

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

66 Fachbereich Planen und Bauen für Grün, Straßen und Brücken

Beteiligt:

20 Fachbereich Finanzen und Controlling

32 Fachbereich Öffentliche Sicherheit, Verkehr, Bürgerdienste und
Personenstandwesen

61 Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung

67 Fachbereich Grünanlagen-Straßenbetrieb

Betreff:

Ausbau des zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) Hohenlimburg

Beratungsfolge:

23.02.2011 Bezirksvertretung Hohenlimburg

Beschlussfassung:

Bezirksvertretung Hohenlimburg

Beschlussvorschlag:

1. Die Bezirksvertretung Hohenlimburg nimmt die Vorlage zur Kenntnis.
2. Die Bezirksvertretung Hohenlimburg beschließt den Ausbau des neugestalteten Bahnhofsbereiches- explizit auch den Ausbau des neuen ZOB mit DB- Bahnsteig.

Kurzfassung

Nach Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes wird die DK Projektentwicklungs GmbH in einem ersten Schritt das alte Parkhaus am Bahnhof Hohenlimburg abreißen, um mit dem Neubau des Einzelhandelszentrums beginnen zu können. Dafür ist es erforderlich, zunächst den zentralen Busbahnhof aus dem Parkhaus zu verlagern. Der neue Standort wird an der Bahnstraße in Form von längs aufgestellten Halteplätzen entstehen.

Begründung

1. Vorbemerkungen

Anlass des Planungsvorhabens ist die Situation des Einzelhandels in der Hohenlimburger Innenstadt verbunden mit dem Umstand, dass das Parkhaus am Bahnhof nicht wirtschaftlich zu betreiben war und sich das gesamte Umfeld am Bahnhof wenig attraktiv zeigt.

Daher wurde zur Neustrukturierung des o. g. Bereiches gem. Ratsbeschluss ein Investorenauswahlverfahren durchgeführt, aus dem die DK Projektentwicklungs GmbH als erste Wahl hervorging.

Die Planungen dieses Investors sehen einen völligen Abriss des alten Parkhauses vor, um an dessen Stelle ein neues Gebäude errichten zu können.

Da das Parkhaus im Erdgeschoss aber den zentralen Busbahnhof Hohenlimburgs beherbergt, muss dieser vorab ausgelagert und an neuer Stelle errichtet werden.

Obwohl die Planung schon Gegenstand des Investorenauswahlverfahrens war und daher dem Grunde nach bekannt ist, ist ein förmlicher Baubeschluss hierfür (Verlagerung des ZOB) erforderlich, da diese Maßnahme als Zuschussmaßnahme gem. (ehem.) GVFG ÖPNV angemeldet ist und gewisse Kriterien erfüllt werden müssen.

Außerdem werden in dieser Vorlage Ausbaudetails, Bauabläufe und nicht zuletzt die Finanzierung näher erläutert. Die grundsätzlichen Planungsansätze zur städtebaulichen Entwicklung werden im Bebauungsplanverfahren abgehandelt.

2. Planung

Der neue zentrale Busbahnhof ZOB wird zur Bahnstraße verlagert. Hier werden zwischen der Lohmannstraße und einer neuen Wendeanlage sieben Halteplätze errichtet, die den festgestellten Bedarf abdecken. Zwischen Lohmannstraße und Herrenstraße werden jeweils pro Seite zwei hintereinander liegende Halteplätze-, zwischen Herrenstraße und Wendeanlage auf der Nordseite (stadtseitig) ein- und gegenüber zwei Plätze eingerichtet. Die letztgenannten Halteplätze werden als Kombihalteplätze mit dem „DB- Bahnsteig“ hergestellt.

Ab der neuen Wendeanlage bis zum Abzweig zur neuen Brücke- das ist der Bereich

vor dem neuen Einzelhandelszentrum- soll die Bahnstraße als verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert werden. Hier erfolgt eine geringe, oberflächige Umgestaltung des Straßenraumes.

Alle Fahrbahnen im Ausbaubereich werden in Asphaltbauweise hergestellt. Die sieben Halteplätze werden einen Aufbau mit Betonoberfläche erhalten, da diese Bauweise für die hohen Belastungen durch den Busverkehr ausgelegt werden müssen.

