Frau Feld-Wielpütz verwies auf die Sitzung vom 11.11.2021 und erläuterte die Historie zum Sachverhalt.
Dem Schreiben der SSB vom 26.1.2022 sei zu entnehmen, dass es aus technischen, wirtschaftlichen, rechtlichen und juristischen Gründen nicht möglich ist, einen Ersatzneubau zu realisieren und daher nur die Verfüllung bleibt. Das nehme man so zur Kenntnis.
Die CDU-Fraktion werde diesem Vorschlag der Verwaltung zustimmen, weil nun alles geprüft worden sei und man jetzt zu einem Ergebnis kommen müsse. Dieses Ergebnis laute leider Verfüllen.
Dem Protokoll zur Sitzung vom 11.11.2021 sei der damals gefasste Beschluss zu entnehmen:
„Die Verwaltung wird damit beauftragt, mit Nachdruck alle planerischen und rechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen, anstelle der Unterführung einen ebenerdigen Bahnübergang herzustellen."
Die CDU-Fraktion komme nun final zu dem Ergebnis, dass es keinen ebenerdigen Übergang auf diesem Streckenabschnitt geben kann. Fraglich sei, ob ein ebenerdiger Übergang auch an anderer Stelle realisiert werden könnte. Es gebe den B-Plan 421 hinter der Dietrich-Bonhoeffer-Straße, wo es noch Bereiche gebe, in denen etwas entwickelt werden kann.
Ein Kaufangebot nach Realisierung der Verfüllung sei frühzeitig mit den Anliegern zu besprechen.
Es sei selbstverständlich, dass die jetzt vorhandene Zaunanlage nach der Verfüllung geschlossen wird.
Sie fragte, wie der Bürgersteig am Lindenhof verbreitert werden kann.
Die Häuser ständen fast auf der Straße, und der Bürgersteig sei sehr schmal. Wenn die Schranken geschlossen sind, begegneten sich dort die Fahrzeuge.
Sie bedankte sich bei allen, die das Nachfragen und das Bohren ausgehalten haben. Sie könne sich vorstellen, dass es vielleicht für den einen oder anderen nervig gewesen ist. Aber sie bitte um Verständnis, weil man zu 100% davon überzeugt sein muss, wenn man so etwas entscheidet. Heute könne man wirklich sagen, dass es die richtige Entscheidung ist und es keinen anderen Weg gibt. Es sei in alle Richtungen geprüft. Das könne man mit Fug und Recht sagen und belegen.

Herr Bäsch bestätigte, dass man sich mit dem Narzissenweg lange beschäftigt und viele Argumente ausgetauscht habe. Das Thema sei erschöpfend diskutiert worden, sowohl im Ausschuss als auch in Videokonferenzen.
Man habe immer den Wunsch gehabt, eine Querungsmöglichkeit an der Bahn an dieser Stelle zu behalten.
Man sei aber nun auch zu dem Schluss gekommen, unter Berücksichtigung aller Für und Wider, dass tatsächlich die Variante C die einzig Sinnvolle ist, die man an der Stelle umsetzen muss.
Die Verfüllung könne aber auch die Chance sein hin zu einer ebenerdigen Querung.
Man habe sich damit noch einmal befasst und zusätzlich zu dem 2-teiligen Beschlussvorschlag aus der Vorlage einen etwas konkreteren Beschlussvorschlag formuliert, den er dann vorstellte:
„Die Stadtverwaltung wird beauftragt, parallel zur Umsetzung der Variante C eine vertiefte rechtliche und baufachliche Prüfung zur Errichtung einer barrierefreien Querungsmöglichkeit an der Stelle der bisherigen Unterführung durchzuführen und über das Ergebnis zu berichten. Im Zuge der weiteren Planungen sind entsprechende Vorrichtungen für die Infrastruktur einer möglichen Schrankenanlage, z. B. Leerrohre und Fundamente, soweit technisch machbar und kostenmäßig vertretbar, vorzusehen. Hierzu gehört auch die Ausführung der Verfüllung in einer Form, die eine spätere fußläufige Verbindung zu einer etwaigen Querung von Seiten des Narzissenweges und der Dietrich-Bonhoeffer-Straße ermöglicht. Ein Grundstücksverkauf der bisherigen Zuwegungen zur Unterführung an Anlieger wird bis zur Klärung und Entscheidung einer ebenerdigen Querung zurückgestellt."

Dieser Vorschlag mache es hinreichend konkret, die Verwaltung habe einen ganz klaren Auftrag und könne auch gut etwas damit anfangen. Man werde dann regelmäßig im Ausschuss über den Sachstand sprechen.

Frau Feld-Wielpütz zeigte sich überrascht über diesen Vorschlag. Man habe sehr lange daran gearbeitet, und nun unterbreite er einen Beschlussvorschlag, der mit ihrer Fraktion nicht abgestimmt worden ist. Andernfalls hätte man die Möglichkeit gehabt, noch einmal mit den Bürgern zu sprechen, die den Kontakt in die Fraktionen gesucht haben.
Sie finde sehr wohl, dass der Beschlussvorschlag, auf den man sich am 11.11.2021 geeinigt habe, alles impliziert. Ihre Fraktion könne dem so nicht zustimmen, weil er weder mit den Bürgern noch in der Fraktion rückgekoppelt werden konnte.
Die Vorgehensweise, die am 11.11.2021 besprochen wurde, lasse viel mehr Varianten auf dem Streckenabschnitt offen.
Wenn es an der Stelle nicht realisiert werden kann, könne es vielleicht etwas weiter oben realisiert werden.
Jetzt gehe es erst einmal darum, dass verfüllt wird, und dann dieser Passus 2 umgesetzt wird, der letztes Jahr schon besprochen worden und der sehr offen formuliert ist.

Herr Köhler betonte, dass auch für seine Fraktion die Variante C im Moment die einzig denkbare sei. Er könne nicht beurteilen, ob jetzt alle Möglichkeiten ausgelotet sind, an anderer Stelle, ganz nah oder an derselben Stelle einen ebenerdigen Übergang nach der Verfüllung zu schaffen.
Er schlug daher vor, den jetzt vorliegenden Beschlussvorschlag zu beschließen. Das lasse noch immer die Möglichkeit offen, weiterhin dranzubleiben und zu versuchen, eine ebenerdige Querung zu bekommen. Verfüllen müsse man sowieso. Man sei jederzeit bereit, es wieder aufzugreifen, wenn es eingebracht wird. Man habe nicht die Möglichkeit gehabt, über das, was Herr Bäsch jetzt ausführlich dargelegt hat, nachzudenken und es zu verstehen.

Herr Metz ergänzte, dass die Verfüllung nicht alternativlos, aber die Alternative nicht praktikabel sei, weil sie zu teuer ist. Man müsse für die ganze Stadt denken, und in der Abwägung seien die Nachteile nicht so groß, dass sie die immensen Kosten, die für eine Erneuerung der Unterführung anfallen würden, rechtfertigen.
Daher bleibe die Alternative der Verfüllung in der Abwägung der Prioritäten für die ganze Stadt.
Das sei der erste Teil des Beschlussvorschlags der Verwaltung, dem man zustimme.
Was Herr Bäsch vorgetragen hat, mache Sinn. Beim Beschluss vom 11.11.21 fehle, dass die Verfüllung so durchgeführt wird, dass nachher ein Übergang möglichst kostengünstig an dieser Stelle hergestellt werden kann.
Er vermutete, dass es kein großer Kostenunterschied ist, ob nach Abriss der Brücke ein Schotterbett gelegt oder ob eine Art Fundamentierung gemacht wird, um später möglicherweise einen Übergang zu realisieren. Dann installiere man einen Zaun. Später nach Genehmigung, könne man eine Schrankenanlage bauen und den Zaun wegnehmen. Dann müsse man wahrscheinlich nicht die ganze Strecke dafür länger unterbrechen, um dann einen Bahnübergang zu bauen.
So sei der Gedankengang dahinter: Die Verfüllung solle so durchgeführt werden, dass es an dieser Stelle möglich ist, soweit die Kosten vertretbar sind.
Er teile die Überlegung, dass möglicherweise die technische Aufsichtsbehörde Bahn davon überzeugt werden könnte, in der Nähe eine neue Querung zu errichten. Das wäre in etwa noch mal die Wiedergabe des Beschlusses vom 11.11.21.
Er sehe da kein Problem, diese drei Beschlüsse aneinander zu packen.
Das eine betreffe, wie die die Verfüllung erfolgt. Und das andere betreffe, dort grundsätzlich einen ebenerdigen Übergang hinzukriegen, egal, ob an der Stelle der Verfüllung oder an anderer Stelle.

Deshalb schlage er vor, alles in einen Beschluss zu packen. Das mache zumindest weiterhin Sinn.

