

<b>Grundsatzbeschluss</b>	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Georg Heinz +49 202 563 6587 +49 202 563 8048 georg.heinz@stadt.wuppertal.de
	Datum:	02.02.2021
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/0087/21</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>10.02.2021</b>	<b>BV Elberfeld</b>	<b>Empfehlung/Anhörung</b>
<b>16.02.2021</b>	<b>Ausschuss für Verkehr</b>	<b>Empfehlung/Anhörung</b>
<b>23.02.2021</b>	<b>Ausschuss für Finanzen, Beteiligungssteuerung und Betriebsausschuss WAW</b>	<b>Empfehlung/Anhörung</b>
<b>25.02.2021</b>	<b>Hauptausschuss</b>	<b>Empfehlung/Anhörung</b>
<b>01.03.2021</b>	<b>Rat der Stadt Wuppertal</b>	<b>Entscheidung</b>
<b>Barrierefreie Anbindung der Südstadt an den Wuppertaler Hauptbahnhof</b>		

### Grund der Vorlage

Grundsatzentscheidung zur barrierefreien Anbindung der Südstadt an den Wuppertaler Hauptbahnhof.

### Beschlussvorschlag

Es wird beschlossen, dass die favorisierte Variante 2.1 mit einer Kostenbeteiligung der Stadt Wuppertal von 20% der derzeit geschätzten Baukosten mit einer Deckelung auf maximal 500.000 € in den Gesprächen mit der DB Station und Service AG weiter verfolgt wird.

### Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

### Unterschrift

Meyer

## Begründung

Die Sicherstellung bzw. Verbesserung der fußläufigen Verbindung Elberfelder Südstadt – Hauptbahnhof steht bereits seit einigen Jahren im Fokus der Verwaltung.

So wurde zum einen 2012 vom Bürgerverein Elberfelder Südstadt ein Bürgerantrag nach § 24 GO NRW mit dem Ziel der Errichtung eines Aufzugs zwischen Distelbeck und Gleis 4/5 des Hauptbahnhofs gestellt. Bislang konnte noch keine geeignete Lösung für den Bau eines solchen Aufzugs, der grundsätzlich sinnvoll wäre, gefunden werden. In Reaktion auf den Bürgerantrag hatte der Hauptausschuss die Verwaltung zwar 2013 beauftragt, Vorbereitungen für eine Anmeldung des Aufzugprojektes zur ÖPNV-Infrastrukturförderung zu treffen. Als problematisch erwies sich in diesem Zusammenhang aber, dass, ohne die Beauftragung eines Fachgutachters, keine belastbare Ermittlung der Baukosten als Grundlage eines Förderantrags möglich war (vgl. hierzu VO/0209/17).

Zum anderen stellt sich die Frage nach der Zukunft der heute vorhandenen Brücke zur Distelbeck („Südsteg“) und der zu ihr hinaufführenden Treppenanlage inklusive Rolltreppe. Der Südsteg befindet sich in einem schlechten Erhaltungszustand, so dass hier mittelfristig ohnehin Handlungsbedarf besteht. Die Rolltreppe, die nur aufwärts fährt, steht nicht (mehr) zuverlässig zur Verfügung und ist mittelfristig ebenfalls abgängig. Die Fahrtmöglichkeit nur in eine Richtung, verbunden mit den dennoch zwischen Personenunterführung und Südstadt zurückzulegenden Stufen, verhindern die Herstellung von Barrierefreiheit. Schließlich behindern Treppenanlage und Steg auch die Entwicklung des Empfangsgebäudes.

Vor diesem Hintergrund haben DB Station&Service AG (DB S&S AG) und Stadt Wuppertal gemeinsam eine Machbarkeitsuntersuchung beauftragt, in der die Möglichkeiten für einen teilweisen (zwischen Empfangsgebäude und dem Treppenturm zu Gleis 4/5) bzw. kompletten Abbruch des Südstegs sowie den ggf. ergänzenden Bau eines Aufzugs zur Südstadt untersucht werden sollten. Die Ergebnisse dieser Machbarkeitsuntersuchung liegen nun vor.

Die Machbarkeitsuntersuchung wurde von der Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Baumanagement mbH (IVB) im Auftrag der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft NRW mbH (BEG) aufgestellt, welche am 08.07.2020 u. a. den Vertretern des GB 1 vorgestellt wurde (s. Anlage 1: Ergebnis der MBU Stand 08.07.2020 - Auszug).

Es werden im Wesentlichen drei Varianten unterschieden:

1. Teilabbruch der Brücke
2. Komplettabbruch der Brücke mit Ersatzneubau Treppenturm westlich der heutigen Brücke
3. Komplettabbruch der Brücke mit Ersatzneubau Treppenturm oberhalb der heutigen Personenunterführung

Die Varianten 1 und 2 werden unterteilt in „mit“ und „ohne“ Aufzug. Die Variante 3 ist nur „mit“ Aufzug.

Es wurde vereinbart, die Variante 2.1 „Komplettabbruch Südsteg, Ersatzneubau Treppenturm westlich der Brücke und mit Aufzug von Ebene 0 bis +1“ mit ca. 1,58 Mio. € und die Variante 3 „Komplettabbruch Südsteg, Ersatzneubau Aufzug östlich an der bestehenden PU von Ebene -1 bis +1“ mit ca. 1,9 Mio. € näher zu untersuchen. Diese Ergebnisse wurden am 08.09.2020 in einer Videokonferenz vorgestellt (s. Anlage 2: MBU – Gegenüberstellung V2.1 und V3).

Es besteht grundsätzlich Einigkeit zwischen der Stadtverwaltung und der DB S&S AG darüber, dass der Südsteg komplett abgebrochen und die Wegebeziehung neu erstellt werden sollte.

Nach interner Abstimmung unter Einbeziehung der Behindertenvertretung präferiert die Verwaltung die Variante V 2.1, da hier neben den geringeren Baukosten u. a. zwei Aufzüge zur Verfügung stehen und somit die Verfügbarkeit größer ist. Die V 3 wird seitens des Bahnstationsmanagements abgelehnt, da hier durch den neuen Aufzug der östliche Treppenabgang von Bahnsteig 4/5 wegfallen würde.

Eine Gegenüberstellung aller Vor- und Nachteile beider Varianten ist der Anlage 2, S. 3ff zu entnehmen.

Die Fachverwaltung hat parallel überschlägig die Sanierungskosten und die Technische Machbarkeit ermittelt, deren Bereitstellung bzw. Überprüfung ein Erhalt des Südsteigs in heutiger Form in den kommenden Jahren zur Folge hätten.

Folgende prinzipiellen Schwierigkeiten bestehenden bei diesem Bauwerk:

- Der Korrosionsschutz der Stahlbrücke muss komplett erneuert werden.
- Daraus folgt, dass die gesamte Brücke umfassend eingehaust werden muss, um den Bahnbetrieb und den Hauptbahnhofsbereich vor den Emissionen zu schützen.
- Aufgrund der Nähe zu den Oberleitungen der Bahn wären hier umfassende Sperrzeiten erforderlich, da ein gleichzeitiges Arbeiten an der Brücke mit eingeschalteter Oberleitung nicht möglich ist.
- Dies würde zu sehr kleinteiligen Arbeitsschritten (stundenweise) führen, da eine längere Sperrung einzelner Gleise im Hauptbahnhof nicht möglich ist.

Aus den o. g. Punkten folgt, dass die Brücke in der bestehenden Lage nur mit einem nicht mehr zu vertretenden Aufwand instand zu setzen wäre. Alternativ könnte die Brücke in Teilen ausgehoben werden und an einem anderen Ort aufgearbeitet und im Anschluss wieder eingehoben werden. Hier würden allerdings die Kosten der Variante 1 von ca. 1,1 Mio. €, welche nur großteils den Abbruch der Brücke vorsieht, deutlich überstiegen werden.

Selbst unter Vernachlässigung und Außerachtlassung der o. g. Schwierigkeiten bei der Sanierung der Brücke in ihrer jetzigen Lage würden sich die reinen Sanierungskosten auf derzeit ca. mindestens 360.000 € belaufen.

Aus den erläuterten Gründen sieht die Verwaltung keine Alternative zum (Teil-)Abbruch des Südsteiges. Und hier wird unter Abwägung der Vor- und Nachteile die Variante 2.1 mit einem vom Personentunnel separiertem Ersatztreppenturm mit Aufzug favorisiert.

Nach dem Grundsatzbeschluss für diese Variante soll die Planung detailliert werden, u. a. soll die genaue Lage optimiert werden. Derzeit liegt der Treppenturm mit Aufzug am Ende von Bahnsteig 4/5. Hier soll untersucht werden, ob die Lage auch näher zum Standort der heutigen Brücke geschoben werden kann.

Eine Betrachtung der heutigen gegenüber den zukünftigen Betriebskosten bei V2.1 ergibt eine moderate Erhöhung der Kosten. Die heutigen Kosten setzen sich im Wesentlichen aus Bauwerksprüfung (BW-Prüfung) gem. DIN 1076 und der Unterhaltung der Rolltreppe zusammen. Hier wären ca. 26.300 € für die BW-Prüfung in einem Prüfzyklus über 6 Jahren zu benennen und ca. 3.800 €/Jahr für die Rolltreppe. Das ergibt ca. 8.200 €/Jahr für die heutige Brücke einschl. Rolltreppe ohne Instandhaltungskosten der eigentlichen Brücke. Dem gegenüber stünden ca. 7.500 € für die BW-Prüfung in sechs Jahren bei der Variante V2.1 (1.250 €/Jahr). Die deutliche Reduzierung ergibt sich aus dem dann neuen und wesentlich kleineren Bauwerk und der Tatsache, dass durch die höhere Lage kein schienengebundenes Prüfgerät zum Einsatz kommen muss. Außerdem führt die Brücke nur noch über ein Gleis, welches die Prüfnebenkosten (Gerät, Bauüberwacher Bahn, etc.) deutlich reduziert. Die Kosten für die Unterhaltung des Aufzuges werden von der DB S&S AG mit ca. 9.500 € für Wartung und Instandhaltung zzgl. ca. 1.700 € für Vandalismusschäden pro Jahr abgeschätzt. Hieraus ergibt sich ein Delta von ca. 4.250 € mehr pro Jahr bei der Variante V2.1 gegenüber der aktuellen Situation. Dem stehen die wesentlich geringeren Instandhaltungskosten einer neuen und deutlich kleineren Brücke den in den letzten Jahren zunehmenden Kosten der alten und größeren heutigen Brücke gegenüber.

## **Kosten und Finanzierung**

Über die Finanzierung des Eigenanteils von 20 % der Baukosten (mit einer Deckelung auf 500.000 €), mit denen sich die Stadt Wuppertal an den Baukosten der DB Station&Service AG für die Maßnahme beteiligen wird, sowie über die Folgekosten ist im Rahmen des Durchführungsbeschlusses zu entscheiden.

## **Zeitplan**

Nach Beschlussfassung wird der GB1 die Gespräche mit der DB Station&Service AG zur weiteren Abstimmung der Baumaßnahme fortführen und die Variante 2.1 weiter verfolgen.  
Zur endgültigen Umsetzung wird die Verwaltung eine weitere Beschlussvorlage einbringen.

## **Anlagen**

Anlage 1: Ergebnis der MBU Stand 08.07.2020 – Auszug

Anlage 2: MBU – Gegenüberstellung V2.1 und V3