



öffentlich

Fachamt: Stadtplanungsamt
Datum: 12.04.2017

Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt
Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt

04.05.2017
01.06.2017

Tagesordnungspunkt:

Machbarkeitsstudie Bahnübergang Rosentor
- Darstellung der Untersuchungsergebnisse und Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Beschlussvorschlag:

- a) Der Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt der Stadt Paderborn nimmt den Sachstand der Bearbeitung zur Kenntnis.
- b) Der Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt der Stadt Paderborn beauftragt die Verwaltung, die Variante 4.1 (Schließung des Bahnübergangs und Neubau einer Unterführung für Fußgänger und Radfahrer mit entsprechenden Rampenanlagen) in weiteren Bearbeitungsschritten und ggfls. in Untervarianten weiter zu untersuchen.
- c) Der Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt der Stadt Paderborn beauftragt die Verwaltung, mit den beteiligten Gesellschaften der Deutschen Bahn AG sowie dem Eisenbahnbundesamt Verhandlungen insbesondere bzgl. der Finanzierung der Maßnahme aufzunehmen.
- d) Der Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt der Stadt Paderborn beauftragt die Verwaltung, vorbehaltlich der unter c) geführten Verhandlungsergebnisse die unter b) beschlossene Maßnahme in das zukünftige Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) aufzunehmen.

Begründung:

Örtlicher Status Quo

Der beschränkte niveaugleiche Bahnübergang ist durch die hohe Frequenz an Güter- und Personenzügen häufig und oft auch sehr lange geschlossen. Er stellt seit langem eine - in der öffentlichen Kritik stehenden - Barriere zwischen den Wohnquartieren der Südstadt und der zentralen Innenstadt dar. Erschwert und unsicher wird die Querung auch durch Staus und Wartezeiten unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer inkl. des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) aus Richtung Le-Mans-Wall.

Die vorhandene Personenunterführung (PU) entspricht nicht den aktuell erforderlichen Standards an einen Querschnitt (h x b) als Bestandteil des öffentlichen Raumes. Auch fehlt eine

barrierefreie Querung nach DIN-Standards; insbesondere für (mobilitäts- und seh-) eingeschränkte Verkehrsteilnehmer sowie für Personen mit Kinderwagen, Trolleys etc., auch für Fahrradfahrer ergeben sich vor allem auf der Südseite durch die Treppenanlage erhebliche Probleme.

Dem öffentlichen Raum fehlt neben den vorgenannten funktionalen Mängeln auch insgesamt eine angemessene städtebauliche Gestaltung als Verbindung zwischen Südstadt und Innenstadt und als querende Verbindung der historischen Wallanlage.

Stadtraum - Nordseite

Historisch gehört das Rosentor nicht zu den mittelalterlichen Toranlagen der Stadtbefestigung. Es wurde erst um 1850 mit Hilfe eines Durchbruchs in der mittelalterlichen Mauer geschaffen. Anlass war insbesondere der Zugang zu den neuen Wohn-, Erholungs- und Freizeitanlagen südlich der Bahnlinie.

Nach Vorbildern wie Lippstadt, Münster oder Hamburg entstanden um 1820 erste Planungen für die Umwandlung der Wall- und Grabenanlagen in eine grüne Promenade. Dies entsprach den Wünschen des Bürgertums nach einer Erholungs- und Flaniermöglichkeit außerhalb der stark verdichteten Innenstadt. Die Stadtmauer diente dabei als räumliche Fassung auf der inneren Seite und die Bebauung an der Leostraße mit bürgerlichen Wohnbauten als äußere Fassung.

Der Grünzug der Promenade war locker verbunden mit Grünanlagen wie dem Riemekepark, dem Ostfriedhof oder dem Turnplatz an der Kilianstraße in der Südstadt.

Im beschriebenen Stadtraum verläuft die Bahnlinie in Ost-West-Richtung und begrenzt die ehemalige Promenade auf der Südseite.

Stadtraum - Südseite

Auf der Südseite präsentiert sich das Quartier großstädtisch mit einer 3- bis 5-geschossigen Blockrandbebauung und einem anschließenden Stadtplatz. Der öffentliche Raum erscheint urban und das Gelände steigt in Richtung Süden an.

Die Stadträume beiderseits der Bahnlinie stellen sich also historisch, stadträumlich und funktional sehr unterschiedlich dar. Sie lassen nur bedingt funktionale und gestalterische Veränderungen zu, die den derzeitigen Charakter mit seinen Nutzungen nicht stören.

Zwischenfazit

Für eine barrierefreie Neugestaltung bietet der Stadtraum auf der Nordseite mehr (unbebaute) Fläche. Hier sind - im Falle einer Neuplanung - die Grundstückspartikeln der Eigentümer DB und Stadt Paderborn sowie unterschiedliche ganzjährige wie auch temporäre Nutzungen des Stadtraumes zu berücksichtigen.

Auf der Südseite werden Planungs- und Gestaltungsoptionen durch die Blockrandbebauung und den maximalen Straßenquerschnitt sowie durch die Topographien der Kilianstraße und Leostraße bestimmt; die Kilianstraße steigt nach Süden an, die Leostraße fällt nach Westen ab. Hieraus ergeben sich deutliche Restriktionen für die Errichtung eines barrierefreien Zugangs mit Unterführung der Bahnlinie sowie für eine angemessene Gestaltung des Stadtraumes.

Sachstand der Bearbeitung

In 2009 wurden Sanierungsmaßnahmen im Tunnel und an der Pflasterung im Bereich der Rampe an der Nordseite durchgeführt. Weiterhin wurde damals der Bau eines Aufzuges geprüft und das Ergebnis im Ausschuss für Bauen, Planen Umwelt am 14.02.2013 (Sit-

zungsvorlage Nr. 0050/13) vorgestellt. Die Investitions- und Wartungskosten wurden jedoch in Anbetracht des vorhandenen niveaugleichen Übergangs als zu hoch erachtet. Nach damaliger grober Kostenschätzung würde die Fahrstuhlanlage ca. 130.000 € kosten, für eine Integration der Fahrstuhlanlage in das neue Umfeld wäre mit weiteren 50.000 € zu rechnen (Verkehrsflächen in der Leostraße anpassen). Außerdem würden noch Unterhaltungskosten anfallen, die noch nicht näher beziffert werden konnten.

Im Weiteren wurden am 14.02.2013 vier Planungsvarianten mit unterschiedlichen Rampenanlagen im Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt vorgestellt, 3 Varianten unter Beibehaltung des Fußgängertunnels sowie mit Erhalt, Teilerhalt und Schließung der niveaugleichen Querung vor dem Hintergrund feuerwehrtechnischer Anforderungen. Ohne Schließung des Bahnübergangs und eines DIN-gerechten Tunnelneubaus kann eine 1/3-Teilung der Kosten sowie Inanspruchnahme von Mitteln der Städtebauförderung allerdings nicht erfolgen. Die 4. Variante stellte den Neubau einer Unterführung in linearer Fortführung der Kilianstraße dar, die jedoch einen erheblichen stadträumlichen Eingriff auf der Südseite erkennen lässt aufgrund der Bebauungsdichte und des ansteigenden Geländes, das eine Rampenführung erschwert und vor allem verlängert.

Im Innenstadtverkehrskonzept von 2013 wird – zur Entschärfung der Situation – die Schließung des Übergangs für den Kfz-Verkehr vorgeschlagen, damit auch eine fußgängergerechte Neugestaltung zwischen der Kilianstraße bis zum Eingang der Rosenstraße erfolgen kann.

Durch eine Verkehrszählung in 2014 zeigte sich - wegen marginaler Auswirkungen auf das umgebende Netz - aus verkehrlicher Sicht die Möglichkeit der Schließung für den Kfz-Verkehr. Auch schon im Rahmen der Fördermaßnahme `Barrierefreie Innenstadt` des IHK-I aus 2010 wurden der Übergang aufgenommen und dazu Gespräche mit der DB geführt.

Im Frühjahr 2016 erfolgte die externe Beauftragung des Büros Schüßler-Plan, Düsseldorf. Beauftragt wurde eine Machbarkeitsstudie mit der Aufgabenstellung, 4 Varianten in Abwägung unterschiedlicher Bestandteile und unter Berücksichtigung der beschriebenen Restriktionen zu entwickeln, gegenüber zu stellen, zu prüfen und zu bewerten - auch vor dem Hintergrund von Kosten- und Finanzierungsansätzen.

Anforderungen Stadt

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die entscheidenden Verbindungen für den MIV zwischen dem Süden der Stadt und der Innenstadt sind die Husener Straße/Warburger Straße am Liboriberg (Bahnüberführung Kasseler Tor) und die Borchener Straße (Bahnunterführung) als wichtige Verbindung zwischen Universität und Innenstadt. Der Ausbau ist MIV-gerecht, für den Nicht-Motorisierten Individualverkehr (IV) aber eher unattraktiv. Dieses gilt noch deutlicher für die Unterführung Borchener Straße, die 100 % autogerecht ausgebaut ist.

Der Übergang Rosentor / Kilianstraße wird – mangels Attraktivität der beiden anderen Straßen – in hohem Maße von Fußgängern und Radfahrern frequentiert. Für den Kfz-Verkehr ist er wegen der langen Wartezeiten vor der Schrankenanlage nur von geringer Bedeutung und als Einbahnstraße nur stadtauswärts nutzbar.

Nicht-Motorisierter Verkehr (IV)

Für den IV bieten sich mit der niveaugleichen Querung und dem Personentunnel 2 Übergangsmöglichkeiten, mit denen aber Restriktionen verbunden sind: die niveaugleiche Querung ist mit z. T. nicht unerheblichen Wartezeiten verbunden, der Tunnel ist nach aktuellen Standards nicht barrierefrei. Daraus ergeben sich verschiedene Sicherheitslücken und Beeinträchtigungen.

Zielsetzungen

1. Generelle Zielsetzung soll die Schließung des Übergangs für den MIV sein, da die vorhandenen Frequenzen und die mit einer Schließung verbundenen Auswirkungen auf das umgebende Netz gering sind.
2. Es soll eine sichere, angstfreie und barrierefreie Querung für den IV geschaffen werden unabhängig von Schließungszeiten. Diese könnte in Kombination unterschiedlicher Bestandteile (Tunnel, Treppe, Rampe und/oder Aufzug) sichergestellt werden.
3. Der Erhalt des niveaugleichen Übergangs ist vor dem Hintergrund der Kostendrittelung und einer Beantragung von Städtebaufördermitteln nicht zielführend, da er eine Beteiligung der DB AG und Bund / Land ausschließt, so dass die Maßnahme allein von der Stadt Paderborn zu tragen wäre.

Rettungswege, Belange der Feuerwehr

Der „städtebauliche Betrachtungsraum“ ist im Wesentlichen von Gebäuden mittlerer Höhe geprägt. Das bedeutet, dass für die Sicherstellung zweiter Rettungswege, aber auch zur Brandbekämpfung zwingend der Einsatz der Drehleiter erforderlich ist. Die Aufstellflächen für die Drehleiter liegen auf den vorhandenen öffentlichen Verkehrsflächen (Fahrbahnen). Für sämtliche benötigte Flächen der Feuerwehr werden die Anforderungen des § 5 BauO NRW (VVBauO NRW) sowie der DIN 14090, die u. a. die Dimensionierung der Flächen für die Feuerwehr in Abhängigkeit von vorhandenen Radien vorgeben, eingehalten.

Unabhängig von diesen Anforderungen der Feuerwehr stellt die Zufahrt von der Kilianstraße zum Rosentor insbesondere für den Veranstaltungszeitraum des Libori-Festes eine einsatztaktisch wichtige Zufahrt für den Rettungsdienst dar, da sie zentral im Veranstaltungsgelände liegt. Eine Zufahrt ausschließlich über den Le-Mans-Wall oder über das Kasseler Tor zur Mitte des Veranstaltungsraumes wäre mit erheblichen Zeitverlusten verbunden.

Im Zuge der Bearbeitung und in mehreren Abstimmungen mit der Feuerwehr kann der Variante 4.1 unter der Voraussetzung einer DIN-gerechten, also barrierefrei errichteten Rampenanlage zugestimmt werden. Mit der so dargestellten Rampensituation beiderseits der Bahn sind die Entfluchtung von Besuchern und der Abtransport von Verletzten aus dem Veranstaltungsraum über Fahrtragen möglich. Mit einer maximalen Neigung von 6 % (und Zwischenpodesten) schaffen die Rampen generell die Voraussetzung für den Not- und Rettungsfall.

