

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. 1.1

Gegenstand: Vorstellung von Planungsvarianten zum Stadtbusverkehr Speyer
Vorlage: 0808/2012

Die Ausschussmitglieder erhalten eine Tischvorlage.

Oberbürgermeister Eger begrüßt Herrn Remy vom VRN. Herr Remy gibt einen Überblick über den Sachstand. Er stellt die Planungsvarianten zum Stadtbusverkehr vor und erläutert das weitere Vorgehen. Die Gründung einer Arbeitsgruppe ist vorgesehen. Es wurden 5 Planungsvarianten entwickelt. Herr Zander übergibt jeder Partei und Gruppierung je eine exemplarische Darstellung der Planungsvarianten. Der Bau- und Planungsausschuss und der Ausschuss für Umwelt und Verkehr nehmen die Information zur Kenntnis. Anschließend haben die Ausschussmitglieder Gelegenheit Fragen zu stellen.

Ausschussmitglied Roßkopf spricht sich dafür aus, in die Vorgaben für die Arbeitsgruppe die ökologische Komponente mit aufzunehmen.

Ausschussmitglied Dr. Jung betont die Bedeutung einer guten Anbindung des Busverkehrs an die S-Bahn. Das sei bisher ein Riesenschwachpunkt gewesen. Eine gute Anbindung könnte die Frequenz im Busverkehr signifikant verbessern. Einer guten Abstimmung zwischen Bus- u. S-Bahnverkehr sollte man besondere Aufmerksamkeit widmen.

Ausschussmitglied Dr. Lorenz fragt, welche Erfahrungen es mit privat organisierten Bürgerbussen gebe und ob so etwas im städtischen Bereich realisierbar wäre.

Herr Remy antwortet, das sei für abgelegene Wohngebiete geeignet, in Speyer gebe es aber eine relativ gute flächendeckende Erschließung. Bürgerbusvereine funktionierten nur von unten. Es müsse eine Basis in der Bürgerschaft da sein, sonst würden sie im Sande verlaufen.

Oberbürgermeister Eger weist darauf hin, dass die Problematik einer privaten Busverbindung im Rahmen der Anbindung des Cura-Centers bereits angesprochen worden sei.

Ausschussmitglied Neugebauer fragt, wie viele Busse z.Zt. eingesetzt würden.

Herr Zander erklärt, z.Zt. würden 6 Standardlinienbusse (12 m, 50 Personen), 3 Minibusse (Shuttle) und 3 Verstärkerbusse eingesetzt.

Ausschussmitglied Dr. Jung fragt, ob es unter ökonomischen Gesichtspunkten realistisch sei, bei weniger frequentierten Linien kleinere Busse einzusetzen. Weiterhin fragt er, was für ein Antriebssystem favorisiert werde, ob es sinnvoll sei, verschiedene Antriebsvarianten auszuschreiben und mit welchen Kostenunterschieden zwischen Diesel, Gas oder Elektroantrieb zu rechnen sei.

Herr Remy antwortet, der Trend gehe im ÖPNV zum Hybridfahrzeug. Gas habe sich aufgrund verschiedener technischer Probleme nicht durchgesetzt. Mittlerweile könne der Diesel mit der EEV-Technik und demnächst Euro-6 tatsächlich gleichwertige bzw. teilweise bessere Abgaswerte erzielen als ein Gas Bus. Gas Busse würden eine Sonderlösung bedeuten, die extrem teuer sei. Die Stadt Bad Dürkheim habe kürzlich Dieselbusse und Gas Busse alternativ ausgeschrieben und sich für Dieselbusse entschieden. Ein Hybridbus sei z.Zt. doppelt so teuer wie ein Dieselbus. Bezüglich der Fahrzeuggrößen erklärt er, die Kosten entstünden durch die Anschaffung und den Fahrer. Der Fahrer kriege das gleiche Geld, egal ob 8-Sitzer oder 12 m-Bus. Kleinere Fahrzeuge seien nicht viel preiswerter als

große Busse. Erst im Bereich der Kleinbusse mit 15 Sitzplätzen werde richtig gespart. Kapazitätsbildend im ÖPNV sei die Nachfragespitze. Kostenmäßig habe man keinen Vorteil, wenn mit 2 Fahrzeugen gefahren werde: doppelte Kosten für Fahrer, das Fahrzeug müsste vorgehalten werden, auch wenn es den halben Tag auf dem Hof stehe. Diese Kosten müssten in die Kalkulation eingefügt werden. Das führe i.d.R. dazu, dass sich der Einsatz von kleineren Fahrzeugen nicht rechne.

Ausschussmitglied Seither fragt, ob es die Möglichkeit gebe, das Ganze getrennt auszuschreiben. Ein Anbieter würde in Spitzenzeiten fahren und in Normalzeiten könnte ein anderer Anbieter fahren.

Herr Remy antwortet, das sei konzessionsrechtlich nicht möglich. Die Dienstleistungskonzession gelte zeitlich uneingeschränkt.

Oberbürgermeister Eger ergänzt, das würde dazu führen, dass eine Konzession erteilt würde, die wirtschaftlich sei, weil sie die Spitzenzeiten abdecke und eine die unwirtschaftlich sei, weil sie die Neben- und Randzeiten abdecke.

Herr Remy fügt hinzu, dass zwei Wagenparks und zwei Personalgruppen keine Kostenersparnis bringen würden.

Ausschussmitglied Czerny fragt, ob es Aussagen des Cura-Centers hinsichtlich einer Kostenbeteiligung an einer Anbindung an den ÖPNV gebe.

Oberbürgermeister Eger antwortet, dazu gebe es keine Aussagen, das wäre zum jetzigen Zeitpunkt auch noch zu früh.

Ausschussmitglied Theobald fragt, ob es durch den S-Bahnhaltepunkt Süd Einsparpotential für den künftigen Busbetrieb gebe.

Herr Remy antwortet, er sehe das nicht, räumt jedoch ein, dass er erst am Anfang des Planungsprozesses stehe und die Stadt noch nicht genug kenne. Deshalb scheue er sich eine definitive Aussage zu treffen.

Ausschussmitglied Seither fragt, ob es angesichts einer Mio. EUR Zuschuss nicht günstiger sei, wenn die Stadt den Busverkehr selbst durchführe.

Oberbürgermeister Eger antwortet, es sei die Entscheidung getroffen worden, den Stadtbusverkehr fremd zu vergeben. Eines der Argumente sei gewesen, dass die Stadt alle Busse selbst anschaffen müsste und das gesamte Personal selbst anstellen müsste. Im Ergebnis erhoffe man sich einen wirtschaftlicheren Betrieb.

Oberbürgermeister Eger dankt Herrn Remy für die Präsentation und bittet die Fraktionen und Gruppierungen die Personen mitzuteilen, die man in die Arbeitsgruppe entsenden wolle.

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 Vollschrakenanlage ausgerüstet würde, verlängere sich auch dort die Schließzeit um ca. 60 Sekunden. Mit einer Vollschrakenanlage 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 beruhen 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 keinster 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.

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. 2.2

Gegenstand: Energiebericht 2011
Vorlage: 0794/2012

Die Vorlage ist dieser Teilniederschrift beigelegt und Bestandteil des Beschlusses.

Ausschussmitglied Czerny regt an, auf Seite 5 des Energieberichts in der 4. Zeile eine Änderung vorzunehmen, da es keinen „Brennstoff Fernwärme“ gebe.

Oberbürgermeister Eger sagt zu, diese Anregung ins Protokoll aufzunehmen.

Ausschussmitglied Ableiter weist darauf hin, dass in der Prioritätenliste das Wort „Priorität“ falsch geschrieben sei.

Beschluss (einstimmig):

Der Bau- und Planungsausschuss und der Ausschuss für Umwelt und Verkehr nehmen den Energiebericht 2011 und die vorgeschlagenen energetischen Sanierungsmaßnahmen zustimmend zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt, die vorgeschlagenen energetischen Sanierungsmaßnahmen detailliert zu planen, die Kosten haushaltsmäßig zu veranschlagen und soweit möglich, Förderanträge zu stellen.

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. 2.3

Gegenstand: Kategorienplan zur Ermittlung des öffentlichen Anteils bei Ausbaubeiträgen
Vorlage: 0805/2012

Die Vorlage ist dieser Teilniederschrift beigelegt und Bestandteil des Beschlusses.

Als Mitglieder der Arbeitsgruppe werden die Ausschussmitglieder Zehfuß und Dr. Lorenz benannt. Die weiteren Mitglieder werden noch von den Fraktionen und Gruppierungen gemeldet.

Beschluss (einstimmig):

Der Kategorienplan aus dem Jahr 1993 wird hinsichtlich neuer Straßen ergänzt und der Verkehrsbedeutung der bereits kategorisierten Straßen überprüft und gegebenenfalls aktualisiert. Zur Realisierung dieser Maßnahme wird eine fraktionsübergreifende Arbeitsgruppe gebildet.

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

20. Sitzung des Bau- und Planungsausschusses (gemeinsame Sitzung mit dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr - 15. Sitzung) 20.06.2012 **Hansjörg Eger**
Frank Scheid

Hinweis: Diese Seite bitte nicht löschen! Enthält wichtige Seriendruck-Platzhalter für das Gesamtdokument!