

Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 1252/2022

Abteilung: Fachbereich 5

Bearbeiter/in: Nolasco, Robin

Haushaltswirksamkeit: nein

ja, bei

Produkt:

Investitionskosten: nein

ja

Betrag: max. 75.000,- €

Drittmittel: nein

ja

Betrag:

Folgekosten/laufender Unterhalt: nein

ja

Betrag:

Im laufenden Haushalt eingeplant: nein

ja

Fundstelle:

Betroffene Nachhaltigkeitsziele:



Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion	18.10.2022	öffentlich	Beschlussfassung

Betreff: Deutsche Bahn Netz AG – Bahnprojekt Neubaustrecke / Ausbaustrecke (NBS / ABS) Mannheim - Karlsruhe

Beschlussempfehlung:

- Der ASBK bestätigt die Auftragsvergabe für folgende Beratungstätigkeiten:
 - Raumplanerische Begleitung durch das Ingenieurbüro FIRU aus Kaiserslautern
 - Juristischen Begleitung durch die Kanzlei Dolde Mayen & Partner aus Bonn
- Die Verwaltung wird beauftragt die Kostenteilung mit den Nachbarkommunen bzw. Gebietskörperschaften zu vereinbaren.

Begründung:

Mannheim und Karlsruhe sind wichtige Knotenpunkte des europäischen Bahnverkehrs. Für die Erreichbarkeit vieler Ziele ist der Personen- und Güterverkehr auf die Drehscheiben Mannheim und Karlsruhe angewiesen. Das Schienennetz insbesondere zwischen den beiden Städten hat jedoch mit Blick auf die Zunahme des Schienengüterverkehrs die Grenze seiner Leistungsfähigkeit erreicht. Seitens der DB Netz AG (DB) ist ein Ausbau bzw. Neubau vorgesehen. Im Rahmen der Vorlage Nr. 0948/2022 wurde zum Jahresbeginn der Verkehrsausschuss in gemeinsamer Sitzung mit dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion über das Verfahren und die Lage von Grobkorridoren informiert.

Die DB entwickelt derzeit in einer frühen Beteiligung der Kommunen, der Behörden- und sonstiger Träger Öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit mögliche Linienvarianten sowohl in Baden-Württemberg als auch in Rheinland-Pfalz, um in Zukunft den Schienengüterverkehr zwischen Mannheim und Karlsruhe (zusätzlich zum bestehenden Schienennetz) leistungsfähiger abwickeln zu können. In einem vorgegebenen Suchraum wurden bereits Grobkorridore definiert, die besonders hohe Raumwiderstände (etwa Siedlungs- oder Schutzgebiete) möglichst umgehen.

Auf dieser Grundlage werden aktuell durchgehende Linienvarianten und technisch machbare Trassenverläufe untersucht. Die am besten geeignet erscheinenden Trassenführungen werden vertiefend geprüft. Auf diese Weise soll eine Antragsvariante identifiziert werden, die Gegenstand der künftigen Rechtsverfahren sein soll. Es finden aktuell Raumwiderstandsuntersuchungen sowohl links- als auch rechtsrheinisch in Vorbereitung eines Raumordnungs- und dem dann anschließenden Planfeststellungsverfahren statt.

Innerhalb der Gemarkungsfläche von Speyer kommen dabei mehrere Trassenvarianten z.T. in unmittelbarer Nähe von Wohngebieten zum Liegen (siehe Anlage 1). Mit einer Gütertrasse in dieser Dimension wären erhebliche Beeinträchtigungen vor allem hinsichtlich des Lärmschutzes, auch in den Nachtstunden, verbunden. Insofern ist es entscheidend, dass sich die Stadt Speyer zusammen mit der Stadt und dem Kreis Germersheim durch fachtechnische und juristisch Begleitung möglichst früh in das Verfahren einbringen und eine rechtssichere Position gegenüber der DB vertreten.

Folgende Aufgaben bzw. Tätigkeiten sind vorrangig durch eine externe Unterstützung zu erfüllen:

- Zusammenstellung von Unterlagen zur Darstellung von Raumwiderständen auf kommunaler und regionaler Ebene.
- Überprüfung und Plausibilisierung einer von der DB entwickelten Vorzugsvariante auf Übereinstimmung mit der Planungsmethodik.
- Ggf. Erarbeitung einer Linienvariante, welche die Belange der linksrheinischen Kommunen und ihre künftige Entwicklung unter Wahrung der städtebaulichen und naturschutzfachlichen Belange sowie den Anforderungen eines optimierten Immissions-schutzes möglichst wenig beeinträchtigen.
- Projektsteuerung, Kommunikation und Dokumentation der Arbeitsschritte zwischen den beteiligten Kommunen bzw. Gebietskörperschaften.
- Rechtliche und strategisch Beratung interkommunaler Belage an der Schnittstelle zur DB Netz AG.

Seitens der Verwaltung wurde für notwendig erachtet ein interdisziplinär aufgestelltes Ingenieurbüro für Raum- und Umweltplanung sowie eine erfahrene Rechtsanwaltskanzlei zu beauftragen, die Belange der Stadt Speyer spezifisch für die informellen und formellen Planungsstufen zu erarbeiten und rechtssicher zu vertreten. Aufgrund der Dringlichkeit und der für das erste Halbjahr 2023 zu erwartenden Vorzugstrassen seitens der DB wurden vor der Sommerpause Angebote für die fachtechnische und juristische Begleitung eingeholt. Das Ingenieurbüro FIRU aus Kaiserslautern und die Kanzlei Dolde Mayen & Partner aus Bonn haben wirtschaftliche Angebote abgegeben. Aufgrund der besonderen Brisanz der Planung und dem bereits gestarteten Abstimmungsprozess der DB, der die Kommunen zeitlich unter hohen Druck setzt, erfolgte im August 2022 die Beauftragung des Ingenieurbüros FIRU sowie der Kanzlei Dolde Mayen & Partner durch die Stadt Speyer. Beide Unternehmen haben sich auf diese Beratung von Kommunen spezialisiert und verfügen über hervorragende Referenzen was die Begleitung von raumbedeutsamen Planungen betrifft.

Je nachdem wie dynamisch der Planungsprozess seitens der DB vorangetrieben wird bzw. in welchem Umfang z.B. die Gemarkung Speyer von möglichen Trassenverläufen betroffen ist, kann der Umfang externer freiberuflicher Leistungen variieren. Der Leistungsumfang ist auch davon abhängig, wie groß sich der räumliche Planungsumgriff gestaltet.

Da die Trassenplanung nicht nur separat für eine Gemarkung betrachtet werden kann, ist es zielführend, dass sich alle linksrheinischen Kommunen zusammenschließen. Die Stadt Germersheim hat zugesagt sich an den Kosten zu beteiligen, weitere Kommunen, Verbandsgemeinden bzw. Landkreise sind im Gespräch. Speyer wird, aufgrund der besonderen Betroffenheit, die Federführung in der Abstimmung übernehmen und hinsichtlich der fachtechnischen und juristischen Beratung in Vorleistung gehen. Eine Kostenteilung wird gemäß dem Einwohnerschlüssel vorgeschlagen. Sollten sich nur zwei Kommunen beteiligen, wird vorgeschlagen die Kosten hälftig zu teilen.

Das Ingenieurbüro FIRU schätzt den Honoraraufwand für alle Kommunen im Jahr 2022 auf 44.000 EURO bis 52.000 EURO netto (incl. NK). Die Abrechnung erfolgt nach Tagessätzen in Höhe von 720,00 Euro und Stundensätzen in Höhe von 90,00 Euro. Die Nebenkosten werden pauschal mit 5% des Stundensatzes angesetzt.

Die Kanzlei Dolde Mayen & Partner schätzt den Honoraraufwand auf etwa 65.000 EURO bis 80.000 EURO netto (incl. NK). Die Abrechnung erfolgt auf Grundlage nachgewiesener Stundensätze je nach Berufserfahrung zwischen 275,00 bis 325,00 Euro (inkl. NK).

Das Brutto-Honorar für beide Fachdisziplinen bzw. Leistungsbausteine wird auf maximal 150.000 EURO geschätzt und gedeckelt. Die Mittel für freiberufliche Leistungen stehen in der Abteilung 520 - Stadtentwicklung und Stadtplanung - zur Verfügung.

Der Aufwand in den Folgejahren kann sich in einer ähnlichen Größenordnung bewegen, wenn eine oder mehrere linksrheinische Trassenvarianten Eingang in ein Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren finden.

Aktueller Sachstand und weitere Vorgehensweise

Die DB hat 50 ernsthaft in Betracht kommende, sogenannte „durchgehende Linienvarianten“ auf der links- als auch auf der rechtsrheinischen Seite entwickelt und hinsichtlich ihrer Machbarkeit in den vergangenen Monaten bewertet. Davon wurden mit Stand vom 20. September 2022 insgesamt 20 Linienführungen (siehe Abb. unten) identifiziert, die nun im Rahmen einer differenzierten Begutachtung bzw. vertiefenden Planung konkretisiert werden sollen. Vier Linienvarianten verlaufen linksrheinisch oder queren den Rhein und berühren beide Rheinseiten.

Aufgrund der hohen identifizierten Raumwiderstände der rechtsrheinischen Trassen, rücken nun stärker die linksrheinischen und die rheinquerenden Varianten in den Fokus der Untersuchungen. Sie werden auch in Bezug auf die geringere Beeinträchtigung von Siedlungsbereichen und Naturschutzgebieten im Vergleich zur rechtsrheinischen Seite als neutral und aufgrund des teilweise geradlinigen Streckenverlaufs seitens der DB als positiv gesehen.

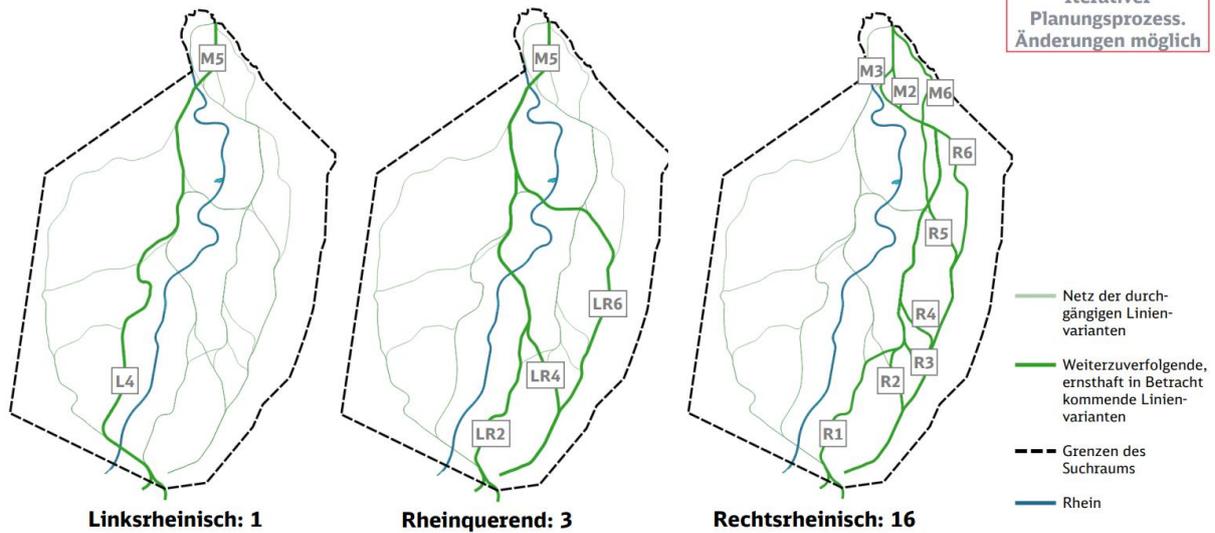
Es steigt die Wahrscheinlichkeit, dass eine der 4 Varianten weiterverfolgt wird. Aufgrund möglicher Trassenlagen zeichnet sich eine hohe Betroffenheit der linksrheinischen Kommunen und Gebietskörperschaften entlang des Rheins ab. Linienverläufe weiter westlich werden aktuell von der DB nicht weiterverfolgt.

Zusammenfassende Informationen zum Projekt sowie zum Planungsprozess werden von der DB im Internet unter www.mannheim-karlsruhe.de bereitgestellt.

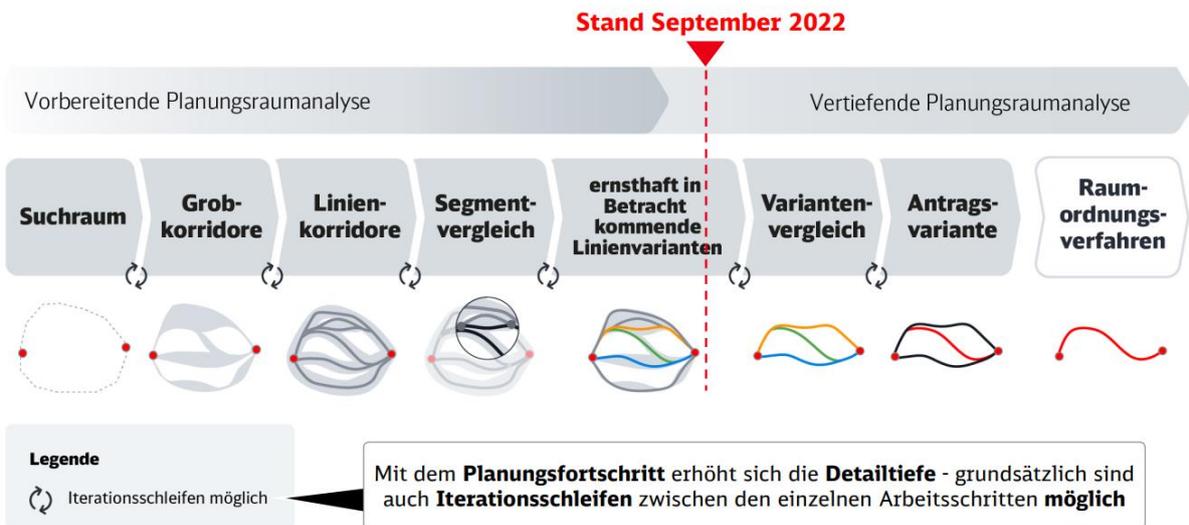
Im Ergebnis werden insgesamt 20 durchgängige Linienvarianten weiterverfolgt.

DB NETZE

Arbeitsstand 9/2022
Iterativer
Planungsprozess.
Änderungen möglich



Das weitere Vorgehen (siehe Abb. unten) sieht u.a. vor, dass die DB ihre Methodik zum Variantenvergleich im Dezember 2022 offenlegt. Parallel hierzu sind die Kommunen aufgefordert ihre Raumwiderstände, raumordnerischen Belange und städtebaulichen Entwicklungsperspektiven in Form von Planungsdaten zu benennen, die seitens der DB bis Anfang 2023 ausgewertet werden. Hieraus soll im Variantenvergleich eine (in Sonderfällen auch mehrere) Antragstrasse planerisch vertieft und für das Raumordnungsverfahren vorbereitet werden.



Anlagen:

- Flächennutzungsplan Stadt Speyer mit Darstellung der ernsthaft in Betracht kommenden Linienvarianten.

Hinweis:

Die Anlagen zu diesem Tagesordnungspunkt (öffentlich) finden Sie in unserem Bürgerinformationssystem (<https://buergerinfo2.speyer.de>); Vorlagen im nicht öffentlichen Teil sind im Ratsinformationssystem (<https://ratsinfo2.speyer.de>) hinterlegt, für das jedoch ein individueller Login erforderlich ist.