

RAT

Beschlussvorlage

**TOP: Bahnbereich Innenstadt
Ausbau des Verknüpfungspunktes**

Vorgesehene Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtplanung und Umwelt

Bau- und Verkehrsausschuss

Hauptausschuss

Rat der Stadt Lüdenscheid

Termine:

15.10.2008

29.10.2008

03.11.2008

17.11.2008

Beschlussvorschlag:**1 Oberflächenbelag**

Die Verwaltung wird beauftragt, für die Pflasterflächen des Bahn- und Bussteiges ein ungefärbtes Betonsteinpflaster ohne Oberflächenbeschichtung in der Größe 20x20x8 cm bis 30x30x8 cm zu verwenden.

2 Gestaltung der Dächer des Bahnsteiges und der Bushaltestellen

Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Begründung dargestellte Dachvariante zwei (Arbeitstitel Spettmann + Kahr D2) für den Bahnsteig und für die Bussteige weiterzuentwickeln. Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Begründung dargestellten Kosten für die Reinigung der Dächer zeitgerecht zu etatisieren.

3 Möblierung des Bereiches des Verknüpfungspunktes

3.1 Gesamtkonzept

Dem in der Begründung dargestellten Gesamtkonzept wird zugestimmt.

3.2 Einzelelemente

Für die Sitzgelegenheiten wird der in der Vorlage dargestellte Typ „sedeo“ gewählt. Der Windschutz wird durch teilsatinierte Glasscheiben in Metallschienen ausgeführt, als Abfallbehälter der Typ „Capital“ gewählt, als Vitrine die in der Begründung dargestellte Informationsvitrine gewählt. Die B+R-Anlage wird mit acht farbbeschichteten Anlehnbügel für max. 16 Fahrräder ausgestattet.

4 Bahnhofsnahe Dienstleistungen

4.2 Gebäudeplanung

Die in den Sitzungen der Ausschüsse vorgestellte Planung zur Errichtung eines Gebäudes auf dem Grundstück nördlich des Verknüpfungspunktes wird mit dem Ziel der Errichtung dieses Gebäudes weiterverfolgt.

4.3 Anforderungen

Den in der Begründung dargestellten Anforderungen an die Wartezone und an die öffentliche Toilettenanlage wird zugestimmt.

4.4 Übernahme

Die Verwaltung wird beauftragt, Verhandlungen mit dem Bauherrn des Gebäudes gemäß 4.2 zur Übernahme der Räume der Wartezone und der öffentlichen Toilettenanlage im Sinne der Begründung zu führen.

4.5 Einrichtungs- und Betriebskosten

Die Verwaltung wird beauftragt, die dargestellten Kosten für die Ersteinrichtung und die Betreibung der Anlagen zeitgerecht zu etatisieren.

4.6 Witterungsschutz zum Erreichen der bahnnahen Nutzungen

Einer Verlängerung des Bahnsteigdaches gemäß der Darstellung in der Begründung wird zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Mehrkosten von max. 50.000 € zu etatisieren und sich um eine Aufnahme in die Förderung zu bemühen.

5 Reinigung und Winterdienst

Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Begründung dargestellten Kosten für die Reinigung und den Winterdienst zeitgerecht zu etatisieren.

6 Beleuchtung

Die Verwaltung wird beauftragt ein Beleuchtungskonzept für den Bereich des Verknüpfungspunktes zu entwickeln und die Kostenauswirkungen zu ermitteln.

7 Gestaltungselement

Die Verwaltung wird beauftragt, ein Gestaltungselement im Sinne der Begründung zu entwickeln.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Mittel sind als Investitionen in Haushalt 2009 und 2010 abgebildet.

Die Vermögensgegenstände werden nach der Abschreibungstabelle der Stadt Lüdenscheid entsprechend der für sie geltenden Nutzungsdauer abgeschrieben.

Begründung:

Die Planungen zur weiteren Entwicklung im Bereich der Bahnfläche in der Innenstadt und des Verknüpfungspunktes wurden zuletzt in den Sitzungen des Bau- und Verkehrsausschusses am 21.05.2008 und des Ausschusses für Stadtplanung und Umwelt am 11.06.2008 vorgestellt und beraten. Seinerzeit wurden die Tiefbauarbeiten für die Verlegung des Gleises und die Erstellung des Bahnsteiges freigegeben. Die Bereiche

- Oberflächenbelag
- Gestaltung der Dächer des Bahnsteiges und der Bushaltestellen
- Möblierung des Bereiches des Verknüpfungspunktes
- bahnhofsnahe Dienstleistungen

blieben zur weiteren Durcharbeitung und Beratung offen.

1 Oberflächenbelag

Der Bahn- und Bussteig, der sich nach Fertigstellung als einheitliches Element darstellt, ist rechtlich in zwei Bereiche geteilt. Von der Vorderkante am Gleis befindet er sich in einer Breite von 2,75 m im Eigentum und in der Verkehrssicherungspflicht der DB, die hier durch DB Station&Service (Bahnhofsvorsteher Hagen) vertreten wird. Im Bau- und Finanzierungsvertrag ist geregelt, dass die Gestaltung dieses Bereiches mit DB Station&Service einvernehmlich abzustimmen ist. Im Bereich des Pflasters (und auch der Möblierung) hat sich bei DB Station&Service im Laufe der Erfahrungssammlung ein gewisser Standard herausgebildet. **Da der Bahn- und Bussteig wie erwähnt als einheitliches Element wirken soll, empfiehlt die Verwaltung, auf Bahn- und Bussteigseite gleiches Pflaster zu verwenden.**

Da die zu pflasternde Fläche mit ca. 1.700 m² nicht sehr umfangreich ist (Anlage 1) und durch Aufmerksamkeitsstreifen und zahlreiche Einbauten unterbrochen sein wird, **empfiehlt die Verwaltung, eine Pflastergröße im Bereich von 20x20x8 cm bis 30x30x8 cm zu verwenden.**

Kalkuliert und vom Fördergeber akzeptiert ist ein ungefärbtes Pflaster in hellgrau. Für dieses Pflaster wurde für einen Teilbereich des Bahn- und Bussteiges ein Verlegemuster entwickelt, das in der Anlage 2 zeichnerisch dargestellt ist. Anlage 3 zeigt die Wirkung (Iserlohn, jedoch rechteckiges Pflaster 20x10 cm). An der Gleisseite wird zunächst ein Abdeckstein, gefolgt von einem 60 cm breiten Pflasterstreifen errichtet. Es folgt ein heller Rillenstein und ein dunkler Begleitstreifen als Aufmerksamkeitsstreifen. In einem insgesamt zwischen 1,80 m und 8,10 m breiten Pflasterstreifen, der die Fundamente des Bahnsteigdaches und alle Möblierungselemente aufnehmen wird, befindet sich ein dunkler Tiefbord, der die Eigentumsgrenze DB und Stadt kennzeichnet. Auf der Busseite schließen sich dann wieder eine Rillenplatte als Aufmerksamkeitsstreifen, ein Pflasterstreifen und ein Kasseler Hochbord an.

An Stelle des ungefärbten hellgrauen Betonpflastersteins (12 €/m²) kann auch ein durchgefärbtes Pflaster (Aufpreis ca. 7 €/m² entspricht 12.000 €) oder ein Pflaster mit Natursteinvorsatz (Aufpreis ca. 17 €/m² entspricht 29.000 €) verwendet werden. Die genannten Pflaster werden in den Sitzungen der Ausschüsse als Muster zur Verfügung stehen. Die beiden letztgenannten Pflaster empfiehlt die Verwaltung nicht, da die Mehrkosten nicht im Verhältnis zum Gestaltungsvorteil stehen.

Das zuletzt genannte Pflaster kann auch mit einer Kunststoffbeschichtung versehen werden (Aufpreis ca. 27 €/m² entspricht 46.000 €). Hierdurch soll eine einfachere Reinigung der Flächen möglich sein.

Die Stadt Iserlohn, die ein solches Pflaster mit einer Kunststoffbeschichtung im Jahr 2006 vor dem Cinestar-Kino verlegt hat, konnte zwar bestätigen, dass durch die Beschichtung eine einfachere Reinigung durchgeführt werden kann (insbesondere können z. B. Kaugummis besser entfernt werden), zur Abnutzung der Beschichtung konnte jedoch keine Aussage getroffen werden, da dieser Bereich in

Iserlohn nicht maschinell gereinigt wird.

Im Bahnhofsbereich der Stadt Iserlohn wurde das beschichtete Pflaster in diesem Jahr ebenfalls in einigen Bereichen verlegt; dort erfolgt eine maschinelle Reinigung. Aufgrund der kurzen Zeit gibt es jedoch noch keine Erfahrungswerte über die Haltbarkeit der Beschichtung. So kann derzeit auch keine Aussage darüber getroffen werden, ob mit der Zeit z. B. farbliche Unterschiede deutlich werden oder so genannte Laufstraßen entstehen.

Lt. einer Spezialfirma für Oberflächenreinigung, die für den STL u. a. die Sonderreinigungen des Rathausplatzes durchgeführt hat, müsste bei einer entsprechenden Abnutzung eine solche Pflasterbeschichtung nach ca. 3 - 5 Jahren erneuert werden. Die Kosten hierfür belaufen sich auf rd. 5 €/m² für die Imprägnierung zuzüglich ca. 1 - 2 €/m² für eine vorherige Intensivreinigung.

Aus diesen Gründen wird von einer Pflasterbeschichtung abgeraten.

2 Gestaltung der Dächer des Bahnsteiges und der Bushaltestellen

Auf Grund der Platzverhältnisse, die eine Minimierung der Stützenanzahl erforderlich machen, und des Wunsches nach offener Wirkung bei gleichzeitig ausreichendem Wetterschutz **empfiehlt die Verwaltung als Grundform für das Bahnsteigdach die Y-Form. Um eine einheitliche Gestaltung des gesamten Verknüpfungspunktes zu erreichen, wird ferner empfohlen, Dächer dieser Form auch für die Bussteige zu verwenden.**

Anlage 3 und 4 zeigen Dächer dieser Grundform. Bei Anlage 3 handelt es sich um das Dach in Iserlohn. Allerdings sind bei diesem Dach die Stützen als Doppelstützen ausgeführt, was die Reinigung im Fußbodenbereich erschwert und dazu verleitet, den Zwischenraum der Doppelstütze als Abfalleimer zu missbrauchen. Ferner findet sich an den Außenseiten des Daches eine Blechdeckung, was dem Dach eine massive Wirkung verleiht. Das Büro Spettmann + Kahr hat aus dem Grundtyp ein Dach in zwei Varianten entwickelt, die diese Nachteile vermeiden. Die Dächer beider Varianten haben eine lichte Höhe von ca. 4,30 m über der Fahrbahn und eine Breite von ca. 5,50 m.

Anlage 5 zeigt die erste Variante (Arbeitstitel Spettmann + Kahr D1). Verkleidete Mittelstützen im Abstand von 9,50 m tragen einen mittleren Längsträger und über Querträger zwei seitliche Längsträger. Zwischen mittlerem und seitlichen Längsträgern sind weitere Querträger im Abstand von 1,35 m angebracht, die die Glasplatten aufnehmen. Die zweite Variante (Anlage 6, Arbeitstitel Spettmann + Kahr D2) verzichtet auf die seitlichen Längsträger und gibt dem Dach dadurch eine noch höhere Leichtigkeit. Dies macht verstärkte Querträger erforderlich. Diese treten auch in der Perspektive (Blick unter das Dach, entlang des Bahnsteiges) hervor; die Konstruktion führt aber, verbunden mit den lichtdurchlässigen Glasplatten, zu einer insgesamt größeren Filigranität (Anlage 7). Die Dächer an den Bussteigen zeigen sich mit einer lichten Höhe von 2,60 m in der Dachmitte und einer Breite von 3,00 m als verkleinerte Version des Bahnsteigdaches. Anlage 8 verdeutlicht dies durch schematische Darstellung des Bereiches Verknüpfungspunkt / Bahnhofstraße. **Die Dächer werden in weiteren Darstellungen in den Sitzungen vorgestellt und näher erläutert.**

Wegen der beschriebenen Vorteile und insbesondere wegen der eleganten und leichten Wirkung empfiehlt die Verwaltung, die Dachvariante zwei (Arbeitstitel Spettmann + Kahr D2) für den Bahnsteig und für die Bussteige weiterzuentwickeln.

Die Kosten der Dachreinigung belaufen sich nach grober Kalkulation auf 1,50 €/m² Dachfläche zzgl. der Miete für eine Arbeitsbühne in Höhe von 250 €/Tag somit auf 1.500 € je Reinigung. Nach Angaben des STL sind zwei Reinigungen je Jahr ausreichend.

3 Möblierung des Bereiches des Verknüpfungspunktes

3.1 Gesamtkonzept

Die Verwaltung hat in Zusammenarbeit mit dem Büro Spettmann + Kahr einen Möblierungsplan für den Bahn- und die Bussteige entwickelt (Anlage 9). Es sind folgende Elemente vorgesehen:

3.1.1 Bahnseitiger Teil des Bahnsteiges

Neben technischen Einrichtungen, die in den Sitzungen der Ausschüsse näher erläutert werden, ist gemäß Bau- und Finanzierungsvertrag mit DB Station&Service in diesem Bereich eine **Sitzgelegenheit mit zehn Einzelsitzen**, die zum **Windschutz** im Rücken und an den Seiten mit ca. 2,50 m hohen **Glaswänden** umstellt sind, vorgesehen. Des Weiteren soll ein **Abfallbehälter** und eine **Informationsvitrine** (Vorderseite: Ankunft und Abfahrt, Rückseite DB Werbung) aufgestellt werden.

3.1.2 Busseitiger Teil des Bahnsteiges

Hier soll ebenfalls eine **Sitzgelegenheit mit zehn Einzelsitzen** mit dem beschriebenen gläsernen **Windschutz** aufgestellt werden. Es ist ein **Abfallbehälter** vorgesehen. Der bahnseitige Windschutz wird durch zwei Seitenwände für stehende Wartende ergänzt.

3.1.3 Bussteige Bahnhofsallee und Bahnhofsstraße

In beiden Bereichen soll eine **Sitzgelegenheit mit fünf Einzelsitzen** und dem in Punkt 3.1.1 beschriebenen **Windschutz** sowie je ein **Abfallbehälter** aufgestellt werden. Im Bereich Bahnhofstraße soll in Laufrichtung des Bahnsteiges eine **Vitrine** errichtet werden, die einen Stadtplan mit Hinweisen auf einzelne Einrichtungen und Hinweise z.B. auf das Kulturhaus oder das Museum enthält.

3.2 Einzelemente

Wie für den Bereich des Oberflächenbelages hat sich auch bei der Möblierung, die für den bahnseitigen Bahnsteig gemäß Bau- und Finanzierungsvertrag ebenfalls mit DB Station&Service einvernehmlich abzustimmen ist, bei DB Station&Service ein Standard herausgebildet. Obwohl die einzelnen Elemente hinsichtlich ihrer Praktikabilität, ihrer Reinigungsfreundlichkeit und ihrer Vandalismusresistenz bewährt sind, sind sie dennoch gestalterisch ansprechend. Die Elemente sollten für die Bussteige zur Erreichung einer einheitlichen Gestaltung übernommen werden.

3.2.1 Sitzgelegenheiten

Aus dem zur Verfügung stehenden Spektrum stellt das Büro Spettmann + Kahr zwei **Einzelsitze** vor: es handelt sich um die Typen „remisso“ (Anlage 10) und „sedeo“ (Anlage 11). Auf Grund seiner klaren Linienführung, die mit dem vorgeschlagenen Dach harmoniert, schlägt die Verwaltung den Typ „sedeo“ vor. Als **Windschutz** kommen wegen der erforderlichen Einsehbarkeit teilsatinierte Glasscheiben (Höhe: 2,50 m, Breite: 1,00 m) in Metallschienen in Betracht.

3.2.2 Abfallbehälter

Hier kommt wegen Vorgaben der Bahn nur der Typ „Capital“ (Anlage 12) in Betracht, der aber in ähnlicher Form auch im Stadtgebiet Verwendung findet.

