

DER BÜRGERMEISTER
Stadtentwicklung

Vorlagen-Nr.:

BA 059/2024

Berichterstattung:

Beigeordneter Stadtbaurat Mönter

Vorlagenersteller/in:

Herr Scholz

Datum:

15.02.2024

Öffentliche Berichtsvorlage

Beratungsfolge:

Termin	Gremium	Zuständigkeit
05.03.2024	Bauausschuss	Anhörung

Tagesordnungspunkt:

Bahnhof Dülmen– klimagerecht mobil unterwegs: Abschlussbericht

Protokollentwurf:

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

Bericht:

Nachdem der neue Dülmener Bahnhof im August 2023 offiziell eröffnet worden ist, kann als Resümee festgehalten werden, dass das Ziel, den Bahnhof zu einem modernen, multimodalen Verkehrsknotenpunkt und einer attraktiven Mobilstation auszubauen, in vollem Umfang gelungen ist. Eine Ausnahme stellt bekanntlich das inzwischen als gesonderte Fördermaßnahme abzuwickelnde Projekt „Fuß- und Radwegbrücke“ dar.

Das Zusammenwirken der einzelnen Projektbausteine, die über die EFRE-Förderung wie auch über andere Förderwege finanziert worden sind, zeigt sich durch eine sehr gute Akzeptanz seitens der Bevölkerung und intensive Inanspruchnahme der verschiedenen Angebote am Bahnhof durch die Nutzenden. So werden die P+R-Anlagen, das Fahrradparkhaus sowie die Bushaltepunkte gut genutzt, und der Bahnhof ist insgesamt ein attraktiver Anlaufpunkt geworden, um vom Rad, Bus oder Auto auf den Schienenverkehr zu wechseln. Das Fahrradparkhaus und das neue Empfangsgebäude tragen auch städtebaulich zur deutlichen Steigerung der Attraktivität des Bahnhofsareals bei. Durch den Umbau des Bahnhofs und die geschaffenen Angebote wird der Umstieg auf umwelt- und klimafreundliche Verkehrsarten erleichtert und gefördert, so dass jetzt und in Zukunft erhebliche Mengen Treibhausgase eingespart werden.

Auch die direkten Maßnahmen zum Klimaschutz zeigen ihre Wirkung: Die PV-Anlagen in Kombination mit den installierten Batteriespeichern ermöglichen es, die Beleuchtung des Gesamtareals fast über das ganze Jahr durch erneuerbare Energie zu gewährleisten. Auch die Dachbegrünung des Fahrradparkhauses und des Empfangsgebäudes sowie die Mittelinsel der Busumfahrung und weitere, z.T. mit besonderen Rigolensystemen angelegte Grünbereiche tragen zu Verdunstung und zu einer Verlangsamung des Oberflächenwasserabflusses bei, so dass hierdurch die möglichen Auswirkungen bei Starkregenereignissen gemindert werden können.

Nachfolgend wird kurz über die einzelnen Projektbausteine, die in der Bauphase von 2020-2023 hergestellt worden sind, und anschließend über die Kostenentwicklung berichtet. Die Projektgenese ist bereits in früheren Vorlagen und Berichten ausführlich dargelegt worden, so dass an dieser Stelle auf eine erneute Darstellung verzichtet werden kann (s. Beschluss- bzw. Berichtsvorlagen [BA 104/2023](#), [BA 097/2022](#), [BA 032/2022](#), [BA 283/2021](#), [BA 141/2021](#), [BA 270/2020](#), [BA 090/2020](#), [UW 216/2019](#), [UW 076/2019](#), [WF 261/2018](#) und [UW 153/2018](#)).

