

Niederschrift
über die über die gemeinsame öffentliche Sitzung des Magistrates, des
Fachausschusses für Grundsatzangelegenheiten, zentrale Steuerung,
Finanzen sowie des Fachausschusses für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt
und Landwirtschaft

| | |
|------------------------|--|
| Sitzungstermin: | Dienstag, 08.04.2008 |
| Sitzungsbeginn: | 19:30 Uhr |
| Sitzungsende: | 22:00 Uhr |
| Ort, Raum: | Stadtallendorf, Bahnhofstraße 2, Sitzungssaal der Stadtverordnetenversammlung |

Anwesend sind:

Für den Magistrat:

Herr Manfred Vollmer
Herr Heinrich Reinhardt
Herr Robert Botthof
Herr Peter Mehlinger
Frau Ursula Rogg
Herr Karl-Heinz Digula
Herr Helmut Hahn
Herr Gerhard Kroll
Herr Hans-Dieter Langner

Für den Fachausschuss 1:

Herr Bernd Zink
Herr Frank Hille
Herr Reinhard Kauk
Herr Winand Koch
Herr Hans-Georg Lang
Frau Carla Mönninger-Botthof
Frau Handan Özgüven
Herr Nils Runge
Herr Klaus Ryborsch
Frau Iona Schaub
Herr Manfred Thierau

Vertreter für Herrn Karlein
Vertreterin für Herrn Werner Hesse

Für den Fachausschuss 4:

Herr Otmar Bonacker
Herr Jürgen Behler
Herr Frank Drescher
Herr Dieter Erber
Herr Werner Hesse

Herr Jörg Linker
Herr Jochen Metz
Frau Ulrike Quirmbach
Herr Stefan Rhein
Herr Christian Somogyi
Herr Manfred Thierau

Entschuldigt fehlen:

Herr Mehmet Ceylan
Herr Tobias Karlein
Herr Wolfgang Salzer

Von der Verwaltung:

Herr Klaus Hütten

Schriftführer:

Herr Nikolaus Petri

Tagesordnung:

- 1 Eröffnung und Begrüßung
- 2 Sanierung und barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Stadtallendorf
Vorlage: FB4/2008/0026
- 3 Verschiedenes

Inhalt der Verhandlungen:

Zu 1 Eröffnung und Begrüßung

Bürgermeister Vollmer eröffnet die Sitzung auch im Namen der Vorsitzenden der beiden Fachausschüsse, Herrn Bernd Zink und Herrn Otmar Bonacker. Er begrüßt die Vertreter der Presse, Herrn Rinde von der Oberhessischen Presse und Herrn Bosshammer von der Marburger Neuen Zeitung, weiterhin Herrn Dipl.-Ing. Jobst und Herrn Grimm vom Büro Pöyry Infra GmbH, Kassel.

**Zu 2 Sanierung und barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Stadtallendorf
Vorlage: FB4/2008/0026**

Zur Einführung in die Thematik weist Bürgermeister Vollmer auf die mit der Deutschen Bahn in den vergangenen Wochen und Tagen geführten Verhandlungen hin, die trotz des hohen Zeitdrucks stets in einer sehr angenehmen und aufgeschlossenen Gesprächsatmosphäre geführt werden konnten.

Herr Vollmer betont, dass dieser Zeitdruck zukünftig Grund dafür sein wird, kurzfristige Entscheidungen treffen zu müssen und weitere gemeinsame Sitzungen mit Magistrat und Fachausschüssen gefordert sind, um Zeit zu sparen.

Auf Bitte von Bürgermeister Vollmer stellt Herr Jobst die Vorentwurfplanung für einen barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Stadtallendorf vor. Hierzu erwähnt er besonders das unterschiedliche Höhenniveau der beiden Hauptgleisanlagen. Da im Falle von Umbaumaßnahmen der Bestandsschutz entfällt, ist die Umgestaltung der

Bahnsteigsoberfläche für einen barrierefreien Zugang erforderlich.

Beide Gleise haben unterschiedliche Höhen; das Gleis 1 ist ca. 12 cm niedriger als Gleis 2. Da die aktuellen Regelwerke der DB AG zwingend zu beachten sind, muss das Quergefälle der Bahnsteigoberfläche im nicht überdachten Bereich von der Bahnsteigkante zur Bahnsteigmitte 2 % betragen.

Herr Jobst erläutert mehrere Varianten, die unter Berücksichtigung der gültigen Regelwerke erarbeitet wurden.

Variante 1 a (Gleiche Bahnsteighöhen mit Längsstufe im Bahnsteig):

Diese Variante beinhaltet die sog. Rampenlösung. Sie sieht dabei den Rückbau der augenblicklich vorhandenen Treppenanlage vor und die Herstellung einer Rampe mit einer Länge von ca. 103 m. Um die geforderte Querneigung von 2,0 % einzuhalten, muss über die gesamte Bahnsteiglänge eine Stufe ausgeführt werden. Dies hat zur Folge, dass im Treppenbereich eine Hälfte der Treppe zwei zusätzliche Stufen erhält, da ein Bahnsteig höher liegt. Zudem ist der Bahnsteig über die gesamte Länge im Bereich der Stufe durch ein Geländer zu teilen, welches alle 20 m zur Querung unterbrochen wird. Ersatzweise für den Rückbau der alten Treppe würde auf der gegenüberliegenden Seite eine neue Treppe angelegt werden. Diese Variante hätte den Vorteil, dass die Rampe vollkommen überdacht gestaltet werden kann, andererseits jedoch die verfügbare Fläche lediglich eine Rampenbreite von 1,60 m zulassen würde. Dies würde auf einer Gesamtlänge von rd. 103 m eine sog. Schlauchwirkung hervorrufen, was auch optisch mit einem gänzlich negativen Eindruck verbunden wäre. Diese Ausbauvariante wird deshalb als nicht empfehlenswert angesehen.

Variante 1 b (ebenfalls als Rampenvariante):

Diese Variante sieht den Ausbau der Rampe im Gegensatz zur Variante 1 a nicht mit beidseitigen Betonwänden, sondern mit sog. Spundwänden vor, was sich auf die Breite der Rampe vorteilhaft auswirken würde, jedoch letztlich auch die gleichen Nachteile wie bei Variante 1 a zur Folge hätte.

Variante 1 c (ebenfalls Rampenvariante):

Die Variante 1 c sieht die Herstellung einer gegenläufigen Rampenanlage auf der derzeit vorhandenen Treppenanlage gegenüber liegenden Seite vor. Herr Jobst weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass auch hier der sog. Bestandsschutz verloren geht mit der Folge, dass die neue Treppenanlage mit neuen Steigungen gebaut werden müsste. Eine gegenläufige Rampe auf der gegenüberliegenden Seite der Treppenanlage würde sich letztlich auf rd. 1,10 m im Ausgangsbereich einengen, so dass auch diese Variante nicht in Frage kommt.

Variante 2 (Aufzugsanlage):

Bei dieser Variante wird die vorhandene Treppe durch eine neue Treppenanlage ersetzt, die mit zwei Podesten ein geringeres Gefälle erhält und deshalb bequemer zu begehen ist. Gegenüber der Treppenanlage wird ein Aufzug installiert, der einen weitreichenden Eingriff in den vorhandenen Bahnhofsbereich erfordert.

Variante 3 (Überführungsrampe):

Gegenüber den vorgenannten Rampenvarianten wird hier eine Rampe oberirdisch angeordnet. Dies hat zur Folge, dass die vorhandenen Oberleitungsanlagen gequert werden müssen.

Hierbei würde eine Rampenlänge von ca. 180 m entstehen. Aufgrund des erforderlichen Sicherheitsabstands zu den Oberleitungen, was unter Umständen auch den Umbau der Oberleitungen erforderlich machen würde, ist diese Variante sehr kostenintensiv und kann ebenfalls nicht empfohlen werden.

Variante 4 (People-Mover):

Für den People-Mover wären zwei Aufzugstürme auf jeder Seite der Gleisanlage zu errichten. Die erforderlichen baulichen Eingriffe in den Bahnsteig wären – im Gegensatz zu den vorhergehenden Varianten – gering. Der People-Mover könnte im Bereich der derzeitigen Verladerampe angeordnet werden und überführt die Stumpfgleise sowie Gleis 1. Der Vorteil einer solchen Variante wäre auch darin zu sehen, dass beim Bau keine Behinderung der Gleisanlage entstehen würde. Dagegen würde eine solche Anlage eine lange Genehmigungsdauer notwendig machen.

Unter Berücksichtigung der Vor- und Nachteile kommen nach Meinung von Herrn Jobst lediglich die Varianten 1 mit der einläufigen Rampe, Variante 2 mit der Aufzugslösung und Variante 3 mit dem People-Mover in Frage.

Die Kosten für diese drei Varianten stellen sich wie folgt dar:

1. Einläufige Rampe rd. 4 Mio. € Herstellungskosten inkl. MWSt.
2. Aufzugsvariante rd. 3,9 Mio. € Herstellungskosten inkl. MWSt.
4. People-Mover rd. 4,8 Mio. € Herstellungskosten inkl. MWSt.

Demnach stellt die Aufzugsvariante die kostengünstigste Variante dar. Ein Variantenvergleich hinsichtlich der Vor- und Nachteile führt ebenfalls zu der Empfehlung, „Variante 2“ mit der Aufzugslösung zu realisieren.

Im Anschluss an seine Ausführungen zu den Alternativen zeigt Herr Jobst Bilder über bereits realisierte Ausbaumaßnahmen in anderen Städten.

Beispielhaft hebt Herr Jobst die Auskleidung der Personenunterführung in der Stadt Bad Hersfeld hervor, deren **Hochwertigkeit** augenscheinlich akzeptiert wird und deshalb relativ vandalismusresistent ist. Eine Kameraüberwachung, die auch für Stadttallendorf sinnvoll wäre, schränkt Vandalismusschäden sicherlich ebenfalls ein.

Die im Anschluss des Vortrags folgende Aussprache führt zu einer Vielzahl von Fragen seitens der anwesenden Mandatsträger.

Eine Frage von Herrn Hesse zu den Unterhaltungskosten der Aufzugsvariante wurde von Herrn Jobst dahingehend beantwortet, dass eine derartige Untersuchung nicht angestellt wurde. Bürgermeister Vollmer nennt hierzu einen Betrag von rd. 6.000,- bis 7.000,- € der nach seinen bisherigen Erkenntnissen in den ersten Jahren anfallen könnte.

Auf die Frage von Herrn Zink zu möglichen Zuschüssen antwortet Bürgermeister Vollmer, dass die bisherigen Verhandlungen Zuschussmöglichkeiten in Höhe von 75 % der förderfähigen Kosten erwarten lassen. Planungskosten dagegen sind nicht förderfähig. Vorsorglich weist Herr Vollmer auch darauf hin, dass die geschätzten Kosten von rd. 4 Mio. € durchaus auch noch höher anfallen können. Eine Frage von Herrn Koch zu den Unterhaltungskosten beantwortet Bürgermeister Vollmer, dass diese von der Stadt zu tragen sein werden. Die Kosten werden nach dem Verursacherprinzip zu zahlen sein.

Technische Ausfälle sind durchaus denkbar, Erfahrungen anderer Städte zeigen jedoch, dass diese relativ selten sind und in solchen Fällen wieder auf die Treppenanlage zurückzugreifen sein wird – wie bisher auch – antwortet Herr Vollmer auf die Frage von Herrn Runge hierzu.

Auf entsprechende Frage von Herrn Somogyi antwortet Bürgermeister Vollmer, dass auch eine Rampenanlage, die zudem riesig lang ist, nicht vor Umwelteinflüssen – wie Schnee und Eis – gefeit ist und ebenfalls Unterhaltungskosten verursacht. In sog. „Spitzenzeiten“ können mit der Aufzugsvariante durchaus zeitlich Engpässe entstehen, doch seien diese auch bei einer Rampenvariante oder einer anderen Lösung denkbar. Für Notfälle bei Totalausfall der Aufzugsanlage steht als Ausweichmöglichkeit nur die Treppe zur Verfügung.

Kosten von Vandalismusschäden, wie auch sämtliche andere Unterhaltungs- und Wartungskosten, sind ebenfalls von der Stadt zu tragen, antwortet Bürgermeister Vollmer auf entsprechende Frage von Herrn Thierau. Die Kameraüberwachung soll Vandalismusaktionen einschränken.

Fragen zur Verkehrssicherungspflicht werden noch mit der DB zu verhandeln sein. Jedoch wird die DB sicherlich das Verursacherprinzip zugrunde legen. Ein entsprechender Vertragsentwurf liegt der Stadt zurzeit noch nicht vor.

Die Frage von Herrn Zink zu den Ausmaßen des Aufzugs wird mit 1,10 x 2,10 m und einer Tragkraft von 1.000 kg beantwortet.

Auf eine Frage von Herrn Erber zu den Bauzeiten der unterschiedlichen Varianten antwortet Herr Jobst, dass die Gleisperrungen gleich sind. Vorsorglich sind viele Zeitfenster bei der DB angemeldet, da lediglich eine Gleisanlage gänzlich geschlossen werden kann. Dieser Umstand wird dazu führen, dass auch nachts und an den Wochenenden gearbeitet wird.

Weitere Fragen werden hinreichend beantwortet.

Vor Abstimmung zu dem TOP beantragt die SPD-Fraktion eine Sitzungsunterbrechung.

Zuvor gibt Bürgermeister Vollmer einen Sachstandsbericht zum Bahnhofsumfeld. Auch hierüber wurden Gespräche mit der Bahn geführt. Grundsätzlich ist diese bereit, das Bahnhofsgebäude und das angrenzende Gelände zu verkaufen. Über Erwerbskosten wurde noch nicht gesprochen. Die Verwendungsmöglichkeiten des nach Abriss des Gebäudes vorhandenen Grundstücksgeländes wären vielfältig.

Toilettenanlagen, Park & Ride-Anlagen, Fahrradabstellplätze und ähnliche Dinge mehr könnten dort geschaffen werden. Die Situation für einen Erwerb des Geländes ist darüber hinaus derzeit vorteilhaft, da auch eine solche Maßnahme förderfähig wäre.

Von 21.40 Uhr bis 21.50 Uhr wird die Sitzung unterbrochen.

Nach der Wiederaufnahme der Sitzung geben die Fraktionen eine grundsätzliche Erklärung zum Vorhaben ab.

Für die Bürgerblock FDP-Fraktion erklärt Herr Koch, dass zwar tendenziell dem Vorhaben zugestimmt wird. Da aber aus der Vorlage nicht ersichtlich sei, dass die Stadtverordnetenversammlung hierüber beschließen soll, wird sich die Fraktion enthalten.

Für die SPD-Fraktion erklärt Herr Hesse, dass man sich für die Aufzugsvariante entschieden habe, auch wenn die Folgekosten noch nicht in Gänze bekannt sind.

Für die CDU-Fraktion erklärt Herr Ryborsch, dass man auch die Variante „Aufzug“ favorisiert.

Für die Fraktion Republikaner erklärt Herr Thierau, dass seine Fraktion ebenfalls für die Aufzugsvariante stimmen wird.

Beschluss:

Der Magistrat bittet den Fachausschuss für Grundsatzangelegenheiten, zentrale Steuerung und Finanzen sowie den Fachausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Landwirtschaft, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Die Sanierung und der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Stadtallendorf soll bis zum Hesttag 2010 durchgeführt werden.
2. Für die Sanierung und den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Stadtallendorf soll die Planungsvariante: „Aufzug“ weiter verfolgt werden.
3. Mit den Planungsleistungen für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphase 3 und 4 gemäß HOAI) soll das Ing.-Büro Pöyry Infra, Kassel/Fulda, beauftragt werden.

Magistrat und Ausschüsse stimmen dann getrennt wie folgt ab:

- **Magistrat:**

Abstimmungsergebnis: einstimmig

- **Fachausschuss 1:**

Abstimmungsergebnis: 10 dafür
1 Enthaltung

- **Fachausschuss 4:**

Abstimmungsergebnis: 10 dafür
1 Enthaltung

Zu 3 Verschiedenes

Keine Wortmeldung.

Für den Magistrat:

Für den Fachausschuss 1:

Für den Fachausschuss 4:

V o l l m e r
Bürgermeister

Z i n k
Vorsitzender

B o n a c k e r
Vorsitzender

P e t r i
Schriftführer