



öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage

Betrifft:

Änderungsbeschluss zum Projekt Personenunterführung Bahnhof Düsseldorf-Gerresheim

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Bezirksvertretung 7	30.08.2022	Anhörung
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	26.10.2022	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	07.11.2022	Vorberatung
Rat	17.11.2022	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

1. Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf nimmt den Sachstand zur Planungs-, Kosten- und Finanzierungsentwicklung gemäß dieser Beschlussvorlage zur Kenntnis.
2. Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf beschließt, die Planung der Stadtteilverbindung in Düsseldorf Gerresheim Süd als Personenunterführung im Zusammenhang mit dem barrierefreien Umbau des DB-Bahnhofes Düsseldorf Gerresheim nicht weiterzuverfolgen. Grund hierfür sind zum einen die erheblich gestiegenen Gesamtkosten und der damit entsprechend erheblich gestiegene Eigenanteil der Landeshauptstadt Düsseldorf, die durch den Bau der Personenunterführung verursachten und somit von der Landeshauptstadt Düsseldorf im Zusammenhang mit den parallel laufenden DB-Vorhaben zu übernehmenden Risiken sowie die unattraktive Radverkehrsführung durch die Unterführung. Zum anderen hat sich die Bedarfssituation der Landeshauptstadt Düsseldorf in Bezug auf das Projekt seit 2010 derart geändert, dass die Projektziele grundlegend überdacht werden müssen.

3. Vor diesem Hintergrund wird die Verwaltung damit beauftragt, die aktuelle Bedarfssituation im Hinblick auf eine Optimierung der Radverkehrs- und Fußgängerverbindung der durch die DB-Trasse getrennten Stadteile in Düsseldorf Gerresheim zu untersuchen sowie die sich hieraus ergebenden Projektziele neu zu definieren und den politischen Gremien zur Entscheidung vorzulegen. Dabei sind insbesondere alternative Verbindungsmöglichkeiten für Radfahrende und zu Fuß Gehende, ggf. in anderer Lage und möglichst unabhängig von den Grundstücken und Vorhaben der Deutschen Bahn zu untersuchen.
4. Der Rat nimmt zur Kenntnis, dass die barrierefreie Erschließung der Bahnsteige des Bahnhof Düsseldorf Gerresheim durch die Deutsche Bahn in Form einer Brückenlösung (Personenüberführung mit Treppen und Aufzügen) realisiert wird. Mit der Deutschen Bahn und den Zuwendungsgebern ist verabredet, dass diese Planung zügig aufgenommen und zur Realisierung gebracht wird.

Sachdarstellung:

1. Ausgangssituation

Im Jahr 2013 wurde der Bedarfsbeschluss für den Neubau der Personenunterführung Bahnhof Düsseldorf-Gerresheim durch den Rat gefasst. Eine grobe Übersicht der geplanten Lage kann der **Anlage 1** entnommen werden. Die Gesamtkosten wurden damals auf 9.582.000 Euro brutto veranschlagt. Abzüglich der seinerzeit in Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, AöR (VRR) angesetzten Förderung für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse nach § 13 ÖPNVG NRW verblieb ein städtischer Eigenanteil von circa 4.200.000 Euro brutto.

Mitte 2018 wurden im Zuge der Planung erweiterte Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die bisher der Planung zu Grunde gelegte großflächige Grundwasserabsenkung u.a. aufgrund einer vorhandenen CKW Grundwasserverunreinigung im Bereich des benachbarten Glashüttengeländes nicht umsetzbar ist. Die Planung des Bauverfahrens zur Erstellung der Personenunterführung musste vollständig überdacht werden. Hierfür wurde Ende Februar 2019 durch das Planungsbüro Pirlet & Partner für das Amt für Verkehrsmanagement eine Machbarkeitsstudie erstellt, welche die Mehrkosten für die Änderung des Bauverfahrens anhand einer Grobkostenschätzung auf rd. 8 Mio. Euro brutto bezifferte.

Weitere Mehrkosten ergaben sich im Wesentlichen durch Vertiefung der Planung der Bahntechnik, Anpassung der Zuschläge für Versicherung, technische Bearbeitung, Baustelleneinrichtung und Unvorhersehbares sowie durch Berücksichtigung der Preissteigerung bis 2024 und anteilige Erhöhung der Baunebenkosten.

Vor diesem Hintergrund wurden die Gesamtkosten der Maßnahme mit Beschluss der Vorlage 66/78/2019 vom 04.07.2019 von 9.582.000 Euro brutto auf 28.000.000 Euro brutto und der Eigenanteil der Landeshauptstadt von 4.200.000 Euro brutto auf 8.700.000 Euro brutto erhöht. Hierbei wurde davon ausgegangen, dass die ebenfalls erhöhten Kosten der sogenannten „Fiktivvariante“ (fiktive bzw. theoretische Variante, welche durch den Zuwendungsgeber gefördert wird) in Höhe von rd. 19,3 Mio. Euro brutto vollständig gefördert werden (28 Mio. Euro abzgl. 19,3 Mio. Euro = 8,7 Mio. Euro).

In der Vorlage für vorgenannten Beschluss wurde allerdings im letzten Absatz zu Ziffer 2 darauf hingewiesen, dass es sich bei der Untersuchung der alternativen Bauverfahren nur um eine vorläufige Machbarkeitsuntersuchung mit Grobkostenschätzung handelt und dass für die Auswahl und Festlegung eines

geeigneten alternativen Bauverfahrens zur Herstellung der Personenunterführung eine vollständige Grundlagenermittlung und Vorplanung gemäß HOAI erforderlich ist.

Des Weiteren enthält die Beschlussvorlage 66/78/2019 unter Absatz 4 der Ziffer 3 den Hinweis, dass es zu Förderfähigkeit der Maßnahme noch keine abschließende Entscheidung des Zuwendungsgebers gibt.

Unter der Überschrift „Planungskosten“ der Ziffer 3 der Beschlussvorlage 66/78/2019 wird erläutert, dass die Planungsmittel für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 HOAI) noch nicht näher spezifiziert werden konnten und hierfür eine Anpassung bzw. Umstellung der bestehenden Planungsaufträge erforderlich ist.

Als weitere Vorgehensweise wurden in der Beschlussvorlage 66/78/2019 unter Ziffer 4 die folgenden wesentlichen nächsten Schritte vereinbart:

Klären der Finanzierung: Abstimmung der weiteren Vorgehensweise mit dem Zuwendungsgeber und der DB Station & Service AG zum weiteren Vorgehen und zur Kostenteilung bzw. Finanzierung (Anpassung der Untersuchung zur Festlegung der wirtschaftlichsten Fiktivvariante).

Vorplanung Vorzugsvariante: Beauftragung und Durchführung der weiteren Untersuchungen und der vollständigen Überarbeitung der Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI).

2. Klären der Finanzierung

Unmittelbar im Anschluss an den Ratsbeschluss vom 04.07.2019 wurden die Gespräche mit dem Zuwendungsgeber wieder aufgenommen. Hierzu fanden innerhalb der nächsten 8 Monate bis Februar 2020 insgesamt 5 Termine mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, AöR (VRR) statt. Die beiden letzten Gespräche wurden zudem durch das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW) begleitet. Aufgrund der erheblich gestiegenen Kosten für die Personenunterführung forderte der VRR im Rahmen der ersten Besprechung am 20.09.2019, dass nun auch untersucht werden müsse, inwieweit wesentlich günstigere Varianten, wie z.B. eine Personenüberführung als Brückenkonstruktion, als Fiktivvariante (auch Zuwendungsvariante genannt), zur Festlegung der Zuwendungen in Frage käme. Da die Baukosten für eine Brückenkonstruktion mit Aufzügen zur barrierefreien Erschließung der Bahnsteige voraussichtlich weniger als 5 Mio. Euro netto betragen würden, würde dies bedeuten, dass der Eigenanteil der Landeshauptstadt Düsseldorf, welcher sich grob aus dem Kostenunterschied zwischen den Kosten der Vorzugsvariante (Personenunterführung mit 9 m Breite, mit Stand 07/2019 rd. 28 Mio. Euro brutto) und den Kosten der Zuwendungsvariante (Personenüberführung) ergibt, erheblich hoch wäre.

Im Rahmen der weiteren Gespräche mit VM NRW und VRR wurde abgestimmt, dass die Ermittlung und Festlegung der Zuwendungsvariante anhand einer Nutzwertanalyse erfolgen sollte. Hierbei wurde letztendlich eine fiktive Personenüberführung mit einer fiktiven Personenunterführung anhand gewichteter Bewertungskriterien (wie z.B. Wirtschaftlichkeit, Städtebauliche Qualität, Funktionalität/Verkehrswert für den Nahverkehr etc.) bewertet und für jede Variante ein Nutzwert ermittelt. Das Ergebnis der Nutzwertanalyse wurde VM NRW und VRR im Februar 2020 vorgestellt. Demnach erzielte die Personenunterführung gegenüber der Personenüberführung einen deutlich höheren Nutzwert. Anhand der seitens der Verwaltung durchgeführten Nutzwertanalyse in Verbindung mit einem flankierenden Argumentationspapier von März 2020 konnte der Zuwendungsgeber durch die Landeshauptstadt Düsseldorf davon überzeugt werden, dass als Zuwendungsvariante eine Personenunterführung in Frage kommt.

Nach einer Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 29.12.2020 wurde im Rahmen von weiteren Besprechungen mit dem VM NRW, dem VRR und der DB Station & Service am 29.03.2021, 05.05.2021, am 10.06.2021 sowie am 17.08.2021 seitens VM NRW bestätigt, dass die Zuwendungen für die Personenunterführung mit einer Mindestbreite von 5,4 m im Rahmen einer Höchstbetragsfinanzierung auf 18 Mio. Euro festgelegt worden sind („Kostendeckel“) um auch die Stadt dabei zu unterstützen, ihre gewünschte verkehrliche Vorzugsvariante einer Personenunterführung mit stadteilverbindender Wirkung und einer Breite von 9 m zu realisieren. Die ebenfalls notwendige Bahnsteigmodernisierung (Teilprojekt der DB Station & Service) wird seitens des VRR mit ca. 4 Mio. Euro bezuschusst. Somit ergaben sich für das Gesamtprojekt Zuwendungen in Höhe von insgesamt "18+4 Mio. Euro".

Hierbei errechnen sich die 4 Mio. Euro für die Bahnsteigmodernisierung (Teilprojekt der DB Station & Service) als 90%-iger Baukostenzuschuss zzgl. 3% Planungskostenpauschale. Die vorgenannten Zuwendungsmodalitäten für die Bahnsteigmodernisierung stellen sich allerdings gegenüber einem bereits in 2012 durch den VRR für die DB Station & Service bewilligten Planungskostenbescheid für die Modernisierung der Verkehrsstation Bahnhof Düsseldorf-Gerresheim und die Bahnsteige gem. der Rahmenvereinbarung über die Realisierung und Finanzierung von SPNV-Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der verkehrlichen Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen vom 31.03.2010 nachteilig dar. Der Planungskostenbescheid von 2012 sah einen 100%-igen Baukostenzuschuss und eine 13%-ige Planungskostenpauschale, gemäß SPNV Rahmenvereinbarung vom 31.03.2010, vor.

Vor dem Hintergrund, dass es sich bei den vorgenannten Maßnahmen um ein Teilprojekt der DB Station & Service AG (Barrierefreiheit der Station) sowie einem ergänzenden Projektwunsch (PU mit stadteilverbindendem Charakter) der Landeshauptstadt Düsseldorf handelt, welche in Höhe von bis zu 22 Mio. Euro durch die VRR AÖR und das Land gefördert werden können, soll das Finanzierungsdelta aus der neu angedachten §12 Förderung und der vertraglich vereinbarten Finanzierung gem. der Rahmenvereinbarung über die Realisierung und Finanzierung von SPNV-Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der verkehrlichen Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen für die Bahnsteigmodernisierung infolge der geänderten Zuwendungsmodalitäten durch die Landeshauptstadt Düsseldorf getragen werden um die Vorgaben aus der SPNV Rahmenvereinbarung vom 31.03.2010 weiter zu erfüllen.

Der VRR teilte hierzu mit, dass bei Erhöhung der zuwendungsfähigen Baukosten für die Bahnsteigmodernisierung, der VRR den Förderbetrag über die zugesagten 4 Mio. Euro hinaus erhöhen würde, sodass der von der Landeshauptstadt Düsseldorf eventuell zu übernehmende Kostenanteil möglichst gering ausfallen wird.

Für die Erstellung eines Zuwendungsantrages müsste jedoch zunächst eine vollständige Vor- und Entwurfsplanung mit Kostenberechnung für die Zuwendungsvariante erstellt werden. Die Entwurfsplanung für die Zuwendungsvariante wird derzeit erstellt. Sollte die Kostenberechnung der Zuwendungsvariante danach über dem festgelegten Höchstbetrag von 18 Mio. Euro (Stand Mitte 2021) liegen, würde die Landeshauptstadt Düsseldorf versuchen, eine entsprechende Erhöhung des Höchstbetrages zu erwirken.

3. Vorplanung Vorzugsvariante

Die Vorplanung für die Vorzugsvariante konnte im Mai 2020 abgeschlossen werden und kann der Anlage 2 entnommen werden. Die Fortsetzung dieser Planung wurde gestoppt.

4. Erhöhung der Gesamtkosten

Mit Stand des Beschlusses vom 04.07.2019 betragen die Gesamtkosten für die Vorzugsvariante rd. 28 Mio. Euro brutto.

Die Beschlussvorlage 66/78/2019 enthielt hierzu unter der Überschrift „Kostenrisiko“ der Ziffer 3 den folgenden Hinweis:

„Bei den oben dargestellten Kosten handelt es sich um Kostenschätzungen auf Grundlage von Vorplanungsergebnissen. Für das geänderte Bauverfahren liegen noch keine Planung und somit auch noch keine belastbare Kostenschätzung vor.“

Gemäß zwischenzeitlich vorliegender Kostenschätzung zur Vorzugsvariante betragen die Gesamtkosten nunmehr rund 39,8 Mio. Euro brutto.

Die Erhöhung um rd. 11,8 Mio. Euro brutto begründet sich wie folgt:

- 1) Wesentlich höhere Planungsgenauigkeit
- 2) Mehrmassen Unterwasserbetonsohle infolge genauerer Planung
- 3) Leitungsverlegemaßnahmen waren bisher nicht im erforderlichen Umfang erfasst.
- 4) Verlängerung der Rampen inkl. Baugrube durch Verschiebung der PU um rd. 5 m Richtung Westen, um Konflikt mit vorhandener Weiche 151 zu vermeiden (PU darf nicht unter Weichen liegen).
- 5) Weitere Verlängerung der Bahnsteige infolge Verschiebung der PU Richtung Westen (von ca. 18 m auf ca. 23 m).
- 6) PU musste um rd. 1 m verlängert werden (breitere Aufzüge und Treppen, Berücksichtigung zulässiger Gleisabstände)
- 7) Höherhofstraße muss bauzeitlich (zur Herstellung der Bohrpfahlwände) rückgebaut und wiederhergestellt werden.
- 8) Auf der PU musste ein Gefälle ausgebildet werden. Hierzu musste die PU tiefergelegt werden.
- 9) Die Stützwände entlang der Rampen mussten aus statischen Gründen massiver ausgebildet werden.
- 10) Genauere Planung und statische Betrachtung der Bauhilfsmaßnahmen (Verschubkonstruktion) für den Einschub der PU unter das Gleis im laufenden Betrieb.
- 11) Aussteifungsmaßnahmen der Baugrube zur Vermeidung von Gebäudesetzungen des alten Bahnhofgebäudes auf Grundlage der neuen Baugrunderkenntnisse.
- 12) Kosten für Bauvermessung (Monitoring für Bestandsgebäude) war bisher nicht berücksichtigt.
- 13) Gleise müssen aufgrund weiterer PU-/Weichenverschiebung auf ca. 100 m mehr umgebaut werden.
- 14) Aufgrund weiterer PU-/Weichenverschiebung müssen 4 weitere Oberleitungsmasten versetzt/ersetzt werden (nun 12 statt 8). Außerdem müssen zusätzliche Signale versetzt werden.
- 15) Rd. 2,4 Mio. Euro Mehrkosten ergeben sich rein durch die anteilige Erhöhung der pauschalen prozentualen Zuschläge für Baustelleneinrichtung, Kleinleistungen/Kleinteiliges, Bauvermessung, Sicherungskosten, Bauhaftpflicht und Technische Bearbeitung.
- 16) Rd. 1,5 Mio. Euro Mehrkosten ergeben sich durch die Erhöhung der Preissteigerungsrate von 3% auf 4,2% pro Jahr. Angesichts der wirtschaftlichen Entwicklung infolge der Corona-Krise, ist die Preisentwicklung der Baupreise kaum absehbar.
- 17) Rd. 1,2 Mio. Euro Mehrkosten ergeben sich allein durch die anteilige Erhöhung der Baunebenkosten.
- 18) Rd. 1,9 Mio. Euro Mehrkosten bei den Baunebenkosten für zusätzliche Ansätze für BOL, Aktivierbare Eigenleistungen, Unvorhersehbares/Sonstiges/Annahme für DB-spezifische Kosten

Grundlagen der vorgenannten Gesamtkosten

Die Ermittlung der Gesamtkosten basiert auf folgenden Grundlagen:

- Vertiefte Vorplanung mit geändertem Bauverfahren,
- Kostenschätzung für das Ingenieurbauwerk in der Qualität einer Kostenberechnung,
- Fachplanung Aufzüge, Hebeanlage, Niederspannungsanlagen liegen noch nicht vor (hierfür wurden durch den Objektplaner Kostenansätze gebildet).

Weiteres Kostenrisiko

Aus heutiger Sicht stellt sich das weitere Kostenrisiko wie folgt dar:

- Aus Sicht des Objekt- und Tragwerksplaners ist die Planung der Ingenieurbauwerke jetzt schon so genau, dass im Zuge der Entwurfsplanung voraussichtlich mit keinen wesentlichen neuen kostenrelevanten Planungserkenntnissen mehr gerechnet werden muss. Hierzu liegt eine entsprechende Stellungnahme des Planers Pirlet & Partner vor.
- Es ist noch eine Fachplanung für die Aufzüge, die Hebeanlage und die Niederspannungsanlagen erforderlich.
- Es sollen noch weitere Baugrunduntersuchungen (Tertiärbohrungen im Bereich der wasserundurchlässigen Bodenschicht) durchgeführt werden. Diese dienen zur Bestätigung der bisherigen Planungsannahmen.
- Das Thema Grunderwerb / Entschädigung hängt von der Einigung mit dem Eigentümer des alten Bahnhofgebäudes ab. Dauerhaft benötigt wird ein Teil des „Kiosk-Grundstücks“. Hier ist die Verwaltung bereits in Verhandlungen. Des Weiteren muss auf dem Bahnhofsgrundstück dauerhaft eine Bohrpfahlwand für die Baugrube hergerichtet werden. Außerdem sind nicht unwesentliche bauzeitliche Inanspruchnahmen vorgesehen.
- Ggf. erforderliche DB-spezifische Kostenansätze für DB-eigene (Dienst-) Leistungen während der Planungs- und Bauphase wurden bisher noch nicht mit der DB thematisiert.
- Baupreissteigerung
- Es wird darauf hingewiesen, dass eine Kostenschätzung aufgrund der groben Planungstiefe per se ein Kostenrisiko enthält. Die durchaus mögliche Varianz zwischen Kostenschätzung und Kostenfeststellung kann im Zuge der Planungsfortschreibung und -vertiefung bis zu 30 % betragen.

5. Erhöhung des städtischen Eigenanteils

Mit Stand des Beschlusses vom 04.07.2019 betrug der Eigenanteil der Landeshauptstadt Düsseldorf am Projekt Personenunterführung Düsseldorf Gerresheim rd. 8,7 Mio. Euro brutto.

Die mit Stand Mitte 2021 fortgeschriebene Höhe des städtischen Eigenanteils setzt sich aus den jeweiligen Anteilen der Landeshauptstadt Düsseldorf an der Personenunterführung und an der Bahnsteigmodernisierung zusammen. Diese stellen sich wie folgt dar.

5.1 Erhöhung des städtischen Eigenanteils an der Personenunterführung:

Die Höhe des städtischen Eigenanteils ergibt sich durch Abzug der Zuwendungen für die Fiktivvariante von den Gesamtkosten der Vorzugsvariante:

39,8 Mio. Euro - 18 Mio. Euro = 21,8 Mio. Euro brutto

Die Höhe der Zuwendungen für die Fiktivvariante muss zunächst auf Grundlage einer Entwurfsplanung mit Kostenberechnung berechnet werden. In Abhängigkeit des Ergebnisses muss mit dem Zuwendungsgeber geklärt werden, ob und inwieweit der von ihm bisher festgesetzte Höchstbetrag von 18 Mio. Euro angepasst wird. Die Entwurfsplanung wird derzeit erstellt.

Bis dahin kann nur angenommen werden, dass die Zuwendungen 18 Mio. Euro betragen.

5.2 Erhöhung des städtischen Eigenanteils an der Bahnsteigmodernisierung:

Grundlage: 4 Mio. Euro Baukosten netto

Zuwendungen vorher:

100% Baukosten = 4 Mio. Euro zzgl. 13% Planungskosten = 4,52 Mio. Euro Zuwendungen

Zuwendungen neu:

90% Baukosten = 3,6 Mio. Euro zzgl. 3% Planungskosten (von 4 Mio.) = 3,72 Mio. Euro Zuwendungen

Die Mehrkosten betragen demnach rd. 800 T Euro.

Somit ergab sich für die Landeshauptstadt Düsseldorf mit Stand Mitte 2021 ein Eigenanteil in Höhe von rd. 22,6 Mio. Euro (rd. 21,8 Mio. Euro brutto zuzüglich des Kostendeltas infolge der Zuwendungsmodalitäten gem. der Rahmenvereinbarung vom 31.03.2010 für die Bahnsteigmodernisierung von rd. 800 T Euro netto).

6. Risiken im Zusammenhang mit DB-Vorhaben und Drittprojekten

Im direkten Bereich des Bahnhof Gerresheim werden neben dem Projekt Personenunterführung derzeit parallel folgende DB-Vorhaben und Drittprojekte geplant:

- 1) Spurplanänderung (DB-Projekt)
- 2) Modernisierung/Anpassung Bahnsteige (DB-Projekt)
- 3) Elektrifizierung Regiobahn (Projekt der Regiobahn)
- 4) Elektrische Insel Gerresheim (DB-Projekt)
- 5) Gleiswechselprojekt Hbf – Bf. Gerresheim (DB-Projekt)

Zwischen den vorgenannten Projekten und dem Projekt Personenunterführung bestehen technische und terminliche Zusammenhänge. Das heißt, alle 6 Projekte müssen technisch und terminlich aufeinander abgestimmt werden. Änderungen im Projekt der Personenunterführung können zu Anpassungen der übrigen Projekte führen. Durch diese Anpassungen können Mehraufwendungen auf Seiten der Dritten ausgelöst werden, welche die DB bzw. die Regiobahn gegen die Landeshauptstadt Düsseldorf geltend machen kann.

Werden andernfalls die Anpassungen der übrigen Projekte im Rahmen der Planung nicht durchgeführt, um die hieraus resultierenden Mehraufwendungen zu vermeiden, müssen später in der Ausführung Teile der bereits realisierten Drittprojekte zu Lasten des Projektes der Personenunterführung rückgebaut und angepasst werden.

Das heißt, die erforderliche Abstimmung des Projektes Personenunterführung auf die Belange der zahlreichen Drittprojekte im Bereich des Bahnhof Gerresheim führt zu nicht unwesentlichen Risiken für die Landeshauptstadt Düsseldorf.

Des Weiteren ist vorgesehen, dass die DB Station & Service die Verantwortung für die Ausführungsplanung, Ausschreibung und Ausführung des Projektes der Personenunterführung übernehmen soll, da die DB als Grundstückseigentümer gleichzeitig alleiniger Vorhabenträger ist. Die Einflussmöglichkeiten der Landeshauptstadt Düsseldorf auf die Ausführungsplanung, die Ausführung und somit auch auf die Kostenentwicklung der Baukosten werden dadurch entscheidend eingeschränkt. Dies ist umso bedeutsamer, da die Landeshauptstadt Düsseldorf

wesentlicher Kostenträger ist (siehe oben, Eigenanteil von aktuell rd. 22,6 Mio. Euro).

Auch vor diesem Hintergrund entstehen der Landeshauptstadt Düsseldorf infolge der Verflechtung des Projektes mit der DB wesentliche Kostenrisiken.

7. Unattraktive Radverkehrsführung durch die Personenunterführung

In 2010 sollte im Rahmen eines Werkstattverfahrens „Gerresheim Süd verbinden“ unter Beteiligung der Bürger*innen eine Lösung gefunden werden, um die Trennung der nördlichen und südlichen Stadtteile infolge der Bahntrasse zu minimieren. Das Ergebnis war eine großzügige Tunnellösung für die zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.

In Richtung Süden sollte der Radverkehr über die verkehrsberuhigte Glashüttenstraße geführt werden. Voraussetzung hierfür war der Bau der Ortsumgehung Gerresheim zwischen der DB-Brücke und der Vennhauser Allee und die damit verbundene Abnahme des Verkehrs auf der Glashüttenstraße.

In der Zwischenzeit wurde die Beschlussvorlage für die Ortsumgehung Gerresheim südlich der Bahntrasse zurückgestellt. Eine Führung des Radverkehrs aus dem Tunnel müsste somit über die weiterhin hoch belastete Glashüttenstraße erfolgen. Ein Ausbau der vorhandenen Straße mit regelkonformen Radverkehrsanlagen ist aber aufgrund der beengten Glashüttenstraße aus Platzgründen und fehlender Flächenverfügbarkeiten nicht möglich. Die Grundvoraussetzung für eine regelkonforme und sichere Führung des Radverkehrs in Richtung Süden ist mit der Lage der bisher geplanten Personenunterführung somit nicht mehr gegeben.

Die neu zu entwickelnde Lösung muss eine Radverkehrsführung enthalten, die an die aktuellen Netzelemente anschließt und sichere und eindeutige Führungen in alle Richtungen beinhaltet.

Die Erfahrung mit Unterführungen, die nicht in Gänze eingesehen werden können und in denen Rad- und Fußverkehr abgewickelt wird zeigt, dass Konflikte zu erwarten sind. Mit der inzwischen erfolgten erheblichen Zunahme der Radverkehrsmengen und der weiter angestrebten weiteren Zunahme werden diese Konflikte überproportional steigen und ggf dazu führen, dass der Radverkehr in der Unterführung nicht mehr fahren kann und schieben muss. Das widerspricht allerdings grundsätzlich der planerischen Zielsetzung dieses Projektes und insgesamt der Fahrradförderung.

8. Zwischenfazit

Bei einer Fortführung des Projektes als Personenunterführung ist aus heutiger Sicht gegenüber dem Ratsbeschluss vom 04.07.2019 mit einer Erhöhung der Gesamtkosten von rd. 28 Mio. Euro brutto auf rd. 39,8 Mio. Euro brutto zu rechnen. Der Eigenanteil der Landeshauptstadt Düsseldorf würde mit Stand Mitte 2021 von rd. 8,7 Mio. Euro brutto auf rd. 22,6 Mio. Euro brutto steigen. Die hohen Gesamtkosten sind im Wesentlichen der Ausführung als unterirdische Personenunterführung in einem herausfordernden Baugrund und daraus resultierendem Bauaufwand sowie weiteren daraus folgenden, nicht abschließend ermittelbaren Risiken geschuldet.

Die Radwegführung durch die Unterführung mit Anschluss an die Glashüttenstraße ist nicht sinnvoll. Der Bedarf einer optimalen verkehrstechnischen Verbindung wird somit durch die Personenunterführung nicht mehr gedeckt.

Neben den oben genannten Mehrkosten beeinflusst das Bauvorhaben der Personenunterführung den Gesamtbestand des Bahnhofs und des Bahnhofumfeldes. Hieraus entstehende bauliche Risiken und mögliche Änderungsbedarfe sind

verursachungsgerecht vom Projekt der Personenunterführung zu übernehmen und verbleiben bei der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Vor diesem Hintergrund rät die Verwaltung davon ab, das Projekt als Personenunterführung und in der derzeitigen Abhängigkeit zur DB, deren Vorhaben und den Drittprojekten im Bereich des Bahnhofs Gerresheim weiter zu verfolgen.

9. Barrierefreien Erschließung der Bahnsteige durch die DB

Die barrierefreie Erschließung der Bahnsteige des Bahnhofs Düsseldorf-Gerresheim befindet sich in der Zuständigkeit der Deutschen Bahn (DB). Die barrierefreie Erschließung der Bahnsteige wurde bisher unter Berücksichtigung der von der Landeshauptstadt Düsseldorf gewünschten Personenunterführung geplant. Vor dem Hintergrund, dass das Projekt Personenunterführung Gerresheim nicht weiterverfolgt wird, wird die DB die barrierefreie Erschließung der Bahnsteige wie ursprünglich vorgesehenen nun als eigenständiges DB-Projekt planen und umsetzen.

Da es sich auch bei der Bahnsteigerschließung um ein Zuwendungsprojekt handelt, ist in Abstimmung mit den Zuwendungsgebern durch die DB festzulegen, ob die Bahnsteigerschließung als Personenunterführung (PU) oder Personenüberführung (PÜ) realisiert werden soll. Das Verkehrsministerium NRW, die VRR AöR und die DB kommen im Juni 2022 nunmehr zu dem Ergebnis, dass eine oberirdische Personenüberführung anstatt einer unterirdischen Personenunterführung zur barrierefreien Erschließung der Bahnsteige als wirtschaftliche Lösung weiterverfolgt werden soll. Die Entscheidung für eine Personenüberführung basiert auf den gleichen Rahmenbedingungen und Abwägungen sowie Kostenrisiken bzw. verkehrlichen Gründen, die zur Projekt-Neuausrichtung seitens der Landeshauptstadt Düsseldorf geführt haben.

Die DB zeigte sich offen, die Landeshauptstadt Düsseldorf bei der weiteren Planung der Bahnsteigerschließung einzubeziehen.

Zuwendungsgeber und DB bekräftigten gegenüber der Landeshauptstadt Düsseldorf, dass eine PÜ in jedem Fall so geplant werden müsse, dass diese die steigenden Reisendenzahlen (z.B. aus Quartiersentwicklung, gestiegener Nachfrage) berücksichtigen werde.

10. Neuausrichtung des städtischen Projektes

Die Möglichkeiten zur Optimierung der verkehrstechnischen Verbindung – insbesondere für zu Fuß Gehende und Radfahrende – der durch die DB-Trasse getrennten Stadtteile in Düsseldorf Gerresheim müssen neu untersucht werden. Die Untersuchung erfolgt durch das Amt für Verkehrsmanagement unter Einbindung des Stadtplanungsamtes und der Bezirksvertretung 7 unter Berücksichtigung des Mobilitätsplanes D.

Zielsetzung der Untersuchungen für den Fußverkehr ist die Herstellung einer barrierefreien und attraktiven Querung der Bahngleise zur Verbindung der durch die DB-Trasse getrennten Stadtteil- und Nahversorgungsbereiche des südlichen Gerresheim. Der Untersuchungsauftrag für den Radverkehr wird eine akzeptable Verbindung der Stadtteilbereiche als auch eine attraktive Gleisquerung mit Netzanbindung an die städtischen Radnetzrouten umfassen. Hierbei soll der Fokus auf Lösungen möglichst unabhängig von den Grundstücken und Vorhaben der Deutschen Bahn gelegt werden.

Nach Erarbeitung der aktualisierten Grundlagen ist vorgesehen, auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Werkstattverfahrens „Gerresheim Süd verbinden“ (2010) ein qualitätssicherndes Verfahren unter Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen. Ziel soll es dabei sein, eine möglichst funktionale,

kostenschonende aber auch stadtgestalterisch und städtebaulich beste Lösung neuer Verkehrsweegeanbindungen der beiden Ortsteile nördlich und südlich der Bahngleise zu erarbeiten.

Des Weiteren wird durch das Amt für Verkehrsmanagement ein Vorschlag für die weitere Vorgehensweise im Hinblick auf die Vorbereitung eines neuen Bedarfsbeschlusses gemäß Zuständigkeitsordnung erarbeitet.

Anlagen:

Anlage 1 Übersichtsplan

Anlage 2 Übersicht Vorplanung PU