Stadt Neustadt (Hessen)
Der Magistrat

29.06.2015

Große Anfrage der SPD-Stadtverordnetenfraktion – Eingang 22. Juni 2015 – zum aktuellen Sachstand „Bahnhof" (Park- & Ride-Anlage)

Vorbemerkung

Der Schriftverkehr mit der Deutschen Bahn (DB), dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und dem Regionalen Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf (RNV) bezüglich der Errichtung einer Park- & Ride-Anlage beim Bahnhof Neustadt (Hessen) füllt mittlerweile vier Ordner.

Den Ausgangspunkt stellt eine schriftliche Anfrage aus dem Oktober 1995 dar. Seinerzeit erkundigte sich der Stadtv. Groll, ob auch in Neustadt (Hessen) die Möglichkeit bestünde, eine Park-& Ride-Anlage zu schaffen.

Anfang 1996 bekundete daraufhin der Magistrat gegenüber der DB das Interesse der Kommune an einer solchen Anlage. Ende August 1996 nahm die DB hierzu kurz Stellung und schlug zur Besprechung der weiteren Vorgehensweise einen Ortstermin vor. Dieser fand am 23.9.1996 statt. Hierbei kündigte die Kommune an, entsprechende Planentwürfe durch ihr Bauamt erstellen zu wollen. Die DB wollte in der Folge Aussagen zur Flächenverfügbarkeit treffen und der RMV sich mit der Finanzierungsfrage befassen.

Im Dezember 1996 wurde ein von der Kommune erstellter Planungsentwurf, der von 60 Pkw-Stellplätzen ausging, der DB übersandt. Im April 1997 nahm die DB hierzu Stellung und bat um Konkretisierung der erarbeiteten Unterlagen.

Im Mai 1997 reichte die Stadt Neustadt (Hessen) nach erfolgter Überarbeitung einen Antrag auf Förderung der Schaffung einer Park- & Ride-Anlage nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ein. Eine Einigung mit der DB über den Flächenerwerb war zum Zeitpunkt der Antragsstellung nicht erzielt.

Mit Schreiben vom 07.10.1999 teilte die DB mit, dass der Nettoverkaufspreis für die in Betracht kommende Grundstücksfläche 55,- DM/qm betragen solle. Angekauft werden sollten damals rund 2.000 qm. Hinzu kämen noch Kosten für „entstehende Änderungs- und Anpassungsarbeiten" in Höhe von ca. 70.000,- DM zzgl. Mwst..

In der Folge beantragte die Kommune bei der Gutachterstelle des Katasteramtes eine Verkehrswertermittlung für die in Rede stehende Fläche. Diese lag im Dezember 1999 vor. Der ermittelte Bodenwert betrug 15,- DM/qm. Die DB Immobilien teilte im September 2000 mit, dass „dem vom Gutachterausschuss ermittelten Grundstückswert vorbehaltlich der Zustimmung durch die DB Station & Service AG insgesamt zugestimmt werden könnte."

Anfang 2000 wurden die Planungen der Kommune zur Schaffung einer Park- & Ride-Anlage erneut vom Bauamt überarbeitet und den beteiligten Stellen zugänglich gemacht. Es wurde nun die Anlage von 90 Pkw-Stellplätzen ins Auge gefasst.

Im November 2000 reichte die Kommune einen geänderten Antrag auf GVFG-Förderung ein. Im Februar 2001 fand ein Abstimmungsgespräch zwischen Kommune, DB, RMV, RNV und dem ASV Frankfurt als Bewilligungsstelle für die GVFG-Förderung statt. Seitens des ASV wurden damals erhebliche Veränderungen der eingereichten Planungen verlangt. Im Herbst 2011 wurden die entsprechenden Unterlagen seitens der Kommune erstellt. Die grundsätzliche Förderfähigkeit wurde im Februar 2002 seitens des ASV Frankfurt bestätigt.

In den Jahren 2000ff waren Gelder für den Bau der Park- & Ride-Anlage im städtischen Haushalt etatisiert. Mittel wurden allerdings keine verausgabt.

Im Juni 2002 fand auf Vermittlung von Staatssekretär Gotthardt ein Abstimmungsgespräch aller Beteiligten in Wiesbaden statt. Hieran nahmen auch Vertreter des

Wirtschaftsministeriums teil. Seitens der DB wurde gegenüber der Kommune die Forderung nach dem Rückbau von Kabelleitungen erhoben. Die Kosten hierfür wurden mit 130.000,- DM beziffert. Diese Ausgabe wäre nicht förderfähig.

Die Planungen werden in der Folge nochmals überarbeitet. Die DB erklärte im September 2003 ihr grundsätzliches Einverständnis und die Bereitschaft zum Flächenverkauf. Später wurden dann aber erneut Nachforderungen geltend gemacht.

Seitens der DB wurde 2006 erklärt, dass nun auch Flächen hinter dem ehemaligen Landwarenhandel Knapp in die Planungen für die Park- & Ride-Anlage einbezogen werden könnten. Dadurch wurden nochmals Umplanungen erforderlich.

Seitens des RNV und des RMV wurde 2006 die Frage aufgeworfen, ob ein ggf. zu erteilender Planungsauftrag nicht auch das Bahnhofsgebäude selbst und die Frage des barrierefreien Zugangs zu den Gleisen umfassen sollte. Diesbezüglich fanden dann weitere Gespräche aller Beteiligten statt. Konkrete Ergebnisse gab es allerdings nicht.

Im November 2007 wurde der Bundestagsabgeordnete Bartol (Mitglied des Verkehrsausschusses) durch die Kommune um Unterstützung in der Angelegenheit gebeten. In der Folge kam es wiederholt zu Gesprächen aller Beteiligten.

Auf Nachfrage bestätigte das ASV Darmstadt als nunmehr zuständige Förderstelle Anfang 2008, dass die Kommune auch eigenständig eine Park- & Ride-Anlage schaffen könne, hierfür gebe es durchaus auch eine Förderung nach dem GVFG. Die Parkplätze dürfen aber nur bis zu 200 m vom Bahnhof entfernt sein.

Am 20.05.2008 wurde zwischen der Kommune, dem RMV und dem RNV ein Vertrag über die Beauftragung eines Planungsbüros zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie für die Park- & Ride-Anlage unterzeichnet. Die Verkehrsgesellschaft Oberhessen, deren Busse den Bahnhof ebenfalls anfahren, erklärte sich bereit, freiwillig einen Mitfinanzierungsanteil zu leisten. Die Kosten für die Studie beliefen sich auf 15.000,- €. Die Kommune trug hiervon 3.750,- €.

Ende Mai 2008 erklärte die DB, dass alle bisherigen Mitteilungen zur Flächenverfügbarkeit „aufgrund konzerninterner Regelungen, zwischenzeitlich neu eingeführter Verfahren, geänderter Kosten und Arbeitsstandards" nicht mehr verwendbar seien. Für Ende November 2008 wurde eine Zwischeninformation zu den Flächenzugriffen zugesagt. Diese traf dann im März 2009 ein.

Im August 2009 wird vom beauftragten Büro der Vorabzug der Machbarkeitsstudie vorgelegt. Im November 2009 wird die überarbeitete Studie übergeben. Die favorisierte Variante geht von der Schaffung von 110 Pkw-Stellplätzen und rund 40 Fahrradstellplätzen im „Güterschuppen" aus. Zudem sollen zwei Bushaltestellen im Bahnhofsbereich entstehen. Die DB verlangt zudem 7 Parkplätze „für eigene Zwecke". Die Baukosten wurden damals mit 725.000,- € brutto angegeben, die Baunebenkosten mit 85.000,- €. Hinzu käme dann noch der Grunderwerb.

Im Januar 2010 fand auf Veranlassung der Kommune ein erneutes Abstimmungsgespräch der Beteiligten beim ASV Darmstadt statt. Die DB sagte zu, Fragen zur Grundstücksverfügbarkeit bis „Mitte des Jahres" zu klären und sich zur Höhe der Kaufpreisforderung zu äußern.

Im März 2010 fand unter Beteiligung des Landesamtes für Denkmalschutz eine Besichtigung des „Güterschuppens" statt. Dabei wurde erheblicher Sanierungsbedarf festgestellt.

Im Haushaltsplan der Stadt Neustadt (Hessen) waren 2010 bzw. 2011 Mittel für die Erstellung der HOAI-Leistungsphasen 3 und 4 – 37.000,- € in der Ausgabe, 11.000,- € in der Einnahme - vorgesehen. Die Arbeiten wurden allerdings aufgrund einer Vielzahl von offenen Fragen nicht durchgeführt.

Im Juli 2010 nahm die dann DB zur Frage der Flächenverfügbarkeit Stellung und bat die Kommune um Unterbreitung eines Kaufangebotes. Die Kommune erklärte, dass an einem Erwerb des „Güterschuppens" aufgrund der Sanierungsbedürftigkeit kein Interesse mehr bestehe. Auch wurde angefragt, ob für die DB eine langfristige Verpachtung der Fläche statt des Ankaufs in Betracht käme.

Die DB teilte daraufhin mit, dass eine Verpachtung nicht möglich wäre. Die Kommune unterbreitete daraufhin einen Kaufpreis von 7,67 € und griff damit den 1999 gutachterlich ermittelten Flächenwert auf.

Im März 2011 forderte die DB für eine Fläche von rund 5700 qm einen Kaufpreis von 109.000,- € (knapp 19,- €/qm). Die Kommune bat im Mai 2011 um Mitteilung, wie diese Kaufpreisforderung zustande gekommen sei und warum man von dem Wertgutachten abweichen wolle. Im September 2012 kam es dann zu einem erneuten Gespräch mit der DB, welche auf ihrer Kaufpreisvorstellung beharrte.

Im Januar 2013 teilte die DB Services Immoblien GmbH mit, dass wegen des angedachten Verkaufs des Bahnhofsgebäudes nicht alle in der Planung für die Park- Ride-Anlage vorgesehenen Flächen veräußert werden könnten, da ein potentieller Erwerber auch „Flächen um das Bahnhofsgebäude herum" beanspruchen würde.

zu 1.

Die derzeitigen Erkenntnisse ergeben sich aus den vorangehenden Vorbemerkungen.

zu 2.

Am 05.09.2012 fand bisher letztmals ein Gespräch mit der DB in der Angelegenheit statt.

zu 3.

Neben Vertretern der Kommune nahm je ein Mitarbeiter der DB Immobilien und des RNV teil.

Hinsichtlich eines möglichen Kaufpreises konnte kein Ergebnis erzielt werden (s.o.). Seitens der DB wurde seinerzeit auch mitgeteilt, dass das Eisenbahnbundesamt noch endgültig über die Flächenverfügbarkeit und einen eventuellen Rückbau von (Strom-)Leitungen befinden müsse. Eine diesbezügliche Anfrage wurde seitens der Kommune bisher nicht gestellt (s. Nachbemerkungen). Eine Konkretisierung der Machbarkeitsstudie steht aus.

zu 4.

Ob seitens der DB aktuell Maßnahmen zur Situationsverbesserung (hinsichtlich des Parkens) geplant sind, ist der Kommune nicht bekannt. Da aber die Kommune als Bauherr einer Park- & Ride-Anlage auftreten müsste, ist hiervon nicht auszugehen.

Da es im Sommer 2014 Anzeichen dafür gab, dass der Zugang vom Seiteneingang des Bahnhofes über Gleis 1 zum Bahnsteig abgebaut werden sollte, wandte sich die Kommune schriftlich an die DB und bat von dieser Maßnahme, die insbesondere für in der Mobilität eingeschränkte Personen deutliche Nachteile mit sich bringen würde, Abstand zu nehmen. Die DB teilte daraufhin mit, dass das Vorhaben umgesetzt werden würde (ist 2015 geschehen) und „dass der Bahnhof Neustadt bis 2020 in keiner Planung als Baumaßnahme aufgenommen worden sei". Wer als Fahrgast einen barrierefreien Bahnhof benötige, müsse ggf. nach Treysa oder Stadtallendorf ausweichen. Sollten bauliche Veränderungen hin zur Barrierefreiheit gewünscht werden, so müsse sich die Kommune hieran finanziell beteiligen.

zu 5.

Außer den in den Vorbemerkungen dargestellten „Forderungen" liegt dem Magistrat seitens der DB nichts vor.

zu 6.

Die Schaffung einer Park- & Ride-Anlage würde nach dem GVFG befördert.

Die Förderung nach GVFG beträgt 70 % der zuwendungsfähigen Kosten. Hinzu kommen – je nach finanzieller Leistungsfähigkeit der Kommune noch 5 – 15 % Förderung nach dem Finanzausgleichsgesetz.

Derzeit ist das GVFG bis 2019 befristet.

Eine Anmeldung des Förderprojekts müsste zum 31. März eines Jahres erfolgen. Prüffähige Unterlagen zum 31. März vorliegen. Ggf. wäre dann eine Mittelzuweisung für das darauf folgende Jahr möglich.

Die Anlage der Parkplätze und der Grunderwerb sind (bis zu Höchstsätzen) förderfähig. Die Planung hingegen nicht. In der Vergangenheit hat sich der RMV aber an Planungskosten zur Anlage von Park- & Ride-Anlagen beteiligt.

Im März 2011 forderte die DB für eine Fläche von rund 5700 qm einen Kaufpreis von 109.000,- € (knapp 19,- €/qm). Die Kommune bat im Mai 2011 um Mitteilung, wie diese Kaufpreisforderung zustande gekommen sei und warum man von dem Wertgutachten abweichen wolle. Im September 2012 kam es dann zu einem erneuten Gespräch mit der DB, welche auf ihrer Kaufpreisvorstellung beharrte.

Im Januar 2013 teilte die DB Services Immoblien GmbH mit, dass wegen des angedachten Verkaufs des Bahnhofsgebäudes nicht alle in der Planung für die Park- Ride-Anlage vorgesehenen Flächen veräußert werden könnten, da ein potentieller Erwerber auch „Flächen um das Bahnhofsgebäude herum" beanspruchen würde.

zu 1.

Die derzeitigen Erkenntnisse ergeben sich aus den vorangehenden Vorbemerkungen.

zu 2.

Am 05.09.2012 fand bisher letztmals ein Gespräch mit der DB in der Angelegenheit statt.

zu 3.

Neben Vertretern der Kommune nahm je ein Mitarbeiter der DB Immobilien und des RNV teil.

Hinsichtlich eines möglichen Kaufpreises konnte kein Ergebnis erzielt werden (s.o.). Seitens der DB wurde seinerzeit auch mitgeteilt, dass das Eisenbahnbundesamt noch endgültig über die Flächenverfügbarkeit und einen eventuellen Rückbau von (Strom-)Leitungen befinden müsse. Eine diesbezügliche Anfrage wurde seitens der Kommune bisher nicht gestellt (s. Nachbemerkungen). Eine Konkretisierung der Machbarkeitsstudie steht aus.

zu 4.

Ob seitens der DB aktuell Maßnahmen zur Situationsverbesserung (hinsichtlich des Parkens) geplant sind, ist der Kommune nicht bekannt. Da aber die Kommune als Bauherr einer Park- & Ride-Anlage auftreten müsste, ist hiervon nicht auszugehen.

Da es im Sommer 2014 Anzeichen dafür gab, dass der Zugang vom Seiteneingang des Bahnhofes über Gleis 1 zum Bahnsteig abgebaut werden sollte, wandte sich die Kommune schriftlich an die DB und bat von dieser Maßnahme, die insbesondere für in der Mobilität eingeschränkte Personen deutliche Nachteile mit sich bringen würde, Abstand zu nehmen. Die DB teilte daraufhin mit, dass das Vorhaben umgesetzt werden würde (ist 2015 geschehen) und „dass der Bahnhof Neustadt bis 2020 in keiner Planung als Baumaßnahme aufgenommen worden sei". Wer als Fahrgast einen barrierefreien Bahnhof benötige, müsse ggf. nach Treysa oder Stadtallendorf ausweichen. Sollten bauliche Veränderungen hin zur Barrierefreiheit gewünscht werden, so müsse sich die Kommune hieran finanziell beteiligen.

zu 5.

Außer den in den Vorbemerkungen dargestellten „Forderungen" liegt dem Magistrat seitens der DB nichts vor.

zu 6.

Die Schaffung einer Park- & Ride-Anlage würde nach dem GVFG befördert.

Die Förderung nach GVFG beträgt 70 % der zuwendungsfähigen Kosten. Hinzu kommen – je nach finanzieller Leistungsfähigkeit der Kommune noch 5 – 15 % Förderung nach dem Finanzausgleichsgesetz.

Derzeit ist das GVFG bis 2019 befristet.

Eine Anmeldung des Förderprojekts müsste zum 31. März eines Jahres erfolgen. Prüffähige Unterlagen zum 31. März vorliegen. Ggf. wäre dann eine Mittelzuweisung für das darauf folgende Jahr möglich.

Die Anlage der Parkplätze und der Grunderwerb sind (bis zu Höchstsätzen) förderfähig. Die Planung hingegen nicht. In der Vergangenheit hat sich der RMV aber an Planungskosten zur Anlage von Park- & Ride-Anlagen beteiligt.