

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1912/2011
Amt/Aktenzeichen Dezernat V/68 20 08	Datum 31.10.2011	TOP

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

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Park- und Verkehrsausschuss	Vorberatung	01.12.2011	Ö
Park- und Verkehrsausschuss	Vorberatung	01.12.2011	Ö
Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen	Vorberatung	14.12.2011	Ö
Stadtrat	Entscheidung	14.12.2011	Ö

Betreff:

Finanzierung des barrierefreien Umbaus der DB-Station Mainz-Laubenheim
hier: Überplanmäßige Mittelbereitstellung

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz,

Beigeordneter

Mainz,

Jens Beutel
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

1. Der **Park- und Verkehrsausschuss/der Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen** empfehlen/der **Stadtrat beschließt**, zur Finanzierung des barrierefreien Umbaus der DB-Station Mainz-Laubenheim 920.000 € überplanmäßig bereitzustellen.

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

Der Haltepunkt Laubenheim hat im Vergleich zu den weiteren Bahnstationen in den Mainzer Stadtteilen eine hervorgehobene Bedeutung als schnelle Verbindung in die Mainzer Innenstadt und zum Hauptbahnhof bzw. Römisches Theater. Mit Fahrzeiten von ca. 5 Minuten zum Bahnhof Römisches Theater bzw. 8-10 Minuten zum Hauptbahnhof stellt die Bahnverbindung eine attraktive Alternative zu den parallel verlaufenden Busverbindungen dar, die für die gleiche Strecke etwa die doppelte Fahrzeit benötigen. Dies spiegelt sich auch in der Ein- und Aussteigerzahl wider, die mit rund 1.300 Reisenden pro Tag deutlich über den anderen Vorortbahnhöfen liegt.

Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Süd hatte am 30.06.2005 beschlossen, die S-Bahn Rhein-Neckar von Ludwigshafen über Worms nach Mainz zu verlängern und hierfür die Gesamtstrecke „S-Bahn-tauglich“ und behindertengerecht herzurichten. In diesem Zusammenhang müssen, soweit erforderlich, alle Bahnhaltepunkte entlang der Strecke Mainz – Mannheim entsprechend ertüchtigt werden. Dies betrifft auch den Haltepunkt Mainz-Laubenheim.

Die bei der Bahn federführende Stelle DB Station & Service wird für das Gesamtprojekt beim Eisenbahnbundesamt (EBA) einen Förderantrag stellen. Hierfür wurden für alle aufzurüstenden Haltepunkte Planungen mit den wesentlichen Planungsparametern erstellt.

In der Sitzung des Park- und Verkehrsausschusses am 28.02.2008 wurde ein grundsätzlicher Beschluss über die zu verfolgenden Planungsgrundsätze gefasst. Hier wurde die geplante allgemeine Modernisierung und die zeitgemäße Ausstattung des Haltepunkts begrüßt und die Schaffung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit auch aus städtischer Sicht betont. Gleichzeitig wurde ein entsprechender Haushaltsansatz für das Projekt eingestellt, der aktuell die Summe von 2.720.000 € beträgt. Zudem wurde im Vorfeld bereits ein Kostenansatz zur Erstellung der Planungen der Leistungsphasen 1-4 in Höhe von 230.000 € bereitgestellt, sodass insgesamt für die Maßnahme 2.950.000 € im städtischen Haushalt verankert sind.

Der kommunale Anteil, d.h. die Komplementärfinanzierung und die nicht zuwendungsfähigen Kosten umfassen hierbei 910.000 €. Dieser Betrag ist im aktuellen Haushaltsplan verankert und setzt sich zusammen aus dem Saldo aus 570.000 € Ein-/Auszahlung gemäß Haushaltsplan, 110.000 € aus bereits umgeschichteten zweckgebundenen Zuweisungen des Landes („ÖPNV-Mittel“) sowie den oben genannten Planungsmitteln in Höhe von 230.000 € aus 2009.

Auf Basis dieses Grundsatzbeschlusses hatte das seitens DB Station & Service beauftragte Planungsbüro im Jahr 2009 die Vorentwurfsplanung (Leistungsphase 2 HOAI) betrieben. Anschließend erfolgte die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 HOAI), in der der Vorplanungsstand vertieft ausgearbeitet wurde.

Ein wesentliches Element der baulichen Maßnahmen ist die Anhebung der Bahnsteighöhe auf 76 cm. Außerdem sollen die Zuwegungen barrierefrei ausgebildet werden. Hierzu muss eine Rampe auf der Ostseite des Haltepunkts errichtet werden. Der westliche Bahnsteig ist über die Bahnunterführung für Rollstuhlfahrer erreichbar. Hier muss lediglich eine kleine Treppenanlage umgestaltet werden.

Weiterhin wird der Haltepunkt im Zuge der Maßnahme modernisiert und auf die aktuellen Ansprüche der Fahrgäste angepasst. So werden die Bahnsteigausstattung und die technische Infrastruktur (z.B. Sitzgelegenheiten, Fahrplanaushänge, Wegweisungen etc.)

weitreichend erneuert sowie weitere Verbesserungen realisiert. Details zur Planung und den flankierenden Maßnahmen sind der beiliegenden Präsentation zu entnehmen.

Die von der Verkehrsverwaltung und den beteiligten Gremien (Ortsbeirat, Behindertenbeirat) eingebrachten Forderungen sind in der aktuellen Planung weitestgehend berücksichtigt bzw. können im weiteren Verfahren und bei der Bauausführung noch einfließen.

Bei der Bearbeitung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung stellte sich jedoch heraus, dass einige Annahmen und technische Rahmenbedingungen, die Grundlage der Kostenschätzung der Vorentwurfsplanung waren, nicht zutreffen. Die DB Station & Service unterrichtete die Verkehrsverwaltung im Mai 2011 darüber, dass zur Einhaltung der technischen Bestimmungen und der bautechnischen Erfordernisse ein höherer Kostenaufwand unvermeidbar ist. Im Wesentlichen sind folgende Gründe für die Kostensteigerung verantwortlich:

- Die bereits bestehenden Lärmschutzwände halten dem erhöhten Druck durch die geplante Bahnsteigaufhöhung nicht stand. Daher müssen die Bahnsteige mit einer verstärkten hinteren Kante versehen werden.
- Es müssen entgegen der Annahmen der Vorplanung neue Dächer und Dachkonstruktionen aufgebracht werden, da die vorhandenen Dächer die Erfordernisse der einschlägigen Regelwerke nicht erfüllen. Aufgrund des baulichen Eingriffs ist hier der Bestandsschutz aufgehoben, daher müssen die neuen Dächer den europäischen Vorgaben entsprechen. In der Planungsbetrachtung wurden die Varianten der Sanierung sowie der Neueinrichtung gegenübergestellt. Im Zuge der Entwurfsplanung wurde festgestellt, dass ein Neubau wirtschaftlicher ist und somit die kostengünstigere Variante gegenüber der Sanierung darstellt.
- Aufgrund der Erhöhung der Bahnsteige müssen auch die Bahnsteigbrücken angehoben und damit neu gebaut werden, da die bisherigen Bahnsteigbrücken das größere Gewicht der Bahnsteige nicht mehr tragen können.
- Baugrunduntersuchungen haben ergeben, dass aufgrund des Grundwassers schwierige Bodenverhältnisse zu erwarten sind.
- Des Weiteren beinhalten die jetzt ausgewiesenen Baukosten bislang keine Puffer für Lohn- und Preissteigerungen bzw. Inflations- und Nominalisierungszuschläge sowie Chancen-/ Risikozuschläge für Sicherungsmaßnahmen im Zuge der baubetrieblichen Abwicklung, so dass die Bahn empfiehlt, diese bezogen auf die Baukosten haushalterisch um einen Pauschalbetrag von ca. 10 % zu erhöhen.

Vor diesem Hintergrund sind derzeit Gesamtbaukosten von (gerundet) 3.870.000 € (einschließlich des 10%-igen Sicherheitszuschlags) zu erwarten. Der kommunale Anteil erhöht sich dadurch auf (gerundet) 1.220.000 €. Somit werden neben den oben genannten 910.000 € zusätzlich noch weitere 310.000 € Mehrauszahlung seitens der Stadt Mainz notwendig. Um dies für den städtischen Haushalt kostenneutral bereitzustellen, bietet die Verwaltung an, hierfür weitere Mittel aus den zweckgebundenen Zuweisungen des Landes („ÖPNV-Mittel“) zu verwenden (siehe hierzu auch Ausführungen unter 4.)

Um die weiteren Schritte zur Einleitung der Maßnahme (z.B. Ausschreibungsvorbereitung) vornehmen zu können, ist ein Realisierungs- und Finanzierungsvertrag mit der DB Station & Service zu schließen. Vertragspartner für die Station Mainz-Laubenheim und die Stationen im Landkreis Mainz-Bingen ist der Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (ZRNN), der auf Wunsch des Eisenbahnbundesamtes für die betroffenen Gemeinden treuhänderisch als zentraler Verhandlungspartner auftritt. Damit der ZRNN

entsprechend tätig werden kann, muss die Stadt Mainz gegenüber diesem eine Kostenübernahmeerklärung abgeben. Hierzu ist es erforderlich, dass der Haushaltsansatz angepasst wird. Da der angesprochene Realisierungs- und Finanzierungsvertrag Anfang kommenden Jahres abgeschlossen werden soll, ist eine umgehende Sicherstellung der Finanzierungsrahmens seitens der Stadt notwendig und kann nicht bis zu einer eventuellen bzw. möglichen Aufstellung eines Nachtragshaushalts aufgeschoben werden.

2. Lösung

Der Park- und Verkehrsausschuss/der Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen empfehlen/der Stadtrat beschließt, zur Finanzierung des barrierefreien Umbaus der DB-Station Mainz-Laubenheim 920.000 € überplanmäßig bereitzustellen, damit die Finanzverwaltung vorbehaltlich der Zustimmung der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) gegenüber dem ZRNN eine Kostenübernahmeerklärung über das Kostenvolumen und den kommunalen Eigenanteil abgeben kann. Der kommunale Eigenanteil beträgt dann 1.220.000 €

3. Alternativen

Zum einen bestünde die Möglichkeit, auf den S-Bahn-gerechten und barrierefreien Umbau des Haltepunkts Mainz-Laubenheim zu verzichten. Dies würde bedeuten, dass bei Inbetriebnahme der S-Bahn Rhein-Neckar auf dem Abschnitt Worms – Mainz Laubenheim davon auszugehen wäre, dass die Station Laubenheim nicht mehr bedient würde.

Weitere Untersuchungen betrafen mögliche Einsparpotenziale. Zum einen wurde geprüft, ob durch Bau eines Aufzugs anstelle der Zugangsrampe zum östlichen Bahnsteig Kosten reduziert werden können. Das diesbezügliche Volumen beträgt rund 60.000 €. Allerdings wird seitens der Behindertenvertretung der Stadt Mainz eine bauliche Rampe in jedem Fall bevorzugt, da ein Aufzug keine grundsätzliche Betriebssicherheit gewährleistet (z.B. Ausfall durch Wartung/Vandalismus etc.). Angesichts des vergleichsweise geringen Einsparpotenzials im Verhältnis zur Gesamtinvestition empfiehlt die Verwaltung, dieser Sichtweise zu folgen.

Ein völliger Verzicht auf Rampe oder Aufzug hätte zwar ein größeres Einsparpotenzial (ca. 350.000 bis 400.000 €), kann aber im Hinblick auf die dann nicht zu bewerkstellende Barrierefreiheit nicht befürwortet werden.

4. Kosten/Finanzierung

Für die Jahre 2012/2013 werden jeweils 460.000 € überplanmäßig benötigt. Diesen Mehrauszahlungen stehen Mehreinnahmen in Höhe von 610.000 € von Bund und Land gegenüber. Die restlichen 310.000 € können durch zweckgebundene Zuweisungen des Landes („ÖPNV-Mittel“) gedeckt werden.

5 . Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Geschlechtsspezifische Auswirkungen: keine

Finanzielle Auswirkungen:

ja, Stellungnahme des Amtes 20 (Anlage 1)

nein