

**STADT WUPPERTAL / DIE OBERBÜRGERMEISTERIN**

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) E-Mail	Thorsten Warning 563 - 5519 Thorsten.Warning@stadt.wuppertal.de
	Datum:	11.06.2026
	Drucks.-Nr.:	VO/0717/26 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
24.06.2026	BV Elberfeld	Empfehlung/Anhörung
30.06.2026	Ausschuss für Verkehr	Empfehlung/Anhörung
02.07.2026	Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft, Bauen und Standortmarketing	Empfehlung/Anhörung
07.07.2026	Ausschuss für Finanzen, Beteiligungssteuerung und Controlling & Betriebsausschuss WAW	Empfehlung/Anhörung
09.07.2026	Haupt- und Personalausschuss	Empfehlung/Anhörung
13.07.2026	Rat der Stadt Wuppertal	Entscheidung
Barrierefreie Anbindung der Südstadt an den Wuppertaler Hauptbahnhof - Kostenneufestsetzung		

Grund der Vorlage

Neufestsetzung der Gesamtkosten

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Wuppertal beschließt:

1. Die Neufestsetzung der Gesamtkosten zur baulichen Realisierung der barrierefreien Anbindung der Elberfelder Südstadt an den Wuppertaler Hauptbahnhof (Abbruch Südsteig, Neubau Aufzugsturm mit angebundenem Treppenturm) von 6,5 Mio. € auf 10,1 Mio. €.
2. Sollte der worst case eintreten, dass es keine zusätzlichen Förderungen gibt, die Finanzierung durch die Bereitstellung von überplanmäßigen Mitteln in Höhe von maximal 1,18 Mio. € in 2027, gedeckt durch Mittel aus den Maßnahmen Ufermauer Hardtufer und Neugestaltung Straße Rauental. Der weitere Eigenanteil in Höhe von 1,18 Mio. € in 2028 ist im Haushaltsaufstellungsverfahren 2028/29 sicherzustellen.

Unterschrift

Ohrndorf

Begründung

Mit der Ratsentscheidung zur Vorlage VO/0576/25 vom 08.07.2025 wurde die bauliche Durchführung der barrierefreien Anbindung der Elberfelder Südstadt an den Wuppertaler Hauptbahnhof durch den Abbruch des Südsteiges und durch einen Neubau des Aufzugsturms mit angebundenem Treppenturm sowie die zugehörigen Finanzmittel mit investiven Gesamtbaukosten von 6,5 Mio. € (brutto) beschlossen.

Grundlage für die Zusammenstellung der Gesamtbaukosten bildete die von der Deutschen Bahn erstellte Kostenberechnung aus der Entwurfsplanung, die seinerzeit noch nicht vollständig abgeschlossen war und noch Positionen mit Schätzkosten enthielt.

Wie vorgesehen erfolgten unmittelbar nach Beschlussfassung die Fortschreibung der Planung mit Erstellung der Ausschreibungsunterlagen und anschließend die öffentlichen Vergabeverfahren zweier Baustufen für die beschlossenen Bauleistungen. Die erste Vergabe beinhaltete den Rückbau des Südsteiges bis Bahnsteig 4/5 und der Treppenanlagen auf Bahnsteig 1 und im zweiten Vergabeverfahren wurde der Bau der neuen Aufzugs- und Treppenanlage auf Bahnsteig 4/5 einschl. Rückbau des restlichen Südsteiges sowie der Neubau der Personenüberführung über Gleis 5 und der Treppe auf Bahnsteig 1 ausgeschrieben.

Im Zuge der Vergabeverfahren zeigte die Deutsche Bahn Kostenmehrungen aufgrund der erzielten Submissionsergebnisse für die Bauleistungen an, die sich in Summe als Mehrkosten von rd. 3,6 Mio. € auf die bisher von der Stadt eingeplanten Zahlen auswirken. Die Überschreitung der Kostenplanung bei der ersten Vergabe sieht die Bahn zum einen in hohen Baustelleneinrichtungskosten begründet und zum anderen darin, dass der Bieter bei den Rückbauarbeiten von erheblichen Behinderungen und Schwierigkeiten ausging, die er entsprechend hochpreisig kalkuliert hat. Außerdem waren nur wenige Angebote eingegangen. Weitere begründende Unterlagen wurden sukzessive von der Bahn beigebracht. Insgesamt kann im Rahmen der vorliegenden Unterlagen mit angemessener Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die angemeldeten Mehrkosten bei weitem überwiegend aus Vergabeverlusten bestehen. Es zeigt sich bundesweit, dass bei den Ausschreibungen im Rahmen der Generalsanierungskorridore (GSK) mit deutlich höheren Vergabeergebnissen zu rechnen ist als in den Kostenberechnungen ermittelt (Marktsättigung, weniger Anbieter mit ausreichenden Kapazitäten etc.). Die Ausschreibungsergebnisse Südsteg im Rahmen des hiesigen GSK liegen mit rd. 180% fast genau im Mittel der bisher bekannt gewordenen bundesweiten GSK-Vergabeergebnisse. Insgesamt sind von den rd. 3,6 Mio. € Mehrkosten rd. 3,0 Mio. € auf die Kostenmehrungen bei den Vergaben zurückzuführen und die restlichen rd. 0,6 Mio. € entstehen aus Anpassungen der Kostenschätzungen für Bauüberwachung und Projektmanagement.

Klimacheck

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

Auswirkungen, bitte Auswahl treffen:

Ja, positive Auswirkungen

Begründung: Förderung der fußläufigen Mobilität durch barrierefreien Umbau

Kosten und Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt im Wesentlichen durch Fördermittel gemäß § 12 ÖPNVG NRW sowie durch Mittel aus der Städtebauförderung. Die Stadt Wuppertal trägt die Differenz als kommunalen Eigenanteil, ebenso wie eventuelle Risiken aus Vergabeverlusten und weiteren Kostensteigerungen.

