Anlage zur Dringlichkeitsentscheidung Nr. 6

Planfeststellungsverfahren für die Erneuerung der Eisenbahnüberführung Stapenhorst Bielefeld Hbf., km 110,412 der DB-Strecke 1700

Die DB beabsichtigt eine Erneuerung der Eisenbahnbrücke. Das erforderliche Planungsrecht soll über ein Planfeststellungsverfahren erlangt werden. Die Stadt wird als Träger öffentlicher Belange sowie betroffener Grundstückseigentümer beteiligt, die Frist für die Stellungnahme endet am 04.12.2009.

Die ehemalige Stapenhorststraße stellt heute neben der Unterführung „Neue-Mindener-Straße“ eine der beiden wichtigsten Verbindungen zwischen der westlichen Innenstadt und der Altstadt für den Fußgänger- und Radverkehr in diesem Bereich dar. Stadteinwärts kann der die Altstadt umschließende Stadtring über die ehemalige Stapenhorststraße ohne einen Halt erreicht werden, da Verkehrsflächen genutzt werden, auf denen der Kfz-Verkehr nur eine untergeordnete Rolle spielt und darüber hinaus stark frequentierte Verkehrswege (Alfred-Bozi-Straße / Oberntorwall) niveaufrei gekreuzt werden können.

Die Planung für die Erneuerung des Brückenbauwerks sieht gegenüber heute wesentlich geringere Abmessungen (5,00 m Breite, 2,50 m Höhe) für den darunterliegenden Straßenraum vor, was aus fachlicher Sicht als mangelhaft einzustufen ist. Um hier für Fußgänger, Radfahrer und den Parkplatzverkehr ausreichend Raum sicherzustellen, werden die im Beschlussvorschlag genannten Abmessungen für den Tunnelquerschnitt gefordert. Diese Forderung wird auch seitens der Geschäftsführung des Sozial- und Kriminalpräventiven Rat (SKPR) unterstützt, da aus seiner Sicht der seitens der DB gewählte Querschnitt alle Voraussetzungen für einen zukünftigen Angstraum erfüllt.

Aus dem Jahr 1978 besteht eine Kreuzungsvereinbarung mit der DB, in der die Stadt sich verpflichtet hat Mehrkosten aus über diesen Maßen liegenden Abmessungen des Bauwerks zu übernehmen. Diese Mehrkosten können bis zu ca. 6,5 Mio. € (Erneuerung 1:1) betragen.

Ein für die Stadt nahezu kostenneutraler Kompromiss-Querschnitt (5,00 m Breite, 2,50-3,25 m Höhe, Gestaltung) wurde vom UStA Ende 2007 nicht beraten und stattdessen die Einleitung eines Denkmalschutzverfahrens gefordert. Nach dessen ergebnislosen Ausgang Anfang 2009 kam trotz mehrfachen Versuchen kein Dialog mit der DB mehr zustande.

Im September 2009 nahm der UStA zur Kenntnis, dass eine reguläre Beteiligung der politischen Gremien zur städtischen Stellungnahme im Falle der Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens aufgrund der Beteiligungsfrist von 4 Wochen nicht möglich sein könnte. Die Empfehlung des Beirates für Stadtgestaltung, eine offene und großzügige Lösung zu entwickeln wurde zur Kenntnis genommen, ein Beschluss wurde nicht gefasst.

Erläuterungen zum Bauwerk:

Als Bauverfahren wurde die Herstellung der Unterführung von der Deutschen Bahn als Ortbetonbauteil unter der vorhandenen Gewölbebrücke geplant. Die mögliche Breite im jetzigen Bauverfahren ergibt sich im Wesentlichen durch die Lage des vorh. Entwässerungkanals DN 1100 auf der nördlichen Seite und die Höhe der Gewölbeträger zum südlichen Widerlager hin.
Bei der von der Deutschen Bahn dargestellten Lösung mit 5,00 m Breite wird dieser Platz jedoch nicht vollständig ausgenutzt.
Bei einer lichten Höhe von 3,00 m in Bauwerksmitte und 2,50 m an den Wänden lässt sich ein etwa 7,00 m breiter Durchgang realisieren, wenn die Oberkante der Decke entsprechend der Unterseite der Unterführung gewölbeartig ausgeführt wird.

Bei allen deutlich über 7,00 m Breite hinausgehenden Lösungen werden weitere kostenpflichtige Aufwendungen erforderlich, beginnend mit der Verlegung des Mischwasserkanals bis hin zum Einbau von Hilfsbrücken zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes.

Finanzielle Auswirkungen:

Da die Stadt alle zusätzlichen Kosten für einen größeren Querschnitt zu tragen hat, erfolgte die Auswahl des vergrößerten Querschnittes mit dem Ziel bei einem vertretbarem finanziellen Aufwand eine deutliche Verbreiterung des Durchganges zu erreichen.
Die Kosten für die Verbreiterung der Unterführung auf 7,00 m werden von der Stadt mit ca. 150.000,- € veranschlagt, da bis zu dieser Breite nach Auffassung der Stadt keine weiteren Baubehelfe bei der Deutschen Bahn erforderlich werden. Hierbei ist anzumerken, dass eine nachträgliche Verbreiterung der Unterführung nicht möglich ist.

Die genaue Ermittlung der Mehrkosten einschl. Ablösebeträge kann jedoch nur seitens der Deutschen Bahn erfolgen und unterliegt somit den finanziellen Risiken bezüglich der Verhandlung mit der Deutschen Bahn, die trotz des vorhandenen Vertrages eine für die Stadt ungünstigere Berechnungsmethode anwenden will.

Eine grundsätzliche Änderung des Bauverfahrens zur Herstellung einer noch größeren Unterführung zieht immer erhebliche bauliche und betriebliche Aufwendungen der Deutschen Bahn nach sich, die ohne Beteiligung der DB sehr schwer finanziell abzuschätzen sind, aber mit großer Wahrscheinlichkeit zu einem sprunghaften Anwachsen der Kostenbeteiligung der Stadt auf einen Millionenbetrag führen werden.

Auf eine Verkleidung des Betons mit Muschelkalk, wie bei anderen innerstädtischen Tunneln üblich, wird bis auf Weiteres aus Kostengründen verzichtet.