Herr Schütze war nicht der Meinung, dass die weiteren Varianten so ausreichend geprüft worden sind, dass es vollends auf der Hand liegt. Das Problem sei, dass die Unterführung so stark abgängig ist, dass jetzt eine Entscheidung erforderlich ist, damit nicht der Bahnbetrieb nachhaltig längere Zeit gestört wird.
Er wolle den Vorschlag von Herrn Bäsch unterstützen, aber auch die Hoffnung für die Anwohner ein bisschen dämpfen.
Die Bahn fahre dort zuggesichert. Das bedeute, dass nicht nur rechtliche Vorschriften zu betrachten sind, sondern auch technische Vorschriften, z. B. so etwas wie ein „Durchrutschweg“, also, wenn ein Fahrer über ein Signal fährt, dass er dann zeitig zum Stehen kommt. Er vermute, dass das Ergebnis dieser Prüfung sein wird, dass die SWB/SSB sich dagegen wehren wird, weil die Bahn dort von der Geschwindigkeit enorm reduziert werden müsste.

Frau Feld-Wielpütz las Teile des Beschlusses aus der Sitzung vom 11.11.21 vor:
„Die Verwaltung wird damit beauftragt, mit Nachdruck alle planerischen und rechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen, anstelle der Unterführung einen ebenerdigen Bahnübergang herzustellen.“
Darin sei alles enthalten.
Sie wies darauf hin, dass die SPD-Fraktion jede Zeit gehabt hätte, ihre Fraktion bei der Entscheidung mit einzubinden, da nur partiell etwas zu machen und Bereiche auszunehmen. Sie wisse nicht, wie es beim Bauablauf ist. Das müsse die Verwaltung sagen.
Mit dem Beschluss vom 11.11.21 und der Variante C sei alles möglich.
Die Verwaltung habe ganz genau gewusst, worum es an der Stelle geht. Über die Einwände habe man schon in Gegenwart eines Vertreters der SSB gesprochen.
Es könne durchaus sein, dass das so auskommt, wie es gerade angedeutet wurde.
Man habe gesagt, dass dieses definitiv noch geprüft werden soll, das fehle noch in den Unterlagen.
Diese zwei Punkte seien offen.
Für sie sei klar, dass, „mit Nachdruck alle planerischen und rechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen“ bedeutet, vor der Verfüllung definitiv festzustellen, ob ein ebenerdiger Übergang genehmigungsfähig ist oder nicht.
Sie sei nicht davon ausgegangen, dass heute Abend eine Fraktion einen weiteren Antrag stellt.

Der Vorsitzende bat Herrn Bäsch, den Vorschlag Punkt für Punkt durchzugehen.

Herr Bäsch stellte die drei wesentlichen Unterschiede dar, wo die Antragsteller einen Fortschritt zu dem bisherigen Vorschlag sehen:

- Die Planung soll parallel zur Verfüllung betrieben werden, also nicht nacheinander. Man wolle dem Umstand gerecht werden, dass es eine gewisse Dringlichkeit gibt. Es sei mehrfach dargelegt worden und auch durch die Gutachten klar belegt. Es könne durchaus sein, dass das bisherige Bauwerk nicht mehr die Tragfähigkeit hat, und dann nicht mehr für die Bahn genutzt werden könnte.
- Weiterhin solle man mit Leerrohren und Fundamenten vorrüsten, so dass man später, wenn man die ebenerdige Querung haben kann, nicht noch mal tiefergreifend eingreifen muss.
- Außerdem sollten Grundstücksverkäufe an die Anlieger erst nach abschließender finaler Klärung erfolgen.

Er verlas erneut den Vorschlag zur Ergänzung des Beschlussvorschlages:

„Die Stadtverwaltung wird beauftragt, parallel zur Umsetzung der Variante eine vertiefte rechtliche und baufachliche Prüfung zur Errichtung einer barrierefreien Querungsmöglichkeit an der Stelle der bisherigen Unterführung durchzuführen und über das Ergebnis zu berichten.
Im Zuge der weiteren Planungen sind entsprechende Vorrichtungen für die Infrastruktur einer möglichen Schrankenanlage, z. B. Leerrohre und Fundamente, soweit technisch machbar und kostenmäßig vertretbar, vorzusehen. Hierzu gehört auch die Ausführung der Verfüllung in einer Form, die eine spätere fußläufige Verbindung zu einer etwaigen Querung von Seiten des Narzissenweges und der Dietrich-Bonhoeffer-Straße ermöglicht.
Ein Grundstücksverkauf der bisherigen Zuwegung zur Unterführung an Anlieger wird bis zur Klärung und Entscheidung einer ebenerdigen Querung zurückgestellt.“
Er schlug vor, die Begrifflichkeit „an der Stelle“ im ersten Teil durch „anstelle“ im Sinne von „stattdessen“ zu ersetzen, um Missverständnissen vorzubeugen.
Damit bleibe offen, wo die Querung genau sein wird, 50 Meter weiter rauf oder runter. Er glaube, dass damit die Bedenken von Frau Feld-Wielpütz größtenteils auch ausräumbar seien.

