

Dokumentation Werkstätten für Politik und Ver- waltung

Planungsdialog U81/ 2. Bauabschnitt

Werkstätten für Politik und Verwaltung

Drei Termine:

16.04.2021

21.05.2021

25.06.2021

Inhalt

Protokoll 21.05.2021.....	3
Einführung.....	5
Nutzwertanalyse: Bewertungskriterien	6
Nutzwertanalyse: Gewichtung	9

Protokoll 21.05.2021

Kreis der Teilnehmenden:

Bezirksbürgermeister Stadt Düsseldorf Bezirk 4	Rolf Tups
Mitglied Ratsfraktionen Düsseldorf (B90/DIE GRÜNEN)	Mirja Cordes
Ordentliches Bürgermitglied Düsseldorf (B90/DIE GRÜNEN)	Björn Syffus
Mitglied Ratsfraktionen Düsseldorf (CDU)	Andreas Hartnigk
Mitglied Ratsfraktionen Düsseldorf (CDU)	Stephan Speit
Mitglied Ratsfraktionen Düsseldorf (SPD)	Tobias Kühbacher
Mitglied Ratsfraktionen Düsseldorf (SPD)	Claudia Bednarski
Mitglied Ratsfraktionen Düsseldorf (Die Linke)	Dominik Dörr
Stadt Krefeld, Fachbereich 61 Stadt- und Verkehrsplanung	Norbert Hudde
Technischer Beigeordneter der Stadt Meerbusch – Dezernat III	Michael Assenmacher
Stadt Meerbusch, Ausschuss für Planung und Liegenschaften	Werner Damblon
Stadt Meerbusch, Ratsfraktionsvorsitzender DIE GRÜNEN	Jürgen Peters
Stadt Neuss, Amt für Stadtplanung - Verkehrstechnik	Lin Huang
Stadt Neuss, Amt für Stadtplanung - Generelle Verkehrsplanung, ÖPNV	Alex Benzler
Botschafterin Planungswerkstatt Bürger*innen	Martina Manert
Botschafter Planungswerkstatt Bürger*innen	Matthias Birgels
Botschafter Werkstatt der Interessensvertretungen	Gerald Darkow
Botschafter Werkstatt der Interessensvertretungen	Michael Hahn
Planungsteam und Fachgremium	
Beigeordnete der Landeshauptstadt Düsseldorf – Dezernat für Planen, Bauen, Mobilität und Grundstückswesen	Cornelia Zuschke
Dezernat für Planen, Bauen, Mobilität und Grundstückswesen der Landeshauptstadt Düsseldorf - Verkehrsreferentin	Svenja Heßmer
Leitung Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf	Florian Reeh
Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf – Projektleitung	Birgit Muéll
weismüller Partnergesellschaft – Projektsteuerung	Axel Müller
Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf – Strategische Mobilitätsplanung	Christian Smydra
Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf – Strategische Mobilitätsplanung	Marcel Gobiet
Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf – Verkehrsmarketing	Annic Völkel

Umweltamt Düsseldorf – Gewässerschutz, Wasserschutzzonen, Grundwasser	Ingo Pähler
Stadt Meerbusch, Dezernat III - Umwelt und Klimaschutz (Mobilitätskonzepte und ÖPNV)	Denise Pottbäcker
Stadt Meerbusch, Dezernat III – Fachbereich Straßen und Kanäle (Planung und Bau)	Andrea Laermanns
Rheinbahn AG - Sachgebietsleitung, Betriebsfragen	Robert Aust
Rheinbahn AG - Betriebsfragen	Tim Bäumken
Rheinbahn AG - Technische Planung Verkehrsanlagen	Dr. Andreas Ferlic
Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH - Planung Verkehrsanlagen: Geschäftsführung & Hauptansprechpartner	Dr. Uwe Kloppe
Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH - Planung Verkehrsanlagen	Michael Nachtigall
ZPP Ingenieure AG (Nachunternehmer) Planung Ingenieurbauwerke: FP Tunnelbau	Inken Picht
ZPP Ingenieure AG (Nachunternehmer) Planung Ingenieurbauwerke: FP Tunnelbau	Stefan Dalaff
Normann Landschaftsarchitekten PartGmbH - Büro für Freiraum+Landschaftsplanung (Umweltgutachter)	Christoph Ibach
I.B.U. GmbH - Schall-/ Erschütterungsschutz	Udo Lenz
ifok GmbH – Moderation	Dr. André Schaffrin
ifok GmbH – Co-Moderation	Laura Pfeifer
ifok GmbH – Technischer Support	Clemens Domeier

Agenda

16 Uhr	TOP 1	Begrüßung und Einführung
16:15 Uhr	TOP 2	Rückblick und Aktuelles
16:30 Uhr	TOP 3	Vorstellung der Varianten
17:15 Uhr	TOP 4	Vorgehen Bewertungsstufe II: Nutzwertanalyse
18:45 Uhr	TOP 5	Zusammenfassung und Ausblick

Die Rahmenpräsentation zur zweiten Werkstatt der Politik und Verwaltung finden Sie auf der [Projektwebseite](#) der U81 zum Download. Im Protokoll befinden sich Verweise auf die relevanten Foliennummern (kurz: F.).

Einführung

TOP 1 Begrüßung:

Die Beigeordnete der Landeshauptstadt Düsseldorf, Frau Zuschke, begrüßt alle Teilnehmenden zur zweiten Werkstatt der Politik und Verwaltung und betont, dass ein transparenter Umgang in einem Planungsprozess essenziell ist, um komplexe und vor allem nachvollziehbare Entscheidungen für die Auswahl der Trassen im zweiten Bauabschnitt der U81 treffen zu können. Die Moderation führt durch die Agenda der Sitzung: das Fachgremium hat die Bewertungsstufe II, die sogenannte Nutzwertanalyse, vorbereitet und wird die einzelnen Bewertungskriterien sowie die Gewichtungen vorstellen. Das Protokoll der ersten Werkstatt wird von allen Beteiligten ohne Einwände verabschiedet und ist im Anschluss der Sitzung auf der [Projektwebseite](#) veröffentlicht worden.

TOP 2 Rückblick und Aktuelles:

Um in die inhaltliche Arbeit einzusteigen, rekapituliert Frau Muéll die Ergebnisse der letzten Werkstatt. Von den 55 Trassenvarianten wurden in der Eignungsprüfung 47 Varianten mit wesentlichen Nachteilen bewertet und wurden daraufhin nicht weiter berücksichtigt. Zwei Varianten sind entfallen bzw. sind in anderen Varianten integriert worden. Die Variante 3.1 wurde einstimmig in der nächsten Bewertungsstufe mit aufgenommen und damit weiter im Fachgremium diskutiert. Damit haben sechs Varianten die Eignungsprüfung bestanden (F 11-15). Diese sechs Varianten werden nun in einer Nutzwertanalyse einander gegenübergestellt (s. [Protokoll des ersten Termins der Werkstatt für Politik und Verwaltung](#)).

TOP 3 Vorstellung der Varianten: (F 16-25)

Herr Dr. Kloppe erläutert den Teilnehmenden die Trassierung für die Varianten 1.1, 1.2a, 1.2b, 3.1, 4.1a und 4.1b. Diese wurde im Vorfeld für alle sechs Varianten durch das Fachgremium ausgearbeitet. Alle Varianten haben gemein, dass sie von der Merkur-Spielarena/Messe Nord über die Knotenpunkte Lörick und Handweiser führen. Der Trassenverlauf ab Lörick bis zum Handweiser ist für alle Varianten identisch. Für den Abschnitt zwischen Lörick und der Merkur-Spielarena/Messe Nord geht Herr Dr. Kloppe nochmals genauer auf die verschiedenen Trassierungsvorschläge der Tunnel- sowie Brückenvarianten ein (F. 16-25).

Rückfragen: Varianten

In der anschließenden Fragerunde mit Herrn Dr. Kloppe interessieren sich die Teilnehmenden insbesondere für den Stand der Haltestellenplanung für die Varianten 1.2a, 1.2b und 3.1. Die Varianten 1.2a und 1.2b sind in der Bürgerwerkstatt damals mit der Idee einer schnellen Anbindung zwischen Handweiser und Merkur-Spielarena/Messe Nord entstanden. Herr Aust ergänzt dazu, dass es zu möglichen Haltestellenpunkten seitens der Bürger*innen zwischen der Messe/Arena und Lörick keine Ansätze gab. Bereits in der Planungswerkstatt der Bürger*innen und in der letzten Werkstatt wurde für die Variante 3.1 eine Haltestelle auf Höhe des linksrheinischen Strandbads und Alt-Lörick diskutiert. Dies ist jedoch zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorgesehen, da hier – saisonal bedingt – wenig Fahrgastpotenziale vorhanden sind, wie Herr Dr. Kloppe erklärt. Die Frage, ob bei den Varianten 4.1a und 4.1b nach der Rheinüberquerung ein Abzweig zur Haltestelle Landsknecht nach Büderich möglich sei, verneint Herr Dr. Kloppe.

Auf Rückfrage, inwiefern bei der Variante 1.2b eine Anbindung mit der von Krefeld kommenden Trasse (K-Bahn) möglich sei, erläutert Herr Dr. Kloppe, dass dort eine entsprechende Verbindung in Form eines Abzweigs eingeplant wird. Hier müsse berücksichtigt werden, dass innerhalb der Wendeschleife der Station Lörick Bebauung vorhanden ist und nebenan ein Bolzplatz liegt, die in diesem Fall betroffen wären. Die Eingriffe müssten geprüft werden.

Nutzwertanalyse I: Bewertungskriterien

TOP 4 Vorgehen Nutzwertanalyse:

Im zweiten Teil der Veranstaltung stellt das Fachgremium die zweite Stufe der Bewertungssystematik vor. Da nur sechs Varianten die Eignungsprüfung bestanden haben, kann auf Bewertungsstufe I verzichtet werden. Die sechs verbleibenden Varianten können direkt einer Nutzwertanalyse unterzogen werden, wie Herr Müller erläutert. Die bereits bekannten Bewertungskriterien *Qualität der Verkehrsanlage*, *Städtebau*, *Umweltbelange*, *Ausmaß dauerhafter Eingriffe*, *Wirtschaftlichkeit* und *Risiken* werden näher dargestellt. Sie sind maßgebend für die Bewertung der sechs Varianten in der Nutzwertanalyse. Lediglich die Kriterien *Technische Machbarkeit* sowie *Rahmenbedingungen* entfallen in dieser zweiten Bewertungsstufe, da diese bereits in der Eignungsprüfung erschöpfend bewertet wurden. Darüber hinaus werden die Bewertungssystematik und die Gewichtung der einzelnen Kriterien erklärt.

Nachfolgend stellen Herr Smydra (*Qualität der Verkehrsanlage*), Herr Müller (*Städtebauliche Qualität*, *Ausmaß dauerhafter Eingriffe*, *Wirtschaftlichkeit* und *Risiken*) und

Herr Ibach (*Umweltbelange*) jeweils die Bewertungskriterien und die jeweilige Punktesystematik vor (F. 28-68). Für jedes Bewertungskriterium gibt es Unterkriterien, anhand derer die Bewertung nach einer fünfstufigen Punktevergabe erfolgt (0, 25, 50, 75 und 100 Punkte). So erhält beispielsweise eine Variante mit einer schnellen und direkten Verbindung eine hohe Punktzahl für das Kriterium *Fahrgastpotenziale*. Umwelteingriffe genauso wie hohe Investitionskosten werden dagegen mit niedrigen Punktezahlen bewertet. Zusammen ergibt sich dann für jede Variante ein Gesamtergebnis – je höher die Punktzahl, desto besser schneidet die Variante in der Nutzwertanalyse ab.

Rückfragen Qualität der Verkehrsanlage:

Auf Rückfrage erläutert Herr Smydra, dass sich die hier angegebenen Fahrgastpotenziale lediglich auf die Kernstrecke Handweiser bis Merkur-Spielarena/Messe Nord beziehen. Weitere Fahrgastpotenziale durch die Anbindung an den Seestern werden bislang in der Bewertung nicht berücksichtigt, da die Anbindung des Seesterns bislang nicht zu den primären Planungszielen gehört. Herr Müller verdeutlicht nochmal, dass das generelle Planungsziel für den zweiten Bauabschnitt der U81 eine schnelle und direkte Anbindung der linksrheinischen Düsseldorfer Stadtteile und der Städte Krefeld, Meerbusch und Neuss an die rechtsrheinischen Bereiche Messe, Bürostandort Airport-City/Flughafen und DB-Bahnhof Düsseldorf Flughafen ist. Ein Teilnehmer regt zudem an, einen möglichen Umstiegspunkt am Belsenplatz zu berücksichtigen.

Auf die Frage, inwiefern Kreuzungspunkte eine gewisse Störanfälligkeit für das ÖPNV-Netz beinhalten, erklärt Herr Dr. Kloppe, dass in der Bewertung nur große Knotenpunkte berücksichtigt werden. Hierunter fallen Kreuzungen des öffentlichen Personennahverkehrs mit Teilnehmenden des Individualverkehrs (PKW, Fahrrad, Fußgänger). Solche Kreuzungen können Verspätungen und eine gewisse Störanfälligkeit produzieren, wie Herr Dr. Kloppe bestätigt. Eine Teilnehmerin fragt, wie sich das Unterkriterium Reisezeit genau zusammensetzt. Dieses umfasse sowohl die Fahrzeit als auch die Wartezeit an den Haltepunkten und bezieht sich auf die Kernstrecke Handweiser bis Merkur-Spielarena/Messe Nord, wie Herr Aust erklärt.

Rückfragen Städtebauliche Qualität:

Nach den Erläuterungen zur *Städtebaulichen Qualität* geht Herr Müller auf Rückfrage nochmal auf den Umgang mit Freiräumen ein. So sind Eingriffe in landwirtschaftliche Flächen im Kriterium *Städtebauliche Qualität* in städtebaulicher bzw. freiraumplanerischer Hinsicht berücksichtigt. Unter dem Kriterium Umweltbelange werden diese Eingriffe in umwelttechnischer Hinsicht bewertet.

Rückfragen Umweltbelange:

Nach Vorstellung der *Umweltbelange* kommt die Frage auf, wie umweltfreundlich ein Tunnel bewertet werden muss und ob in den Gebieten, wo ein Tunnel geplant werden könnte, auch Grundwasserströme berücksichtigt werden. Herr Ibach führt aus, dass die Unterlagen zu Grundwasserströmen bislang noch nicht vorliegen, jedoch besteht bereits ein enger Austausch mit dem Umweltamt der Stadt Düsseldorf. Das Amt hat bereits bestätigt, dass der Bau eines Tunnels grundsätzlich möglich wäre. Hier wird die Planung und Umsetzung so eng begleitet, dass Versäumnisse von wichtigen umweltfachlichen Belangen oder Vorkommen gänzlich ausgeschlossen werden können, wie Herr Ibach versichert. Frau Muéll ergänzt, dass in diesem iterativen Prozess bei aufkommenden Problemen diese direkt aktiv aufgegriffen und Lösungen gesucht und berücksichtigt werden. Herr Pähler vom Umweltamt bestätigt diese Aussage. Des Weiteren wurde darauf verwiesen, dass die umwelttechnische Bewertung der Varianten erst Gegenstand der nächsten Werkstatt sein wird.

Rückfragen Ausmaß dauerhafter Eingriffe und Wirtschaftlichkeit:

Eine weitere Frage bezieht sich auf den Zusammenhang zwischen Eingriffen in bebaute Grundstücke und Kriterien der Wirtschaftlichkeit: Wie werden Wertminderungen von betroffenen Grundstücken und die Kosten für Grundstückserwerb in der Wirtschaftlichkeitsbewertung berücksichtigt? Herr Müller erklärt, dass der Bau eines Tunnels in der Bewertungssystematik nicht als Eingriff in ein bestehendes Grundstück gewertet wird, wenn die derzeitige Nutzung des Grundstücks hierdurch nicht beeinträchtigt wird. Frau Muéll informierte darüber, dass im Realisierungsfall hierfür im Grundbuch die Belastung dieses Grundstücks durch eine Baumaßnahme verzeichnet werden müsste. Eingriffe in Grundstücke seien grundsätzlich auch mit Kosten verbunden, die sich jedoch zum jetzigen Zeitpunkt nicht vollständig im Bewertungskriterium Wirtschaftlichkeit abbilden lassen, wie Herr Müller auf Rückfrage ausführt. Es kann noch nicht konkret ermittelt werden, wie viele Eingriffe und mit welchem Ausmaß eintreten werden, sodass hier keine vollständige und belastbare Kosteneinschätzung vorgenommen werden kann. Hierfür muss zunächst eine konkrete Bauplanung mit Grunderwerbsplanung erstellt werden. Im Verhältnis zu den Gesamtinvestitionskosten wären diese Kosten aber verhältnismäßig gering.

Auf Rückfrage warum die Investitionskosten für einen Tunnel am Handweiser nicht in die Bewertung einfließen erklärt Frau Muéll, dass die verschiedenen Tunnelbauwerke unterschiedlichen Fördertöpfen zugehören und deshalb als getrennte Bauwerke betrachtet werden. Auf den Hinweis, dass die Investitionskosten dennoch abgebildet werden könnten, erläutert Herr Müller, dass diese Kosten für den Variantenvergleich nicht von Relevanz sind, da diese Kosten in allen 6 Varianten gleich hoch sind. Bei einer Erhöhung der

Gesamtinvestitionskosten für alle Varianten um die Kosten des Tunnels Handweiser, müsste dann auch eine Anpassung des Prozentwertes erfolgen, ab dem null Punkte vergeben werden. Die Teilnehmenden kamen vor diesem Hintergrund überein, die Kosten für den Tunnel Handweiser nicht mit zu betrachten.

Herr Müller erklärt, dass unter dem Kriterium Wirtschaftlichkeit die Investitionskosten, die jährlichen Unterhaltungskosten und die Betriebskosten bewertet werden. Die unterschiedliche Nutzungsdauer der Bauwerke ist aus folgendem Grund nicht entscheidungsrelevant und musste demnach auch nicht berücksichtigt werden: Gemäß einer überschlägigen/vereinfachten Berechnung in Anlehnung an die Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung – ABBV) liegt die über alle Streckenabschnitte/Bauteile gemittelte durchschnittliche Nutzungsdauer der Trasse für alle 6 Varianten bei ungefähr 100 Jahren. . . Da sich die theoretischen Nutzungsdauern demnach zwischen den Varianten nicht signifikant unterscheiden, musste die Nutzungsdauer in die Bewertung nicht einbezogen werden.

Rückfragen Risiken:

Auf Rückfrage erläutert Herr Müller, dass die Bewertung von bautechnischen Risiken durch das Fachgremium vorgenommen wird. Dieses wird dazu einen Bewertungsvorschlag ausarbeiten, der in der dritten Werkstatt gemeinsam in dieser Runde erneut vorgestellt und diskutiert werden wird. Hierzu greift das Fachgremium auf vielerlei Erfahrungswerte aus anderen Bauprojekten zurück, sodass eine fundierte fachliche Einschätzung vorliegen wird. Alle Bewertungen sowie Punktevergaben werden zudem ausreichend begründet werden, wie Herr Dr. Kloppe abschließend ergänzt.

Nutzwertanalyse II: Gewichtung

Herr Müller stellt im Weiteren die vom Fachgremium vorgesehene Gewichtung der Haupt- und Unterbewertungskriterien vor (F. 70-77). Herr Müller erläuterte, dass die Durchführung einer Szenario-Analyse zur Überprüfung der Belastbarkeit der vorgenommenen Gewichtung vorgesehen ist. Hierbei werden alternative Gewichtungsszenarien berechnet und deren Auswirkungen auf das Endergebnis betrachtet. Hierfür wurden im Rahmen der Werkstatt bereits konkrete alternative Gewichtungsszenarien vorgestellt und abgestimmt. Hr. Müller wies darauf hin, dass im Rahmen der nächsten Werkstatt die Möglichkeit besteht, bei Bedarf weitere Szenarien live durchzurechnen.

Rückfragen Gewichtung:

Auf Rückfrage, ob dieses Projekt nach aktueller Einschätzung förderfähig sei, erklärt Frau Muéll, dass zur Klärung der Förderfähigkeit zunächst eine Vorplanung mit Kostenschätzung erstellt und das Inkrafttreten der neuen Verfahrensanleitung zur Durchführung der sogenannten Standardisierten Bewertung (Verfahren zur Ermittlung der Förderfähigkeit) abgewartet werden müsse.

Auf Rückfrage erklärt Herr Ibach, dass es den Anschein haben mag, das Schutzgut Mensch würde in der Gewichtung der Umweltlichen Belange zu kurz kommen. Jedoch sind die menschlichen Belange in vielen verschiedenen Kriterien abgebildet und gehen daher vielfach in die Bewertung hinein.

Ein Teilnehmer fragt, ob es denkbar wäre ein Szenario mit den Schwerpunkten Einsparung von CO₂ und Entlastung der Straßen durch reduzierten Individualverkehr zu ergänzen. Herr Dr. Kloppe weist darauf hin, dass im Szenario 5 bereits die Fahrgastpotenziale als Schwerpunkt im Kriterium *Qualität der Verkehrsanlage* gewichtet sind. Herr Müller fügt hinzu, dass der vom Teilnehmer beschriebene Nutzen bei allen sechs Varianten gegeben ist. In der Nutzwertanalyse sollen jedoch die Unterschiede zwischen den Varianten herausgearbeitet werden, um eine möglichst eindeutige Rangordnung der Varianten zu erhalten.

Die Teilnehmenden bestätigen den Gewichtungsvorschlag der Haupt- und Unterkriterien. Dieser wird im weiteren Bewertungsprozess vom Fachgremium so Anwendung finden.

TOP 5 Zusammenfassung und Ausblick:

Zum Ende der Werkstatt fasst die Moderation die Ergebnisse zusammen.

Zum Vorgehen der Nutzwertanalyse gibt es seitens der Teilnehmenden keine Einwände. Das Verfahren und die Darlegung der Bewertungssystematik finden die Teilnehmenden verständlich und nachvollziehbar. Aufgrund der Menge an Informationen wird eine Frist von drei Werktagen vereinbart, in dieser die Teilnehmenden nachträgliche Anmerkungen zur Bewertungssystematik dem Fachgremium melden können (Anmerkung: bis zum 26. Mai 2021 sind keine Anmerkungen seitens der Teilnehmenden eingegangen).

Der Moderator gibt einen Ausblick auf den dritten Termin der Werkstatt für Politik und Verwaltung am 25.06.2021. Bei diesem Termin werden die Ergebnisse der Nutzwertanalyse vorgestellt, um so gemeinsam den bestmöglichen Trassenverlauf für die U81 im zweiten Bauabschnitt zu ermitteln. Herr Reeh verabschiedet die Teilnehmenden in den Abend und dankt für die gute Zusammenarbeit sowie die anregende Diskussion.

*Die Teilnehmendenliste der zweiten Werkstatt geht den Teilnehmer*innen hiermit zu.*