

Der Neubau soll im ersten Quartal des neuen Jahres starten

– zunächst muss ein alter Kanal im Untergrund erneuert werden

Bahnhofshalle wird jetzt in Trümmer zerlegt

Von Maïke Stahl

PADERBORN (WV). In diesen Tagen hat das letzte Stündchen der alten Paderborner Bahnhofshalle geschlagen. Am Donnerstag hatten die Abrissbagger schon ein großes Loch in die Außenwand gerissen, in der kommenden Woche soll sie dem Erdboden gleichgemacht sein. „Damit haben wir jetzt Halbzeit bei den Abrissarbeiten“, sagt Heinrich Hillebrand, Geschäftsführer der Bremer AG-Tochter PB1 GmbH, die den Neubau der Bahnhofshalle mit Hotel als Investor stemmt.

Nach dem Abriss der Bahnhofshalle folge zunächst die Zerkleinerung und der Abtransport des Materials, weil dieses nicht als Unterbau vor Ort verwertet werden könne. „Anschließend geht es noch um 80 Meter entlang der Grenze zum Bahnsteig, wo Mauerwerk und Beton entfernt werden müssen“, berichtet Hillebrand. Bis Weihnachten soll der Rückbau,

der im August gestartet ist, dann komplett abgeschlossen sein.

Im ersten Quartal des neuen Jahres soll der Neubau des insgesamt siebengeschossigen Gebäudes be-

»Vor dem Neubau müssen wir noch den Benteler-Kanal erneuern.«

Heinrich Hillebrand

gonnen werden, das neben der Bahnhofshalle ein Inter-city-Hotel beherbergen soll. Mit der Fertigstellung und Eröffnung rechnet Hillebrand für Mitte 2023.

Bis mit dem eigentlichen Hochbau begonnen werden kann, gilt es allerdings noch ein Problem im Untergrund zu lösen. „Wir müssen den so genannten Benteler-Kanal erneuern, der von Benteler auf der anderen Seite der Gleise unter dem Bahnhof durch bis zur Bahnhofstraße führt und marode ist“, erläu-

tert Hillebrand. Dieser Kanal sei eine der vielen kleineren und größeren Absprachen, die im Vorfeld getroffen werden mussten und der besonderen Lage des Geländes und den komplizierten Eigentumsverhältnissen geschuldet seien.

Darunter fällt auch der so genannte Basa-Raum der Bahn, in dem die Bahntechnik untergebracht ist, ergänzt Bahnhofsmanager Martin Nowosad. „Den zu verlegen, wäre zu aufwendig und finanziell nicht darstellbar gewesen, deshalb haben wir die Technik auf das notwendige Maß reduziert und werden den Raum in den Neubau integrieren.“ Da der Technikraum über Kellerniveau herausragt und jederzeit von außen zugänglich sein muss, sei das eine Herausforderung gewesen, ergänzt Hillebrand. Komplizierte Abstimmungen wie diese, bei der auch eigentumsrechtlich geregelt wurde, dass der Raum und die Technik im Besitz der Bahn

bleiben, hätten letztendlich dazu geführt, dass der Neubau fünf Jahre Vorlaufzeit benötigt habe. „Dafür sollte jetzt aber alles problemlos laufen“, sind Hillebrand und Nowosad optimistisch.

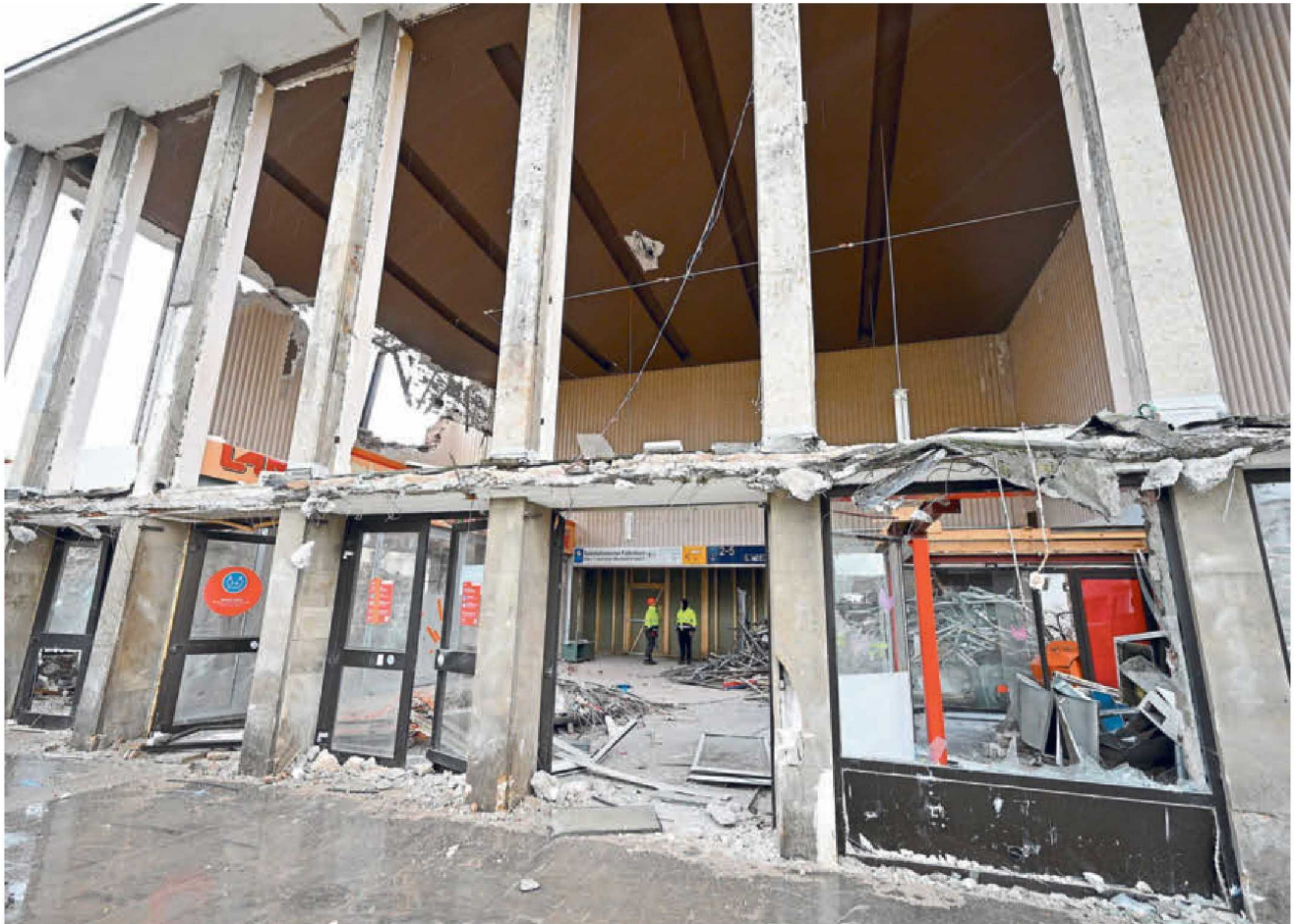
Wenn das neue Gebäude steht, soll dann noch die Überdachung der Gleise erneuert werden. „Das konnten wir nicht gleichzeitig machen, da dann die Beeinträchtigungen für die Bahnreisenden zu groß geworden wären“, erläutert Nowosad. Stattdessen sei das Dach vom alten Bahnhofsgebäude abgetrennt worden und bleibe so nun zunächst erhalten. Beschwerden habe es bisher recht wenige gegeben, sagt Nowosad, wohl aber einige Anregungen, die auch umgesetzt würden, sofern das machbar sei. Ein oft geäußerter Wunsch seien beispielsweise Sitzmöglichkeiten an Gleis 1. „Das ist allerdings nur sehr schwer zu realisieren, weil uns dort einfach der Platz fehlt“, räumt Nowosad ein.



Bahnmanager
Martin Nowosad



PB1-Geschäftsführer
Heinrich Hillebrand



Von der 1953 eröffneten Bahnhofshalle steht nur noch das Gerippe. In der kommenden Woche soll sie ganz abgerissen sein, damit der Baugrund für den Neubau vorbereitet werden kann. Der soll Anfang des Jahres starten und Mitte 2023 fertig sein. Fotos: Oliver Schwabe

Empfangsgebäude wird abgerissen

Der Bahnkomplex wird schon bald verschwunden sein. Die Investoren berichten, was nun ansteht und wie sich der Zeitplan für dieses Großbauprojekt gestaltet.

Mareike Gröneweg

Paderborn. Es ist Halbzeit beim Abriss des Hauptbahnhofgebäudes. Das erklärt Heinrich Hillebrand, Geschäftsführer der Bremer-AG-Tochter PB1 GmbH, in Bezug auf den Zeitplan.

Mit Blick hinter den Bauzaun verwundert diese Einschätzung, denn vom Bahnhofsgebäude steht nur noch das Empfangsgebäude – und auch das soll bis Anfang nächster Woche abgerissen sein. „Beim Abriss geht es vor allem ums Sezieren des Gebäudes“, erklärt Hillebrand. So rückten nicht nur Bagger an, auch das Material müsse sortiert und abtransportiert werden. Einige zehntausend Tonnen sind laut Projektleiter Thomas Behnisch bereits abtransportiert worden.

Böse Überraschungen habe man bislang noch nicht entdeckt während des Abrisses, der seit August läuft. Dass nicht immer alles glatt laufe, gehört laut Martin Nowosad, Bahnmanager Ostwestfalen-Lippe, dazu.

Beispielsweise wurde im Paderborner Bahnhofsgebäude ein Stück weit Asbest verarbeitet, das entsorgt werden musste. Und es gebe auch hin und wieder Beschwerden der Bahnkunden, wenn auch nicht in dem Ausmaß wie Nowosad es von anderen Baustellen gewohnt sei.

„Wir machen nicht immer alles hundertprozentig richtig. Die Wegeleitung war beispielsweise ein großes Thema“, räumt er ein.

Ein weiterer Knackpunkt in den Verhandlungen sei der sogenannte Basaraum gewesen. Dieser Betriebsraum liegt größtenteils im Keller, ragt aber teilweise auch mehrere Meter ins Erdgeschoss des neuen Bahngebäudes hinein.

„Das mussten wir geschickt umplanen“, berichtet Hillebrand. In diesem Raum seien beispielsweise Zugleitsysteme untergebracht. Die Bahntechnik und auch der Publikumsverkehr machen den Neubau des Bahnhofs laut dem Investor zu einer „sehr sensiblen Baustelle“.

Der Zeitplan sieht vor, bis zum Jahresende die Abrissarbeiten abzuschließen. Ein nächster wichtiger Arbeitsschritt sei die Neuverlegung des Bentelerkanals, ein dickes Regenrohr, das unter den Gleisen verläuft.

Wie viel der neue Hauptbahnhof inklusive des Hotels kostet, bleibt unklar. Die Stadt investiert 1,9 Millionen Euro, die Deutsche Bahn 5,2 Millionen Euro, doch wie viel Geld nimmt PB 1 in die Hand? „Das sage ich nicht, da werden Sie keine Summe von mir hören“, antwortet Hillebrand.

An dem Konzept eines Tagungshotels wolle man auch nach der Pandemie – und der damit verbundenen Neubewertung von Dienstreisen – festhalten.

„Wir haben aus unserer Sicht den richtigen Hotelbetreiber dafür gefunden“, sagt Hillebrand und meint die Deutsche Hospitality mit einem Hotel ihrer Intercity-Kette. Auch Nowosad geht davon aus, dass auf das Geschäfts- und Tagungshotel eine wachsende Nachfrage zukommt. „Je höher die Digitalisierung, desto höher ist auch das Reiseaufkommen“, ist er sich sicher.

Menschen, die in Paderborn arbeiten und in München leben, würden sich dank des hybriden Arbeitens möglicherweise gegen eine Zweitwohnung und für Übernachtungen im Hotel entscheiden. Der Investor plant, das Hotel Mitte 2023 in Betrieb nehmen zu können.