

Informationsvorlage -öffentlich-	Drucksache: DezIII/0697/2023 vom 27. Oktober 2023
Gremium	Sitzungstermin
Ausschuss für Mobilität	15.11.2023

Sachstandsbericht über das Projekt U81

Rückblick

Im Oktober 2016 wurde im zuständigen Fachausschuss der Landeshauptstadt Düsseldorf über das Ergebnis einer Machbarkeitsstudie zum 2. Bauabschnitt der U81 informiert. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden 10 verschiedene Trassierungsvarianten zur Rheinquerung zwischen den Punkten MERKUR SPIEL-ARENA (damals ESPRIT arena) und Lörick untersucht. Im Ergebnis wurde die sogenannte Variante „L2“ gem. Informationsvorlage trassierungstechnisch als die favorisierte optimierte Variante bewertet. Die Variante „L2“ sah eine Rheinquerung als Brücke und eine Umfahrung des alten Klärwerkes in Hochlage sowie eine Unterführung der Niederlöricker Straße vor.

Im November 2016 beauftragte der zuständige Fachausschuss der Stadt Düsseldorf wurde die Verwaltung, die Planung für den 2. Bauabschnitt aufzunehmen und weitere Varianten im Rahmen eines breit angelegten Bürgerdialoges zu untersuchen. Aus der vergleichenden Gegenüberstellung der Varianten sollte ein Vorschlag für die Festlegung einer Vorzugstrasse für die Vorplanung abgeleitet werden, welcher im Folgenden auszuarbeiten ist. Aufgrund des parallel laufenden Planfeststellungsverfahrens zum 1. Bauabschnitt der U81 (2015 bis 2019), welches auch zahlreiche Einwendungen und Klagen zur Sinnhaftigkeit der U81 insgesamt beinhaltete, hat man sich bewusst gegen eine gleichzeitige Durchführung von Planfeststellung/Klageverfahren zum 1. Bauabschnitt und Bürgerdialog zum 2. Bauabschnitt entschieden. Die beiden Verfahren hätten sich gegenseitig negativ beeinflusst. Zudem hat das Planfeststellungs- und Klageverfahren zum 1. Bauabschnitt erhebliche Personalkapazitäten auf Seiten der Verwaltung gebunden.

Vor diesem Hintergrund wurde erst im Juli 2019 der Projektstart für den 2. Bauabschnitt der U 81 initiiert mit der anschließenden schon für den Bürgerdialog erforderlichen finanziellen und personellen Ausstattung.

Eine ausführliche Übersicht zum Ablauf des Bürgerdialogs wird auf der Homepage der Landeshauptstadt Düsseldorf bereitgestellt und kann unter Verwendung des nachfolgenden Links eingesehen werden:

<https://www.duesseldorf.de/amt-fuer-bruecken-tunnel-und-stadtbahnbau/stadtbahnbau/stadtbahnstrecke-u81/2-ba-rheinquerung/news>

Im Ergebnis wurde die s.g. Variante 1.1 (Brücke) als die wirtschaftlichste, die Variante 1.2a (Tunnel) als die vorteilhafteste identifiziert. Allen Beteiligten der Werkstätten wurde immer wieder deutlich gemacht, dass der Bürgerdialog eine beratende Funktion hat. Die Entscheidung, ob der Rhein als Tunnel oder Brücke gequert wird, liegt bei den gewählten politischen Vertreter*innen des Rates der

Landeshauptstadt Düsseldorf. Bzgl. des vermeintlichen Nachteils der Variante 1.2a (Tunnel), dass hierdurch keine neue Rheinquerung für den Rad- und Fußgängerverkehr geschaffen werden kann, wird darauf hingewiesen, dass über zusätzliche Angebote für Radfahrende und zu Fuß Gehende nachgedacht wird.

Weiteres Vorgehen zur Variantenfestlegung

Für die Festlegung einer Trassierungsvariante für den 2. Bauabschnitt sind zum einen das Ergebnis des Bürgerdialoges und zum anderen die Finanzierbarkeit und Höhe der zu erwartenden Zuwendungen von entscheidender Bedeutung.

Das Ergebnis des Bürgerdialoges liegt vor, die Grundlagen zur Berechnung der Finanzierbarkeit und der Höhe der Zuwendungen liegen jedoch noch nicht vor. Vor diesem Hintergrund kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine abschließende Variantenfestlegung erfolgen.

Um sich vor diesem Hintergrund zuwendungs- und finanzierungstechnisch alle Optionen offen zu halten und keine mehrjährige Projektverzögerung zu riskieren, werden sowohl für die vorteilhafteste als auch für die wirtschaftlichste Variante eine Vorplanung mit Kostenschätzung erstellt. Im Rahmen der Vorplanung werden dann nochmals für diese beiden besten Varianten alle für den Variantenentscheid relevanten Aspekte vertieft untersucht und planerisch ausgearbeitet. Entsprechend der Detailtiefe der dann vorliegenden Planung wird auch der Variantenvergleich spezifiziert, fortgeschrieben und aktualisiert werden. Auf dieser Grundlage und nach verbindlichen Gesprächen mit den Zuwendungsgebern kann anschließend im Rahmen des Bedarfsbeschlusses die abschließende Variantenfestlegung erfolgen.

Sachstand Planung

Derzeit erfolgt die Grundlagenermittlung und die Vorplanung einschließlich Kostenschätzung. Es ist vorgesehen, im 4. Quartal 2024 den Bedarfsbeschluss zur Stadtbahnstrecke U81/2. BA MERKUR SPIEL-ARENA/Messe Nord – Handweiser bei der Landeshauptstadt Düsseldorf herbeizuführen. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist für 2027 vorgesehen.