Mit der Ratsentscheidung zur Vorlage VO/0576/25 vom 08.07.2025 wurde die bauliche Durchführung mit investiven Gesamtkosten von 6,5 Mio. € (brutto) beschlossen.

Aufgrund der erzielten Submissionsergebnisse zu den Baukosten und der demzufolge auch anzupassenden Planungskosten erhöhen sich die Gesamtkosten um 3,6 Mio. € auf insgesamt 10,1 Mio. €, die zunächst von der Stadt aufgrund des zu tragenden Risikos aus Vergabeverlusten übernommen werden müssen, sofern die Mehrkosten nicht von den Fördergebern mitgetragen werden. Entsprechende Anträge auf Erhöhung der Finanzhilfen werden aktuell von der Stadt (federführend für Städtebau) und von der DB (federführend für ÖPNV) vorbereitet.

Für den Fall, dass die Mehrkosten aus den Submissionsergebnissen mitgefördert werden, würde sich im besten Fall der städtische Eigenanteil nicht erhöhen. Die im Vergleich zur Drucksache VO/0576/25 zwischenzeitlich fortgeschriebene und erwartete Finanzierung stellt sich dann wie folgt dar:

Fördermittel nach § 12 ÖPNVG NRW (VRR):	4,2 Mio. EUR
Zuwendung Städtebauförderung:	3,5 Mio. EUR
Städtische Eigenmittel (Regelfall):	2,4 Mio. EUR
Gesamtmaßnahme (brutto):	10,1 Mio. EUR

Die Abwicklung der Finanzhilfen ÖPNV liegt federführend bei der DB. Im städtischen Haushaltsplan 2026/27 sind daher von den Gesamtprojektkosten nur die Finanzhilfen Städtebau und die Eigenmittel abgebildet, aktuell in Summe rd. 4,2 Mio. €.

Im beschlossenen (aber noch nicht rechtskräftigen) Haushaltsplan 2026/27 ist ein städtischer Eigenanteil in Höhe von 2,4 Mio. € eingeplant. Die zum Zeitpunkt der Haushaltsplanung mit dem Zuwendungsbescheid ZB 04/027/24 bewilligte und eingeplante Städtebauförderung in Höhe von 1,7 Mio. € wurde mit dem Zuwendungsbescheid ZB 04/057/25 zwischenzeitlich aktualisiert und auf 2,8 Mio. € angepasst. Durch die zusätzliche Förderung in Höhe von 1,1 Mio. € und einen höheren Förderanteil seitens des VRR um rund 131.000 € (von ca. 2,3 Mio. € auf 2,4 Mio. €), reduziert sich der zusätzlich erforderliche städtische Eigenanteil und beträgt im schlechtesten Fall rund 2,36 Mio. €.

Sofern die beantragten Fördermittel nicht bewilligt werden, erfolgt die Deckung der Mehrkosten aus den Vergabeverlusten der Submissionen von maximal 2,36 Mio. € durch die Maßnahme Ufermauer Hardtufer mit 750.000 € in 2027 sowie durch die Maßnahme Neugestaltung Straße Rauental mit 430.000 € in 2027. Der weitere Eigenanteil in Höhe von 1,18 Mio. € in 2028 ist im Haushaltsaufstellungsverfahren 2028/29 sicherzustellen. Die Maßnahmen zur Deckung können in 2027 nicht im geplanten Umfang umgesetzt werden, da sie in 2026 nicht die dafür erforderliche Baureife erlangen werden. Sie werden zur Aufstellung des Haushaltsplans 2028/2029 neu angemeldet.

Die umsatzsteuerliche Einordnung und damit etwaige Auswirkungen aus einem möglichen Vorsteuerabzug auf Ebene der DB sind derzeit noch nicht belastbar geklärt. Bis zur abschließenden Bewertung erfolgt der Kostenansatz daher weiterhin auf Bruttobasis.

Die inzwischen ausgehandelte Unterhaltsablässe in Höhe von rd. 543.000 €, die zum Zeitpunkt der Haushaltsplanung 2026/27 noch nicht veranschlagungsreif beziffert werden konnte, wird im Rahmen der nächsten Haushaltsplanung 2028/29 berücksichtigt.

Bei der barrierefreien Anbindung der Südstadt an den Wuppertaler Hauptbahnhof handelt es sich um eine bereits laufende Maßnahme, wodurch die Voraussetzungen des § 82 GO NRW erfüllt sind.

Zeitplan

Nach Beschlussfassung sowie Unterzeichnung der Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung wurden wie geplant die erforderlichen Planungs- und Bauleistungen von der Bahn ausgeschrieben und vergeben. Der Baustart erfolgte im ersten Quartal dieses Jahres und inzwischen sind die Rolltreppe und Treppe auf Bahnsteig 1 entfernt sowie der nördliche Südsteig bis Bahnsteig 4/5 mithilfe von sog. Zweiwegebaggern und einem Mobilkran Stück für Stück zurückgebaut worden. Im 3. Quartal erfolgen auf Bahnsteig 4/5 die Gründungsarbeiten für den Aufzug, die Treppe und die neue Fußgängerüberführung. Nach einer längeren Unterbrechung der Arbeiten, die der Stadt erst nach der Beschlussfassung kommuniziert wurde, ist mit einer Inbetriebnahme des neuen Treppenturms im letzten Quartal 2027 und mit der des Aufzuges im Februar 2028 zu rechnen.