Die Geh- und Wartebereiche erhalten einen Belag aus gekollertem Pflaster in den Abmessungen 14/21/ cm, 8 cm stark. Dieses Betonsteinpflaster, das auch auf dem Stadtplatz an der Herrenstraße eingesetzt wurde, zeigt eine gute Relation zwischen optischem Erscheinungsbild und Lieferpreis.

Direkt hinter dem Busbordstein wird die „taktile“ Platte zur Führung sehbehinderter Menschen angeordnet.

Die Bushaltestellen werden mit Wartehäuschen des Typs „Signature“ ausgestattet.



Dieser Typ, der auch am ZOB in Iserlohn verwendet wurde, hebt sich von den Standard- Wartehäuschen etwas ab und unterstreicht damit auch die Funktion eines zentralen Omnibusbahnhofes. Eines der Wartehäuschen muss mit einer Toilettenanlage für die Busfahrer versehen werden- hier wird eine „unauffällige“ Lösung an einem der westlich gelegenen Häuschen erfolgen.

Alle Halteplätze werden mit einem Fahrgastinformationssystem ausgestattet.

Die Beleuchtungsanlage wird mit Mastaufsatzleuchten des Typs „Philips Residium FGS 225“, beidseitig, hergestellt.

Planerisch ist vorgesehen, an der nord-westlichen Haltestelle die heute vorhandene Vorfahrt zum ehemaligen Lieferbereich des angrenzenden Gebäudekomplexes zwischen Lohmann- und Herrenstraße zu beseitigen und eine „normale“ Wartefläche vorzusehen. Dazu müsste auch das Vordach einschl. Kranbahn- Konstruktion beseitigt werden. Da der Kontakt zum derzeitigen Eigentümer sehr beschwerlich ist, muss hier noch nähere Klärung herbeigeführt werden.

Der neue Wendebereich wird mit einem Durchmesser von 30,00 m hergestellt- das erlaubt Wendefahrten für alle denkbaren Fahrzeuge. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,00 m, der Innenring hat eine Breite von 2,40 m und wird in Betonbauweise mit einer Pflasteroptik hergestellt. Der Mittellinseldurchmesser ergibt sich entsprechend mit 13,20 m. Die Gestaltung der Mittelinsel ist zunächst als Grünbeet vorgesehen- denkbar ist aber auch eine Ausstattung mit einem Kunstwerk oder auch ein Solitärbaum.

Im gesamten Bereich des ZOB soll die Bahnstraße auf 20 km/h beschränkt werden.

Wie bereits erwähnt wird der südöstliche Bushalteplatz als Kombibahnsteig mit der DB ausgebildet. Der Bereich des DB-Bahnsteiges ist auch Gegenstand der Zuschussmaßnahme, wird aber eigenständig vom Investor betreut und letztlich nach Fertigstellung der Bahn übergeben. Der DB- Bahnsteig ist 3,00 m breit und ca. 170,00 m lang. Er erstreckt sich zwischen Herrenstraße bis zum Hoesch-Betriebsgelände. Wegen der Bahnsteighöhe von zwingend 96 cm ergibt sich ein Höhenunterschied zum Busbahnsteig, der vom geplanten Glascafé in Richtung Herrenstraße ansteigt. Dieser Höhenunterschied wird mit einer Stufenanlage aufgefangen, die anfänglich aus einer Stufe, später zwei Stufen besteht und letztlich als Sitzmauer mit ca. 45 cm Höhe endet.

Der DB-Bahnsteig erhält die gleichen Wartehäuschen wie die Bussteige - ein großes zentrales Dach wurde seitens der DB abgelehnt.

Der Bereich der Bahnstraße vor dem neuen Einzelhandelszentrum wird leicht umgestaltet, zumal der Straßenraum hier wahrscheinlich durch die Hochbautätigkeit ohnehin stark in Mitleidenschaft gezogen wird.

Es wird eine helle Asphaltfahrbahn hergestellt, die mit einer Bänderung aus farblich abgesetztem Asphalt gegliedert wird. Vor dem neuen Gebäude entstehen ca. 10 öffentliche Senkrechtstellplätze und ein Behinderten- Stellplatz.

Stadtseitig wird der Bestand weitestgehend erhalten: nördlich werden die Taxenstandplätze in Längsaufstellung angeordnet- im südlichen Eingangsbereich soll ein neues, schmales Pflanzbeet hergestellt werden.

Die Beleuchtungsanlage bleibt hier bestehen.

Auch in diesem Bereich soll die Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 km/h fortgesetzt werden.

3. Baudurchführung:

Wie bereits erwähnt muss als Erstes der Ersatz für die Bushalteplätze geschaffen

werden. Daher werden zunächst die vier Halteplätze nord- und südwestlich komplett hergestellt. Hierzu kann der betroffene Abschnitt der Bahnstraße für den Durchgangsverkehr generell gesperrt werden, da gute Umleitungs- bzw. Ersatzstrecken vorhanden sind. Dies ist bei optimistischer Einschätzung bis ca. Ende August 2011 möglich. Danach kann der Abriss erfolgen und parallel die Herstellung der übrigen Halteplätze. Ebenfalls parallel wird der DB-Bahnsteig hergestellt, der aber wegen der komplizierten Genehmigungsverfahren der Bahn möglichst unabhängig laufen soll. Der DB- Bahnsteig wird frühestens ca. März 2012 in Betrieb genommen werden können. Zu diesem Zeitpunkt sind auch alle Busbahnsteige hergestellt.

Die Umgestaltung der Bahnstraße vor dem neuen Gebäude richtet sich nach Fertigstellung des Einzelhandelszentrums.

Zur Abwicklung der Baudurchführung, an der mehrere Stellen beteiligt sind, wird ein Durchführungsvertrag geschlossen. Hier werden neben den finanziellen Belangen auch alle Verantwortlichkeiten in allen Bauphasen geregelt.

4. Finanzielle Situation:

Finanziell gliedert sich die Gesamtmaßnahme in 4 Teilbereiche:

1. Einzelhandelszentrum mit Parkplatz und Außenanlagen

Der Bereich „1“ wird vollständig vom Investor finanziert und verbleibt in dessen Eigentum.

2. Bereich Bahnstraße vor dem neuen Einzelhandelszentrum

Bereich „2“ wird vom Investor in Abstimmung mit der Stadt Hagen auf seine Kosten umgebaut und nach Fertigstellung der Stadt Hagen übergeben. Die Stadt Hagen übernimmt diese Infrastrukturanlage in ihr Vermögen und aktiviert diesen Vermögensgegenstand in der Bilanz. Die Herstellungskosten sind mit 80.000,00 EUR vorkalkuliert.

3. Bereich des DB-Bahnsteigs

Bereich „3“ wird ebenfalls vom Investor auf eigene Kosten in Abstimmung mit der DB AG ausgeführt und nach Fertigstellung an die DB AG übergeben. Da es sich hierbei um eine Bahnanlage handelt, aktiviert die DB AG diesen Vermögensgegenstand in ihrer Bilanz.

Der DB-Bahnsteig ist jedoch Gegenstand der ÖPNV-Zuschussmaßnahmen, die Abwicklung der Zuschussfinanzierung erfolgt somit über den städtischen Haushalt. Bei kalkulierten Kosten für den DB-Bahnsteig in Höhe von 807.700,00 EUR wird mit Zuschüssen in Höhe von voraussichtlich 576.900,00 EUR gerechnet. Diese Zuschüsse werden von der Stadt Hagen abgerufen und an die DK Projektentwicklungs GmbH durchgeleitet. Der Eigenanteil für den Investor beträgt hierfür also rd. 230.800,00 EUR.

4. Bereich des neuen ZOB

Bereich „4“ wird durch die Stadt Hagen hergestellt und ist ebenfalls Gegenstand der ÖPNV-Zuschussmaßnahme. Die hierfür kalkulierten Kosten liegen bei 1.272.300,00 EUR, der voraussichtliche Zuschuss beträgt rd. 1.063.100,00 EUR, sodass auch hier ein Eigenanteil in Höhe von 209.200,00 EUR verbleibt, den die DK Projektentwicklungs GmbH finanziert. Auch diese Anlage weist die Stadt Hagen auf der Aktivseite ihrer Bilanz aus.

Nach der ersten Kostenkalkulation wurde von Gesamtkosten in Höhe von 2.300.000 EUR ausgegangen.

Die Fortschreibung ergab eine Gesamtinvestitionssumme von 2.080.000 EUR. Hierfür werden im städtischen Haushalt 1.849.200,00 EUR finanziert (= 1.272.300,00 für ZOB + 576.900,00 EUR für Zuschuss DB-Bahnsteig).

Die Refinanzierung erfolgt durch Zuschüsse und Zahlungen des Investors, so dass kein städtischer Eigenanteil entsteht.

Die Verwaltung wird im Rahmen der Veränderungsliste zum Haushalt 2011 die Investitionsplanung entsprechend fortschreiben (siehe auch Blatt „Finanzielle Auswirkungen, Ziffer 2“).

Die DK Projektentwicklungs GmbH hat bereits eine entsprechende Bankbürgschaft hinterlegt. Das weitere Procedere zum Finanzierungs- und Refinanzierungsablauf wird mit der DK Projektentwicklungs GmbH in einem gesonderten Vertrag geregelt.

Zusammenfassung der finanziellen Auswirkungen (siehe Folgeseiten):

Gesamtherstellungskosten der in das Vermögen der Stadt Hagen übergehenden Bereiche 2 und 4 = 80.000 € + 1.272.300 €	1.352.300,00 €
Gesamteinnahmen aus Landeszuschüssen und Investitionszuschüssen des Investors für die Bereiche 2 und 4 80.000 € + 1.063.100 € + 209.200 €	- 1.352.300,00 €
Eigenanteil der Stadt Hagen = Differenz aus Gesamtausgaben – Gesamteinnahmen	0,00 €
Jährliche Abschreibung auf die Vermögensgegenstände Bereiche 2 und 4 = 1.352.300 €/55 Jahre Nutzungsdauer	24.588,00 €
Jährliche Auflösung der Sonderposten aus Zuschüssen = 1.352.300 €/55 Jahre Nutzungsdauer	- 24.588,00 €
Jährliche Folgekosten für die Unterhaltung = 1,5% der Herstellungskosten = 1.352.300 € x 0,015	20.285 €

Weiterhin entsteht durch den Rückbau der vorhandenen Bahnstraße bzw. den Umbau zum ZOB ein außerplanmäßiger Abschreibungsaufwand in Höhe von 437.538,00 EUR.

Dieser Aufwand wird über die Veränderungsliste veranschlagt und verschlechtert das Jahresergebnis 2011 entsprechend.

Finanzielle Auswirkungen

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

- Es entstehen keine finanziellen und personellen Auswirkungen
- Es entstehen folgende finanzielle und personelle Auswirkungen
- Es entstehen folgende bilanzielle Auswirkungen

Maßnahme

- konsumtive Maßnahme
- investive Maßnahme
- konsumtive und investive Maßnahme

Rechtscharakter

- Auftragsangelegenheit
- Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung
- Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung
- Freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe
- Vertragliche Bindung
- Beschluss RAT, HFA, BV, Ausschuss, sonstiges
- Ohne Bindung

1. Konsumtive Maßnahme

Teilplan:	5410	Bezeichnung:	Gemeindestraßen
Produkt:		Bezeichnung:	
Kostenstelle:	56200	Bezeichnung:	Straßen, Wege, Plätze

	Kostenart	2011	2012	2013	2014
Ertrag (-)		€	€	€	€
Aufwand (+)	571550	437.538 €	€	€	€
Eigenanteil		437.538 €	€	€	€

Kurzbegründung:

- Finanzierung ist im lfd. Haushalt bereits eingeplant/gesichert
- Finanzierung kann ergebnisneutral (außer-/überplanmäßige Bereitstellung mit Deckung) gesichert werden.
- Finanzierung kann nicht gesichert werden (der Fehlbedarf wird sich erhöhen)

2. Investive Maßnahme

Teilplan:	5410	Bezeichnung:	Gemeindestraßen
Finanzstelle:	5000138	Bezeichnung:	ZOB Hohenlimburg

	Finanzpos.	Gesamt	2011	2012	2013	2014
Einzahlung(-)	681100	-1.640.000€	-480.000€	-980.000€	-180.000€	€
	681700	-209.200€	-120.000€	-20.000€	-69.200€	
Auszahlung (+)	785200	1.849.200€	600.000€	1.000.000€	249.200€	€
Eigenanteil		0€	0€	0€	0€	€

Kurzbegründung:

- | | |
|-------------------------------------|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Finanzierung ist im lfd. Haushalt bereits eingeplant/gesichert |
| <input type="checkbox"/> | Finanzierung kann gesichert werden (außer-/überplanmäßige Bereitstellung mit Deckung) |
| <input type="checkbox"/> | Finanzierung kann nicht gesichert werden (der Kreditbedarf wird sich erhöhen) |

3. Auswirkungen auf die Bilanz (nach vorheriger Abstimmung mit der Finanzbuchhaltung)

Aktiva:*(Bitte eintragen)*

Der Rückbau der Bahnstraße in den betreffenden Abschnitten 471 bis 583 und 583 bis 658 führt zu einer außerplanmäßigen Abschreibung des Anlagenbestandes in Höhe von 433.038 € (Stand 01.01.2011).

Des Weiteren befinden sich auf der Bahnstraße Beleuchtungsanlagen, Fußgängerüberwege, Pollersäulen und Verkehrszeichen mit einem Buchwert von ca. 4.500 €. Im Zuge des Ausbaus ist davon auszugehen, dass ein Teil dieser Anlagen ebenfalls außerplanmäßig abzuschreiben ist. Welche Anlagen sich genau in dem betreffenden Teilbereich der Bahnstraße befinden, ist nicht zu konkretisieren.

Die wieder hergestellte Bahnstraße vor dem neuen Einzelhandelszentrum (Bereich 2) und der Bereich des neuen ZOB (Bereich 4) ist in der Bilanz der Stadt Hagen in Höhe von 1.352.300 € zu aktivieren.

Bei einer Nutzungsdauer von 55 Jahren ist mit einer Abschreibung in Höhe von jährlich 24.588 € zu rechnen.

Die Weiterleitung des ÖPNV-Zuschusses für den DB-Bahnsteig stellt einen Investitionskostenzuschuss dar, der als aktiver Rechnungsabgrenzungsposten zu aktivieren ist und über einen Zeitraum von 20 Jahren aufzulösen ist.

Passiva:*(Bitte eintragen)*

Da es sich um eine Zuschussmaßnahme gem. (ehem.) GVFG ÖPNV handelt und der Investor die verbleibenden Restkosten trägt, sind 1.352.300 € als Sonderposten zu passivieren.

Die Auflösung der Sonderposten parallel zur Abschreibung führt zu einem jährlichen Ertrag in Höhe von 24.588 €.

Der Investitionskostenzuschuss des ÖPNV für den DB-Bahnsteig ist zusätzlich als passiver Rechnungsabgrenzungsposten zu passivieren und ebenfalls über einen Zeitraum von 20 Jahren ertragswirksam aufzulösen.

4. Folgekosten:

a) jährliche Kreditfinanzierungskosten für den Eigenfinanzierungsanteil	0,00 €
b) Gebäudeunterhaltsaufwand je Jahr	€
c) sonstige Betriebskosten je Jahr (1,5% der Herstellungskosten, einschl. Bereich 2 mit geschätzten Kosten i.H.v. 80.000 EUR)	20.285,00 €
d) Abschreibung je Jahr (nur bei investiven Maßnahmen, 55 Jahre)	24.588,00 €
e) personelle Folgekosten je Jahr	€
Zwischensumme	44.873,00 €
abzüglich zusätzlicher Erlöse je Jahr (Auflösung SoPo, 55 Jahre)	<u>24.588,00 €</u>
Ergibt Nettofolgekosten im Jahr von insgesamt	20.285,00 €

5. Auswirkungen auf den Stellenplan

Stellen-/Personalbedarf:

<i>(Anzahl)</i>	Stelle (n) nach BVL-Gruppe	<i>(Gruppe)</i>	sind im Stellenplan	<i>(Jahr)</i>	einzurichten.
<i>(Anzahl)</i>	üpl. Bedarf (e) in BVL-Gruppe	<i>(Gruppe)</i>	sind befristet bis:	<i>(Datum)</i>	anzuerkennen.

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

66 Fachbereich Planen und Bauen für Grün, Straßen und
Brücken

20 Fachbereich Finanzen und Controlling

32 Fachbereich Öffentliche Sicherheit, Verkehr,
Bürgerdienste und Personenstandwesen

61 Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung

67 Fachbereich Grünanlagen-Straßenbetrieb

Gegenzeichnen:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:

