


 öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage zur Herbeiführung eines Bedarfsbeschlusses

Betrifft:

Aachener Straße - barrierefreier Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Südring mit Einrichtung von Radverkehrsanlagen zwischen Im Dahlacker und Aachener Platz

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Rat	11.12.2025	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

Der Rat der Stadt beauftragt die Verwaltung, für das Projekt Aachener Straße - barrierefreier Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Südring mit Einrichtung von Radverkehrsanlagen zwischen der Straße Im Dahlacker und Aachener Platz die Planung durchzuführen und eine Kostenberechnung zu erstellen.

Sachdarstellung:

Vorläufige Gesamtkosten* (brutto)	12.591.306,62 EUR
--	-------------------

* Gesamtkosten ohne Berücksichtigung einer evtl. Baupreissteigerung

Bedarfslage

Anlass zur Planung stellt der entsprechend des gesetzlichen Auftrages (§8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz) erforderliche, barrierefreie Ausbau der in der Aachener Straße in D-Bilk liegenden Stadtbahnhaltestelle „Südring“ dar, die von den Niederflurstadtbahnlinien U71 und U83 bedient wird. Im Zuge der Maßnahme wird darüber hinaus der Umbau des Straßenraums zwischen „Im Dahlacker“ und „Aachener Platz“ notwendig, da im Zulauf zur Haltestelle zum einen eine Anpassung der Gleislage erfolgen muss, zum anderen die Herstellung richtlinienkonformer Radverkehrsanlagen verfolgt wird. Der Abschnitt „Im Dahlacker“ bis „Südring“ stellt eine Lücke im Radhauptnetz dar, die mit Umsetzung der Planung geschlossen werden soll.

Der gegenwärtige Straßenzustand erfordert zudem in weiten Teilen des Planungsbereiches einen grundhaften Neubau des Straßenkörpers und der fahrbahnbegleitenden Bordsteine.

Geplante Maßnahmen

Die von Seiten der Rheinbahn und der Landeshauptstadt Düsseldorf gemeinschaftlich geplante Maßnahme kombiniert den barrierefreien Haltestellenausbau „Südring“ mit einem umfänglichen Umbau des Straßenraums zwischen „Im Dahlacker“ und „Aachener Platz“ zugunsten von neuen Radverkehrsanlagen, einem Neubau des Straßenoberbaus sowie weiteren, verkehrlichen Optimierungen. Diese beinhalten die Aufpflasterung der Einmündungsbereiche „Dürener Straße“ und „Zonser Straße“, zwei zusätzliche Querungsstellen für Fußgänger über die Aachener Straße sowie die Einrichtung gesonderter Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr. Im Kreuzungsbereich Aachener Straße / Südring ist zudem die perspektivische Führung des Radschnellweges über den Südring in der weiteren Planung mit zu berücksichtigen.

Die barrierefreie Herstellung der Haltestelle wird über den Bau eines neuen Mittelbahnsteiges erreicht. Die Bahnsteigkanten werden auf ein Maß von +25 cm über Schienenoberkante angehoben, damit ein niveaugleicher Einstieg ermöglicht werden kann. Sowohl die Bahnsteige, deren Ausstattung, als auch die umliegenden Querungen werden entsprechend der Gestaltungsstandards der Stadt Düsseldorf und der DIN 32984 für sehbehinderte Personen mit taktilen Leiteinrichtungen als Orientierungshilfe ausgestattet. Zusätzlich erhalten die Bahnsteige Fahrgastunterstände, dynamische Fahrgastinformation, Abfallbehälter und Beschilderungen gemäß den Ausbaustandards der Rheinbahn und der Stadt Düsseldorf. Für die Einrichtung des Mittelbahnsteigs muss eine Gleisaufweitung in beiden Fahrtrichtungen erfolgen. Der Gleisanpassungsbereich beträgt in beide Richtungen jeweils in etwa 450 m.

Die Planung der Radverkehrsanlagen sieht vor, ausgehend vom heutigen Ausbauende des Radhauptnetzes am Knotenpunkt Aachener Straße / Im Dahlacker, den Lückenschluss bis zum Südring vorzunehmen. Dazu ist eine Verlängerung des Radfahrstreifens in einer Breite von 2,25 m (Maße immer Radfahrstreifen inkl. Markierung) geplant. Der Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Süd wird durch einen 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen vom ruhenden Verkehr separiert. Darüber hinaus ist eine Verlängerung der Radverkehrsanlagen über den Südring hinaus auf der Aachener Straße in Richtung Aachener Platz vorgesehen. Der Radverkehr wird dazu in Fahrtrichtung Süd, ausgehend vom Seitenraum über den Knoten Aachener Straße / Südring, mithilfe einer vom Fußverkehr getrennt signalisierten Radverkehrsfurt geführt und im Anschluss aus dem Seitenraum auf die Fahrbahn geführt. Die notwendige signalisierte Quermöglichkeit über den Südring wird für den Radverkehr im Zuge der Planung neu geschaffen. Unter Berücksichtigung der Gleise in Mittellage, 3,25 m breiter Richtungsfahrstreifen und der straßenbegleitenden Baumallee inklusive der im Seitenraum vorgesehenen, baulichen Parkstände für den ruhenden Verkehr, können südlich der Einmündung Zonser Straße beidseitig 1,85 m breite Radfahrstreifen in den Straßenraum integriert werden. Die Radfahrstreifen werden jeweils durch einen 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen vom ruhenden Verkehr separiert.

Im Zulauf zur Kreuzung Aachener Straße / Südring ist geplant, den Radverkehr in Fahrtrichtung Nord künftig ca. 60 m vor dem Südring in den Seitenraum zu überführen. Die Radverkehrsanlage verläuft dann als Bordsteinradweg weiter in Richtung des Knotenpunktes. Dort wird der Radweg mit der Radverkehrsanlage des Südrings (Fahrtrichtung Münchener Straße) sowie der möglichen, künftigen Radschnellwegtrasse verknüpft. Über die signalisierte Furt wird ein direkter Anschluss an den Radfahrstreifen in Richtung Im Dahlacker geschaffen. Des Weiteren wird, um alle Radfahrbeziehungen zu ermöglichen, geprüft, die nördliche und

südliche Furt über die Aachener Straße für den Zweirichtungsverkehr auszulegen. Die Zweirichtungsfurten werden durch Pfeilmarkierungen und Piktogramme gekennzeichnet. Eine konfliktfreie Signalisierung gegenüber dem abbiegenden Kfz-Verkehr wird im weiteren Planungsverlauf untersucht. Die Radfahrstreifen entlang der Aachener Straße werden im Bereich der Einmündungen und Zufahrten rot eingefärbt und mit einer Blockmarkierung versehen.

Darüber hinaus wird geprüft, die Radfurten über den westlichen Südring als zweirichtungsfähige Furten zu dimensionieren und auszubilden. Im weiteren Planungsverlauf wird zudem untersucht, den Radfahrstreifen nördlich des Südrings als Protected-Bike-Lane auszugestalten und die Linienführung so zu optimieren, dass die Anzahl erforderlicher Baumfällungen möglichst geringgehalten wird.

Zur Verbesserung der Situation im Fußgängerquerverkehr sind zwei zusätzliche, signalisierte Querungsstellen auf der Aachener Straße vorgesehen. Dies betrifft zum einen den Standort einer neuen Bedarfsampel vor Haus-Nr. 165, zum anderen den südlichen Endpunkt der Haltestelle in Mittellage nördlich Haus-Nr. 155. Im Fußgängerlängsverkehr werden dem Fußverkehr durchgängig beidseitige Gehwege mit einer Breite von 2,30 m bis ca. 3,20 m angeboten. Die Einmündungsbereiche der Zonser Straße und Dürener Straße werden aufgepflastert, als Gehwegüberfahrt gestaltet und hinsichtlich der Sichtbeziehungen zwischen dem Kfz-Verkehr sowie Fußgängern optimiert.

Für den motorisierten Individualverkehr ist im Planungsraum zunächst vorgesehen, alle Fahrbeziehungen zu erhalten. Die notwendige Aufweitung der Gleisanlage im Zulauf zum Knotenpunkt Aachener Straße / Südring ermöglicht im nördlichen Knotenarm der Aachener Straße grundsätzlich die Einrichtung einer separaten Linksabbiegespur zwischen den beiden Stadtbahngleisen. Im Zusammenhang mit der unter Beobachtung der Unfallkommission stehenden Unfallhäufungsstelle Aachener Straße / Südring wird vorlaufend zum Projekt zunächst als Sofortmaßnahme eine Roteinfärbung der Radwegefurt vorgenommen und parallel zum weiteren Planungsprozess hinsichtlich ihrer Wirksamkeit bewertet. Aus den Erkenntnissen werden dann ggf. weitere, verkehrlich notwendige Maßnahmen abgeleitet. Diese werden auch in der Fortschreibung und Detaillierung der weiteren Planung für den Endausbau der Kreuzung berücksichtigt.

Für eine optimierte und flexiblere Verkehrsabwicklung sowie eine mögliche Reduktion bedingt verträglicher Verkehrsströme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, wird in diesem Arm der Kreuzung zudem eine separate Rechtsabbiegespur auf den Südring, Fahrtrichtung Völklinger Straße, angeboten. Eine weitere, gesonderte Rechtsabbiegespur wird im westlichen Knotenarm des Südrings erforderlich, um den Fahrzeugstrom in Richtung Aachener Straße (Süd) gegenüber in der Haltestelle stehenden Stadtbahnen unabhängig von Hauptstrom auf dem Südring signalisieren zu können.

Durch die Umplanung des Straßenraumes muss das heute praktizierte Fahrbahnrandparken entlang der überbreiten Fahrbahn entfallen. Im Planungsbereich bestehen derzeit ca. 88 Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand. Durch den Ausbau der Haltestelle als Mittelbahnsteig entfallen ca. 20 Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand, die übrigen Abstellmöglichkeiten weichen zugunsten der Radverkehrsanlage entlang der Aachener Straße. Darüber hinaus befinden sich heute 12 bauliche Parkstände im Seitenraum. Mit der Neuplanung des Straßenraumes können künftig voraussichtlich insgesamt 13 bauliche Parkstände zuzüglich 3 Parkstände für das Liefern und Laden im Seitenraum angeboten werden. Für die entfallenden Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum stehen bereits Kompensationsmöglichkeiten auf Privatflächen der umliegenden Discounter zur Verfügung. Südlich des Südrings betrifft dies im Rahmen des Feierabend-Parkens 20 Stellplätze auf dem Grundstück

des Discounters Aachener Straße Haus-Nr. 152. Nördlich des Südrings existiert in ca. 350 m Entfernung ein privates Angebot für ca. 40 Stellplätze auf dem Gelände des Supermarktes Suitbertusstraße 127-129. Weiteres Kompensationspotential besteht auf dem Grundstück Aachener Straße 126. Die Öffnung des dortigen Parkplatzes für voraussichtlich ca. 20-40 Stellplätze zum Feierabend-Parken befindet sich derzeit in der Abstimmung mit dem ansässigen Discounter. In Abhängigkeit des Abstimmungsergebnisses stehen im Einzugsgebiet somit künftig 93 bis 113 Parkmöglichkeiten als Ausgleich zur Verfügung. Daneben wurde 2023 eine Mobilitätsstation auf dem umgestalteten Aachener Platz ergänzt, die u.a. vier Carsharing-Stellplätze anbietet. Diese Mobilitätsstation ist etwa 420 Meter vom Südring entfernt und deckt damit den Bereich südlich des Südrings ab. Ein Standortvorschlag für eine weitere Mobilitätsstation im Bereich Im Dahlacker wird zurzeit geprüft, hier ergibt sich voraussichtlich eine Distanz von 250 bis 300 Metern vom Südring. Dabei ersetzen Carsharing-Angebote je nach Studie 8 bis 20 private PKW und tragen so dazu bei, dass weniger Stellplätze insgesamt erforderlich sind.

Sowohl der Südring als auch die Aachener Straße, südlicher Abschnitt, stellen gesetzlich geschützte Alleen gemäß § 41 LNatSchG NRW i.V.m. § 29 Abs. 3 BNatSchG dar. Im Zuge des Umbaus soll der Alleecharakter des Straßenraums der Aachener Straße verdeutlicht werden. Konkret bedeutet dies die Pflanzung von insgesamt 58 neuen Bäumen. Aufgrund der geplanten, weitreichenden Anpassungen im Straßenquerschnitt ist die Fällung von 28 Bäume unvermeidlich. Das Projekt wird durch einen entsprechenden landschaftspflegerischen Fachbeitrag gutachterlich begleitet.

Kosten, Finanzierung, Refinanzierung

Die Gesamtkosten für die geplante Maßnahme betragen nach Kostenschätzung ca. 12.591.306,62 EUR brutto.

Die Baukosten belaufen sich nach derzeitigem Stand auf ca. 10.539.207,39 EUR brutto. Davon entfallen 7.976.501,81 EUR brutto auf den Ausbaubereich der Rheinbahn sowie 2.562.705,58 EUR brutto auf den städtischen Ausbaubereich.

In den Gesamtkosten enthalten sind Planungsleistungen in Höhe von ca. 691.425,37 EUR, von denen bereits auf städtischer Seite 26.928,00 EUR für die bisherige Vorplanung verausgabt wurden.

Zur Fortführung der Planung werden für den städtischen Ausbaubereich weitere 160.172,30 EUR benötigt. Davon werden in 2026 voraussichtlich 115.000 EUR verausgabt sowie 45.172,30 EUR in 2027. Die Finanzierung des städtischen Anteils erfolgt aus der Radverkehrspauschale.

In den Gesamtkosten sind aktivierbare Eigenleistungen in Höhe von 148.721,12 EUR enthalten, darüber hinaus etwaige Kosten zur Rechtsberatung in Höhe von 158.032,00 EUR. Die Baunebenkosten belaufen sich auf 1.053.920,74 EUR, davon entfallen 256.270,56 EUR auf die Landeshauptstadt und 797.650,18 EUR auf die Rheinbahn.

Die Landeshauptstadt Düsseldorf und die Rheinbahn AG planen die Maßnahme gemeinschaftlich und werden diese als Gesamtprojekt umsetzen. Das Projekt wird auf Grundlage eines Kostenteilungsplanes in zwei städtische Teilbereiche und einen Ausbaubereich der Rheinbahn gegliedert. In Bezug auf die Kostenteilung ist vorgesehen, zu gegebener Zeit eine Durchführungs- und Finanzierungsvereinbarung abzuschließen. Zur Aufteilung der Planungskosten wurde bereits eine Planungsvereinbarung abgeschlossen.

Die genannten Gesamtkosten basieren auf einer Kostenschätzung. Aufgrund der Kostenqualität „Kostenschätzung“ können sich bis zur Kostenfeststellung noch Abweichungen von bis zu 30% ergeben. Ein weiteres Kostenrisiko ergibt sich aus den allgemeinen Baupreissteigerungen bis zur geplanten Durchführung der Bauarbeiten.

Diese sind abhängig von der weiteren Baukostenentwicklung und können zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden.

Für die Finanzierung der Maßnahme ist die Aufnahme externer Investitions- und/oder Liquiditätskredite mit entsprechenden Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt erforderlich.

Terminplan

Die Planung könnte voraussichtlich bis Ende 2027 abgeschlossen sein. Danach ist der Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss einzuholen. Ein Baubeginn ist dann je nach Verlauf der Genehmigungs- und Zuwendungsverfahren in 2028 vorgesehen. Die Bauzeit beträgt schätzungsweise 8 Monate. Eine detaillierte Bauphasen- und Bauzeitenplanung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.

Anlagen:

- Anlage 1 - Übersichtskarte
- Anlage 2 - Lageplan Süd
- Anlage 3 - Lageplan Nord
- Anlage 4 - Kostenteilungsplan