

Eingang Amt 01: 21.07.14, 11.15 Uhr

Vortrag des Magistrats an die Stadtverordnetenversammlung

M 123

PB - Bm Olaf Cunitz
V - StR Stefan Majer
H

Anhörung Ortsbeirat 1

Betreff

Modernisierung und barrierefreier Umbau von Bahnhöfen und Verkehrsstationen im Stadtgebiet
hier: Teilprojekt Hauptbahnhof - Verteilerebene

Vorgang

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom § (M)

Vertraulich: ja nein

Anlage(n):

Anlage 1: Übersichtspläne Erdgeschoß, Kellergeschoß und Verteilerebene - nicht vervielfältigt -
Anlage 2: Kostenübersicht Verteilerebene - nicht vervielfältigt -

Begründung der Vertraulichkeit:

Vortrag

- Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, in öffentlicher Sitzung zu beschließen:
 Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, in nichtöffentlicher Sitzung zu beschließen:

I. Es dient zur Kenntnis, dass

1. die Stadt Frankfurt am Main und die Deutsche Bahn AG beabsichtigen, bei der Modernisierung und dem barrierefreien Umbau von Bahnhöfen und Verkehrsstationen in Frankfurt am Main zu kooperieren.
2. die Stadt Frankfurt am Main gemeinsam mit der Deutsche Bahn AG die Hauptbahnhofs-vorplätze und Verteilerebene funktional an die aktuellen Anforderungen anpassen und gestalterisch verbessern möchte. Zunächst soll die Verteilerebene neu strukturiert werden. Daran anknüpfend sollen die Vorplätze am Hauptbahnhof (zentraler und nördlicher Bereich) umgestaltet werden, wobei hierfür mit der entsprechenden Vorplanung bereits begonnen wurde.
3. der barrierefreie Umbau des Hauptbahnhofes in die Rahmenvereinbarung über die Modernisierung und Qualitätsverbesserung von Personenbahnhöfen im Rahmen des „Bahnhofsmodernisierungsprogramms Hessen“ aufgenommen wurde.

- II. Es dient weiterhin zur Kenntnis, dass
1. für die Maßnahme „Verbesserung Bahnhöfe und Umfeld - Hauptbahnhof“ im aktuellen städtischen Investitionsprogramm 2014-2017 Gesamtausgaben von 40 Mio. € veranschlagt sind (Produktgruppe 13.01 Stadtplanung, Projekt Nr. 5.006017)
 2. für das Teilprojekt zur Umgestaltung der Vorplätze am Hauptbahnhof (zentraler und nördlicher Bereich) eine gesonderte Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung erfolgt. Die für die Erstellung der Vorplanung erforderlichen Mittel in Höhe von 500.000 € für Planungen und Untersuchungen wurden durch den Magistrat freigegeben und werden aus den unter II. Ziffer 1. genannten Mitteln entnommen. Mit der Vorplanung wurde bereits begonnen.
- III. Die Stadtverordnetenversammlung stimmt zu:
1. Der städtische Finanzierungsanteil für den barrierefreien Umbau der Verteilerebene, der Auf- und Abgänge, der Verbesserung der Verkehrsbeziehungen innerhalb des Hauptbahnhofes sowie der Modernisierung der Technik der U-Bahnstation wird mit bis zu 27,5 Mio. € festgelegt. Die Mittel werden bewilligt und freigegeben.
 2. Der Magistrat wird ermächtigt, hierzu einen Realisierungs- und Finanzierungsvertrag (RuFV) mit der DB Station&Service AG abzuschließen. Dabei ist insbesondere
 - a) die Zweckbindung der Mittel für die o. g. Teilmaßnahmen festzulegen
 - b) zu vereinbaren, dass bei einer Veräußerung der geförderten Objekte/Objektteile vor dem Ablauf des ordentlichen Abschreibungszyklus der Investitionen an einen Dritten die anteiligen Zuschüsse zu erstatten sind.
 3. Die Abrechnung erfolgt über die Maßnahme 5.006017 (Hauptbahnhof), entsprechend der Veranschlagung im jeweiligen Haushaltsjahr.
- IV. Der Magistrat wird beauftragt, das Weitere zu veranlassen.

Begründung

A Zielsetzung

Das Land Hessen, die Verkehrsverbünde als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr und die DB Station&Service AG als Betreiberin der Personenbahnhöfe haben 2011 eine Rahmenvereinbarung über die Modernisierung und Qualitätsverbesserung von Personenbahnhöfen sowie die Finanzierung der Maßnahmen im Rahmen des sog. „Bahnhofsmodernisierungsprogramms Hessen“ abgeschlossen, um die Attraktivität im Schienenpersonennahverkehr zu erhöhen.

Die Personenbahnhöfe der DB Station&Service AG bilden als Zu- und Abgangsstellen sowie als Verknüpfungsstellen zu anderen Verkehrsträgern eine wesentliche Grundlage. Durch Umbau sollen eine Barrierefreiheit erreicht und die Attraktivität der Stationen gesteigert werden. Vor diesem Hintergrund haben sich die Stadt Frankfurt am Main und die DB Station&Service AG zur Durchführung von bestimmten Maßnahmen an Verkehrsstationen im Stadtgebiet von Frankfurt am Main entschlossen. Nach Abschluss eines Letter of Intent im Jahr 2013 für entsprechende Infrastrukturmaßnahmen an Bahnhöfen der DB Station&Service AG innerhalb des Stadtgebietes der Stadt Frankfurt am Main wurden die darin vereinbarten Projekte nachträglich 2013 in die Rahmenvereinbarung Hessen aufgenommen.

Die beabsichtigten Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen umfassen eine möglichst durchgehende barrierefreie Gestaltung einschließlich der notwendigen Anpassung der Bahnsteighöhen, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Erneuerung der Bahnsteigausstattung, die Moder-

nisierung von Zugangsanlagen, die Verbesserung der Kundeninformation und Infrastrukturmaßnahmen, die zur Qualitätssteigerung im öffentlichen Personennahverkehr beitragen.

Entsprechend seiner großen Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Frankfurt am Main und seinem Stellenwert im deutschen und internationalen Bahnverkehr liegt der Schwerpunkt dabei auf dem Frankfurter Hauptbahnhof inklusive seiner Vorplätze. Mit dem Fernreiseverkehr und den flankierenden Verkehren des Regionalverkehrs, den S- und U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen und damit seinen 350.000 Reisenden und Besuchern täglich ist der Hauptbahnhof der wichtigste Verkehrsknoten der Stadt und damit gleichzeitig Eingangstor und Aushängeschild der Stadt Frankfurt am Main.

Mit der Aufnahme des Projektes „Neustrukturierung der Verteilerebene“ und der noch weiteren geplanten Projekte in die Rahmenvereinbarung Hessen wird auch der rechtliche Rahmen für die Förderfähigkeit der Maßnahme sichergestellt. Beihilferechtliche Fragen werden im Rahmen des Realisierungs- und Finanzierungsvertrages noch berücksichtigt. Das vorrangige Ziel der Maßnahme ist eine Qualitätssteigerung des öffentlichen Personenverkehrs und damit einhergehend die Verbesserung der Qualität, Sicherheit und des Komforts für die Reisenden.

Mit Ratifizierung der UN-Konvention des Übereinkommens über die Rechte von Menschen mit Behinderungen hat sich die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, Barrieren abzubauen, um Menschen mit Behinderung eine gleichberechtigte Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen. Von großer Bedeutung ist dabei eine einheitliche barrierefreie Gestaltung des Hauptbahnhofs, um behinderten Menschen eine selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen. Zusätzlich dient der Abbau von Barrieren ebenso Menschen mit temporär eingeschränkter Mobilität, sei es durch das Mitführen von Kinderwägen bzw. schwerem Gepäck oder Fahrrädern, die im Rahmen von kombinierten Verkehrskonzepten mit dem ÖPNV unterwegs sind.

Die Umbaumaßnahme wird die Attraktivität und das Erscheinungsbild des Hauptbahnhofs deutlich steigern. Durch die dynamischen Veränderungen im Umfeld mit der Erschließung des Europaviertels und der damit verbundenen Verlängerung der U5 ist mit zusätzlichem Fahrgastaufkommen zu rechnen. Durch die Neustrukturierung der Verteilerebene wird dem vermehrten Fahrgastaufkommen Rechnung getragen. Der Ursprungsbau des Frankfurter Hauptbahnhofs aus dem Jahr 1888 steht unter Denkmalschutz und prägt mit seiner imposanten Erscheinung das Stadtbild Frankfurts. Somit sind die denkmalsrechtlichen Belange beim Umbauprojekt zu würdigen.

B Lösung

Innerhalb des Gebäudes geht es im Wesentlichen darum, die Wegebeziehungen spürbar zu verbessern. Das beinhaltet sowohl die klarere Führung auf bereits vorhandenen Wegen und deren funktionale (barrierefreie) sowie gestalterische Aufwertung, als auch die Schaffung neuer – heute nicht nutzbarer – Verbindungen.

Insgesamt wird im Rahmen der Maßnahme eine Fläche von rund 50.000 m² unter Berücksichtigung der statischen Belange entkernt und neu ausgebaut. Die Erdgeschossflächen in der Empfangshalle und am Querbahnsteig werden komplett neu strukturiert. Die Zwischenebenen im nördlichen Seitenflügel werden optimiert.

