

Vorlage Nr. 141/15

Betreff: **Beschluss zum Umbau des ZOB Matthiasstraße und zur Aufwertung des Übergangsbereiches Bahnhof-Fußgängerzone (Bahnhofstraße); Vortrag Büros pbr und wbp**

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Bauausschuss			16.04.2015		Berichterstattung durch:		Herrn Schröder Herrn Kuhlmann Frau Wendt-Salmhofer, pbr Frau Wolf, wbp	
TOP	Abstimmungsergebnis					z. K.	vertagt	verwiesen an:
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.			

Betroffene Produkte

5301	Öffentliche Verkehrsflächen
------	-----------------------------

Betroffenes Leitbildprojekt / Betroffene Maßnahme des IEHK

--

Finanzielle Auswirkungen

☒ Ja ☐ Nein
☐ einmalig ☐ jährlich ☒ einmalig + jährlich

Ergebnisplan

Erträge
Aufwendungen

Investitionsplan

Einzahlungen 3.028 + 374 = 3.402 T€
 Auszahlungen 3.785 + 534 = 4.319 T€

Finanzierung gesichert

☒ Ja ☐ Nein
 durch
☒ Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt 5941-002 + 5943-005
☐ Mittelumschichtung aus Produkt / Projekt
☐ sonstiges (siehe Begründung)

mittelstandsrelevante Vorschrift

☐ Ja ☒ Nein

Beschlussvorschlag / Empfehlung:

- I. Der Bauausschuss nimmt die Anregungen aus der Bürgerbeteiligung und zur Bürgerversammlung zur Kenntnis und beschließt den behindertengerechten Umbau des ZOB und der Bahnhofstraße gemäß der vorgeschlagenen Entwurfsplanung.
- II. Der Beirat Verkehr stimmt dem behindertengerechten Umbau des ZOB gemäß der vorgeschlagenen Entwurfsplanung zu.
- III. Der Bauausschuss beauftragt die Verwaltung, für den ZOB einen Förderantrag nach § 12 ÖPNVG NRW/Entflechtungsgesetz beim NWL als Zuwendungsgeber zu stellen.

Begründung:

Der Bauausschuss hat am 19. März 2015 die Verwaltung beauftragt, zum Umbau des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) und der Bahnhofstraße zwischen Kardinal-Galen-Ring und Borneplatz eine Bürgerbeteiligung durchzuführen. Die Bürgerbeteiligung wurde in der Zeit vom 23. bis zum 27. März in den Räumen der TBR, Rathaus, durchgeführt.

Abwägung der Anregungen und Einwendungen:

Einwendungen zu den Herstellungsmerkmalen wurden hierbei nicht erhoben. Von einer Bürgerin wurde der Wunsch nach mehr Fahrradständern geäußert.

Da die Fläche des ZOB Matthiasstraße und der Bahnhofstraße begrenzt ist, können in diesem Bereich keine weiteren Fahrradabstellanlagen geschaffen werden. Im weiteren Verfahren zum Rahmenplan Innenstadt sollen deshalb Möglichkeiten zur Schaffung weiterer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (evtl. überdacht) im Bereich der Klosterstraße (östliche Seite des Rathauses) und der Herrensreiberstraße untersucht werden.

Zusätzlich wurde am 26. März 2015 eine Bürgerversammlung zum Ausbau des ZOB durchgeführt. Das Protokoll dieser Versammlung ist in der Anlage beigelegt.

Angefragt wurde hierbei u. a. die Tatsache, dass nicht überprüft wurde, ob die Stadt Rheine für einen barrierefreien Umbau des ZOB auch Fördergelder erhalten kann. Seitens des Zuschussgebers wurde hierzu bestätigt, dass auch ein Umbau mit dem Ziel der Barrierefreiheit förderfähig ist. Zusagen, wann diese Mittel zur Verfügung stehen könnten, können jedoch nicht gegeben werden, da diese Mittel beschränkt sind.

Des Weiteren wurde von einer Anliegerin der Bahnhofstraße gefordert, auf das Pflanzen von Bäumen zu verzichten. Dieser Forderung soll nicht gefolgt werden, da die Bahnhofstraße als Übergangsbereich vom Bahnhof zur Fußgängerzone städtebaulich verbessert werden soll und die Bäume zu einer Bereicherung des Stadtklimas beitragen.

Bemängelt wurde die Planung der Fahrradabstellanlage am südlichen Ende des ZOB. Hier wurde kritisiert, dass dieser Bereich zu weit vom Eingang zur Innenstadt entfernt liegt und deshalb von den Fahrradfahrern/innen auch bei einer Überdachung der Anlage nicht angenommen würde. Aus Sicht der Verkehrsplanung ist diese Argumentation nachvollziehbar. Auf die Anlage dieser Radabstellanlage soll deshalb verzichtet werden. Es ist im Zusammenhang mit dem Rahmenplan Innenstadt zu prüfen, ob auf der östlichen Seite des Rathauses im Bereich der Klosterstraße durch Rückbau der Hochbeete Raum für das Aufstellen zusätzlicher Fahrradständer geschaffen werden kann.

Allgemeines

Der ZOB in Rheine leistet die Aufgaben eines Verkehrsknotenpunktes und Treffpunktes und bildet mit der Bahnhofstraße einen wichtigen Zugangsbe- reich zur Innenstadt. Der heute vorrangig als Verkehrszone erlebte Platz wird durch die Neugestaltung optisch zusammengeführt und in seiner Funktion als ZOB optimiert. Das neue langgezogene Dach des Bussteiges fügt sich ruhig in das heterogene Umfeld des Platzraums ein. Das Dach- und damit der ZOB- sind vom Bahnhof wie vom Borneplatz gut sichtbar.

Zukünftig wird die Abwicklung der An- und Abfahrten am neuen ZOB dyna- misch erfolgen, das bedeutet, dass es keine Zuordnung der Busse mehr zu Halteplätzen gibt, sondern der zuerst ankommende Bus fährt zur ersten Hal- teposition. Zur Lenkung der Fahrgäste wird dies über eine dynamische Fahr- gastinformation mit Anzeigetafeln (stehend und hängend) erfolgen.

Um die für Fußgänger unbefriedigende Situation des fehlenden Bürgersteigs an der Ostseite der Matthiasstraße im Bereich der Bibliothek zu entschärfen, wird hier ein 1m breiter Bürgersteig vorgesehen.

Die Fahrbahnbreite der Bahnhofstraße wird auf 9,75 m (3 x 3,25 m) redu- ziert. Es entstehen so beidseitig verbreiterte Gehwege. Die Nordseite wird zusätzlich mit einer Baumreihe ergänzt. Der Radverkehr wird auf der Fahr- bahn geführt.

Der Übergangsbereich zwischen ZOB und Borneplatz wird durchlässig gestal- tet, hier entfällt eine große Anzahl an Radständern, die in der Bahnhofstraße, ausgewählten Punkten am ZOB und der Bike and Ride-Anlage ausgeglichen werden.

Der Platz ist barrierefrei begehbar. Behindertenleitstreifen verbinden den Bahnsteig mit dem Zugang zu Rathaus und Innenstadt und der Anbindung zum Bahnhof.

Die geplante Beleuchtung sieht eine Funktionsbeleuchtung entlang der Fahr- bahn vor und wird durch eine atmosphärische Beleuchtung des Bushaltea- ches ergänzt.

Überdachung

Variantenuntersuchung:

Die Variantenuntersuchung dient zum Aufzeigen von Kosteneinsparpotentialen und zur Verdeutlichung von Kostenunterschieden bezogen auf die Dachgeometrie/Architektur. Untersucht wurden 3 Varianten ausgehend von dem Entwurf der Leistungsphase 2 mit 138,0 m Länge und 10,90 m Breite (Anlage 4).

Ursprungsentwurf F1

11 Stützenreihen mit einer Gesamtlänge der Überdachung von 138,0 m und einer Breite von 10,90 m. Die inneren Felder werden komplett mit **Überkopfverglasung** geschlossen.

Die Herstellungskosten dieser Variante wurden im November 2014 auf ca. **2.198.000 €** geschätzt.

Variante F2

10 Stützenreihen mit einer Gesamtlänge der Überdachung von 126,0 m und einer Breite von 10,40 m. Einsparung von einem Stützenfeld im Süden am Stadtarchiv. Die ersten 2 inneren Felder bleiben frei von Überdachung, die restlichen 8 Felder werden mit **Überkopfverglasung** geschlossen. Einsparung von zwei Feldern Überkopfverglasung im Norden. Die Breite wird um 50 cm verringert.

Die Herstellungskosten der Variante F2 wurden nach einer Kostenberechnung in Höhe von **1.743.000 €** ermittelt.

