

Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 2172/2017

Abteilung: Bauverwaltung

Bearbeiter/in: Kardos, Andreas

Haushaltswirksamkeit: nein

ja, bei

Produkt: 54770

Investitionskosten: nein

ja

Betrag:

Drittmittel: nein

ja

Betrag:

Folgekosten/laufender Unterhalt: nein

ja

Betrag:

Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Bau- und Planungsausschuss	25.04.2017	öffentlich	empfehlende Beschlussfassung
Verkehrsausschuss	25.04.2017	öffentlich	empfehlende Beschlussfassung
Stadtrat	11.05.2017	öffentlich	endgültige Beschlussfassung

Betreff: Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG zum S-Bahn Haltepunkt Süd, Stellungnahme der Stadt Speyer

Beschlussempfehlung:

Der Bau- und Planungsausschuss und Verkehrsausschuss empfehlen gemeinsam dem Stadtrat, die Stellungnahme, wie heute beschlossen, an den Landesbetrieb Mobilität abzugeben und die dargestellten Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung bei der Inbetriebnahme des Haltepunktes umzusetzen.

Begründung:

Der Stadtrat der Stadt Speyer hat vom Jahr 2000 an intensiv die Etablierung eines S-Bahn Haltepunktes diskutiert und dessen Entwicklung gesteuert. Am 23. August 2012 wurde die Variante C der vorgelegten Planungen beschlossen und in der Folge dann zum 7. Januar 2015 der Planungskostenvertrag mit der DB Station & Service AG rechtskräftig. Dieser beinhaltet die Planung der Leistungshase I bis IV nach HOAI. Am 10. August 2016 wurden die Antragsunterlagen an das Eisenbahnbundesamt übergeben. Die Stadt Speyer erhielt am 20. Februar 2017 vom mit der Verfahrensbetreuung beauftragten Landesbetrieb Mobilität RLP die Aufforderung zur Stellungnahme im Verwaltungsverfahren nach § 18a AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) in Verbindung mit § 73 VwVfG (Verwaltungsverfahrensgesetz). Die Stadt ist nun aufgefordert, aus ihrem Aufgabenbereich Stellung zu nehmen und fachspezifische Auflagen zu nennen.

Aus Sicht der Stadt Speyer ist die Errichtung eines weiteren S-Bahnhaltepunktes im Süden zur Ergänzung des ÖPNV-Netzes zu begrüßen. Der Ausbau des ÖPNV-Angebots stellt generell ein erklärtes Ziel und einen wesentlichen Beitrag zur besseren Verflechtung des Stadtverkehrs mit dem ÖPNV-Netz der Region Metropolregion Rhein-Neckar, insbesondere mit den Oberzentren Mannheim, Ludwigshafen am Rhein, Heidelberg und Karlsruhe, dar.

Weitere, wichtige Ziele in diesem Zusammenhang sind insbesondere

- die Verbesserung des Mobilitätsangebots und Berücksichtigung von spezifischen Mobilitätsanforderungen unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen, insbesondere von denen die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind (Senioren, behinderte Menschen)

- eine Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen und einer Mobilitätsgarantie, auch für Personen mit geringem Einkommen
- die Reduzierung des Individualverkehrs in der Stadt und damit auch die Reduzierung des Energieverbrauchs und der Schadstoffemissionen, welche im Vergleich zum MIV deutlich geringer sind. Das dient einer konsequenten Verfolgung der Klimaschutzziele der Stadt Speyer
- einer Attraktivierung des städtischen Radverkehrs aufgrund der Verknüpfungsmöglichkeit mit der Bahn, die gute Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern garantiert
- die bessere Erschließung von bestehenden und zukünftigen Wohngebieten in Sp-Süd
- eine Standortqualifizierung von öffentlichen Einrichtungen, insbesondere der Universität und des Vincentius-Krankenhauses.

Im Sinne einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Stadtentwicklung stimmt die Stadt Speyer der vorgelegten Planung zu. Die Wirtschaftlichkeit und Auslastung konnten durch die Potentialanalyse bestätigt werden. Die prognostizierten Nutzerzahlen liegen weit über der Wirtschaftlichkeitsschwelle und über den Nutzerzahlen des bestehenden Haltepunktes Nord-West.

Die Stadt Speyer begleitet die Planung positiv und betont, dass es Rahmenbedingungen gibt, deren Einhaltung von der Stadt Speyer gefordert werden. So geht die Stadt Speyer weiter von den genannten Kosten der Planung aus und macht deutlich, dass es keine wesentlichen Kostenänderungen geben darf. Die Schließzeiten an den Bahnübergängen dürfen nicht zu einem deutlichen Qualitätsverlust des städtischen Straßennetzes führen. Im Erläuterungsbericht wird eine Verlängerung der Schließzeit am Bahnübergang Schützenstraße um maximal eine Minute pro Halt genannt. Eine Bestätigung dieses Wertes ist heute, vor der anstehenden Erneuerung der Bahnübergänge „Alte Schwegenheimer“ und „Schützenstraße“, nicht möglich. Dies muss unverzüglich durch die Bahn nachgeholt werden.

Es muss sichergestellt sein, dass keine unzumutbaren Lärmbelastungen für die Anwohner entstehen. Deshalb ist zu prüfen, ob die Schaffung des Haltepunktes nicht einen erheblichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV darstellt und demnach entsprechende Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden können. In diesem Falle wären die Maßnahmen zu planen und darzustellen. Ein Klimagutachten soll belegen, dass keine erheblichen nachteiligen thermischen oder bioklimatischen Veränderungen im Plangebiet und in dessen Umfeld zu erwarten sind, hier sind dann ggf. Kompensationsmöglichkeiten aufzuzeigen. Die Ausführungsplanung zu den Landschaftspflegerischen Maßnahmen ist auch noch mit der Stadt Speyer abzustimmen. Nach 5 Jahren sollte ein Monitoring-Bericht vom Vorhabenträger vorgelegt werden, um die Entwicklung der Flächen zu dokumentieren.

Aufgrund der in Bürgerinformationsveranstaltungen gewonnenen Erkenntnisse ist die Ausführungsplanung zu den Sichtschutzwänden mit der Stadt en Detail abzustimmen. Es muss entgegen den aktuellen Plänen auf beiden Bahnsteigseiten ein Ticketautomat installiert werden, um zusätzliche Wege, besonders für mobilitätseingeschränkte Menschen, zu vermeiden.

Viele Anregungen aus den Bürgerbeteiligungen betrafen auch die Verkehrs- und Park-situation im Umfeld des Haltepunktes. In unmittelbarer Nähe der Bahnsteige werden gemäß der Planung zwei Behindertenstellplätze und als Ausgleich für die Anwohner acht Parkplätze geschaffen. P & R Parkplätze werden keine angeboten werden. Noch nicht näher festgelegte

städtische Flächen, über die im Plan festgelegten hinaus, sollen für Fahrradabstellplätze (Fahrradboxen und überdachte Radabstellmöglichkeiten) im Umfeld genutzt werden.

Gemäß § 45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die notwendigen Anordnungen im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums treffen. Zur Feststellung eines „erheblichen“ Parkraummangels bedarf es einer fundierten Analyse, die zwischenzeitlich durch das von der Stadt Speyer beauftragte Gutachterbüro BS-Ingenieure durchgeführt wurde. Ein Schwerpunkt des Arbeitsauftrages war die Bewertung des aktuellen Parkdrucks aufgrund verschiedener Bewohnerbeschwerden sowie mögliche Verdichtungen durch den Bau des S-Bahn Haltepunktes.

In der Summe kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass eine ausgedehnte Parkraumbewirtschaftung entsprechend der rechtlichen Zulässigkeiten (50 %-Bewohner tagsüber und max. 75% in den Abend-/Nachtstunden) umgesetzt werden muss. Die Stellplätze im Straßenkörper, die nicht als Bewohnerparkplätze ausgewiesen werden dürfen, sind einer Parkraumbewirtschaftung (Parkschein, Parkscheibe, Parkuhr) zu unterziehen. Diese Maßnahmen sollen, auch unabhängig vom Haltepunkt, die Qualität im gesamten Quartier verbessern.

Die der Stadt Speyer überlassenen Planungsunterlagen zur Planfeststellung sind im Ratsinformationssystem hinterlegt. Das Gutachten der BS-Ingenieure liegt in Kürze vor und wird vom FB2 nachgereicht.

Beschlusshistorie (Auszug):

09.08.2000 Grundsatzbeschluss des BPA zur Anmeldung eines Haltepunktes beim VRN/Bahn

14.11.2002 Stadtratsbeschluss zur Realisierung eines Haltepunktes

09.07.2003 Im BPA werden Einwendungen und Anregungen der Bürger diskutiert

13.12.2006 Vorstellung der Nutzen-Kosten-Untersuchung im BPA

10.08.2011 Feststellung im BPA, dass vom Grundsatz her weiter am HP festgehalten werden soll

23.08.2012 Stadtratsbeschluss zur Variante C mit Unterführung & Aufzügen

05.07.2016 BPA wird über den Beginn der Planfeststellung und die Beauftragung einer Potentialanalyse informiert.