

20. Sitzung des Bau- und Planungsausschusses (gemeinsame Sitzung mit dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr - 15. Sitzung) der Stadt Speyer am 20.06.2012
Niederschrift des Tagesordnungspunktes Nr. 2.1

Gegenstand: S-Bahnhaltepunkt Speyer-Süd
Vorlage: 0806/2012

Die Vorlage ist dieser Teilniederschrift beigelegt und Bestandteil des Beschlusses.

Oberbürgermeister Eger begrüßt Herrn Wühl vom VRN, Frau Hannappel und Herrn Dopf von der DB Station u. Service AG, sowie für die Frage der Schließzeiten von der DB Netz AG Herrn Schweda und Herrn Krauss.

Oberbürgermeister Eger erinnert an den Wunsch des Bau- und Planungsausschusses, den Bereich der Alten Schwegenheimer Straße als Alternativstandort zu prüfen.

Herr Dopf stellt die Planung für einen Haltepunkt am Bahnübergang an der Alten Schwegenheimer Straße vor und vergleicht die Kosten für den Standort Hirsch-/Hasenstraße mit den Kosten für den Alternativstandort. Die Kostenersparnis für den Standort Alte Schwegenheimer Straße beträgt lediglich 165.148,00 €.

Herr Schweda erklärt, aus Sicht der DB Netz AG sei es zunächst einmal unerheblich, ob der neue Haltepunkt an der Stelle der Variante A – D errichtet werde, oder am Standort E. Die Variante E sei aus Sicht der DB Netz AG problematisch. Bei zweigleisigen Strecken und Strecken mit durchfahrenden Zügen seien höhengleiche Zugänge an sich verboten. Das komme u.a. daher, dass Reisenden grundsätzlich andere Verhaltensmuster unterstellt würden, als normalen Passanten, die einen Bahnübergang überqueren. Wenn man Bahnsteige an einem bestehenden Bahnübergang neu baue, bewege man sich in einer gewissen Grauzone des Regelwerkes. Letzten Endes würden Reisende, an der Alten Schwegenheimer Straße auch sehr viele Schüler, über einen bestehenden Bahnübergang und damit über eine höhengleiche Lösung geführt. Das werde aus Sicht der DB Netz AG als kritisch erachtet. Die vorhandene Bahnübergangssicherung müsste so ertüchtigt werden, dass sie den Anforderungen, insbesondere für einen hohen Schüleranteil, gerecht werde.

Zu den Schließzeiten erklärt Herr Schweda, alle drei Bahnübergänge bzw. Haltepunkte würden so liegen, dass sie jeweils in Bezug auf die nachfolgenden Bahnübergänge in der Einschaltstrecke liegen würden. Aus Richtung Germersheim gesehen würden sich die Schließzeiten an den Bahnübergängen Schützenstraße und Mühlturnstraße um ca. 60 Sekunden verlängern. In der Gegenrichtung sei nur der Bahnübergang Alte Schwegenheimer Straße betroffen. Wenn der Bahnübergang nicht mit einer Vollschrankenanlage ausgerüstet würde, verlängere sich auch dort die Schließzeit um ca. 60 Sekunden. Mit einer Vollschrankenanlage sei mit ähnlichen Schließzeiten zu rechnen, wie es sie heute in der Schützenstraße und der Mühlturnstraße gebe, plus 60 Sekunden.

Ausschussmitglied Jaberg weist auf die Situation hin, dass ein Fahrgast, der aus der Karolinger Straße komme und Richtung Germersheim fahren wolle, möglicherweise vor der geschlossenen Schranke stehe und seinen Zug nicht mehr erreichen könne, weil keine Unterführung vorhanden sei.

Herr Schweda bestätigt das und erklärt, dass der Einschaltpunkt zwischen Bahnhof und Mühlturnstraße liege. Noch bevor der Zug den Haltepunkt erreiche, gingen die Schranken zu. Die Fahrgäste würden vor der Schranke stehen, sehen wie ihr Zug einfahre und wollten ihn erreichen. Insbesondere bei einer zweigleisigen Strecke sei das kritisch, weil es durchfahrende Züge gebe. Es könnte der Gegenzug kommen, was zu gefährlichen Situationen führen könnte. Aus Sicht der DB Netz AG sollte das nicht weiter verfolgt werden.

Oberbürgermeister Eger erklärt, aus den Unterlagen sei ersichtlich, dass bei gegenläufigem Zugverkehr in der Schützenstraße Schließzeiten von knapp über 7 Minuten möglich seien. Diese würden sich mit einem zusätzlichen Haltepunkt auf knapp über 8 Minuten erhöhen.

Herr Schweda ergänzt, die 7 Minuten beruhten auf einer Erhebung aus dem Jahr 2003 und seien für einen ungünstigen Fall angenommen. Bei gegenläufigem Zugverkehr seien 5 bis 6 Minuten Schließzeit keine Seltenheit. Bei einem zusätzlichen Haltepunkt würden sie sich auf keinem Fall reduzieren, sondern eher verlängern.

Herr Wühl erklärt, im Jahr 2006 sei eine Nutzen- Kostenuntersuchung durchgeführt worden. Dabei sei ein Wert von 800 Nutzern pro Tag prognostiziert worden. Dieses Potential habe eine Höhe, bei der der Bund sage, er finanziere in jedem Fall eine neue Station, so dass von Seiten des VRN ein weiterer Haltepunkt in keinsten Weise in Frage gestellt werde. Für die Realisierung, Finanzierung und Förderung sei es letztendlich unerheblich ob es 800, 900 oder 1200 Ein- und Aussteiger seien. Kritisch wäre es erst wenn nur 150 oder 200 Fahrgäste prognostiziert worden wären.

Herr Ritter ergänzt, er gehe von einem Gesamtpotential von über 1000 Personen aus. Im Vorfeld eines Gesprächs im Eisenbahnbundesamt sei im Oktober 2010 eine Befragung durchgeführt worden. An den Schulen sei festgestellt worden, dass 524 Schüler aus Orten mit Bahnanschluss kommen würden. Zusammen mit den Nutzern und Mitarbeitern des St.-Vincentius-Krankenhauses, der Pflegeschule, des Speyer Kollegs, des Studienseminars, der Universität, der Landesbibliothek und des Chemischen Untersuchungsamtes, habe das insgesamt ein Potential von 974 Personen ergeben. Noch nicht berücksichtigt bei dieser Zahl sei die Wohnbevölkerung.

Ausschussmitglied Ableiter weist darauf hin, dass der S-Bahn-Verkehr in Speyer deutlich größere Nutzerzahlen habe, als prognostiziert worden sei. Außerdem fragt er, warum Variante D als nicht realisierbar erachtet werde.

Herr Ritter antwortet, ein Versuch mit der Feuerleiter habe gezeigt, dass man den Anwohnern in die Wohnung schauen könnte. Die Anwohner im unmittelbaren Umfeld würden sich beobachtet fühlen. Deshalb habe man diese Variante nicht vorgeschlagen.

Ausschussmitglied Roßkopf vertritt vor dem Hintergrund, dass sich die Schließzeiten verlängern und der Bahnübergang Schützenstraße im VEP bereits als Konfliktpunkt aufgeführt werde, die Auffassung, dass die Frage des S-Bahn-Haltepunktes im Kontext mit dem VEP gesehen werden müsse und heute hier nicht isoliert entschieden werden könne. Er regt angesichts des städtischen Haushalts als 6. Variante den Verzicht auf den Haltepunkt an. Im Gegensatz zum Haltepunkt Nord handle es sich hier um ein Wohngebiet, das charakteristische Eigenschaften habe. Man sollte die Bürger dort auch befragen. In der letzten Sitzung vor ca. 1 Jahr sei zugesagt worden, dass die Bürger im Planungsverfahren nochmals beteiligt würden. Nun könne hier nicht über die Köpfe der Bürger hinweg entschieden werden, wenn sie nochmal in die Planungsphase eingebunden werden sollten. Deswegen bittet er, den Punkt heute nicht zu entscheiden.

Ausschussmitglied Czerny fragt nach den Fahrgastzahlen des Haltepunktes Nord und nach den Folgekosten, die ein Aufzug nach sich ziehe.

Oberbürgermeister Eger sagt zu, die Fahrgastzahlen nachzuliefern.

Frau Hannappel erklärt, pro Jahr würden für Wartung, Inspektion und in kleinerem Umfang Vandalismus Schäden ca. 20.000,00 € anfallen. Die DB Station u. Service AG würde den Betrieb übernehmen, dazu gehörten u.a. Wartung, Inspektion, Reinigung und Notbefreiung. Bei größeren Vandalismus Schäden würde die DB auf die Stadt zukommen.

Ausschussmitglied Seither spricht sich gegen den Haltepunkt Süd aus. Er hält den finanziellen Aufwand angesichts des Schuldenstands der Stadt nicht für vertretbar. Er vertritt die Auffassung, dass die Priorität in der innerstädtischen Erschließung liegen sollte. Außerdem verweist er darauf, dass sich die Problematik mit den Schließzeiten in der Schützenstraße und der Mühlturnstraße noch verschärfen würde.

Ausschussmitglied Feiniler schließt sich den Aussagen von Herrn Seither an und fügt hinzu, dass der Parksuchverkehr in dem Wohngebiet jetzt schon sehr stark sei und durch den S-Bahn-Haltepunkt noch weiter verschärft würde.

Ausschussmitglied Dr. Lorenz ist für den Haltepunkt. Er vertritt die Auffassung, dass Ökologie nicht kaputt gespart werden dürfe. Bestimmte Dinge, die nachhaltig Wirkung hätten, müssten getan werden. Umweltschutz und ökologisches Handeln würden Geld kosten. Langfristig könnte es sich rechnen, wenn man berücksichtige, dass sich durch die Nutzung der S-Bahn die Folgekosten für die Straßeninstandhaltung verringern könnten.

Ausschussmitglied Jaberg ist für den Haltepunkt. Er erklärt, das Sparargument könne zum Totschlagsargument werden. Es dürfe nicht jede Investition verhindert werden. Er verweist auf den Nutzen, den die nachfolgenden Generationen aus dieser Investition ziehen würden.

Ausschussmitglied Ableiter spricht sich für den Haltepunkt aus und unterstreicht die Bedeutung der S-Bahn für den ÖPNV. Er hält den Haltepunkt für eine wichtige Investition.

Ausschussmitglied Dr. Jung erklärt, der Haltepunkt sollte offensiv diskutiert werden, in Verbindung mit dem Busverkehr und dem VEP. Der ÖPNV müsse näher an die Menschen heran gebracht werden. Man müsse die Vor- und die Nachteile in einer langfristigen Betrachtung sehr sorgfältig abwägen. In der Langfristbetrachtung müsse der ÖPNV gestärkt werden. Jetzt habe man eine Chance, die morgen oder übermorgen nicht wiederkehren werde. Es gebe ein Angebot von Seiten des VRN bzw. der Bahn, den überwiegenden Teil der Kosten zu tragen, auch die Folgekosten. Ob sich eine solche Chance in ein paar Jahren nochmal ergebe erscheine zweifelhaft.

Oberbürgermeister Eger verweist darauf, dass die Verwaltung an einen Grundsatzbeschluss des Stadtrates vom 14.11.2002 gebunden sei, der die Errichtung eines S-Bahn-Haltepunktes vorsehe. Der Grundsatzbeschluss liege vor und sei gültig. Die Frage, ob der S-Bahn-Haltepunkt entfallen solle, könne nicht im Ausschuss getroffen werden. Zu beschließen sei hier nur, welche Variante durchgeführt werden solle. Er schlägt vor, der Stadtrat solle in seiner Sitzung im August abschließend entscheiden.

Ausschussmitglied Cußler sieht gravierende Nachteile für die Anwohner durch den voraussichtlichen Parksuchverkehr. Das Wohn-Grün solle geopfert werden für einen 1,60 m hohen Bahnsteig. Die Verlängerung der Schließzeiten am Bahnübergang sei problematisch. Die Möglichkeit, den schienengleichen Bahnübergang Schützenstraße zu entfernen werde langfristig genommen. Von einer Verschiebung der Entscheidung in den Stadtrat verspricht er sich keine neuen Erkenntnisse. Wenn heute entschieden werde, werde er dagegen stimmen.

Ausschussmitglied Ableiter erklärt, er sei der Meinung, dass der Grundsatzbeschluss gelte. Bei einer Entscheidung im Stadtrat für den Haltepunkt legt er Wert darauf, dass dann auch eine Entscheidung für eine der Varianten getroffen werde.

Ausschussmitglied Roßkopf erinnert an die Zusage der Verwaltung, eine Bürgerbeteiligung durchzuführen. Die Frage des Haltepunktes müsse vor dem Hintergrund des VEP diskutiert werden. Wenn heute entschieden werde, werde die SWG dagegen stimmen.

Ausschussmitglied Jaberg erklärt, die Lage der Stadt sei vor 10 Jahren fast genauso desolat gewesen wie heute. Er sieht auch die Notwendigkeit einer Bürgerbeteiligung.

Oberbürgermeister Eger antwortet, die Frage der Bürgerbeteiligung stelle sich in dem Moment, wo die Entscheidung für den Haltepunkt getroffen worden sei, denn dann müssten die unmittelbar Betroffenen in den Fragen der Ausgestaltung beteiligt werden. Für die Frage, ob ein Haltepunkt gebaut werde, müssten dagegen alle Bürger, die als Nutzer in Frage kämen, befragt werden, auch die aus dem Umland.

Ausschussmitglied Feiniler erklärt, wenn es heute zu einer Entscheidung komme, werde seine Partei dagegen stimmen.

Oberbürgermeister Eger dankt Herrn Wühl, Frau Hannappel, Herrn Dopf, Herrn Schweda und Herrn Krauss.

Beschlüsse:

Bau- und Planungsausschuss (11 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen):

Der Tagesordnungspunkt wird vertagt und dem Stadtrat in der Sitzung im August zur Beschlussfassung vorgelegt.

Umweltausschuss (7 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme):

Der Tagesordnungspunkt wird vertagt und dem Stadtrat in der Sitzung im August zur Beschlussfassung vorgelegt.