



Beschlussvorlage Bündnis 90 / Die Grünen - Fraktion	Vorlage-Nr: VO/07/270
	Status: öffentlich
Federführend:	Datum: 08.10.2007
Bau- und Umweltamt	Berichterstatter: Peter Borchert
	Erstellt von: Peter Borchert
Stadtkernsanierung/Bahnhofsumfeldverbesserung	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
29.10.2007	Bau- und Planungsausschuss

- A: Sachbericht
- B: Stellungnahme der Verwaltung
- C: Prüfungen:
 1. Umweltverträglichkeit
 2. Kinder- und Jugendbeteiligung
- D: Finanzielle Auswirkungen
- E: Beschlussempfehlung

Zu A und B: Sachbericht / Stellungnahme der Verwaltung

Anlässlich der Sitzung des Bau-PlanA am 03.09.07 wurde angeregt die Stadtkernplanungen erneut vorzustellen.

Die Planungen für die Fußgängerbrücke, die P+R-Anlage und die Umgestaltung der Fahrradgarage resultieren aus einem in den Jahren 2003-2004 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb mit 3 Teilnehmern. 2 Brückenkonzepte und eine Tunnellösung wurden eingereicht. Die Entscheidung fiel für eine Brücke ohne Rampen. Die gesamte Aspektenpalette des Für und Wider Brücke/Tunnel wurden ausführlich und intensiv vom Preisgericht und Ausschuss diskutiert und beraten. Da eine Tunnellösung ca. doppelt so teuer wie eine Brücke wäre, entfiel auch die Förderung gemäß GVFG und FöFo.

In der Sitzung des Bau-PlanA am 27.09.04 (TOP 4) wurden die Entwürfe für die Fußgängerbrücke und die P+R-Anlage mit einem Modell vorgestellt und beschlossen. Der Entwurf für die Fahrradgarage wurde zurückgestellt. Da es auf Grund von Anfragen und Redebeiträgen zu der Beschlusslage immer wieder Irritationen gab, wird hier der Beschluss nochmals dargestellt:

„Der Bau- und Planungsausschuss beschließt die vorgestellten Entwürfe für die Fußgängerbrücke über die DB und die P+R-Anlage an der Hamburger Straße. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Auflistung der Folgekosten der Maßnahme vorzulegen“.

Über den Sachstand hinsichtlich der Abstimmung mit der DBAG (DB-Netz, DB-Station+Service, DB-Immobilien, DB-Projektbau, DB-Bahnhofsmanagement), der Stbf.-Abtlg. des IM, der LVS-S.-H., des FöFo beim IM, der GMSH, der NEG, des LBV und des Eigentümers des EKZ wurde laufend im Ausschuss unterrichtet. Die Entwürfe wurden

förderaufsichtlich geprüft und genehmigt. Die entsprechenden Bewilligungsbescheide für Fördermittel liegen vor und wurden bzw. werden voraussichtlich bis 2008-2009 verlängert.

1. Entwurfsgrundlagen

1.1 Fußgängerbrücke

Unter Berücksichtigung einer 4-Gleisigkeit mit 2 Seiten- und einem Mittelbahnsteig überspannt eine Stahlfachwerkkonstruktion von 29m Länge, 2,8m Höhe und 3m Breite die DB-Anlage. Die Gehwegplatte besteht aus einer Stahlbetonverbundkonstruktion. Die lichte Höhe der Brücke von OK Gleis bis UK Konstruktion beträgt 6,2m (Oberleitung!) Der Brückenüberbau ist eingehaust, das heißt mit verglasten (selbstreinigend) Seitenwänden und einem Dach aus Stehfalzblechen versehen. Analog erfolgt die Überbrückung der Güterbahn und Anlieferzone EKZ, allerdings ohne Verglasung, Überdachung und in einer Länge von 24m und 2,5m Breite. Die Brücken verbinden das Parkdeck und die P+R-Anlage mit den Bahnsteigen Der Anschluss an die Bahnsteige erfolgt über eingehauste Treppenhäuser mit Fahrstühlen. Auf Grund des Schwerbehindertengesetzes sind Fahrstühle unverzichtbar. Neuere Schnellbahnstationen wie in Norderstedt, Henstedt-Ulzburg und Kaltenkirchen (AKN) sind daher entsprechend ausgerüstet. Besondere Vandalismusschäden liegen dort nicht vor. Allerdings hat im Gegensatz zu U+S-Bahnen ein Rollstuhlfahrer ohne Mithilfe anderer Menschen keine Chance in die Bahn zu gelangen (Höhendifferenz ca. 0,7m, später ca.0,3m). Spätere Anschlüsse an den Mittelbahnsteig werden optional konstruktiv berücksichtigt. Die Brücke und Treppenhäuser werden mit Beleuchtungsanlagen ausgestattet.

Die Treppenhäuser werden in den nächtlichen Betriebspausen der DB durch Rolltore (analog U+S-Bahn HH) verschlossen.

Die Reinigung der Überbauverglasung wird durch verschließbare Fenster erleichtert.

Die Bahnsteighöhe beträgt zur Zeit 38cm ab OK Gleis und soll künftig auf 76cm angehoben werden (U+S-Bahn HH +AKN 96cm). Ein Durchführungszeitraum kann von der DB und der LVS noch nicht benannt werden, sodass in Verbindung mit den Brückentreppen ein Zwischenprovisorium errichtet werden muss.

1.2 P+R-Anlagen

Die P+R-Anlage an der Hamburger Straße beinhaltet 94 Stellplätze, davon 3 für Schwerbehinderte und 128 überdachte Fahrradstellplätze beiderseits des Treppenhauses. Die Anlage wird intensiv begrünt und verfügt über eine separat geführte Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer zur Hamburger Straße..

Die P+R-Anlage an der Buskehre ist auf Grund der Lage des Treppenhauses der Brücke hinsichtlich der Zufahrt und der Anzahl der Stellplätze (12:9) umzugestalten. Ersatz für 3 entfallende Stellplätze wird auf der neuen Anlage geschaffen,

1.3 Fahrradgarage

Das rd. 22 Jahre alte Bauwerk weist einen erheblichen Sanierungsbedarf auf. In funktionaler Hinsicht soll ein optimierender Umbau (mehr Belichtung und Sicherheit) erfolgen:

- Rückbau der Außenrampe, der Treppe, des Risaliten, der Holzverbretterung und der Holzüberdachung an der Bahnsteigseite
- Einbau einer Innenrampe
- Verglasung der Außenwände, z.T. mit Sonnenschutzlamellen aus Leichtmetall, auch zur gestalterischen Auflockerung der Fassade, alternativ Metallgitterflächen statt Glas
- Neueindeckung des Daches mit Leichtmetall analog Brücke und Treppenhäuser und Öffnung des Firstbereiches mit einem Oberlichtband
- Errichtung eines neuen Zuganges (Portal), nachts geschlossen analog Brücke
- Einbau eines Ausganges zum Bahnsteig (Drehkreuz)
- Transparente Überdachung an der Bahnsteigseite
- Umbau der Toiletten mit Öffnung zum Bahnsteig

- Wesentliche Verbesserung der Innenbeleuchtung
- Heller Innenanstrich
- Einbau einer Videoüberwachung
- Einbau Zutrittskontrolle/Gebührenautomat, wenn gewünscht
- Ein Aufenthaltsraum für Personal bleibt erhalten

2001 wurde bereits von einem anderen Planungsbüro eine ähnliche Planung aufgestellt. Im städtebaulichen Wettbewerb sollten alternative Lösungen gefunden werden.

Theoretisch ist das Gebäude für 600 Fahrräder konzipiert. Die Fahrradständer sind jedoch zu beengt angeordnet, dass nur 500 Fahrräder abstellbar sind. Durch die geplante Innenrampe gehen insgesamt 50 Plätze verloren.

Es könnten somit 450 Fahrräder künftig in dem Bauwerk abgestellt werden, davon 230 im Erdgeschoss. Zur Zeit werden maximal 200 Fahrräder im Erdgeschoss abgestellt. Das Obergeschoss wird nur gering genutzt (20 Mietboxen). Wenn die Mietboxen im Obergeschoss verbleiben, könnten dort ca. 150 Fahrräder abgestellt werden. Durch die Verlegung der Rampe in den Innenbereich ist eine Verbesserung der Kontrolle und Sicherheit gegeben. Eine Reduzierung der Anzahl der Abstellmöglichkeiten durch die Innenrampe ist vertretbar, da im Bereich des neuen P+R-Platzes 128 überdachte Fahrradständer geschaffen werden.

Über die Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die Überwachung der Anlage mit eigenem und/oder fremdem Personal auch in Verbindung mit dem Fahrradladen wurde in den vergangenen Jahren bis 2001 im Ausschuss ohne Beschluss intensiv diskutiert. 3 Angebote/Konzepte mit jährlichen Kosten von DM94.500,- bis DM322.000,- lagen 2000 vor. Mittel wurden nicht bereit gestellt. Einige Jahre wurde die Überwachung bis 2001 durch BQG-Personal durchgeführt.

1993 erfolgte eine Befragungsaktion (300 Fragebogen Ausgabe/85 Rücklauf) hinsichtlich Nutzung/Überwachung/Verbesserung und Miete. Nur 20 Befragte waren bereit eine angemessene Miete zu zahlen.

Mittel für Fahrradboxen wurden nicht bereit gestellt. Die BQG stellte dann in Eigenarbeit Boxen für das Obergeschoss her.

Das Obergeschoss für eine Werkstatt zu nutzen wurde bauaufsichtlich untersagt (Eisenbahnlärm!).

Östlich und westlich der DB wurden für ca.230 Fahrräder Abstellmöglichkeiten ohne Überdachung geschaffen (1994/95). Nutzungsgrad Ost:100%, West: 70%.

Im Oberdeck der Fahrradgarage werden die abschließbaren Boxen von 10 Nutzern gegen Gebühr in Anspruch genommen.

Alternativ wäre ein Abbruch der Fahrradgarage und die Errichtung überdachter Fahrradständer denkbar. Allerdings hat der Gebäudekörper eine städtebauliche und lärmreduzierende Bedeutung für den Bahnhofplatz, da er diesen einfasst und abschirmt. Diese Alternative sollte daher nicht weiter verfolgt werden.

Eine 2. Alternative wäre die Nutzung des Obergeschosses nur für Lagerzwecke und ein Verzicht auf die Dachsanierung und den Einbau einer Innenrampe. Für die verloren gegangenen Fahrradstellplätze könnte Ersatz (mit Überdachung) auf der anschließenden P+R-Fläche geschaffen werden. 9 P+R-Stellplätze wären auch zu ersetzen, da hinsichtlich der Förderung eine dringende Notwendigkeit begründet wurde. Der Zugang der Fahrradgarage könnte an die südliche Giebelseite verlegt werden und ebenfalls der Personalraum.

Kosteneinsparungen würden sich bei dieser Lösung nicht ergeben, da für die Dach- und Obergeschosssanierung ca. €70.000,- eingespart, aber für die neue Überdachung ca. €100.000,- aufgewandt werden müssten. Die Kosten für den Umbau des P+R-Platzes mit einem neuen Gleisübergang (brückenbedingt) wären ca. gleichbleibend.

Frühere Überlegungen in der Fahrradgarage einen Imbiss einzurichten haben sich durch den vorhandenen Kaffee- und Backshop, der bereits um 5Uhr öffnet, erledigt.

Eine Bewerbung der Gemeinde (1994/95) zum „Forschungsprogramm zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Gemeinden“ hatte hinsichtlich der Fahrradgarage keinen Erfolg.

Die Beispiele Münster und Lüneburg (3000/1000Fahrräder) zeigen, dass mit Bewachung und integrierten Serviceleistungen mit entsprechenden Kosten (s.o.) ein erfolgreicher Betrieb einer Fahrradstation gegeben sein kann. Am sanierten „Hundertwasser-Bahnhof“ Uelzen hingegen befinden sich nur unbewachte Unterstellmöglichkeiten mit einer offenen Stahlkonstruktion.

2. Kosten/Finanzierung

Gemäß Kostenberechnung von 2005 belaufen sich die Gesamtkosten auf €3.516.000,-. Unter Berücksichtigung der MWSt-Erhöhung, allgemeiner Preissteigerungen(Stahlpreis!), Kosten für Projektsteuerung der DB, Einschaltung lizenziierter Planungsbüros und Kosten für Anprallschutz werden die Kosten mit Stand des Jahres 2007 sich auf rd. €4,1Mio belaufen.

Die jährlichen Kosten der Brücke für Unterhaltung und Betrieb (ohne A+V!) setzen sich aus Stromkosten für Beleuchtung, Fahrstuhl, Beheizung Entwässerung, Reinigung (Graffiti?), Fahrstuhlwartung, -prüfung und -notrufaufschaltung, Brückenhaupt- und -zwischenprüfung, Fahrdrachtabstimmung, Bahnsicherungspersonal und baulicher Unterhaltung zusammen und betragen €40.000,- je nach Umfang der Vandalismusschäden.

Einschließlich Wettbewerb wurden bisher rd. €200.000,- ausgegeben, bzw. durch Verpflichtungen festgelegt.

Eine Einsparung könnte durch Verzicht auf die Überbauverglasung erfolgen, allerdings bedingen erforderliche Geländer und Fahrdrachtabstimmungsschutz eine Teilkompensation, dass nur ca. €40.000,- verbleiben. Die Kosten für das Überbaudach belaufen sich auf rd. €80.000,-.

Aufteilung der Kosten (€) Stand Ende 2004

Maßnahme		Zuschuss
1.Brücke	2.123.000,-	GVFG 892.000,- (50%)
2. Fahrradgarage +	321.000,-	„ 193.000,- (75%)
Bahnsteigüberdachung	64.000,-	„ 47.000, (75%)
3. P+R Hamburger Str. +	769.000,-	„ 472.000,- (75%Fiktiventw.)
Fahrradüberdachung	67.000,-	„ 44.000,- (75%)
4. P+R Buskehre	172.000,-	siehe 3.
Zu 1.-4		325.000,- (FöFo)
Zu 1.-4 (Planung +städtebauliche Anteile)		ca.800.000,- (Restmittel Stbf.)
Gesamt	3.516.000,-	2.773.000,-

Die Zuschussquote GVFG bezieht sich auf die förderfähigen Kosten.

Zu 3.: Gemäß GVFG wird nur ein „nackter“ Platz (Fiktiventwurf) ohne Begrünung und Wegeverbindung einschließlich anteiligem Grunderwerb gefördert. Der Differenzbetrag (rd. 230.000,-) wird aus Stbf.-Mitteln getragen.

Antragsgemäß wurde die Befristung der Bewilligungsbescheide der Fördermittel bis zum 31.12.08 verlängert.

Ein Beschluss des Bau- und Planungsausschusses zur Planung der Fahrradgarage und zur Verglasung des Brückenüberbaues ist zur Zeit nicht erforderlich. Nach Beratung in den Fraktionen kann ein Beschluss Ende 07/Anfang08 erfolgen.

Zu C: Prüfungen

1. Umweltverträglichkeit

Die Umweltverträglichkeit ist durch die Förderung des ÖPNV gegeben.

2. Kinder- und Jugendbeteiligung

entfällt zur Zeit

Zu D: Finanzielle Auswirkungen

Siehe A/B

Zu E: Beschlussempfehlung

Der Bau-und Planungsausschuss nimmt die o.a. Ausführungen zur Kenntnis. Ein Beschluss zu Einsparmöglichkeiten bei der Brücke und zur Gestaltung der Fahrradgarage soll Ende 07/Anfang 08 gefasst werden.

Gez.
Roland Krügel
Bürgermeister