

Sitzungsvorlage Nr. V/2010/0215/1

Zuständig: Fachbereich Stadtplanung
Verfasser: Walter Fleige



Ahaus, 26.10.2011

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr	17.11.2011	TOP: 2	öffentlich
---	-------------------	---------------	-------------------

Beratungsgegenstand

**Modernisierung des Bahnhofs Ahaus;
Beschluss über die Entwurfsplanung**

Beschlussvorschlag

Der Ausschusses für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr beschließt:

Die Entwurfsplanung der DB Station & Service AG zur Modernisierung des Bahnhofs Ahaus wird gebilligt.

Sachdarstellung

Im Interesse einer zielgerichteten Modernisierung der Bahnhöfe haben das Land Nordrhein-Westfalen, die beiden Zweckverbände Nahverkehr Rheinland (NVR) und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) sowie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und die DB Station & Service AG am 12.12.2008 eine *Rahmenvereinbarung über die Förderung und Finanzierung von Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der verkehrlichen Infrastruktur an Verkehrsstationen in Nordrhein-Westfalen* geschlossen. Diese Rahmenvereinbarung ist die Fortführung der Bahnhofsmodernisierungsoffensive aus dem Jahr 2000 (MOF 1) mit leicht veränderten Konditionen und wird als MOF 2 - Rahmenvereinbarung bezeichnet.

Nach der MOF 2 – Rahmenvereinbarung verpflichtet sich die DB Station & Service AG bis zum Ablauf des Jahres 2013 insgesamt 108 kleinere und mittlere Bahnhöfe in NRW mit einem Gesamtfinanzierungsvolumen von rd. 407,3 Mio. € zu modernisieren bzw. mit der Modernisierung zu beginnen. Die Mittel bestehen im Wesentlichen aus Bundes- und Landeszuschüssen (ca. 390 Mio €). Der Eigenanteil der DB Station & Service AG beträgt ca. 17,3 Mio €.

Die Maßnahmenpalette an den Haltepunkten umfasst insbesondere die Anpassung der Bahnsteige, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Wetterschutz, Bahnsteigausstattung, Barrierefreiheit, Kundeninformation und Kundenservice sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln.

Im Rahmen der Modernisierungsoffensive 2 soll auch der Bahnhof Ahaus modernisiert werden. In diesem Zusammenhang sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

1. Verlegung des Zughaltesbereichs

Der Zughaltesbereich befindet sich z. Zt. in Höhe des DB PlusPunktes. Um eine bessere Verknüpfung zwischen Bussen und Bahnen zu erreichen, wird auf Initiative der Stadt der Zughaltesbereich in Höhe des Busbahnhofs verlegt. Nach dem Vorentwurf des städtebaulichen Rahmenplans Bahnhof Ahaus, den der Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr am 5. Oktober 2010 beschlossen und zur weiteren Bearbeitung bestimmt hat, befindet sich dort auch der neue Hauptzugang zum Bahnhof.

Aus städtebaulicher Sicht wäre eine noch weitergehende Verlegung des Zughaltesbereichs nach Norden wünschenswert, scheidet allerdings an den signaltechnischen Zwangspunkten. Grundsätzlich ist eine Verlegung des Zughaltesbereichs nur innerhalb der Ausfahrtsignale möglich. Maßgebend ist in diesem Zusammenhang das Ausfahrtsignal in Fahrtrichtung Gronau. Eine Verlegung des Ausfahrtsignals wäre technisch zwar möglich, würde aber zu erheblich längeren Wartezeiten am Bahnübergang Heeker Straße führen. Um unnötige Wartezeiten am Bahnübergang Heeker Straße zu vermeiden, ist der Abstand zwischen dem Bahnübergang und Ausfahrtsignal in Fahrtrichtung Gronau so gewählt, dass der Bahnübergang erst gesichert wird, wenn die Strecke für Züge in Fahrtrichtung Gronau freigegeben werden soll, und nicht bereits, wenn sie in den Bahnhof einfahren.

2. Verlegung und Aufhöhung des Hausbahnsteigs

Unter Berücksichtigung des neuen Zughaltesbereichs soll der Hausbahnsteig geringfügig nach Norden verlegt werden. Der Hausbahnsteig hat eine Regellänge von 140 m. Zum Vergleich: Die z. Zt. eingesetzten Züge¹ haben eine Länge von bis zu 95 m.

Die Anpassung der Bahnsteighöhe an das Normmaß 76 cm ist erforderlich, damit Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, problemlos und ohne Stufen den Zug betreten können. Die bestehenden Zugänge zum Bahnsteig werden angepasst.

3. Anpassung des DB PlusPunktes

Durch die beabsichtigte Verlegung des Hauptzugangs sowie des Zughaltesbereichs liegt der DB-Pluspunkt zukünftig ungünstiger am Hausbahnsteig. Eine Verlegung erscheint wenig sinnvoll. In diesem Zusammenhang sind folgende Gesichtspunkte abwägungsrelevant:

- Der äußere Gestaltung des DB PlusPunktes ist nur schwer mit der Umgestaltung des Bahnhofs/Bahnhofsumfeldes in Einklang zu bringen.
- Die aktuell von der DB AG benutzten Infosäulen bieten bessere Technik zu niedrigeren Kosten.
- Die Zweckbindung der öffentlichen Mittel, mit denen der DB-Pluspunkt gefördert worden ist, endet erst 2025. Der Abriss wäre daher nur mit erhöhtem Kostenaufwand (Rückzahlung von Fördermitteln) möglich.

Vor diesem Hintergrund soll der DB-Pluspunkt am heutigen Standort erhalten bleiben, bis die Zweckbindung beendet ist. Danach kann ein Rückbau der Anlage erfolgen und die Fläche anderweitig genutzt werden.

¹ Dieseltriebwagen Baureihe 643 (Talent) der Firma Bombardier

Unabhängig vom Erhalt des DB PlusPunktes ist Folgendes vorgesehen:

- Versetzen der vorhandenen, neuen Infosäule in den Bereich des künftigen Hauptzugangs,
- Aufstellen von überdachten Wartemöglichkeiten (3-Felder-Wetterhaus mit 2 Sitzbänken).

Das Aufstellen eines neuen Fahrkartenautomaten entfällt, da die Fahrkartenausgabe ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2011 im Zug erfolgt.

Um die Zweckbindung nicht zu gefährden, wird der Bereich des DB-PlusPunktes von der geplanten Erhöhung des Hausbahnsteigs ausgenommen. Der entstehende Höhenunterschied von ca. 38 cm soll durch zwei Stufen und eine 2,40 m breite Rampe überwunden werden.

4. Erneuerung der Bahnsteigausstattung

Die Bahnsteigausstattung (Beleuchtung, Beschallung, Wetterschutz, Abfallbehälter, Beschilderung, taktile Leitstreifen, usw.) wird auf beiden Bahnsteigen vollständig erneuert.

5. Erneuerung der Zuwegung zum Außenbahnsteig

Die Verlegung des Zughaltebereichs in die Nähe des Busbahnhofs hat zur Folge, dass sich die Entfernung zwischen dem Zughaltebereich und der Personenunterführung in unzumutbarer Weise erhöht. Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung des schlechten baulichen Zustands soll die bestehende Personenunterführung aufgegeben und durch eine Personenüberführung in Höhe des geplanten Zughaltebereichs ersetzt werden. Im Zusammenhang mit der Erneuerung der Zuwegung zum Außenbahnsteig sind folgende Varianten geprüft worden:

- Höhengleiche Erschließung des Außenbahnsteigs über den Bahnübergang Heecker Straße

Diese Lösung existiert zahlreich im deutschen Bahnstreckennetz, scheidet in Ahaus allerdings aus, weil

- die Flächen entlang der Bahngleise nicht ausreichen, einen entsprechenden Gehweg in Richtung Bahnübergang Heecker Straße anzulegen,
- die Umsteigebeziehungen mit dem Busverkehr nachhaltig beeinträchtigt werden.

- Neubau einer Personenunterführung in Höhe des geplanten Zughaltebereichs

Der Neubau einer Personenunterführung wird nicht weiter verfolgt, da Unterführungen schlecht einsehbar und damit weitestgehend der sozialen Kontrolle entzogen sind.

- Höhengleiche Überquerung der Gleisanlagen in Höhe des geplanten Zughaltebereichs

Die Anlage eines höhengleichen Personenübergangs stellt prinzipiell eine kostengünstige Alternative zu aufwendigen Personenunterführungen oder – überführungen dar. Darüber hinaus haben höhengleiche Übergänge den Vorteil einer geringeren Zugangsbarriere gegenüber höhenfreien Zugängen insbesondere für Menschen mit Behinderungen. Nach Angaben der DB Netz AG ist eine höhengleiche Überquerung der Gleisanlagen allerdings nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) nicht zulässig, weil sie, gemessen an der bestehenden Situation (Personenunterführung), ein erhöhtes Gefährdungspotential beinhaltet. Darüber hinaus wird eine höhengleiche Überquerung der Gleisanlagen von der DB Netz AG abgelehnt, weil die Sicherung des Übergangs i. d. R. mit einer Reduzierung der Einfahrtgeschwindigkeit in den Bahnhof verbunden ist, die die Leichtig-

keit des Zugverkehrs beeinträchtigt, was sich in der Summe nachteilig auf die mit dem Land vereinbarte Pünktlichkeitsgarantie² auswirkt.

- Neubau einer Personenüberführung in Höhe des geplanten Zughaltesbereichs

Die favorisierte Variante sieht vor, die Personenunterführung durch eine Z-förmige Personenüberführung in Höhe des geplanten Zughaltesbereichs zu ersetzen. Im Interesse der Barrierefreiheit ist die Überführung nicht nur über Treppenanlagen, sondern zusätzlich über Aufzugsanlagen erreichbar. Auf Drängen der Verwaltung werden die Aufzugsanlagen unmittelbar mit der Personenüberführung errichtet und nicht, wie ursprünglich vorgesehen, bei besonderem Bedarf nachgerüstet. Da fahrplanmäßig nur ein Zug täglich am Außenbahnsteig hält, wird die Aufzugsanlage nur für den Ankunftszeitraum dieses Zugs in Betrieb sein.

Die Personenüberführung wird vollständig eingehaust. Vorgesehen ist eine Pfostenriegelkonstruktion aus Glas und Stahl, wie sie z. B. im Bahnhof Nottuln-Appelhüsen geplant ist. Allerdings fällt die Höhe der Personenüberführung deutlich niedriger aus, weil eine Elektrifizierung der Strecke nicht absehbar ist. Die vorhandene Personenunterführung wird erfüllt.

Aus städtischer Sicht ist die vorgeschlagene Lösung vertretbar. In diesem Zusammenhang sind folgende Gesichtspunkte abwägungsrelevant:

- Nach einer aktuellen Erhebung wird der Bahnhof Ahaus von ca. 1.000 Fahrgästen pro Tag genutzt. Nach den Konzernrichtlinien der Deutschen Bahn AG wird umfassende Barrierefreiheit in der Regel erst ab 1.000 Fahrgästen pro Tag umgesetzt. Nach einem Urteil des BVerwG³ ist diese Regelung mit § 2 (3) Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO)⁴ vereinbar, da die Vorschrift selber keine konkreten Anforderungen stellt und damit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit unterliegt.
- Zur Zeit hält nur ein außerhalb des Taktes verkehrender Zug am Außenbahnsteig (Gleis 2).⁵ Dabei handelt es sich um den sog. Schülerzug, dessen planmäßige Ankunft in Ahaus um 7.22 Uhr (statt 7.39 Uhr) auf den Schulbeginn abgestimmt ist. Alle anderen Züge, auch die Züge in Fahrtrichtung Gronau, die bislang am Außenbahnsteig (Gleis 2) gehalten haben, halten seit dem Fahrplanwechsel Dezember 2010 am Hausbahnsteig (Gleis 1). Möglich wird dies durch den Anschluss der Bahnstrecke an das Elektronische Stellwerk Coesfeld (ESTW)⁶.

² Zur Umsetzung einer landesweiten Pünktlichkeitsgarantie haben die Verkehrsunternehmen in NRW die „Mobilitätsgarantie NRW“ vereinbart, die sich auf alle Verbundtarife in NRW sowie den NRW-Tarif bezieht. Die Mobilitätsgarantie NRW gilt seit dem 1. Januar 2010. Sie tritt bei einer Abfahrtsverspätung von mehr als 20 Minuten an der Einstiegshaltestelle in Kraft, sofern keine andere Fahrtnöglichkeit mit Verbundverkehrsmitteln zum Fahrtziel besteht. Nahverkehrskunden können dann alternativ entweder ein Taxi (bis zu einem Höchstbetrag von 20 €) oder einen Fernverkehrszug (IC/EC/ICE) zum Erreichen ihres Fahrtziels benutzen und erhalten die Auslagen auf Antrag erstattet. Die Mobilitätsgarantie NRW ist in den Beförderungsbedingungen für die Verbund- und Gemeinschaftstarife in NRW sowie im NRW-Tarif geregelt.

³ BVerwG, Urteil vom 05.04.2006, 9 C 2.05

⁴ Nach § 2 (3) EBO sind die Vorschriften der EBO so anzuwenden, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird.

⁵ Grundsätzlich fahren die Züge von Gronau in Fahrtrichtung Coesfeld bzw. von Coesfeld in Fahrtrichtung Gronau im Stundentakt. Die Begegnungsstelle für diese Züge liegt im Bahnhof Epe. In Fahrtrichtung Ahaus gilt (Fahrplan gültig seit dem 10.01.2011): Abfahrt in Gronau ist jeweils die Minute 21, Ankunft in Ahaus die Minute 39. Zwischen Gronau und Ahaus fährt ein Zug außerhalb des regulären Stundentakts: Abfahrt in Gronau ist 7:08 Uhr (statt 7:21 Uhr), Ankunft in Ahaus 7:22 Uhr (statt 7:39 Uhr). Dabei handelt es sich um den sog. Schülerzug, dessen Ankunft in Ahaus auf den Schulbeginn abgestimmt ist. Die Weiterfahrt dieses Zuges in Fahrtrichtung Coesfeld ist wieder regulär getaktet (7:39 Uhr). Begegnungsstelle für diesen, außerhalb des Taktes verkehrenden Zug ist der Bahnhof Ahaus. Im Bahnhof Ahaus trifft der Zug von Coesfeld in Fahrtrichtung Gronau um 7:24 Uhr auf den seit 7:22 Uhr wartenden Zug von Gronau in Fahrtrichtung Coesfeld.

⁶ siehe im Einzelnen Sitzungsvorlage Nr. V/2010/0215 zu TOP 5 der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr am 05.10.2010

6. Sonstige Maßnahmen am Außenbahnsteig

- Rückbau des Bahnsteigdaches

Das Dach auf dem Außenbahnsteig wird zurückgebaut und durch ein Wetterschutzhaus analog zum Wetterschutzhaus auf dem Hausbahnsteig ersetzt.

- keine Aufhöhung des Bahnsteigs

Eine Aufhöhung des Außenbahnsteigs ist nicht vorgesehen. Im Interesse der Barrierefreiheit wird auf Anforderung eine Klapprampe bereitgestellt, die sich auf dem Außenbahnsteig befindet. Die Funktion der Klapprampe wird wie folgt beschrieben:

- Der im Zug befindliche Fahrgast nimmt Kontakt zum Triebwagenführer auf. Dieser wird die vor Ort befindliche Rampe entsprechend anlegen, so dass dem Fahrgast ein barrierefreier Ausstieg zur Verfügung steht.
- Bei einem evtl. Zustieg in den Zug sollte sich der Fahrgast so aufstellen, dass er von dem Triebwagenführer gesehen wird. Der Triebwagenführer wird die Rampe anlegen, so dass dem Fahrgast ein barrierefreier Einstieg in den Zug ermöglicht wird.

Voraussichtlicher **Zeitplan**:

- Genehmigungsplanung: Nov. 2011
- Ausführungsplanung: 2012
- Baubeginn: Sommerferien 2013
- Bauzeit: 12 Monate
- Fertigstellung: Mitte 2014

Die Vertreter der Behindertenverbände haben den vorgesehenen Maßnahmen zur Modernisierung des Bahnhofs am 27. Oktober 2011 zugestimmt.

Die Vorgaben des städtebaulichen Rahmenplans Bahnhof Ahaus, i. d. F. des Vorentwurfs, den der Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr am 5. Oktober 2010 gebilligt und zur weiteren Bearbeitung bestimmt hat, sind berücksichtigt. Dies betrifft insbesondere die geplante Verlegung des Hausbahnsteigs in Höhe des Busbahnhofs mit dem Ziel, die unterschiedlichen öffentlichen Verkehrsmittel besser miteinander zu vernetzen.

Die Entwurfsplanung zur Modernisierung des Bahnhofs wird in der Sitzung vorgestellt und erläutert.

Finanzielle Auswirkungen

Ja

Nein