

Ersteller/in / Datum	Volker Dornseif 12.01.2012	Anlagen: 1		
Aktenz. / Fachbereich	Df/Di	Fachbereich 4		
Sichtvermerke				
Gremium	TOP	Datum	Vorlagenart	
Magistrat		18.01.2012	Beschluss	
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr		30.01.2012	Beschluss	

Betreff	TOP	
---------	-----	--

**Antrag auf Aufnahme der Stadt Kirchhain in die Stationslisten zur "Rahmenvereinbarung zur Modernisierung von Stationen in Hessen"**

Abstimmungsergebnis:					
	Ja-Stimmen		Nein-Stimmen		Enthaltungen

Beschluss:

Der Magistrat empfiehlt dem Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Stadt Kirchhain stellt über die Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH den Antrag auf Aufnahme in die Stationslisten zur „**Rahmenvereinbarung zur Modernisierung von Stationen in Hessen**“.

Begründung:

Die Stadt Kirchhain plant unter Einbeziehung des Bahnhofsgebäudes die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes mit Busbahnhof, Park-and-ride-Anlagen sowie die Neuordnung des Platzes vor dem Bahnhofsgebäude mit Kreisverkehrsplatz.

Ein besonderes Anliegen stellt in diesem Zusammenhang der barrierefreie Ausbau der Zugänge zu den Bahnsteigen sowie der Bahnsteige selbst dar.

Im Jahr 2000 wurde ein Bebauungsplan für den Bereich nördlich der Bahnanlagen erstellt, der auch das Bahnhofsgebäude umfasste. Dieser Bebauungsplan wurde zwischenzeitlich fortgeschrieben. Die beplanten Flächen wurden am 14.12.2011 von der DB AG erworben. 2009 wurde das Vorkaufsrecht an dem Bahnhofsgebäude genutzt, um dieses zu erwerben. Die Flächen direkt um das Bahnhofsgebäude wurden im Städtebauprogramm „Stadtumbau in Hessen“ aufgenommen. Die Antragsfrist für Förderanträge läuft bis Ende 2014. In diesem Bereich sollen ein Gebäudeneubau sowie Park-and-ride-Parkplätze entstehen. Außerdem werden die Flächen vor dem Bahnhofsgebäude neu geordnet: Es wird Flächen zum Verweilen geben, der Ringverkehr wird in einen Minikreisverkehrsplatz mit Betonung der Achse vom Bahnhofsgebäude bis zum Rathaus umgewandelt.

Die Flächen weiter östlich dienen der Verlegung des Busbahnhofs. Im Juni 2011 wurde ein Förderantrag nach GVFG/FAG gestellt. Der Busbahnhof umfasst sechs Bushalteplätze à 18 m.

Zur barrierefreien Gestaltung der Zugänge zum Bahnhof kommen aus Sicht der Stadt Kirchhain drei Möglichkeiten in Betracht:

1. Rampe vom Bahnsteig 2 (Gleis 5) zur Personenunterführung, Vorteil: kurze Anbindung vom Busbahnhof zum Bahnsteig.
2. Aufzug innerhalb des Bahnhofsgebäudes, Vorteil: Für die innere Erschließung des Gebäudes ist sowieso ein Aufzug erforderlich.
3. Aktivierung des Bahnsteigs 2 (Gleis 5) für alle Zughalte, Vorteil: geringste Baukosten bei größtem Nutzen, Nachteil: generelle Machbarkeit steht in Frage.

*Hinweis: Die interne Prüfung beim RMV hat ergeben, dass die Machbarkeit, Bahnsteig 2 (Gleis 5) zu aktivieren, aus folgenden Gründen höchstwahrscheinlich nicht gegeben ist:*

*1. Betriebliche Gründe:*

- *Es würde eine künstliche Engstelle geschaffen, da die Züge im Zweirichtungsverkehr auf Gleis 5 verkehren müssten und dazu auch das durchgehende Hauptgleis (Fahrtrichtung Treysa; IC-Strecke) zu queren wäre.*
- *Wegen des Durchfahrens zahlreicher Weichen (von Gleis 801/802 über die Gleise 803 und 804 bis zu Gleis 805) käme es wegen der verringerten Geschwindigkeit zu Fahrzeitverlusten.*
- *Ein Wegfall des Haltepunktes Anzefahr würde die Zeitlagen der beiden sich begegnenden Züge zwar etwas auseinander ziehen, dies bildet jedoch keine Gewähr dafür, dass der Betrieb über ein Gleis störungsfrei erfolgen kann.*
- *Im Bereich des Gleises 5 gibt es unseres Wissens auch Güterverkehr, ggf. auch Rangierverkehr, der dann nicht mehr in dieser Form möglich wäre.*
- *Die Ankunftszeiten der Züge aus den verschiedenen Richtungen liegen nur wenige Minuten (in der Regel 3 - 4 Minuten) auseinander, so dass unter Berücksichtigung von Einfahr- und Ausfahrzeiten sowie der Stellzeiten für Weichen und Signale ein nahezu gleichzeitiges Fahren von zwei Zügen im eingleisigen Abschnitt stattfinden müsste, was ausgeschlossen ist.*
- *Selbst wenn ein Fahrplan unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Zeitpuffer zwischen den Zugfahrten konstruierbar wäre, würden sich bereits leichte*

/ bitte wenden

*Verspätungen durch den eingleisigen Engpass sofort auch auf die Fahrt in der Gegenrichtung auswirken.*

2. *Örtliche Gegebenheiten:*

- *Die vorhandene Bahnsteiglänge (196 m) reicht nicht aus. Erforderlich sind 240 m betriebliche Nutzlänge.*

Die Stadt Kirchhain strebt die erneute Aufnahme in die Stationslisten zur „Rahmenvereinbarung zur Modernisierung von Stationen in Hessen“ an, um wenigstens die Zugänge zu den Bahnsteigen barrierefrei umzugestalten.

Mit der Rahmenvereinbarung (am 09.08.2011 durch das Land Hessen, die DB Station & Service AG und die Verkehrsverbünde [RMV, NVV und VRN] unterzeichnet), wurde der Prozess zur Modernisierung von Stationen neu strukturiert, indem ein Arbeitsprogramm definiert wurde und auch die erforderlichen Mittel zur Planung und zum Bau verbindlich vereinbart wurden. Der Umsetzungszeitraum erstreckt sich bis zum Jahr 2019.

Was die finanziellen Mittel betrifft, so werden der DB Station & Service AG für die Neuerrichtung abgängiger Anlagen Mittel durch den Bund im Rahmen der „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ (LuFV) zur Verfügung gestellt.

Das Land stellt Mittel nach dem „Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz“ (GVFG) und dem „Finanzausgleichsgesetz“ (FAG) beziehungsweise dem Entflechtungsgesetz für die Modernisierung und den barrierefreien Ausbau von Stationen zur Verfügung.

In der Anlage zur Rahmenvereinbarung befinden sich zwei Listen mit Stationen, an denen Maßnahmen umgesetzt werden sollen:

Die Liste 1.1 enthält 65 Stationen unter der Federführung der DB Station & Service AG, welche entweder nur aus Bundesmitteln oder nur aus Landesmitteln oder gemischt finanziert werden.

Zur Klärung der Finanzierung aus Mitteln der LuFV wurden zunächst alle Stationen einer Bewertung nach Schulnoten unterzogen. Bei einer Bewertung von 5 oder 6 wurden die betreffenden Stationen auf die Liste aufgenommen. Die Planungskosten für diese Maßnahmen trägt die DB Station & Service AG.

Für Stationsteile (z. B. einzelne Bahnsteige), die besser als Note 5 abgeschnitten haben, ist die Finanzierung nach GVFG/FAG möglich, um den Bahnhof komplett barrierefrei auszubauen. Dabei sind durch die Kommune der Komplementäranteil sowie die Planungskosten zu tragen, beispielhaft dargestellt in der **Anlage 1**: Finanzierungsübersicht (Beispiel: Annahme Baukosten von 1 Mio. € gemäß GVFG/FAG/Entflechtungsgesetz).

Demzufolge beträgt der Eigenanteil der Kommune (Planungskosten plus Baukosten) ca. 458T €. Der RMV beteiligt sich anteilig an den Planungskosten, wie in der Anlage dargestellt. Auf die Möglichkeit, die nicht-zuschussfähigen Kosten ggf. aus Mitteln des Stadtumbaus zu finanzieren, wird hingewiesen.

Der Rahmenvereinbarung liegen verschiedene Vertragsmuster bei, die Ausstiegsklauseln nach den Leistungsphasen 2 und 4 enthalten.

Der „Realisierungs- und Finanzierungsvertrag“ (Leistungsphasen 5 - 9) ersetzt den Zuwendungsbescheid, aber nur für die Verkehrsstation. Maßnahmen am Umfeld und Bahnhofsgebäude sind immer gesondert zu beantragen und erhalten nach wie vor einen Zuwendungsbescheid.

Als Planungszeitraum für die Modernisierung einer Verkehrsstation ist von ca. 3 Jahren auszugehen.

Die Liste 1.2 enthält 31 Stationen, deren barrierefreier Ausbau aus Sicht der Verkehrsverbünde und der lokalen Nahverkehrsorganisationen von hoher Wichtigkeit ist. Dazu zählen z. B. Stationen mit einer hohen Anzahl an Fahrgästen oder auch wichtige Knotenpunkte. Die Federführung zur Durchführung der Maßnahme liegt dabei bei der

Kommune, d. h. diese schreibt z. B. die Planungs- und Bauleistungen aus und beauftragt die Planungsbüros etc.

Im Zuge der Fortschreibung der Rahmenvereinbarung findet am 26.03.2012 ein Abstimmungsgespräch zwischen den Vertragspartnern statt. Dabei werden z. B. die Prioritäten geprüft und ggf. verändert und auf die Stationslisten auch „Nachrücker“ aufgenommen.

Um in die Listen aufgenommen zu werden, ist ein formloses Schreiben der Kommune an den Verkehrsverbund zu richten, in welchem zu erklären ist, dass man die Aufnahme auf die Liste wünscht und dessen Ernsthaftigkeit z. B. durch Stadtverordnetenbeschluss oder Darstellung der Gesamtmaßnahme untermauert. Zur rechtzeitigen Weiterleitung an die DB Station & Service AG müsste dieses Schreiben bis Mitte Februar beim Verkehrsverbund eingehen.

Von Seiten des RMV soll dann angestrebt werden, die Aufnahme in die Liste der Anlage 1.1 (Federführung DB AG) zu erreichen.

Finanzielle Auswirkungen:

		Anmerkungen
<b>Kostenstelle / Sachkonto</b>		
<b>Bezeichnung</b>		
<b>Im lfd. HH-Jahr veranschlagt</b>		
<b>Zur Verfügung stehende Mittel</b>		
<b>Unmittelbare Ausgaben</b>		
<b>Zu erwartende Ausgaben in den Folgejahren</b>		