

Bereich Tiefbau
Az:
Datum: 25.02.2004

2004/075
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Betriebsausschuss 3	24.03.2004	
Haupt- und Finanzausschuss	30.03.2004	
Rat der Stadt	01.04.2004	

Betreff
Kreuzungsvereinbarung über die Schließung des höhengleichen Bahnübergangs Obere Münsterstr.

Finanzielle Auswirkungen ☐ keine haushaltsmäßige Berührung ☒ Auswirkungen siehe Sachverhalt	Haushaltsstelle(n): Gesamtkosten der Maßnahme: 3,10 Mio € ggf. Höhe des Zuschusses %= 2,84 Mio €
---	---

Beschlussvorschlag

A:

Die Verwaltung wird beauftragt, an der Umsetzung der Vereinbarung vom 18.12.1974 / 20.04.1974, geändert am 22.06.1979 nach § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Stadt Castrop – Rauxel auf der Grundlage der vorliegenden Planungen weiter zu arbeiten.

Der Rat der Stadt geht dabei von der Voraussetzung aus, daß die über die kreuzungsbedingten Aufwendungen hinausgehenden städtebaulich notwendigen Mehraufwendungen mit Landesmitteln gefördert werden und der Schienenverkehr langfristig aufrecht erhalten bleibt.

Oder alternativ

B:

Der Rat der Stadt schätzt die im Sachverhalt erläuterten städtebaulichen Auswirkungen eines Kreuzungsbauwerkes als insgesamt eher negativ ein.

Die Verwaltung wird beauftragt, eine entsprechende Anpassung der Kreuzungsvereinbarung zur Vermeidung dieser Auswirkungen zu erwirken. Der Rat der Stadt ist sich dabei der im Sachverhalt aufgezeigten Risiken durchaus bewusst.

Kruse

Eckhardt

Dobrindt

Sachverhalt

Das Bundesverkehrsministerium hatte der Stadt mit Schreiben vom 10. Februar 2003 einen Widerrufs- und Erstattungsbescheid über die Genehmigung der Vereinbarung aus den Jahren 1973/74 zur Schließung des BÜ Obere Münsterstr. und eine Rückerstattung der bereits vereinbarungsgemäß geleisteten Zahlungen in Höhe von 1.902.600.- DM bzw. 972.783,93 € zugestellt. Dagegen hat die Verwaltung fristwährend Klage beim VG Köln erhoben. Zur Zeit ruht das Verfahren einvernehmlich. Der Widerrufs- und Erstattungsbescheid wird damit begründet, daß die Vertragspartner Stadt und DB AG die Vereinbarung bis heute nicht vollständig umgesetzt hätten und mit der Umsetzung in absehbarer Zeit auch nicht zu rechnen sei. Dabei blieb weitgehend unberücksichtigt, daß die Stadt immer wieder ihre Bereitschaft bekundet hatte, die Maßnahme im Zusammenhang mit dem Bau der S 4 in dem dann notwendigen Umfang durchzuführen. Aufgrund der sich ständig ändernden Planungen der DB AG in Bezug auf die Höhenlage der zukünftigen S 4 wurde es der Stadt praktisch unmöglich gemacht, eine gesamtwirtschaftlich vertretbare Lösung zu erarbeiten. Eine der Lösungen (Hochlage mit Fußgängerunterführung), auf deren Grundlage die Stadt Baugenehmigungen für die angrenzende Hochbebauung erteilt hatte, wurde planfestgestellt und erst vor dem Verwaltungsgericht Gelsenkirchen von der DB AG und dem EBA unter Verzicht auf Rechtsmittel wieder aufgehoben. Die anschließende Planung einer Tieflage der S 4 mit einer Straßenüberführung trotz intensiver Abstimmungen mit der Stadt von der DB AG ohne weitere Information der Stadt eingestellt. Nachdem bis heute seitens des Landes noch keine Grundsatzentscheidung über den Bau der S 4 getroffen wurde, kann aus der Sicht der Verwaltung die jetzt vom Bundesverkehrsministerium und der DB AG geforderte Umsetzung der alten Vereinbarung aus dem Jahr 1974 ggf. zu einer teuren Übergangslösung führen, die möglicherweise zu einem späteren Zeitpunkt wieder beseitigt werden muß.

