

öffentlich  nicht öffentlich

## Beschlussvorlage zur Herbeiführung eines Bedarfsbeschlusses

### Beschlussdarstellung:

Der Rat der Stadt beauftragt die Verwaltung, für das Projekt  
Stadtbahn U81, 1. Bauabschnitt Freiligrathplatz – Flughafen Terminal,  
die Planung durchzuführen und eine Kostenberechnung zu erstellen.  
Darüber hinaus beauftragt der Rat der Stadt die Verwaltung, die in der Anlage 7  
aufgeführten Prüf- und Verfahrensaufträge des Ordnungs- und  
Verkehrsausschusses vom 01.10.2013 auszuführen.

### Sachdarstellung:

Vorläufige Gesamtkosten (brutto)	154.188.000 EUR
Vorläufige jährliche Nettofolgekosten	6.628.237 EUR

### Bedarfslage

Mit der Stadtbahnstrecke U81, 1. Bauabschnitt von Freiligrathplatz bis Flughafen Terminal (U81, 1. BA) wird der weiter steigenden Bedeutung des internationalen Flughafens „Düsseldorf Airport“, der Entwicklung des Gewerbeparks „Airport City“ sowie der Anbindung der Messe Düsseldorf Rechnung getragen.

Im Nahverkehrsplan 2010-2015 der Landeshauptstadt Düsseldorf ist die U81 als Infrastrukturvorhaben für die weitere Netzentwicklung nach 2015 enthalten. Bezüglich der Förderung gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) hat die VRR AöR als Bewilligungsbehörde mit Schreiben vom 10.10.2012 mitgeteilt, dass die Aufnahme in die sog. „C – Zeile“ des GVFG-Bundesprogramm erfolgt ist. Ein Anspruch auf Fördermittel entsteht daraus noch nicht, jedoch hat die Maßnahme Aussichten auf eine Förderung, wenn die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind und sie bis zum Auslaufen des GVFG Ende 2019 fertig gestellt wird. Zu den Fördervoraussetzungen gehört insbesondere, dass das Vorhaben einen ausreichenden Nutzen-Kosten-Indikator (NKI > 1,0) erlangt.

Die vorliegende Strecke ist Bestandteil der konzipierten Linienführung der U81 über die Stadtgrenze hinaus als direkte Anbindung des linken Niederrheins, insbesondere der Städte Neuss, Meerbusch und Krefeld (2. Bauabschnitt, Rheinquerung) sowie einer möglichen späteren Verlängerung von Flughafen Terminal bis Bahnhof Düsseldorf-Flughafen (3. Bauabschnitt) bzw. weiter nach Ratingen (4. Bauabschnitt). Im September 2011 wurde die Planung des 1. Bauabschnittes mit der Grundlagenermittlung und Vorplanung einschließlich einer Kostenschätzung aufgenommen. Des Weiteren wurde ein Betriebskonzept für die Stadtbahnstrecke erstellt.

## **A Geplante Maßnahme (Vorzugsvariante „Brücke-Oberfläche-Tunnel“)**

### **1. Beschreibung Trassenführung**

Die Stadtbahntrasse der U81, 1. BA von Freiligrathplatz bis Flughafen Terminal hat eine Gesamtlänge von ca. 1,9 km. Die Vorzugsvariante „Brücke-Oberfläche-Tunnel“ (siehe Anlage 1) schließt nördlich der bestehenden Haltestelle Freiligrathplatz niveaugleich an die Bestandsgleise der Stadtbahnlinie U79 von und nach Duisburg an.

Ab hier wird die Trasse mittig zwischen den ebenerdigen Bestandsgleisen der U79 mit einem Rampenbauwerk auf die Brücke in Hochlage geführt. Auf dieser neuen „Brücke über den Nordstern“ überquert die Trasse in einem weiten Rechtsbogen von Süden in Richtung Osten zunächst die Danziger Straße (B8), die Verteilerebene des Nordsterns sowie dessen zugehörige Rampen (Kreuzungspunkt BAB A44 / B8) und anschließend die BAB A44. Hier schließt eine weitere Rampe an, um die Stadtbahngleise wieder ins Straßenniveau der neuen Flughafenstraße herunter zu führen. Am westlichen Ende des Gewerbeparks „Airport City“ wird die Stadtbahntrasse von der Oberfläche in die Ebene -1 und danach in einem Linksbogen in den Bereich unterhalb des geplanten Terminal D geführt.

Teilweise unterhalb des geplanten Terminals D sowie angrenzend zum bestehenden Hotel und Congress Center wird der neue U-Bahnhof Flughafen Terminal angeordnet und bildet hier den Abschluss des 1. Bauabschnitts.

Zusätzliche Abstell- oder Schadwagengleise sind aus Kostengründen für die U81, 1. BA nicht geplant. Stattdessen wird die betrieblich notwendige Kehrmöglichkeit mittels Weichenverbindung vor dem U-Bahnhof Flughafen Terminal realisiert (Kurzkehre).

### **2. U-Bahnhof Flughafen Terminal**

Die U 81, 1. BA erhält einen unterirdischen U-Bahnhof am Flughafen Terminal (siehe Anlagen 3.1 bis 3.3), welcher zukünftig die Haupteinschließung des Flughafens durch die Stadtbahn übernimmt. Von hieraus werden das Terminal C, das geplante Terminal D sowie der Gewerbepark „Airport City“ erschlossen.

Das Bauwerk liegt mit seiner Oberkante in einfacher Tieflage ca. 1,50 m unter Geländenniveau und damit unmittelbar unter der Ankunftsebene des projektierten Terminals D. Der Mittelbahnsteig wird auf eine Nutzlänge von 90 m für einen 3-Wagen-Zug und mit einer Bahnsteigoberkante von 95 cm über Schienenoberkante ausgebaut. An beiden Bahnsteigenden sind Zugangsanlagen mit festen Treppen vorgesehen. Darüber hinaus werden am östlichen Bahnsteigende zwei Fahrtreppen sowie am westlichen Bahnsteigende eine Fahrtreppe angeordnet. Zusätzlich führt ein

barrierefreier Aufzug vom Bahnsteig zur Oberfläche mit optionaler Anbindung zum geplanten Terminal D.

### 3. Betriebstechnische Ausrüstung

Die betriebstechnische Ausrüstung erfolgt gemäß dem aktuellen Ausrüstungsstandard der Rheinbahn. Entsprechend wird der U-Bahnhof u. a. mit einem Dynamischen Fahrgastinformationssystem, mit Notruf-/Infoanlagen, mit einer Videoüberwachung und mit einer Brandmeldeanlage ausgestattet. Hinsichtlich der Streckenausrüstung ist u. a. die erforderliche Zugsicherungstechnik zu berücksichtigen. Des Weiteren ist für die Bahnhofs- und Streckenausrüstung eine Digitalfunkanlage für die Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS, insbesondere Polizei und Feuerwehr) und die Rheinbahn (Betriebsfunk) obligatorisch.

Für Betriebsräume stehen Flächen sowohl auf der Bahnsteigebene des U-Bahnhofs unterhalb der Treppenanlagen als auch in der Verteilerebene zur Verfügung.

Die Bahnstromversorgung erfolgt über ein bestehendes Unterwerk am Freiligrathplatz und über ein neu zu errichtendes Unterwerk, welches in das Dammbauwerk östlich der Brücke vor Tor 1 integriert wird. Die Fahrleitung wird im Bereich der oberirdischen Strecke über Mittelmaste und im Tunnelbereich unterhalb der Tunneldecke geführt.

Für die Entwässerung der Tunnelrampe, der Treppenaufgänge und der Sanitärräume im U-Bahnhof sind entsprechende Abwasseranlagen vorzusehen. Im Übrigen sind für den Tunnel Feuerlöschleitungen mit den zugehörigen Einspeise- und Entnahmestellen erforderlich. Die Betriebsräume erhalten eine mechanische Be- und Entlüftung - die Frischluftansaugung erfolgt hierbei entweder über den Tunnel oder über die Geländeoberfläche.

### 4. Brücke über den Nordstern

Im Rahmen der Vorplanung wurden neben der Untersuchung einer Gesamt-Tunnelvariante (s.a. Pkt. B 1.) in einem mehrstufigen Planungsprozess die möglichen Varianten einer Brücke über den Nordstern erarbeitet. Insgesamt wurden 7 Trassenverläufe und 12 Brückenvarianten untersucht und bewertet. Nach einer 1. Abschichtung wurden 3 Brückenvarianten in der zweiten Bearbeitungsstufe vertieft betrachtet. Diese unterscheiden sich hauptsächlich durch ihre Konstruktionsart.

Variante 1 wurde mit unten liegendem Tragwerk, die Varianten 2 und 8 mit oben liegenden Tragwerken (siehe Anlage 2) geplant. Der Vorteil der oben liegenden Tragwerke liegt in kleineren Ansichtsflächen und größeren zu erzielenden Stützenabständen. Aufgrund der Konstruktionshöhe des unten liegenden Tragwerks der Variante 1 von 3,5 m und der einzuhaltenden lichten Höhe über dem Verkehrsraum ergibt sich ein höher liegendes Bauwerk als bei den anderen beiden Brückenvarianten mit oben liegendem Tragwerk. Die Fußgängerbrücke über die Danziger Straße könnte bei dieser Variante nicht erhalten werden. Die Variante 2, im Weiteren als Vorzugsvariante benannte Brücke, zeichnet sich durch einen mittig liegenden Fachwerkträger aus, die Variante 8 durch einen Trog. Die Variante 8 mit einem zusätzlichen Quertragwerk würde den Grundwassertrog der BAB A44 ohne Konflikte überspannen.

Allerdings wäre die Trassierung mit einem wesentlich geringeren Radius erforderlich als bei der Vorzugsvariante, was zu Beeinträchtigungen der Fahrqualität (erhöhte Querbeschleunigung) führen würde.

Nach einer Abwägung der Vor- und Nachteile der vertieft untersuchten Brückenvarianten hat die Vorzugsvariante die beste Bewertung erhalten. Bewertungskriterien waren unter anderem Konfliktpunkte mit dem Bestand, Einfluss auf den Betriebsablauf, Bauwerksgestaltung, Konstruktion, Bauverfahren, Verkehrsbeeinflussung, Auswirkungen auf die Umwelt (insbesondere Schallbelastung) und die Kosten für Bau und Unterhaltung.

Bei der Vorzugsvariante handelt es sich um eine 7-feldrige Stahlkonstruktion mit einer Bauwerkslänge von 438 m und einer Bauwerksbreite von ca. 10 m. Die Vorzugsvariante zeichnet sich im Vergleich zu den anderen beiden Varianten durch den größten Radius und die geringste Stützenanzahl aus. Neben vielen Vorteilen weist sie auch den möglichen Erhalt der Fußwegbrücke über die B8 auf. Das Mittelfachwerk erzeugt kleine Ansichtsflächen und vermittelt ein harmonisches Erscheinungsbild.

#### 5. Straßenverkehrsanlagen im Bereich des Flughafens

Die geplante Stadtbahntrasse verläuft teilweise im Bereich der Flughafenstraße, so dass die innere Verkehrserschließung überplant werden muss. Die Verkehrswege sind neu zu ordnen und an den Bestand anzuschließen. Die neuen Straßenverkehrsanlagen verlaufen überwiegend beidseitig entlang der U81, 1.BA um die zukünftige Erschließung und Flächeninanspruchnahmen im Flughafengelände zu berücksichtigen.

Die Querungen der geplanten Stadtbahntrasse sollen niveaufrei erfolgen. Hierfür wird die Stadtbahn -von der Brücke Nordstern kommend- in Dammlage auf einer verlängerten Rampe in Hochlage geführt, so dass der Individualverkehr im Bereich der Flughafenzufahrt (Tor 1) die Stadtbahntrasse unterqueren kann. Eine weitere Querung ist ca. 500 m östlich auf der Tunneldecke der in diesem Bereich unterirdisch verlaufenden Stadtbahn vorgesehen.

Im Zuge der Neuordnung der Verkehrswege wird im Planungsbereich bereits eine mögliche Radschnellwegtrasse in Ost-West-Richtung berücksichtigt.

#### 6. Schall- u. Schwingungstechnische Untersuchung

Im Rahmen der Vorplanung wurden Schall- u. Schwingungstechnische Untersuchungen durchgeführt.

Zum Schutz der Wohnbauflächen südlich der BAB 44 und westlich der B8 ist es erforderlich, eine einseitige Lärmschutzwand im Bereich der Lilienthalstraße anzuordnen. Im anschließenden Brückenbereich ist beidseitig eine Lärmschutzwand geplant. Zur Reduzierung der Schallemissionen wird darüber hinaus auf der Brücke ein Schotteroberbau mit Unterschottermatte ausgeführt.

Zur Minderung von Schwingungsemissionen sind im Weichenbereich nördlich der Haltestelle Freiligrathplatz hochelastische Weichenlagerungen oder Unterschottermatten -jeweils auf einer Betonunterkonstruktion- erforderlich.

Im Bereich des U-Bahntunnels am Gewerbepark „Airport City“ kommt zur Schwingungsminderung entweder ein Masse-Feder-System oder Unterschottermatten zum Einsatz.

## 7. Betriebskonzept

Das Betriebskonzept für den 1. Bauabschnitt der U81 sieht im Normalwerktagsverkehr vor, die Linie im 20-Minuten-Takt zwischen Düsseldorf Hbf und Flughafen Terminal verkehren zu lassen (siehe Anlage 4). Im Hinblick auf die Kapazität im Bereich des Innenstadtunnels wird die heute im 10-Minuten-Takt verkehrende Linie U78 (Düsseldorf Hbf – ESPRIT arena/Messe Nord) auf einen 20-Minuten-Takt umgestellt. Durch die zeitversetzten Fahrten zwischen U78 und U81 bleibt der bisherige 10-Minuten-Takt im Bereich zwischen Düsseldorf Hbf und Freiligrathplatz auch künftig erhalten.

Für Veranstaltungen in der ESPRIT arena und/oder der Messe Düsseldorf werden je nach Veranstaltungsfall Sonderfahrten auf den Relationen Düsseldorf Hbf - ESPRIT arena/Messe Nord und Flughafen Terminal - ESPRIT arena/Messe Nord (max. 3-Wagen-Zug) zusätzlich zum Normalwerktagsverkehr angeboten.

## B Variantenuntersuchungen

### 1. Variante „Gesamtunnel“

Das Tunnelbauwerk dieser Planungsalternative beginnt nördlich der Haltestelle Freiligrathplatz, unterquert die B8 sowie die BAB A44 und endet im geplanten U-Bahnhof. Diese Variante wurde nicht weiter verfolgt, da sie auch bei einem durchgängigen Schildvortrieb (kostengünstigste Herstellung eines Tunnels) erhebliche Mehrkosten (ca. 30 Mio. EUR brutto) gegenüber der Vorzugsvariante auswies.

### 2. Variante „Brücke-Oberfläche“

Als weitere Alternative wird die Trasse der U81 zunächst auf einer Brücke über den Kreuzungspunkt BAB A44 / B8 und anschließend oberirdisch bis zum ebenerdigen U-Bahnhof Flughafen Terminal geführt. Bei dieser Oberflächenlösung ergeben sich im geplanten Trassenverlauf eine Vielzahl von Konflikten mit der vorhandenen und geplanten Bebauung sowie den Verkehrsanlagen, so dass eine weitere planerische Betrachtung der Variante „Brücke-Oberfläche“ aufgegeben wurde.

### 3. Variante „Brücke-Oberfläche-Brücke“

Nördlich der Haltestelle Freiligrathplatz wird die neue Stadtbahntrasse mit einem Brückenbauwerk über den Kreuzungspunkt BAB A44 / B8 geführt. Anschließend verläuft die U81, 1. BA ebenerdig innerhalb des Flughafengeländes und im Weiteren als Hochtrasse teilweise oberhalb des Bereichs des geplanten Terminal D. Hiernach muss der U-Bahnhof in ca. 16 m Höhe zwischen Gelände- und Bahnsteigoberkante angeordnet werden. Das später hergestellte Terminal D muss das Bahnhofsbauwerk mit seiner Gebäudehülle integrieren.

Ferner nähert sich die aufgeständerte Trasse teilweise bis auf weniger als 10 m der Gebäudekante des Hotel und Congress Centers.

Eine spätere Fortführung der Stadtbahn U81 -über den 1. BA hinaus- erfordert bei dieser Variante eine weitere Trassenanhebung über den SkyTrain. Anschließend kann die U81 nur mit ungünstigen Trassierungsparametern an den vorhandenen

Bebauungen entlang geführt werden. Aus städtebaulichen und trassierungstechnischen Gründen sowie erheblichen Mehrkosten gegenüber der beschriebenen Planungsvariante „Brücke-Oberfläche-Tunnel“ wurde die Variante „Brücke-Oberfläche-Brücke“ verworfen.

#### **4. Überprüfung von Alternativvorschlägen aus der Bevölkerung im Vorfeld der Einbringung des Bedarfsbeschlusses in die Gremien**

##### **4.1 Alternative Trassenführung zwischen Flughafenstraße und Haltestelle Sportpark Nord/Europaplatz**

Aufgrund eines Vorschlags aus der Bezirksvertretung 5 wurde eine alternative Trassenführung der U 81 geprüft, die anstatt einer Verbindung Flughafen Terminal über den Freiligrathplatz zum Hbf eine Verbindung zwischen den U-Bahnhöfen Flughafen Terminal und Esprit arena/Messe Nord über die Haltestelle Sportpark Nord/Europaplatz vorsieht. Es wurden 2 Varianten vorgeschlagen. Beide Varianten verlaufen nördlich der A 44 und unterqueren die Autobahn an gleicher Stelle wie die Straße Stockumer Höfe. Im Weiteren verläuft die eine Variante nördlich und die andere südlich an den Messeparkplätzen entlang zur Haltestelle Sportpark Nord/Europaplatz, die Varianten schließen dort an den Bestand in Richtung U-Bahnhof Esprit arena/Messe Nord an (siehe Anlage 5).

Für die Straßenquerungen (Danziger Straße/B 8 mit Zu- und Abfahrtsrampen, Niederrheinstraße und Stockumer Höfe im Bereich der Messeparkplätze) sieht die alternative Trassenführung im Wesentlichen Bahnübergänge (höhengleiche Straßenquerungen) vor. Abgesehen von der Frage der Genehmigungsfähigkeit durch die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) kommen Bahnübergänge auch im Hinblick auf die Förderfähigkeit des Projektes (Stand. Bewertung) aus Sicht der Verwaltung nicht in Betracht. Zudem wären diese als sogenannte BÜSTRA-Anlagen\*) herzustellen, mit entsprechenden Nachteilen für den Straßenverkehr (Vorrang für den Schienenverkehr).

*\*) Befindet sich ein Bahnübergang in unmittelbarer Nähe einer Kreuzung oder Einmündung mit Lichtzeichenanlage, so sind zur Sicherung besondere Maßnahmen erforderlich – die Bahnübergangssicherung wird dort in die Lichtzeichenanlage integriert. Die Steuerung bevorzugt bei Anforderung für das Schließen den Schranken den vom Bahnübergang abfließenden Straßenverkehr und beeinträchtigt dadurch den übrigen Straßenverkehr an der Kreuzung oder Einmündung.*

Für die Umsetzung der vorgeschlagenen Trasse wäre ein Unterquerungsbauwerk für die U 81 unter der A 44 zu ergänzen, die vorhandene Unterführung ist zu schmal um die Stadtbahntrasse aufzunehmen. Ein weiteres erforderliches Ingenieurbauwerk wäre eine in der +1-Ebene liegende Brücke zwischen den Rampen der B 8.

Bei Berücksichtigung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) wäre die Querung der Niederrheinstraße nur mittels eines Brückenbauwerks in der +1-Ebene und die Querung der B 8 mit einer in der +2-Ebene liegenden Brücke umsetzbar.

Die Anliegerbetroffenheiten würden bei einer Umsetzung der vorgeschlagenen Varianten von der Lilienthalstraße in die Niederrhein- und die Hünefeldstraße verlagert. Zudem würden die Varianten die Streckenlänge für den 1. Bauabschnitt der U 81 verdoppeln.

Aufgrund der vorgenannten Konflikte und Nachteile wird die Weiterverfolgung der vorgeschlagenen Varianten nicht empfohlen.

#### 4.2 Alternativvorschlag des Heimat- und Bürgervereins Lohausen – Stockum mit Tunnellösung ab Flughafenstraße und Rampe in der Beckbuschstraße

Der Vorschlag des Heimat- und Bürgervereins Lohausen-Stockum sieht vor, die U 81 vom U-Bahnhof Flughafen Terminal aus unterirdisch mit Querung der A 44 auf Höhe der Straße Am Roten Haus unterhalb der Wohnbebauung zum Freiligrathplatz zu führen (U-Bahnhof, Umsteigebeziehung zur Oberflächenhaltestelle der U 79). Die Strecke bindet im Weiteren über eine Rampe in der Beckbuschstraße an den Bestand an und führt zum U-Bahnhof Esprit arena/Messe Nord.

Die Trasse der Tunnelvariante wird unterhalb einer Vielzahl von Privatgrundstücken (ca. 40 Grundstücke) geführt und löst damit erhebliche private Betroffenheiten aus. Damit verbunden wären erhöhte Aufwendungen für Lärm- und Erschütterungsschutz (Masse-Feder-System) und ggf. Einwendungen im Planfeststellungsverfahren (Verlängerung des Verfahrens).

Ob die gewählte Trassierung und die geänderte Gradienten (Höhenlage) geeignet ist, die Bauwerke Grundwassertrog A 44 und B 8/Danziger Straße mit der Stadtbahn zu unterqueren, kann ohne die Aufnahme einer Planung, nicht beurteilt werden.

Die im Veranstaltungsfall vorgesehene direkte Verbindung zwischen Flughafen Terminal und Arena/Messe wäre mit der Führung der U 81 in der Beckbuschstraße gegeben. Allerdings fehlt die vorgesehene direkte Verbindung vom Hbf zum Flughafen. Nutzer müssten die U 79 nehmen und am Umsteigebahnhof Freiligrathplatz unterirdisch in die U 81 umsteigen, daraus würden sich längere Verkehrswege und ein sinkender Verkehrswert ergeben.

Mit der vorgeschlagenen Variante erscheint es nach erster Einschätzung problematisch, einen förderfähigen Streckenabschnitt der U 81 abzubilden.

### **C Planungsstand und weiteres Vorgehen**

#### 1. Planungsstand 1. Bauabschnitt

Die Vorplanung gem. HOAI Leistungsphase 2 für die Stadtbahn U81, 1. BA vom Freiligrathplatz bis Flughafen Terminal wurde mit der beschriebenen Planungsvariante abgeschlossen.

Das Ergebnis der überschlägigen standardisierten Bewertung hat einen Nutzen-Kosten-Indikator von 1,18 für den 1. Bauabschnitt ergeben, d.h. die Wirtschaftlichkeit der Vorzugsvariante konnte nachgewiesen werden. Ergänzend wurde die Verlängerung des 1. Bauabschnitts vom Flughafenterminal bis zum Flughafen Bahnhof untersucht, der Nutzen-Kosten-Indikator für die Kombination 1. mit 3. BA liegt bei 0,9, d.h. die Voraussetzung für eine Förderfähigkeit der Verlängerung bis zum Flughafenbahnhof liegt nicht vor.

Bereits in der Vorplanung erfolgte eine intensive Zusammenarbeit mit den Fachplanern für die Betriebstechnik (Niederspannungsanlagen, Fördertechnik, Bahnstrom- und Fahrleitungsanlagen, Zugsicherungsanlagen, Abwasser-, Wasser-

und Raumluftechnische Anlagen), der Architektur, der Landschaftsplanung sowie eine intensive Beratung durch verschiedene Gutachter, wie z. B. dem Bodengutachter und dem Schall- und Erschütterungsschutzgutachter.

## 2. Genehmigungsverfahren

Für den 1. BA U81 werden ein Planfeststellungsbeschluss gemäß den §§ 28 ff PBefG sowie der Genehmigungsbescheid gemäß § 9 PBefG für den Bau und die Linienführung herbeigeführt.

## 3. Grunderwerb

Die in Anspruch zu nehmenden Flächen befinden sich zum größten Teil im Eigentum der Landeshauptstadt Düsseldorf mit einem Erbbaurecht zu Gunsten der Flughafen Düsseldorf GmbH. Weitere Flächen befinden sich im Eigentum der Rheinbahn AG und der Flughafen Düsseldorf Verwaltungs GmbH.

Für die notwendigen Inanspruchnahmen werden noch Verhandlungen mit der Erbbauberechtigten und den Eigentümern geführt.

## 4. Bürgerbeteiligung

Vor dem formellen Planfeststellungsverfahren sind umfassende Bürger- bzw. Anliegerinformationen vorgesehen, um die konkrete Betroffenheit einzelner Bürger frühzeitig zu erkennen und nach Möglichkeit durch eine optimierte Entwurfsplanung minimieren zu können. Die betroffene Öffentlichkeit soll frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Umsetzungsmöglichkeiten und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet werden. Vorgeschlagen werden drei Bürger- bzw. Anliegerinformationsveranstaltungen mit Darstellung des aktuellen Planungssachstandes und der sich ergebenden Weiterentwicklung in den Folgeveranstaltungen.

## Kosten, Finanzierung, Refinanzierung

Die Gesamtkosten für die Vorzugsvariante betragen 130.024.301 € netto bzw. 154.188.000 € brutto incl. aktivierbare Eigenleistungen i. H. v. 1.696.996 €.

Die zuwendungsfähigen Ausgaben betragen 98.858.772 € (HZ1 bis HZ4, abzgl. pauschal 10% als nichtzuwendungsfähig). Der Anteil der Bundes- und Landesmittel beträgt 86.887.720 € netto (entspricht 85% der zuwendungsfähigen Kosten HZ1 bis HZ4 zzgl. pauschal 3% der zuwendungsfähigen Baukosten HZ2 bis HZ4 für Planungskosten). Die Mehrwertsteuer von 24.163.688 € wird erstattet, da es sich um einen Betrieb gewerblicher Art handelt. Der Eigenanteil der Landeshauptstadt Düsseldorf beträgt 43.136.593 € netto.

Für die Planung wurden bisher 2,58 Mio. € brutto bereitgestellt (bis Ende 2012 verausgabt: 0,962 Mio. €; 2013 zur Verfügung stehende Planungsmittel: 1,618 Mio. €). Diese Mittel dienen zur Erarbeitung des Bedarfsbeschlusses (Leistungsphasen 1 und 2 der HOAI).

Für die weitere Planung (HOAI Leistungsphasen 3 bis 7) werden Mittel in Höhe von 12,00 Mio. € brutto benötigt.



Die Gesamtplanungskosten (HOAI Leistungsphasen 1 bis 7) betragen somit 14,58 Mio. € brutto.

Die noch nicht bereitgestellten Planungsmittel in Höhe von 12,00 Mio. € brutto wurden im Rahmen der Haushaltsplanung für das Jahr 2014 (Ansätze für 2014: 2,40 Mio. €; 2015: 3,80 Mio. €; 2016: 2,80 Mio. € und 2017: 3,00 Mio. €) angemeldet.

Die genannten Kosten basieren auf einer Kostenschätzung.

**Terminplan**

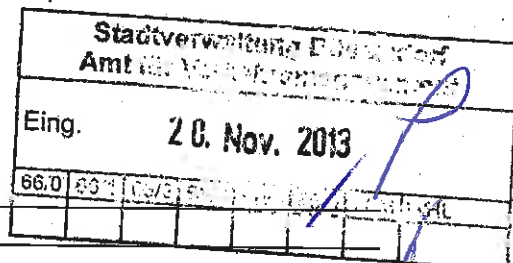
Nach der Entwurfs- und der Genehmigungsplanung werden voraussichtlich im Herbst 2014 der Planfeststellungs- und der Zuwendungsantrag gestellt. Die Einholung des Ausführungs- und Finanzierungsbeschlusses ist für Anfang 2016 vorgesehen, so dass der Baubeginn Mitte 2016 erfolgen könnte. Bei einer Bauzeit von 3,5 Jahren wird mit einer Fertigstellung Ende 2019 gerechnet.

**Beratungsfolge:**

Gremium	Sitzungsdatum	Ergebnis
OVA (Sondersitzung)	01.10.2013	beschlossen
Bezirksvertretung 5	15.10.2013	beschlossen
Bezirksvertretung 6	16.10.2013	beschlossen
HFA	04.11.2013	-/- <sup>2</sup>
Rat	14.11.2013	-/- <sup>2</sup>

1) Die Sitzung wurde zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Vorlage noch nicht geplant.  
2) Das Beratungsergebnis wurde zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Vorlage noch nicht erfasst.

Anlagen:  beigefügt  nicht vorhanden

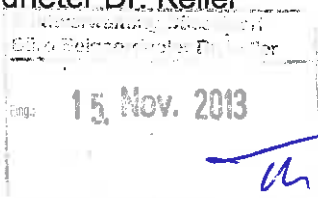


Nr.	Anlage
1	Übersichtslageplan U81, 1. BA
2	Ansichten und Querschnitte Brücke über den Nordstern
3.1	Längsschnitt U-Bahnhof Flughafen Terminal
3.2	Grundriss Bahnsteigebene U-Bahnhof Flughafen Terminal
3.3	Grundriss Verteilerebene U-Bahnhof Flughafen Terminal
4	Übersichtsnetzplan U81, 1. BA
5	Alternative BV5
6	Alternative Heimat- und Bürgerverein Lohausen/Stockum
7	Prüf- und Verfahrensaufträge aus der Sitzung des Ordnungs- und Verkehrsausschusses vom 01.10.2013

Amt / Institut:  
Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:  
Beigeordneter Dr. Keller

Beschlossen entsprechend der Vorlage  
in der Sitzung des  
Haupt- und Finanzausschusses am 14.11.2013  
Rates am 14.11.2013  
Düsseldorf, den 14.11.2013  
Der Oberbürgermeister  
Im Auftrag



*(van Leeuwen)*

