



Dezernat	Fachbereich	Datum	
III	Planungsamt	01.02.10	
Verfasser	Öffentliche Sitzung	Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen	
Herr Hugenberg		siehe Rückseite	
Beratungsfolge		Beratungstermine	Zuständigkeit
Planungs- und Umweltausschuss		09.03.2010	Beratung
Haupt- und Finanzausschuss		16.03.2010	Beratung
Stadtrat		24.03.2010	Beschluss

Tagesordnungspunkt

Zukunft des Bahnübergangs Schwanenstraße; Anregungen und Beschwerden gem. § 24 GO NRW vom 15.12.2008 zur Schließung und vom 5.1.2009 zur Aufrechterhaltung des Bahnübergangs an der Schwanenstraße

Beschlussvorschlag

Alternative "Schließung":

1. Der Planungs- und Umweltausschuss lehnt die Anregungen und Beschwerden gem. § 24 GO NRW vom 5.1.2009 auf Beibehaltung einer Bahnquerung Schwanenstraße ab.
2. Der Planungs- und Umweltausschuss stimmt den Anregungen und Beschwerden gem. § 24 GO NRW vom 15.12.2008 auf Sperrung des Bahnübergangs Schwanenstraße zu.
3. Der Rat der Stadt Voerde hebt den Beschluss zum Bahnübergang Schwanenstraße vom 30.09.1997 auf und stimmt der ersatzlosen Aufhebung des Bahnübergangs Schwanenstraße zu.

Alternative "Ersatz durch Straßenunterführung" :

1. Der Planungs- und Umweltausschuss stimmt den Anregungen und Beschwerden gem. § 24 GO NRW vom 5.1.2009 auf Beibehaltung einer Bahnquerung Schwanenstraße zu.
2. Der Planungs- und Umweltausschuss lehnt die Anregungen und Beschwerden gem. § 24 GO NRW vom 15.12.2008 auf Sperrung des Bahnübergangs Schwanenstraße ab.
3. Der Rat der Stadt Voerde beauftragt den Bürgermeister, sich in dem kommenden Planfeststellungsverfahren für einen Ersatz des Bahnübergangs Schwanenstraße durch eine Straßenunterführung einzusetzen.

Kurzfassung

Da die Bahn voraussichtlich die ersatzlose Schließung des Bahnübergangs Schwanenstraße in das Planfeststellungsverfahren einbringen wird, muss die Stadt sich entscheiden, ob sie dem folgen oder ob sie entgegen der Absicht des Vorhabenträgers den Ersatz des Bahnübergangs durch eine Straßenunterführung fordern will. Wenn es gelänge, diese Forderung in der Planfeststellung durchzusetzen, wäre die Finanzierung der Maßnahme noch nicht gesichert. Da eine alleinige Finanzierung durch die Stadt nicht möglich ist, wäre diese Entscheidungsalternative vertretbar, wenn parallel zur Planfeststellung eine Mitfinanzierung durch Dritte (Bahn, Bund, Land) geregelt wird (Vergl. Anlage Rechtsgutachten, Auszug).

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen

Einzahlungen/Auszahlungen der Investitionsmaßnahme:							
Einzahlungen	0 €						
Auszahlungen	40.000 €					40.000 €	
städt. Eigenanteil	40.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	40.000 €	0 €
Maßnahme ist bereits wie folgt veranschlagt:							
Einzahlungen	0 €						
Auszahlungen	0 €						
städt. Eigenanteil	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Abweichung zur bisherigen Veranschlagung							
Einzahlungen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	40.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	-40.000 €	0 €
städt. Eigenanteil +Verbesserung / -Verschlechterung	-40.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	-40.000 €	0 €
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				
Folgekosten							
	Jahr der Fertigstellung	Folgejahre	Bemerkungen:				
Folgeerträge			Der genaue Kostenumfang ist noch nicht bekannt. Es handelt sich um eine Drittelfinanzierung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Der mit 2013 angegebene Zeitpunkt der Fälligkeit ist abhängig von dem noch durchzuführenden Planfeststellungsverfahren und daher ebenfalls noch nicht definitiv zu benennen.				
Folgeaufwendungen							
Zinsaufwand							
Abschreibungen ./ . Auflösung SoPo							
Summe Folgeaufwand	0 €	0 €	einmalig <input type="checkbox"/>	jährlich <input type="checkbox"/>			
Folgekosten sind bereits in ausreichender Höhe veranschlagt			ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>			
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				

Die obige Darstellung der finanziellen Auswirkungen betrachtet den Fall einer ersatzlosen Schließung des Bahnübergangs. Die Kostenbelastung im Falle einer Beibehaltung der Querung in Form einer Straßenunterführung hängt von der noch zu treffenden Finanzierungsvereinbarung ab. Nach den bisher vorliegenden Kostenschätzungen betragen die Gesamtkosten bei einer vollverkehrstauglichen Straßenunterführung ca. 8,5 Millionen €, bei einer Querung mit beschränkter Durchfahrtshöhe nur für Pkw ca. 5,5 Millionen €. Im günstigsten Fall – Drittelregelung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, Landeszuwendungen für das kommunale Drittel – verbleiben bei der Stadt etwa 10 % der Gesamtkosten.

Im Haushalt sind dafür bisher keine Mittel vorgesehen. Unter Berücksichtigung der absehbaren Haushaltslage ist eine Finanzierung nur unter Zurückstellung anderer Maßnahmen möglich.

1. Aktueller Sachstand zum Ausbau der Bahnstrecke

Am 7.12.2009 fand im Rathaus Voerde ein Gespräch statt, bei der die Bahn über den Stand der Planung für den Bau des 3. Gleises informierte.

Das Stadtgebiet Voerde ist in zwei Planfeststellungsabschnitte geteilt. Die Planfeststellungsunterlagen für den südlichen Abschnitt (Stadtgrenze Dinslaken bis einschließlich Grenzstraße) werden von der Bahn derzeit vorbereitet und sollen im Frühjahr 2010 an das Eisenbahnbundesamt als verfahrensführende Behörde weiter geleitet werden. Die Stadt Voerde hat dann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Möglichkeit ihre Belange vorzubringen. Der nördliche Abschnitt von der Grenzstraße bis nach Wesel muss wegen einer von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung geforderten weiteren Anhebung des Brückenbauwerks über den Kanal noch einmal grundlegend überarbeitet werden. Damit dürfte sich das Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt um etwa ein Jahr verzögern.

Hinsichtlich des erforderlichen Schallschutzes ist nach Aussage der Bahn vorgesehen, gleisbegleitend drei Schallschutzwände zu errichten, die im Abschnitt Voerde an den Außenseiten des Bahndamms eine Höhe von 3 m haben sollen. Zwischen den Gleisen soll entlang des neuen Gleises eine 4 m hohe Mittelwand errichtet werden. Im Abschnitt Friedrichsfeld verläuft die Trasse höher, so dass hier auf der Ostseite mit 2 m und in der Mitte sowie auf der Westseite mit 3 m Höhe der erforderliche Schallschutz erreicht werden könne. Die Wände sollen aus Aluminium-Leichtbauelementen mit hochschallabsorbierender Oberfläche errichtet werden. Nach Angaben der Bahn ist die Errichtung von transparenten Elementen nicht vorgesehen, da der erforderliche Schallschutz damit nicht erreicht werden könne. Weitere Varianten im Hinblick auf die Gestaltung der Lärmschutzwände wurden bisher nicht erwogen.

Die geschlossenen Wände sind auch an den Bahnhöfen vorgesehen, was aus Sicht der Stadt Voerde sozialräumlich und städtebaulich als sehr problematisch erscheint. Auf Grund dieser seitens der Stadt bereits vorgetragenen Bedenken hat sich die Bahn bereit erklärt, die Situation an den Bahnhöfen noch einer besonderen Betrachtung zu unterziehen.

Die Planung für den Bahnhof Friedrichsfeld wird aufgrund der Anhebung des Brückenbauwerkes über den Kanal ohnehin noch einmal überarbeitet. Diese Erhöhung führt nach Angaben der Bahn zu einer Anhebung der Brücke über die Poststraße (um ca. 1,70 m) und gegebenenfalls zu Veränderungen an der Brücke über die Spellener Straße.

Da alle Maßnahmen unter „rollendem Rad“ realisiert werden müssen – das heißt, dass immer zwei Gleise befahrbar bleiben – , seien während der Bauzeit Einschränkungen auch im Nahverkehr nicht auszuschließen, wobei die Einschränkungen gering gehalten und wenn möglich auf die Wochenend- und Ferienzeiten gelegt werden sollen.

Parallel zu der Planung des 3. Gleises führt die Bahn ein weiteres Planverfahren für die sog. "Blockverdichtung" durch. Durch eine Verkürzung der Signalabstände soll erreicht werden, dass die Strecke stärker ausgelastet werden kann. Mit dem Land ist 2002 vereinbart worden, dass zunächst an geeigneten Abschnitten vorlaufend Lärmschutzmaßnahmen realisiert werden sollen. Obwohl dies noch nicht geschehen ist, hat die Bahn bereits für einzelne Abschnitte die Planfeststellungsunterlagen für die Blockverdichtung eingereicht und beabsichtigt dasselbe in nächster Zeit für den Abschnitt Voerde.

Grundsätzlich hat das Eisenbahnbundesamt festgelegt, dass die Beseitigung der Bahnübergänge und die Erweiterung der Strecke um ein drittes Gleis in einem Planfeststellungsverfahren

zusammengefasst werden. Für die beiden schienengleichen Bahnübergänge Grenzstraße und Schwanenstraße gilt Folgendes:

Die Bahn ist nunmehr bereit, auf die ersatzlose Aufhebung des Bahnübergangs Grenzstraße zu verzichten und dort entsprechend der Forderung der Stadt eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer anzulegen. Die Kosten für diese Maßnahme werden derzeit mit 2,2 Millionen Euro geschätzt; unter der Voraussetzung einer Landesförderung ergibt sich daraus bei einer Kostendrittteilung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ein kommunaler Eigenanteil in Höhe von ca. 220.000 €.

Bei der Schwanenstraße ist dagegen seitens der Bahn die Festlegung erfolgt, nunmehr mit einer ersatzlosen Aufhebung des Bahnübergangs in das Planfeststellungsverfahren zu gehen. Es gäbe keine verkehrliche Notwendigkeit für die Aufrechterhaltung dieser Querung. Man würde sich aus heutiger Sicht auch im Falle einer anderen Entscheidung im Planfeststellungsverfahren nicht zu einer Kostendrittteilung bereit erklären, so dass gegebenenfalls die Entscheidung des Bundesverkehrsministers eingeholt werden müsse.

2. Bahnübergang Schwanenstraße

Die im Zuge des dreigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke diskutierte Zukunft des Bahnübergangs wurde bereits eingehend untersucht. Die Ergebnisse sind in den Drucksachen 927 sowie der 1. Ergänzung dazu erläutert, wo auch die Anregungen aus der Bürgeranhörung vom 27.1.2009 und die Erkenntnisse aus der anschließenden Probesperrung eingehend dargestellt sind.

Die ebenfalls zu dem Thema eingegangenen Anregungen und Beschwerden gem. § 24 GO NRW vom 15.12.2008 zur Aufrechterhaltung des Bahnübergangs sowie vom 5.1.2009 zur Schließung des Bahnübergangs hat der Haupt- und Finanzausschuss an den Planungs- und Umweltausschuss verwiesen (Drucksache Nr. 953 v. 26.1.2009).

Zusammengefasst ergibt sich für die Situation folgendes Bild:

Auswirkungen auf	Ersatzlose Schließung des Bahnübergangs	Beibehaltung der Bahnquerung
– den großräumigen Verkehr	Keine Auswirkungen, da stadträumlich die Rahmstraße für den Verkehr aus Süden und die Bahnhofstraße für den Verkehr aus Norden zur Verfügung stehen.	Keine Veränderung.
– die kleinräumigen Verbindungen zwischen den Siedlungsbereichen Alexanderstraße und Kronprinzenstraße	Umweg über Bahnhofstraße erforderlich. Das Fahrtenaufkommen auf dieser Relation ist aufgrund der Ergebnisse der Zählungen als gering anzunehmen.	Keine Veränderung.

