

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 2008/2010
Amt/Aktenzeichen Dezernat V/68 41 09	Datum 29.10.2010	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 09.11.2010

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum
Park- und Verkehrsausschuss	Vorberatung	18.11.2010
Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen	Vorberatung	30.11.2010
Bau- und Sanierungsausschuss	Vorberatung	02.12.2010
Stadtrat	Entscheidung	08.12.2010

Betreff:

Anträge der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen Nr. 134/2005 Barrierefreier Südbahnhof und Nr.845/2009 Barrierefreier Einstieg in die S-Bahn (sowie Antrag der SPD-Stadtratsfraktion 1906/2009 Umgestaltung Wegeführung im Bahnhof "Römisches Theater" (SPD)

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 03.11.2010

gez. Reichel

Wolfgang Reichel
Beigeordneter

Mainz, 10.11.2010

gez. Beutel

Jens Beutel
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

1. Der **Park- und Verkehrsausschuss**/der **Bau- und Sanierungsausschuss**, der **Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen** empfehlen dem Stadtrat, der Sanierung und behindertengerechten Ausgestaltung des Bahnhofs Römisches Theater und der damit verbundenen Komplementärfinanzierung der Stadt Mainz zuzustimmen und die Anträge 134/2005 und 845/2009 (Bündnis 90/Die Grünen) sowie 1906/2009 (SPD) zu erledigen.

2. Der **Stadtrat** stimmt der Sanierung und behindertengerechten Ausgestaltung des Bahnhofs Römisches Theater und der damit verbundenen Komplementärfinanzierung der Stadt Mainz zu und erledigt die Anträge 134/2005 und 845/2009 (Bündnis 90/Die Grünen) sowie 1906/2009 (SPD).

Problembeschreibung / Begründung

1. Sachverhalt

Der Bahnhof Mainz Römisches Theater befindet sich im Verlauf der zweigleisigen und elektrifizierten Hauptbahnstrecken 3520 und 3522 und hat eine erhebliche verkehrliche und städtebauliche Bedeutung für die Innenstadt von Mainz. Dies wird bereits anhand der Zahl der Zughalte von über 200 pro Tag und der Zahl der Fahrgäste von ca. 8500 pro Tag deutlich. Der Bahnhof liegt in der Stadt Mainzauf Bahngelände. Er ist Eigentum der DB AG. Der Bahnhof hat neben dem regionalen und teilweise überregionalen Bahnverkehr auch wichtige Funktionen zur Erschließung der südlichen Vororte, insbesondere in Bezug auf die Verknüpfung mit dem ÖPNV und dem Individualverkehr (Park-and-Ride, Kiss-and-Ride).

Schon seit langem ist allen Beteiligten bewusst, dass der Bahnhof Römisches Theater den Anforderungen an einen attraktiven Verkehrsknotenpunkt in seinem jetzigen Zustand nicht gerecht wird. Neben gravierenden Mängeln in baulicher, ästhetischer und funktionaler Hinsicht können die Anlagen insbesondere von mobilitätseingeschränkten Personen nur sehr eingeschränkt genutzt werden.

Obwohl schon seit geraumer Zeit Planungen für die Beseitigung dieser Defizite in Arbeit sind, konnte die Maßnahme bislang noch nicht auf den Weg gebracht werden. Es liegen folgende Ursachen für den mangelhaften Fortschritt vor, die im Wesentlichen nicht im Einflussbereich der Verkehrsverwaltung liegen:

- Nachdem die Stadt Mainz im Jahr 2003 ein Finanzierungskonzept zur Bereitstellung des städtischen Komplementäranteils der Zuschussmaßnahme erstellt hatte, musste die Maßnahme wegen der Tunnelsanierung für längere Zeit zurückgestellt werden.
- Im Jahr 2007 fiel die Entscheidung, die S-Bahn Rhein-Neckar bis nach Mainz zu verlängern. In diesem Zuge ergab sich die Notwendigkeit, alle Bahnsteige entlang der Strecke auf ein barrierefreies Maß anzupassen, wodurch die bestehenden Planungen zu überarbeiten waren.
- Gleichzeitig ergab sich ein neues Konstrukt der Förderung aus Bundes- und Landesmitteln, das auch Auswirkungen auf die Höhe des städtischen Komplementäranteils hatte.
- Seitens der DB wurden die Planung und Vorbereitung des Zuschussantrags kurzfristig an ein anderes Büro übertragen.

Im ersten Halbjahr 2010 erfolgte jedoch eine dynamische Entwicklung mit dem nachfolgend dargestellten umsetzungsreifen Ergebnis.

2. Lösung

Die beabsichtigten Infrastrukturmaßnahmen umfassen im Wesentlichen die barrierefreie Erschließung der Bahnsteige 2 und 3 durch den Neubau von Aufzügen, die Herstellung eines durchgängigen Blindenleitsystems sowie die Sanierung der vorhandenen Personenunterführung (PU) nebst der Treppenanlagen.

Auf Grundlage der Neugestaltung des Bahnhofs Mainz Römisches Theater sowie der Anforderungen durch die Zughalte werden die drei Bahnsteige auf folgende Ausbaulängen umgebaut:

- Bahnsteig 1 (Hausbahnsteig): L = 220 m,
- Bahnsteig 2 (Mittelbahnsteig): L = 220 m,
- Bahnsteig 3 (Außenbahnsteig): L = 220 m.

Im Zuge der barrierefreien Erschließung ist die Anordnung jeweils eines Aufzugs zum Bahnsteig 2 und 3 vorgesehen. Die Aufzüge werden zwischen den Wangen der derzeit vorhandenen westlichen Treppenanlage angeordnet. Die Treppenanlagen werden hierzu ersatzlos zurückgebaut. Die Kabinenmaße werden gemäß den einschlägigen Richtlinien mit lichten Innenmaßen von 2,10 x 1,10 m vorgesehen. Der Aufzugsschacht auf dem Bahnsteig sowie die Kabine werden jeweils transparent als Stahl-Glaskonstruktion geplant. Für den Bahnsteig 1 ist die barrierefreie Erschließung durch den vorhandenen Aufzug bereits gewährleistet.

Da die westlichen Treppenanlagen zu den Bahnsteigen 2 und 3 aufgrund der Anordnung der neuen Aufzüge ersatzlos zurückgebaut werden, erfolgt die Erschließung der Bahnsteige jeweils nur über die östlichen Treppenanlagen. Die Treppenbreite ist aufgrund der örtlichen Zwangspunkte (Nutzung der vorhandenen Treppenwangen und Anordnung einer Kehrrinne) mit einer Breite von 2,35 m geplant. Dies entspricht nicht exakt der erforderlichen Mindestbreite von 2,40 m. Unter Berücksichtigung der relevanten Richtlinien sowie des Brandschutzkonzeptes ist die Treppenbreite jedoch ausreichend dimensioniert, die geringfügige Einschränkung der Mindestbreite wird daher als hinnehmbar angesehen.

Die vorhandenen Treppenwangen werden mit einem steinschonenden Verfahren abgestrahlt. Der Treppenbelag wird erneuert und die jeweils erste und letzte Trittstufe entsprechend optisch kontrastreich markiert. Die vorhandenen Handläufe werden durch neue Handläufe aus nichtrostenden Edelstahl-Rundrohren ersetzt.

Die Bahnsteige sollen mit einem durchgängigen Blindenleitsystem ausgestattet werden. Innerhalb der vorgenannten Ausbaulängen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Teilrückbau und Ausbesserung der alten Pflasterbeläge
- Rückbau der Abdecksteine der Bahnsteigkanten
- Einbau neuer Abdecksteine der Bahnsteigkanten
- Herstellung eines Blindenleitsystems

Für einen für Rollstuhlfahrer barrierefreien Zugang in die Fahrzeuge ist eine geeignete Höhenlage des Bahnsteigs notwendig. Da jedoch unterschiedliche Zuggattungen und Wagenarten (Niederflur, Normal, S-Bahn) an den Bahnsteigen halten, ist ein niveaugleicher Einstieg nur teilweise möglich. Da mit Blick auf die regelmäßig durchgeführten Gleisstopfarbeiten eine exakte Höhenlage des Gleises zu den Bahnsteigen lediglich bedingt gewährleistet werden kann, ist eine Aufhöhung der Kante nicht wirtschaftlich. Ferner bedingt die geringere Haltbarkeit (zusätzliche Fuge, Ortbeton) einen höheren Instandhaltungsaufwand (Abdecksteine lockern sich häufiger). Auf eine Aufhöhung wird seitens der DB von daher verzichtet.

Stattdessen soll erreicht werden, dass bei den Ausschreibungen zur Bestellung neuen Zugmaterials auf der S-Bahn-Linie S 8 und der S-Bahn-Strecke Mannheim-Mainz fahrzeuggebundene Einstiegshilfen vorgesehen werden.

Die Entwässerung der Bahnsteigoberflächen bleibt weitestgehend unverändert. Die Bahnsteiganlagen werden weiterhin mit neuem Wegeleitsystem und neuer Bahnsteigausstattung (Sitzelemente, Papierkörbe usw.) ausgerüstet. Sie sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planung.

Aufgrund der besonderen Ausbildung und Gestaltung wurden einzelne Bauteile des Bahnhofs Mainz Römisches Theater von der Denkmalschutzbehörde als schützenswert eingestuft. So stehen die Tragkonstruktionen und Stützen der vorhandenen Bahnsteigdächer unter Denkmalschutz. Bauarbeiten und Veränderungen am Bahnsteigdach sind im Zuge dieser Maßnahme jedoch nicht geplant, da diese ebenso wie die Bahnsteigbeleuchtung bereits im Zuge einer anderen Baumaßnahme saniert bzw. erneuert wurden.

Die vorhandenen Wandfliesen im Bereich der Personenunterführung stehen ebenfalls unter Denkmalschutz. Dieser Sachverhalt wird im Zuge der Sanierung ebenso beachtet wie Überlegungen der Stadt Mainz, das sich derzeit noch in den Ausgrabungen befindliche Römische Theater weiter aufzuwerten. Hierbei ist unter anderem geplant, eine parallel zum Bahnsteig 3 verlaufende Stützmauer anteilig zurückzubauen um aus städtebaulicher Sicht eine neue Blickbeziehung zum Römischen Theater zu schaffen.

Die vorhandene Personenunterführung wird in ihren lichten Durchgangsabmessungen erhalten. Die vorhandenen Abmessungen genügen den derzeit gültigen Anforderungen. Die alte Gewölbekonstruktion bleibt erhalten. Die nicht fachgerecht ausgeführten Kabeldurchführungen im Bereich des Bahnsteigs 1 werden saniert bzw. verschlossen. Die Sichtflächen des alten Mauerwerks werden mit einem Stein schonenden Verfahren abgestrahlt, schadhafte Fugen und Steine werden erneuert. Die angesprochenen, unter Denkmalschutz stehenden Wandfliesen werden entsprechend der Abstimmung mit der zuständigen Behörde gereinigt, schadhafte Fliesen werden ergänzt. Der vorhandene Bodenbelag wird rückgebaut. In den neuen Belag aus Gussasphalt wird im Anschluss an den vorhandenen Blindenleitstreifen in der Passage ein behindertengerechter taktiler Blindenleitstreifen integriert. Die vorhandene Entwässerungsanlage wird erneuert und auf diese Weise die Leistungsfähigkeit der Entwässerung der Personenunterführung sichergestellt.

Aufgrund der vorhandenen Feuchteschäden am Mauerwerk wird die Abdichtung des Gewölbes erneuert.

3. Zeitplanung

Die Neugestaltung des Bahnhofs Mainz Römisches Theater soll ab Oktober 2011 in zwei Bauabschnitten erfolgen. In einem ersten Bauabschnitt wird in einem Zeitraum von rd. 8 Monaten (Oktober 2011 bis Mai 2012) der barrierefreie Zugang der Bahnsteige 2 und 3 einschließlich der Sanierung der Treppenanlagen realisiert. In einem zweiten Bauabschnitt erfolgen in einem Zeitraum von 12 Monaten (April 2013 bis März 2014) die Anpassungsarbeiten an den Bahnsteigen sowie die Sanierung der Personenunterführung. Die gesamte Baumaßnahme soll bis Ende Mai 2014 abgeschlossen sein.

4. Alternativen

Verzicht auf die Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahme, mit der Konsequenz, dass weiterhin kein barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen vorhanden ist.

5. Ausgaben/Finanzierung

a) einmalige Ausgaben

b) laufende Ausgaben einschl. Folgekosten (z.B. Sach- und Personalkosten, Schuldendienst)

Die Gesamtkosten der Maßnahme sind mit ca. 2,75 Mio € (ohne MWSt.) veranschlagt. Die detaillierte Zusammenstellung ist der Kostenaufstellung zu entnehmen.

Das Projekt soll im Bereich der Maßnahmen an den Bahnsteigen 1 und 3 -hierzu zählen u. a. die Herstellung des Aufzugs am Gleis 4 sowie das Blindenleitsystem- über das Bundes-GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) Programm mit entsprechender Komplementärfinanzierung durch die Stadt Mainz finanziert werden.

Die Maßnahmen am Mittel-Bahnsteig 2, hierzu zählen u. a. die Herstellung des Aufzugs, des Blindenleitsystems sowie die Sanierung des Treppenaufgangs, sollen über die LuFV (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB) bzw. über GVFG Mittel des Landes Rheinland-Pfalz mit entsprechender Komplementärfinanzierung durch die Stadt Mainz finanziert werden.

Seitens der Stadt Mainz und der Behindertenverbände wird angestrebt, möglichst zeitnah die Aufzüge des 1. Bauabschnitts als vorgezogene Maßnahme Ende 2011 zu realisieren. Da die Bescheidung von Bundesfinanzierungen einen erheblichen Zeitbedarf erfordert (bis zu 18 Monate, besteht bezüglich der anteiligen Finanzierungsanteile des Bundes und des Landes der Bedarf der Vorfinanzierung. Grundlage für der Förderung über das Bundes-GVFG Programm ist die Erarbeitung des sog. Kategorie A-Antrages, der je Station alle Maßnahmen des gesamten Streckenastes der S-Bahn Rhein-Neckar von Mainz bis Ludwigshafen beinhaltet.

Die Vorfinanzierung betrifft spezifisch die Leistungen des 1. Bauabschnittes (hier Aufzug zum Bahnsteig 3). Die Kosten der Vorfinanzierung muss die Stadt Mainz tragen. Hierfür ist für 2012 150.000 € sowie 2013 139.000 € vorab bereitzustellen.

Die Maßnahme ist bereits seit längerer Zeit im städtischen Haushalt verankert. Die aktuelle Bausumme ist für den Haushalt 2011/2012 gemeldet.

Insgesamt sind seitens der Stadt 726.000 € an Komplementärmitteln aufzubringen. Die Abteilung Verkehrswesen des Stadtplanungsamtes hat zu diesem Zweck bereits seit Jahren zweckgebundene Zuweisungen nach § 10 Nahverkehrsgesetz zurückgehalten und kann eine vollständige Deckung des oben genannten Betrags anbieten. Da der Betrag sofort und in vollem Umfang auf der diesbezüglichen Haushaltsstelle (PSP-Element 7.000.108.705 / 41442001) zur Verfügung steht und nur zweckgebunden für Maßnahmen zur Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs verwendet werden darf, bittet die Verkehrsverwaltung um Zustimmung zur Komplementärfinanzierung und Abschluss eines Realisierungs- und Finanzierungsvertrags mit der DB. Weiterhin wird um Zustimmung gebeten, dass die oben angesprochene Vorfinanzierung in Höhe von insgesamt 289.000 € getätigt werden kann.

Finanzielle Auswirkungen zu 2. u. 4.

ja, Stellungnahme Amt 20 Anlage 1

nein