Herr Gleß wies auf folgendes hin: Er könne die politische Diskussion nicht ersetzen. Die Entscheidung müsse die Politik treffen.
Für eine derartige Planung, müsse ein größerer Aufwand betrieben werden, weil parallel gearbeitet werden muss.
Er könne aber nicht zusichern, dass der alles entscheidenden Punkt, nämlich die Zustimmung der Bahnaufsicht in Düsseldorf, für einen ebenerdigen Übergang auch kommt. Hier sei er skeptisch. Insbesondere aufgrund von Erfahrungen, die bereits am Bahnhaltepunkt am HUMA-Zentrum gemacht wurden.
Dem Betreiber der Bahn sei das gar nicht recht. Je weniger Übergänge umso besser für die Sicherstellung eines vernünftigen Bahnbetriebs.
Er glaube, dass man in Düsseldorf abblitzen werde, hätte aber dann, durch das parallele Arbeiten Geld investiert, um möglicherweise Leerrohre oder etwas anderes zu verbauen, von dem er jetzt nicht wisse, was überhaupt erforderlich ist.
Der Aufwand, der bei Planung und später bei der Ausführung, dafür zu betreiben wäre, sei mutmaßlich doch ein wenig größer, als man das zunächst glauben mag.
Er befürchte, in Düsseldorf eine Abfuhr zu bekommen, man aber möglicherweise vorher schon viel investiert habe.
Er glaube, mit dem Beschlussvorschlag vom 11.11.21 eigentlich alle Möglichkeiten zu haben. Er schlug vor, am Ende des damaligen zweiten Punktes noch zuzufügen: „oder ein alternativer Standort in relativer Nähe.“
Er glaube, dass dies mehr Handlungsspielraum eröffnen würde.
Er wisse nicht, ob in drei oder vier Jahren in Düsseldorf noch die gleiche Entscheidung getroffen wird.
Die politische Entscheidung müsse vom Ausschuss getroffen werden.
Er sage zu, daran zu arbeiten, möglichst rasch Gespräche mit der BR Düsseldorf zu führen und später darüber zu berichten.

Herr Metz vermutete, dass es in der Haltung der BR Düsseldorf derzeit keine Änderung geben, sondern gesagt wird, dass es nicht erlaubt ist. Dennoch könnte diese Regelung in einigen Jahren auch kippen.
Für den Fall solle jetzt der Unterbau für eine Unterführung angelegt werden, damit man nicht dann die Gleise komplett rausreißen müsse, um einen ebenerdigen Übergang anzulegen.
Es gebe auch andere Risiken beim Bau, die deutlich größer sind als die Frage, die jetzt ein bisschen mehr kostet.
Bei einer Schrankenanlage brauche man Rohre, die darunter verlegt werden, weil es eine technische Einheit ist.

Die Verwaltung solle das dann schon mal, soweit es kostenmäßig vertretbar ist, mitplanen. Wenn es in einigen Jahren eine andere Regelung gibt, könne man sich darüber freuen. Wenn nicht, habe man vielleicht ein paar tausend Euro zuviel investiert.
Er bat darum, es so zu beschließen und den Satz aus der Beschlussempfehlung 11.11.21 dazu nehmen. Wenn es keinen Konsens gebe, müsse man eben kontrovers abstimmen.

Herr Köhler schlug vor, den vorliegenden Beschluss ergänzt durch den Vorschlag von Herrn Gleß zu fassen („oder ein alternativer Standort in relativer Nähe.“) über den Vorschlag der SPD-Fraktion gesondert abzustimmen Diese sei für ein bisschen überraschend gekommen und mit vielen Hoffnungen behaftet, die eventuell ins Leere laufen.
Wenn man heute einen Beschluss fasse, heiße das nicht, dass morgen angefangen wird, zu bauen. Es sei also noch eine ganze Menge Zeit, in der man mit der Bahnaufsicht in Düsseldorf reden und ausloten kann. Ob sich die technischen Richtlinien ändern, könne man nicht voraussehen.
Er bat daher um eine getrennte Abstimmung, der erste Teil wie vorgelegt, plus Zusatz Gleß und dann eine zweite Abstimmung über den Vorschlag Bäsch.

Frau Feld-Wielpütz war nach wie vor der Meinung, dass der bereits vorliegende Vorschlag weitergehend ist.

- Bereits beschlossen sei, „mit Nachdruck **alle** planerischen und rechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen.“ Weitergehend gehe es nicht.
- „mit Nachdruck **alle** planerischen und rechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen.“ impliziere auch, Grundstücksgespräche noch nicht jetzt zu führen, da man sich die Option „ebenerdig“ an der Stelle offenlassen will.
  Man könne „auf dem Streckenabschnitt“ ergänzen, weil, es sein könnte, dass ein ebenerdiger Übergang auf dem Streckenabschnitt zwischen Lindenhof und Südstraße realisiert wird, wenn der Bebauungsplan Alter Bauhof weiterentwickelt wird.
- Außerdem habe man die Einschätzung der Verwaltung zur Machbarkeit der drei Punkte noch gar nicht gehört.

Herr Gleß erläuterte, dass man mit dem heute gefassten Beschluss im Gebäude- und Bewirtschaftungsausschuss (GuB) einen Einleitungsbeschluss fassen müsse. Dabei sei zu suggerieren, dass dort ein ebenerdiger Übergang hinkommt und daher die Planung darauf auszurichten sei. Das sei ein erheblicher planerischer Aufwand.

Herr Kallenbach bestätigte, dass natürlich keine Grundstücke vermarktet werden, bevor keine abschließende Lösung gefunden wurde.
Man werde schwerpunktmäßig zunächst die Verfüllung planen. Dafür brauche man die Sperrzeit. Parallel dazu könnten gewisse andere Punkte auch mit abgedeckt werden. Bei der Planung von Leerrohren müsse man Genehmigungen für die entsprechenden Streckenabschnitte haben. Man störe den Bahnkörper, und das wolle die SWB natürlich nicht.

Der Vorsitzende hielt es tatsächlich für schwierig, Fundamente und solche Vorrüstungen vorzunehmen, wenn noch gar nicht bekannt ist, wo dieser Übergang hinsoll. Er habe die Diskussion so verstanden, dass man das möglichst offenlassen soll.

Herr Bäsch wollte die Bedenken des technischen Dezernenten ein bisschen zerstreuen. Er könne nicht versprechen, dass das erfolgreich sein wird. In vielen anderen Prozessen habe man Planungen mit einer gewissen Zielsetzung auf den Weg gebracht, aber nie mit einer Erfolgsgarantie. Daher sei in dem Beschlussvorschlag „prüfe“ und nicht „baue“ vermerkt.

Es sei nun zu prüfen, und aufgrund des Ergebnisses solle dann weiter entschieden werden.
Außerdem sei „soweit kostenmäßig vertretbar“ aufgenommen. Wenn die Angelegenheit bezifferbar ist, könne der FB Tiefbau entsprechend berichten. Anschließend könne die Entscheidung getroffen werden. Dann habe man natürlich Planungskosten verursacht. Aber dieses Risiko habe man immer.

Herr Gleß wies darauf hin, dass es eine politische Entscheidung sei, ein Risiko für vertretbar zu halten oder nicht. Er könne dabei nur mit fachlichen Inputs helfen.
Er äußere allerdings seine Bedenken.

Herr Metz wollte wissen, welche Konsequenzen für die Planung und das weitere Vorgehen entstehen.
Herr Bäsch habe vorgetragen, dass bei der Verfüllung Vorkehrungen getroffen werden für den Fall der Möglichkeit, irgendwann einen ebenerdigen Übergang zu schaffen.

Da alle Argumente bereits mehrfach diskutiert worden seien, stellte Herr Schütze den Antrag zur Geschäftsordnung, die Aussprache zu beenden und zur Abstimmung zu kommen.

Der Vorsitzende ließ über den Geschäftsordnungsantrag abstimmen:

7 dafür
4 dagegen

Im Anschluss daran ließ der Vorsitzende über die vorliegenden Beschlussvorschläge abstimmen:

6 dafür
4 dagegen
1 Enthaltung