



öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage

Betrifft:

Erneuerung der DB Eisenbahnüberführungen Rosmarinstraße und Ronsdorfer Straße
-Finanzierungsbeschluss-

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	17.08.2022	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	29.08.2022	Vorberatung
Rat	08.09.2022	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf beschließt die Finanzierung der durch die DB Netz AG aufgrund des Bauzustandes zwingend durchzuführenden Maßnahme „Erneuerung der DB Eisenbahnüberführungen Rosmarinstraße und Ronsdorfer Straße“ in Höhe von 19.200.000 EUR, welche insbesondere als Vorsorgemaßnahme auf die zukünftig vorgesehene Ortsumgehung Flingern gilt. Der im Grundsatzbeschluss zur Ortsumgehung Flingern im Rat vom 09.03.2006 (Vorlage 66/11/2006) ursprünglich dargestellte vierstreifige Straßenquerschnitt von 22,50 Metern wird im Abschnitt des Brückenbauwerks aufgrund einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung auf 19 Meter und einen zweistreifigen Straßenquerschnitt reduziert.

Sachdarstellung:

Die beiden Eisenbahnüberführungen Rosmarinstraße und Ronsdorfer Straße befinden sich in der Zuständigkeit der DB Netz AG und weisen gemäß den Angaben der DB Netz AG einen stark erneuerungsbedürftigen Zustand auf. Aus Sicht der

Landeshauptstadt Düsseldorf als Kreuzungspartner, gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz, weisen beide Brücken darüber hinaus einen veralteten konstruktiven Standard auf, der nicht mehr den regelmäßigen verkehrlichen Ansprüchen, bezogen auf die lichte Weite und Höhe für den unter den Brücken befindlichen städtischen Straßenverkehr, entspricht.

Im Zuge der von der DB Netz AG für die Jahre 2023 und 2024 geplanten Ersatzneubauten der Brücken ist im Hinblick auf eine zukunftsfähige Ausbildung des Straßenraumes eine Anpassung der Kreuzungsbauwerke, hinsichtlich der verkehrlichen Belange der Landeshauptstadt Düsseldorf als Straßenbaulastträger erforderlich. Gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz entstehen durch diese verkehrlichen Anforderungen der Landeshauptstadt Düsseldorf als Kreuzungsbeteiligtem Straßenbaulastträger gegenüber der DB Netz AG entsprechende Finanzierungsverpflichtungen.

Im Zuge dieser Maßnahme wurde die Landeshauptstadt Düsseldorf als Träger öffentlicher Belange sowie als Kreuzungsbeteiligter gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) um Stellungnahme gebeten.

Die DB Netz AG hat vom Eisenbahn-Bundesamt genehmigte Sperrpausen für die Bauausführung für die Jahre 2023 und 2024 f. erwirkt.

Da sich die beiden Eisenbahnüberführungen im Bereich der vorgesehenen Trasse der Ortsumgehung Flingern gemäß dem Grundsatzbeschluss 66/11/2006 vom 13.03.2006 befinden, wurde seitens der Landeshauptstadt Düsseldorf im Zuge dieser Stellungnahme ein Verlangen zur Aufweitung der lichten Stützweite und lichten Durchfahrtshöhe der Brücken, um die Minstdurchfahrtshöhe von 4,50 m zu erreichen, als Vorsorgemaßnahme zur Gewährleistung der erforderlichen Verkehrsflächen unter den Bauwerken mitgeteilt.

Ausgangssituation Ortsumgehung (OU) Flingern

Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Landeshauptstadt Düsseldorf, aus dem Jahr 2006, ist die OU Flingern von der Königsberger Straße bis zum Hellweg als eine wesentliche Maßnahme zur Verbesserung des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes vorgesehen. Mit der OU Flingern soll eine leistungsfähige Straßenverbindung realisiert werden. Damit verbunden ist auch der Ausbau der innerhalb des Streckenabschnitts liegenden Knotenpunkte, die Schaffung von barrierefreien Bushaltestellen, der Ausbau von Fuß- und Radwegen sowie die Beseitigung von sonstigen verkehrlichen Engstellen.

Der Umbau erfolgt in insgesamt zwei Teilbauabschnitten. Der 1. Teilbauabschnitt erstreckt sich von der Königsberger Straße bis zu den Brückenbauwerken der DB Netz AG. Der 2. Teilbauabschnitt –der hier betrachtet wird- beinhaltet den Ausbau der Brückenbauwerke und erstreckt sich bis zum Hellweg.

Um den Maßnahmenbereich mit richtlinienkonformen Verkehrsanlagen auszustatten, ist eine Verbreiterung des Straßenquerschnittes sowie die Vorgabe der Minstdurchfahrtshöhe von 4,50 m der beiden querenden Eisenbahnüberführungen Rosmarinstraße und Ronsdorfer Straße zwingend erforderlich.

In diesem Zusammenhang greifen die Finanzierungsregeln des Eisenbahnkreuzungsgesetzes, die eine Aussprache eines sogenannten einseitigen Verlangens der Landeshauptstadt Düsseldorf als Kreuzungsbeteiligter, eine Änderung der Eisenbahnüberführungen (EÜ) Rosmarinstraße und Ronsdorfer Straße, gemäß

Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) festlegen. Ohne die Aussprache eines sogenannten einseitigen Verlangens, würde im Zuge der Baumaßnahme OU Flingern und des dadurch erforderlichen Ersatzneubaus der EÜ'n, das „hätte verlangen müssen“ gelten, da die Eisenbahnüberführungen richtlinienkonform ausgeführt werden müssen.

Die Kreuzungsbeteiligte sind die DB Netz AG als Baulastträger des Schienenweges und die Landeshauptstadt Düsseldorf als Straßenbaulastträger.

Darstellung der Maßnahme

OU Flingern 2. Teilbauabschnitt:

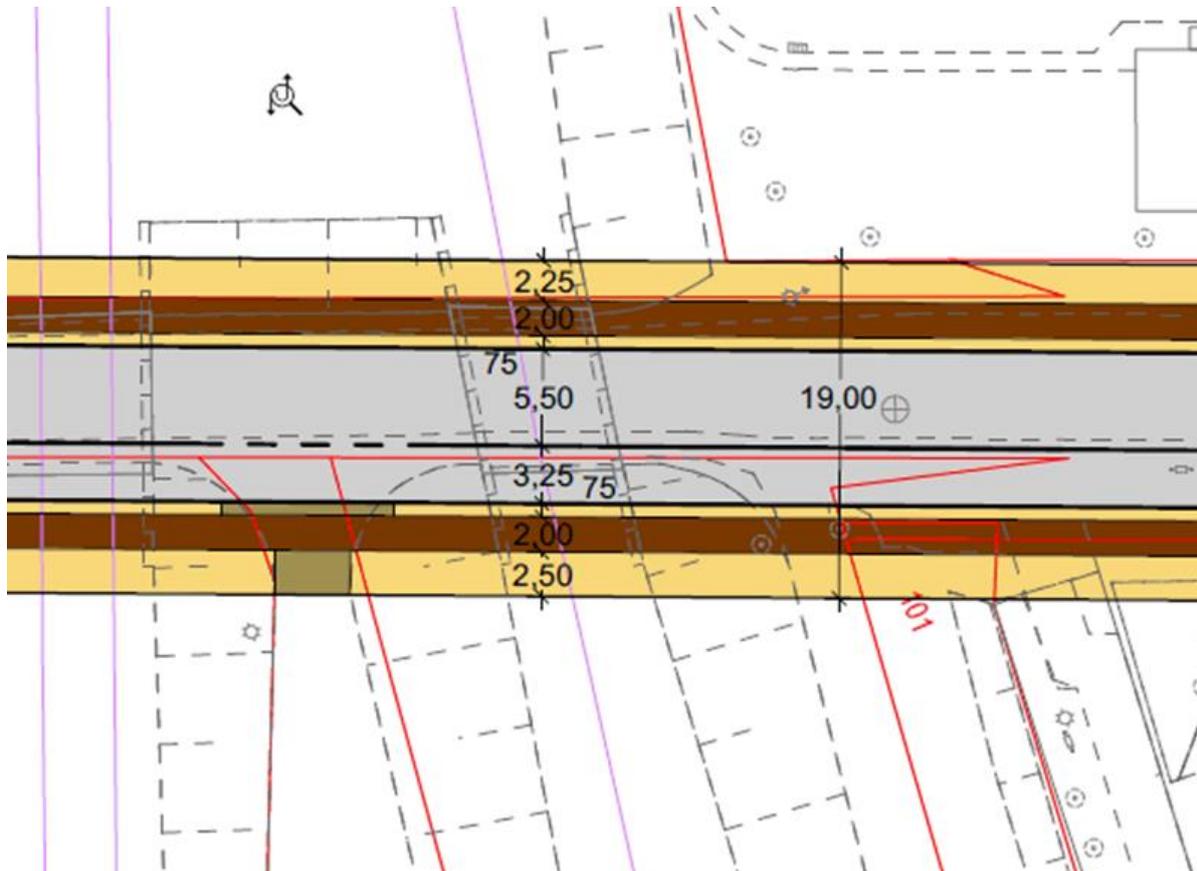
Die Ronsdorfer bzw. Rosmarinstraße sind Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes der Landeshauptstadt Düsseldorf und stellen eine wesentliche Verbindungsfunktion mit einem erheblichen Anteil an Durchgangsverkehr dar.

Insbesondere in der Verengung des Straßenquerschnittes, im Bereich der Eisenbahnüberführungen, kommt es abschnittsweise zu Verkehrsbehinderungen, da aufgrund der vorhandenen Brückenkonstruktion und des Straßenquerschnittes kein Begegnungsverkehr zwischen zwei größeren Fahrzeugen stattfinden kann.

Zurzeit besteht die Rosmarinstraße aus jeweils einem Richtungstreifen und einem Gehweg, auf dem in Richtung Bruchstraße Längsparker auf dem Gehweg ausgewiesen sind. Der Radverkehr findet auf der Straße statt. Separate Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Lediglich auf dem Hellweg gibt es abschnittsweise Radfahrstreifen auf der Fahrbahn.

Zukünftig soll die Straße im Bereich der Brückenbauwerke auf 19 m aufgeweitet werden, um beidseitig richtlinienkonforme Rad- und Gehwege herzustellen und eine Abbiegemöglichkeit in den Hagebuttenweg zu schaffen.

Die städtische Vorentwurfsplanung aus 2006 sah ursprünglich zur Aufweitung der Brückenbauwerke eine lichte Weite von 22 m vor, um die Ronsdorfer Straße vierstreifig an den Hellweg anzuschließen. Da bei einem 19 m Querschnitt auf eine kostenintensive Sonderkonstruktion für die Errichtung der Brückenbauwerke verzichtet werden kann und gleichzeitig die Herstellung der Trasse in den vorhandenen Straßenbegrenzungslinien möglich ist, wird derzeit eine zweistreifige Führung mit separaten Abbiegestreifen in der erforderlichen Anzahl und Länge verfolgt. Hintergrund ist, dass für die Leistungsfähigkeit der Straße die Kapazität an den vorgelagerten Knotenpunkte entscheidend ist. Diese können unverändert ausgebaut werden. Die zweistreifige Führung genügt daher den bestehenden und künftigen Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs und ermöglicht regelkonforme Anlagen für den Rad- und Fußverkehr (siehe Querschnitt).



Die Planung der Ortsumgehung aus 2006 wird derzeit an die neuen verkehrspolitischen Ziele angepasst und in einer separaten Vorlage bearbeitet.

Die Umsetzung dieser Baumaßnahme setzt einen Ersatzneubau der DB Netz AG Brücken mit größerer lichten Stützweite und höherer lichten Durchfahrtshöhe als Vorsorgemaßnahme voraus.

Eisenbahnüberführungen:

EÜ Rosmarinstraße ist als eine eingleisig geführte Strecke geplant und ist für eine Geschwindigkeit des schnellen Güter- und Reisezuges von 60 km/h ausgelegt. Die EÜ Ronsdorfer Straße ist eine zweigleisig geführte Strecke und ist für eine Geschwindigkeit des schnellen Reisezuges von 140 km/h ausgelegt.

Die zukünftigen Bauwerke werden als Trogbriicken mit Dickblech ausgeführt und sind für eine Nutzungsdauer von rund 100 Jahren vorgesehen. Die bestehenden Überhöhungen, Neigungen und Radien der Gleistrasse werden beim Ersatzneubau nicht verändert.

Der Straßenquerschnitt wurde im Bereich der DB Brücken auf 19 m festgelegt, da somit die Herstellung der zukünftigen Trasse in den vorhandenen Straßenbegrenzungslinien möglich ist und auf eine kostenintensive Sonderkonstruktion für den Ausbau der DB Brücken verzichtet werden konnte. Derzeit beträgt die lichte Weite bei beiden Brücken 8 m.

Gemäß der Richtlinie für die Kennzeichnung von Ingenieurbauwerken mit beschränkter Durchfahrtshöhe über Straßen, sollen die Ingenieurbauwerke über Straßen eine lichte Höhe von mindestens 4,50 m besitzen. Die lichte Höhe ergibt sich aus der zulässigen Fahrzeughöhe, einschließlich Ladung von 4 m und einem

Sicherheitsabstand von mindestens 0,50 m. Derzeit beträgt die lichte Durchfahrtshöhe zwischen 2,80 m und 3,50 m.

Die Bauzeit der Eisenbahnüberführung (EÜ) Rosmarinstraße beträgt 14 Monate. Für die EÜ Ronsdorfer Straße sind 26 Monate geplant. Die Arbeiten umfassen im Wesentlichen:

- Baufeldfreimachung und Einrichtung Baustelleneinrichtungsflächen
- Herstellung Verbau/Böschung, Gründung der Hilfsbrücken
- Teilabbruch Bestand, Einbau Hilfsbrücken
- Restabbruch
- Widerlager, Flügel und Stützwände herstellen, Anpassung der Böschungen
- Ausbau Hilfsbrücke, Einbau Überbau, Einbau Oberbau
- Verbau zurückbauen, Lückenschluss, Restarbeiten

Um den Abbruch der bestehenden Bögen und den Neubau der Widerlager durchführen zu können, werden Hilfsbrücken benötigt. Diese erfordern wiederum Gleisperrungen bzw. Sperrpausen für den Eisenbahnbetrieb.

Sperrzeiten im Bahnbetrieb:

Die Sperrzeiten umfassen die Dauer von Gleisperrungen, die aus Baumaßnahmen resultieren. Eine Gleisperrung wird eingerichtet, wenn ein Gleis aufgrund einer Baumaßnahme und folglich zum Schutz der Mitarbeiter an einer Baustelle nicht befahren werden darf. Für Gleisperrungen werden mindestens drei Jahre im Voraus Baubetriebsplanungen durchgeführt, welche mit einem erheblichen Planungs- und Organisationsaufwand verbunden sind.

Die Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs ist von großer Bedeutung und setzt voraus, dass die Sperrzeiten auf ein Minimum reduziert werden. Die Festlegung von Sperrzeiten erfolgt nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten und soll die Belange von notwendigen Bauvorhaben und die Belange von geplantem Eisenbahnbetrieb berücksichtigen.

Da sich die betroffenen Eisenbahnüberführungen in einem kritischen Zustand befinden, sind bereits für die EÜ Rosmarinstraße für das Jahr 2023 und 2024 und für EÜ Ronsdorfer Straße für das Jahr 2024 und 2025 kurze Sperrzeiten von jeweils ca. 10 Tagen eingeplant.

Verkehrliche Einschränkungen:

Während der Baumaßnahmen ist der Verkehr auf der Ronsdorfer Straße eingeschränkt. Komplettsperrungen sind beim Abbruch, Einbau und Ausbau der Hilfsbrücken und Einbau der neuen Überbauten erforderlich. Hierfür sind vereinzelt Sperrungen an Wochenenden vorgesehen.

Eisenbahnkreuzungsgesetz:

Aufgrund des Verlangens der Landeshauptstadt Düsseldorf zur größeren lichten Stützweite und höherer lichten Durchfahrtsbreite besteht für die Eisenbahnüberführung Rosmarinstraße nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz §§ 3, 12 Abs. 1 Nr. 1 EKrG ein sogenanntes einseitiges Verlangen der Landeshauptstadt Düsseldorf. Für die Eisenbahnüberführung Ronsdorfer Straße hat die Landeshauptstadt Düsseldorf ebenso das Verlangen zur größeren lichten Stützweite und höheren lichten Durchfahrtsbreite. Da die DB Netz AG allerdings die

Eisenbahnüberführung Ronsdorfer Straße um ein weiteres Gleis ergänzen möchte, besteht nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz §§ 3, 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG ein sogenanntes beidseitiges Verlangen. Somit sind die Gesamtkosten des Ersatzneubaus der beiden Eisenbahnüberführungen von der Landeshauptstadt Düsseldorf zu tragen. Im Gegenzug hat die DB Netz AG der Landeshauptstadt Düsseldorf den sogenannten Vorteilsausgleich (DB Netz AG erhält ein neues Bauwerk für das alte Bauwerk) abzulösen. Der Ersatzneubau der Eisenbahnüberführungen erfolgt durch die DB Netz AG.

Gesamtkosten und Refinanzierung

	konsumtiv (EUR)		investiv (EUR)	
	netto	brutto	Netto	brutto
Gesamtbaukosten			12.334.037	14.677.504
Gesamtbauenebenkosten (Ing.-Leistungen etc.)			3.795.000	4.516.050
Summe Gesamtkosten			16.129.037	19.193.554
Gesamtkosten gerundet			16.130.000	19.200.000
Zuweisungen des Landes, Bundes, VRR etc.				0
Anliegerbeiträge nach KAG / BauGB				0
Anteile Dritter (Vorteilsausgleich gem. ABBV)			10.658.198	12.683.256
Erstattung der Umsatzsteuer				0
Summe Refinanzierung				12.683.256
Refinanzierung gerundet			10.660.000	12.690.000
Eigenanteil LHD				6.510.000

Die dargestellten Kosten der Eisenbahnüberführungen basieren auf der Kostenberechnung der DB Netz AG mit Stand Oktober 2021 und einer inkludierten Kostenerhöhung von 15% gemäß EKrG-Richtlinie 2.3.

Diese beschließt, dass wenn im Laufe der Projektabwicklung zusätzliche Maßnahmen oder wesentliche Planungsänderungen erforderlich werden und die veranschlagte Kostenmasse um bis zu 15% überschritten wird, diese ohne Nachtragsvereinbarung beglichen werden muss. Sofern die veranschlagte Kostenmasse um mehr als 15% überschritten wird, ist hierüber eine Nachtragsvereinbarung abzuschließen.

Mit Blick auf die aktuellen Baupreissteigerungen, die Lieferschwierigkeiten für Baumaterialien wie Stahl und Beton sowie die gestiegenen Energiepreise sind die in die Beschluss-Summe einberechneten 15% Mehrkosten sicher nicht zu hoch angesetzt.

Ablösungsbetrag:

Die DB Netz AG hat der Landeshauptstadt Düsseldorf jeweils für die Rosmarinstraße aufgrund des einseitigen Verlangens und für die Ronsdorfer Straße aufgrund des beidseitigen Verlangens einen Vorteilsausgleich zu zahlen. Hierbei wird aber berücksichtigt, dass der DB Netz AG aufgrund des größeren Bauwerkes erhöhte Unterhaltungskosten entstehen. Diese Kosten hat die Landeshauptstadt Düsseldorf zu tragen und werden mit dem Vorteilsausgleich verrechnet.

In der Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (ABBV) ist geregelt, wie diese Vorteile ausgeglichen werden.

Der Vorteilsausgleich erfolgt durch Zahlungen (Ablösungsbeträge) an die Landeshauptstadt Düsseldorf. Die Beträge sind durch die DB Netz AG gemäß ABBV bereits im Entwurf berechnet worden.

Die Höhe der Ablösungsbeträge ist vorläufig und beträgt für die EÜ Rosmarinstraße 2.201.735 EUR brutto und für die EÜ Ronsdorfer Straße 10.481.520 EUR brutto.

Diese werden spätestens 1 Jahr nach der verkehrsbereiten Fertigstellung der baulichen Anlagen auf Basis der sodann vorliegenden Schlussrechnungen der Maßnahmen detailliert berechnet und ausgezahlt. Die verkehrsbereite Fertigstellung erfolgt mit der Abnahme der Bauwerke (ABBV 3.2).

Gemäß EKrG-Richtlinie 4.6 zählt die in den Unternehmerrechnungen enthaltenen Umsatzsteuer zur kreuzungsbedingten Kostenmasse. Da die LHD für die Baumaßnahme nicht zum Vorsteuerabzug berechtigt ist, sind die Gesamtkosten in brutto ausgewiesen.

Alternativen

Sollte die Vereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz auf der Grundlage des Finanzierungsbeschlusses nicht zustande kommen, ist die DB Netz AG gezwungen die lichte Spannweite der beiden Brücken auf der Grundlage des vorhandenen Straßenquerschnittes neu zu planen und zu bauen. Die Möglichkeiten der verkehrlichen Entwicklung für den Bereich der Rosmarinstraße / Ronsdorfer Straße sind damit für eine unabsehbare Zeit nicht mehr gegeben.

Förderfähigkeit der Maßnahme

Für die Gesamtbaumaßnahme OU Flingern wurde ein Antrag gemäß Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) auf Gewährung einer Zuwendung bei der Bezirksregierung Düsseldorf gestellt.

Die Bewilligungsbehörde prüft derzeit den Antrag auf Erfüllung der Fördervoraussetzungen und die Zuwendungsfähigkeit der Maßnahme. Bei einem positiven Ergebnis der Prüfung würde die Höhe der Förderung bis zu 80% der zuwendungsfähigen Kosten betragen.

Die Förderfähigkeit der hier beschriebenen Vorsorgemaßnahme ist abhängig von der Durchführung der Gesamtbaumaßnahme OU Flingern und wird nur im Zusammenhang mit der OU Flingern erfolgen können. Vor diesem Hintergrund sind die möglichen Zuwendungsmittel nicht Bestandteil dieses Finanzierungsbeschlusses.

Finanzierung

Die Finanzierung der Baumaßnahmen erfolgt gemäß Anlage 1. Für die Finanzierung der Maßnahme ist die Aufnahme externer Investitions- und Liquiditätskredite mit entsprechenden Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt erforderlich.

Terminplan

EÜ Rosmarinstraße

Baubeginn	01/2023
Bauzeit ca.	14 Monate
Fertigstellung ca.	03/2024

EÜ Ronsdorfer Straße

Baubeginn	10/2023
Bauzeit ca.	26 Monate
Fertigstellung ca.	12/2025

Anlagen:

- Anlage 1 - Finanzierung
- Anlage 2 - Übersicht Erneuerungen
- Anlage 3 - Fotodokumentation