In Kenntnis dieses Sachstandes und der gleichzeitig bestehenden Rückzahlungsverpflichtung hat der Rat in seiner Sitzung vom 13.02.2003 folgenden Beschluß über die weitere Vorgehensweise der Stadt gefaßt.

Nach ausführlicher Diskussion ergehen folgende auszugsweise zitierten Beschlüsse:

Der Rat der Stadt beschließt mit 32 Stimmen bei sechs Gegenstimmen und sieben Stimmenthaltungen folgenden gemeinsamen Antrag der CDU-Fraktion und SPD-Fraktion:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Vereinbarung vom 18.12.1973/29.04.1974, geändert am 22.06.1979/06.08.1979, nach § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Stadt Castrop-Rauxel erst dann umzusetzen, wenn zweifelsfrei planerisch nachgewiesen wird, dass eine Unterführungslösung zu einer städtebaulich verträglichen Aufwertung des Kreuzungsbereiches führt und die Maßnahme finanziell gesichert ist.

Die Planungsergebnisse dazu sind bis zum Ende des 1. Quartals 2004 dem Rat zur Entscheidung vorzulegen.

Bis zu diesem Zeitpunkt soll in Abstimmung mit den Kreuzungsbeteiligten der Status Quo erhalten bleiben.

Sollte der Rat sich nach Vorlage der Planungen gegen eine Unterführungslösung entscheiden, soll der Status Quo auch in Zukunft erhalten bleiben mit der Konsequenz, dass dann geleistete Aufwendungen Dritter zurückzuerstatten sind.

Insofern erfolgt eine grundsätzliche Anerkennung des Rückerstattungsanspruches.

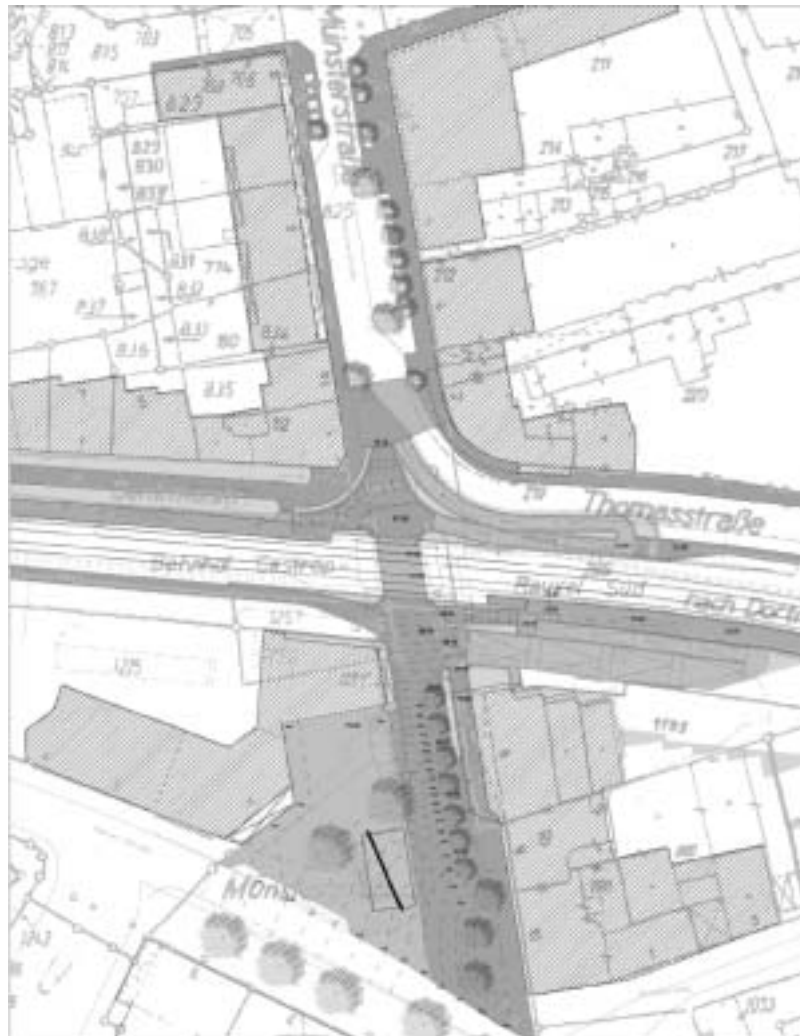
Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Planungsleistungen umgehend zu beauftragen.

Hierbei war der Rat sich bewußt, daß die grundsätzliche Anerkennung des Rückerstattungsanspruches nur für den Fall einer unberechtigten Weigerung zur Umsetzung der Kreuzungsvereinbarung gelten soll, was ggfls. gerichtlich zu prüfen wäre.

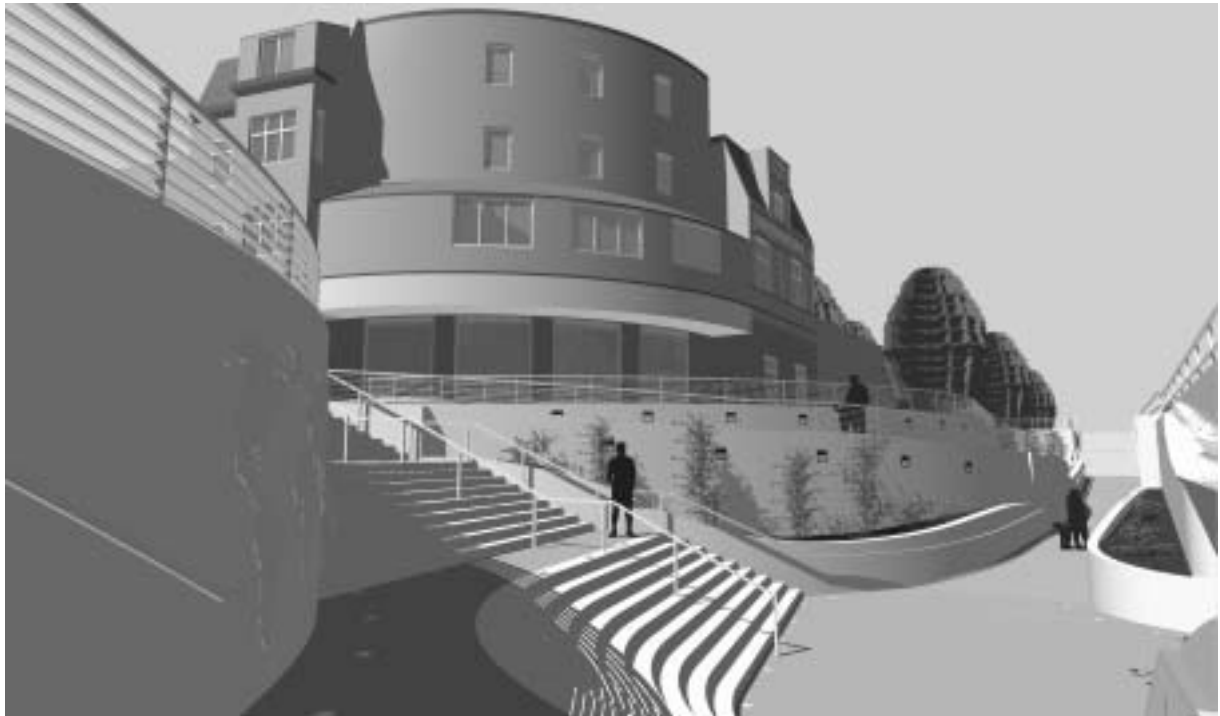
Die Verwaltung hat unmittelbar daraufhin in Abstimmung mit der DB AG und dem Bundesverkehrsministerium dem Büro Spiekermann, Düsseldorf gemeinsam mit dem Büro für Architektur und Städteplanung Ehlers + Wegmann, Düsseldorf den Auftrag erteilt, einen städtebaulich verträglichen Entwurf einer Fußgängerunterführung zu planen. Eine weitere Vorgabe für die Ing.-Büros beinhaltete eine gleichzeitige Aufwertung des unmittelbar angrenzenden Bereichs Münsterplatz und Obere Münsterstr..

Zum Erreichen der o.a. Vorgaben sollten die Zwischenergebnisse in regelmäßig stattfindenden Arbeitsgesprächen zwischen der Verwaltung, der DB und den Planungsbüros diskutiert und optimiert werden.

Die zwischen allen Beteiligten abgestimmten Ergebnisse liegen inzwischen vor und werden in der Sitzung mündlich erläutert. Eine Visualisierung des Bauwerkes aus verschiedenen Standpunkten ist nachfolgend dargestellt.







Nach einer Kostenschätzung der Ing. - Büros werden sich die Baukosten für die Anlage auf ca. 3.100.000.- € belaufen. In diesen Kosten enthalten sind auch Kosten für notwendige Änderungen am vorhandenen Kanalnetz in Höhe von ca. 460.000.- €. Sollte der noch zu erbringende hydraulische Nachweis ergeben, daß weitergehende Umlegungen erforderlich werden, müssten diese Kosten noch entsprechend angepasst werden.

Unter der Voraussetzung, daß sämtliche Kosten als kreuzungsbedingt anerkannt werden würde bei einer Drittelung der Kosten nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz und einer Bezuschussung des städtischen Drittels nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in Höhe von 75 % auf die Stadt ein Eigenanteil von ca. 260.000.- € zukommen.

Eine Abstimmung über den Begriff „kreuzungsbedingt“ mit der DB AG und dem Bundesverkehrsministerium steht noch aus und soll in einer Nachtragsvereinbarung zur bestehenden Vereinbarung bis Ende des 2. Quartals geregelt werden.

Sollten seitens der DB AG und des Bundesverkehrsministeriums nicht sämtliche Kosten als kreuzungsbedingt angesehen werden, wäre eine ergänzende Förderung aus Städtebauförderungsmitteln denkbar. Die grundsätzliche Bereitschaft zu einer solchen ergänzenden Förderung im Zusammenhang mit einer Förderung des Münsterplatzes wurde seitens der Bezirksregierung bereits signalisiert. Eine definitive Zusage könnte allerdings erst nach Vorlage der endgültigen Planunterlagen im Rahmen eines Zuschußantrages geklärt werden.

Die Frage, inwieweit das geplante Kreuzungsbauwerk zu einer städtebaulich verträglichen Aufwertung des Kreuzungsbereiches führt, läßt sich nicht zweifelsfrei abschließend beantworten. Klar ist, daß mit der Baumaßnahme die Chance besteht, ein städtebaulich unattraktives Dauerprovisorium aufgeben zu können.

Während aber die Platzsituation südlich der Bahnlinie eine deutliche städtebauliche Verbesserung der Gestalt- und Gebrauchswerte erfahren wird, ergibt sich für den Bereich nördlich der Bahnlinie eine andere Situation.

Die Verbindungsfunktion der Fußgängerunterführung in die Obere Münsterstraße kann nur über eine Treppenanlage mit insgesamt 26 Stufen bzw. zwei behindertengerechte Rampenanlagen mit einer Länge von je ca. 90 m gewährleistet werden, so daß sich daraus ein relativ hoher Überwindungswiderstand ergibt.

Wenn auch die vorgeschlagene gestalterische Ausprägung dieser Treppen- und Rampenanlage hervorragend gelungen ist und einen hohen Optimierungsgrad erreicht hat, kann die grundsätzliche städtebauliche Problematik von Unterführungslösungen mit Treppen- und Rampenanlagen nicht wegdiskutiert werden.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten:

1. Eine Unterführungslösung lässt sich stadtgestalterisch angemessen umsetzen, ermöglicht eine gewisse städtebauliche Aufwertung des Münsterplatzes, führt aber zu der Verbindungsfunktion deutlich beeinträchtigenden Erschwerissen im Bereich der Oberen Münsterstraße.
2. Eine Sicherung der Finanzierung kann über den gesamten erforderlichen Mittelbedarf zur Zeit nicht abschließend geklärt werden.

Damit kann zurückkommend auf den Ratsbeschluss vom 13.02.2003 eben nicht zweifelsfrei planerisch nachgewiesen werden, dass eine Unterführungslösung zu einer städtebaulich verträglichen Aufwertung des gesamten Kreuzungsbereiches führt und die Maßnahme finanziell absolut gesichert ist.

Bei einer Entscheidung des Rates gegen eine Fortführung der vorgelegten Planung ist darauf hinzuweisen, dass erhebliche Risiken bezüglich gegenüber der Stadt bereits geltend gemachter, auf Rückforderung der Bundesmittel, sowie noch drohender Ansprüche (Umsetzung der Aufhebung des Bahnüberganges durch die DB Netz AG) bestehen. Bei der letzten Besprechung im Bundesministerium für Verkehr am 26.02.2004 ist durch die DB AG unmissverständlich zum Ausdruck gebracht worden, dass sie auf einer Umsetzung der Kreuzungsvereinbarung - auch unabhängig vom Widerruf der Genehmigung des BMVBW – besteht. Das BMVBW sagte der DB AG zudem seine Unterstützung in einem Klageverfahren zu.

Aus diesem Grunde hat die Verwaltung ein Rechtsgutachten bei einem renommierten Fachanwalt in Auftrag gegeben. In diesem Gutachten sind die in Rede stehenden vertraglichen Vereinbarungen und Bescheide sowie die möglichen rechtlichen Konsequenzen, die sich aus der aufgezeigten Dreiecksbeziehung ergeben, umfassend überprüft worden.

Die umfangreiche Begutachtung der rechtlichen Problematik enthält insbesondere auch die Ausarbeitung geeigneter Prozessstrategien, um eventuellen Ansprüchen der DB Netz AG sowie den bereits geltend gemachten Ansprüchen des BMVBW entgegenzutreten zu können.

Um nicht von vornherein gegenüber möglichen Prozessgegnern Strategien und Argumentationslinien zu offenbaren, ist das Gutachten in seiner Gesamtheit bewusst der Vorlage nicht beigefügt worden, jedoch bestätigt der Gutachter im Wesentlichen die Auffassung der Verwaltung, dass ein Abweichen von der bisherigen Linie, die getroffene Kreuzungsvereinbarung auch umzusetzen, mit erheblichen Risiken behaftet ist.

Zusammenfassend ergeben sich dabei folgende Risikoeinschätzungen:

1. Bezüglich eines Klageverfahrens der DB Netz AG gerichtet auf Aufhebung des höhengleichen Bahnüberganges Obere Münsterstraße wird ein erhebliche Prozessrisiko gesehen. Nach Auffassung des Gutachters obliegt sowohl die Frage der wesentlichen Veränderung (des seit der geschlossenen Kreuzungsvereinbarung eingetretenen städtebaulichen Zustandes im Bereich des Münsterplatzes und der Oberen Münsterstraße) als auch diejenige der Zumutbarkeit an der bisherigen Regelung festzuhalten, einer fachtechnischen sowie juristischen Wertung des erkennenden Gerichtes, deren Ergebnis im Verlauf eines Klageverfahrens gutachterlich nicht vorweg genommen werden kann. Allerdings ist der Gutachter der Auffassung, dass die Verwaltung Ansprüchen der DB Netz AG durchaus mit erheblichen Argumenten entgegentreten kann.
2. Gleiches gilt auch für das bereits anhängige Verfahren betreffend den Widerrufs- und Erstattungsbescheid des BMVBW. Maßgeblich für die Prognose der Erfolgsaussichten in einem solchen Verfahren ist die Einschätzung, ob durch die Verwendung der seitens des Bundes gewährten Gelder eine Verfehlung des in der Kreuzungsvereinbarung liegenden Zweckes zu sehen ist. Es wird dabei darauf ankommen, ob die Schließung des Bahnüberganges Obere Münsterstraße als alleiniger Zweck der Kreuzungsvereinbarung gesehen werden kann.
Das erhebliche Prozessrisiko liegt darin, dass die Beseitigung von Bahnübergängen im Regelfall für die Erfüllung von Kreuzungsvereinbarungen von zentraler Bedeutung ist.
3. Für den Fall des Unterliegens der Stadt bezüglich der Aufhebung des höhengleichen Bahnüberganges kann das Risiko nicht ausgeschlossen werden, dass die Umsetzungsverpflichtung in einer Form realisiert werden muss, die nur unbedingt notwendige Mindeststandards vorsieht. Jedoch geht der Gutachter hier davon aus, dass ein Plananpassungsanspruch zumindest in der Form besteht, dass die der ursprünglichen Kreuzungsvereinbarung zugrundegelegte Lösung keinesfalls Basis einer solchen Umsetzung sein kann.

Anlage 1 - Finanzielle Auswirkungen -

Vorlage zum Tagesordnungspunkt

I. Investitionskosten:

Gesamtkosten der Maßnahme:	3.100.000,00 €
- Einnahmen von Dritten:	2.840.000,00 €
= Städtischer Eigenanteil:	260.000,00 €

Die benötigten Haushaltsmittel stehen zur Verfügung:

JA ☐ Haushaltsstelle:
NEIN ☒ Siehe Erläuterungen

Erläuterungen:

II. Folgekosten:

	einmalig	jährlich	bis zum Ende des HSK
Personalkosten	€	€	€
Sachkosten	€	€	€
Erlöse	€	€	€
Mindereinnahmen	€	€	€
Summe	€	€	€

III. Es handelt sich um eine Maßnahme, die unter Berücksichtigung der Vorgaben des § 81 GO NRW notwendig und unabweisbar ist.

IV. Die Finanzierung ist im Rahmen des Bereichs-Budgets

im laufenden Jahr
☐ gesichert
☒ nicht gesichert

im Finanzplanungszeitraum
☐ gesichert
☒ nicht gesichert

**Beseitigung des Bahnüberganges in Bahn-km 6,970 der DB Netz AG
Strecke: (Herne - Castrop-Rauxel-Süd - Dortmund) im Verlauf der Münsterstraße in
Castrop-Rauxel;
Bau einer Eisenbahnüberführung über einen Geh- und Radweg**

Vermerk

Besprechung am 26.02.2004

Teilnehmer: siehe beigelegte Liste

Ergebnis der Besprechung:

Die Vertreter der Stadt Castrop-Rauxel stellten die Planungen für die noch notwendige Geh- und Radwegunterführung an Ort und Stelle des Bahnüberganges vor.

Die vorgesehenen Abmessungen betragen 7,50 m in der Breite und 2,70 m in der Höhe. Auf der Nordseite sind wegen des ansteigenden Geländes Treppen und Rampen notwendig. Die Präsentation erfolgte anhand eines Lageplanes und computersimulierter Bilder der Einpassung der Unterführung in das Straßenbild beiderseits des Bahnüberganges. Die Kosten der Maßnahme sollen sich auf ca. 3,1 Mio. € belaufen.

Die Vertreter der Stadt stellten ausdrücklich klar, dass die Planung technisch machbar und städtebaulich angemessen sei. Anmerkung Ref S 16: rechtlich ist die Maßnahme nicht zu verhindern, da lediglich Änderungen am und im bestehenden Straßenzug vorgenommen werden. Allerdings liegt die letzte Entscheidung beim Rat der Stadt Castrop-Rauxel.

Am 24.03.04 wird sich der zuständige Ratsausschuss mit der Planung beschäftigen. Der Rat tagt am 01.04.04.

Von den Vertretern der Stadt Castrop-Rauxel wurden denkbare Szenarien für die Ratssitzung angesprochen. Z. B. der Bahnübergang wird für den Kfz-Verkehr gesperrt und bleibt nur für Fußgänger und Radfahrer geöffnet; ob dies eine denkbare Lösung sei. Die Vertreter der DB Netz AG widersprachen einer solchen Lösung entschieden. Sie machten auch nochmals deutlich, dass sie die Schließung des Bahnüberganges entsprechend der Kreuzungsvereinbarung ggf. einklagen werden. Seitens Ref. S 16 wurde darauf hingewiesen, dass verkehrspolitische Zielsetzung die

...

Beseitigung des Bahnüberganges ist. Die Rückforderung der Bundesmittel - die vorsorglich erklärt wurde - habe nicht die erste Priorität. Insofern würde eine solche Klage der DB Netz AG vom BMVBW unterstützt.

Abschließend wurde zu den technischen Fragen und den Umfang der Kostenmasse von Ref. S 16 klargestellt, dass kreuzungsbedingt maximal eine Breite von 5,00 m und eine lichte Höhe von 2,50 m anerkannt werden können. Die darüber hinausgehenden Aufwendungen könnten nach den Ausführungen der Stadt durch Städtebauförderungsmittel bzw. GVFG-Mittel abgedeckt werden. Dabei handelt es sich lediglich um die Mehrkosten, die gegenüber den kreuzungsbedingten Abmessungen der Unterführung anfallen; also keine Aufteilung nach „Fahrbahnbreiten“. Städtische Leitungen, die angepasst werden müssen, gehören zur Kostenmasse, wenn sie der Stadt gehören oder von einem städtischen Eigenbetrieb verwaltet werden.

Ref. S 16 wies darauf hin, dass allein entscheidend für den weiteren Lauf der Dinge der Beschluss des Rates ist. Weitere Diskussionen zur Sache erübrigen sich, da die Angelegenheit bereits rechtshängig ist und das Verfahren momentan, wegen der Planungsinitiative der Stadt, lediglich ruht. Bei einem negativen Ratsbeschluss (Beibehaltung des Bahnüberganges) wird das BMVBW umgehend das Verwaltungsgericht bitten, das Verfahren wieder aufzunehmen. Gleiches gilt auch für den Fall, dass der Rat am 01.04.2004 das Thema nicht behandelt oder vertagt.

Ref. S 16 bat abschließend um umgehende Unterrichtung nach dem 01.04.2004 über den getroffenen Ratsbeschluss.


**BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR,
BAU- UND WOHNUNGSWESEN**

Dienstsitz Bonn

Teilnehmerliste

Sitzung am

26. Februar 2004

Über

Eisenbahnkreuzungsgesetz

BÜ-Beseitigung L 750 Münsterstraße in Castrop-Rauxel

Vertretene Stelle	Name	Dienststellung	Telefon
BMVBW - Ref. S 16	Horst Werner Bergs	RefL	0228/300-5160
BMVBW - Ref. S 16	Friedrich Mensching	Sb	0228/300-5164
BMVBW - Ref. EW 15	Peter Marzotko	Sb	0228/300-4154
BMVBW - Ref. EW 01	Winfried Müller	Sb	0228/300-4157
IVEL - Ref. III 174	Brind Zennar	Sb	0211/837-4517
DB Netz AG, NL West	Oliver Jäger	Sb	0203/3077-4488
DB Netz AG, NL West	Gregor Janßen	Abt. L.	0203/3077-4422
DB Netz AG, NL West	Anton Schöttler	Sb	0203/3077-4489
Stadt C.R. Tiefbau	Berhard Treort	Ambulanz	02305/106-2710
"	Heiko Döbrindt	TSG	02305/106-2600
Stadt C.R.	Michael Eckhardt	Beigeordneter	02305/106-2300
"	Deborah Dithmann	Beauftragte	02305/106-2336