Die Planung der U81/2. BA erfolgt in enger Abstimmung zwischen der Landeshauptstadt Düsseldorf und der Stadt Meerbusch. Die Stadt Meerbusch ist insbesondere regelmäßige Teilnehmerin an den 14-täglichen Planungsbesprechungen (organisiert und koordiniert durch die Landeshauptstadt Düsseldorf). Bezüglich des Bereichs Böhlerstraße wird aktuell im Zuge der Vorplanung die Lage des besonderen Bahnkörpers der Stadtbahnstrecke im Straßenquerschnitt (Mittel- oder Seitenlage) untersucht und erarbeitet. Seitens den Teilnehmenden der Stadt Meerbusch werden die kommunalen Belange gemäß politischer Beschlusslage (Entwicklung Areal Böhler iVm. Bebauungsplanverfahren Nr. 322, geplanter Schulneubau, mögliche Ansiedlung „GEC Creation Centre“ (auch „GEC House“ genannt), mögliche bauliche Entwicklung der sog. „Ellipse“ südöstlich der Böhlerstraße) eingebracht, um hier einen Einklang zwischen kommunalen Entwicklungsabsichten sowie denen der U 81 zu gewährleisten.

Der Beginn der Bauausführung für den gesamten 2. Bauabschnitt der U81 ist für das Jahr 2032 vorgesehen.

Sachstand Grundstücke

Grundsätzliches: Die U-81-Trasse verläuft auf der Basis der aktuellen Planungen hauptsächlich über Düsseldorfer Stadtgebiet mit Ausnahme von überwiegend privaten Ackerflächen in Rheinnähe im nördlichen Meerbuscher Stadtgebiet und im Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche Böhlerstr., die ebenfalls auf Meerbuscher Stadtgebiet liegt. Ein geringer Teil der betroffenen Grundstücke in Meerbusch befindet sich bereits im Eigentum der Stadt Düsseldorf.

Benachbarte Planungen (Böhler II/Böhler Leben): Die zu entwickelnden Flächen der Böhler II/Böhler Leben Fläche, die von der Stadt Meerbusch vom Eigentümer Bouwfonds (bpd) für das geplante Schulgrundstück und für das geplante GEC- Vorhaben zu erwerben sind, sind der Stadt Düsseldorf bekannt und sollen bei der Trassenplanung berücksichtigt werden. Hierzu finden regelmäßig Abstimmungen zwischen der Stadt Meerbusch und der Stadt Düsseldorf statt.

Rheinbahn: Ob die künftigen Flächen für die Trasse der U 81 seitens der Rheinbahn AG zur Übertragung ins Eigentum erworben werden sollen, ist aktuell noch nicht bekannt.

Sachstand Straßen und Kanalplanung

Die Planungsgruppe U81 lotet noch verschiedene Varianten aus.
Bisher wurde die 2 Varianten der Trasse Böhlerstraße vorgestellt:

Variante 1 Kurzsteckbrief: Mittellage (Haltestelle zwischen Ruth-Niehaus-Str. und Oststr.)

- Mittelbahnsteig mit L=90m asymmetrischer Ausprägung R=1500m in FR Neuss, Gerade in FR Messe mit Breiten von 5,50m bis max. 6,20m, Streckenausprägung als Rasengleis
- Plus: vorteilhafte Einbindung zwischen Bestandsknotenpunkten, Erreichbarkeit der Fahrgastpotentiale insbesondere in Bezug auf Schwerpunkt des BPlans 322, Böhler Areal West und Bebauungsstruktur südlich, geringere Flächeninanspruchnahme an zukünftigen Entwicklungsflächen westl. Willstätterstraße, Trassierung bzgl. Verschleiss günstig, Addition von Fahrstreifen im Bereich der Willstätterstraße günstiger, keine zusätzliche Querungsstelle in der Strecke im Vergleich zu Variante 2
- Trassierung mit Unstetigkeiten im Geschwindigkeitsband A) Haltestellenanfahrten und B) R=300m an Düsseldorfer / Krefeder Straße ca. 60km/h bei 0,65g
- Haltestellenabstand ca. 600m nach Osten, ca. 750m nach Westen
- Freihaltung des nördlichen Planungsbereiches BPlan 322 möglich

Variante 2 Kurzsteckbrief Mittellage: (Haltestelle zwischen Ruth-Niehaus-Str. und Knoten Düsseldorfer Str./ Böhlerstr.)

- Mittelbahnsteig mit L=90m Geraden in Parallellage westlich der Willstätterstraße, Streckenausprägung als Rasengleis
- Plus: Trassierung mit z.B. reduzierter Unstetigkeit im Geschwindigkeitsband insbesondere in FR Neuss aber nachteiliger bei Verschleiss / Unterhaltung, klassische Ausprägung der Haltestelle „von der Stange“
- Minus: bzgl. Bebauungsstruktur etwas ungünstigere Erreichbarkeit, zusätzliche Querungsstelle für Fußgänger in der Strecke notwendig für Zugänglichkeit der Haltestelle aus Westen, mehr Flächeninanspruchnahme insbesondere bei Addition von weiteren Fahrstreifen in zukünftiger Entwicklungsfläche
- Haltestellenabstand ca. 750m nach Osten, ca. 600m nach Westen
- Freihaltung des nördlichen Planungsbereiches BPlan 322 möglich

Variante 1 wird seitens der Planungsgruppe als Vorzugsvariante betrachtet.

Weitere Variante in Seitenlage soll noch vorgestellt werden, wird aber zum jetzigen Zeitpunkt nicht als bevorzugte Lösung angesehen.

Sachstand Rheinquerung (FB5)

Die Planungsgruppe lotet noch die Varianten Brückenbauwerk und Tunnelbauwerk aus.

In Vertretung

gez.

Andreas Apsel
Erster und Technischer Beigeordneter