

# **Dokumentation**

# **Werkstätten für**

# **Politik und**

# **Verwaltung**

**Planungsdialog U81/ 2. Bauabschnitt**

**Werkstätten für Politik und Verwaltung**

**Drei Termine:**

**16.04.2021**

**21.05.2021**

**25.06.2021**

# Inhalt

Protokoll 25.06.2021 .....	3
Einführung.....	5
Ergebnisse der Nutzwertanalyse .....	5
Ergebnisse Gewichtungsszenarien.....	8

# Protokoll 25.06.2021

## Kreis der Teilnehmenden:

Bezirksbürgermeister Stadt Düsseldorf Bezirk 4	Rolf Tups
Bezirksbürgermeister Stadt Düsseldorf Bezirk 5	Stefan Golißa
Ordentliches Bürgermitglied Düsseldorf (B90/DIE GRÜNEN)	Björn Syffus
Mitglied Ratsfraktionen Düsseldorf (CDU)	Stephan Speit
Mitglied Ratsfraktionen Düsseldorf (SPD)	Tobias Kühbacher
Mitglied Ratsfraktionen Düsseldorf (SPD)	Claudia Bednarski
Mitglied Ratsfraktion Düsseldorf (Die Partei-Klima)	Henri Kliemt
Stadt Krefeld, Fachbereich 61 Stadt- und Verkehrsplanung	Norbert Hudde
Stadt Meerbusch, Dezernat III - Technisches Dezernat	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
Botschafterin Planungswerkstatt Bürger*innen	Martina Manert
Botschafter Planungswerkstatt Bürger*innen	Matthias Birgels
Botschafter Werkstatt der Interessensvertretungen	Michael Hahn
<b>Planungsteam und Fachgremium</b>	
Dezernat für Planen, Bauen, Mobilität und Grundstückswesen der LHD - Verkehrsreferentin	Svenja Heßmer
Leitung Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf	Florian Reeh
Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf – Projektleitung	Birgit Muéll
weisemüller Partnergesellschaft – Projektsteuerung	Axel Müller
Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf – Strategische Mobilitätsplanung	Christian Smydra
Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf – Verkehrsmarketing	Annic Völkel
Umweltamt Düsseldorf – Gewässerschutz, Wasserschutzzonen, Grundwasser	Ingo Pähler
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
ZPP Ingenieure AG (Nachunternehmer) Planung Ingenieurbauwerke: FP Tunnelbau	Inken Picht
ZPP Ingenieure AG (Nachunternehmer) Planung Ingenieurbauwerke: FP Brückenbau	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

12:00 Uhr	TOP 1	Begrüßung und Einführung
12:15 Uhr	TOP 2	Rückblick und Aktuelles
12:30 Uhr	TOP 3	Ergebnisse Nutzwertanalyse
16:15 Uhr	TOP 4	Ergebnisse Gewichtungsszenarien
17:15 Uhr		Möglichkeit zur Diskussion
17:45 Uhr	TOP 5	Zusammenfassung und Ausblick

Die Rahmenpräsentation zur dritten 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:

Herr Reeh, Leiter des Amts für Verkehrsmanagement der Landeshauptstadt Düsseldorf, begrüßt alle Teilnehmenden zur dritten und letzten Werkstatt der Politik und Verwaltung. Er betont, dass er die gelebte interkommunale Zusammenarbeit in diesem Prozess sehr schätzt und gespannt darauf ist, wie nun zum Abschluss eine gemeinsame Haltung zur Trassenauswahl im zweiten Bauabschnitt der U81 erarbeitet wird. Der Moderator stellt die Agenda der Sitzung vor: Das Fachgremium wird die Ergebnisse der Nutzwertanalyse präsentieren und anschließend auf die Ergebnisse der einzelnen Gewichtungsszenarien eingehen. Die Rückmeldefrist für das Protokoll der zweiten Werkstatt läuft noch bis 2. Juli 2021. Nach der Freigabe wird das Protokoll ebenfalls auf der [Projektwebseite](#) veröffentlicht werden.

### TOP 2 Rückblick und Aktuelles:

Frau Muéll, Projektleiterin der U81, zweiter Bauabschnitt blickt noch einmal auf die Ergebnisse der vergangenen Werkstätten zurück und fasst die Ergebnisse zusammen (F: 9-19). (Die Protokolle der letzten beiden Werkstätten können Sie [hier](#) einsehen.)

## Ergebnisse der Nutzwertanalyse

### TOP 3 Ergebnisse Nutzwertanalyse:

In einer umfassenden Nutzwertanalyse wurden die besten sechs Varianten anhand von 21 Kriterien bewertet. Herr Smydra, Herr Dr. Kloppe, Frau Muéll, Herr Ibach, Herr Müller, Herr Bäumken und Frau Picht stellen die Bewertungsergebnisse für alle sechs Varianten vor.

### Rückfragen Qualität der Verkehrsanlage:

Herr Dr. Kloppe erläutert, dass aus Gründen der Vereinfachung bei allen Varianten die Trassierungsqualität aus Richtung Krefeld nicht berücksichtigt wurde. In der aktuellen Vorgehensweise hat man sich ausschließlich auf die Hauptachse Arena-Handweiser konzentriert. Nach Rückfrage wurde vereinbart, die Berücksichtigung der Relation Krefeld – Arena als eigenes Szenario in der Szenarioanalyse (siehe TOP 4) zu berechnen.

Eine Frage lautet, worauf sich die Aussage „mehr Fahrgastfahrten“ bezieht. Herr Smydra erläutert, dass sich der Wert für „mehr Fahrgastzahlen“ zusammensetzt aus zusätzlichen Fahrten, die vorher nicht getätigt worden sind (sog. induziertem Verkehr) und durch Verkehrsverlagerungen aus dem Motorisiertem Individualverkehr (MIV).

Auf Rückfrage, ob auch Fuß- und Radverkehre in dem Verkehrsmodell abgebildet werden, erklärt Herr Smydra, dass es bislang noch nicht möglich ist, Fuß- und Radverkehrsströme in einem solchen Modell abzubilden.

Die Teilnehmenden begrüßen, dass der Rad- und Fußgängerverkehr mit einem eigenen Bewertungskriterium berücksichtigt wird. Allerdings gibt es unterschiedliche Auffassung unter den Teilnehmenden, welche Gewichtung der Rad- und Fußgängerverkehr in der Gesamtbewertung eines ÖPNV-Projektes einnehmen soll. Herr Müller schlägt vor, hierzu unter TOP 4 eigene Szenarien mit den Teilnehmenden zu berechnen (s. unten und neu ergänzte F. 139 in der Rahmenpräsentation).

Grundsätzlich seien Strecken von bis zu 20 Kilometer durchaus realistisch für Pedelec-Fahrten, wenn die geeignete Infrastruktur vorhanden sei. Bei Brückenvarianten ist eine Radschnellweg- und Fußgängerquerung grundsätzlich möglich, bei Tunnelvarianten ist dies ausgeschlossen. Das Fachgremium stellt hierfür die Gründe in der Diskussion heraus. So sei eine Radquerung im Tunnel nur über eine zusätzliche Röhre mit eigener Trassierung machbar. Auch müsse aufgrund des geringeren Querschnitts für den Bau eine zusätzliche Tunnelbohrmaschine eingesetzt werden. Für diese Fahrradröhre müssten eigene Rettungswege eingerichtet werden – die Tunnelröhren der U81 können hierfür nicht verwendet werden. Kritisch sehen die Mitglieder des Fachgremiums auch die Anbindung im Bereich Arena. Die Rampenneigung ist mit etwa 6% für den Radverkehr sehr steil. Eine flachere Neigung ist allerdings aus geometrischen Gründen aufgrund der kurzen Strecke zum Rhein nicht möglich. Darüber hinaus sind die Anbindungen an das bestehende Radverkehrsnetz problematisch, da der Tunnel unmittelbar hinter dem Bahnsteig der Arena beginnt und erst kurz vor der Haltestelle Lörick endet.

Insgesamt mache das die Radquerung im Tunnel zu einem neuen Infrastrukturprojekt, was separat geplant und finanziert werden müsste. Auch sei offen, wie ein solcher Tunnel vom Radverkehr angenommen werden würde, gerade unter dem Aspekt des Sicherheitsgefühls einer ca. zwei Kilometer langen Röhre.

Frau Muéll informierte darüber, dass für Radschnellwegverbindungen entsprechende Fördergelder zur Verfügung stünden, die geprüft werden würden.

### **Rückfragen Städtebauliche Qualität:**

Ein Teilnehmer gibt den Hinweis, dass die Sporthalle am Seestern keine städtische ist, sondern zum ansässigen Tennisverein gehört. Das Projektteam nimmt den Hinweis gerne auf.

### **Rückfragen Umweltbelange:**

Eine Frage lautet, welche Bau- und Bodendenkmäler es im Planungsraum und insbesondere im Bereich Lörick gibt. Herr Ibach erklärt, dass Baudenkmäler eher im linksrheinischen Planungsraum vorliegen, wie z.B. bekannte, aber noch nicht offengelegte Siedlungsfunde. Bodendenkmäler können z.B. aus der römischen Zeit oder dem Mittelalter stammen und sind in der Regel Vermutungsstellen, die die zuständigen Behörden im Falle eines möglichen Bauvorhabens prüfen müssten. Im Bereich Lörick wäre beispielsweise das denkmalgeschützte Klärwerk zu benennen.

### **Rückfragen Wirtschaftlichkeit und Risiken:**

Herr Müller erklärt auf Rückfrage, dass die kürzere Variante 1.2a (direkte Tunnellösung) aufgrund der Unterfahrung von Alt-Lörick und dem dadurch erforderlichen Masse-Feder-System einen größeren Querschnitt benötigt und deshalb höhere Kosten als die etwas längere Tunnellösung der Variante 1.2b aufweist.

Auf Rückfrage erklärt Herr Müller, warum für die Bewertung der Wirtschaftlichkeit keine vollständige Erfassung und Analyse der Lebenszykluskosten auf eine Lebensdauer von 100 Jahren erfolgen konnte. Herr Müller erläuterte, dass die Nutzwertanalyse nicht dazu dient, vollständige Lebenszykluskosten zu ermitteln oder Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen. Für die Ermittlung von vollständigen Lebenszykluskosten und die Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen müssten bspw. auch genaue Baukosten, Finanzierungskosten, Risikokosten, Betriebskosten, Verwertungskosten etc. kalkuliert werden, wofür derzeit jegliche Grundlagen, wie z.B. eine Vorplanung mit Kostenschätzung, fehlen. Die Durchführung einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen steht grundsätzlich neben der Nutzwertanalyse als separates davon völlig unabhängiges Verfahren und kann erst zu einem viel späteren Zeitpunkt im Projekt, wenn belastbare Planungen und Kosteneingangsdaten vorliegen, durchgeführt werden. Die Nutzwertanalyse dagegen dient vielmehr dazu, die tendenziellen Unterschiede zwischen verschiedenen Trassenvarianten, u.a. im Bereich der Wirtschaftlichkeit, sichtbar zu machen. Hierfür wird das gewählte Verfahren mit Bewertung der geschätzten Baukosten, den jährlichen Instandhaltungskosten und den Betriebskosten seitens des Fachgremiums als völlig ausreichend und zielführend bewertet. Die Teilnehmenden stimmen einvernehmlich dem gewählten Verfahren zu.

Ein Teilnehmender fragt, ob in der Kostenkalkulation auch Entschädigungszahlungen im Fall einer Untertunnelung von Privatgrundstücken berücksichtigt seien. Er habe den Eindruck, dass betroffene Privateigentümer\*innen nicht ausreichend Berücksichtigung im Bewertungsprozess erfahren würden. Das Fachgremium erläutert, dass Grundstücksbetroffenheiten grundsätzlich über die Kriterien „Ausmaß Eingriffe in betroffene Grundstücke“ und „Klagerisiken“ berücksichtigt sind.

Etwaige Entschädigungskosten können zum jetzigen Zeitpunkt nicht seriös berechnet werden, hierfür wurden lediglich höhere Baukosten als „Platzhalter“ in der Grobkostenschätzung berücksichtigt, welche aber aufgrund deren Geringfügigkeit im Verhältnis zu den Gesamtkosten keinen wesentlichen Einfluss auf die Bewertung des Kriteriums „Wirtschaftlichkeit“ haben.

Bei der Unterfahrung von Grundstücken erfolgt auf jeden Fall eine Grundbucheintragung und die Angabe über die bauliche Beeinträchtigung des Grundstückes.

### **Nachrichtliche Ergänzung zum Protokoll der 3. Werkstatt für Politik und Verwaltung vom 25.06.2021:**

Wenn ein Tunnelbauwerk ein Grundstück oder ein Privatgebäude unterfährt, dann sind Entschädigungen für das Unterfahrungsrecht über Wertansätze für die Grundbucheintragung geregelt.

Darüber hinaus erfolgen Entschädigungen sowohl für temporäre Grundstücksbeeinträchtigungen während der Bauphase des Tunnels als auch für dauerhafte Grundstücksbeeinträchtigungen durch das fertig gestellte Tunnelbauwerk im Untergrund. Die Entschädigungen werden zu gegebenem Zeitpunkt festgelegt.

Temporäre bauliche Grundstücksbeeinträchtigungen entstehen zum Beispiel durch Kompensationsinjektionen. Hierbei werden Bodenverfestigungen in der Erdschicht zwischen dem Fundament eines Gebäudes und dem Tunnelbauwerk vorgenommen, um eventuelle Setzungen aus den Bautätigkeiten auf ein für das betroffene Gebäude unschädliches Maß zu reduzieren. Bei einer Neubebauung und/oder Umnutzung des betroffenen Grundstückes stellen solch temporäre bauliche Beeinträchtigungen kein Hindernis dar und können bei Bedarf wieder zurückgebaut werden.

## **Ergebnisse Gewichtungsszenarien**

### **TOP 4: Ergebnisse Gewichtungsszenarien**

Herr Müller präsentiert den Teilnehmenden die Ergebnisse der Nutzwertberechnungen für die in der 2. Werkstatt der Politik und Verwaltung abgestimmten Szenarien (Hauptszenario + 9 weitere Szenarien) (s. F. 132 bis 137).

Ein Teilnehmer fragt die Vertreter\*innen der Städte Meerbusch, Neuss und Krefeld nach Ihrer Einschätzung der vorliegenden Ergebnisse. Ein Vertreter der Stadt Meerbusch begrüßt, dass die Variante 3.1 nun endgültig auszuschließen und perspektivlos sei.

Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, gemeinsam weitere Szenarien in einer vorbereiteten Nutzwerttabelle durchzurechnen. Auf Wunsch einiger Teilnehmenden werden fünf Szenarien berechnet: (1) „Verbindung Krefeld-Messe/Arena mitberücksichtigen“, (2) Radverkehr mit 7,5 Prozent stärker gewichten, (3) höheres Klagerisiko bei Varianten 1.2a und 3.1, (4)



Wirtschaftlichkeit gar nicht berücksichtigen (null Prozent) und (5) Radverkehr 0 Prozent (s. ergänzte F. 139 in der Rahmenpräsentation). Herr Müller erklärt, dass die Kriterien im Hinblick auf das spätere Planfeststellungsverfahren immer sachgerecht und begründbar gewichtet werden müssen. Die Teilnehmenden begrüßen das Angebot, selbst Schwerpunkte in der Gewichtung setzen zu dürfen und die Auswirkungen auf die Bewertungsergebnisse zu sehen und können die Veränderungen inhaltlich nachvollziehen.

### **TOP 5: Zusammenfassung und Ausblick**

Frau Muéll fasst die Ergebnisse der Variantenauswahl zusammen: Die Tunnelvariante 1.2a ist die vorteilhafteste Variante mit dem höchsten Nutzwert, während die Brückenvariante 1.1 die wirtschaftlichste Variante ist.

Auf Basis des Bürgerdialogs wird nun in Abstimmung mit dem Verwaltungsvorstand der Landeshauptstadt Düsseldorf eine Beschlussvorlage für die politischen Gremien vorbereitet.

In der abschließenden Feedback-Runde bedanken sich die Teilnehmenden für die vorbildliche Beteiligung und die hervorragende Arbeit aller Beteiligten im Rahmen der drei Werkstätten für Politik und Verwaltung. Die Ergebnisse seien in einer außergewöhnlichen Transparenz, Klarheit und Ernsthaftigkeit aufbereitet und vermittelt worden. Frau Muéll dankt den Teilnehmenden für die vielen und guten kritischen Fragen, die Ausdauer sowie das große Interesse an diesem Prozess mitzuwirken.