Auswirkungen auf	Ersatzlose Schließung des Bahnübergangs	Beibehaltung der Bahnquerung
– die innerstädtischen Anbindungen	<ul style="list-style-type: none"> – Anbindung der südlichen Siedlungsbe- reiche um die Alexanderstraße nach Möllen über den Umweg B 8 und die Rahmstraße. Die Zählungen haben jedoch ergeben, dass sich der Verkehr verteilt und die Straßen leistungsfähig sind. – Bewohner aus dem nördlichen Teilbe- reich haben vermutlich auch bisher schon weitgehend den Weg über Bahnhofstraße und Dinslakener Straße gewählt. 	Keine Veränderung.
– die Alexanderstraße	Verkehrszunahme um ca. 9 % in der Spit- zenstunde, die Kapazität der Straße wird jedoch nicht überschritten. Gesonderte Maßnahmen sind daher vorbehaltlich einer näheren Untersuchung nicht erforderlich.	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Auswirkun- gen – Durchfahrtsver- kehr zur Dinslake- ner Straße bleibt erhalten.
– den Eichelkamp	<ul style="list-style-type: none"> – missbräuchliche Verkehrszunahme um das 2,5 fache. In der Spitzenstunde ca. alle 2 Minuten ein Kfz, 60 Prozent Radverkehr, nur geringe Fahrbahnbreite von 4 m im Einfahrtsbereich (ca. 40 m) schlecht ein- sehbar, angrenzende Privatgärten. – Maßnahmen zum Schutz des Radver- kehrs und zur Gewährleistung der aus- schließlichen Anliegernutzung erforderlich. 	Keine Veränderung.
– die Schwanenstraße (Bereich von der Kron- prinzenstraße bis zur Alexanderstraße)	– Reduzierung auf den Anliegerverkehr.	– Durchfahrts- verkehr bleibt be- stehen.
– die Schwanenstraße (Bereich von der Alexan- derstraße bis zur B 8)	<ul style="list-style-type: none"> – Verkehrszunahme ist wahrscheinlich. – im Einmündungsbereich der Schwanen- straße / B 8 ist bei verstärkter Nutzung das Potenzial für die Entwicklung eines Unfall- schwerpunktes mit dem B 8 – begleitenden Radweg gegeben. 	– Durchfahrts- verkehr bleibt be- stehen.
– den Busverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Führung über B 8 und Rahmstraße mög- lich. – Haltestelle Schwanenstraße entfällt. Zu- stieg über Vorderbruchweg möglich, aber weiter. – neue Haltestelle am Finkenweg möglich . 	Heutige Situation bleibt erhalten. Durch Unterführung verlässlichere Fahr- zeiten.

Auswirkungen auf	Ersatzlose Schließung des Bahnübergangs	Beibehaltung der Bahnquerung
– den Fuß- und Radverkehr	Die Querungsmöglichkeiten über die Prinzenstraße, den Eichelkamp und die Bahn begleitenden Wege bleiben erhalten.	– Die Verbindung bleibt erhalten. – Weiterhin unsichere Führung über die Schwanenstraße.
Voraussichtliche Baukosten	ca. 40.000 €	8,5 Mio. € (uneingeschränkte Unterführung)

3. Mögliche Handlungsalternativen

Aus der Darstellung in der Tabelle ergibt sich, dass mit Ausnahme der verkehrlichen Entlastung des kurzen Abschnitts der Schwanenstraße zwischen der Einmündung Alexanderstraße und der Einmündung Kronprinzenstraße mit der ersatzlosen Aufhebung des Bahnübergangs keine verkehrlichen, strukturellen oder städtebaulichen Vorteile verbunden sind. Die Frage kann daher nur umgekehrt gestellt werden: Sind die mit dem Ersatz des Bahnübergangs durch eine Straßenunterführung verbundenen hohen Kosten gerechtfertigt, um die mit der Aufhebung des Bahnübergangs verbundenen Nachteile zu vermeiden?

3.1 Schließung

Im Falle einer Schließung blieben die für die Stadt anfallenden Kosten in einem überschaubaren Rahmen. Die in der Tabelle dargestellten Nachteile bzw. Veränderungen müssten hingenommen werden. Da zwischen den Absichten der Bahn und denen der Stadt bezüglich des Bahnübergangs kein Dissens mehr bestünde, wäre auch im Planfeststellungsverfahren in dieser Sache kein besonderer Aufwand erforderlich.

Zur Abmilderung der negativen Auswirkungen wäre eventuell die Ertüchtigung der Verbindung über den Eichelkamp und/oder eine Verbesserung der Einmündung der Schwanenstraße in die B 8, unter Umständen auch als Lichtsignalanlage, als ergänzende kreuzungsbedingte Maßnahme mit der Bahn abzustimmen. An diesen Maßnahmen wäre die Stadt wiederum mit einem Drittel der Kosten beteiligt.

3.2 Ersatz des Bahnübergangs durch eine Straßenunterführung

Diese Lösung müsste im Planfeststellungsverfahren gegebenenfalls gegen die Absichten des Vorhabenträgers durchgesetzt werden. Als Argumente kämen in Betracht:

- Die Unterbrechung von Straßenbeziehungen stellt immer eine Erschwernis für Notfalleinsätze und Rettungsdienste dar (Verstärkung der Trennungswirkung durch die Bahnlinie).
- Eine mögliche und sinnvolle Alternativroute bei Baumaßnahmen (z.B. Sperrung der Rahmstraße oder Bahnhofstraße) wäre nicht mehr vorhanden.
- Durch Verkehrsverlagerungen werden Wohnstraßen stärker belastet und Unfallschwerpunkte geschaffen. Dieses Argument wäre gegebenenfalls gutachtlich nachzuweisen; nach erster Einschätzung durch einen Verkehrsgutachter würde dieser Nachweis unter objektiven Gesichtspunkten allerdings schwer fallen.

- Historische Beziehungen zwischen Ortsteilen werden unterbrochen. Insbesondere würden die traditionellen Beziehungen zwischen dem Ortsteil Möllen und dem Wohngebiet Schwanenstraße/Bussardstraße abgeschnitten.
- Die fehlende Querung kann sich zu einem späteren Zeitpunkt nachteilig auf heute noch nicht absehbare städtebauliche Planungen und Entwicklungen auswirken.

Es bliebe dem Verfahren überlassen, ob es der Stadt gelänge, sich mit diesen Argumenten durchzusetzen. Sollte das gelingen, wäre als Nächstes die Finanzierung zu klären. Da die Bahn eine Mitfinanzierung derzeit ablehnt, muss möglicherweise die Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums gesucht werden. Hier würde erneut die verkehrliche Notwendigkeit überprüft. Es ist weiterhin davon auszugehen, dass auch das Land keine Förderung gewährt, wenn seitens des Bundesverkehrsministers die verkehrliche Notwendigkeit nicht bestätigt wird.

Damit besteht ein relativ hohes Risiko, dass die Kreuzungsmaßnahme ausschließlich von der Stadt Voerde finanziert werden muss. Unter Berücksichtigung der aktuellen und absehbaren Haushaltslage wird das nicht möglich sein. Eine Planfeststellung mit dem Inhalt, den Bahnübergang Schwanenstraße durch ein Unterführungsbauwerk zu ersetzen, muss daher zwingend mit einer Vereinbarung über die künftige Finanzierung einhergehen.

Es ist daher grundsätzlich mit den Interessen der Stadt vereinbar, sich so lange wie möglich für einen Ersatz des Bahnübergangs durch eine Straßenunterführung einzusetzen, allerdings mit der Maßgabe, sich von diesem Ziel wieder zu lösen, wenn eine Mitfinanzierung durch die anderen Kreuzungsbeteiligten sowie von Bund und Land nicht erreicht werden kann.

Zur Milderung der Kostenfolgen bestünde die Möglichkeit, auf eine funktionsgleiche Unterführungen zu verzichten und lediglich eine schmale und niedrige Unterführung für Pkw (ähnlich Dianastraße in Dinslaken) zu planen. Die Variante, statt einer Straßenunterführungen eine Überführung über die Bahnlinie zu bauen, kommt wegen der dichten Wohnbebauung in unmittelbarer Kreuzungsnähe nicht in Betracht.

S p i t z e r

Anlage: Auszug aus Rechtsgutachten

Mitzeichnung: FA 30

FA 32

KBV 1

Stellungnahme Kämmerer:

Stellungnahme Erster Beigeordneter:

Stellungnahme Beigeordneter: