



Antwort

zur Anfrage Nr. AF/0001/2021

Vorlage: AW/0001/2021		Datum: 20.01.2021	
Dezernat 4			
Verfasser:	61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung	Az.: 61/VP	
Betreff:			
Neubeau bzw. Sanierung von Bahnhaltdepunkten in Koblenz			
Gremienweg:			
04.02.2021	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP	öffentlich	

Antwort:

1. War die Verwaltung in den Auswahlprozess des Ministeriums / der Bahn zum Neubau der jeweils geplanten 17 Stationen eingebunden?

Ja, über die Verbandsversammlung des Zweckverbandes SPNV Nord. Dabei hat die Geschäftsstelle die Wichtigkeit der beiden Koblenzer Stationen betont und erläutert, dass diese wegen noch widriger technischer Rahmenbedingungen (Horchheim) bzw. betrieblicher Rahmenbedingungen und noch andauernder Abklärungen (Verwaltungszentrum) aktuell eine Zurückstellung erfolgen musste. Sie sind in einer Nebenerklärung sowie in der Presseerklärung vom 20.11.2020 als zusätzliche Stationskandidaten aufgeführt.

2. Ist die Verwaltung in die „weiterführenden Untersuchungen“ zu den Haltepunkten Koblenz Horchheimer Brücke und Koblenz-Verwaltungszentrum eingebunden?

Ja.

3. Kann die Stadt durch eine eigene Machbarkeitsstudie zum Haltepunkt Verwaltungszentrum die Einbindung in die „Stationsoffensive Rheinland-Pfalz“ beschleunigen?

Beim Verwaltungszentrum nein, weil bereits eine von SPNV Nord beauftragte Machbarkeitsuntersuchung läuft; bei Horchheim allenfalls unwesentlich, weil das Hauptthemma die alte Technik im Steuerungsbereich des Koblenzer Stellwerks ist (deren Erneuerungszeitpunkt bislang noch offen ist).

4. Wie beurteilt die Verwaltung die mögliche Einbeziehung der genannten Koblenzer Standorte in ein Neubauprogramm?

Sobald die technischen und betrieblichen Machbarkeiten absehbar bzw. nachgewiesen sind, können die Vorhaben aufrücken.

5. Welche begleitenden Maßnahmen sind seitens der Stadt/des Stadtrates notwendig, um z.B. einen Haltepunkt Verwaltungszentrum zu realisieren? Sind entsprechende Gremienbeschlüsse notwendig?

Gemäß Vorabstimmungen zwischen DB AG, SPNV Nord und Landesverkehrsministerium ist die Herstellung und Finanzierung der Personenüberführung durch die Stadt zentrale Voraussetzung für die Realisierung der Bahnstation durch die DB AG und den Fördermittelgeber Land; insbesondere Bahnsteige, Anpassung der Signaltechnik und Gleisanlagen sowie die Verlegung und Ersatzherstellung einer Zuginnenreinigungsanlage für IC und ICE. Letzteres ist möglicherweise mit sehr hohen

Kosten verbunden und der Grund für die derzeitige Rückstufung des Vorhabens. Die von der Stadt geplante Fuß-/Radverkehrsbrücke Raumental – Goldgrube wird daher so konzipiert, dass die Bahnsteige und die stationsbezogenen straßenseitigen Erschließungsanlagen nachgerüstet werden können. Am 15.12.2020 hat die Stadt einen Förderantrag im Programm „Klimaschutz durch Radverkehr“ an das Bundesumweltministerium gestellt, nachdem bereits 2017 und 2019 die dafür notwendigen Projektunterlagen im Rahmen der vorgeschalteten Wettbewerbsphase eingereicht, schließlich als förderwürdig anerkannt worden waren, aber aufgrund anderer Projekte noch nicht zum Zuge kamen.

Gremienbeschlüsse zur Realisierung dieser Brücke sind derzeit nicht erforderlich. Der Stadtrat hat den Willen zur Realisierung der Brücke bereits mehrfach bekundet, u.a. mit dem Aufstellungs- (13.11.2015) und Konzeptionsbeschluss (06.12.2016) für den Bebauungsplan 65a sowie mit haushaltsbezogenen Beschlüssen. Im Zusammenhang mit der Realisierung der Bahnstation selbst sind zu gegebener Zeit städtische Beschlüsse v.a. bezüglich der Straßen- und Wegeanbindung erforderlich. Diese Infrastrukturen muss die Stadt selbst planen, errichten und unterhalten. Die Verwaltung legt die erforderlichen Beschlussvorlagen rechtzeitig vor.

6. Kann die Stadt unabhängig von der „Stationsoffensive Rheinland-Pfalz“ die Realisierung des Bahnhaltdepot Verwaltungszentrum betreiben?

Wie aufgezeigt, leistet die Stadt bereits mit der Brückenplanung und der angestrebten Realisierung quasi den ersten Bauabschnitt für die Station. Weitergehendes Engagement ist aus heutiger Sicht weder erforderlich noch haushaltsökonomisch, da die DB AG und das Land die Station bei wirtschaftlicher Machbarkeit verwirklichen möchten und alle bahnsseitigen Kosten tragen würden, wenn die DB Bauherrin ist.

7. Wie stellt sich in einem solchen Falle die Kostenaufteilung zwischen DB, Stadt und Land dar?

Würde die Stadt die Realisierung des Bahnhaltdepot Verwaltungszentrum unabhängig von der Stationsoffensive Rheinland-Pfalz betreiben, wäre die Stadt die Bauherrin für die Station (wie beim Bahnhaltdepot Stadtmitte). Dann müsste sie die Eigenmittel beisteuern, die sich letztlich nach Gewährung der Landeszuschüsse ergeben. Die DB AG würde sich finanziell nicht beteiligen, obwohl sie die Station später übereignet bekäme, und sogar eigene Aufwendungen in Rechnung stellen.

8. Angesichts des Klimawandels soll die BUGA 2029 möglichst klimaneutral organisiert werden. Hierbei spielt die Anreise der BesucherInnen eine wichtige Rolle. Allerdings sind geeignete Bahnhöfe, z.B. Lützel, weder in einem guten Zustand noch barrierefrei. Teilt die Verwaltung die Auffassung der Fragesteller, dass gerade die Bahnhöfe Lützel und Ehrenbreitstein für die Abwicklung umweltfreundlicher Verkehre für die BUGA 2029 eine wichtige Bedeutung haben?

Die Eisenbahn soll auch bei der BUGA 2029 eine wesentliche Verkehrsfunktion bei der An- und Abreise und nun auch im Transfer spielen. Dabei hängt die Relevanz der einzelnen Stationen sehr vom konkreten Ausstellungskonzept, das seitens der BUGA GmbH noch zu entwickeln ist, ab.

9. Hat die Verwaltung über das Innen- oder Verkehrsministerium bzw. die BUGA GmbH bei der DB die Sanierung dieser Bahnhöfe thematisiert? Wird dies ggf. noch geschehen?

Noch nicht, doch wird die Verwaltung dies bei der BUGA GmbH entsprechend anregen. Deren Aktivitäten konzentrieren sich zunächst auf die Vorbereitung der eigentlichen Ausstellungsflächen. Ein Verkehrskonzept ist ebenfalls in Vorbereitung, so dass die Aufgabenstellung dort integriert werden könnte.

10. Welche Fördermittel bzw. -programme stehen seitens des Landes und des Bundes zur Verfügung, um diese Bahnstationen zu sanieren?

Landesmittel zur Modernisierung sind grundsätzlich nur für die bestehenden SPNV-Stationen verfügbar, die in der Anlage zur jeweils gültigen Rahmenvereinbarung zwischen Land (MWVLW) und

DB AG (Station und Service) aufgeführt sind. Die Projektauswahl der aktuellen Fassung, die ca. 10 Jahre gelten wird, soll dieser Tage bekanntgegeben werden. Berücksichtigt werden zum einen der Überhang aus der zurückliegenden Vertragsperiode, zum anderen weitere Vorhaben, die bestimmte Kriterien erfüllen (Zustand, Fahrgastanzahl etc.). Koblenz betreffend ist (voraussichtlich) nur die notwendige Bahnsteigverlängerung der Station Stadtmitte enthalten und somit förderfähig.

Darüber hinaus wurden unter Federführung des Landes einzelne weitere Stationen im Mittelrheintal mit unmittelbarem Bezug zur BUGA 2029 ausgewählt, die bis zum Ausstellungsjahr mit Landesmitteln modernisiert werden sollen; allesamt außerhalb von Koblenz.

Ein kontinuierliches Bundesprogramm zur Bestandsstationsmodernisierung ist nicht bekannt. Es gibt immer mal wieder befristet verfügbare Förderangebote, die meist den Schwerpunkt Barrierefreiheit haben. I.d.R. sind sie auf Stationen beschränkt, die mehr als 1.000 Fahrgäste am Tag aufweisen, also unpassend für Ehrenbreitstein, Güls, Lützel und Moselweiß.