

Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 0806/2012

Abteilung: Bauverwaltung

Bearbeiter/in: Hans-Joachim Ritter

Haushaltswirksamkeit: nein

ja, bei

Produkt: 54770

Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Bau- und Planungsausschuss	20.06.2012	öffentlich	verwiesen
Stadtrat	23.08.2012	öffentlich	endgültige Beschlussfassung

Betreff: S-Bahnhaltepunkt Speyer-Süd

Beschlussempfehlung:

Der Bau- und Planungsausschuss und Ausschuss für Umwelt und Verkehr beschließen die Realisierung des S-Bahnhaltepunkts Speyer-Süd mit der Variante C (mit Unterführung und Aufzügen) zwischen Dr.-von-Hörmann-Straße und Gießhübelstraße gemäß Stadtratsbeschluss (Grundsatzbeschluss über einen S-Bahnhaltepunkt Speyer-Süd im Bereich Mittelkämmererstraße bzw. Dr.-von-Hörmann-Straße) vom 14.11.2002

Begründung:

Bereits am 14.11.2002 hat der Stadtrat einstimmig beschlossen, im Bereich Mittelkämmererstraße bzw. Dr.-von-Hörmann-Straße einen S-Bahnhaltepunkt zu realisieren.

Im Rahmen des Projektes S-Bahn Rhein-Neckar besteht aktuell noch die Möglichkeit, einen weiteren S-Bahn-Haltepunkt Speyer Süd einzurichten. Bund und Land haben bereits 2008 ihre grundsätzliche Bereitschaft erklärt, das Vorhaben aus Mitteln des GVFG-Bundesprogramms, als „Überhangmaßnahme“ zur 1. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar zu fördern. Die DB Station & Service AG wurde daraufhin mit der Durchführung einer Vorplanung beauftragt.

Unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen wurden zunächst mehrere Varianten entlang der Hasenstraße/Hirschstraße untersucht. Diese Varianten sehen neben den beiden erforderlichen Außenbahnsteigen den Neubau einer Personenunterführung mit Rampen bzw. Aufzügen vor. Im Bau- und Planungsausschuss am 15. Juni 2011 wurden insgesamt 4 Varianten vorgestellt. Die kostengünstigste Variante C mit Unterführung und Aufzügen wird nach der Vorplanung mit rund 3,47 Mio. € Gesamtkosten veranschlagt. Nach Abzug der Fördermittel verbleibt hiervon ein voraussichtlicher städtischer Kostenanteil für Planung und Bau in Höhe von 1,25 Mio. €. Die auf Wunsch des Zuwendungsgebers Bund untersuchte und mit rund 3,23 Mio. € günstigste Variante D mit dem Neubau einer Überführung wird auf Grund der zu erwartenden Anwohnereinsprüche als nicht genehmigungsfähig und damit umsetzbar angesehen.

Dem Wunsch des Bau- und Planungsausschusses vom 10. August 2011 entsprechend wurde als weitere Variante ein Standort des neuen Haltepunktes im Bereich des Bahnübergangs Alte Schwegenheimer Straße geprüft. Durch die Lage am vorhandenen Bahnübergang würde die Notwendigkeit zum Neubau einer Personenunter- bzw.

–überführung entfallen, wodurch Einsparungen gegenüber den bisher vorliegenden Varianten vermutet wurden. Allerdings müssen bei diesem Standort gegenüber den Standortvarianten mit Zugangsbereich in der Verlängerung der Dr. von Hörmann Straße „Abstriche“ im Hinblick auf die Erschließungswirkung insbesondere in Bezug auf die Wegebeziehungen zu den Schulen im Bereich Vincentiusstraße und Otto-Mayer-Straße in Kauf genommen werden. Eine Darstellung der Einzugsbereiche ist in Anlage 1 dargestellt.

Im Rahmen der Planung am neuen Standort stellte sich unter Abwägung von Vor- und Nachteilen die in der Anlage 2 dargestellte Variante E mit Parallellage der Bahnsteige in Fahrtrichtung Speyer als günstigste Variante im Bereich des neuen Standortes dar. Die Erschließung der Bahnsteige erfolgt über den bestehenden Bahnübergang sowie über je einen weiteren Zugang am nördlich Ende der beiden Bahnsteige. Der Bahnübergang an der Alten Schwegenheimer Straße ist mit Halbschranken ausgerüstet. Es besteht daher die Gefahr, dass Reisende trotz abgesenkter Schrankenbäume die Gleise queren können, um einen haltenden Zug noch zu erreichen. Um eine Gefährdungsminderung zu erreichen, sollte die Anlage mit Vollschranken ausgerüstet werden. Grundsätzlich ist eine Nach- bzw. Umrüstung von Anlage der vorhandenen Technik möglich. Dies führt in der Regel aber zu einer erhöhten Störanfälligkeit der Anlagen. Eine offizielle Stellungnahme der DB Netz AG steht hierzu noch aus. Die Erfahrungen bei vergleichbaren Projekten zeigt aber, dass von einem Neubau bzw. Ersatz der vorhandenen Bahnübergangstechnik ausgegangen werden muss. Für den Neubau des Haltepunktes in Bereich des Bahnübergangs ergeben sich Gesamtkosten für Bau und Planung in Höhe von rund 3,30 Mio. €, von denen alleine die Erneuerung des Bahnübergangs mit rund 870 T€ veranschlagt wird. Der kommunale Finanzierungsanteil für diese Variante E wird voraussichtlich rund 1,09 Mio. € betragen. Die mit diesem Standort verbundene Hoffnung auf eine deutliche Kostenreduzierung kann somit nicht bestätigt werden. Der in Anlage 3 enthaltene Kostenvergleich zwischen den Varianten C und E zeigt deutlich, dass sich die standortspezifischen Kosten für die Erschließung der Bahnsteige bzw. für notwendige Zusammenhangsmaßnahmen in den beiden Varianten nur unwesentlich unterscheiden.

Auf Grundlage der vorliegenden Planungsergebnisse ist die projektbegleitende Arbeitsgruppe, bestehende aus Vertretern der Stadtverwaltung (Bauverwaltung, Stadtplanung und Tiefbau) sowie der DB Station Service AG und der VRN GmbH, zu dem Ergebnis gekommen, dass die Variante C (Variante mit Unterführung und Aufzügen) im Bereich zwischen Dr.-von-Hörmann- und Gießhübelstraße weiter verfolgt werden soll, da sie in der in Anlage 4 dargestellten Gesamtabwägung das in der Summe positivste Ergebnis aller betrachteter Varianten aufweist. Die vorgeschlagene Variante ist als Anlage 5 beigefügt.

Anlagen:

- Anlage 1 – Lage und Einzugsbereich Standorte
- Anlage 2 – Planskizze Variante E
- Anlage 3 – Kostenvergleich
- Anlage 4 – Bewertungsmatrix