

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss	01.09.2009	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Verbindungstunnel Stadtbahnhaltestelle Hauptbahnhof - Fahrgasttunnel der DB AG

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

UStA, 03.02.2009, TOP 5.2 und 5.3, Drucksachen-Nr. 6427 und 6432
UStA, 05.05.2009, TOP 15, Drucksachen-Nr. 6842

Beschlussvorschlag:

Der UStA nimmt das Ergebnis der baulichen Vorprüfung zur Kenntnis. Insbesondere aus Wirtschaftlichkeitsgründen wird das Vorhaben nicht weiter verfolgt. Die Verwaltung wird beauftragt zur Optimierung der verkehrlichen Situation insbesondere im Bereich des Fußgängerüberwegs auf dem Bahnhofsvorplatz unterschiedliche Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten.

Begründung:

Ausgangssituation

Der Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss hat die Verwaltung am 03.02.2009 beauftragt, eine Machbarkeitsstudie für eine unterirdische Verbindung zwischen der Haltestelle Hauptbahnhof der Stadtbahn Bielefeld und dem Fahrgasttunnel des Hauptbahnhofes Bielefeld der Deutschen Bahn AG durchzuführen.

Auf dieser Strecke führt der Verbindungstunnel zu großen Teilen durch das Kellergeschoss des Bahnhofs-Hauptgebäudes, durch den ehemaligen Luftschutzbunker und unter dem Hotel Mövenpick hindurch. Die Gesamtlänge des Tunnels beträgt ca. 130 m. Die Länge des neuen Verbindungstunnels zum neuen Bahnhofsviertel beträgt vergleichsweise ca. 80 m.

Auf Grundlage von Ortsbesichtigungen des Hauptbahnhofes, des Bunkers, des Mövenpick Hotels und der Stadtbahnanlage, der Recherche nach relevanten Bauplänen in stadteigenen Archiven sowie der Kontaktaufnahme mit den Eigentümern der jeweiligen Anlagen wurde auf der Basis von alten Bauplänen erstmals ein für alle weiteren Überlegungen brauchbarer Gesamtplan (**s. Anlage**) erstellt. Dieser stellt den Gebäudebestand im Bereich der möglichen Unterquerung übergreifend in seiner Lage und Höhe dar.

Bauliche Vorprüfung

1.) Hauptbahnhof:

Nach Umbau des Bielefelder Hauptbahnhofes ist innerhalb des Gebäudes nur noch eine Zugangsmöglichkeit zum Bunker, durch die Räume der Bahnmissionsmission, möglich. In den anderen Bereichen des Kellergeschosses, die zwischen dem Fahrgasttunnel und dem Bunker liegen, befinden sich die neuen Haustechnikräume, ein Fahrstuhl und die neue Toilettenanlage des Hauptbahnhofes.

Der mögliche Weg vom Fahrgasttunnel zum Eingang der Bahnhofsmmission neben der jetzigen Fahrtreppe hat momentan eine für den geplanten Fußgängertunnel absolut unzureichende Breite von 3,50 m. Weiterhin haben die Räume innerhalb der Bahnhofsmmission eine nicht ausreichende Höhe von 2,28 m. Um eine größere Breite als 3,50 m zu erreichen, muss die vorhandene Gleisbrücke Gleis 1 und ein Teil des neuen Bahntunnels komplett neu hergestellt werden. Für eine attraktive Zugangsbreite von über 5 m Breite muss sogar die Zugangstreppe zum Bahnsteig 1 abgebrochen und in südlicher Richtung verschoben werden. Hinter der Gleisbrücke befindet sich zudem ein Pfeiler des Tonnengewölbes des Hauptbahnhofes, der nur eine Verbreiterung des Zugangs in südlicher Richtung zulässt. Außerdem wäre das Kellergeschoss im gesamten Zugangsbereich durch die Bahnhofsmmission bis hin zum Bunker zu vertiefen.

Ob die DB Station & Service als Eigentümer hierzu die Zustimmung erteilen würde, ist sehr fraglich.

geschätzte Baukosten: 1,6 Mio. netto

2.) Bunker:

Der Zugang von der Bahnhofsmmission in den ca. 2 m tiefer liegenden Bunker ist momentan nur über eine 2,50 m breite Treppe möglich und damit viel zu schmal und nicht barrierefrei.

Der Bunker selbst ist ein großvolumiger unterirdischer Baukörper mit tragenden Stützen im Abstand von 3,50 m und einer Deckenhöhe von 2,80 m. Die Abmessungen würden zur Unterbringung einer geplanten fußläufigen Verbindung und auch zur Integration von Geschäften ausreichend Raum bieten. Die vorhandenen massiven Stützpfeiler müssten im Bereich des Verbindungstunnels durch schlanke Stützen ersetzt werden. Der Abstand dieser Stützen wird aber auch dann nur 5 m im lichten Maß betragen. Für eine behindertengerechte Verbindung muss die Zugangstreppe zum Bunker durch eine ca. 33 m lange Rampe mit 6%iger Steigung, bei entsprechender Vertiefung des Kellers unter dem Hauptbahnhof oder Fahrsteige ersetzt werden.

Auch hier stellt sich die Frage, ob der Eigentümer, die DB Netz AG, dieses Vorhaben unterstützen würde.

geschätzte Baukosten einschl. Unterquerung der Kleinen Bahnhofstr.: 1,7 Mio. netto

3.) Mövenpick Hotel:

Eine geradlinige Tunnelverbindung setzt ein Unterqueren des Mövenpick Hotels voraus. Das Unterqueren der historischen Bausubstanz wäre technisch sehr anspruchsvoll und teuer. Die Nutzung des Untergeschosses wird bei den Bauarbeiten erheblich eingeschränkt. Während der Bauarbeiten ist mit Beeinträchtigungen des Hotelbetriebes zu rechnen. Zur Sicherung der Unterfahrung des Hotels wurde von der Stadt Bielefeld 1989 ein 18 m breiter Korridor vorbereitend grundbuchlich gesichert. Bei den letzten größeren Umbauten im Kellergeschoss des Hotels wurde der mitten in dem grundbuchlich gesicherten Korridor befindliche Haustechnikraum vertieft und in diesem Raum eine Hebeanlage mit Pumpensumpf abgeteuft. Diese baulichen Vertiefungen schneiden in die mögliche gerade Trasse des Tunnels ein.

Wer die Kosten für einen Rückbau der Haustechnik tragen müsste, ist rechtlich unklar. Aufgrund der erwarteten erheblichen Kosten der vollständigen Unterquerung im Verhältnis zu diesem Detailpunkt wird die Klärung dieses Punktes zunächst ausgesetzt.

Zur Umgehung des vertieften Hotelkellers könnte der Tunnel um das Hindernis herumgeführt werden. Dies würde höhere Kosten aufgrund größerer Länge sowie den Verzicht auf einen freien Durchblick von der einen zur anderen Seite bedeuten.

geschätzte Baukosten: 2,7 Mio. netto

4.) Stadtbahn Bielefeld, Haltestelle Hauptbahnhof:

Der spätere Anschluss eines Fußgängertunnels an die Haltestelle wurde bereits beim Bau vorgesehen. Er befindet sich rechts neben dem Ausgang „Tüte/Herbert-Hinnendahl-Str.“ von der obersten unterirdischen Ebene der Stadtbahn aus betrachtet.

Durch die Überbauung der Stadtbahnhaltestelle mit der neuen Ausstellungshalle im Bereich dieses Anschlusspunktes sind auch hier erhöhte Aufwendungen für die Sicherung der Giebelwand erforderlich.

geschätzte Baukosten: 1,0 Mio. netto

Finanzielle Auswirkungen

Für den Bau einer attraktiven und somit genügend breiten unterirdischen Verbindung zwischen Fahrgasttunnel der DB und der Stadtbahnhaltestelle am Hauptbahnhof ergibt sich unter Einbeziehung von Planungskosten und Mehrwertsteuer eine Investitionssumme von mindestens 10 Mio. €. Auch eine andere Führung des Verbindungstunnels wird grundsätzlich nicht zu einer kostengünstigeren Lösung führen, da die bautechnischen Probleme in ähnlicher Weise auftreten und die finanziellen Auswirkungen somit in ungefähr gleicher Höhe ausfallen werden.

Weiteres Vorgehen

Mit Blick auf die finanziellen Auswirkungen ergibt sich, dass für eine Realisierung des Vorhabens die Akquirierung von Fördermitteln unumgänglich ist. Eine wichtige Voraussetzung für die Förderung mit Landesmitteln ist die Einstufung der Maßnahme in den vordringlichen Bedarf und somit die Aufnahme in den Infrastrukturbedarfsplan. Aufgrund der kalkulierten Höhe der Investitionskosten von über 3,0 Mio. € muss die Maßnahme einer Bewertung im Rahmen der „Integrierten Gesamtverkehrsplanung“ (IGVP) des Landes unterzogen werden. Ob es hier zu einer positiven Bewertung kommen würde ist fraglich. Wie bereits im Zusammenhang mit anderen kommunalen ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen berichtet, ist eine Förderung mit Mitteln aus §12 ÖPNVG zum aktuellen Zeitpunkt aufgrund der Höhe der zur Verfügung stehenden Mitteln unwahrscheinlich. Eine Förderung als Maßnahme im besonderen Landesinteresse nach § 13 ÖPNVG ist derzeit ausgeschlossen, da kommunale Maßnahmen aus diesem Topf überhaupt nicht gefördert werden.

Unabhängig davon hat ein Gespräch mit der DB Station und Service ergeben, dass der Konzern aus verschiedenen Gründen den Verbindungstunnel unter den herrschenden Rahmenbedingungen (Verträge mit Mietern in der Bahnhofshalle, Bedenken hinsichtlich der sozialen Sicherheit) voraussichtlich nicht unterstützen wird. Eine Realisierung der Maßnahme unter Einbeziehung des Bunkers kann jedoch nur im Einvernehmen mit der DB vollzogen werden.

Sollte eine unterirdische Verbindung zwischen Fahrgasttunnel der DB und der Stadtbahnhaltestelle aus den vorgenannten Gründen nicht realisiert werden, bleiben die verkehrlichen und funktionalen Defizite einer oberirdischen Querung weiterhin bestehen. Daher wird vorgeschlagen geeignete Lösungsmöglichkeiten einer näheren Untersuchung zu unterziehen. Hierfür muss jedoch der Abschluss der Baumaßnahme zur Stadthallenerweiterung abgewartet werden, damit die verkehrliche Situation, insbesondere das Aufkommen und die Abwicklung des Kfz-Verkehrs, im Bereich des Hauptbahnhofs realistisch abgeschätzt werden kann. Derzeit wird mit dem Abschluss der Arbeiten im August 2010 gerechnet. Der Ausschuss wird über ein entsprechendes Konzept zu gegebener Zeit informiert.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss