



STADT **LIPPSTADT**

**Vorlage Nr.**

82/2000

in öffentlicher Sitzung

in nichtöffentlicher Sitzung

**Beratungsfolge**

**Sitzungstermin**

Planungs- und Umweltausschuss

24.02.2000

**TOP**

**Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge in der Kernstadt Lippstadt**

**hier: Ausbaumerkmale der Unterführung Südertor**

**Beschlussvorschlag**

Dem Entwurfsvorschlag Nr. B 2 zur Ausgestaltung der Unterführung Südertor wird zugestimmt.

Er wird den weiteren Entwurfsplanungen zur Gestaltung der Unterführung Südertor zugrunde gelegt.

**Anlagen**

**Beratungsergebnis**

<input type="checkbox"/> Einstimmig	<input type="checkbox"/> Mit Stimmen-Mehrheit	Ja	Nein	Enthaltung	<input type="checkbox"/> Laut Beschluß-Vorschlag	<input type="checkbox"/> Abweichender Beschluß
-------------------------------------	---	----	------	------------	--	--

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

<b>Finanzielle Auswirkungen ?</b>		ja	
<b>Gesamtausgaben der Maßnahme</b>		<b>Eigenanteil</b>	
<b>Haushaltsstelle</b>			
<b>Veranschlagung</b>			
im Verwaltungshaushalt		mit	DM
im Vermögenshaushalt		mit	DM
<b>Verpflichtungsermächtigung im Haushalt</b>		i.H.v.	DM
<b>Über-/außerplanmäßige Ausgaben</b>		DM	Sichtvermerk Kämmerei
<b>Deckung durch Mehreinnahmen bei</b>			
Hhst.		DM	
Hhst.		DM	
<b>Einsparungen bei</b>			
Hhst.		DM	
Hhst.		DM	
Hhst.		DM	
<b>Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt:</b>	entfällt		

### Sachdarstellung

Im Zuge der Abstimmungen der Planungen zur Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge Südertor, Unionstraße, Weißenburger Straße und Alpenstraße fand nach einem ersten Termin 1998 im Juli 1999 ein weiteres Gespräch mit allen Beteiligten/Zuschussgebern des Bundesministeriums für Verkehr, Bauen- und Wohnungswesen / der Deutschen Bahn AG / dem Ministerium für Wirtschaft, Mittelstadt, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen / dem Landschaftsverband Westf.-Lippe / dem Westf. Landesstraßenbauamt und der Westf. Landeseisenbahn statt.

Gegenstand der Gespräche war die Abstimmung der Planungen zur Beseitigung der Bahnübergänge und der dazugehörigen Ersatzmaßnahmen sowie die Finanzierung und Förderung der einzelnen Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit den Zuschussgebern.

Auf der Grundlage der von der Stadt Lippstadt und der DB-AG entwickelten Planungskonzeptionen wurden insbesondere von den Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) grundsätzliche Hinweise zu den EkrG-Vorhaben gegeben, um Verzögerungen im Rahmen des späteren Prüfungs- und Genehmigungsverfahrens möglichst vermeiden zu können.

Darüber hinaus wurden von den Vertretern des BMV zu den einzelnen Maßnahmen Anregungen vorgetragen, die bei der weiteren Abstimmung bzw. der fachlichen Prüfung beachtet werden sollten.

Hierbei handelt es sich im Abschnitt Stirper Straße/Südertor u. a. um folgenden Punkte:

- Die im Zuge der Südtangente geplanten Geh- und Radwege sind nicht Bestandteil der EkrG-Maßnahme, da im Bereich der heutigen Bahnübergänge Ersatzmaßnahmen für Fußgänger und Radfahrer (Unterführung Südertor) vorgesehen sind. Die erforderlichen und in der Planung berücksichtigten Einrichtungen (Gehwege/Radwege) werden nach dem GVFG gefördert.
- Die durch die Geh-Radwege erforderliche Verbreiterung des WLE-Brückenbauwerkes ist ebenfalls nicht Bestandteil der EkrG-Maßnahme. Die erforderliche Verbreiterung des Brückenbauwerkes ist nach dem GVFG förderfähig.
- Die vorgesehenen Abbiegespuren und Aufweitungen zu den geplanten Bauobjekten am Südertor sind nicht Bestandteil der EkrG-Maßnahme und auch nicht nach dem GVFG förderfähig.
- Für die Bauwerke wie beispielsweise das Brückenbauwerk WLE / Südtangente sind Ablösebeträge für die laufende Unterhaltung von der Stadt Lippstadt zu zahlen.
- Evtl. vorgesehene Lärmschutzmaßnahmen sind nur in dem Umfang Bestandteil der EkrG-Maßnahmen, wie hier für eine gesetzliche Verpflichtung (§ 16 Bundesimmissionsschutzgesetz) besteht.
- Soweit im Bereich der geplanten Ersatzmaßnahmen Aufwendungen für die Entsorgung kontaminierten Bodens entstehen sind diese Kosten nur dann kreuzungsbedingt, wenn es sich um eine ordnungsgemäße Lagerung entsprechender Altlasten nach dem Landesabfallgesetz handelt.

Zur geplanten Fuß- und Radwegeunterführung im Verlauf der Straße Südertor wurde darum gebeten, das Erfordernis und die Kreuzungsbedingtheit der geplanten lichten Weite von 10 m unter Berücksichtigung der heutigen Stärke des Fußgänger- und Radverkehrs sowie des Befahrens von ÖPNV-Bussen zu begründen.

Seitens der Vertreter des BMV wurde deutlich gemacht, dass unter Hinweis auf Beispiele in anderen Städten die gewählte Breite von 10 m bisher nicht ausreichend begründet sei. Hier wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass eine Doppelnutzung der Verkehrsflächen durch den ÖPNV und den Rad- und Fußgänger stattfinden könne.

Über diesen Sachverhalt einschließlich der Anmerkungen des Bundesministeriums für Verkehr zu den anderen noch zu beseitigenden Bahnübergängen Unionstraße/Weißenburger Straße und Alpenstraße wurde der Planungs- und Verkehrsausschuss in seiner Sitzung am 12.11.1998 ausführlich informiert.

Aufbauend auf den Gesprächsergebnissen wurden die bisherigen Planungen der DB-AG und der Stadt Lippstadt zur Beseitigung der Bahnübergänge überprüft und die Maßnahmen, differenziert nach EkrG- bzw. GVFG-Maßnahmen sowie Eigenleistungen der Stadt Lippstadt aufgeschlüsselt.

Die EkrG-Vereinbarungen für die Bahnübergänge Unionstraße/Weißenburger Straße und Alpenstraße/Anschluss Roßfeld B 55, die der DB-AG übergeben wurden, berücksichtigen bereits diese Aufgliederung.

Darüber hinaus wurden die Erläuterungen zu allen kreuzungsbedingten Maßnahmen in Bezug auf die Anregungen des BMV erweitert. Die gewählte Breite von 10 m im Unterführungsbauwerk Südertor wurde städtebaulich und entsprechend den Empfehlungen bzw. Richtlinien begründet.

Dazu wurde u. a. eine Verkehrszählung (Fußgänger/Radfahrer) am Bahnübergang Südertor durchgeführt.

Diese Ausarbeitungen wurden mit Bezug auf das letzte Gespräch im Juli 1999 allen Beteiligten und Zuschussgebern im Vorgriff auf die EkrG-Vereinbarungen zur Verfügung gestellt.

Mit Schreiben vom 31.01.2000 (s. Anlage 1) nimmt das Bundesministerium für Verkehr, Bauen- und Wohnungswesen zu den oben ausgeführten erweiterten Erläuterungen der Stadt Lippstadt Stellung. Nach Auffassung des Bundesministeriums kann die lichte Weite von 10 m für die am heutigen Bahnübergang Südertor geplante Geh- und Radwegeunterführung nicht als kreuzungsbedingt anerkannt werden. Als kreuzungsbedingt könne für die Geh- und Radwegeunterführung Südertor max. eine lichte Weite von 6 m anerkannt werden. Ein derartiges Bauwerk reicht nach Auffassung des Bundesministeriums für die Abwicklung des Fußgänger- und Radverkehrs – auch unter Berücksichtigung der durchgeführten Verkehrszählung – aus.

Die Mehrkosten der darüber hinaus aus städtebaulichen Gründen bzw. zur Verbesserung des ÖPNV (Verknüpfung Bus/Bahn) vorgesehenen großen lichten Weite wären somit ausserhalb des Kreuzungsvorhabens zu finanzieren.

Soweit die Realisierung der Geh- und Radwegeunterführung Südertor mit einer lichten Weite von 10 m beabsichtigt würde, wären die kreuzungsbedingten Kosten auf der Grundlage eines Fiktiventwurfes zu begrenzen.

Zwischenzeitlich wurden zu den bisherigen Entwürfen zur Ausgestaltung der Unterführung Südertor Planungsvarianten aufgestellt sowie Fiktiventwürfe für ein Unterführungsbauwerk mit einer lichten Breite von 6 bzw. 10 m dargestellt und kostenmäßig erfasst.

Die einzelnen Kostenpositionen sind der Anlage 2-7 zu dieser Vorlage zu entnehmen.

Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass die aufgeführten Kosten bisher nicht die Baukosten des DB Brückenbauwerkes berücksichtigen, die ebenfalls in die EkrG-Masse einfließen und für die die Stadt Lippstadt den EkrG - bedingten Anteil aufbringen muss.

Die Planungsvarianten beinhalten hier zunächst einzelne Gestaltungselemente mit denen das Unterführungsbauwerk zukünftig ausgestaltet werden könnte und die dazu beitragen sollen, die Unterführung offen, hell, freundlich und somit für alle möglichst attraktiv auszugestalten.

Abgeleitet aus den letzten Diskussionen im Planungs- und Verkehrsausschuss wurden so u. a.:

- Treppenanlagen südlich der DB-Trasse,
- Treppenanlagen zur Bahnhofsstraße,
- Aufweitungsmöglichkeiten im Unterführungsbauwerk,
- Aufzugsanlagen zu den Bahnsteigen,
- Verkaufsräume im Unterführungsbauwerk,

als Bausteine zur Gestaltung der Unterführung aufgetragen sowie die einzelnen Kostenpositionen ermittelt.

Die Gestaltungselemente sind nach ihrer Lage und ihren Kosten der Anlage zu entnehmen.

Als Ergebnis zurückliegender Erörterungsgespräche muss bisher davon ausgegangen werden, dass für die Gestaltungselemente mit Investitionskosten von insgesamt bis zu ca. 6.100.000,00 DM (Trogbauwerk und Gestaltungselement) weder von der DB-AG noch aus dem GVFG Fördermittel zur Verfügung gestellt werden können.

Inwieweit Fördermittel aus dem Städtebauförderungsprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen für einzelne Gestaltungselemente bzw. für Mehrkosten bedingt aus einem breiteren Unterführungsbauwerk zur Verfügung gestellt werden können, konnte mit dem Ministerium in Düsseldorf bisher nicht abschließend geklärt werden. Grundsätzlich wurde eine Förderung aus Städtebauförderungsmitteln nicht ausgeschlossen.

Aus dem Katalog der Gestaltungselemente mit einem Unterführungsbauwerk in 6 bzw. 10 m Breite lassen sich nun entsprechend den jeweiligen Anforderungen an die zukünftige Funktion und die Attraktivität der Unterführung Südertor unterschiedliche Modelle zur Ausgestaltung des Unterführungsbauwerkes zusammenstellen.

Dabei liegt der Eigenanteil der Stadt Lippstadt nach bisherigem Erkenntnisstand zwischen ca. 740.000,00 DM für eine Unterführung in 6 m Breite ohne Gestaltungselemente und ca. 6.850.000,00 DM für ein 10 m breites Unterführungsbauwerk mit allen bisher aufgeführten Gestaltungselementen.

Zu berücksichtigen ist hierbei, dass, wie oben bereits ausgeführt, die bisherigen Kostenermittlungen die Baukosten der DB AG (Brückenbauwerk) noch nicht beinhalten.

Seitens der Verwaltung wird hier insbesondere darauf hingewiesen, dass mit der Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge Fußgänger und Radfahrer nicht mehr die Möglichkeit haben in die Innenstadt zu gelangen, ohne Unterführungen zu nutzen. Da Unterführungen für viele Bürger zu 'Angst' – oder auch 'Meidungsräumen' zählen, sind bei der Ausgestaltung dieser Unterführungen insbesondere die Sicherheitsaspekte zu berücksichtigen. Neben der Sicherung des barrierefreien Zuganges für alle soll auch präventiv durch die Gestaltung dieser Bereiche, die Ausleuchtung ggf. ihre Überwachung und die sorgfältige Auswahl begleitender Nutzungen potentiellen negativen Beurteilungen entgegen gewirkt werden.

Insbesondere am Tag besteht aufgrund der Funktion des Südertores als Hauptverbindung zwischen der Altstadt und den südlich gelegenen Wohnbereichen ein starker Rad- und Fußgängerverkehr. Hierzu trägt das gewerbliche Angebot der Altstadt ebenso wie die Wegebeziehungen zwischen den Schulstandorten und der Altstadt bzw. den Wohngebieten beiderseits der DB-Trasse bei. Das kulturelle und freizeitorientierte Angebot der Altstadt und des Standortes Südertor bedingt, dass die Unterführung Südertor auch abends und nachts wesentliche Verbindungsfunktionen für Fußgänger und Radfahrer übernimmt.

Aus diesen Gründen muss die Unterführung eine attraktive Verknüpfung zwischen der Altstadt und den südlichen Siedlungsbereichen bilden. Um dieses Ziel erreichen und die Sicherheitsaspekte der Verkehrsteilnehmer in der Unterführung in ausreichendem Maße berücksichtigen zu können, sollte die Unterführung, wie in den bisherigen Planungskonzeptionen zugrunde gelegt, mit einer Breite von 10 m und einer Höhe von 3,50 m ausgebildet werden.

Die Dimensionierung der Unterführung in den vorgenannten Abmessungen ist unerlässlich, um eine konfliktfreie Abwicklung des Verkehrs sicherstellen zu können. Dieses gilt vor allem unter der Berücksichtigung, dass neben dem starken Fußgänger- und Radfahrerverkehr auch der ÖPNV mit seinen Buslinien diese Unterführung nutzen soll.

Darüber hinaus ist es für die zukünftige Akzeptanz der Unterführung Südertor äußerst wichtig, einzelne Gestaltungselemente aus dem aufgezeigten Gestaltungskatalog umzusetzen. Dazu zählen insbesondere die Treppenanlagen südlich und nördlich der DB-Trasse sowie die Aufweitungen südlich der Bahn, die dazu beitragen, die Unterführung offen und weitläufig zu gestalten. Diese Einrichtungen tragen ebenfalls dazu bei, die notwendigen Verknüpfungen zwischen den 'Südertorprojekten' westlich und östlich des Südertores oder die Anschlüsse zur Bahnhofstraße mit ihren begleitenden Nutzungen sicherzustellen.

Ein behindertengerechter Zugang zur Bahnhofstraße bzw. zum Bahnsteig 1 und 2 in Form eines Aufzuges wäre auch aus der Unterführung Südertor wünschenswert. Aufgrund der technischen Vorgaben der Deutschen Bahn AG ist jedoch die Einrichtung einer Aufzugsanlage zum Bahnsteig 2 nicht realisierbar. Im Zuge der Umbaumaßnahmen am Bahnhofsgebäude und der Anhebung des Bahnsteiges 1 - Voraussetzung zur Bedienung des neuen Zuges mit Neigetechnik ab dem Jahre 2001 - sollen auch behindertengerechte Zugänge sowohl zum Bahnsteig 1 als auch aus der vorhandenen Unterführung zum Bahnsteig 2 umgesetzt werden. Aus diesen Gründen sieht der Entwurf der Verwaltung aus der Unterführung Südertor keine eigenen Aufzugsanlagen vor.

Die einzelnen Ausbauvarianten werden in der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses erläutert.

Abgeleitet aus den bisherigen Ausführungen und der bisherigen Diskussion im Planungs- und Verkehrsausschuss sieht der Entwurf zur Ausgestaltung der Unterführung Südertor das Modell Nr. B 2 vor, das ein Bauwerk in einer Breite von 10 m zugrunde legt und oben beschriebene Gestaltungselemente berücksichtigt.

Das hier aufgeführte Grundmodell der Unterführung Südertor soll anschließend der weiteren Ausgestaltung des Unterführungsbauwerkes und der Wahl weiterer Gestaltungselemente wie u. a. der Beleuchtung, der Bepflanzung und der Materialien zugrunde gelegt werden.

Die Realisierung wichtiger Gestaltungselemente, für die eine Förderung weder nach dem EkrG, noch nach dem GVFG, sondern evtl. und partiell nur aus Mitteln der Städtebauförderung möglich ist, wird den städtischen Eigenanteil auf der Grundlage der Variante B 2 deutlich, und zwar um rd. 2.900.000,00 DM erhöhen.

Diese Konsequenz setzt zwingend voraus, im gesamten Bereich der Südtangente Einsparungspotentiale zu prüfen, um so den städtischen Eigenanteil zumindest ansatzweise wieder auf das ursprünglich kalkulierte Niveau zu reduzieren.

Die Verwaltung wird dazu zum gegebenen Zeitpunkt ihre Vorschläge vorlegen.