Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 101 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Gunther Stoldt 563 6113 563 8556 gunther.stoldt@stadt.wuppertal.de
	Datum:	30.12.2002
	Drucks.-Nr.:	**VO/0986/02** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
17.01.2003	**Steuerungsgremium Döppersberg**	**Entgegennahme o. B.**
22.01.2003	**Bezirksvertretung Elberfeld**	**Kenntnisnahme**
27.01.2003	**Steuerungsgremium Döppersberg**	**Beschlussempfehlung**
30.01.2003	**Stadtentwicklungsausschuss**	**Beschlussempfehlung**
12.02.2003	**Hauptausschuss**	**Beschlussempfehlung**
17.02.2003	**Rat der Stadt Wuppertal**	**Entscheidung**

Umsetzung der Rahmenplanung Döppersberg

Grund der Vorlage
Aufgrund der wesentlich geänderten Rahmenbedingungen hinsichtlich der Finanzierbarkeit (ungesicherte Landesförderung ÖV, keine finanzielle Beteiligung der Bahn) ist eine Veränderung der Vorgehensweise bei der Umsetzung des Rahmenplanes Döppersberg erforderlich.

Beschlussvorschlag

1. Dem veränderten Einstieg in die Umsetzungsphase des Projektes Döppersberg wird zugestimmt.

2. Der in der Begründung dargestellten Zielsetzung des Auftrages an den Projektsteuerer, insbesondere zur Änderung der Reihenfolge bei der Umsetzung der Teilprojekte unter grundsätzlicher Beibehaltung der Rahmenplanung wird zugestimmt.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Uebrick Dr. Slawig

Begründung

1. Die Deutsche Bahn hat erklärt, dass sie nach wie vor das Projekt Döppersberg unterstützt, jedoch nicht zum Verkauf ihrer Immobilien bereit ist. Daher müssen die bisherigen Prämissen für die Realisierung wesentlich geändert werden, weil dort davon ausgegangen worden ist, dass die Deutsche Bahn ihre Immobilien an Investoren veräußert, die die Umbaumaßnahmen durchführen und anschließend nur die für betrieblich notwendige Zwecke erforderlichen Bestandteile an die Deutsche Bahn zurückvermieten.

   Weiterhin hat die Deutsche Bahn deutlich gemacht, dass sie zu keinem finanziellen Engagement bei der Realisierung des Projektes Döppersberg bereit ist. Deswegen muss auch die bisherige Wirtschaftlichkeitsberechnung überarbeitet werden. Im Ergebnis wird sich der städtische Eigenanteil allein deswegen um einen Betrag von über 20 Millionen Euro erhöhen. Darüber hinaus muss ernsthaft bezweifelt werden, ob es überhaupt zu vertreten ist, mit massivem Einsatz von städtischen und Landesmitteln erhebliche Maßnahmen zur Sanierung und Steigerung der Attraktivität des Hauptbahnhofes ohne finanzielle Beteiligung der Eigentümerin durchzuführen, während die wirtschaftlichen Vorteile aus diesen Investitionen überwiegend der Deutschen Bahn zugute kommen.

   Im Ergebnis ist festzustellen, dass durch diese Position der Deutschen Bahn erhebliche Probleme zu erwarten sind, die die Realisierbarkeit von Teilen des Projektes grundsätzlich in Frage stellen. Daher wird es zwingend erforderlich sein, Verhandlungen mit der Deutschen Bahn zu führen, um diese Position zu verändern. Nach allen Erfahrungen ist jedoch davon auszugehen, dass sich diese Verhandlungen über einen längeren Zeitraum erstrecken werden. Damit wird eine massive Gefährdung des ohnehin schon sehr ehrgeizigen Zeitplans für die Realisierung des Projektes Döppersberg insgesamt entstehen.

   In der bisherigen Planung für den Bauablauf ist davon ausgegangen worden, dass als 1. Bauabschnitt der Neubau des Busbahnhofes "über den Gleisen" errichtet wird. Wenn jedoch zunächst intensive und zeitaufwendige Verhandlungen mit der Deutschen Bahn wie oben dargestellt - geführt werden müssen, wäre die Folge, dass der Baubeginn, des gesamten Projektes Döppersberg weiter verschoben werden müsste. Weil jedoch der Bahn sehr gut bekannt ist, dass die Stadt Wuppertal wegen der Regionale im Jahr 2006 unter erheblichem Zeitdruck steht, ist zu befürchten, dass die Position der Stadt in den Verhandlungen mit der Deutschen Bahn deutlich geschwächt wird.

2. Ein weiteres Problem für die Realisierung des Projektes besteht in den noch nicht gesicherten Finanzierungsperspektiven für den Teil des Projektes, der aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz durch das Land gefördert werden soll. Die Maßnahmen des Programmteils IV sind bisher nur im "Anhang" des entsprechenden Bedarfsplanes aufgeführt. Damit ist zwar grundsätzlich die Förderungsfähigkeit anerkannt, jedoch lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt überhaupt nicht erkennen, in welchem Jahr und in welcher Höhe mit der Landesförderung zu rechnen ist.
   Das Projekt ist im Bereich des GVFG ÖV in der fortgeschriebenen Antragsliste für das Jahr 2004 ohne eine Einstufung, Priorisierung oder Bewertung nachrichtlich enthalten. Das bedeutet, dass der Döppersberg mit dem bisherigen Bearbeitungsstand aus dem Jahre 2000 mit Gesamtkosten in Höhe von 77,6 Mio. EURO nicht Bestandteil des konkreten Maßnahmenpaketes 2002 – 2006 ist. Diese Landesförderung ist jedoch von

erheblicher Bedeutung gerade für den Neubau des Busba-hnhofes und die erforderlichen Begleitmaßnahmen dazu. Erst ab 2006 kann nach heutiger Erkenntnis mit einer Förderung der ÖV - Maßnahmen gerechnet werden.

3. Die Verwaltung beabsichtigt die Arbeitsgemeinschaft Hasselmann und Müller mit ANP in der 3. KW als Projektsteuerer mit der Entwicklung und Überprüfung einer Umsetzungsstruktur für den Rahmenplan Döppersberg zu beauftragen.

Vor allem soll überprüft werden, welche Konsequenzen ein frühzeitiger Umbau der städtischen Verkehrsinfrastruktur auf die Umsetzung des Rahmenplanes haben wird und welche verkehrlichen Zwischenzustände möglich sind, um die Maßnahmen am Busbahnhof über den Gleisen baulich in eine spätere Umsetzungsphase zu ziehen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass Mittel der Städtebauförderung bereits zur Verfügung stehen bzw. im Rahmen der Regionale bis 2006 zur Verfügung gestellt werden.

Bei einem positiven Ergebnis zur Änderung der Umsetzungsstruktur könnte die Reihenfolge der Umsetzung der einzelnen Baufelder wie folgt aussehen:

Im ersten Bauabschnitt wird die direkte Anbindung der Straße Döppersberg sowie der Bahnhofstraße zur B7 hergestellt.

Durch die direkte Anbindung der beiden vorgenannten Straßen an die B 7 werden Teile der heute für diese Straßen benötigten Flächen zwischen Hauptbahnhof und B7 frei. Auf der dadurch entstehenden neuen Fläche im städtischen Eigentum wird als 2. Bauabschnitt das Neubauvorhaben errichtet, das neben Büronutzung vor allem für Einzelhandel angeboten werden soll.

Spätestens bis zum Beginn dieses zweiten Bauabschnitts sind die Verhandlungen mit der Deutschen Bahn zum Abschluss zu bringen. Falls keine Einigung erzielt werden sollte, könnte die vorliegende Rahmenplanung dahingehend geändert werden, dass auf eine Absenkung bzw. Teilabsenkung des Niveaus des heutigen Bahnhofsvorplatzes verzichtet wird. Das heutige Niveau würde dann auch für die Errichtung des Neubaus auf dem städtischen Grundstück (2. Bauabschnitt) vorgegeben. Jedoch wird daran festgehalten, den heutigen Fußgängertunnel zwischen Hauptbahnhof und Döppersberg durch eine neue Brücke zu ersetzen.

Die Bebauung der Fläche Döppersberg (heutiger Parkplatz und Flachbau neben dem Bahnhofsvorplatz) wird als weiterer eigenständiger Bauabschnitt definiert. Mit der Bebauung dieser Fläche kann der Eigentümer parallel zum 1. oder 2. Bauabschnitt beginnen.

Die Errichtung des neuen Busbahnhofes über dem Hauptbahnhof ist abhängig von der definitiven Klärung der Landesförderung sowie einer für Stadt und Land wirtschaftlich befriedigenden Einigung mit der Deutschen Bahn.. Weil die Klärung der Vorraussetzungen für diesen Bauabschnitt längere Verhandlungen mit der Bahn erforderlich macht und die Finanzierungsmöglichkeiten des Landes erst eine spätere Förderung zulassen, ist es erforderlich, diesen Bauabschnitt in der zeitlichen Reihenfolge zurückzustellen.

Falls die Untersuchungen durch den Projektsteuerer die Machbarkeit dieses Modells bestätigen, wäre es möglich, dass wesentliche Bestandteile des Projektes Döppersberg zur REGIONALE im Jahr 2006 fertiggestellt werden. Diese Maßnahmen würden schon deutliche Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes und der Anbindung des Hauptbahnhofes an die Innenstadt herbeiführen.

Die vorgeschlagene neue Reihenfolge könnte es vor allem ermöglichen, unabhängig von

den schwierigen und zeitaufwändigen Verhandlungen mit der Deutschen Bahn mit dem 1. Bauabschnitt kurzfristig zu beginnen.

Sollte es weitere Optimierungen hinsichtlich der zeitlichen Umsetzungsreihenfolge unter Ausnutzung finanzieller Einsparungspotentiale geben, werden diese unmittelbar in die Strukturuntersuchungen der Projektsteuerer eingeplant.

Kosten und Finanzierung

Die Finanzierung des ersten Schrittes der Strukturuntersuchung ist aus Planungsmitteln unter Hinzuziehung von Fördermitteln sicherzustellen.
Die weiteren Stufen der Umsetzung des Projektes sollen aus anteiligen Verkaufserlösen aus der Beteiligung der RWE/Cegedel an der WSW AG finanziert werden.

Zeitplan
Eine weitere Verzögerung des Projektstartes würde die rechtzeitige Fertigstellung wesentlicher Teilprojekte im Zusammenhang mit dem Umbau des Döppersberg gefährden. Sofern die jetzt von der Verwaltung vorgeschlagene Änderung der Reihenfolge der Bauabschnitte nach dem Ergebnis der Strukturuntersuchung für umsetzbar gehalten wird, sollen die Entwurfsunterlagen für die Straßenbaumaßnahmen (Bundesallee, Bahnhofstr., Döppersberg, einschließlich aller Kreuzungspunkte) einschließlich der Kostenberechnungen bis zum 01.06.03 in konkrete Förderanträge umgesetzt werden. Damit könnte das Projekt zumindest in Teilen bis zum Jahr 2006 verwirklicht werden.