

Stuttgart, 08.11.2018

Verkehrssicherung und Erhaltung/Unterhaltung des Straßburger Platzes (zukünftig Manfred-Rommel-Platz)

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Einbringung	öffentlich	20.11.2018
Verwaltungsausschuss	Vorberatung	öffentlich	21.11.2018
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	22.11.2018

Beschlussantrag

1. Der Gemeinderat stimmt dem Abschluss eines Vertrags mit der DB Station&Service AG und der DB Netz AG über die Verkehrssicherung, Erhaltung und Unterhaltung des (bisherigen) Straßburger Platzes mit dem in der Begründung dargestellten Inhalt zu. Er stimmt insbesondere dem in diesem Vertrag geregelten Zuschuss der LHS an die DB Netz AG in Höhe von 200.000,- EUR zur Beteiligung an den Mehrkosten eines höherwertigen festen Belags auf dem (bisherigen) Straßburger Platz zu.
2. Die Auszahlung in Höhe von 200.000,- EUR für den höherwertigen festen Belag erfolgt im Jahr 2018 aus dem Teilfinanzhaushalt 660 –Tiefbauamt – bei der AuszGr 781 – Investitionszuweisungen und –zuschüsse an Dritte – mit Deckung aus der Infrastrukturpauschale S 21. Hierfür werden die erforderlichen Mittel vom THH 200 – Stadtkämmerei – Projekt 7.202200 Infrastrukturpauschale S 21 zur o.g. Kontierung in Verwaltungszuständigkeit umgesetzt.

Begründung

Der Planfeststellungsbeschluss für den neuen Tiefbahnhof vom 28.01.2005 sieht auf dem neuen Bahnhofsdach zwischen Bonatzbau und nördlicher Bebauung einen Platz vor. Dieser wird in den Planfeststellungsunterlagen als „Straßburger Platz“ bezeichnet, künftig soll er „Manfred-Rommel-Platz“ heißen. Hierfür erfolgt noch eine gesonderte Beschlussfassung. Auf dem Platz befinden sich zahlreiche Lichtaugen, die u.a. für die Beleuchtung des Tiefbahnhofs sorgen, sowie entlang des Bonatzbaus ein Loungebereich der Bahn.

Der Platz steht – als Bestandteil des Bahnhofsdachs – im Eigentum der DB Netz AG. Er ist außerdem als Betriebsanlage der Eisenbahnen des Bundes planfestgestellt. Die Gestaltung des Platzes gemäß Planfeststellung erfolgt nach der Planung des von der DB Netz AG beauftragten Architekten Ingenhoven. Der Platz ist Bestandteil der Gesamtgestaltung des Projekts Stuttgart 21. Nach dem Planfeststellungsbeschluss soll der entstehende Platz als zentrales und verbindendes Element aller Bahnhofs-Neubaumaßnahmen dienen, wobei „der eisenbahnbetrieblich notwendigen Funktionalität als Bahnhofsdach vorrangig Rechnung zu tragen ist“. Die Bahn hat aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses und ihres Eigentums das Nutzungsregime über den Platz, d.h. sie entscheidet, ob und inwieweit sie diesen für die Allgemeinheit öffnet, unterhält und erhält. Sie hat auch das Recht der Namensgebung.

Darüber hinaus dient der Straßburger Platz aber auch dazu, die im Rahmen des Städtebauprojekts Rosenstein neu entstehenden Stadtteile sowohl mit der bestehenden Stuttgarter City als auch mit dem Schlossgarten zu verbinden. Die LHS hat daher ein erhebliches Interesse daran, dass die Bahn als rechtliche und wirtschaftliche Eigentümerin den Platz für die Allgemeinheit zur Verfügung stellt. Die LHS möchte außerdem sicherstellen, dass der Platz künftig auch über den Bahnbetrieb hinaus als Aufenthaltsfläche für die Besucher eventueller Gebäude auf dem Baufeld A 3 benutzt werden kann. Sie ist weiter daran interessiert, dass der an exponierter Stelle inmitten der Stadt gelegene Platz nach den im Innenstadtbereich üblichen hohen städtischen Standards gepflegt und unterhalten wird.

Um diese städtischen Interessen zu wahren und Einflussmöglichkeiten der LHS zu sichern, könnte man eine straßenrechtliche Widmung des Platzes in Erwägung ziehen. Dem steht jedoch der bestehende Planfeststellungsbeschluss entgegen. Eine straßenrechtliche Widmung durch die LHS wäre nur möglich, wenn zum einen die Bahn als Eigentümerin des Platzes zustimmen und zum anderen das Eisenbahn-Bundesamt auf Antrag der Bahn den bisherigen Planfeststellungsbeschluss ändern würde. Aber selbst, wenn diese Voraussetzungen geschaffen werden könnten, muss von einer straßenrechtlichen Widmung wegen der damit verbundenen eisenbahnkreuzungsrechtlichen Folgen abgeraten werden: Durch die straßenrechtliche Widmung würde eine neue Kreuzungsanlage im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes entstehen. In diesem Fall träge die LHS eine Kostentragungspflicht für die Kreuzungsanlage nach § 11 Eisenbahnkreuzungsgesetz. Der Umfang dieser Kostentragungspflicht ist im Gesetz nicht abschließend geregelt und deshalb unbestimmt. Im günstigsten Fall trägt die Stadt „nur“ die Herstellungskosten des Platzes einschließlich der darunter liegenden Tragschichten, im ungünstigsten Fall muss sie sich in erheblichem Maß an den Kosten des gesamten Trogbauwerks beteiligen. was zu nicht überschaubaren Kostenrisiken führt. Im Übrigen müsste die LHS auch bei einer straßenrechtlichen Widmung Rücksicht auf die bahnbetrieblichen Erfordernisse nehmen und wäre daher in der Verfolgung ihrer Interessen nicht frei.

Eine straßenrechtliche Widmung scheidet daher nach Auffassung der Verwaltung - insbesondere wegen der immensen Kostenrisiken - aus. Es wird vielmehr vorgeschlagen, die oben beschriebenen Interessen der LHS im Rahmen eines „Vertrags über die Herstellung, die Nutzung, die Unter- und Erhaltung des Straßburger Platzes“ zu sichern. Vertragspartner sind dabei die DB Netz AG als rechtliche und die DB Station & Service als wirtschaftliche Eigentümerin des neuen Tiefbahnhofs.

Der vorgeschlagene Vertrag für den Straßburger Platz hat – nach den vom Ausschuss für Umwelt und Technik in seiner Sitzung vom 23.10.2018 geforderten Nachverhandlungen – folgenden wesentlichen Inhalt:

- Die Bahn übernimmt die Kosten für die erstmalige Herstellung des Platzes (geschätzt 1,3 Mio)

- Die Bahn stellt den in ihrem Eigentum stehenden Platz der Öffentlichkeit ohne Entgelt für den Fußgänger- und den Fahrradverkehr zur Verfügung. In der ursprünglichen Vertragsfassung war dabei vorgesehen, dass die Bahn diese Nutzung nur „aus betrieblichen oder wirtschaftlichen“ Gründen einschränken oder ausschließen kann. Diese Regelung konnte in den Nachverhandlungen zu Gunsten der LHS weiter eingegrenzt werden: Unerhebliche wirtschaftliche Gründe rechtfertigen eine Einschränkung bzw. einen Nutzungsausschluss nicht mehr. Darüber hinaus wird die DB die LHS mit einer Vorlaufzeit von mindestens einem Monat über eine bevorstehende Einschränkung bzw. einen bevorstehenden Nutzungsausschluss in Kenntnis setzen und eine Abstimmung über Art, Umfang und Dauer der Einschränkung/des Nutzungsausschlusses durchführen (es sei denn, es handelt sich um einen Fall von Gefahr im Verzug). Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die LHS auf die Einschränkungen bzw. den Ausschluss der Nutzung Einfluss nehmen kann.
- Der Platz wird für den Fußgänger- und Fahrradverkehr geöffnet. Veranstaltungen sollen nach dem gemeinsamen Wunsch von LHS und Bahn auf dem Platz nicht stattfinden, zumal sich dieser wegen der zahlreichen Lichttaugen hierfür auch wenig eignet. Auf dem Platz findet die städtische Polizeiverordnung zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung auf und an öffentlichen Straßen und in öffentlichen Anlagen in Stuttgart (StrAnIPolVO) Anwendung. Darüber hinaus gilt die Hausordnung der Bahn.
- Die LHS übernimmt wegen der faktischen öffentlichen Nutzung des Platzes auf ihre Kosten die Verkehrssicherungspflicht (einschließlich Winterdienst, Schnellräum- und Streupflicht) sowie die laufende betriebliche Erhaltung und Unterhaltung für den Oberflächenbelag. Hierfür fallen jährlich Kosten in Höhe von 390.000,- EUR an. Diese Pflicht entfällt, soweit und solange die Bahn die öffentliche Nutzung des Platzes einschränkt und ausschließt.
- Die LHS übernimmt außerdem die Kosten für die grundhafte Erneuerung des Platzes (nach voraussichtlich ca. 25 Jahren), soweit der Platz von der Öffentlichkeit genutzt wurde.
- Die Bahn übernimmt die Verkehrssicherungspflicht, die Er- und Unterhaltung und die grundhafte Erneuerung für die Lichttaugen, deren Geländer, den Eingangs-

und Loungebereich einschließlich der dort befindlichen Treppen. Außerdem ist sie für die Er- und Unterhaltung des Bahnhofsdachs (ohne Oberflächenbelag) einschließlich Abdichtung und Aufbau zuständig.

- Bislang war auf dem Platz eine wassergebundene Decke vorgesehen. Dieser Belag ist mit erheblichen Nachteilen für den Betrieb (Reinigung und Winterdienst und laufende Unterhaltung) verbunden. Darüber hinaus ist die Nutzbarkeit insbesondere bei intensiver Beanspruchung durch viele Fußgänger witterungsabhängig unter Umständen eingeschränkt. Der Platz soll daher mit einem höherwertigen festen Belag (Einstreubelag) versehen werden. Dabei wird der aufgebrauchte Asphalt mit Kunstharz und Split aus Naturstein beschichtet. Damit sind alle Möglichkeiten zur farblichen Gestaltung gegeben. Der Belag ist dauerhaft und wurde schon an einigen Stellen im Stadtgebiet eingesetzt (Grüne Fuge, Rupert-Mayer-Platz und Gymnasiumstraße, sh. auch Anlage 2). Gestalterisch erfolgt durch den vorgeschlagenen Belag eine Anpassung an die anschließenden Wege im Schlossgarten.

In den vom Ausschuss für Umwelt und Technik geforderten Nachverhandlungen wurde nun vertraglich fixiert, dass die Bahn die weiteren Details zur Ausführung der Oberfläche rechtzeitig mit der LHS abzustimmen hat. Sie ist weiter verpflichtet, Verhandlungen mit der LHS aufzunehmen, falls die LHS später einen anderen Belag wünscht. Natürlich sind hierbei ggfs. auch Abstimmungen mit Herrn Architekten Ingenhoven erforderlich. Durch diese Ergänzungen des Vertrags ist gewährleistet, dass die LHS in die konkreten Planungen des Belags einbezogen wird. Darüber hinaus sind auch noch nach Vertragsschluss andere Beläge verhandelbar, falls dies insbesondere von den gemeinderätlichen Gremien gewünscht wird.

- Durch den oben beschriebenen höherwertigen festen Belag entstehen im Vergleich zu der bislang vorgesehenen wassergebundenen Decke Mehrkosten in Höhe von geschätzt 300.000,- € netto. Im Hinblick auf die oben beschriebenen Vorteile dieses Belags für den Betrieb beteiligt sich die LHS an diesen Mehrkosten mit einem Pauschalbetrag von 200.000,- EUR netto.
- Die Vertragsparteien stimmen im Übrigen überein, dass der Platz straßenrechtlich nicht gewidmet ist und dies auch zukünftig so bleibt.

- LHS und Bahn sind übereingekommen, den für Fußgänger und Fahrradfahrer zur Verfügung gestellten Platz künftig „Manfred-Rommel-Platz“ zu nennen. Die LHS wird die entsprechende Umbenennung auf den Weg bringen. Hierfür ist eine gesonderte Beschlussfassung vorgesehen.
- Die vertragsgegenständliche Fläche ist Anlage 1 zu entnehmen. Der Vertrag umfasst zunächst nur den (bisherigen) Straßburger Platz. Die Verwaltung verhandelt jedoch bereits seit längerem auch bezüglich der an den Straßburger Platz angrenzenden Flächen mit der Bahn, um deren Gestaltung, Nutzung sowie Unter- und Erhaltung zu regeln. Allerdings sollen diese Flächen künftig in anderer Weise genutzt werden als der (bisherige) Straßburger Platz. Des Weiteren bestehen Unterschiede in rechtlicher Hinsicht. Es wurde daher zunächst ein Vertrag für den (bisherigen) Straßburger Platz ausverhandelt – auch mit Blick auf die dort im Dezember geplante Umbenennung in Manfred-Rommel-Platz. Die Verhandlungen für die übrigen Flächen im Bahnhofsumfeld laufen jedoch weiter und werden unter Berücksichtigung des Vertrags für den Straßburger Platz fortgeführt. Die Flächen des Schlossgartens, die sich im Eigentum des Landes Baden-Württemberg befinden, sind nicht Teil der Verhandlungen.

Zusammengefasst: Die Bahn stellt den (bisherigen) „Straßburger Platz, der in ihrem Eigentum steht und eine Eisenbahnbetriebsanlage darstellt, im Rahmen des Verkehrsprojekts Stuttgart 21 her und stellt diesen anschließend für die Nutzung durch die Allgemeinheit zur Verfügung. Im Gegenzug übernimmt die LHS die Verkehrssicherungspflicht, die Unterhaltung und Erhaltung sowie die grundhafte Erneuerung des Oberflächenbelags. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die LHS maßgeblichen Einfluss auf Unterhaltung und Erhaltung des Platzes hat, ohne dass hierfür eine – mit immensen Kostenrisiken verbundene – Widmung des Platzes erforderlich wäre.

Finanzielle Auswirkungen

200.000 EUR netto als einmaliger Zuschuss für den Bodenbelag

390.000 EUR (Reinigungs-/Unterhaltungs-/Erhaltungskosten jährlich ab voraussichtlich Ende 2025)

Heute noch nicht bezifferbare Kosten der grundhaften Erneuerung voraussichtlich ca. im Jahr 2050

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

WFB, AKR, StU, SOS

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Dirk Thürnau

Anlagen

<Anlagen>