

Beschlussvorlage	5110/2018	Fachbereich 3 Herr Schlich
Zusätzlicher Bahnhofpunkt Mayen - Variantenuntersuchung		
Beratungsfolge	Stadtrat	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stadtrat ist mit der Wahl der Variante 2 für einen möglichen neuen Bahnhofpunkt und deren weiterer Planung einverstanden. |

<u>Gremium</u>	<u>Ja</u>	<u>Nein</u>	<u>Enthaltung</u>	<u>wie Vorlage</u>	<u>TOP</u>
<u>Stadtrat</u>					

Sachverhalt:

Der SPNV-Nord hat sich bereits in den vergangenen Jahren immer wieder mit der Frage beschäftigt, wo es sinnvoll und möglich ist neue Verkehrsstationen für den SPNV einzurichten, um Stadtteile und Ortszentren im Verbandsgebiet verkehrsgünstiger erschließen zu können. Ziel war und ist, hierdurch Fahrgastzuwächse zu generieren, ohne das Angebot an Fahrleistungen steigern zu müssen. Erfolgreiche Ergebnisse dieser Bemühungen sind z. B. neue Bahnhofpunkte.

In genau diesem Sinne hat nunmehr die DB Station & Service AG eine bundesweit angelegte Kampagne gestartet, in der unter der Überschrift „Stationsoffensive“ intensiv und systematisch verkehrlich sinnvolle und zugleich wirtschaftlich betreibbare Stationen im Netz der Deutschen Bahn identifiziert werden sollen.

Aus dieser Stationsoffensive kam dann auch für Mayen ein neuer möglicher Bahnhofpunkt in Betracht (Mayen „Brückentor“) und ein weiterer Standort (Mayen Mitte - Finstingenstraße) wurde von der Stadt benannt. Über diese wurde bereits in der Mitteilungsvorlage 4663/2017 berichtet. Im Ergebnis wurde festgehalten das ein Gutachterbüro eine Variantenuntersuchung vornehmen soll, welche nun vorliegt.

Die Varianten, die untersucht wurden, waren:

Variante 0: Hier bleibt die aktuelle Situation mit beiden Haltepunkten (West und Ost) bestehen ohne Änderung.

Variante 1: Zusätzlich zu den Bahnhöfen Mayen-West und Mayen-Ost wird der Bahnhof „Brückentor“ / „Auf der Eich“ errichtet.

Variante 2: Der Bahnhof Mayen-Ost bleibt erhalten. An der Finstingenstraße wird der Bahnhof Mayen-Mitte neu errichtet. Sobald am Bahnhof Mayen-West Sanierungen erforderlich werden, wird dieser still gelegt. Im Vergleich wird die Situation betrachtet, in welcher der Bahnhof Mayen-West bereits stillgelegt ist.

In der Anlage 1 ist eine Übersicht der vier in Rede stehenden Standorte zu finden

Im Variantenvergleich wurde berücksichtigt:

- Technische Machbarkeit
- Kosten-Nutzen-Faktor
- Barrierefreiheit
- Neuer Erschließungsraum in Verbindung mit den Einwohnerzahlen und wichtigen Zielen (Schulen, Märkte, Zentrum, Attraktionen wie Badezentrum/Kino etc.)
- Verknüpfungsanlagen

Prognostizierter Fahrgastzuwachs durch verbesserte Erreichbarkeit

	Variante 0		Variante 1			Variante 2		
	Bestand		Brückentor			Mitte		nachrichtlich
	Ostbhf	Hp West	Ostbhf	Hp West	Brücken- tor	Ostbhf	Mitte	unersch. (West)
Ein/Aus	553	280	481	239	203	553	516	- 17
Schüler	4	74	0	74	40	4	198	- 6
Summe Ein- und Asteiger/Tag	557	354	485	313	203	557	714	- 23
Gesamt "Selbstzahler"		833			923		1069	
neu "Selbstzahler"		0			+ 90		+ 236	
+ Verlagerung Schüler		0			+ 36		+ 124	

Nutzen-Kosten-Faktor der Bahn

Ob sich die Errichtung eines neuen Haltepunktes finanziell rentiert berechnet die Bahn unter Einbezug der Nutzenänderung, Änderung der Betriebskosten, vermiedene Investitionen und dem Kapitaldienst Infrastruktur. Bei einem Wert von 1 ist die Umsetzung kostenneutral. Größer 1 ist die Umsetzung rentabel, kleiner 1 rechnet sich die Umsetzung nicht.

Ergebnis NKF Variante 1 = - 0,32

Ergebnis NKF Variante 2 = + 1,61

Variante 0 – Aktuelle Situation mit den beiden Haltepunkten West und Ost:

Zugänge:

- Mayen-West: nur über eine Seite erschlossen (Zugang von Westbahnhofstraße), Zugang mit 15% Steigung. Trotz geringer Entfernung zur Innenstadt kein attraktiver Haltpunkt
- + Mayen-Ost: Zugang von zwei Seiten (von Ostbahnhofstraße und Koblenzer Straße aus kommend, Zugang mit 4% Steigung)

Barrierefreiheit:

- Mayen-West: nein
- + Mayen-Ost: ja

Verknüpfungsanlagen:

- Mayen-West: keine Erweiterungsmöglichkeiten
- + Mayen-Ost: gute Verknüpfungsanlagen (Bushaltestellenumschlagspunkt, P+R, B+R)

Einzugsbereich und Erreichbarkeit der Variante 0:

- Anbindung des Zentrums nicht zufriedenstellend
- Anbindung des Gebietes um das Megina-Gymnasium nicht zufriedenstellend

Sonstiges:

Mayen-West:

- Platzverhältnisse lassen kaum Erweiterung zu
- Modernisierung demnächst erforderlich

Bei der weiteren Betrachtung der Varianten 1 und 2 wird der Ostbahnhof nicht mehr beschrieben, da er in allen drei Varianten vorhanden ist und beibehalten wird.

Variante 1: Zusätzlich zu den Bahnhöfen West und Ost noch Brückentor

In der Anlage 2 sind drei Übersichtspläne zu der Variante 1. Der verbesserte Einzugsbereich, die ausgewählten Fußwege zu wichtigen Zielen sowie ein Lageplan der Örtlichkeit für den Bahnhofpunkt.

Zugänge:

- Mayen-West: nur über eine Seite erschlossen (Zugang von Westbahnhofstraße), Zugang mit 15% Steigung
- Mayen-Brückentor: Zugang mit 15 % Steigung (Verlängerung Zugangszeit um ca. 2 min. → vermeintliche verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt durch kürzere Entfernungen wird durch topographische Verhältnisse relativiert)

Barrierefreiheit:

- Mayen-West: nein
- Mayen-Brückentor: nein

Verknüpfungsanlagen:

- Mayen-West: keine Erweiterungsmöglichkeiten
- Mayen-Brückentor: nur B+R möglich (aber aufgrund der Topographie fraglich), keine Bushaltestelle aufgrund starker Steigung

Einzugsbereich und Erreichbarkeit der Variante 1:

- Einzugsbereiche Mayen-Ost und Mayen-Brückentor überschneiden sich weitgehend
- Anbindung des Gebiets um das Megina-Gymnasium nicht zufriedenstellend

Sonstiges:

- Mayen-West muss zusätzlich modernisiert werden (zusätzliche Kosten, welche im Nutzen-Kosten-Faktor durch die jährliche Stationsentgelte berücksichtigt werden)
- 1 zusätzlicher Halt der Zugfahrt mit entsprechenden jährlichen Betriebskosten
- Verlagerung von wenig Schülerverkehr zur Berufsschule auf die Bahn möglich, allerdings langer Fußweg
- keine Flächen für Baustelleninstallation am Standort, Baustellenzufahrt in starker Steigung (Querneigung)
- Beeinträchtigung der Anwohner in Mayen-Brückentor während der Bauphase und durch die Station (unmittelbar an den künftigen Bahnsteig angrenzend Wohnbebauung)
- + Ein- und Aussteiger: Zuwachs von + 126 (+ 90 Selbstzahler + 36 Schüler)
- keine Einsparungen im Busverkehr möglich
- Nutzen-Kosten-Faktor - 0,32

Variante 2: Zusätzlich zum Bahnhof Mayen-Ost Errichtung von Mayen-Mitte und Stilllegung von Mayen-West sobald sanierungsbedürftig

In der Anlage 3 sind drei Übersichtspläne zu der Variante 2 (verbesserte Einzugsbereich, die ausgewählten Fußwege zu wichtigen Zielen sowie ein Lageplan der Örtlichkeit für den Bahnhofsteilpunkt).

Zugänge:

- + Mayen-Mitte: Zugang aus Innenstadt mit 6% Steigung über Finstingenstraße, Unterführung unter den Gleisen möglich (neue barrierefreie Querungsmöglichkeit und Verbindung zu „Am Heckenberg“. Sehr gute Erreichbarkeit aus allen Richtungen.

Barrierefreiheit:

- + Mayen-Mitte: ja

Verknüpfungsanlagen:

- + Mayen-Mitte: Stadtbusverknüpfung und B+R gut möglich, kleine Flächen für P+R vorhanden

Einzugsbereich und Erreichbarkeit der Variante 2:

- + gute Abdeckung für das Stadtgebiet Mayen durch diese zwei Stationen
- + gute Erschließung der Innenstadt
- verschlechterte Erreichbarkeit für den Südwesten und die Realschule plus (2 Schüler betroffen)

Sonstiges:

- + Mayen-West entfällt → keine Modernisierung erforderlich, Instandhaltungskosten entfallen, kein zusätzlicher Halt
- + Verlagerung von Schülerverkehr auf die Bahn, Gymnasium in unmittelbarer Nähe (kürzerer Weg als von der Schulbushaltestelle)
- + ausreichend Platz für Baustelleninstallation vorhanden
- + Ein- und Aussteiger: Zuwachs von + 360 (+ 236 Selbstzahler + 124 Schüler)
- + Einsparung von 1 Fahrzeug im Schulbusverkehr
- + verbesserte Fußgänger- und Radverkehrsunterführung im Bereich Mayen Mitte → zusätzliche Querung der Gleise verbessert die Wegebeziehungen innerhalb der Stadt
- + Nutzen-Kosten-Faktor + 1,61

Aufgrund der ermittelten Vor- und Nachteile sowie der Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse **empfiehlt das Gutachten die Realisierung der Variante 2**. Dieser Meinung schließt sich die Verwaltung an.

Das beschließen der Variante ist nicht der Beschluss für eine tatsächliche Umsetzung des Projektes, sondern lediglich die Vorgabe einer Planungsrichtung, sollte das Projekt zur Umsetzung kommen.

Finanzielle Auswirkungen:

Derzeit noch keine; aufgrund der beschlossenen Variante können die Planungen weiter fortgeführt werden. Soweit in deren Verlauf einer kommunalen Beteiligung erforderlich werden sollte, wird dies entsprechend zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt werden.

Familienverträglichkeit:

Hat die geplante Entscheidung unmittelbare oder mittelbare Auswirkungen auf Familien in der Stadt Mayen?

Nein.

Demografische Entwicklung:

Hat die vorgesehene Entscheidung unmittelbare Auswirkung auf die maßgeblichen Bestimmungsgrößen des demografischen Wandels und zwar

- die Geburtenrate
 - die Lebenserwartung
 - Saldo von Zu- und Wegzug (Migration, kommunale Wanderungsbewegung)
- und beeinflusst damit in der Folge die Bevölkerungsstruktur der Stadt Mayen?

Nein.

Barrierefreiheit:

Hat die vorgesehene Entscheidung unmittelbare oder mittelbare Auswirkungen auf die in der Stadt vorhandenen Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit?

Ja, bei Variante 2 würde ein zweiter, die Innenstadt erschließender, Bahnhofepunkt barrierefrei erreichbar sein. |

Anlagen:

Anlage 1 – Übersichtsplan der vier in Rede stehenden Bahnhofepunkte

Anlage 2 – Übersichtspläne zu Variante 1

Anlage 3 – Übersichtspläne zu Variante 2 |