Des Weiteren sind in der vorgelegten Variante 4.1 augenscheinlich keine Flächen für die Feuerwehr betroffen. Dennoch ist im Rahmen einer detaillierteren Ausführungsplanung sicherzustellen, dass mit Großfahrzeugen (Drehleiter, Löschfahrzeug) weiterhin von der Kilianstraße in beide Richtung der Leostraße abgelenkt werden kann.

Temporäre Veranstaltungen

Vor dem Hintergrund temporärer Veranstaltungen sind die Aufstellflächen für kleine Stände zwischen Bahntrasse und Le-Mans-Wall zu berücksichtigen. Bauliche Maßnahmen sind daher auch in Verbindung mit der Marktordnung darzustellen. Gestalterische Maßnahmen wie zum Beispiel Möblierung, technische Ausstattung etc. sind mobil auszuführen.

Im Zuge der Bearbeitung und vor dem Hintergrund eines funktionierenden Brandschutzkonzeptes bestehen keine Bedenken, der Variante 4.1 zu folgen. Die betroffenen Stände können umorganisiert bzw. evtl. muss auf einen Stand verzichtet werden.

Notwasserwege / Entwässerungskanäle

Aus Sicht des Stadtentwässerungsbetriebs ist der Bereich Rosentor äußerst sensibel zu beurteilen. Die Straßen Leostraße und Kilianstraße bilden bei Starkregenereignissen Notwasserwege für große Bereiche der Südstadt. Am Rosentor laufen diese dann zusammen. Ob der weitere Abfluss dann über das Rosentor erfolgt oder über die Leostraße parallel zur Bahntrasse, hängt von den topografischen Ergebnissen der jeweiligen Szenarien ab. Insofern ist das Thema Notwasserführung bei Starkregenereignissen und Schutz von topografischen Tiefpunkten (Unterführungen, technische Anlagen) in den weiteren Planungsschritten entsprechend zu berücksichtigen.

Im Zuge der Bearbeitung ist bei der Planung und Verortung neuer Bauwerke, die im Boden gegründet oder eingebaut werden, selbstverständlich auch die Lage der im Boden befindlichen Kanäle sowie Versorgungsleitungen zu berücksichtigen.

Anforderungen Deutsche Bahn AG

Planungsrechtliche Einordnung (Gesetzesgrundlage der DB Netz AG):

- Ersatzneubau einer Personenunterführung stellt wesentliche Änderung an planfestgestellten Eisenbahnbetriebsanlagen dar
- Ggf. Antrag auf Plangenehmigung nach § 74 Abs. 6 VwVfG beim Eisenbahn-Bundesamt
- Antragsteller ist die DB Netz AG als bundeseigenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Anlagenbetreiber

Kreuzungsrechtliche Einordnung:

- Kreuzung zwischen DB-Strecke 1760 und Rosenstraße/Kilianstraße gilt als Kreuzung eines öffentlichen Straßenweges mit der bundeseigenen Eisenbahn nach EKrG
- Änderung der Kreuzung durch Schließung Bahnübergang (BÜ) durch Stadt Paderborn, d.h. Entfall der Gefahrenquelle und Entlastung der Kreuzung (grundsätzliches Bestreben der DB Netz AG)
- Veränderung der Kreuzungssituation aus Gründen der erhöhten Sicherheit und der verbesserten Abwicklung des Verkehrs > Maßnahme im Sinne des § 3 des EKrG

Vertragliche Einordnung:

- Vereinbarung nach 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung über Änderung der bestehenden Kreuzungsanlage
- Wertung des eisenbahnüberführenden Ingenieurbauwerks über der Personenunterführung als Eisenbahnanlage (Überführung ist keine Bahnanlage -> Straßenbaulast der Stadt)
- DB Netz AG trägt laufende Unterhaltung, die Erneuerung und die Betriebskosten gemäß § 14 AEG

Finanzielle Einordnung:

- Kostendrittung gemäß § 13 EKrG für Baumaßnahmen nach § 3 EKrG
- Vorhabenträger: Stadt Paderborn
- Beteiligte haben gemäß § 4 (2) des EKrG Änderungen zu dulden > DB Netz AG ist als Verkehrsträger der Schiene zur Folge verpflichtet
- Berücksichtigung der verkehrlichen und betrieblichen Belange der DB Netz AG

Fazit und Voraussetzung: Schließung Bahnübergang

- Mitfinanzierung Dritter durch Einordnung als Baumaßnahme zur Verbesserung der Sicherheit und Verkehrsabwicklung.

Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Schüssler Plan (s. Anlage)

Aufgabenstellung:

Im Rahmen der Studie erfolgte die Erarbeitung, Prüfung und Bewertung und die abschließende Gegenüberstellung von 4 Varianten:

Variante 1:

Erhalt und Gestaltung des Übergangs mit Präferenz IV (nicht motorisiert) und Verzicht auf den MIV

Ziel: funktionale Verbesserung des niveaugleichen Übergangs mit Anforderungen an Barrierefreiheit für alle Arten von Bewegungseinschränkungen

Rampe und Fußgängerunterführung sollen im Bestand eine gesamtgestalterische Aufwertung (Beleuchtung, Farbgestaltung, Materialien, Begrünung, etc.) erfahren.

Variante 2:

Prüfung und Neugestaltung der Zuwegungen in den Fußgängertunnel nach barrierefreien Standards, gestalterische und technische Aufwertung des bestehenden Fußgängertunnels

Ziel: gestalterische und funktionale Aufwertung der Zugangsbereiche unter den beschriebenen Anforderungen sowie nach technischen und funktionalen Standards. Es ist auch die Sinnhaftigkeit eines Aufzugs gegenüber einer Rampe zu prüfen.

Variante 3:

Prüfung einer Überführung über die Bahntrasse (als Brückenbauwerk mit Aufzug und/oder Rampe)

Variante 4:

Neugestaltung der Fußgängerunterführung (z. B. Verbreiterung, Ausgleich topographischer Vorgaben z. B. durch diagonale Verlängerung, Vertiefung, Erhöhung, etc.) nach aktuellen Standards und Anforderungen und als Ersatz zur bestehenden niveaugleichen Querung.

Ziel: eine den Frequenzen angemessene sichere und angstfreie Nutzung. Es war auch zu prüfen, inwieweit eine neue Verortung der Unterführung an anderer Stelle erforderlich bzw. von Vorteil ist.

Varianten 4.1 – 4.3

Im Rahmen der Bearbeitung wurden eine weitere Untervariante zu den Varianten 1 + 2 sowie drei Untervarianten zur Variante 4 erarbeitet. Diese wurden vor dem Hintergrund der besonderen örtlichen Restriktionen und Anforderungen in der Verwaltung selbst entwickelt.

In der Gegenüberstellung der Varianten erfolgte die Bewertung nach dem Ampelprinzip auf der Grundlage der Kriterien: Baukosten/Finanzierung, Bauablauf, Flächeninanspruchnahme, Sicherheit, städtebauliche Gestaltung und Verkehr.

Maßnahmen

Maßnahmen in Variante 1 (keine Schließung BÜ / PU im Bestand)

Bahnübergang: Licht- und Tonsignale, Belagserneuerung, Aufmerksamkeitsstreifen, Richtungsfeld, Spaltmaß Schienenaussparung, Gleiseindeckungssysteme

Zugänge: Sanierung und Instandsetzung, Beleuchtung, Farbgebung, Maßnahmen bei Starkregenereignissen

Anbindung / Unterführung: Verweilzonen / Vorplätze, Begrünung, Farbgebung, Geländer zur Lenkung, Steigungsanpassungen, Markierungen und Beschilderungen, Radabstellanlagen, Beleuchtungskonzept

Maßnahmen in Variante 2 (Schließung BÜ / PU im Bestand)

