereich dar, sondern er lädt auch zum Verweilen ein.

Der Platz wird wie das gesamte Wegekonzept mit einer wassergebundenen Wegedecke ausgestattet. Nach Norden in Richtung Museum und Einmündungsbereich sowie nach Osten zur Düssel hin wird der Platz durch eine Mauer mit einem Flachstahlgeländer abgegrenzt und der Höhenunterschied zum neu geplanten Einmündungsbereich gesichert. Das geplante Geländer wird optisch an die Brückengestaltung angelehnt.

Durch die Lage und Gestaltung ermöglicht der Auftaktplatz auch die Option zum Aufstellen eines Gedenkzeichens für die Opfer des Nationalsozialismus (siehe Kapitel 4). Durch die Versetzung des WC-Häuschens vom Auftaktplatz in die Mitte des Parkplatzes in Höhe der neuen Spielplatzbrücke aus dem Modul M2c wird sowohl der Raum als auch das notwendige Umfeld für solch einen Erinnerungsort geschaffen.

Unter dem Aspekt der Kostenminimierung wird die vorhandene Trafostation am jetzigen Standort bleiben müssen. Jedoch wird sie ansehnlich in das Umfeld und den Kontext integriert werden können.

Einmündungsbereich Düssel/Mettmanner Bach

Mit der geplanten Brückenverbindung zwischen Parkplatz und Museum wird der Zusammenfluss von Düssel und Mettmanner Bach zukünftig in Szene gesetzt.

Die bauliche Realisierung setzt eine Neuordnung des Mündungsbereichs voraus. Neben technischen, hydrologischen und ökologischen Aspekten steht bei der Ausgestaltung die Erlebbarkeit der Gewässer im Vordergrund. Durch einen künftig wieder naturnahen Einmündungsbereich werden neue landschaftliche Reize geschaffen, der bisherige künstliche Verbau wird beseitigt.

Der Mettmanner Bach wird zukünftig ca. 5 Meter breiter als im Bestand in die Düssel einleiten, wodurch ein hydraulisch günstigerer Einmündungswinkel entsteht. Durch den Bau der Museumsbrücke wird die vorhandene Verrohrung des Mettmanner Baches, welche derzeit als Wegebeziehung genutzt wird, rückgebaut werden. Die im Gewässerverlauf östlich der Verrohrung vorhandene fast rechtwinklige Führung des Mettmanner Baches in Höhe des Kiosks kann im Zuge der Neugestaltung ebenfalls hydraulisch günstiger ausgestaltet werden. Dies bedeutet im Bereich des Kiosks eine Verschiebung des Mettmanner Baches um ca. 5 Meter nach Süden. Hierdurch bedingt können die nördlichen Böschungen zur Talstraße abgeflacht und natürlicher gestaltet werden, womit die Standsicherheit des Geländes in diesem Bereich langfristig gesichert werden kann. Die vorhandenen gebauten Einfassungen des Flussbettes zur Stabilisierung der Böschungen können ebenfalls rückgebaut werden.

Durch die Neuanlegung des Gewässerverlaufs des Mettmanner Baches kann das Bachprofil aufgeweitet und zusätzlicher Retentionsraum geschaffen werden. Die neue Bachsohle wird unter Berücksichtigung des anstehenden Bodens möglichst naturnah mit einer Mittel- und Niedrigwasserrinne ausgebildet.

Die Herstellung der hydraulisch günstigeren und natürlichen Lage des Mettmanner Baches stellt keine wesentliche Erhöhung der Kosten dar, schafft aber ein neues Landschaftserlebnis. Zum einen muss aufgrund der Errichtung der Museumsbrücke der Einmündungsbereich so wieso angepasst werden und zum anderen müsste für den Rückbau der Verrohrung und die Wiederherstellung des Gewässers in diesem Bereich der Mettmanner Bach ohnehin - zumindest provisorisch - verschoben werden. Der konzipierte Ausbau dieser neuen Lage zum endgültigen Bett des Fließgewässers ist unter Berücksichtigung der Kosten sowie der gewässerökologischen und hydraulisch günstigeren und natürlicheren Lage auch die wirtschaftlichste Lösung.

Aus den zuvor genannten Gründen wurde die ursprüngliche Planung für den Einmündungsbereich in Abstimmung mit dem Bergisch-Rheinischen Wasserverband (BRW) um die Verschiebung des Mettmanner Baches erweitert.

Das westliche Düsselufer wird heute zwischen der Talstraße und der derzeit vorhandenen Fußgängerbrücke über die Düssel durch eine etwa 3,50 m hohe Mauer gesichert. Das Bauwerk wurde zwar in der Vergangenheit rückseitig gesichert, dennoch ist der Erhalt angesichts des vorhandenen Gehölzbewuchses langfristig problematisch. Da mit der neuen Brückenquerung zukünftig auf die Fußwege am westlichen Düsselufer verzichtet werden kann, wird die Mauer abgerissen und der etwa 40 Meter lange Uferabschnitt als Böschung ausgebildet. Durch den Rückbau der Mauer und die Herstellung einer Böschung wird der Fluss wieder sichtbar und zugleich neuer Retentionsraum für die Düssel geschaffen. Im Anschluss an die Brücke der Talstraße muss die Uferkante aufgrund der Topografie befestigt bleiben. In diesem

Bereich ist der Platz zwischen Düssel und der Zufahrt zum Parkplatz nicht ausreichend, um eine standsichere Böschung herzustellen. Hier soll ein Teil der heutigen Mauer stehen bleiben. Im Zuge der weiteren Planungen ist zu prüfen, ob eine zusätzliche Verstärkung der Mauer, z.B. mit einer rückseitigen Bohrpfahlwand, erforderlich wird bzw. eine alternative Lösung zur Böschungssicherung notwendig ist. Die Gestaltung des Einmündungsbereiches kann unter Berücksichtigung der ggf. hydraulisch notwendigen Sicherung des Einmündungsbereiches jedenfalls naturnäher und attraktiver gestaltet werden.

Die beschriebenen Maßnahmen im Gelände sind umfangreich und bedingen eine weitgehende Rodung des Gehölzbestandes. Jedoch im Hinblick auf die Herstellung von Sichtbeziehungen und die Wahrnehmung des Neanderthal Museums sowie aus weiteren gestalterischen Aspekten sind Rodungen unabhängig von den geplanten baulichen Maßnahmen notwendig. Nur dadurch kann das Ziel, die heutigen Defizite zu beseitigen, erreicht werden.

Im Zuge der Gestaltung und Aufwertung ist vorgesehen, Bäume punktuell eingepasst in die Umgebung nachzupflanzen. So kann die Gestaltung eingefasst und unterstrichen werden. Eine Initialpflanzung aus Gräsern, Stauden und niedrigen Gehölzen leiten eine naturnahe Entwicklung der Böschungen ein. Hier werden ausschließlich heimische, standortgerechte Arten verwendet. Die vorhandenen Skulpturen und Kunstwerke werden aufgenommen und zwischengelagert. Der Wiedereinbau erfolgt in einem abzustimmenden Gesamtkonzept.

Zusammenfassung

Zusammenfassend bindet sich die geplante Museumsbrücke einschließlich des neu gestalteten Einmündungsbereichs des Mettmanner Bachs in die Düssel optimal in die Umgebung ein. Der bislang verborgene Mündungsbereich wird als naturnaher und landschaftlich attraktiver Kernbereich des südlichen Museumsumfeldes betont und räumlich eingefasst. Die Düssel und der Mettmanner Bach werden als prägende Elemente des Landschaftsraums Neandertal stärker wahrnehmbar. Die neue Museumsbrücke überwindet und inszeniert den derzeitigen „Nicht-Raum“ und münzt die gestalterischen und funktionalen Defizite in Qualitäten um. Durch die Brücke zeichnet sich das südliche Museumsumfeld künftig durch eine eindeutige Wegeführung, klare orientierungsgebende Sichtbeziehungen zum Museum und die attraktive Wahrnehmung der Gewässer aus. Der gesamte räumliche Bereich des Moduls M1 wird zur qualitativ hochwertig gestalteten Nahtstelle zwischen dem Neanderthal-Museum, dem Spielplatz und dem Parkplatz sowie der Steinzeitwerkstatt und dem Eiszeitlichen Wildgehege.

3.1.2. Module M2a und 2b – Spielplätze

Ziele der Planung

Der aktuelle Spielplatz im Neandertal enthält nach dem Abbau morscher Holzelemente eine zentral gelegene Sandfläche, welche von einzelnen Steinen sowie von drei Unterständen flankiert wird. Das derzeitige Erscheinungsbild sowie die Aufenthalts- und Spielqualität sind als gering zu bewerten. Der Spielplatz wird trotz großer gestalterischer und funktionaler Defizite genutzt, da er mangels Alternative für Gruppen einen Aufenthaltsraum darstellt. Ferner enthält er das einzige Angebot für Kinder im öffentlichen Raum.

Für das Neanderthal Museum, das einzige kulturelle Prämiensprodukt im Kreis, ist der Erfolg der Spielplatzneugestaltung von zentraler Bedeutung. Familien mit Kindern und Schulklassen, die sehr wichtige Zielgruppen des Museums darstellen, finden im zentralen Neandertal keine adäquaten Einrichtungen vor, die vor oder nach dem Museumsbesuch zu einem längeren Verweilen und zu ausgiebigem Spiel einladen. Aus wirtschaftlicher Sicht des Museums ist es entscheidend, Wiederholungsbesuche dieser im Neandertal vernachlässigten Zielgruppe zu generieren. Dabei spielt neben der Qualität der eigentlichen Dauer- oder Sonderausstellung des Museums bspw. für eine Familie auch das flankierende Spielangebot eine nicht zu unterschätzende Rolle, um einen Tagesausflug zu starten. Der über die Besucherzahlen messbare Erfolg des Museums sollte deshalb nicht unabhängig von der Qualität der Spielplatzgestaltung gesehen werden. Es ist daher auch wichtig, neben der Schaffung neuer Spiel- und Erlebnisqualitäten, die Steinzeitthematik und damit das zentrale Alleinstellungsmerkmal des Ortes in die Gestaltung des Spielplatzes zu integrieren.

Ungeachtet der Synergien mit dem Museum soll der Spielplatz aber auch für sich genommen eine besondere Attraktionswirkung entfalten. Seine Lage markiert den Start- oder Endpunkt von Wanderungen zum Wildgehege oder entlang der Düssel. Insgesamt muss sich der neue Spielplatz hinsichtlich der Spielangebote, aber auch bezüglich seiner landschaftlichen Qualitäten von regulären Spielplätzen in der Umgebung abheben. Er sollte einen besonderen Reiz ausüben, denn sein Besuch hat wegen der wohnortfernen Lage stets Ausflugscharakter. Daher sollen hochwertige Spielangebote mit großem Erlebniswert geschaffen und zugleich attraktiv in die Landschaft eingebunden werden.

Ergebnisse der Vorplanung

Spiellandschaft

Die beiden Spielplatzmodule umfassen die komplette Neugestaltung des aktuellen Spielplatzareals (M2a) und der östlich angrenzenden Erweiterungsfläche bis zum Mettmanner Bach (M2b). Es ist eine naturnahe, robuste Spiellandschaft geplant, die ihren Namen verdient und die beide Module in einer durchgehenden Gestaltung umfasst. Von den in diesem Jahr neu festgesetzten Überschwemmungsgebieten der Düssel ist das Spielplatzareal – im Gegensatz zu früheren Festsetzungen – nicht mehr betroffen. Somit ergeben sich viel größere Gestaltungsspielräume bei der Neuplanung des Spielplatzes, da eine Vielzahl an baulichen Einschränkungen entfallen.

Der Fallschutz aus Sand bzw. Rindenmulch für die Spielgeräte fügt sich in unregelmäßiger Form in das Umfeld ein. Im weiteren Verlauf der Planung wird geprüft, inwieweit statt der ausschließlichen Verwendung von Sand als gestalterisches Element und Fallschutz zur Reduzierung der Folgekosten in der Unterhaltung bevorzugt Rindenmulch verwendet werden wird, da Sand an Spielplätzen jährlich aus Hygienegründen ausgetauscht werden muss. Auf gebaute Einfassungen wird bewusst verzichtet. Inselartige Gehölzpflanzungen sowie einzelne Laubbäume werden ergänzt. Generell wird ausschließlich auf einheimische Pflanzen zurückgegriffen.

Die Spiellandschaft bleibt gestalterisch grundsätzlich offen. Lediglich entlang der Düssel und dem Mettmanner Bach sorgen Weidezäune, ggf. flankiert von niedrigem Bewuchs, für die erforderliche Absicherung. Gezieltes Auslichten in den Böschungsbereichen schafft die Blickbeziehung zum Wasser. Die neuen Spielgeräte werden locker verteilt. Insgesamt werden im

Areal bis zum Anschluss an die Museumsbrücke (M1) umfassende Geländeanpassungsmaßnahmen vorgenommen. Hierdurch wird das Niveau der beiden Teilflächen M2a und M2b angeglichen und ein einheitliches Gefälle vom Anschluss der Museumsbrücke zum Spielplatz geschaffen. Im Bereich des rechten Düsseldorfufers werden neue Böschungen gestaltet, um neue Retentionsräume zu schaffen und einen ökologisch höherwertigen Flussquerschnitt zu ermöglichen.

Wegesystem und Flächenaufteilung

Bei der Planung sind verschiedene Varianten der Raumaufteilung, die sich über die Lage der Wege ergibt, geprüft worden. Im Ergebnis ist die Entscheidung für eine Wegeführung im Areal gefallen, die sich sehr stark am Werkstattergebnis orientiert. Die Areale der Module M2a und M2b werden durch den Weg in Richtung des Museums in zwei Teilflächen unterteilt; im Süden des Areals wird ein Verbindungsweg über die Spielplatzbrücke (M2c) zum Parkplatz geschaffen, der keine weiteren Teilflächen durchschneidet. Dieser von West nach Ost verlaufende Weg befindet sich auf etwas erhöhtem Niveau (etwa 0,6 bis 0,7 Meter) über der Spielfläche von M2a, um ein gleichmäßiges Gefälle vom Parkplatz über die Spielplatzbrücke bis zum Kreuzungspunkt der Wege von 3,5 % (Barrierefreiheit) auszubilden. Daher wird der Weg zur Spielfläche und nach Süden hin abgebösch.

Insgesamt ergibt sich in Kombination mit der Museumsbrücke (M1) und der Spielplatzbrücke (M2c) ein schlüssiges Wegesystem, das attraktive neue Wegebeziehungen zum und vom Spielplatz sowie in das erweiterte Neandertal, z.B. zur Steinzeitwerkstatt und zum Wildgehege ermöglicht. Die in nord-südlicher Richtung verlaufende Wegeachse verbindet das Museum über ein relativ gleichmäßiges barrierefreies Gefälle auch optisch mit den Spielplätzen. Die erweiterten und in Zukunft deutlich attraktiveren Spielplatzbereiche lassen sich auf direktem Weg vom Parkplatz über die Spielplatzbrücke erreichen. Das auf im zentralen Parkplatzbereich vorgesehene Toilettenhäuschen ist dadurch sowohl für Spielplatzbesucher als auch für Wanderer ideal platziert und erschlossen.

Die vorliegende Planung erreicht durch die gewählte Raumaufteilung des Areals eine Optimierung der nutzbaren Fläche des aktuellen Spielplatzbereiches (M2a) unter der Beibehaltung der weiteren Ziele der Barrierefreiheit der Wegeverbindungen und der Abflachung der Düsseldorfböschungen.

Die durch den Weg getrennten Spielplatzbereiche M2a und M2b weisen eine funktionale Trennung dahingehend auf, dass auf der Spielplatzweiterungsfläche M2b schwerpunktmäßig ältere Kinder (höheres Grundschulalter bis etwa Klasse 7) erlebnisreiche Spielangebote vorfinden, während im westlichen Bereich des heutigen Spielplatzareals M2a Aufenthalts-, Picknick- und Ruhezeiten mit Spielangeboten für jüngere Kinder im Vordergrund stehen.

M2a Spielangebote

Eine Spielkombination für kleinere Kinder soll eine Vielzahl verschiedenen Spiel- und Klettermöglichkeiten schaffen. Die Steinzeitthematik kann über eine teilweise Verblendung des Spielgerätes mit Formen ezeitlicher Tiere integriert werden, oder es werden separate Spielgeräte in Form von Tieren aus der Zeit des Neanderthalers aufstellt (z.B. „Mammutrutsche“).

Eine Hängematte für mehrere Kinder ergänzt das Angebot auf dem Areal M2a. Vom Toilettenhäuschen, das im zentralen Bereich des Parkplatzes positioniert werden soll, wird eine Trinkwasserleitung unter der Spielplatzbrücke (M2c) zum Areal M2a geführt. Dies erlaubt zum einen eine Trinkwasserentnahmestelle und zum anderen Spielangebote mit Wasser zu schaffen. In der Vorplanung ist ein Matschplatz (ggf. Matschrinnen bzw. -tischen) vorgesehen, der das Spielangebot noch einmal erweitert.

M2b Spielangebote

Die Nutzung der benachbarten Wiesenfläche ermöglicht die Erweiterung der Spiellandschaft auf die östliche Seite des Weges. Hier konzentriert sich das Angebot für ältere Kinder.

Eine in Zusammenarbeit mit den Mettmanner Spielplatzpaten durchgeführte Befragung von Nutzern des aktuellen Spielplatzes im Vorfeld des Werkstattverfahrens zur Aufwertung des Museumsumfeldes im Jahr 2014 hat ergeben, dass sich Kinder insbesondere Spielangebote zum Klettern wünschen. Erfahrungsgemäß werden Spielplätze, die spannende Klettermöglichkeiten anbieten, sehr gut angenommen. Aus diesem Grund ist als zentrale Attraktion des Spielplatzes eine große Seilspielkombination (Zweimastseilzirkus) mit angesetzter Röhrenrutsche vorgesehen. In den oberen Bereichen erhalten die Kinder einen schönen Überblick über das Areal mit den Gewässern und Brücken sowie in die Landschaft. Die Steinzeitthematik soll mit dem Thema Klettern beispielsweise über das Angebot eines zusätzlichen bekletterbaren Elementes in Form eines Faustkeils verknüpft werden.

Darüber hinaus sind auf dem Areal M2b auch weitere Spielgeräte eingeplant, wie z.B. Rie-senschaukeln bzw. ein sog. Nestkarussell, so dass nicht nur Klettermöglichkeiten angeboten werden. Bei der Wahl der Spielgeräte wird ein besonderer Wert darauf gelegt, dass sie möglichst viele Kinder gleichzeitig binden.

Weitere Ausstattung

Die Pavillons bleiben in ihrer Anzahl in der Planung komplett erhalten, da sie für Museumsbesucher (insbesondere Schulklassen und sonstige Gruppen) bei schlechten Wetterverhältnissen einen ansonsten im Museumsumfeld nicht vorhandenen Unterstand bieten. Die Vorplanung sieht vor, sie mit einer Farbbeschichtung aufzuwerten. Teilweise werden sie zudem neu positioniert, da die beiden südlichen Pavillons der Wegeverbindung von der Spielplatzbrücke M2c weichen. Durch das Aufstellen eines Unterstandes auf der Erweiterungsfläche (M2b) werden auch in diesem Bereich attraktive Aufenthaltsbereiche geschaffen.

Die aktuell vorhandenen Kalkfelsblöcke werden in die Gestaltung beider Teilareale mit aufgenommen und neu verteilt. Es ist vorgesehen, die Blöcke so zu bearbeiten und anzuordnen, dass sie auch als Sitzgelegenheiten zum Picknicken dienen können. Darüber hinaus werden auf beiden Spielplatzflächen Sitzgruppen eingeplant.

Um die Steinzeitthematik in der Spielplatzgestaltung zu verankern, sollen neben den oben skizzierten thematisch angepassten Spielgeräten unter dem Thema „Spurensuche“ in Teilbereichen u.a. steinzeitliche Motive in die Oberfläche der Kalksteinblöcken eingefräst werden.

Auf diese Weise soll die Ausstellung des Museums spielerisch erweitert und die Phantasie der Kinder beflügelt werden.

Sichtschutz

Die nördlich an das Modul M2b angrenzende Wiese verbleibt in privater Nutzung. Ihre Einfriedung fügt sich als natürliche Hecke in die Landschaft ein. Darüber hinaus sind auf dem nördlich angrenzenden Grundstück Baumplantagen zur Schaffung eines Sichtschutzes zum bewohnten Nachbargrundstück vorgesehen. Das Gelände wird topographisch an den Fußweg angepasst und die vorhandene Senke ausgeglichen.

Zusammenfassung

Die Module M2a und M2b führen gemeinsam in erster Linie zu einer funktionalen Aufwertung des südlichen Museumsumfeldes. Die Spiellandschaften sowie die Aufenthaltsbereiche laden künftig zum Verweilen ein. Insbesondere für die Zielgruppen Familien und Schulklassen erhöht sich die Aufenthaltsqualität erheblich. Es entsteht ein attraktives, zielgruppenspezifisches Angebot im öffentlichen Raum, welches neben dem Museumsbesuch zu einer erhöhten Verweildauer im Neandertal beiträgt und durch die Ausstattungsangebote neue Besucherimpulse auslösen kann.

3.1.3. Modul 2c Spielplatzbrücke Parkplatz / Spielplatz

Ergebnisse der Vorplanung

Der Spielplatzbrücke kommt innerhalb des Gesamtkonzeptes mit seinem neuen Wegesystem eine besondere Bedeutung zu. Unabhängig vom Museumsbesuch bietet sie eine direkte fußläufige Verbindung zwischen Parkplatz und dem Spielbereich sowie dem weiter südlich angrenzenden Landschaftsraum (Steinzeitwerkstatt, Wildgehege).

Die Spielplatzbrücke besitzt eine Länge von ca. 20 Metern mit einer Spannweite über die Düssel von ca. 15 Metern. Aufgrund des Höhenunterschiedes zwischen den Auflagerpunkten am Parkplatz und dem Spielplatz wird die Brücke unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit mit einem Längsgefälle von ca. 3,5 % errichtet.

Die Brücke wird aus Stahlbeton für gelegentlichen Fahrverkehr (7,5 t) ausgelegt (Begründung s.u.). Aufgrund der statisch-konstruktiven Anforderungen wird der Brückensteg trapezförmig mit aufgesetzten Schrammborden ausgebildet. Die Gesamthöhe des Brückensteiges beträgt ca. 80 Zentimeter. Durch die gewählte trapezförmige Gestalt wirkt die Spielplatzbrücke trotz der Gesamthöhe des Steges weniger massiv. Um diesen Eindruck zu verstärken, wird das Geländer zusätzlich, wie auch bei der Museumsbrücke, bis zur Unterkante des Brückensteiges verlängert, so dass die Ansicht der Tragplatte nur durchscheint.

Die Gesamtbreite der Spielplatzbrücke beträgt 4 Meter, wobei sich der Fahrbahnbereich aufgrund der erforderlichen Breite der Schrammborde von jeweils 50 Zentimeter auf 3 Meter beläuft.

Die Widerlager der Spielplatzbrücke werden ähnlich der Gründung für die Museumsbrücke auf einem sogenannten Pfahlrost als Tiefengründung gegründet. Gemäß dem vorliegenden Baugrundgutachten steht auch hier erst in einer Tiefe von über 5 Metern unter jetziger Geländeoberkante tragfähiger Boden an. Unter Berücksichtigung der Herstellungskosten ist aufgrund des schlechten Bodens eine Gründung mit Pfählen wirtschaftlicher als die Herstellung eines massiven Fundaments.

Die Höhe des Geländers beträgt 1,10 Meter. Die aufgrund des Fahrverkehrs einschließlich Radfahrer notwendige Absturzsicherung von 1,30 Meter wird durch das Schrammbord mit einer Höhe von 0,20 Meter gewährleistet. Aufgrund der Verlängerung des Geländers bis zur Unterkante des Brückensteiges ergibt sich mit der Museumsbrücke zusammen ein gemeinsames Erscheinungsbild. Dies wird ebenfalls durch die gleiche Beschichtung der Brücke mit einem rutschfesten und widerstandsfähigen Belag aus einem gebundenen Natursteinsplitt gewährleistet. Die Ausbildung hinsichtlich möglicher Anpralllasten ist im Zuge der Entwurfsplanung zu überprüfen. Die Beschichtung des Geländers erfolgt analog der Museumsbrücke in einem Grauton, welches auch zur geplanten Beschichtung der Brückenplatte farblich passt. Gemeinsam mit der Museumsbrücke zwischen dem Auftaktplatz im Norden des Parkplatzes und der Talstraße gegenüber dem Museum entsteht ein raumprägendes Brückenensemble aus einem Guss. Auch die zweite Brücke, deren Ausgestaltung der Wegeoberfläche und der Geländer mit der Museumsbrücke korrespondiert, trägt zur angestrebten gestalterischen Aufwertung des Raumes bei.

Erschließung neuer Wegebeziehungen, verbesserte Nutzbarkeit des Gesamttraums

Durch eine zusätzliche Brücke vom mittleren Bereich des Parkplatzes werden neue attraktive und für die Besucher intuitiv nachvollziehbare Wegeverbindungen zum Spielplatz geschaffen, die aktuell nicht vorhanden sind. Das Fehlen dieser Verbindung fällt aktuell schwächer ins Gewicht, da es dem Spielplatz an Qualitäten mangelt. Nach dessen Aufwertung würde ein Verzicht auf die Spielplatzbrücke jedoch zu spürbaren Qualitätseinbußen hinsichtlich der Erreichbarkeit führen.

Durch die unmittelbare Anbindung zwischen Parkplatz und Spielplatz entstehen zudem praktische und kurze Entfernungen zum neuen WC-Häuschen, das auf dem Museumsparkplatz direkt gegenüber der Brücke errichtet wird. Die Möglichkeit, ohne große Umwege eine Toilette nutzen zu können, erhöht die Aufenthaltsqualität auf dem Spielplatz erheblich. Das neue Spielplatzareal lädt zum Picknicken ein und der Landschaftsraum wird erheblich dadurch entlastet, dass Besucher ihre Notdurft nicht im Freien verrichten müssen.

Darüber hinaus kann vom neuen Toilettenstandort aus unter der Brücke eine Trinkwasserleitung geführt werden, die – wie zu den Modulen M2a und b erläutert, auch Wasserspielangebote ermöglicht.

Die Wegebeziehungen vom Parkplatz zu den weiteren Attraktionen des Neandertals, wie der Steinzeitwerkstatt, dem Wildgehege und dem Wanderwegenetz, werden deutlich aufgewertet, da diese nun über landschaftlich reizvollere Wegeabschnitte erreichbar werden. Der Spielplatz wird zum neuen Anfangs- bzw. Endpunkt von Wanderungen.

Insgesamt gelingt es der Spielplatzbrücke, die räumliche Trennung, die mit der Düssel einhergeht, aufzuheben und dadurch die Nutzbarkeit des Gesamttraums während des Aufenthalts im

Neandertal deutlich zu steigern. Der angestrebte verlängerte Aufenthalt im Talzentrum gewinnt zusätzlich an Qualität.

Technische Erschließungserfordernisse

Ein erheblicher Vorteil der zweiten Brückenverbindung liegt auch in der Baustellenlogistik begründet. Die Brücke kann während der Bauphase auch die Erschließung der gesamten Baustelle östlich der Düssel übernehmen. Würde man auf sie verzichten, müsste über die gesamte Bauzeit (1,5 Jahre) eine provisorische Überfahrt für Baufahrzeuge errichtet werden, die je nach Ausgestaltung aufgrund der Lage im Überschwemmungsgebiet der Düssel problematisch wäre. Durch den frühen Bau der Spielplatzbrücke im Bauablauf werden die baubedingten Beeinträchtigungen des Gewässerabflusses auf ein Minimum reduziert. Hierdurch lassen sich zudem Kosten sparen.

Durch den frühen Bau der Spielplatzbrücke ermöglicht diese auch die Erschließung der hinter liegende Wanderwege während der Bauzeit und ggf. zeitweise auch der Unterstände (Pavillons) für das Museum. Ohne diese Brückenverbindung würden diese Wegebeziehungen und Aufenthaltsbereiche für einen längeren Zeitraum erheblich eingeschränkt.

Die wichtigste Funktion übernimmt die Spielplatzbrücke jedoch aufgrund zwingender Erschließungserfordernisse nach Fertigstellung der Maßnahmen: Unterhaltungsfahrzeuge für den Spielplatz (zum Sandwechsel, zur Unterhaltung der Spielgeräte, für TÜV-Prüfungen, Baumbeschnitt, Unterhaltung der Wanderwege etc.) sowie Rettungsfahrzeuge müssen das neu gestaltete Areal erreichen können. Eine alternative Anbindung über die Wanderwege ist nicht möglich bzw. nur mit erheblichen Eingriffen in das Naturschutzgebiet realisierbar (vgl. Vorlage 61/020/2015). Darüber hinaus muss auch die Erreichbarkeit des privaten Flurstückes nördlich der Spielplatzerweiterungsfläche M2b gewährleistet bleiben. Aus den zuvor genannten Gründen wird die Spielplatzbrücke auf eine Nutzlast von 7,5 Tonnen ausgelegt.

Alternative Erschließung über die Museumsbrücke nicht empfehlenswert

Die Verwaltung hat im Zuge der Vorplanung alternative Erschließungsmöglichkeiten geprüft (vgl. hierzu auch die Vorlage 61/020/2015). Die einzig mögliche alternative Erschließungsmöglichkeit führt über eine entsprechende Auslegung der Museumsbrücke M1. Müsste diese jedoch die oben beschriebenen technischen Erschließungsfunktionen übernehmen, müsste diese für den Fahrverkehr für 7,5 Tonnen Nutzlast ausgelegt werden.

Ein Verzicht auf eine Auflastung und ein Befahren der Brücke mit Fahrzeugen bis zu einem Gesamtgewicht von 2,5 Tonnen ist keine Option, da dies zu erheblichen Folgekosten führen würde. Die Unterhaltung des Spielplatzareals wäre in Zukunft nicht wirtschaftlich durchführbar.

Insgesamt hätte auch die Auflastung der Museumsbrücke weitreichende Folgen:

Im Ergebnis würde das Ziel, eine mit der Museumsarchitektur korrespondierende leichte Brückenkonstruktion als gestalterisches Highlight mit attraktiven Einblicken auf die raumprägenden Gewässer im Neandertal zu schaffen, durch die Auslegung für den Fahrverkehr konterka-

riert. Doch gerade die Idee einer filigranen Fußgängerbrücke konnte im Werkstattverfahren zur Aufwertung des Museumsumfeldes überzeugen.

Aufgrund der erforderlichen Spannweiten der Museumsbrücke erhielte diese bei einer Auflastung eine sehr viel massivere Konstruktion, insbesondere im Unterbau. Ebenfalls müsste das Widerlager entsprechend ausgelegt werden. Die Ausbildung des Brückensteiges müsste ähnlich der geplanten Konstruktion der Spielplatzbrücke erfolgen, jedoch aufgrund der größeren Spannweiten der Museumsbrücke würde der Steg noch massiver ausgeführt werden müssen. Zudem müsste die Brücke gegenüber der aktuellen Planung verbreitert werden, was neben der Anpassung der Konstruktion aufgrund der Erhöhung der Traglasten auch zu höheren Kosten führt. Ebenso müssten die aktuell sehr leicht und filigran ausgebildeten Absturzsicherungen, die ihrerseits den zentralen Beitrag zur hohen gestalterischen Qualität der Museumsbrücke leisten, zur Gewährleistung der Befahrbarkeit angepasst werden (z.B. Schrammborde). Da auch der Radverkehr, der nach der vorliegenden Planung über die Spielplatzbrücke geführt wird, auch bei einem Wegfall dieser Verbindung über die Düssel bzw. den Mettmanner Bach gelangen muss, wäre die Brücke für eine Absturzhöhe von 1,30 Metern auszulegen. Dies würde die Einblicke in den renaturierten Bereich des Zusammenflusses beider Gewässer behindern.

Nicht nur die Brücke selbst, sondern auch die Rampe hinunter zum Spielplatzareal müsste aufgrund der geänderten Lastenerfordernisse gegenüber der vorliegenden Planung verbreitert und sehr viel aufwendiger stabilisiert werden, mit entsprechenden ästhetischen Einschränkungen (massivere Ausgestaltung der Böschungen) und erhöhten Kosten. Gegebenenfalls müssten weitere konstruktive Maßnahmen, wie Gabionen und Winkelstützwände vorgesehen werden. Eine Anpassung der Brückenbreite und der Abfahrt zum Spielplatz wäre auch bei einer Befahrung der Brücke mit leichten Fahrzeugen bis 2,5 Tonnen erforderlich.

Insgesamt würde eine Auslegung der Museumsbrücke für Unterhaltungsfahrzeuge zusammengekommen einen deutlich erhöhten Eingriff in die Landschaft im Bereich des Zusammenflusses der Bäche bedeuten, der eigentlich als Renaturierungsmaßnahme vorgesehen ist.

Des Weiteren müsste von der Talstraße her eine Zufahrtsmöglichkeit zur Museumsbrücke geschaffen werden. Hierzu müssten neben der Einholung einer Genehmigung beim zuständigen Straßenbaulastträger – hier Strassen.NRW – auch bauliche Umbaumaßnahmen an der Landesstraße umgesetzt werden. Zum Einen müsste der vorhandene Bordstein entsprechend abgesenkt sowie ein Befahren durch Fremdfahrzeuge durch entsprechende Maßnahme, wie z.B. das Setzen von Pollern, verhindert werden. Zum Anderen würde sich die Zufahrt zur Museumsbrücke im Bereich der vorhandenen Haltestelle befinden. Dies würde, da im Ausstiegsbereich der Fahrgäste keine abgesenkten Borde und Hindernisse vorhanden sein dürfen, entsprechende Anpassungen, wie z.B. Verschiebung der Haltestelle, zur Folge haben.

Nach alledem würde durch eine Auslegung der Museumsbrücke für den Fahrverkehr das Ziel einer sich harmonisch in die Natur der Gewässer einfügenden und mit der Museumsarchitektur korrespondierenden leichten Brückenkonstruktion konterkariert. Das konsensuale planerische Fundament des Masterplans Neandertal würde verlassen, so dass sich eine Weiterverfolgung dieser Alternative nicht empfiehlt.

Demgegenüber erfüllt die Spielplatzbrücke die aus dem Planungsprozess und dem Werkstattverfahren resultierenden Anforderungen an Funktion, Erschließung und Gestaltung. Auch hin-

sichtlich der Vermeidung von Eingriffen in den Naturhaushalt ist diese Alternative gegenüber anderen vorzuziehen.

Kosten des Moduls M2c

Die Kosten für das Modul M2c enthalten nicht ausschließlich Kosten für die Brückenkonstruktion, sondern auch weitere Ansätze für Geländeanpassungen und Sicherungsmaßnahmen in Höhe von rund 90.000 €, die auch bei einem Verzicht auf die Brücke anfallen würden und dann dem Modul M2a zugeschlagen werden müssten. Berechnungen der Verwaltung ergeben, dass im Ergebnis ein Verzicht auf die Spielplatzbrücke keinerlei Kostenersparnisse generiert, sondern – im Gegenteil – aufgrund der zuvor beschriebenen technischen Erfordernisse einer (schon baustellenbedingt) alternativen Erschließung sogar Mehrkosten in Höhe von 20.000 € entstehen würden.

Zusammenfassung

Ergänzend zu den Modulen M2a und M2b runden die Errichtung einer neuen Brücke zwischen dem Museumsparkplatz und dem Bereich des heutigen Spielplatzes sowie ein anschließendes Wegestück unter Berücksichtigung der zuvor genannten funktionalen, gestalterischen, technischen und wirtschaftlichen Aspekte die Aufwertungsmaßnahmen im südlichen Museumsumfeld ab. Gemeinsam mit der Museumsbrücke entsteht eine raumprägende Brückenfamilie mit klaren Wegebeziehungen, welche den Aufenthaltsraum im Talzentrum erstmalig gut erschließt und den Mettmanner Bach und insbesondere die Düssel als wertgebende charakteristische Elemente des Neandertals betont.

3.1.4. Modul M3a Renaturierung Düssel

Ziele der Planung

In Teilbereichen weist die Düssel morphologische und ökologische Defizite auf. Die europäische Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) verlangt für sämtliche Gewässer u.a. die Herstellung des ökologisch guten Zustands bzw. des ökologisch guten Potenzials. In den Wasserwirtschaftsplänen, den Umsetzungsfahrplänen der WRRL für die Düssel, sind Maßnahmen vorgesehen, um die ökologische Funktion des Gewässers und der Auen zu verbessern. Dies betrifft auch den Bereich zwischen Museum und Fundstelle. Darüber hinaus gestaltet sich dieser Bereich als optisch und landschaftlich sehr unattraktiv. Das Gewässer lässt sich aufgrund der dichten Vegetation und seiner Entfernung vom Fußweg teilweise allenfalls erahnen. Es handelt sich um einen ca. 200 Meter langen Gewässerabschnitt.

Die geplanten Maßnahmen in diesem Bereich verfolgen daher schwerpunktmäßig drei Ziele:

- Ökologische Aufwertung der Düssel durch eine zum Weg hin verlagerte Neutrassierung mit verbreiterterem, flachen Profil sowie Anlage einer Sekundäraue durch Abtrag von Boden (dadurch im Gesamttraum verbesserte Biotopstrukturen und Erhöhung der Artenvielfalt),

- Erhöhung der Attraktivität der Wegeverbindung vom Museum zur Fundstelle, insbesondere im Bereich des aufgeständerten Pfades südlich der L 357 Mettmanner Straße durch ein erlebbares Gewässer,
- Schaffung von Retentionsraum.

Die Planungen werden seitens eines vom BRW beauftragten Ingenieurbüros durchgeführt. Bezüglich der Umsetzung dieses Moduls wird eine Vereinbarung zwischen dem Kreis und dem Wasserverband vorbereitet. Für das Projekt werden Fördermittel zur Umsetzung der WRRL beim Land beantragt. Der Eigenanteil wird vom Kreis Mettmann übernommen, mit dem eine Vereinbarung nach § 7 der Verbandssatzung geschlossen wird.

Ergebnis der Vorplanung

In den Planungen ist ein Mehrbettgerinne – wie es auch in den Skizzen des Modulplans zur Gestaltungswerkstatt angedeutet ist (vgl. Anlage 1) - nicht weiterverfolgt worden, da dieses nicht typologisch für ein Gewässer wäre und aufgrund der hohen Schwankungen zwischen Niedrig- und Hochwasser auch nicht realisierbar ist, da bei Niedrigwasser keine Fischpassierbarkeit mehr gegeben wäre. Als Eckpunkte der Planung gelten die Höhenpunkte am Anfang und Ende des Düsselabschnitts im Planungsbereich. Im Zuge der Baugrunduntersuchungen wurde im westlichen Bereich des neuen Gewässers südlich des Bushaltplatzes eine mit Schwermetallen belastete Altablagerungsfläche festgestellt. Um die Kosten der Maßnahme durch Entsorgungskosten nicht unnötig zu erhöhen, wird die Planung dahingehend optimiert, die belastete Fläche nach Möglichkeit nicht zu tangieren bzw. den Eingriff auf ein Minimum zu reduzieren.

Das Ergebnis der Vorplanung sieht vor, den Hauptarm der Düssel in Richtung des aufgeständerten Fußweges nach Norden zu verschwenken und ein dem Stromstrich folgendes Niedrigwasserprofil und ein 6-7 Meter breites, kastenartiges Mittelwasserprofil zu erstellen. 30 Zentimeter oberhalb des Mittelwasserprofils wird die Ausbildung von 6-15 Meter breiten Sekundärauen ermöglicht, die den heute fast gänzlich fehlenden Retentionsraum deutlich erhöhen. Die Größe der Aue hängt jedoch maßgeblich von der Ausbildung und dem Neigungswinkel der Böschung ab, wobei die Böschung in Richtung Mettmanner Straße wiederum abhängig ist vom Zustand der Straßenböschung. Eine abschließende Bewertung des zuständigen Straßenbaulastträgers (Landesbetrieb Straßen.NRW) liegt dem Kreis noch nicht vor, er wird jedoch zeitnah eine Abstimmung mit dem Landesbetrieb herbeiführen.

Das aktuell durchflossene Düsselbett soll bestehen bleiben und zum neuen Gewässerprofil mit durchsickerbaren Dämmen geschlossen werden. Dieser alte Gewässerabschnitt soll bei höheren Wasserständen geflutet werden, um weiteren Rückhalteraum zu schaffen, neue Biotope auszubilden und eine dort unerwünschte Bewaldung zu verhindern. Zur Befestigung der Prallufer und der ggf. tangierten Bereiche der belasteten Aufschüttung sind verschiedene erosionssichernde Maßnahmen vorgesehen.

Nach ersten überschlägigen Berechnungen kann die Maßnahme nur marginal zur Entlastung der Unterlieger bei Hochwasserereignissen beitragen, in jedem Fall ist aber mit einer Verbesserung gegenüber dem *status quo* zu rechnen. Aufgrund der aus der Planung folgenden ökologischen Aufwertung, die insbesondere mit deutlich verbesserten Biotopstrukturen einhergehen wird, soll dieses Modul auch als Ausgleich für Eingriffe dienen, die mit den Baumaßnahmen der anderen Module des Umsetzungsprogramms 1 einhergehen.

Die Verwaltung und der BRW haben vereinbart, dass der Kreis für den zukünftigen Erhalt der Blickbeziehungen vom Weg auf das Gewässer durch Pflegemaßnahmen an der Vegetation zuständig sein wird, während der BRW für die reguläre Gewässerunterhaltung verantwortlich ist.

3.2. W-Module – Aufwertung des Wegenetzes aus Umsetzungsprogramm 1

Die sogenannten W-Module beinhalten die Module zur Optimierung des Wegenetzes.

Übersicht über die W-Module:

- W1a: Umsetzung des Beschilderungsplan auf den zentrale Talachsen
- W1b: Erweiterung des Wegweisungsnetzes inklusive einer Wegequalifizierung
- W1c: Verkehrswegebeschilderung / Hinweise auf „Neandertal“
- W2a: Überprüfung der Rundwanderwege
- W2b: „Aufräumen“ des Talzentrums
- W3a: Orientierungstafeln
- W3b: Bahnhofswegweisung
- W4a: Austausch defekter Möblierung im Neandertal
- W4b: Vereinheitlichung der Möblierung auf Hauptachsen
- W5: Infostände inklusive Wetterschutz am Regiobahnhalte Neanderthal und am S-Bahnhof Hochdahl
- W6: Themenweg „Zeitreise“ – Attraktivierung der Wegeverbindung von Hochdahl in das Talzentrum
- W7: Faltkarten

Im Folgenden wird der aktuelle Stand bei der Umsetzung der W-Module W1a, W1c bis W4a, die im Umsetzungsprogramm 1 enthalten sind, erläutert.

3.2.1. Modul W 1a: Umsetzung der zentralen Achsen des Beschilderungsplans

Durch die Umsetzung des Beschilderungsplans entsteht auf den zentralen Achsen im Talraum ein lückenloses und umfänglich informierendes Wegweisungsnetz für Wanderer und Spaziergänger zwischen Mettmann, Erkrath, Hochdahl und Gruiten, welches sich inhaltlich und gestalterisch am Beschilderungssystem des neanderlandSTEIGs orientiert. Die erste Ausbaustufe des sog. Entdeckernetzes im Neandertal, welche die wichtigsten Wegeachsen und Querverbindungen umfasst (Kernnetz), wird aktuell umgesetzt. Die Wegweiser sind produziert und sie werden sukzessive installiert. Dieses Modul ist zu ca. 70% realisiert.

3.2.2. Modul W 1c: Verkehrswegebeschilderung

Das Modul sieht die Ergänzung von touristischen Hinweisschildern zum Neandertal an wichtigen Kreuzungen von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen vor, an denen ein Hinweis auf das Neandertal angebracht wäre, bislang jedoch fehlt. Hierdurch soll eine durchgängige Beschilderung hergestellt werden (jeweils weißer Schriftzug „Neandertal“ auf braunem Grund – ggf. mit Richtungsangabe). Die Abstimmungsgespräche zu diesem Thema laufen seit August 2015

mit allen relevanten Akteuren (u.a. mit der Bezirksregierung Düsseldorf und dem Landesbetrieb Straßen.NRW) auf Basis des bei der Kreisverwaltung erarbeiteten Entwurfs. Ziel ist eine nach Zielgruppen getrennte, sichere Zuführung der Autofahrer zu den definierten zwei Museums- und elf Wanderparkplätzen.

Für die touristischen Wegweisungen ist eine Genehmigung der Bezirksregierung in Düsseldorf erforderlich. Die Verwaltung wird in Kürze einen entsprechenden Antrag stellen.

Für die Hin- und Zurückführung von Fahrradfahrern aus dem Tagesausflugumkreis des Neandertals, von den Bahnradwegen sowie von den Freizeitzentren der Region existiert ein von der Verwaltung erarbeiteter Entwurf, der mit den betroffenen Verwaltungen diskutiert wird. Mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW, der für die Landesradwegenetzwegweisung zuständig ist, werden in diesem Herbst Realisierungsmöglichkeiten besprochen.

3.2.3. Modul W 2a: Überprüfung der A-Rundwanderwege

Das Neandertal wird insbesondere zwischen dem Talzentrum, Gruiten und Diepensiepen von zahlreichen sog. A-Rundwanderwegen durchzogen, die vor Jahren im Auftrag der Städte Mettmann, Erkrath und Haan durch den Sauerländischen Gebirgsverein (SGV) ausgezeichnet wurden. Mit der Umsetzung des Beschilderungsplans im Neandertal werden allerdings Wegeabschnitte zum Teil bewusst nicht mehr ausgeschildert, die jedoch im A-Rundwegenetz des Neandertals weiterhin enthalten sind. Daher soll die Fülle der A-Wege einer Revision unterzogen werden und ggf. reduziert werden.

Für die Endausbaustufe des Wegweisernetzes über das Kernnetz hinaus liegt ein ergänzender Entwurf der Kreisverwaltung vor, der in diesem Herbst mit allen zuständigen Akteuren besprochen und abgestimmt wird. In diesem Zusammenhang wird auch das oben genannte Rundwegenetz mit den beteiligten Stellen überdacht und in der Folge angepasst werden.

3.2.4. Modul W 2b: „Aufräumen“ des Talzentrums

Sämtliche im Neandertal vorhandenen Schilder, Wegweiser, Informationstafeln, Wegezeichen und sonstigen Informationen für Talbesucher wurden fotografisch erfasst und in einem Kataster dargestellt. Mit dem Aufstellen der neuen Wegweiser im Neandertal werden zeitgleich die dadurch obsoleten Altwegweiser des Zweckverbands abgebaut und dabei auch begleitende Missstände beseitigt.

Mit dem SGV wird die herzustellende Deckungsgleichheit des neuen zielorientierten Wegweisernetzes mit dem vorzugsweise von Wanderern genutzten Rundwegenetz abgestimmt. Dasselbe soll mit privaten Schilderaufstellern geschehen, sofern deren Wegweisung durch die neue Beschilderung überflüssig wird oder damit zusammengefasst werden kann. Ziel ist jeweils, "Schilderwälder" zu vermeiden.

3.2.5. Modul W 3a: Orientierungstafeln (Schaukästen)

Es ist die Errichtung neuer, vereinheitlichter Orientierungstafeln geplant, die das zukünftige Wegenetz in eine kartografische Darstellung übersetzen und die um Angaben zum Verhalten in Naturschutzgebieten, sowie zu Verkehrsinfrastrukturen und Gastronomiebetrieben ergänzt werden. Die Standorte der Orientierungstafeln, die die Einstiegspunkte in das Wanderwegenetz bilden und die an wichtigen Stationen innerhalb des Netzes aufgestellt werden sollen, sind definiert. Gestaltungsentwürfe sind bereits erarbeitet worden, die endgültige Gestaltung sowie der Inhalt der Tafeln (insb. die Auswahl besonders gekennzeichnete Wege) muss anhand verschiedener Gestaltungsalternativen noch festgelegt werden.

3.2.6. Modul W 3b: Bahnhofswegweisung

An den Verteilertunneln der S-Bahnhaltepunkte Erkrath, Hochdahl, Milrath, Gruitzen sowie am Regiobahnhaltepunkt Mettmann-Zentrum sollen einheitliche Hinweistafeln, welche die Besucher des Neandertals zu den Wegweisungsstandorten leiten, ergänzt werden. Mit der Deutschen Bahn wird noch Kontakt aufgenommen werden, denn in den Bahnhöfen und Haltepunkten am Tal fehlen fast überall Richtungshinweise auf das Neandertal. Unter Berücksichtigung der Umbaumaßnahmen am Bahnhof Hochdahl wird hier mit der genaueren Konzeption in Kürze begonnen.

3.2.7. Modul W4a: Austausch defekter Möblierung im Neandertal

Derzeit weisen zahlreiche Sitzbänke im weiten Talraum alters- oder vandalismusbedingt Pflege- und Erneuerungsbedarf auf und wirken wenig einladend. Je nach verbliebener Funktionsfähigkeit gilt es, die Möblierung entlang der Hauptachsen und wichtigen Verbindungswege im Neandertal zu überarbeiten.

Eine Bestandsaufnahme samt Dokumentation des Zustands der jeweiligen Bänke hat ergeben, dass die insgesamt 88 im Talraum vorhandenen Bänke grundsätzlich funktionsfähig sind. Bei 47 Bänken müssen aber die Auflagenbretter aus Hartholz aufgearbeitet werden. Danach sind die Bänke weitere 10 Jahre vor Ort nutzbar und laden wieder zum Verweilen ein.

Ein Ersatz der vorhandenen Bänke durch neue Sitzbanktypen ist aufgrund des relativ guten Zustandes der Bänke nicht erforderlich. Die im Vergleich kostengünstigere Aufarbeitung ist ausreichend und wirtschaftlicher.

Der Auftrag zur Aufarbeitung der Sitzflächen wird von der Verwaltung noch in diesem Jahr vergeben werden.

4. Gedenktafel für die Opfer des Nationalsozialismus im Neandertal

Die Fraktion DIE LINKE im Kreistag hat den Antrag gestellt, im Neandertal im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Neandertal zwei Gedenktafeln für Opfer des Nationalsozialismus aufzustellen. In ihrer Vorlage 61/002/2015 hat die Verwaltung bereits erste historische Hintergründe erörtert sowie als Standortvorschlag den Auftaktplatz vor der Museumsbrücke (Modul

M1) eingebracht. Dieser Platz schafft eine neue zentrale Empfangssituation, an der sich die Besucher sammeln, bevor sie über die neue Brücke zum Museum gehen.

Form und Inhalt der Gedenktafel

Seitens der Verwaltung werden aktuell zwei Textvorschläge für eine Gedenktafel erarbeitet. Bei den aktuellen Konzeptionsarbeiten wird davon Abstand genommen zwei Tafeln zu erstellen und aufzustellen.

Die Beschäftigung mit der Entwicklung der Erinnerungskultur in Deutschland seit der Wiedervereinigung und mit dem aktuellen historischen Forschungsstand zu den Themen Verfolgung, Widerstand und Zwangsarbeit im Nationalsozialismus im Allgemeinen und im Besonderen im damaligen Kreis Düsseldorf-Mettmann, aber auch in den benachbarten Großstädten Düsseldorf und Wuppertal haben zu dem Vorschlag geführt, dass die Erinnerung an die Ereignisse im Neandertal zwischen 1933 und 1945 in einem Gedenkzeichen festgehalten werden soll. Inhaltlich sollen die unterschiedlichen Tatmotive und –umstände kurz geschildert werden, d. h. Verfolgung politischer Gegner durch die SA auf der Koburg, Rückkehr von Deutschen im Ausland im Rückwandererheim Diepensiepen und Einsatz von Zwangsarbeitern im Kalksteinbruch.

Für die Gestaltung eines Gedenkzeichens gibt es (sehr) viele Möglichkeiten. Das Gedenkzeichen an dieser Stelle im Neandertal sollte im Idealfall so beschaffen sein,

- dass es deutlich sichtbar ist,
- dass es neugierig macht,
- dass es dem Anlass entsprechend würdevoll ist,
- dass es zum Erinnern und Nachdenken anregt,
- dass es nicht zum Klettern, Spielen, Beschmieren usw. einlädt (Nähe des Spielplatzes!)
- und dass eine Texttafel in entsprechender Größe angebracht werden kann.

Gerade im Neandertal mit seinem Kalksteinabbau könnte das bevorzugte Material eines Gedenkzeichens Kalkstein sein – z. B. als unbearbeiteter Felsen mit eingelassener Texttafel, als Stele oder in anderer bearbeiteter Form. Das Material würde zudem in besonderer Weise an den Einsatz von Zwangsarbeitern im Kalkwerk Neandertal anknüpfen. Die Ausführung (Größe, Material usw.) ist letztlich auch von den finanziellen Möglichkeiten abhängig.

Standortwahl

Als Standort für die Gedenkstätte ist ein Ort gesucht worden, der einerseits eine zentrale Lage aufweist, d.h. der von einer Vielzahl von Besuchern erreicht wird. Die Leute sollten über das Erinnerungszeichen „stolpern“. Auf der anderen Seite soll der Standort auch ein ruhiges Verweilen ermöglichen, um dem Gedenken einen würdigen Rahmen zu geben und darüber hinaus soziale Kontrolle zu gewährleisten sowie Verwahrlosung und Vandalismus vorzubeugen.

Auch nach Abschluss der Vorplanungen des Bereichs südlich der Talstraße erscheint der Auftaktplatz aufgrund seiner zentralen Lage und der hochwertigen Gestaltung als geeigneter Standort für das Gedenkzeichen. Die Integration des Erinnerungszeichens in die Platzgestaltung wird im Zuge der Entwurfsplanung im Detail erarbeitet.

Als Alternative wird aktuell weiterhin ein möglicher Standort am freigelegten Kalkfelsen am ehemaligen Standort des Lokals Neanderhöhle geprüft (Areal des Moduls M4). Auch für den Fall, dass das Umsetzungsprogramm 2 nicht zeitnah realisiert würde, muss auf dem Areal vor dem Kalkzug eine gestalterische Aufwertung vorgenommen werden. Im Zuge dieser Aufwertung kann auch ein Areal für den Erinnerungsort abgegrenzt werden. Dieser Standort hätte den Vorteil, dass ein zurückgezogenes Gedenken jenseits der Besucherströme möglich wäre, was jedoch wiederum den Nachteil mit sich brächte, dass weniger Besucher auf das Erinnerungszeichen stoßen. Auf dem Auftaktplatz wäre somit in jedem Fall mindestens ein Hinweis auf den Gedenkort (z.B. Wegweiser) erforderlich. Aus diesem Grund wird weiterhin der Auftaktplatz als Standort priorisiert.

Beide Standortalternativen stehen jedoch erst nach Fertigstellung der Bauarbeiten zur Verfügung. Das Areal um den Kalkzug wird beispielsweise als Baustelleneinrichtungsfläche benötigt. Nach aktuellem Kenntnisstand werden die Bauarbeiten nicht vor 2018 abgeschlossen sein. Für den Fall, dass das Erinnerungszeichen schon vorher installiert werden soll, so ist ein geeigneter provisorischer Standort vorzusehen. Die Verwaltung wird mögliche Vorschläge hierzu prüfen.

5. Kosten

Grundlage des Kreistagsbeschlusses vom 18.12.2014 war die Kostenannahme von ca. 2.390.000 € des Planungsbüros RMP für die M-Module des Umsetzungsprogramms 1. Die Kostenannahme beruht auf den groben planerischen Ergebnissen der Gestaltungswerkstatt.

Im Rahmen der Vorplanung (Leistungsphase 2) gemäß HOAI zu den Modulen M1 bis M2c sowie M3b wurde durch den Planer eine Vorzugsvariante zu den jeweiligen Modulen unter den in Kapitel 3 dieser Vorlage vorgestellten Aspekten und Abwägungen herausgearbeitet. Die in dieser Vorlage dargestellten Kosten beruhen auf der im Rahmen der Vorplanung durch das Planungsbüro RMP erstellten Kostenschätzung, Stand 02.09.2015, in Höhe von ca. 2.880.000 € und berücksichtigen die Kosten für die Vorzugsvariante.

Im Zuge der Vorplanung konnten noch viele Ideen, Anregungen und Optimierungen, welche sich aus Gesprächen und Besprechungen mit den Projektbeteiligten und den betroffenen Anwohnern ergaben und in der Gestaltungswerkstatt nicht so im Fokus standen, berücksichtigt werden.

In den Modulen M1 bis M2c ergibt sich eine Kostenerhöhung von insgesamt ca. 490.000 €. Die entsprechende Aufteilung auf die M-Module sowie der Vergleich der Kostenannahme vom 18.12.2014 zur Kostenschätzung vom 02.09.2015 für das Umsetzungsprogramm 1 und zur Umsetzung für die Umsetzungsprogramme 1 und 2 sind in der folgenden Tabelle enthalten. Ebenfalls ist eine kurze Begründung für die Kostenerhöhung einschließlich des Kostenanteils pro Modul dargestellt.

Ein sehr großer Anteil an diesen Kosten, ca. 153.000 €, entfällt auf das Thema Bodenrisiko bzw. betrifft die Belange aus den Baugrundgutachten. Diese Kosten waren nicht Gegenstand der Kostenannahme, die Grundlage für den Kreistagsbeschluss vom 18.12.2014 war, da zu diesem Zeitpunkt noch nicht bekannt war, welche Baumaßnahmen aus der Gestaltungswerkstatt im Einzelnen resultieren werden. Erst mit der Konkretisierung des Siegerentwurfes aus der Ideenwerkstatt konnten die notwendigen Baugrunduntersuchungen an den erforderlichen Stellen durchgeführt werden.

Ein weiterer Anteil an den zusätzlichen Kosten in Höhe von ca. 99.000 € entfällt auf das Modul M2a Spielplatz (alt). Dieser Spielplatzbereich stand im Siegerentwurf nicht im Fokus. Dies wurde schon im Werkstattverfahren von der Jury als Planungslücke angesehen, da der ohnehin eher knappe Spielraum in Gänze angemessen genutzt werden sollte. Im Zuge der Vorplanung, wie unter dem Modul im Kapitel 3 beschrieben, wurde das Modul deshalb vor allem im Bereich der Spielangebote erweitert. Im Bereich des Moduls M2a soll nun ein altersgerechter Spielplatz für kleinere Kinder entstehen.

Rund 160.000 € der Kostenerhöhung entfallen auf diverse Maßnahmen in den Modulen M1 bis M2c, wie z.B. Verlegung Mettmanner Bach, Umsetzen der Pavillons und Findlinge, Nutzlastanpassung der Spielplatzbrücke, Pflanzungen sowie Ausstattungselemente (Bänke, Tische).

Die restlichen Kosten in Höhe von ca. 78.000 € ergeben sich aus dem aktuellen Planungsstand der Vorplanung (Leistungsphase 2) gemäß HOAI, das bedeutet Berücksichtigung der genaueren Kenntnisse aus dem laufenden Planungsprozess gemäß der erforderlichen Planungstiefe bzgl. Materialwahl, Beschaffenheit der verwendeten Baustoffe, erforderliche Aufbauten sowie der detaillierten Kostenschätzung gegenüber der Kostenannahme aus dem Werkstattverfahren.

Bei den Kosten ist zu berücksichtigen, dass bei der mittelfristigen Finanzplanung des Kreistagsbeschlusses vom Dezember 2014 noch alle Haushaltsmittel konsumtiv veranschlagt waren. Durch die Konkretisierung der geplanten Maßnahmen im Zuge der Vorplanung und parallel dazu erreichte Verhandlungsergebnisse bei den Eigentümern ist es möglich geworden, nunmehr einen erheblichen Anteil (fast 85%) der benötigten Haushaltsmittel investiv zu veranschlagen, so dass bei der Umsetzung der Planung die Kreisumlage entsprechend weniger belastet wird. Somit sind in den Gesamtkosten von ca. 2.880.000 € für die M-Module des Umsetzungsprogramms 1 ca. 470.000 € konsumtiv und ca. 2.410.000 € investiv enthalten. Die Aufteilung des Mittelbedarfs pro Modul und der entsprechende Ansatz pro Haushaltsjahr sind zusätzlich in der Anlage 3 zu dieser Vorlage enthalten.

**Vergleich: Kostenannahme, Stand 18.12.2014, zur Kostenschätzung, Stand 02.09.2015
(Leistungsphase 2 Vorplanung)**

Modul		Kostenannahme Stand 18.12.2014	Kostenschätzung Stand 02.09.2015	Abweichung	Begründung
		Gesamtkosten Modul brutto	Gesamtkosten Modul brutto	brutto	
M1	Museumsbrücke; Einmündungsbereich Mettmanner Bach/ Düssel; Aufaktpl.; Tiefbau für WC	1.260.000,00	1.380.000,00	120.000,00	- Verlegung Mettmanner Bach [ca. 40 T€] - Entsorgung Boden Z2 [ca. 40 T€] - geänderte Gründung gem. Baugrundgutachten [ca. 40 T€]
M2a	Spielplatz (bestehendes Areal) / Uferbereich Düssel	55.000,00	232.000,00	177.000,00	- zusätzliche Sandfläche (vorher keine) [ca. 27 T€] - zusätzliche Spielgeräte (vorher keine) [ca. 57 T€] - zusätzlich Trinkbrunnen/ Matschangebot (vorher keiner) [ca. 15 T€] - Umsetzen der Findlinge und eines Pavillons, Pflanzflächen, Bäume, weitere Ausstattung [ca. 60 T€] - Sonstige Kosten aus aktuellem Planungsstand [ca. 18 T€]
M2b	Spielplatzenerweiterung	355.000,00	428.000,00	73.000,00	- geänderte Gründung gem. Baugrundgutachten [ca. 10 T€] - Erdarbeiten wie Geländeauffüllung [ca. 33 T€] - Umsetzung eines Pavillons und Findlinge [ca. 10 T€] - Sonstige Kosten aus aktuellem Planungsstand [ca. 20 T€]
M2c	Spielplatzbrücke	190.000,00	310.000,00	120.000,00	- geänderte Gründung gem. Baugrundgutachten [ca. 25 T€] - Entsorgung Boden Z2 [ca. 5 T€] - Auslegung Brücke auf 7,5 Tonnen Nutzlast [ca. 50 T€] - Sonstige Kosten aus aktuellem Planungsstand inkl. Erneuerung des Zauns zum NSG [ca. 40 T€]
M3a	Renaturierung Düssel (Eigenanteil Kreis Mettmann)	150.000,00	150.000,00	0,00	Vorplanung durch BRW
M3b	Wegeverbindung Museum ↔ Fundstelle	240.000,00	240.000,00	0,00	
M3c	Durchgehende Radwegeverbindung Talzentrum				Landesbetrieb Straßen.NRW
M4	Inszenierung des Kalkzuges	180.000,00	180.000,00	0,00	Nicht Gegenstand der Vorlage
M5	Anpassungsmaßnahmen Museumparkplatz	540.000,00	540.000,00	0,00	Nicht Gegenstand der Vorlage
M6	Neubau Wegeverbindung Museum ↔ Regiobahnhalte	650.000,00	650.000,00	0,00	Nicht Gegenstand der Vorlage
M7	unmittelbares Museums-umfeld (Museumserweiterung)	380.000,00	380.000,00	0,00	Nicht Gegenstand der Vorlage
Summe brutto über alle Module (Umsetzungsprogramme 1 und 2)		4.000.000,00	4.490.000,00	490.000,00	

Umsetzungsprogramm 1

M1 - M3c	2.250.000,00	2.740.000,00
zzgl. Anteilige Planungsleistungen M4 - M7	140.000,00	140.000,00
Summe UP1	2.390.000,00	2.880.000,00

Davon konsumtiv UP1	2.390.000,00	470.000,00
Davon investiv UP1	0,00	2.410.000,00

Umsetzungsprogramm 2

M4 - M7	1.750.000,00	1.750.000,00
abzgl. anteilige Planungsleistungen M4 - M7 in UP 1	140.000,00	140.000,00
Summe UP2	1.610.000,00	1.610.000,00

Davon konsumtiv UP2	1.610.000,00	840.000,00
Davon investiv UP2	0,00	770.000,00

Für die Realisierung der M-Module des Umsetzungsprogramms 1 sind die zuvor genannten Gesamtkosten von ca. 2.880.000 € veranschlagt, davon sind 470.000 € konsumtiv und 2.410.000 € investiv. Aus dem Vorjahr wurden für den bereits in 2014 erteilten Auftrag Baugrunduntersuchungen 35.800 € konsumtiv nach 2015 übertragen. Des Weiteren ist der bereits vorhandene vom Umsetzungsprogramm 1 unabhängige Beschluss für die Errichtung eines Toilettenhäuschen in Höhe von 98.000 € investiv zu berücksichtigen. Somit betragen die Gesamtkosten für die bauliche Umsetzung der Maßnahmen ca. 3.013.800 €, davon sind ca. 505.800 € konsumtiv und ca. 2.508.000 € investiv. Die Kosten werden im Produkt 13 im Haushalt veranschlagt.

Grundlage des Kreistagsbeschlusses vom 18.12.2014 war die Kostenannahme von ca. 127.500 € für die W-Module des Umsetzungsprogramms 1. Im Zuge der weiteren Planung und bereits teilweise durchgeführten Umsetzung wurden die Kosten weiter konkretisiert. Hieraus ergeben sich nunmehr Gesamtkosten in Höhe von ca. 117.500 € für das Umsetzungsprogramm 1 der W-Module, wovon ca. 63.000 € konsumtiv und ca. 54.500 € investiv veranschlagt werden. Die Aufteilung des Mittelbedarfs pro Modul und der entsprechende Ansatz pro Haushaltsjahr sind in der Anlage 3 zu dieser Vorlage enthalten. Die Kosten werden im Produkt 09 im Haushalt veranschlagt. Die Umsetzung der W-Module war bereits Gegenstand der Beschlussfassung vom 18.12.2014 und wird hier nur nachrichtlich aufgeführt.

Hieraus ergeben sich folgende Gesamtkosten für das Umsetzungsprogramm 1:

M-Module (Produkt 13)	2.880.000 €
W-Module (Produkt 09)	<u>117.500 €</u>
Gesamtsumme Umsetzungsprogramm 1	2.997.500 €
WC Hochbau (bereits vorhandener Beschluss)	98.000 €
Übertrag aus Vorjahr für Vertrag Baugrund	35.800 €

Seitens der Städte Erkrath und Mettmann werden als Unterstützung der Umsetzungsmaßnahmen des Masterplans Neandertal insgesamt 200.000 € zur Verfügung gestellt. Da seitens der Stadt Erkrath bereits ein Teilbetrag geleistet wurde, ist in den Jahren 2016 bis 2018 noch mit einem Betrag von 63.000 € pro Jahr zu rechnen.

6. Folgekosten und Personalbedarf

Die Planungen bei den einzelnen Modulen sind von dem Gedanken getragen, für den Betrieb möglichst keinen oder nur geringen Personalaufwand zu erzeugen und die Folgekosten generell so gering wie möglich zu halten. Das bedeutet, dass schon bei der Konzeption wenig wartungsintensive Bauwerke und Installationen den Vorzug vor besonders pflegebedürftigen erhalten. Im weiteren Prozess wird dies von der Materialauswahl für Verkehrsflächen bis hin zur unproblematischen Reparatur / Ersatzbeschaffung von Schildern, Infotafeln oder Mobiliar berücksichtigt werden. Der Aufwand ist aber noch nicht konkret abschätzbar.

Gleichwohl entsteht durch jedes zusätzliche nachhaltige Engagement für das Neandertal und das neanderland ein gewisser Personalbedarf, zum einen für das operative Geschäft des Baus, der Pflege und Unterhaltung von Einrichtungen, zum anderen für das Marketing und die Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern. Beim Neandertal ist der Kreis als Rechtsnachfolger des ehemaligen Zweckverbandes zwar schon jetzt in vielfältiger Hinsicht für die Unterhaltung der Wege, Brücken, Wegweiser, Informationstafeln, Parkplatz- und Spielplatzflächen zuständig – bis hin zum Betrieb des Eiszeitlichen Wildgeheges. Demgegenüber ist der Mehraufwand eher begrenzt und dadurch im Verhältnis zum Gewinn für den Raum in jedem Fall gut vertretbar.

Ein gewisser Mehraufwand wird aber fraglos entstehen. Sein Umfang lässt sich noch nicht absehen. In der Verwaltung wird dabei auch geprüft, inwiefern zur Effizienzsteigerung bei der Pflege touristischer Attraktionen oder von Naherholungseinrichtungen im neanderland synergetisch, ämterübergreifend zusammengewirkt werden kann.

7. Termine / Zeitschiene für die Umsetzung der M-Module M1 bis M2c

Mit dem Beschluss zu dieser Vorlage werden die geplanten Vorzugsvarianten zu den Modulen M1 bis M2c im Rahmen der Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) gemäß HOAI bis voraussichtlich Ende Februar 2016 als gestalterischer Entwurf weiter konkretisiert.

Auf Grundlage dieser gestalterischen Entwürfe des Planungsbüros RMP für die Module M1 und M2c sollen die weiteren erforderlichen Planungen (ab Leistungsphase 4, die Genehmigungsplanung, gemäß HOAI) einschließlich der baulichen Umsetzung an geeignete Fachingenieurbüros vergeben werden, da ab dieser Leistungsphase nicht mehr gestalterische Aspekte im Fokus stehen, sondern die fachtechnischen Belange.

Die weiteren Planungen für die Spielplatzmodule M2a und M2b einschließlich der baulichen Umsetzungen werden weiterhin durch das Planungsbüro RMP erbracht.

Ebenfalls sollen im Jahr 2016 die Genehmigungen und die Ausführungsplanungen für die Module M1 und M2c eingeholt bzw. erstellt werden, so dass Anfang 2017 die Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen für diese Module erfolgen kann. Die baulichen Umsetzungen der Module M1 und M2c sind für die Jahre 2017 und 2018 vorgesehen.

Die Planungen einschließlich der Einholung der Baugenehmigung sowie Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen für die Spielplatzmodule sind für 2016 und 2017 vorgesehen. Die bauliche Umsetzung dieser Module ist in Abhängigkeit der Witterungsverhältnisse derzeit für Ende 2018 geplant.

Der zuvor genannte Zeitplan ist entsprechend in den Mittelabflüssen in der Anlage 3 berücksichtigt.

8. Ausblick Umsetzungsprogramm 2

Auch die Vorplanung der M-Module des Umsetzungsprogramms 2 (Module M4 bis M7) ist gemäß dem Kreistagsbeschluss vom 18.12.2014 beauftragt worden. Mit der Frage, ob bzw. inwiefern die Umsetzung einzelner dieser Module weiterverfolgt wird, werden die Gremien des Kreistages nach dem Vorliegen der Vorplanung befasst werden.

Finanzielle Auswirkung (in Euro)

Produktbereich	13	Natur- und Landschaftspflege
Produktgruppe	13.01	Öffentliches Grün
Produkt	13.01.01	Naherholungseinrichtungen

Ergebnisplan (EP)	2015 (Prognose)	2016	2017	2018ff
Ertrag	0	79.000	100.000	131.100
Aufwand	60.600	91.300	101.700	252.200

Finanzplan (FP)	2015 (Prognose)	2016	2017	2018ff
Einzahlung	0	63.000	63.000	63.000
Auszahlung	137.700	417.000	845.400	1.613.700

<input checked="" type="checkbox"/> Haushaltsmittel stehen im Planjahr im EP zur Verfügung, davon 24.800 im Haushaltsplan 35.800 durch Übertragung aus Vorjahr <input checked="" type="checkbox"/> Haushaltsmittel stehen im Planjahr im FP zur Verfügung, davon 137.700 im Haushaltsplan Haushaltsmittel wurden in der mittelfristigen Finanzplanung berücksichtigt <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> Haushaltsmittel stehen im Planjahr im EP nicht zur Verfügung Deckungsvorschlag <input type="checkbox"/> ja bei Produkt <input type="checkbox"/> teilweise bei Produkt <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> Haushaltsmittel stehen im Planjahr im FP nicht zur Verfügung Deckungsvorschlag <input type="checkbox"/> ja bei Produkt <input type="checkbox"/> teilweise bei Produkt <input type="checkbox"/> nein
--	--

Gesamtinvestitionssumme	2.508.000 Euro
Nutzungsdauer in Jahren	je nach Bauwerk 20 bis 80 Jahre

Die Gesamtkosten für die bauliche Umsetzung der Maßnahmen betragen 3.013.800 €, davon 505.800 € konsumtiv und 2.508.000 € investiv. Bereits erfolgte Planungsleistungen wurden mit rd. 17.000 € bereits vergütet. Für die Realisierung des Umsetzungsprogramms 1 sind in den Gesamtkosten 2.880.000 € enthalten, davon sind 470.000 € konsumtiv und 2.410.000 € investiv. Aus dem Vorjahr wurden für den bereits in 2014 erteilten Auftrag Baugrunduntersuchungen 35.800 € konsumtiv nach 2015 übertragen. Des Weiteren ist der bereits vorhandene vom Umsetzungsprogramm 1 unabhängige Beschluss für die Errichtung eines Toilettenhäuschen in Höhe von 98.000 € investiv in den Haushaltsjahren 2017 und 2018 jeweils mit 49.000 € enthalten.

Seitens der Städte Erkrath und Mettmann werden als Unterstützung der Umsetzungsmaßnahmen des Masterplans Neandertal insgesamt 200.000 Euro zur Verfügung gestellt. Da seitens der Stadt Erkrath bereits ein Teilbetrag geleistet wurde, ist in den Jahren 2016 bis 2018 noch mit einem Betrag von 63.000 € p.a. zu rechnen. Des Weiteren werden die im Rahmen dieses Projektes anfallenden Personalaufwendungen für Bauherren- und Projektsteuerungsleistungen sowie Eigenplanungen aktiviert (sog. Aktivierte Eigenleistungen). Folgende Erträge werden in diesem Rahmen veranschlagt: 2016: 16.000 €, 2017: 37.000 €, 2018: 68.000 €.

Anlage