


 öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage zur Herbeiführung eines Bedarfsbeschlusses

Betrifft:

Ulmenstraße / Kalkumer Straße / An der Piwipp – Barrierefreier Ausbau der Haltestelle „An der Piwipp„ und Ausbau der Radverkehrsanlagen

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Haupt- und Finanzausschuss	01.12.2025	Vorberatung
Rat	11.12.2025	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

Der Rat der Stadt beauftragt die Verwaltung, für das Projekt Ulmenstraße / Kalkumer Straße / An der Piwipp – Barrierefreier Ausbau der Haltestelle „An der Piwipp“ und Ausbau der Radverkehrsanlagen die Planung durchzuführen und eine Kostenberechnung zu erstellen.

Sachdarstellung:

Vorläufige Gesamtkosten* (brutto)	7.710.653,64 € EUR
--	--------------------

* Gesamtkosten ohne Berücksichtigung einer evtl. Baupreissteigerung

Bedarfslage

Die Haltestelle „An der Piwipp“ soll gemäß dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG, in Kraft seit 01.05.2002) ausgebaut werden, um Menschen mit Behinderung eine Teilnahme am öffentlichen Nahverkehr zu ermöglichen. Im Zuge dessen sollen die Radverkehrsanlagen im Haltestellenbereich den Anforderungen entsprechend ausgebaut werden.

Die Haltestelle „An der Piwipp“ befindet sich auf der Kalkumer Straße im Stadtteil Unterrath. Steig 1 liegt nördlich der Kreuzung und wird im Linienbetrieb von den Linien 705, 707, sowie im Nachtverkehr von der Buslinie NE1 bedient. Steig 1 befindet sich in Straßenmitte (Inselhaltestelle). Der bauliche Zustand ermöglicht keine barrierefreie Benutzung der Haltestelle. Steig 2 befindet sich ebenfalls auf der

Kalkumer Straße im Stadtteil Unterrath und wird im Nachtverkehr zusätzlich von der Buslinie 807 bedient. Eine bauliche Haltestellenanlage ist nicht vorhanden. Der Ein- und Ausstieg erfolgt über die Fahrbahn, was keine barrierefreie Nutzung der Haltestelle ermöglicht.

Mit der Beschlussvorlage OVA/133/2023 „Bahnsteiglängen und Prioritäten beim barrierefreien Haltestellenausbau im Niederflurbahnnetz“ wurde der Ausbau dieser Haltestelle aufgrund der städtebaulichen Entwicklungen im unmittelbarem Umfeld als prioritär zu bearbeiten beschlossen.

Geplante Maßnahmen

Im Rahmen einer im Vorfeld durchgeführten Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Varianten untersucht. Als Vorzugsvariante hat sich der Bau zweier Inselhaltestellen mit Verlegung von Steig 2 in die Ulmenstraße, südlich des Knotenpunkts in den Stadtteil Derendorf als vorteilhaft erwiesen, da für die Anordnung im Norden der Platz nicht ausreichend ist.

Weiterhin werden die Radverkehrsanlagen im Planungsbereich, insbesondere an der Kreuzung Kalkumer Straße / An der Piwipp / Ulmenstraße / Thewissenweg den Anforderungen an das Radhauptnetz entsprechend ausgebaut.

Mit Aufstellung des Bebauungsplanes 01/009 „Südlich an der Piwipp“ wurden die zusätzlich für den Umbau benötigten Verkehrsflächen bereits berücksichtigt und planungsrechtlich gesichert.

Nordteil An der Piwipp, Fahrtrichtung stadteinwärts (Steig 1), Unterrath:

Steig 1 der Haltestelle „An der Piwipp“ wird unter Berücksichtigung der verkehrlichen Auswirkungen der Gesamtplanung möglichst lagegetreu umgebaut, sodass die Standorte der vorhandenen Fahrleitungsmaste erhalten werden können. Im Rahmen der Vorplanung wurden Nutzlängen der Mittelinsel von 40,00 m und 60,00 m untersucht. Dieser Planung wird gem. OVA/133/2023 eine Nutzlänge von 40,00 m zugrunde gelegt. Eine eventuell spätere Erweiterung auf eine Nutzlänge von 60,00 m ist demnach mit geringem baulichen Aufwand möglich. Die geplante Mittelinsel weist ein Maß von 3,40 m auf. Die Zuwegung zur Haltestelle erfolgt analog zum Bestand über die mit einer Lichtsignalanlage gesicherte Querungsstelle der Kalkumer Straße im unmittelbaren Knotenpunktbereich. Die Lageeinordnung der geplanten Fußgängerfurt wurde so gewählt, dass die vorhandenen LSA-Standorte weitestgehend erhalten bleiben können. Die Haltestelle wird so ausgebaut, dass sie auch vom Schienenersatzverkehr und der Nachtbuslinie NE 1 barrierefrei angefahren werden. Die Haltestellenausstattung wird im Rahmen der Entwurfsplanung integriert. Durch die Verlegung von Steig 2 in die Ulmenstraße entfällt auch die vorhandene Haltestelle des Busverkehrs am östlichen Rand der Kalkumer Straße in Fahrtrichtung Nord. Ein Ersatz in diesem Bereich ist nicht erforderlich, da auch Steig 2 für Busse barrierefrei anfahrbar ausgebaut wird. Die Fläche wird auf 22 m zu einem multifunktionalen Seitenraum umgebaut (2,50 m Mischfläche + 3,50 m Gehweg), um eine spätere Nutzung als Ladezone und / oder Parkraum für Pkw zu ermöglichen. Die vorhandenen sieben Parkstände auf der Ostseite werden unter Berücksichtigung der geplanten Geometrie neu angeordnet und mit ebenfalls auf eine Regelbreite von 2,50 m verbreitert. Durch die Neuaufteilung des Querschnitts mit Radfahrstreifen entfällt in Fahrtrichtung Nord ein Fahrstreifen. Der Entfall des zweiten Fahrstreifens in der Kalkumer Straße war bereits Grundlage der vorliegenden verkehrstechnischen Untersuchung. Der Knotenpunkt ist nach dem statischen Berechnungsverfahren nach HBS im Prognosefall 1 weiterhin als leistungsfähig einzustufen (QSV C).

Die Fahrbeziehungen in Fahrtrichtung Süd bleiben gegenüber dem Bestand unverändert. Zugunsten der Einrichtung eines Radfahrstreifens entfallen neun Parkstände am westlichen Fahrbahnrand der Kalkumer Straße zwischen Knotenpunkt und den Grundstückszufahrten Haus Nummer 17 und 19.

Die Fußgängerführung erfolgt über straßenbegleitende Gehwege mit einer Breite von 3,50 m. Im Seitenraum sind zwei Baumfällungen sowie sechs Neupflanzungen vorgesehen.

Der Radverkehr wird künftig über Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,00 m abgewickelt. Am nördlichen Ausbauende erfolgt der bauliche Anschluss an die vorhandenen Radwege. Eine spätere Fortführung der Radfahrstreifen ist möglich.

Südteil An der Piwipp, Fahrtrichtung stadtauswärts (Steig 2), Derendorf:

Steig 2 der Haltestelle An der Piwipp wird in der Ulmenstraße mit einer Nutzlänge von 40,00 m neu eingeordnet. Auch hier wurde im Vorfeld eine mögliche Verlängerung der Nutzlänge auf 60,00 m untersucht und soweit in die Planung integriert, so dass die Haltestelle in ihrer Lage bei einer Erweiterung erhalten bleiben kann. Die geplante Mittelinsel weist ein Maß von 3,50 m auf. Die Zuwegung zur Haltestelle erfolgt im Knotenpunktbereich über die mit einer Lichtsignalanlage (LSA) gesicherte Querungsstelle der Ulmenstraße. Eine weitere, vom östlichen Fahrbahnrand der Ulmenstraße aus zugängliche Querungsstelle ist auf Höhe des Plangrundstücks des Stadtteilbades vorgesehen. Diese wird ebenfalls mittels LSA gesichert. Durch Einbau eines Combibordes kann Steig 2 vom Schienenersatzverkehr, der Buslinie 807 und der Nachtbuslinie NE 1 barrierefrei angefahren werden. Die Haltestellenausstattung wird im Rahmen der Entwurfsplanung integriert.

Die Fahrbeziehungen im betrachteten Bereich bleiben gegenüber dem Bestand (zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung) grundsätzlich unverändert. Der Linksabbiegefahrstreifen von der Ulmenstraße in den Thewissenweg wird westlich des geplanten Steigs 2 im Gleisbereich eingeordnet und signaltechnisch als gesicherter Linksabbieger ausgeführt. Der verbleibende Fahrstreifen in Fahrtrichtung Nord wird als überbreiter Fahrstreifen mit einer Breite von 5,50 m ausgeführt, um den Rechtsabbiegevorgang von der Ulmenstraße in die Straße An der Piwipp für größere Fahrzeuge, insbesondere auch die Busse der Linie 729 zu ermöglichen. Durch die Neuaufteilung des Straßenquerschnitts mit der Einrichtung von regelkonformen Maßen für Geh- und Radweg entfallen etwa 20 Parkstände auf der westlichen Seite der Ulmenstraße zwischen dem Knotenpunkt und der südlichen Ausbaugrenze.

Die Fußgängerführung erfolgt über straßenbegleitende Gehwege in einer Breite von 2,50 m. Im Bereich des östlichen Gehwegs sind 3 Baumfällungen sowie 9 Neupflanzungen in einem abgrenzten Grünstreifen mit einer Breite von 2,50 m vorgesehen.

Der Radverkehrsführung erfolgt über bauliche Einrichtungsradwege mit einer Regelbreite von 2,00 m. Am südlichen Ausbauende werden diese an den Bestand angeschlossen.

Durch das geschaffene Baurecht mit dem Bebauungsplan 01/009 „Südlich an der Piwipp“ wird der vorhandene öffentliche Verkehrsraum in der Straße An der Piwipp auf ca. 22 m Regelbreite aufgeweitet. Somit ist kann der Linksabbiegestreifen in der Straße An der Piwipp wird von etwa 12 m auf 50 m verlängert werden, damit die Staulänge der linksabbiegenden Fahrzeuge nicht die geradeaus- oder rechtsfahrenden Fahrzeuge blockiert. Weiterhin kann auch in Fahrtrichtung West eine Radverkehrsanlage in Form eines Radfahrstreifens eingerichtet werden. Durch die Neuaufteilung des Querschnittes entfallen fünf Stellplätze zwischen der Einmündung Ziegelstraße und dem Knotenpunkt. Die Planung schließt östlich an den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen „Ziegelstraße“ an. Diese ist nachrichtlich dargestellt und nicht Teil des Projektes. Die Umsetzung soll gemeinsam erfolgen.

Im Knotenpunkt wird die Radfahrerfurt zur Querung der Ulmenstraße für Zweirichtungsverkehr ausgelegt, was die Wegeverbindung z.B. für das Hallenbad in Fahrtrichtung Süd erleichtert. Für den linksabbiegenden Radverkehr von der Ulmenstraße in den Thewissenweg wird ein indirektes Linksabbiegen eingerichtet.

Die verhältnismäßig geringe Verkehrsbelastung im Thewissenweg lässt eine Reduzierung auf einen Fahrstreifen in Fahrtrichtung Ost zu. Somit kann für den Radverkehr ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen in Fahrtrichtung Ost eingerichtet werden und eine Einleitung der Radverkehrsanlage in den Mischverkehr in Fahrtrichtung West geschaffen werden.

Insgesamt werden für die Umgestaltung der Verkehrsflächen zugunsten der Nahmobilität 34 Parkstände in Anspruch genommen. Vier Parkstände können neu hergestellt werden. Die entfallenden Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum können sowohl im Umfeld als auch mit dem bereits existierenden Feierabend-Parken-Angebot An der Piwipp 86 (ALDI) kompensiert werden.

In der weiteren Planung wird die Anregung der Kleinen Kommission Radverkehr berücksichtigt, anstelle eines direkten, einen indirekten Linksabbieger von der Straße An der Piwipp in die Ulmenstraße für den Radverkehr aufzunehmen. Der Ausschnitt mit der so fortgeschriebenen, konkretisierten Vorplanung ist in Abb. 1 dargestellt.

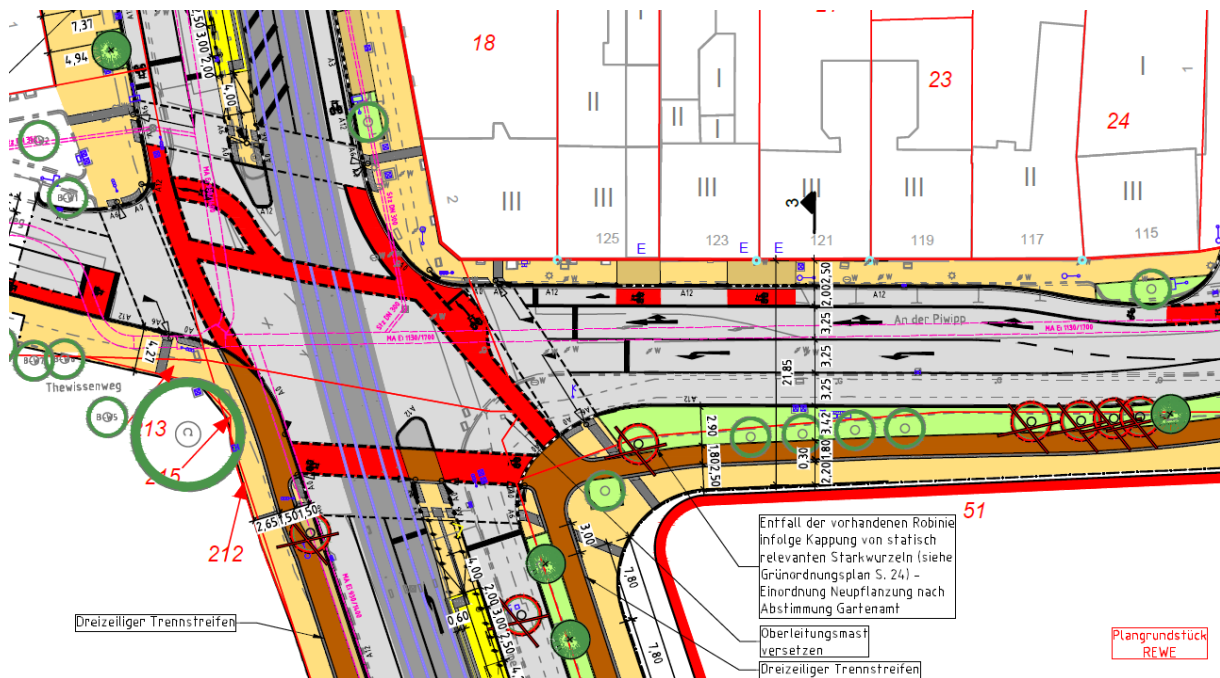


Abb. 1: Auszug aus der fortgeschriebenen Vorplanung

Die geänderten Darstellungen zum Baumerhalt in der Abb. 1 stellen den Planungsstand des Grünordnungsplans zum Bauleitplanverfahren dar. Mit der weiteren Ausarbeitung der Verkehrsplanung wird untersucht, ob auf einen Teil der Fällungen verzichtet werden kann. Die endgültige Planung mit allen Baumentnahmen und Baumpflanzungen wird mit dem Ausführungsbeschluss zur Straßenplanung vorgelegt.

Kosten, Finanzierung, Refinanzierung

Kostenträger der Maßnahme sind die Rheinbahn AG (Haltestellen- und Gleisbau) und die Stadt Düsseldorf (übrige Verkehrsanlagen).

Die Gesamtkosten zur Umsetzung der Maßnahme betragen nach Kostenschätzung 7.710.653,64 € brutto. Davon entfallen 4.597.985,14 € auf die Rheinbahn und 3.112.668,50 € auf die LHD.

Die Baukosten belaufen sich nach derzeitigem Stand der Planung auf 6.140.051,52 €. 4.029.949,29 € entfallen auf die Rheinbahn, 2.110.102,23 € auf die LHD.

Die Planungskosten liegen bei 394.088,95 €. 165.040,92 € entfallen auf die Rheinbahn, 229.048,03 € auf die LHD. Zur Aufteilung der Planungskosten wurde mit der Rheinbahn bereits eine Planungsvereinbarung beschlossen.

Die Baunebenkosten belaufen sich auf 614.005,15 €. 402.994,93 € entfallen auf die Rheinbahn, 211.010,22 € auf die LHD. Die aktivierbaren Eigenleistungen liegen bei 127.508,02 €. Die Grunderwerbskosten belaufen sich auf 435.000 €.

Der finanzielle Bedarf zur Fortführung der Planung einschl. der Erstellung einer Kostenberechnung beträgt für die LHD 181.200,51 €. Davon werden in 2025 voraussichtlich 16.689,60 € verausgabt, sowie 100.000 € in 2026 und 64.510,91 € in 2027.

Dieser Anteil wird über den Pauschalansatz für Radverkehrsanlagen finanziert.

Eine Durchführungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Stadt und Rheinbahn wird zu gegebener Zeit auf Basis der aufzustellenden Kostenberechnung abgeschlossen.

Für die Finanzierung der Baumaßnahme sollen seitens Rheinbahn Fördermittel beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr beantragt werden.

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

Es wird angestrebt, die erforderliche Plangenehmigung für den Ausbau der Haltestelle in 2026 zu erhalten.

Die Ausführungsplanung wird vsl. im 3. Quartal 2026 abgeschlossen. Der Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss ist im 1. Quartal 2027 geplant. Nach aktuellem Stand ist der Baubeginn im 3. Quartal 2027 vorgesehen. Die Bauarbeiten werden etwa 6 Monate in Anspruch nehmen.

Anlagen:

Anlage 1 - Lageplan K 63 – 04 / 103

Druck OVA_141_2025_1