Nordseite: Barrierefreiheit durch Rampenanlage mit maximal 6 % Steigung und Zwischenpodesten, Treppenanlage für den schnellen und direkten Zugang, Gestaltung durch geometrische Verhältnisse, Klärung Flächenbeanspruchung für Sondernutzungen
 Südseite: Barrierefreiheit durch Aufzugsanlage als Alternative, lange Umwege und Entwicklungslängen bei Rampenlösungen (vorhandene Topographie), Einschränkungen durch geometrische Verhältnisse

Maßnahmen in Variante 1+2 (Schließung BÜ / PU im Bestand + Ausbau PU)

Nord- und Südseite: 2 Aufzüge + 2 Treppenanlagen vor dem Hintergrund der Flächenreduzierung auf der Nordseite und des reduzierten Angebotes auf der Südseite

Maßnahmen in Variante 3 (Schließung BÜ + PU / Brückenbauwerk)

Voraussetzung: Verlegung Speiseleitung erforderlich -> Abstimmung mit DB Netz AG Lichtraum: $h \geq 6,20$ m (offene Strecke und Standardoberleitungen nach RiL 997.0101)

Konstruktionshöhe: Vollwandträgerbrücke, Stahl, max. Spannweite ca. 25 m => Schlankheit $\sim L/25$ => $h_{kon} = 1,0$ m

Rampenanlagen: mittlere Steigung von 5,3 %; Höhenunterscheid von 7,20 m => Entwicklungslängen von $L = 135$ m

Maßnahmen in Variante 4 (Schließung BÜ + PU / Unterführung)

Nordseite: lineare Treppenanlage, barrierefreie Rampe Ostseite

4.0: Südseite: gegenläufige Rampe Leostraße West + Treppenanlage Ost

4.1: Südseite: einläufige Rampe Leostraße West + Treppenanlage Ost

4.2: Südseite: Aufzug Leostraße West + Treppenanlage Ost (Ausführung als Rettungsweg)

4.3: Südseite: Rampe + Aufzug + Treppenanlage

Ergebnisse und Empfehlungen

In den Varianten 1 und 2 erfolgen kostenintensive Maßnahmen auf der Grundlage der bestehenden Bausubstanz. Eine Kostendrittellung sowie die Bewilligung städtebaulicher Fördermittel sind unter diesen Umständen nicht möglich. Gleiches gilt auch für die Variante 1/2. Die Variante 3 kann stadträumlich nicht mitgetragen werden und ist auch unter dem Kostenaspekt infrage zu stellen (eine Überführung ist keine Bahnanlage, folglich also in Baulast der Stadt).

Darstellung zur derzeit vorliegenden Kostenkalkulation

Variante 1:	Maßnahme insgesamt:	620.000,- € brutto
	1/3 Teilung:	keine, da der Übergang erhalten bleibt
	Städtebauförderung / 60 %:	ist unter der Voraussetzung nicht gesichert
	Anteil Stadt:	620.000,- €
	Anmerkungen:	Lösung ohne wesentliche Verbesserung, Liboridnung ist nicht tangiert, Investitionen in Bestand ohne DIN und Bahnstandard
Variante 2:	Maßnahme insgesamt:	2.140.000,- € brutto plus Kosten DB AG
	1/3 Teilung:	713.332,- € unsicher
	Städtebauförderung / 60%:	427.999,- € unsicher
	Anteil Stadt:	285.333,- € unsicher plus Kosten DB AG
	Anmerkungen:	Die Rampenneubauten münden in einen nicht DIN- und Bahnstandard gerechten Bestand. Eine 1/3-Teilung und Städtebauförderung sind deshalb nicht gesichert. Da die Funktionalität des PU langfristig nicht gesichert ist und bereits

jetzt aktuellen Standards nicht entspricht, kann sie seitens der Verwaltung nicht empfohlen werden.

Variante 1/2: 1. BA: Aufzuanlagen

Maßnahme insgesamt: 2.330.000,- € brutto

1/3 Teilung: keine

Städtebauförderung / 60 %: unsicher

Anteil Stadt: 2.330.000,- €

Anmerkungen:

Neubau Aufzuanlagen münden in nicht DIN- und Bahnstandard gerechten Bestand, Vorteile: flächenminimierter barrierefreier Neubau, Liboriordnung ist nicht tangiert

2. BA: Tunnelausbau

Maßnahme insgesamt: 1.700.000,- € brutto

1/3 Teilung: keine

Förderung: unsicher

Anteil Stadt: 1.700.000,- €

Anmerkungen:

Der Tunnelausbau ist wegen statischer Belange nicht gesichert, DIN- und Bahnstandard gerechter Ausbau und auch die Städtebauförderung sind insofern infrage gestellt (statische Prüfung!) Da die Funktionalität des PU langfristig nicht gesichert ist und bereits jetzt aktuellen Standards nicht entspricht, kann sie seitens der Verwaltung nicht empfohlen werden.