Die Umstrukturierung der Verteilerebene verfolgt in erster Linie das Ziel, die Verkehrswege übersichtlicher zu gestalten und schwer einsehbare Flächen zu beseitigen. Dazu werden einzelne Ausgänge gemäß den abgestimmten Vorgaben des Wettbewerbes zur Vorplatzgestaltung, der in den Jahren 2008/2009 stattgefunden hat, geschlossen. Auf diese Weise werden objektiv die Sicherheit und subjektiv das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste gesteigert.

Die im Gebäude liegenden Zugänge der Verteilerebene zu den U-Bahnen, der S-Bahn und der oberirdischen Verkehrsstation bleiben in ihrer Funktion erhalten und werden modernisiert. Gleiches gilt für die bereits vorhandenen Aufzugsanlagen.

Der Nutzen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste wird durch den barrierefreien Zugang mit einer erhöhten Anzahl an Aufzügen deutlich gesteigert. Ergänzend wird ein taktiles Leitsystem für Blinde und sehbehinderte Personen eingebaut. Einhergehend mit den neustrukturierten Verkehrsflächen entsteht eine insgesamt barrierefreie Verkehrsstation.

Die Anbindung der Verkehrswege zwischen der Fernbahn, der S- und U-Bahn, sowie der bestehenden Verteilerebene führt durch eine neu zu schaffende Verbindung im Bereich des Kellergeschosses. Um die Verbindungswege attraktiver zu gestalten und die soziale Kontrolle bzw. das Sicherheitsempfinden der Kunden in den neuen Verkehrsflächen zu erhöhen, werden die angrenzenden Bereiche zu Vermarktungseinheiten ausgebaut.

Aus der heutigen Verteilerebene zur S-Bahn werden Fahrtreppen zur Erschließung der neuen Verbindungswege errichtet. Die Notwendigkeit der neu zu schaffenden Verbindung ergibt sich aus dem heute bereits hohen und in Zukunft noch steigenden Fahrgastaufkommen.

An der Innenfassade zur Empfangshalle und zum Querbahnsteig werden die Vorbauten zurückgebaut und das historische Erscheinungsbild des Bahnhofes wiederhergestellt. Damit einhergehend wird die vorhandene Verkehrsfläche nachhaltig vergrößert. Die Wandflächen werden in vergleichbarer Weise zur südlichen Hallenfassade bzw. dem südlichen Querbahnsteig denkmalgerecht nach historischem Leitbild wieder hergestellt.

Die Außenfassade zur Stadt hin wird unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten neu gestaltet. Eine Sanierung der Fassade am Haupteingang zum Bahnhofsvorplatz wurde als vorbereitende Maßnahme bereits durchgeführt und kommt im Jahr 2014 zum Abschluss.

Weitere Einzelheiten zum aktuellen Planungsstand sind den Plänen gemäß Anlage 1 zu entnehmen.

C Alternativen

Die Rahmenvereinbarung setzt eine Finanzierungsbeteiligung der Stadt Frankfurt am Main voraus. Sollte diese Beteiligung nicht erfolgen, so werden sich die Maßnahmen voraussichtlich auf einen Zeitraum nach 2019 verschieben. Es ist davon auszugehen, dass nach Ablauf der GVFG-Förderung im Jahr 2019 eine finanzielle Beteiligung des Landes bei dieser Maßnahme nicht mehr erfolgt.

D Kosten

In die seit dem Jahr 2002 laufenden Projekte am Hauptbahnhof wurden bislang rd. 150 Mio. € investiert. Die größte Einzelinvestition ist hier die Erneuerung des Hallendaches (mit rd. 100 Mio. €). Insgesamt plant die DB Station&Service AG gemeinsam mit den Fördergebern in den kommenden Jahren weitere rd. 310 Mio. € in den Hauptbahnhof zu investieren. Darin enthalten ist das Projekt „Frankfurt am Main Hauptbahnhof - Neustrukturierung der Verteilerebene“ mit insgesamt rd. 134,5 Mio. €. Dieser Baustein soll aus Anteilen der DB Station&Service AG (von rd. 97,1 Mio. € inkl. Bundesmitteln), des Landes Hessen (rd. 9,9 Mio. €) und der Stadt Frankfurt am Main (rd. 27,5 Mio. € im Gebäudebereich) gebildet werden.

In Anlage 2 sind die veranschlagten Gesamtkosten des Projektes sowie die Finanzierungsanteile von DB Station&Service AG, der Stadt Frankfurt am Main und dem Land Hessen dargestellt. Die DB Station&Service AG wird Vorhabenträgerin der Maßnahme, sodass nach derzeitigem Stand keine Umsatzsteuer anfällt. Die genannten Gesamtkosten umfassen die Planungs- und Baukosten.

Die Verteilerebene und der Ausbau des Bahnhofsvorplatzes sind als Gesamtmaßnahme im städtischen Haushalt aufgeführt (Produktgruppe 13.01 Stadtplanung, Projekt Nr. 5.006017). Derzeit ist geplant, dass das Land Hessen sich sowohl an der Maßnahme „Neustrukturierung der Verteiler-

ebene“ und an der Maßnahme Bahnhofsvorplätze mit einer Summe von rd. 10 Mio. € beteiligt. Sollte sich für die Neustrukturierung der Verteilerebene eine höhere Kostenbeteiligung des Landes Hessen ergeben, ist geplant, hierfür vorgesehene und nicht benötigte städtische Mittel auf den Umbau des Vorplatzes zu übertragen. In dem für die Maßnahme abzuschließenden Realisierungs- und Finanzierungsvertrag (RuFV) werden die Kostenbeteiligung des Landes Hessen und der maximale städtische Finanzierungsanteil einschließlich des Zahlungsplans geregelt.

Die gesetzlichen Grundlagen für die Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen sind:

- die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn auf Grundlage § 9 Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSWAG)
- das Entflechtungsgesetz (EntflechtG) und das Hessische Finanzausgleichsgesetz (FAG)
- das ÖPNV-Gesetz des Landes Hessen (ÖPNVG)
- die Landeshaushaltsordnung des Landes Hessen (LHO).

Hiernach erfolgt die anteilige Finanzierung der Projekte durch:

- DB Station&Service (für Planungs- und Baukosten)
- Land Hessen (für zuwendungsfähige Baukosten)
- Aufgabenträger (Planungskostenbeteiligungen)
- Gebietskörperschaften (für Planungskosten, Komplementärfinanzierung bei Baukosten sowie nicht zuwendungsfähige Kosten).

Da es sich um eine Maßnahme der DB Station&Service AG handelt, wird diese bei den zuständigen Landesbehörden Zuschussanträge nach dem EntflechtG sowie dem FAG stellen.

Die Anlagen verbleiben im Eigentum und in der Unterhaltungspflicht der DB Station&Service AG.

Es folgen die Einzelangaben zur Finanzierung und der haushaltsmäßigen Auswirkungen:

1. Gesamtinvestitionsbedarf / Investitionskostenzuschuss: 27,5 Mio. €

2. Finanzierungsbedarfszeitraum mit Angabe der Jahresraten:

Maßnahme	städtischer Finanzierungsanteil in Mio. EUR	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Frankfurt (Main) Hbf Verteilerebene	27,5		5,00	8,50	6,00	6,00	2,00
Vorentwurf- bis Genehmigungsplanung							
Planung/Vorgezogene Maßnahmen	5,00		5,00				
Baubeginn	8,50			8,50			
Inbetriebnahme Nordbau (Wiederherstellung Natursteinfassade)	6,00				6,00		
Teilbetriebnahme Verteilerebene	6,00					6,00	
EBA- Inbetriebnahmegenehmigung	2,00						2,00

Der gegenüber dem Haushaltsplan abweichende Mittelbedarf wird durch Resteüberträge gewährleistet.

3. Folgeinvestitionen:		keine
4. Jahresfolgekosten:		
a. Persönliche Ausgaben (Infrastruktur ist im Eigentum der DB AG)		keine
b. Sachkosten		
Abschreibung auf immaterielles Anlagevermögen (Investitionskostenzuschuss) (lineare AfA bei 50 Jahren betriebsgewöhnlicher Nutzungsdauer)		
ab 2019 (27,5 Mio. €)		550.000 €
Bauunterhaltungskosten (Infrastruktur ist im Eigentum der DB AG)		keine
c. Kapitalkosten		
Kalkulatorische Verzinsung		
2015 (5,0 Mio. € x 3,50 % / 2)		87.500 €
2016 (13,5 Mio. € x 3,75 % / 2)		253.125 €
2017 (19,5 Mio. € x 4,00 % / 2)		390.000 €
2018 (25,5 Mio. € x 4,25 % / 2)		541.875 €
ab 2019 (27,5 Mio. € x 4,25 % / 2)		584.375 €
5. Jahreserträge:		keine
6. Leistungen Dritter:		keine
<p>Die Stadt Frankfurt am Main wird bei den zuständigen Landesbehörden keinen Zuschussantrag nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) stellen, da die Fördermittel bereits von der DB AG in Anspruch genommen werden und dies bei der Berechnung des städtischen Kostenanteils bereits berücksichtigt ist. Die für die Maßnahme abzuschließende Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung beinhaltet die Kostenbeteiligung des Landes.</p>		
7. Stellenplanmäßige Auswirkungen:		keine
8. Sonstiges:		
gez.: Feldmann		
begl.: Groh-Schimpf	-	