Diese Variante ist Stand der weiteren Planung.

Variante F3

10 Stützenreihen mit einer Gesamtlänge der Überdachung von 126,0 m und einer Breite von 10,40 m. Einsparung von einem Stützenfeld im Süden am Stadtarchiv. Die inneren Felder werden komplett mit einem **Foliendach** geschlossen. Einsparung von der Überkopfverglasung. Die Breite wird um 50 cm verringert.

Die Herstellungskosten der Variante F3 wurden nach einer Kostenberechnung in Höhe von **1.540.000 €** ermittelt.

Variante F4

8 Stützenreihen mit einer Gesamtlänge der Überdachung von 102,0 m und einer Breite von 10,40 m. Einsparung von einem Stützenfeld im Süden am Stadtarchiv und zwei weiteren Stützenfeldern im Norden. Die inneren Felder werden komplett mit **Überkopfverglasung** geschlossen. Die Breite wird um 50 cm verringert.

Die Herstellungskosten der Variante F4 wurden nach einer Kostenberechnung in Höhe von **1.544.000 €** ermittelt.

Zusätzlich wurden weitere Einsparpotentiale durch Änderungen am Dachrand untersucht. Durch Entfall des abgerundeten Dachrandes könnte eine Einsparung von ca. 5.150 € erzielt werden. Als Zulage für gerundete Teile wurden 10 € pauschal angenommen. ($515 \text{ m}^2 \times 10 \text{ €/m}^2 = 5.150 \text{ €}$)

Ausführung der Überdachung:

Tragkonstruktion für Überdachung bestehend aus 10 Außenstützen, Durchmesser 50 cm mit jeweils vier konischen Armen aus Rundstahl, angebunden über einen Gussstahlknoten. Gesamtgewicht ca. 40 Tonnen Stahl, Fußpunkt verschweißt. Stützen, die zur Entwässerung herangezogen werden, sind im Inneren verzinkt ausgeführt.

Die oben beschriebene Tragkonstruktion wird außen beschichtet, Farbton nach Bemusterung

Das Haupttragwerk in einer Höhe von 5 m besteht als Haupttragwerk aus Hohlprofilen mit einer Abmessung von 350 mmx250 mm. Die Nebenträger sind T-Profile mit Abmessungen von 200/100/12/8/4 bei einer Einzellänge von jeweils 3000 mm. Die Nebenträger werden mit dem Hauptträger verschraubt. Im äußeren Randbereich kommen konische Schwerter zum Einsatz mit der Abmessung QS 200/60/5/8/4 mit einer Kraglänge von 2200 mm.

Im äußeren Rand kommt oberseitig eine Kalzip-Bekleidung zum Einsatz, unterseitig ein Aluminiumglattblech. Im Mittelbereich kommt eine Überkopfverglasung als Sicherheitsglas als Pfosten-Riegelkonstruktion zum Einsatz, Fläche ca. 700 m²-Ausführung nach TRLV. Die Entwässerung sowohl des Glases, als auch des äußeren Randbereiches wird in einer Kastenrinne zusammengeführt und das Wasser wird in 5 Stützen abgeführt und im Erdreich an das Kanalnetz angebunden.

Pavillon (öffentliche Toilette)

Pavillon mit der Nutzung eines barrierefreien WC, sowie Aufenthaltsraum für Busfahrer mit Damen und Herren WC mit allen dazugehörigen Gewerken als bezugsfertige Einheit vom Hersteller, äußere Siebbedruckung nach Bemusterung

Lichtplanung

Die Lichtplanung beinhaltet zwei Komponenten; die Grundbeleuchtung und die Architekturbeleuchtung.

Die Grundbeleuchtung des Busbahnhofs erfolgt über breitstrahlende Flächenstrahler, die sich in den Rhythmus der Architektur eingliedern und sowohl den Bussteig als auch den Bushalt gleichmäßig beleuchten.

Die Lichtplanung berücksichtigt die Tag- und Nachtwirkung des ZOB's. Am Tage erzeugt die farbige Glasgestaltung des Daches im Wechselspiel mit dem Sonnenlicht farbige Lichtflächen auf dem Boden. Bei Nacht werden die farbigen Glasflächen durch Rückreflexionen der Beleuchtung sichtbar. Dazu sind über den Stützen extrem breitstrahlende Strahler eingeplant, deren Licht von der Oberfläche der Stützen reflektiert wird und zugleich die Tragkonstruktion akzentuiert.

Die Lichtplanung der Matthias- und der Bahnhofstraße wird der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes angepasst. So erfolgt die Beleuchtung über Lichtstelen, die den anliegenden Platz und den Straßenraum gleichmäßig beleuchten.

Fernmelde- und informationstechnische Anlagen

Außenkabel für den Anschluss von Netzwerkkameras, Aufschaltung Rufanlage Behinderten- WC, Aufschaltung Videozenrale, 3 Netzwerkkameras, Übertragungsnetze, Infotafeln hängend für DFI, 6 Stück, Infotafeln 2 Stück stehend, incl. Rechner mit DFI Betriebssoftware, digitalem Ansagegerät, kompletter Verkabelung und Unterverteilung, sowie Datenverteilerschrank im Technikraum des Pavillon.

Außenanlagen

Die Verkehrsflächen werden neu erstellt und damit für den neuen Aufbau komplett ausgekoffert. Weiter ist der Aushub für Bäume und Ausstattungsgegenstände berücksichtigt, ebenso die laut Bodengutachten (Ing.büro Sack + Temme, 20.10.2014, S. 6 und 7) vorhandenen teerhaltigen Reste überbauter, älterer Asphaltsschichten, die als Z2- Stoffe (laut Zuordnungswerte für Böden laut LAGA) zu entsorgen sind.

Gehwege

Die Gehwegbereiche werden - passend zum neuen Belag in der Poststraße - mit einem Betonwerkstein gepflastert (Aufbau 30cm). Im Bereich der Mischverkehrsflächen wird ein Aufbau von 45cm gewählt.

Die Hauptgehwege und der Bereich des Bike and Ride-Stellplatzes werden mit einem hellen Betonwerkstein, ähnlich dem Bestand Poststraße, verlegt. Der Bussteig wie auch ein Traufstreifen um die Gebäudekante wird in Betonwerkstein-dunkel ausgeführt.

Die Abgrenzung Gehweg-, Platzbereiche zur Fahrbahn erfolgt über 30cm breite Borde.

In der Bahnhofstraße wird der Bordstein zwischen der Baumreihe für einen möglichen Kurzzeithalt überfahrbar ausgebildet.

Im Bereich der überbauten Flächen (Tiefgaragen) werden nur die Beläge und Lichtschächte erneuert. Die Abdichtungen werden nach Abstimmung mit

dem Auftraggeber nicht geprüft bzw. erneuert. Ggf. vorhandene Schäden und Undichtigkeiten auf den Tiefgaragen werden durch und auf Kosten der Eigentümer beseitigt.

Fahrbahn und Haltestellenbereich

Die Fahrbahn erhält einen neuen Straßenaufbau in Anlehnung an Tafel 1, Zeile 5, der RStO 2012 für Verkehrsflächen der Belastungsklasse Bk10 (vgl. Bodengutachten S. 15).

Die Fahrbahnen und Haltebereiche der Busse werden in Asphalt ausgeführt. Im Bereich der Querungsstelle zur Innenstadt erfolgt eine Markierung mittels Asphaltfarbe auf dem Asphaltbelag. Die Fußgängerquerung vom Rathaus über den Bussteig erfolgt behindertengerecht und gesichert durch einen Fußgängerüberweg.

Der Radfahrer vom Kardinal-Galen-Ring aus kommend wird über die Bahnhofstraße auf der Fahrbahn geführt.

Die Haltestellen der C- Linie und der Regionallinie erfolgen über den Bushalt, hier sind beidseitig fünf Haltepositionen angeordnet. Auf der Westseite des ZOB befinden sich ein zusätzlicher Haltebereich für einen Regionalverkehrsbus, der auch als Stellplatz für die Verkehrsüberwachung dient, sowie zwei Wartebusstellplätze und eine kombinierte Fläche Ladezone / Behinderten-Stellplatz.

Sonstiges

Das Rathaus mit der Galerie und der Bussteig sind barrierefrei erreichbar. Es wird zum Erreichen des Bussteiges und der Rathausgalerie ein Behindertenleitsystem eingerichtet. Die Leitung der Sehbehinderten von der Bahnhofstraße wird entlang der Fassaden geführt. An einer Stelle leitet ein Auffindstreifen den Sehbehinderten in Richtung Überweg Bussteig, von dort über den Bussteig oder weiter zur Galerie und von dort entlang der Fassaden Richtung Innenstadt.

Abwasser / Entwässerung

Das Oberflächenwasser der Verkehrsflächen wird in Bordrinnen gesammelt und über Abläufe in den vorhandenen Abwasserkanal eingeleitet. Wegen veränderter Bordlage und neuer Geländeprofilierung werden die Abläufe erneuert. Vorhandene Schachtabdeckungen werden an die neue Höhenlage angepasst.

Leitungsneu- und Umbaumaßnahmen erfolgen durch die Versorgungsbetriebe bzw. Unternehmen. Leitungsschutzmaßnahmen sind in der Maßnahme berücksichtigt.

Ausstattung

Für den Bussteig werden Windschutzeinbauten (Stahlglasskonstruktion) für beide Einstiegsseiten vorgesehen. In diesen befinden sich Sitzbänke mit Rücken und Armlehne. Auf dem Bussteig verteilt stehen zusätzlich Hockerbänke zum beidseitigen Sitzen und Papierkörbe. Die Bänke sind Stahlkonstruktionen mit Sitzflächen aus Rundrohr laut Corporate Design Vorstellung der Stadt Rheine.

Für den Bereich entlang der Bahnhofstraße und an diversen Stellen um den ZOB sind Radbügel vorgesehen.

Alle Metallteile werden pulverbeschichtet und erhalten eine einheitliche Farbgebung (DB 703).

Begrünung

Der Entwurf sieht für die weitere Vernetzung von Bahnhof und Innenstadt eine Baumreihe von vier Bäumen (z.B. Amberbaum, StU 25/30cm) auf der Nordseite der Bahnhofstraße vor. Die neuen Bäume erhalten aufgrund der Möglichkeit der Überfahrrung einen Unterflurbaumrost. Maßnahmen zum Schutz vorhandener Leitungen, eine Baumverankerung, Bewässerungsset und die Fertigstellungspflege der Bäume sind berücksichtigt. Die Baumgruben werden mit Baumsustrat auf Lavabasis verfüllt.

Baustelleneinrichtung

Die bauliche Umsetzung soll in vier Bauphasen erfolgen. Um den Busverkehr zumindest eingeschränkt weiterhin sicherzustellen, werden zeitlich aufeinander abgestimmte Teilabschnitte umgesetzt. Durch einen Bauzaun erfolgt die Abgrenzung der Baustelle vom laufenden Haltestellenbetrieb.

Stellungnahme aus stadtgestalterischer Sicht:

Anregungen zur Bedeutung und Realisierung der Maßnahme

Die Rheiner Innenstadt steht in Konkurrenz zu den umliegenden Städten der Umgebung. Um langfristig den Standort Innenstadt zu stärken, ist in vielen Bereichen konkretes Handeln erforderlich. Dabei greift vieles ineinander, private und öffentliche Investitionen sowie vielfältige Aktivitäten der in der Innenstadt aktiv Beteiligten. Private Investoren, wie das Projekt Emgalerie zeigt, sind bereits dabei, in den Standort zu investieren. Diese Dynamik muss genutzt werden, um nicht nur die zentrale Einzelhandelslage zu entwickeln, sondern auch die Aufenthaltsqualität und Angebote sowie die Infrastruktur den heutigen Anforderungen anzupassen. Es muss in den Standort Innenstadt investiert werden und zwar mit einer hohen Qualität.

Im Rahmenplan wurden 14 Entwicklungsziele gemeinsam mit den Bürgern und Innenstadtkakteuren formuliert. Für den Bereich des Bustreffs treffen grundsätzlich folgende Entwicklungsziele zu:

- Städtebauliche und gestalterische Aufwertung der Stadteingänge!
- Attraktive Infrastruktur für Reisende, Pendler und Besucher schaffen!

Für die Innenstadt ist die Erreichbarkeit für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer ein zentraler Aspekt, der auf die Attraktivität einen großen Einfluss hat. Als wichtiger Ankunftsort ist der Bustreff bereits heute schon ein wichtiger "Mobilitäts-punkt" und stellt einen Haupteingang der Innenstadt dar, der ähnlich wie der gerade umgestaltete und erneuerte Bahnhof, eine Visitenkarte der Stadt ist. Da der Bereich auch heute schon stark frequentiert ist, sorgt er für eine Belebung der angrenzenden Bereiche. Viele Personen erledigen von hier aus Besorgungen in der Stadt, die einen wichtigen wirtschaftlichen Beitrag für den Handelsumsatz der Innenstadt bedeuten.

Sowohl in funktionaler und technischer Hinsicht als auch in Bezug auf stadtgestalterische Qualitäten weist der Bustreff erhebliche Handlungsbedarfe auf. Der derzeitige Bustreff ist von einer Weitläufigkeit und einer Unübersichtlichkeit gekennzeichnet, es fehlt an adäquaten Verweil- und Wartebereichen. Die Randbereiche leiden unter der überkommenen Struktur, so dass sich hier keine attraktiven Nutzungen ansiedeln lassen und diese, sollte hier nicht ein Gesamtkonzept vorgelegt werden, noch weiter abfallen werden.

Mit der Maßnahme soll ein wichtiger Impuls in diesem Stadtraum gesetzt werden, der auf die angrenzenden Bereiche des Cityhauses und der Rathauspassage ausstrahlt. Die Maßnahme ist erforderlich, um den veränderten Ansprüchen der Buslinienumstellung gerecht zu werden und gleichzeitig die Chance zu nutzen, attraktive, öffentliche Bereiche zu schaffen, die über eine qualitätvolle Gestaltung verfügen. Der Bustreff soll für die kommenden 30 Jahre gestaltet werden. Diese Langlebigkeit kann nur über eine Qualität von Materialien und Raumorganisationen erreicht werden, die sorgfältig durchgearbeitet und ausgewählt werden.

Finanzierung:

Der ZOB ist das größte Projekt im Zuge der Umsetzung des Rahmenplanes Innenstadt. Wenn dieses Projekt nicht kommt, fehlt ein wesentlicher Baustein zur Attraktivierung der Innenstadt. In der Diskussion mit den Fördergebern wurde das Gesamtkonzept gewürdigt und als förderfähig befunden.

Neu in dieser Diskussion ist, dass das Dach nicht mehr zusätzlich in der ÖPNV-Infrastrukturförderung gemäß § 12 ÖPNVG NRW enthalten ist. Hierfür wurde jedoch eine Kompensation über die Städtebauförderung gefunden, die sich in der Summe für die Stadt wesentlich günstiger darstellt (s. Ba Vorlage 109/15).

Der bisher veranschlagte Eigenanteil betrug:
1.200.500 € Umbau Bustreff (A2 des Rahmenplan Innenstadt)
+ 142.800 € Aufwertung Übergangsbereich Bahnhof – Fußgängerzone
(C5)
= 1.343.300 €

Der Eigenanteil nach dem neu abgestimmten Fördermodell beträgt:
774.000 € Umbau Bustreff

+ 177.000 € Aufwertung Übergangsbereich Bahnhof – Fußgängerzone
= 951.000 €

Betrachtet man nur den ZOB Matthiasstraße so beträgt der Eigenanteil 774.000 €. Die Bahnhofstraße stellt ein eigenes Projekt im Rahmenplan Innenstadt dar.

Es ist nicht zwingend, aber es ist sinnvoll, beide Teile (ZOB und Bahnhofstraße) gleichzeitig umzusetzen, weil

- die Planung und Herstellungsmerkmale aus einer Feder stammen,
- die Vergabe der Bauleistungen gemeinsam erfolgen kann,
- hierdurch ein günstigeres Submissionsergebnis zu erwarten ist,
- der Stadteingang als Einheit vom Bahnhof kommend mit einheitlichen Materialien neu gestaltet und aufgewertet wird.

Im Ergebnis ist folgendes festzustellen:

Das Ergebnis der Förderung ist aus Sicht der Verwaltung optimal. Es können zwei Förderprogramme (ÖPNV-Infrastrukturförderung und Städtebauförderung) in Kombination angewendet werden. Eine weitere Förderung wird es nicht geben.

Wenn der ZOB nicht gebaut wird, gehen die bisher getätigten Planungsleistungen (ca. 140 T€) in voller Höhe zu Lasten der Stadt, da es für nicht abgeschlossene Förderprojekte keine Fördermittel gibt.

Die Erhebung von KAG Beiträgen wurde durch die Verwaltung geprüft. Eine Erhebung ist nicht möglich. Unabhängig davon würde ein evtl. KAG Beitrag den Eigenanteil der Stadt nicht entlasten, weil dieser vorab in Abzug zu bringen wäre.

Eine Kostenreduzierung wäre nur durch Veränderung der Dachkonstruktion möglich.

Die Reduzierung des Daches auf der Nordseite würde eine Einsparung von ca. 200 T€ erbringen. Da hier ein Fördersatz von 70 % angenommen wurde, wäre eine Einsparung im städtischen Eigenanteil von ca. 60 T€ zu verzeichnen.

Daneben wären Änderungen in der Dachkonstruktion denkbar. Es könnte z. B. die Glaskonstruktion durch Kunststoff ersetzt werden. Hierdurch wäre eine Einsparung von ca. 200 T€ zu verzeichnen. Aufgrund der Förderung können auch hier nur 30% der Summe, also ca. 60 T€ zur Reduzierung des Eigenanteils in Ansatz gebracht werden.

Hiervon wird allerdings seitens der Verwaltung dringend abgeraten, weil

- erhebliche städtebauliche Einbußen hiermit verbunden wären,
- die veränderte Materialität bei der Dacheindeckung wegen der geringeren Belastbarkeit und Langlebigkeit einen höheren Unterhaltungsaufwand erfordert.

Zwischenzeitlich liegen für alle Bauteile Kostenberechnungen vor, sodass die ermittelten Baukosten als valide angenommen werden können. Es sind gewisse

Sicherheiten eingerechnet.

Einige Investitionen zum behindertengerechten Umbau des ZOB sind ohnehin erforderlich. Das Personenbeförderungsgesetz schreibt eine barrierefreie Umgestaltung aller ÖPNV-Anlagen bis zum Jahr 2022 vor. Hierfür wurden bereits überschläglich Kosten in Höhe von 455 T€ ermittelt.

Daneben gibt es einen Unterhaltungsrückstau. Größere Investitionen hat es in den letzten Jahren sowohl von der VSR als auch von der TBR nicht gegeben, weil man seit langem auf die Umsetzung des Gesamtprojektes wartet.

Dieser Unterhaltungsrückstau kann für die VSR mit ca. 100 T€ beziffert und für die TBR, Straßenunterhaltungsarbeiten an der Fahrbahn Bahnhofstraße mit ca. 25 T€, der Fahrbahn Matthiasstraße mit ca. 35 T€ und für Straßenerneuerungsmaßnahmen an den Busbuchten mit ca. 170 T€ beziffert werden. Für die TBR Entwässerung würde sich eine Kosteneinsparung bei gleichzeitiger Erneuerung der Hausanschlüsse in Höhe von ca. 20 T€ ergeben.

Ohnehin erforderliche Unterhaltungsmaßnahmen bzw. Kosteneinsparung, wenn das Projekt ZOB nicht umgesetzt wird:

1. Barrierefreier Umbau gem. § 8 Abs. 3 PBefG	455 T€
2. Instandsetzung/Erneuerung der Fahrbahn und Busbuchten	230 T€
3. Erneuerung der Hausanschlüsse (Kosteneinsparung)	20 T€
4. Unterhaltungsmaßnahmen am vorh. Pavillon und am Dach	100 T€

Summe:	805 T€
--------	--------

Beim Punkt 1 (Barrierefreier Umbau) wären theoretisch Zuwendungen von 60 % anzusetzen. Da das laufende Programm aber bereits komplett verplant ist, kann derzeit nicht von einer Zuschussgewährung ausgegangen werden.

Wenn hier eine Zuschussgewährung unterstellt wird, so reduziert sich der Eigenanteil für den barrierefreien Umbau von 455 T€ auf 182 T€ und damit die Unterhaltungsmaßnahmen auf 532 T€.

Die Unterhaltungsmaßnahmen sind konsumtiv und müssen in voller Höhe als Aufwand im Ergebnisplan veranschlagt werden. Dahingegen ist der Um- bzw. Neubau des ZOB investiv zu sehen und ist daher auch im Haushaltsplan 2015 im Finanzplan veranschlagt. Hier wirken sich lediglich die Folgekosten, wie Abschreibungen, Pflege- und Unterhaltungsaufwand etc. für den ZOB und für die Bahnhofstraße ab dem Jahr der Fertigstellung jährlich auf den Ergebnishaushalt aus.

Zusammenfassung:

- Das vorgelegte Finanzierungskonzept stellt bereits ein Optimum dar. Es konnten sowohl bei der ÖPNV-Infrastrukturförderung gemäß § 12 ÖPNVG NRW (Entflechtungsgesetz) als auch bei der Städtebauförderung die Maximalbeiträge erreicht werden.

- Der ZOB Matthiasstraße ist das Leuchtturmprojekt im Rahmenplan Innenstadt. Wenn dieses Projekt nicht zur Ausführung kommt, ist die stadtgestalterische Einheit des Rahmenplans Innenstadt vom Bahnhof kommend unterbrochen. Darüber hinaus gingen die o. g. notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen in Höhe von ca. 805 T€ zuzüglich der bereits geleisteten Planungsleistungen von 140 T€ zu Lasten der Ergebnisrechnung. Für den barrierefreien Umbau gemäß § 8 Abs. 3 PBefG können grundsätzlich Fördermittel nach § 12 ÖPNVG NRW beantragt werden. Nach Auskunft des Fördergebers NWL können die bereits eingeplanten Mittel für den Umbau des ZOB hierfür nicht umgewandelt werden. Hierzu müsste ein neuer Einplanungsantrag für das Förderprogramm 2017 bis zum 31.01.2016 eingereicht werden, wobei zur Zeit noch nicht feststeht, ob es ein Förderprogramm 2017 geben wird.
- Mögliche Einsparungen würden nur zu 30 % den städtischen Eigenanteil reduzieren. Beim Dach wären Einsparungen von insgesamt 400 T€ denkbar. Hierdurch würde sich der Eigenanteil um 120 T€ reduzieren. Große städtebauliche, funktionale und technische Einbußen wären jedoch der Preis. Daher wird diese Einsparung nicht vorgeschlagen.
- Der Zuwendungsantrag für ÖPNV-Infrastrukturförderung gemäß § 12 ÖPNVG NRW sollte beim zuständigen Fördergeber NWL kurzfristig eingereicht werden. Die Einplanung der Mittel für den Umbau des ZOB im Förderprogramm des NWL für 2015 ist bereits erfolgt. Nach Rücksprache mit dem NWL ist ein Aufschub in das Förderprogramm 2016 nicht mehr möglich, da hierfür die Einplanungsanträge bereits zum 31.01.2015 gestellt werden mussten und aufgrund der Nachfrage keine Kapazitäten mehr da sind. Der NWL kann derzeit nicht mitteilen, ob es ein Förderprogramm 2017 geben wird, da die ÖPNV-Infrastrukturförderung gemäß § 12 ÖPNVG NRW bis zum Ende 2017 und das Entflechtungsgesetz, welches die ÖPNV-Infrastrukturförderung bisher finanziert hat, bis zum Ende des Jahres 2019 befristet ist. Nachfolgeprogramme/-förderung sind noch nicht bekannt.
- Der Zuwendungsantrag für den Anteil Städtebauförderung wurde bereits gestellt. Hier ist die Entscheidung der Landes- und Bezirksregierung im April abzuwarten. Allerdings sind die zu verteilenden Städtebaufördermittel in diesem Jahr aufgrund der vorrangig zu bedienenden Regionale begrenzt. Wenn es Unsicherheiten hinsichtlich der Fortführung des Projektes ZOB gibt, werden die Fördermittel hierfür nach Aussage der Bezirksregierung in 2015 nicht bewilligt und anderen Kommunen zugesprochen. Ein Antrag für die Städtebauförderung des ZOB könnte theoretisch in 2016 erneut gestellt werden. Diese Vorgehensweise ist jedoch nicht möglich, da die Mittel für die ÖPNV-Infrastrukturförderung gemäß § 12 ÖPNVG NRW aus den o. g. Gründen noch in diesem Jahr beantragt werden müssen und Städtebauförderung und ÖPNV-Infrastrukturförderung gemeinsam die Gesamtfinanzierung der Maßnahme sicherstellen.
- Der Bauausschuss wird nach Vorliegen der beiden Förderbescheide (vor Beginn der Baumaßnahme) informiert.

- Die Verwaltung empfiehlt daher, den vorgelegten Entwurf zu beschließen.

Anlagen:

1. Protokoll der Bürgerversammlung
2. Lageplan Außenanlagen
3. Lichtplanung
4. Variantenuntersuchung Dach
5. Dach, Lageplan
6. Dach, Aufsicht, Schnitt
7. Dach, Querschnitt
8. Pavillon, Detail
9. Kostenberechnung, Zusammenfassung