3.2.3 Vitrine

Auch hier hat sich die DB auf den in Anlage 13 dargestellten Typ festgelegt. Der Typ fügt sich in das sachliche Gesamterscheinungsbild des Verknüpfungspunktes ein.

3.2.4 Fahrradständer

Die B+R-Anlage befindet sich am nördlichen Ende des Bahnsteigdaches (siehe Anlage 9). Sie erhält acht farbbeschichtete Anlehnbügel für max. 16 Fahrräder (Anlage 14).

3.3 Hinweise

Das Erscheinungsbild des Bahnsteiges kann durch einige Einrichtungen und Elemente, auf die an dieser Stelle hingewiesen wird, beeinträchtigt werden.

3.3.1 Gleissack

In Anlage 9 ist die Lage des Gleises zu erkennen. Ca. acht Meter vor dem Ende des Gleises ist ein Prellbock zu sehen. Im Falle eines Bremsversagens schiebt der Zug den Prellbock über die freie

Gleisstrecke und kommt so zum Stehen. Der Bereich ist zur ehemaligen Gaststätte Piepenstock hin durch einen Zaun, sonst durch ein Geländer vom öffentlichen Verkehrsraum abgegrenzt. Zur Seite Bahnhofstraße stehen vor dem Geländer Schaltschränke und ein Hinweisschild. Eine Verschmutzung dieses Bereiches ist unvermeidbar. Eine tägliche Reinigung ist vorgesehen.

3.3.2 Streumittelbehälter

DB Station und Service wird einen Streumittelbehälter vom Typ „Orbistor“ (Anlage 15) auf dem Bahnsteig aufstellen. Es handelt sich hierbei um den bereits auf dem alten Bahnsteig vorhandenen Behälter.

4 Bahnhofsnahe Dienstleistungen

4.1 Sachstand

Der Rahmenplan zur Umgestaltung des Bahnbereiches in der Innenstadt sah bereits ein Gebäude zur städtebaulichen Fassung der nördlichen Raumkante der Fläche des Verknüpfungspunktes vor (weiße Fläche in Anlage 9). Dieses Gebäude stand zur Aufnahme bahnhofsnaher Nutzungen zur Verfügung. Seit 2005 berät die Verwaltung mit der Phänomena über deren Erweiterungsplanungen und die Errichtung eines Foucaultschen Pendels auf der genannten Fläche. Die seinerzeitigen Planungen wurden Mitte 2007 vorgestellt. Das für das Pendel vorgesehene Grundstück stand für Gebäudeplanungen wegen der erforderlichen Abstandsflächen und der Freihaltung von Sichtachsen nur noch sehr eingeschränkt zur Verfügung. Die Verwaltung überlegte seinerzeit, bahnhofsnahe Nutzungen in einem kioskartigen Gebäude auf dem Bahnsteig oder in einem kleinen Gebäude abseits des Pendels anbieten zu können. Im Frühjahr 2008 wurden Verlagerungspläne der Firma Langwald konkret, in deren Folge eine Errichtung eines verkleinerten Pendels auf dem jetzigen Grundstück der Firma entschieden wurde. Seither steht das Grundstück für Gebäudeplanungen wieder zur Verfügung.

4.2 Derzeitige Interessenlagen

Ein heimischer Interessent fragte ca. Mitte 2008 das genannte Grundstück nach. Die Verwaltung teilte Anforderungen hinsichtlich der Vorhaltung bahnhofsnaher Einrichtungen mit. In einem ersten Entwurf, erstellt durch Architekt Reinhard Klotz, Schalksmühle, ergibt sich ein drei- bis viergeschossiges Gebäude, in dessen EG **drei Ladeneinheiten**, eine **Wartzone** sowie **Toilettenanlagen** angeboten werden. Zur Betreibung dieser Einrichtungen werden vom Interessenten z.Zt. unterschiedliche Wege verfolgt. Die Planung wird derzeit überarbeitet, die überarbeitete Fassung kann in den Ausschüssen durch das Architekturbüro vorgestellt werden.

4.3 Anforderungen

Die Wartzone sollte eine Größe von ca. 50 m² haben. Für den Blickkontakt zum Bahnsteig und um die erforderliche Einsehbarkeit zu gewährleisten, sollte sie mindestens eine Glasfassade aufweisen, die zum Bahnsteig orientiert ist.

Das Raumprogramm für die öffentliche Toilettenanlage soll vorsehen: zwei Toilettenräume für Damen, zwei Toilettenräume und zwei Urinale für Herren, eine Behindertentoilette sowie einen Abstellraum. Wickelmöglichkeiten für Kleinkinder sollen vorhanden sein.

4.4 Übernahme

Beide Einrichtungen können von der Stadt entweder durch langfristige Mietverträge oder durch den Erwerb von Teileigentum übernommen werden. Die Verwaltung strebt zur Vereinfachung eine Mietslösung an. Die Übernahme soll im Grundsatz im Rohbauzustand (Wartzone incl. Glasfassade) erfolgen; die Einrichtungen sollen von der Stadt eingebracht werden. Die Übernahmekosten sind noch nicht verhandelt.

4.5 Einrichtungs- und Betreibungskosten

Die Verwaltung hat die Kosten für die Ersteinrichtung und die Betreibung der Anlagen wie folgt ge-

schätzt:

Wartezone

Investitionen	
Ausbau Boden, Wände, Decke	37.000 €
Sitzgelegenheiten	5.000 €
Sicherheit	2.500 €
Summe	44.500 €
Laufende Kosten	
Miete	noch nicht verhandelt
Reinigung	8.800 €/a
Überwachung (ohne Einsätze des Wachschatzes)	1.200 €/a
Betriebskosten	1.380 €/a
Summe (ohne Miete)	11.380 €/a

Öffentliche Toilettenanlage

Investitionen	
Ausbau Boden, Wände, Decke; Installationen	105.000 €
Laufende Kosten	
Miete	noch nicht verhandelt
lfd. Kosten gesamt (Bsp. Sauerfeld)	24.000 €/a
Summe (ohne Miete)	24.000 €/a

4.6 Witterungsschutz zum Erreichen der bahnnahen Nutzungen

Das Dach des Bahnsteiges endet z.Zt. ca. acht bis zehn Meter vor den geplanten Gebäuden. Eine Verlängerung bis zur Gebäudevorderkante würde das Erreichen der bahnnahen Nutzungen bei ungünstiger Witterung angenehmer gestalten. Eine Dachverlängerung führte zu Mehrkosten i.H.v. 40.000 bis 50.000 € und überstiege die förderfähige Gesamtdachfläche. Die Verwaltung schlägt die Verlängerung vor; sie wird sich um eine Aufnahme in die Förderung wegen der besonderen Situation bemühen.

5 Reinigung und Winterdienst

Die Kosten für die Reinigung und den Winterdienst für den gesamten Bereich des Verknüpfungspunktes beläuft sich auf 30.000 €/a.

6 Beleuchtung

Kalkuliert und vom Fördergeber akzeptiert ist eine Standardbeleuchtung für die Bereiche des Bahnsteiges, des Verknüpfungspunktes und des P+R-Platzes. Das Büro Spettmann + Kahr hat ein darüber hinausgehendes Beleuchtungskonzept erstellt. Dieses Konzept wird z. Z. vom DIAL auf Optimierungsmöglichkeiten hin überprüft. Ggf. kann eine Vorstellung bereits in den Ausschüssen erfolgen.

Die Verwaltung schlägt vor, dieses Konzept zur weiteren Beratung fortzuentwickeln und die Kostenauswirkungen zu ermitteln.

7 Gestaltungselement

Im Bereich der nördlichen platzartigen Aufweitung des Bahnsteiges ist ein Gestaltungselement denkbar, das eine Markierungsfunktion für den Bahnhof aufnehmen könnte, ein Lichtelement sein könnte oder als physikalisches Experiment auf die nahe gelegene Phänomenta hinweisen könnte. Beispiele hierfür werden in den Sitzungen der Ausschüsse dargestellt.

Ferner könnten in diesem Bereich in Abstimmung mit dem Interessenten für die Errichtung eines Gebäudes gemäß Punkt 4 bis zu sechs Bäume gepflanzt werden.

Lüdenscheid, den 08.10.2008

Dzewas

Anlagen:
15 Anlagen