

|   |   |   |
|---|---|---|
| <b>Antwort auf Anfragen</b>   | Geschäftsbereich  | Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt  |
|   | Ressort / Stadtbetrieb  | Ressort 104 - Straßen und Verkehr   |
|   | Bearbeiter/in<br>Telefon (0202)<br>Fax (0202)<br>E-Mail         | Patric Mertins<br>563 - 5214<br>563 - 8036<br>Patric.Mertins@stadt.wuppertal.de |
|   | Datum:  | 26.10.2010  |
|   | <b>Drucks.-Nr.:</b>   | <b>VO/0857/10/1-A</b><br>öffentlich   |
| Sitzung am  | Gremium   | Beschlussqualität   |
| <b>03.11.2010</b>   | <b>Ausschuss für Stadtentwicklung,<br/>Wirtschaft und Bauen</b> | <b>Entgegennahme o. B.</b>  |
| <b>Zukunft der Nordbahntrasse –<br/>Antwort auf die Große Anfrage der FDP-Fraktion vom 20.10.2010</b> |   |   |

### Grund der Vorlage

Große Anfrage der FDP-Ratsfraktion vom 20.10.2010

### Beschlussvorschlag

Die Antwort der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegen genommen.

### Einverständnisse

entfällt

### Unterschrift

Meyer

### Begründung

#### Anfrage:

1. Wie sehen das weitere Vorgehen und der Zeitplan der Stadt zur Realisierung der Nordbahntrasse aus?

#### Antwort:

Nachdem der Förderantrag für den Außenbereich abgegeben wurde, sollen bis Mitte November auch die Anträge mit der Entwurfsplanung für die Förderbereiche I und III nach Düsseldorf geschickt werden. Auch der Förderantrag für den LED-Wettbewerb wird nach einer letzten Überprüfung des Entwurfs sehr kurzfristig auch formal eingereicht werden.

Die Vergabe von Anschlussaufträgen u.a. für die Ausführungsplanung ist nicht zuletzt abhängig von der Bereitschaft der Wuppertalbewegung, Mehrkosten im Bereich der Entwurfsplanung für den Außenbereich vorzufinanzieren, abhängig aber auch vom Ergebnis der Prüfungen des vereidigten Sachverständigen im Zusammenhang mit dem Bauinvestitionscontrolling im Förderbereich II. Ferner steht der für die Förderanträge erforderliche Eigen- und Barmittelnachweis der Wuppertalbewegung zurzeit noch aus.

Bei Erfüllung u.a. dieser Voraussetzungen geht die Verwaltung davon aus, dass die Trasse im Jahr 2013 durchgehend nutzbar ist.

**Anfrage:**

2. Wie hoch belaufen sich nach jetzigem Stand die Gesamtkosten für die Realisierung der Maßnahme?

**Antwort:**

Die Gesamtkosten für die Realisierung der Maßnahme belaufen sich nach gegenwärtigen Erkenntnissen (inkl. Grunderwerbskosten und Umsetzung des LED-Wettbewerbs) auf rund 30 Millionen Euro (s. Antwort auf die Große Anfrage der WfW-Fraktion vom 11.10.2010 zum Investitionsbedarf für die Nordbahntrasse – Drucksache-Nr. VO/0818/10/1-A).

**Anfrage:**

3. Woher und in welcher konkreten Höhe werden die erforderlichen Mittel generiert?

**Antwort:**

Auch hier wird auf die Beantwortung der oben genannten Anfrage verwiesen (s. Drucksache-Nr. VO/0818/10/1-A).

**Anfrage:**

4. Ist die Rechts- und Fördersicherheit inklusive der Finanzierung mittlerweile hergestellt und wie sieht diese aus?

**Antwort:**

Eine Rechts-, Förder- und Finanzierungssicherheit besteht bisher noch nicht, da die Anträge für die Förderbereiche I und III noch aktualisiert werden müssen, der Antrag für den Außenbereich erst am 27. Oktober 2010 abgegeben wurde und vor allem der obligatorische Barmittelnachweis noch durch die Wuppertalbewegung zu erbringen ist.

**Anfrage:**

5. Wird die Nordbahntrasse künftig, mit Ausnahme des Tescher Tunnels, durchgängig ganzjährig benutzbar sein? Was beinhaltet die Kompromisslösung und ist diese auch tragfähig?

**Antwort:**

Das Artenschutzkonzept der Verwaltung sieht eine uneingeschränkte Nutzung der Gesamttrasse vor.