Bahnhofsvorplatz/Zentraler Bushaltepunkt:

Wesentlicher Bestandteil dieses Teilprojektes war die Herstellung der Barrierefreiheit durch die Errichtung einer „schiefen Ebene“ auf dem Bahnhofsvorplatz. Hier musste zunächst in 2020 eine provisorische Wegeverbindung entlang des Gleises 31 zur bestehenden Fußgängerbrücke geschaffen werden, um das alte Empfangsgebäude abreißen, das Gelände zu einer schiefen Ebene auffüllen und gleichzeitig den Bahnhofsbetrieb aufrecht erhalten zu können.

Die im Frühjahr 2021 beauftragten Tiefbauarbeiten für den Bahnhofsvorplatz konnten nach ca. 2-jähriger Bauzeit im Frühjahr 2023 abgeschlossen werden. Die Verkehrs- und Platzflächen wurden schon Ende 2022 mit Eröffnung des Fahrradparkhauses in Nutzung genommen. Anfang März 2023 wurde auch die Führung der Buslinien so verändert, dass diese nunmehr nicht mehr über die Hohe Straße, sondern alle Linien über die neu hergestellte, zentrale Busumfahrung mit insgesamt 4 Bushaltepunkten auf dem Bahnhofsvorplatz geführt werden. Sowohl an den einzelnen Bushaltepunkten wie auch im Bereich des Übergangs zu P&R-Süd und Hohe Straße wird mit DFI-Anlagen, die auch über eine Audiofunktion für Menschen mit Sehbehinderung verfügen, über die Abfahrtszeiten informiert. Auch die hergestellten Grünflächen mit hochkronigen Bäumen tragen zur hohen Attraktivität des Bahnhofsvorplatzes bei. Noch nicht ganz abgeschlossen sind die Arbeiten an dem 8 m hohen Uhrenturm. Hier fehlen noch ein DFI-Anzeiger und die Beschriftung der Informationstafeln. Die Arbeiten werden aber in Kürze auch hier fertiggestellt.

Der Bahnhofsvorplatz ist inzwischen ein gut frequentierter Kommunikations- und Bewegungs- bzw. Mobilitätsraum geworden. Der gesamte Bahnhof einschließlich Bahnhofsvorplatz wurde am 11. August 2023 offiziell eröffnet.

Der Bahnhofsvorplatz, die Mittelinsel im Bereich der Busumfahrung und der temporäre Fußweg zur Anbindung der Bestandsbrücke während der Bauphase wurden über das Programm „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ (EFRE-Förderung) gefördert. Der zentrale Bushaltepunkt auf dem Bahnhofsvorplatz wurde durch den NWL gefördert.

P&R-Ost (Erweiterung):

Im Bereich der P&R-Anlage Ost am Baumschulenweg konnten durch die in 2020 begonnene und 2021 fertiggestellte Erweiterung insgesamt 78 neue Stellplätze geschaffen werden. Die Stellplätze wurden mit Betonpflaster und die Fahrbahn mit einer Asphaltdecke befestigt. Aufgrund der ungünstigen Bodenverhältnisse wurde eine zentrale Entwässerungsrinne mit einem tief liegenden Rigolensystem einschließlich Bodenaustausch zur Versickerung des Oberflächenwassers angelegt. Die neue Stellplatzanlage wird von Laubhecken und großkronigen Bäumen eingefasst.

Die Herstellung der Stellplatzanlage wurde über das Programm „Kommunaler Klimaschutz.NRW“

(EFRE-Förderung) gefördert.

P&R-Süd/Kreuzungspunkt Eisenbahnstraße:

Die Tiefbauarbeiten für den P&R-Süd sind zusammen mit dem Bahnhofsvorplatz im Frühjahr 2021 beauftragt und begonnen worden. Nachdem erst durch eine Spezialfirma das vorhandene, im Fugenbereich mit Asbest gebundene Pflaster ausgebaut und entsorgt werden musste, starteten anschließend zunächst umfangreiche Kanalbaumaßnahmen (Maßnahme des Abwasserwerks). Anschließend wurde durch weitere Erdarbeiten das Geländeniveau zum Bahnhofsvorplatz angepasst und mit der Befestigung der Oberflächen begonnen. Die Stellplätze wurden mit Fugenpflaster und die Fahrbahn mit Asphalt angelegt. Auch hier wurden zur Versickerung und Dämpfung des Oberflächenwasserabflusses spezielle Rigolenanlagen eingebaut. Ein Fuß- und Radweg wurde angelegt, um eine Verbindung vom neu hergestellten Kreuzungspunkt Kreuzweg/Eisenbahnstraße entlang der neuen P&R-Anlage Süd zum Bahnhofsvorplatz zu schaffen. Die P&R-Anlagen und die neue Anbindung an die Eisenbahnstraße konnte dann im Herbst 2022 fertiggestellt und in Betrieb genommen werden.

Die Herstellung der P&R-Anlage Süd wurde im Rahmen des Programms „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ (EFRE-Förderung) gefördert. Die Kosten für die Anbindung an die Eisenbahnstraße wurde aus Eigenmitteln der Stadt finanziert.

Fahrradparkhaus:

Die Bauarbeiten an dem Fahrradparkhaus konnten Ende 2022 abgeschlossen, die Nutzung wurde im November 2022 erstmalig aufgenommen. Insgesamt sind auf 2 Ebenen 700 Stellplätze hergestellt worden. Darunter sind auch 6 Stellplätze für Sonderfahräder (Lastenräder, Fahrräder für Menschen mit Behinderung, etc.) und 7 Stellplätze für Kinderfahräder. Die Installation der Schließfächer konnte inzwischen ebenfalls ausgeführt werden. Die mit einer Lademöglichkeit ausgestatteten Schließfächer sind jetzt ebenfalls über das Buchungsportal radbox.nrw buchbar. Im Fahrradparkhaus waren Ende des Jahres 2023 über 300 Stellplätze vermietet. Zwar steigt die Belegungsquote stetig, dennoch führt die Verwaltung regelmäßig Werbe- und Informationsmaßnahmen durch (Gewinnspiele, Bannerwerbung, Infolyer, Rabattaktionen etc.), um auf das attraktive Angebot aufmerksam zu machen.

Die Herstellung des Fahrradparkhauses ist überwiegend durch Fördermittel des NWL unterstützt worden. Zudem wurden das Gründach und der hiermit zusammenhängende Mehraufwand für die Gebäudekonstruktion als Maßnahme für den Klimaschutz über das Programm „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ (EFRE-Förderung) gefördert.

Empfangsgebäude

Nachdem das alte Empfangsgebäude 2020 abgerissen und die „schiefe Ebene“ als Baugrund für das neue Empfangsgebäude hergestellt worden ist, konnte mit dem Bau Ende 2021 begonnen und die Nutzung im Laufe des Jahres 2023 aufgenommen werden. Die privaten und öffentlichen Angebote wie Café, Reisezentrum, Warteraum und WC-Anlage haben sich inzwischen gut etabliert. Auch für die letzte, bisher noch nicht belegte Mieteinheit konnte jetzt mit 2-Rad-Hansen aus Münster ein attraktiver Mieter gefunden werden. Die Aufnahme des Betriebes ist für März 2024 geplant. Diese Einrichtung wird das Angebot am Bahnhof Dülmen insgesamt abrunden.

Während die Herstellung der Vermietungsflächen aus Eigenmitteln durch die Stadt finanziert worden ist, wurden einzelne Bausteine über verschiedene Förderprogramme unterstützt. So wurden das öffentliche WC aus Fördermitteln des NWL, der Warteraum über die Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRiMM) sowie die Wär-

mepumpe und die Batteriespeicher über das Programm „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ (EFRE-Förderung) gefördert.

Fuß- und Radwegbrücke

Über die mit diesem Teilprojekt verbundenen Probleme ist bereits in vorangegangenen Vorlagen berichtet worden (u.a. Berichtsvorlage [BA 032/2022](#)). Dass die seit über 2 Jahren im Bereich des Baumschulwegs stehende Brücke bisher nicht eingehoben werden konnte, lag insbesondere an dem wenig kooperativen Verhalten des Auftragnehmers wie auch an den bisher festgestellten Mängeln an dem Bauwerk. Das beim Landgericht Münster durch die Stadt beantragte und dann auch Ende 2022 eingeleitete selbstständige Beweisverfahren konnte bislang noch nicht abgeschlossen werden. Zwar wurde inzwischen ein erstes Zwischengutachten vorgelegt, da dieses aber zu den entscheidenden Fragen keine Aussagen trifft – hier insbesondere zu den Fragen der Standsicherheit und zum ggf. erforderlichen Sanierungsumfang – ist davon auszugehen, dass ergänzende gutachterliche Prüfungen noch durchzuführen sind. Das Gericht hat in der KW 8/2024 den Gutachter mit den ergänzenden Beweisfragen betraut und dem vom Gericht bestellten Gutachter zunächst eine Frist für den Abschluss des Gutachtens zur Vorlage beim Gericht bis zum 30.06.2024 gesetzt. Welchen Einfluss das von dem Hersteller der Brücke inzwischen beantragte Insolvenzverfahren auf den weiteren Fortgang des Verfahrens haben könnte, ist aktuell noch zu prüfen.

Positiv zu werten ist allerdings, dass Teile des Brückenprojektes (Stahlüberbau) in ein neues Förderprogramm überführt werden konnten. Dies bedeutet, dass das laufende Förderprojekt abgeschlossen werden kann und die Frist für die Fertigstellung der Brücke durch den Einhub der Stahlkonstruktion bis 2027 verlängert worden ist.

Was ist noch zu tun?

Die Ausführung kleinerer Restarbeiten steht noch an. So werden auch im Warteraum ein DFI-Anzeiger und eine WLAN-Antenne in den nächsten Wochen installiert. Ebenso sollen noch ein 4. DFI-Anzeiger und Informationstafeln am Uhrenturm zeitnah montiert werden. Darüber hinaus steht noch die Mängelbeseitigung im Rahmen der Gewährleistung bei einigen Gewerken (Anzeige der richtigen Uhrzeit am Uhrenturm etc.) an.

Kostenentwicklung/Förderung:

Eine Übersicht über die Kosten ist der als Anlage 1 dieser Berichtsvorlage beigefügten Tabelle zu entnehmen. Dabei wurden die Baukosten für die beiden Teilprojekte „Fuß- und Radwegebrücke“ sowie „Rampe“ von der übrigen Maßnahme abgekoppelt. Hierzu ist zu erläutern, dass das Teilprojekt „Fuß- und Radwegebrücke“ hinsichtlich der Baukosten in Kosten für das eigentliche Brückenbauwerk (Stahlkonstruktion) und für die Widerlager aufgeteilt worden ist. In Absprache mit der Bezirksregierung sowie dem Ministerium konnten so die Kosten für die Widerlager dem Gesamtprojekt zugeordnet und fördertechnisch eine neue Fördermaßnahme „Fuß- und Radwegebrücke (Stahlkonstruktion) mit Rampe“ definiert werden. Dies hat den Vorteil, dass das Gesamtprojekt jetzt unabhängig vom Fertigstellungszeitpunkt der Brücke unter Einbeziehung der Kosten für die Widerlager im vorgegebenen Förderzeitrahmen abgeschlossen werden kann. Für das neu definierte Förderprojekt „Brücke/Rampe Ost“ liegt inzwischen ein Förderbescheid vor. Die Umsetzung der Maßnahme wurde somit bis 2027 verlängert.

Die Änderungen in der Kostenzuordnung sind in der anliegenden Kostentabelle entsprechend dargestellt worden. In der Tabelle wird die Kostenentwicklung seit Mitte 2019 (Abgabe des ersten Förderantrags) bis zum aktuellen Abrechnungsstand (01/2024) aufgezeigt. Da noch einige Schlussrechnungen ausverhandelt und kleinere Restarbeiten zu erledigen sind, werden in der

letzten Spalte der Tabelle die prognostizierten Gesamtkosten für die einzelnen Bausteine abgebildet.

Bei der Kostenentwicklung ist zu erkennen, dass es zwischen 2019 und 2020 einen größeren Kostensprung gegeben hat. Gründe waren zum einen die Erweiterung des Empfangsgebäudes um einen Fahrradladen mit Service und Verkauf und zum anderen die Einbeziehung des neu zu erstellenden Knotenpunktes Eisenbahnstraße/Kreuzweg/Anbindung P&R-Anlage Süd in die Kostenbetrachtung. Ein weiterer Kostensprung ist zwischen 06/2020 und 05/2022 festzustellen. Diese Steigerung ist in erster Linie auf die allgemeine baukonjunkturelle Entwicklung zurückzuführen. Die Baupreise haben in diesem Zeitraum eine deutliche Steigerung erfahren, gleichzeitig war die Anzahl der eingereichten Angebote für die einzelnen Gewerke zum Teil sehr gering.

Seit der Kostenprognose aus 2022 ist die Kostenentwicklung weitestgehend stabil geblieben, da zu diesem Zeitpunkt fast alle Gewerke ausgeschrieben und die Leistungen beauftragt waren. Unter der Voraussetzung, dass das Brückenprojekt einschließlich Rampe am Baumschulenweg mit den jetzt prognostizierten Kosten bis 2027 realisiert werden kann, würden sich die Gesamtkosten in dem 2022 bzw. 2023 aufgezeigten Kostenrahmen bewegen.

Abschließend kann festgestellt werden, dass das Bahnprojekts ein Vorzeigeprojekt für Dülmen geworden ist. Die umgesetzten Bausteine verbessern die Mobilitätsinfrastruktur deutlich, gleichzeitig ist ein Ort mit hohem stadtgestalterischen Anspruch entstanden, so dass auch das Umfeld eine erhebliche Aufwertung erfährt. Die Kosten für die einzelnen Bausteine konnten durch eine umfangreiche Förderung verschiedener Fördergeber in einem akzeptablen Rahmen gehalten werden. Durch Bildung einer engagierten verwaltungsinternen Arbeitsgruppe konnte das Projekt auch in dem vom Fördergeber eng gesetzten Zeitrahmen umgesetzt werden.

Richtig „rund“ wird das Gesamtprojekt natürlich erst mit Einhub der Fuß- und Radwegbrücke sowie mit der Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich des Gleises 31 (Bahnlinie Dortmund – Enschede). Die DB ist derzeit intensiv mit der Planung der Maßnahme beschäftigt und beabsichtigt, im kommenden Jahr mit dem Ausbau des Bahnsteigs zu beginnen.

Klimarelevanz:

Auswirkungen: positiv

Durch die Umgestaltung des Bahnhofs zu einem multimodalen Verkehrsknotenpunkt werden in erheblichem Umfang schädliche Treibhausgase vermieden.

Finanzierung:

Für die Finanzierung der noch anstehenden Abrechnung einiger Gewerke stehen die Mittel zur Verfügung. Derzeit noch nicht absehbar ist die Entwicklung im Bereich des Projektes „Brücke/Rampe Ost“. Für 2024 sind voraussichtlich nur Rechtsanwaltskosten zu erwarten. Über mögliche weiteren Kosten ist zu einem späteren Zeitpunkt zu entscheiden.

In Vertretung

Gesehen:

gez.

gez.

Stadtbaurat Mönter
Beigeordneter

Hövekamp
Bürgermeister

Anlage:

Anlage 1: Kostenentwicklung