Variante 3: Maßnahme insgesamt:

4.280.000,- € brutto plus Kosten DB AG

1/3 Teilung: 1.426.667,- €

Förderung: 856.000,- €

Anteil Stadt: 570.667,- € plus Kosten DB AG

Anmerkungen:

Stadträumlich und funktional nicht vertretbar, Unterhaltung (Überführung ist keine Bahnanlage -> Straßenbaulast der Stadt), Bewitterungspflege, keine Empfehlung durch die Verwaltung

Variante 4.0: Maßnahme insgesamt:

4.170.000,- € brutto plus Kosten DB AG

1/3 Teilung: 1.390.000,- €

Städtebauförderung: 834.000,- €

Anteil Stadt: 556.000,- € plus Kosten DB AG

Anmerkungen:

Anpassung der Libori-Ordnung (Nordseite) an alle Varianten 4.0-4.3, gegenläufige Rampe startet an der Kilianstraße, länger aufgrund des Gefälles Leostraße, Eingriff in den Straßenraum, (Prüfung der Kanalisation, ggfls. Anpassung und Mehrkosten,) fahrradfreundlich

Variante 4.1: Maßnahme insgesamt:

4.170.000,- € brutto (Grundlage: Variante 4.0) plus Kosten DB AG

1/3 Teilung: 1.390.000,- €

Städtebauförderung: 834.000,- €
Anteil Stadt: 556.000,- € plus Kosten DB AG
Anmerkungen: einläufige Rampe startet in der Leostraße, kürzer aufgrund des Gefälles Leostraße, Eingriff in den Straßenraum - je nach Breite - gering (Kanalisation vermutlich nicht betroffen, Kosten dadurch geringer als in Variante 4.0), fahrradfreundlicher

Variante 4.2: Maßnahme insgesamt: 3.312.229,- € brutto plus Kosten DB AG
 1/3 Teilung: 1.104.076,- €
 Städtebauförderung: 662.445,- €
Anteil Stadt: 441.631,- € plus Kosten DB AG
Anmerkungen: Aufzug minimiert Flächen, Kanalisation nicht betroffen, wenig fahrradfreundlich (Führungsschiene an der Treppe), Gestaltung Treppe: Absprache Feuerwehr (Unfalltransport)

Variante 4.3: Maßnahme insgesamt: 4.356.879,- € brutto plus Kosten DB AG
 1/3 Teilung: 1.452.293,- €
 Städtebauförderung: 871.375,- €
Anteil Stadt: 580.918,- € plus Kosten DB AG
Anmerkungen: Aufzug verkürzt den barrierefreien Umweg für Personen mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen, Rampe kann von Fahrradfahrern und Feuerwehr (Unfalltransport) genutzt werden

Fazit

Aus den aufgeführten Darstellungen folgt die Hinwendung zur Variante 4, die die Schließung der niveaugleichen Querung und des Personentunnels vorsieht. Vor dem Hintergrund der Verbesserung der verkehrlichen Situation insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, des baulichen Eingriffs und Umfangs der Maßnahme, des Flächenanspruchs, der Integration in den vorhandenen Stadtraum und der Finanzierungs- und Betriebskosten schlägt die Verwaltung die Variante 4.1 als Vorzugsvariante vor. Auf ihrer Basis wird empfohlen, Gespräche mit den beteiligten Gesellschaften der DB AG und dem Eisenbahnbundesamt insbesondere zur Finanzierung der Maßnahme zu führen. Über die Ergebnisse soll dem Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt zeitnah Bericht erstattet werden.

Der Bürgermeister
i. V.

Claudia Warnecke
Technische Beigeordnete

Anlagen