Im Bereich des Tunnel Schee ist die ganzjährige Befahrbarkeit allerdings abhängig davon, dass es gelingt nachzuweisen, dass der Ausbau und Betrieb der Nordbahntrasse keine negativen Auswirkungen auf die besonders geschützten Fledermäuse hat bzw. dass die Beeinträchtigungen durch die zusätzlichen Maßnahmen – unter anderem der fledermausgerechte Ausbau der Oströhre Schee – kompensiert werden können.

Die Kompromisslösung sieht vor, den Tunnel Tesche, der problemlos umfahren werden kann, zu schließen und fledermausgerecht auszubauen, um die Beeinträchtigungen für die Fledermäuse in den innerstädtischen Tunnel auszugleichen.

Das Artenschutzkonzept zum Bau der Nordbahntrasse ist mit dem Landesumweltministe-

rium, dem Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) und der Bezirksregierung Düsseldorf abgestimmt.

**Anfrage:**

6. Wie geht die Verwaltung nun damit um, dass die Wuppertalbewegung e.V. das Angebot der Stadt zur Übernahme des gesamten operativen Geschäfts angenommen hat und welche Auswirkungen wird diese Übernahme auf die weitere Durchführung haben?

**Antwort:**

Einzelheiten der künftigen Projektabwicklung sind noch abzustimmen. Der zwischen Stadt und Wuppertalbewegung am 23.03.2010 geschlossene Bau- und Betreibervertrag ist anzupassen. Darüber hinaus soll in einer Rahmenvereinbarung dargestellt werden, unter welchen Voraussetzungen das Projekt künftig realisiert wird. Dabei ist die Trasse auch weiterhin von der Wuppertalbewegung zu unterhalten und zu betreiben.

Der Förderbereich II (Ostersbaum) sollte von der Wuppertalbewegung eigenverantwortlich förderfähig fertig gestellt und abgerechnet werden. Für die weiteren innerstädtischen Förderbereiche I und III sowie die beiden Außenbereiche werden dann keine Fördermittel an die Wuppertalbewegung weitergeleitet.

**Anfrage:**

7. Wer übernimmt zukünftig die Projektverantwortung in der Stadt?

**Antwort:**

Koordination und Verwaltung werden auch künftig in der Hand der städtischen Projektleitung liegen. Ein geeignetes Büro soll mit der Projektsteuerung beauftragt werden. Weitere, bereits zusammen mit der Entwurfsplanung ausgeschriebene Leistungsphasen werden an Ingenieurbüros vergeben

**Anfrage:**

8. Welche Auswirkungen hat die Übernahme des gesamten operativen Geschäfts durch die Stadt auf die Auftragsvergabe und die Finanzierung des Projekts?

**Antwort:**

Angesichts der im Förderbereich II gemachten Erfahrungen stellt letztendlich nur die Übernahme des operativen Geschäfts durch die Verwaltung eine rechtssichere und fördertechnisch einwandfreie Umsetzung des Projekts ohne finanzielle Risiken für die Stadt sicher. Das gilt insbesondere für die im Zusammenhang mit der EU-Förderung in den Außenbereichen erforderlichen Testate.

**Anfrage:**

9. Entstehen durch die Übernahme zukünftig kostenpflichtige Arbeiten, welche die Wuppertalbewegung aufgrund des hohen Grades an ehrenamtlichen Engagements vieler Aktiver hätte kostenlos durchführen können und in welcher Höhe sind diese zu erwarten?

**Antwort:**

Die Darstellung von noch zu erbringenden Selbsthilfeleistungen u.a im Wegebau erfolgt in wesentlichen Teilen über Tätigkeiten des zweiten Arbeitsmarktes. Ehrenamtliches Engagement, wie es etwa bei den Rodungsarbeiten in der Startphase des Projekts in beeindruckender Weise praktiziert wurde, kann in der eigentlichen Bauphase eher selten in Anspruch genommen werden. Das stellt sich dann beim späteren Betrieb oder in der Unterhaltung der fertig gestellten Trasse möglicherweise wieder ganz anders dar.

Aktuell stehen der Wuppertalbewegung ehrenamtlich engagierte Personen, die als Ingenieure und Bautechniker in der Startphase des Projekts bzw. bis vor wenigen Wochen sogar noch Teile der Entwurfs- und Ausführungsplanung übernommen hatten, nicht mehr zur Ver-

fügung. Auch die Wuppertalbewegung speziell in der operativen Funktion als Bauherr sähe sich jetzt veranlasst, derartige Leistungen komplett auszuschreiben und zu vergeben.

**Anfrage:**

10. Inwiefern muss die Stadt hierdurch Ausschreibungen durchführen, auf die die Wuppertalbewegung als operativ Verantwortliche hätte verzichten können?

**Antwort:**

Das Projekt Nordbahntrasse wird zu fast 80 Prozent mit Steuergeldern gefördert. Als Empfänger öffentlicher Zuwendungen hat die Wuppertalbewegung ebenso wie die Stadt Wuppertal die einschlägigen Gesetze, Richtlinien und Förderungsbestimmungen sowie technische Regelwerke und sonstige Vorschriften im Rahmen der Planung, des Baus und der Unterhaltung der Trasse zu beachten. Hierzu zählen nicht zuletzt die Vorgaben für Ausschreibungen, insbesondere die EU-Richtlinien, das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), die Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV) sowie die Bestimmungen der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB) und die Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI). Es hat sich gezeigt, dass gerade hier die Wuppertalbewegung professionelle Hilfe in Anspruch nehmen müsste. Das hat im Übrigen auch der mit dem Bauinvestitionscontrolling im Förderbereich II beauftragte vereidigte Sachverständige dringend empfohlen.

**Anfrage:**

11. Inwieweit setzt die Stadt auch zukünftig auch auf ehrenamtliches Engagement und wie wirkt sich das auf die Gesamtkosten und die Realisierungsdauer aus?

**Antwort:**

Das ehrenamtliche Engagement versteht sich als tragender Bestandteil des Projekts. Dieses Engagement ist auch künftig dauerhaft angesichts der städtischen Haushaltslage und der hier zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen unersetzbar, wenn es etwa um Betrieb und Unterhaltung der Trasse geht. Die ehrenamtliche Arbeit zahlreicher Helfer und Unterstützer, aber nicht zuletzt auch die geradezu aufopfernde Tätigkeit des Vorstands der Wuppertalbewegung bzw. der Geschäftsführung der Nordbahntrassen GmbH verdient Dank und Anerkennung.

Eine Neuausrichtung bezogen auf das operative Geschäft in der Planungs- und Bauphase wirkt sich nicht negativ auf die Gesamtkosten aus. Die Stadt Wuppertal verfolgt in einem rechts-, förder- und finanztechnisch sicheren Verfahren einen durchaus ambitionierten Zeitplan, der sich die weitgehende Fertigstellung einer durchgängigen Trasse im Jahre 2013 zum Ziel gesetzt hat.

**Anfrage:**

12. Welche zukünftige Rollenverteilung schlägt die Stadt zur Realisierung des Gesamtprojektes vor?

**Antwort:**

Einzelheiten der künftigen Zusammenarbeit werden in einer noch abzuschließenden Rahmenvereinbarung über Herstellung, Betrieb und Unterhaltung der Nordbahntrasse zu regeln sein. Grundsätzlich bleibt beim Ausbau der Förderbereiche I und III sowie den beiden Außenbereichen die Wuppertalbewegung eingebunden und soll vor allen Dingen bei der Planerstellung mitwirken. Sie stellt die Finanzierung des Projekts über den erforderlichen Eigen- und Barmittelanteil sowie die angegebenen Selbsthilfeleistungen des zweiten Arbeitsmarktes sicher. Ferner obliegt es der Wuppertalbewegung, die Arbeiten des zweiten Arbeitsmarktes zu organisieren.

Auch wenn die Federführung und das Letztentscheidungsrecht in Planungs-, Vergabe-, Umwelt- und Bauangelegenheiten bei der Stadt liegen sollen, behält die Wuppertalbewegung

nicht zuletzt durch die Teilnahme an den städtischen Projektteamsitzungen ein Mitwirkungsrecht sowie im Rahmen der Sitzungen des Lenkungskreises und bei übergeordneten, grundsätzlichen Fragen zur Projektumsetzung ein Mitspracherecht.

**Anfrage:**

13. Welche internen Umschichtungen kann und will die Stadt vornehmen, um Mitarbeiter für die Realisierung der Nordbahntrasse freizustellen und wie hoch werden die Kosten für diesen Personalaufwand beziffert?

**Antwort:**

Bereits heute sind zahlreiche Dienststellen der Verwaltung durch die Bereitstellung entsprechender Personalkapazitäten in das Projekt eingebunden. Um die jetzt erforderlichen personellen Ressourcen bereitstellen zu können, sollen - zeitlich befristet - zwei Ingenieurstellen zusätzlich eingerichtet werden, die über das Projekt finanziert und auch gefördert werden können.

**Anfrage:**

14. Stimmt die Verwaltung mit der Kostenschätzung der Wuppertalbewegung e.V. für die Sanierung der Brücken und Tunnel überein? Wie könnten eventuelle Mehrkosten zukünftig finanziert werden?

**Antwort:**

Nach ersten Kostenermittlungen durch die Wuppertalbewegung wurde ein Gutachten gemeinsam in Auftrag gegeben, welches den Instandsetzungs- und Herrichtungsaufwand für die Bauwerke der Nordbahntrasse in einem ersten Schritt grob beziffern sollte. Es schloss unter Zugrundelegung optimaler Bauwerkszustände und ohne aufwändige detaillierte Bauwerksuntersuchungen im November 2008 im Konsens mit der Wuppertalbewegung mit rund 11 Millionen Euro. In der Folgezeit sollten konkrete Entwurfsplanungen und ein gesondertes Tunnelgutachten die damalige Kostenannahme verifizieren und fortschreiben. Bei den Arbeitsbesprechungen hierzu waren Vertreter der Wuppertalbewegung laufend gleichberechtigt beteiligt. Mehrkosten müssen, sofern nicht Kosteneinsparvorschläge im Rahmen der Planungen erarbeitet werden können, durch eine Erhöhung von Eigenanteil und Fördersumme, welche zu beantragen wäre, finanziert werden.

**Anfrage:**

15. Welche Gutachten wurden im Rahmen der Umsetzung der Nordbahntrasse vergeben? Welche Kosten sind hierdurch entstanden und durch wen sind diese finanziert worden?

**Antwort:**

Gutachten wurden im Umweltbereich und zur Untersuchung von Ingenieurbauwerken (Brücken, Viadukte, Tunnel und Stützmauern) in Auftrag gegeben.

Im Umweltbereich zählen dazu artenschutzrechtliche Untersuchungen, insbesondere zur Fledermauspopulation, aber auch die artenschutzrechtliche Prüfung von Herpeto- und Avifauna, die Untersuchung bzw. Sicherung von Schacht- und Tunnelhöhlen, Expertenrunden, eine landschaftspflegerische Beurteilung sowie eine artenschutzrechtliche Gesamtuntersuchung als wichtige Grundlage für das den Förderanträgen beigefügte und mit Ministerium, Landesamt und Bezirksregierung abgestimmte Artenschutzkonzept. Die Kosten hierfür belaufen sich auf etwa 110.000 Euro.

Im Bereich der Ingenieurbauwerke wurden vor allen Dingen zwei größere Gutachten, wie bereits unter Frage 14 dargestellt, und mehrere Bauwerksprüfungen beauftragt. Die Gutachten sind mit rd. 125.000 Euro zu beziffern. Bei den Bauwerksprüfungen handelt es sich um gesetzlich vorgeschriebene Untersuchungen zu den Bauwerkszuständen, die der Eigentümer, also die Stadt Wuppertal mit Ankauf der Strecke im Rahmen ihrer Verkehrssicherungsverpflichtung durchzuführen und zu dokumentieren hat. Sie sind keine Gutachten des Pro-

jekts, stellen aber wichtige technische Informationen für die durchzuführenden Planungsarbeiten zur Verfügung.

Die Maßnahmen wurden – solange dies noch möglich war – im Wesentlichen von der Stadt vorfinanziert, wobei die Wuppertalbewegung einen Kostenbeitrag in Höhe von 150.000 Euro für sämtliche vorlaufenden Kosten geleistet hat

**Anfrage:**

16. Auf welche Gutachten stützt sich die Verwaltung bei der Beurteilung der rechtlichen Handlungsspielräume zur Sicherung von Brücken- und Tunnelanlagen?

**Antwort:**

In ersten Schritt stützte sich die Verwaltung auf das im Jahre 2008 erstellte Bauwerksgutachten (vgl. Frage 14). Im Weiteren sind die Planungsergebnisse ausschlaggebend, die verkehrssichere, standsichere und für mindestens 20 Jahre dauerhafte Bauwerke vor Ausführung von Bauleistungen bestätigen müssen. Für die Zukunft, d.h. nach Durchführung der Instandsetzungen, müssen in regelmäßigen Abständen die gesetzlich vorgeschriebenen Bauwerksprüfungen ordnungsgemäß erstellte und erhaltene Bauwerke dokumentieren.

**Anfrage:**

17. Was unternimmt die Stadt, um nach den Störungen der Vergangenheit wieder eine Basis für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Vertretern der Wuppertalbewegung e.V. zu schaffen?

**Antwort:**

Die Stadt bekräftigt ihren Willen zur konstruktiven und vertrauensvollen Zusammenarbeit mit der Wuppertalbewegung. Es ist die erklärte Absicht aller Beteiligten, das für unsere Stadt so bedeutende Projekt gemeinsam zu realisieren. Der Umgang mit den Vertretern der Wuppertalbewegung ist dabei grundsätzlich getragen von Respekt und Anerkennung für die dort bislang fast ausschließlich ehrenamtlich erbrachte Leistung zum Wohle unserer Stadt und ihrer Bürgerinnen und Bürger.