

Bereich Tiefbau
Az:
Datum: 15.01.2003

2003/026
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Haupt- und Finanzausschuss	11.02.2003	
Rat der Stadt	13.02.2003	

Betreff

Schließung des Bahnübergangs Obere Münsterstr. für den Kfz - Verkehr

Finanzielle Auswirkungen ☐ keine haushaltsmäßige Berührung ☒ Auswirkungen siehe Sachverhalt	Haushaltsstelle(n): Gesamtkosten der Maßnahme: ca. 50.000.- € ggf. Höhe des Zuschusses % =
---	--

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Castrop – Rauxel beschließt,

A:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Vereinbarung vom 18.12.1974/20.04.1974, geändert am 22.06.1979/22.06.1979 nach § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Stadt Castrop-Rauxel umgehend umzusetzen sowie einen Planungsauftrag für eine städtebaulich qualitätvolle Neugestaltung des Kreuzungsbereichs einschließlich einer Unterföhrungslösung an ein qualifiziertes Ing.-Büro zu erteilen.

Die Machbarkeit einer Befahrbarkeit der Unterföhrung für den Pkw – Verkehr ist dabei zu prüfen.

oder

B:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Vereinbarung vom 18.12.1974/20.04.1974, geändert am 22.06.1979/22.06.1979 nach § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Stadt Castrop-Rauxel nicht umzusetzen und alle Rechtsmittel zur Abwendung von Geldforderungen seitens des Bundes oder der Bahn AG auszuschöpfen.

K r u s e
Bürgermeister

D o b r i n d t
Techn. Beigeordneter

Sachverhalt

Im Jahr 1973 hatten die Stadt Castrop - Rauxel und die DB vereinbart, die plangleichen Bahnübergänge „Obere Münsterstr.“ und „Gaswerkstr.“ aufzuheben, da sie den Anforderungen an die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs nicht mehr gerecht wurden. Als Ersatz sollte eine planfreie Kreuzung für den Fahrverkehr sowie eine Fußgängerunterführung an der „Oberen Münsterstr.“ erstellt werden (s. Anlage 1). Die Bahngleise sollten in ihrer bestehenden Höhenlage verbleiben. Die Kosten sollten nach Eisenbahnkreuzungsgesetz zu je einem Drittel von der Stadt Castrop - Rauxel, der Deutschen Bundesbahn und der Bundesrepublik Deutschland getragen werden. Die Beseitigung des Bahnüberganges war zwingende Voraussetzung für das finanzielle Engagement von Bund und Bahn. **Für diese Planung bestand ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschuß.**

Entsprechend dieser Vereinbarung und den damaligen Voraussetzungen wurden zunächst der Bahnübergang an der „Gaswerkstr.“ geschlossen und die Ersatzstraßenführung (Altstadtring) geschaffen.

Mit Erstellung des Altstadtringes war die Vereinbarung bis auf die Schließung des Bahnübergangs Obere Münsterstr. und den Bau der Fußgängerunterführung an der „Oberen Münsterstr.“ realisiert. Der Durchgangsverkehr der „Oberen Münsterstr.“ durch die Altstadt wurde zu 60 - 70 % auf den Altstadtring verlagert. Lediglich Anliegerverkehr (ca 5.000 Kfz/24h) zur Altstadt benutzt noch diese Verbindung.

Mit dem Bau der Fußgängerunterführung wurde bis heute noch nicht begonnen. Das ursprünglich hierfür vorhandene Planungsrecht war aufgrund später geänderter Planungsvoraussetzungen im Zusammenhang mit der projektierten S 4, die nicht von der Stadt zu vertreten waren, nicht mehr anwendbar.

Bereits 1975 sollte die Planung aufgrund eingetretener und noch zu erwartender Bergsenkungen in der bestehenden und planfestgestellten Art nicht weiter verfolgt werden. Die Gleisgradienten sollte jetzt zum Ausgleich von Bergsenkungen um ca. 2,50 m gehoben werden. Gleichzeitig sollte die Emschertalbahn zur S 4 ausgebaut werden. Eine entsprechende Planung wurde seitens der DB erstellt und 1984 auch planfestgestellt. Der Planfeststellungsbeschuß wurde dann aber von Anliegern beklagt und letztendlich vom OVG Münster Ende 1996 aufgehoben. Nachdem auch der zwischenzeitlich von der DB beschlossene reine S – Bahn Verkehr auf der Strecke keinen Ausgleich der Bergsenkungen mehr erforderlich machte war auch die Hebung der Gleise überflüssig geworden. Die DB AG hatte daraufhin auf Grundlage einer interkommunalen Beschlußfassung aus städtebaulichen Gründen die Planung einer Hochlage der S 4 aufgegeben und in Abstimmung mit der Stadt ein neues Planungskonzept für die S 4 mit einer Tieflage der Gleise im Bereich der „Oberen Münsterstr.“ erarbeitet. Die dadurch entstehende planfreie Kreuzung hätte dem Zweck der Vereinbarung nicht entgegengestanden und bei entsprechender Auslegung auch weiterhin eine Befahrung mit Kfz ermöglicht.

Aufgrund dieser geänderten Planungsvoraussetzungen hätte sich aus Sicht der Stadt keine Notwendigkeit mehr ergeben, den Bahnübergang „Obere Münsterstr.“ zu sperren. Eine Zäsur zwischen dem mit erheblichen Fördermitteln des Landes geschaffenen Geschäftszentrum an der Oberen Münsterstraße und dem der Fußgängerzone in der Altstadt wäre vermieden worden.

Diese Argumentation ändert aber nichts an der Tatsache, daß die rechtsgültige Vereinbarung **unmittelbar nach Inbetriebnahme des Altstadtringes** eine Schließung des Bahnübergangs für den Kfz - Verkehr zwingend vorschreibt.

Das Bundesverkehrsministerium als Kostenträger eines Drittels der 1973 vereinbarten Maßnahmen forderte die Stadt deshalb im April 2002 ultimatив auf, ihrer Verpflichtung auf Schließung des Bahnüberganges für den Kfz-Verkehr **unverzüglich** nachzukommen, ansonsten stehe eine Rückforderung der bereits geleisteten Zuschüsse unmittelbar bevor. **Als Frist für die Schließung wurde der 01. August 2002 gesetzt.** Das Ministerium erklärte unmißverständlich, daß es nicht bereit sei, der Argumentation der Stadt zu folgen und die Schließung bis zur Fertigstellung der Fußgängerunterführung zurückzustellen. Dies wurde den Vertretern der Stadt Castrop - Rauxel, des Landesverkehrsministeriums, der DB AG und des Landesbetriebes Straßenbau bei einem Termin im Bundesverkehrsministerium deutlich gemacht (siehe Anlage 2: Besprechungsprotokoll des Bundesverkehrsministeriums). Die genaue Höhe der zurückzufordernden Mittel konnte zu diesem Zeitpunkt noch nicht angegeben werden. Diese sollten noch ermittelt werden. Überschläglic konnte aber bei einer Drittelung der Vereinbarungssumme von einer Rückzahlungsverpflichtung von ca. 1,9 Mio DM ohne Zinsen an die Bundesrepublik ausgegangen werden. Eine gleich hohe Summe käme dann auch noch als Rückzahlungsverpflichtung an die DB AG auf die Stadt zu. (siehe Anlage 3: Schreiben der DB AG vom 06.05.02)

Das nach Auffassung der Stadt zur Realisierung der Maßnahme fehlende Planungsrecht wurde nicht als Begründung akzeptiert, da der ursprüngliche Planfeststellungsbeschuß aus dem Jahr 1974 nach Aufhebung des späteren Planfeststellungsbeschlusses seine Gültigkeit wiedererlangt hat. Ein Verfall aufgrund von Zeitablauf sei nicht gegeben, da Teile der Maßnahme bereits entsprechend diesem Beschuß realisiert seien und somit die Gesamtmaßnahme als begonnen einzustufen sei.

Hinzu kommt, daß nach Ansicht des Landesverkehrsministeriums in absehbarer Zeit nicht mehr mit dem Bau der S 4 gerechnet werden kann. Dies hat zur Folge, daß die Emschertalbahn weiter betrieben werden kann, und in ihrer Höhenlage nicht verändert werden muß (s. Anlage 4). Diese Aussage wurde von den Vertretern der Bahn AG bestätigt. Gleichzeitig wiesen diese daraufhin, daß in den nächsten zwei Jahren erhebliche Mittel in die Instandsetzung des maroden Gleiskörpers der Emschertalbahn fließen sollen. Die Finanzierung dieser Maßnahme sei gesichert. Die Arbeiten am Gleiskörper sind inzwischen auch abgeschlossen.

Weder der Einsatz der örtlichen Bundestagsabgeordneten im Bundesverkehrsministerium noch zwei persönliche Schreiben des Herrn Bürgermeisters an den neuen Bundesverkehrsminister Stolpe (s. Anlage 5) sowie den Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Herrn Mehdorn (s. Anlage 6), mit der Bitte, sich persönlich für die Offenhaltung des Bahnübergangs einzusetzen, waren aufgrund der eindeutigen Rechtslage erfolgreich. Dies konnte bereits aus den beiden Antwortschreiben entnommen werden, die zwar sehr freundlich formuliert waren, aber keine Abweichung zur bisher vertretenen Auffassung erkennen ließen (s. Anlage 7 und 8).

Inzwischen ging ein erneutes Schreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 8. Januar 2003 bei der Stadt ein. Es enthielt den Entwurf eines Widerrufs- und Erstattungsbescheides. Der Stadt wurde darin noch die Möglichkeit eingeräumt, sich nach Verwaltungsverfahrensgesetz mit einer Frist bis zum 31. Januar 2003 zu den entscheidungserheblichen Tatsachen zu äußern (s. Anlage 9).

Der Bürgermeister hat daraufhin das Bundesverkehrsministerium wegen der erst Mitte Februar terminierten Ratssitzung nochmals um eine Fristverlängerung bis zum 28. Februar 2003 für die Beantwortung des Schreibens gebeten.

Der Bescheid sieht den Widerruf der Genehmigung der Vereinbarung und gleichzeitig eine Rückerstattung der bereits geleisteten Zahlungen in Höhe von 1.902.600.- DM, bzw. 972.783,93 € vor. Eine Verzinsung dieses Betrages wurde noch vorbehalten.

In einem weiteren Gespräch am 03. Februar 2003 zwischen Bürgermeister und TBG einerseits sowie dem zuständigen parlamentarischen Staatssekretär Herrn Großmann andererseits wurde nochmals klargestellt, daß das Bundesverkehrsministerium keine anderen Entscheidungsspielräume hat.

Es wurde jedoch erklärt, daß wenn die Stadt Castrop – Rauxel den klaren Willen zur Umsetzung der Kreuzungsvereinbarung für den Bund unmißverständlich und rechtssicher zum Ausdruck bringt, Gesprächsbereitschaft über die weiteren Umsetzungsmodalitäten besteht. Dies könnte bedeuten, daß bis zur Umsetzung einer Unterföhrungslösung, deren Planung umgehend einzuleiten wäre, die Offenhaltung des Bahnüberganges für einen festzulegenden Zeitraum toleriert würde.

Aufgrund des dargestellten Sachverhaltes ergeben sich folgende Entscheidungsalternativen:

Alternative A

Umsetzung der Kreuzungsvereinbarung durch Schließung des Bahnüberganges und Realisierung einer städtebaulich qualitätvollen Unterföhrungslösung.

Die sich daraus ergebende Kostenbelastung für die Stadt Castrop – Rauxel würden bei einem geschätzten Investitionsvolumen von 1,5 Mio €, Kostendrittclung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) und GVFG – Förderung (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) **ca. 100.000.- €** betragen.

Alternative B

Aufrechterhaltung des Status Quo

Die sich daraus ergebende Kostenbelastung für die Stadt Castrop – Rauxel würde näherungsweise im ungünstigsten Fall nachfolgende Größenordnungen erreichen:

- Kostenerstattung an den Bund	rd. 973.000,00 €
- Kostenerstattung an die DB AG	rd. 940.000,00 €
- mögliche Zinsforderungen	max. 0 -3 Mio €

	rd. 2,5 Mio €

Es ist z. Z. noch nicht abklärbar, ob und in welcher Größenordnung die Zinsforderungen letztendlich geltend gemacht werden.

Grundsätzlich sind empfangene Geldleistungen ab dem Zeitpunkt des Empfanges zu verzinsen. Die Auskehrung der Mittel erfolgte nach Genehmigung der Kreuzungsvereinbarung größtenteils im Jahre 1981, wegen einer Teilleistung von rd. 250.000,00 € seitens der damaligen Deutschen Bundesbahn (heute Deutsche Bahn AG) im Jahre 1985/86.

Inwieweit evtl. Zinsforderungen des Bundesministeriums für Verkehr bzw. der Deutschen Bahn AG erfolgreich die Verjährungseinrede entgegengehalten werden könnte, bzw. eine Rückforderung von Zinsen an einer zumindest zweckgerichteten Verwendung der Gelder – diese sind verbaut – scheitert, kann nicht sicher prognostiziert werden.

Ein Inkaufnehmen der Rückerstattungsverpflichtung bei Offenhaltung des Bahnüberganges ist angesichts der Haushaltslage nicht verantwortbar. Der städtebau-liche bzw. verkehrstechnische Nutzen bei Aufrechterhaltung der Durchgangsverkehre ist zudem zweifelhaft und steht in keinem Verhältnis zu drohenden Geldforderungen.

Unter Berücksichtigung der o.a. Aussagen sollten aus der Sicht der Verwaltung jetzt alle erforderlichen Maßnahmen eingeleitet werden, um die ursprüngliche Planung einer Unterführungslösung im Zusammenhang mit einer Neugestaltung des Münsterplatzes umzusetzen. Die genauen Baukosten einer solchen Maßnahme lassen sich erst nach Vorliegen der Planung ermitteln. Planungskosten in Höhe von ca. 50.000.- € wären allerdings vorab im Haushaltsplan 2003 zu berücksichtigen.

Diese Planung könnte dann die Grundlage für weitere Verhandlungen mit dem Land über die Möglichkeiten einer Gewährung von Zuschüssen aus der Städtebauförderung bilden.

Da nach gegenwärtigem Erkenntnisstand die Rechtsposition des Bundes plausibel erscheint und seitens des Bundes auch keine alternativen Handlungsspielräume bestehen, sieht sich die Verwaltung gezwungen, zur Vermeidung der Rückzahlungsverpflichtung, die Umsetzung der Vereinbarung zu betreiben.