

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
Ref. VI

Verantwortliche/r:  
Herr Bruse

Vorlagennummer:  
610.3/018/2011/1

## Bauvorhaben der DB Station & Service AG am Westausgang der Bahnhofunterführung

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	17.05.2011	Ö	Beschluss	

### Beteiligte Dienststellen

Ref. III, Amt 23, Amt 30-R, Amt 63, 613, 611

## I. Antrag

Das Vorhaben der DB-Station & Service AG, ein Gebäude für ein neues Reisezentrum u. a. mit Einzelhandels- und Gastronomienutzung am Westausgang der Bahnhofunterführung zu errichten, kann, wie in der Begründung dargelegt, nicht befürwortet werden.

## II. Begründung

### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

#### Ausgangslage

Anlässlich eines Arbeitsgesprächs am 28.03.2011 in Nürnberg wurde die Verwaltung von der DB Station & Service AG (im Folgenden DB genannt) u. a. über neue Planungen im Bereich des Erlanger Hauptbahnhofes informiert.

Es wurden erste Projektskizzen (Anlage 1) für ein Gebäude der DB am Westausgang der Bahnhofunterführung vorgestellt. Das Gebäude soll nach Aussagen der DB zukünftig das Reisezentrum aufnehmen und der Erweiterung der Mietflächen am Bahnhof dienen. Die DB erklärte, dass die DB-Vertrieb als Mieter das Reisezentrum betreibe. Diese sei bereit die 1a-Lage im Hauptgebäude aufzugeben. Die Flächen stünden dann ebenfalls zur anderweitigen Vermarktung zur Verfügung.

Nach Ansicht der DB, werde die Attraktivität eines Bahnhofs heute zunehmend am Angebot und der Qualität des Einzelhandels gemessen. Hier habe Erlangen aus Sicht der DB, gemessen an der vorhandenen Kundenfrequenz, ein Defizit.

Im geplanten Gebäude plant die DB z.B. die Unterbringung eines Bäckerladens, einer Spielhalle sowie Räumlichkeiten für einen Fahrradservice. Die Erreichbarkeit der angestrebten provisorischen Fahrradabstellanlagen im Bereich der ehemaligen Kleingärten könne über eine Rampe entlang des Gebäudes sichergestellt werden.

Von der DB wird eine zeitnahe Umsetzung der Maßnahme angestrebt, da entsprechende Mittel aktuell vorhanden sind.

Daher ist für die Bahn momentan vorrangig die Klärung der Frage wichtig, ob ein entsprechendes Gebäude aus Sicht der Stadt gebaut werden kann.

Über die Gestaltung des Gebäudes hat bisher keine Abstimmung stattgefunden.

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

### **Das Vorhaben der Bahn ist insbesondere aus folgenden Gründen abzulehnen:**

Das unter Denkmalschutz stehende Bahnhofsgebäude mit der Lage in der Innenstadt ist die signifikante Adresse bzw. das Empfangsgebäude für die Bahnkunden. Dies belegt auch die zu beobachtende hohe Frequenz der Reisenden vor und in dem Bahnhofsgebäude und die attraktive Verbindung mit den ÖPNV-Bushaltestellen. Eine Verlegung des Reisezentrums steht im Widerspruch zu der städtebaulichen Situation und der Funktion des Bahnhofsgebäudes. Generell erwartet der Bahnkunde das Reisezentrum im Empfangsgebäude eines Hauptbahnhofes und nicht an einem rückwärtigen Zugang zu den Bahngleisen, zumal die Bahnreisenden überwiegend den Ostzugang zum Bahnhof nutzen.

Die Stadt hat bei der damaligen Sanierung und dem Umbau des Bahnhofs mit Kosten von insgesamt ca. 10,5 Mio einen beträchtlichen Finanzierungsanteil von 4,8 Mio DM übernommen und die Deutsche Bundesbahn beteiligte sich mit 2,2 Mio DM. Bei der Beteiligung ging die Stadt allerdings davon aus, dass das Bahnhofsgebäude mit Reisezentrum erhalten bleibt und weiterhin so genutzt wird und nicht von der Bahn ausschließlich für kommerzielle Nutzungen zweckentfremdet und verwertet wird. Dies war auch nicht Zweck der damals gewährten Förderung von Bund und Land.

Das von der Bahn geplante Gebäude liegt auf der von der Stadt favorisierten Trasse für eine zukünftige Stadtumlandbahn (StUB) (Anlage 2). Bei Errichtung des Gebäudes wäre eine Realisierung der Stadtumlandbahn in diesem Bereich nicht mehr möglich bzw. wesentlich erschwert.

Im Bereich des Westzugangs des Bahnhofs waren zeitweise 1 bzw. 2 Verkaufswagen aufgestellt. Damit der Zugang zur Bahnunterführung und zu den Fahrradstellplätzen auf der Westseite nicht verstellt wird, wurde mit der Bahn in einem früheren Gespräch erörtert, ggf. einen Verkaufskiosk oder die Verkaufswagen in dem gegenüberliegenden Böschungsbereich unterzubringen. Eine solche Lösung, die ausschließlich der Versorgung mit Reiseproviant dient, ist nach wie vor denkbar.

Auch wenn für die Zulässigkeit von Bahnanlagen besondere planungsrechtliche Vorschriften gelten, wird die Stadt, soweit sie die rechtlichen Möglichkeiten hat, das von der Bahn vorgeschlagene Vorhaben ablehnen.

So sind z. B. Einzelhandelsbetriebe, die nicht in erster Linie dem Reisebedarf dienen oder Spielhallen keine Eisenbahnbetriebsanlagen. Die Genehmigungsbehörde ist in diesen Fällen das Bauaufsichtsamt der Stadt Erlangen und nicht das Eisenbahnbundesamt.

## 3. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

### **Haushaltsmittel**

- werden nicht benötigt  
 sind vorhanden auf IvP-Nr.  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk  
 sind nicht vorhanden

- Anlagen:** Anlage 1 Projektskizze der DB (Erdgeschoss)  
Anlage 2 Plan der von der Stadt Erlangen favorisierten StUB-Trasse mit schematischer Darstellung des geplanten Gebäudes der DB  
Anlage 3 Skizzenhafte Darstellung eines möglichen Abstimmungsergebnisses

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang