

Vorlage

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung	Vorberatung	14.03.2013
Rat der Stadt Geilenkirchen	Entscheidung	17.04.2013

Entscheidung über das weitere Vorgehen zum Neubau einer Bahnunterführung im Stadtkern

Sachverhalt:

Der Projektsachstand zur Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs im Zuge der Konrad-Adenauer-Straße verbunden mit dem Neubau einer Bahnunterführung bedarf der Entscheidung über das weitere Vorgehen.

Die Bauausführungsbedingungen werden seit der Ratssitzung vom 15.10.2008 konkret untersucht. In der Sitzung am 11.02.2009 beschloss der Rat, die Maßnahme als Unterführung der Bahnstrecke weiter zu verfolgen, das Bebauungsplanverfahren einzuleiten und eine Bürgerbeteiligung durchzuführen. Nach entsprechender Beauftragung des Stadtplaners, Büro BKR, und des Verkehrsplaners, Büro Brendt, wurden Planvorkonzepte entwickelt für die Bürger- und Behördenbeteiligung.

Die Bürgerbeteiligung wurde bislang durchgeführt im ersten und zweiten Innenstadtforum am 21.06.2010 und 31.08.2010.

Seit dem 06.03.2008 wird die Maßnahme mit der Bezirksregierung Köln und mit der DB Netz AG erörtert als Vorhaben der Verkehrssicherung gemäß §§ 3 und 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Die Vollfinanzierung würde demnach erfolgen je zu einem Drittel durch den Bund, die Deutsche Bundesbahn und die Stadt Geilenkirchen. Das städtische Drittel an den kreuzungsbedingten Kosten wäre zuwendungsfähig mit zurzeit 75 % Straßenbaufördermitteln. Als Bedingung dieser Finanzierung der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme muss die Verkehrssicherung deutlich im Vordergrund stehen und die bestehende höhengleiche Kreuzung vollständig aufgehoben werden, also auch für Fußgänger und Radfahrer. Damit würde dann auch eine barrierefreie Planungslösung erforderlich.

Entsprechend der Grundsatzentscheidung des Rates vom 11.02.2009 über die Weiterentwicklung der Maßnahmevorbereitung wurde am 27.05.2009 ein erster Zuwendungsantrag auf der Grundlage von Planvorkonzepten vorgelegt. Mit Bescheiden vom 18.07.2011 und 08.08.2012 erteilte die Bezirksregierung Köln die Einplanungsmittel zum mittelfristigen Förderprogramm. Danach ist das Vorhaben mit Beginnjahr 2016 im Förderprogramm enthalten mit ersten Planungsdaten zu Gesamtausgaben von 8.426.000,00 €.

Die Vorbereitung einer solchen Maßnahme bedarf im vorgegebenen Verfahren sehr umfangreicher Abstimmungen und Voruntersuchungen, insbesondere mit der Deutschen Bundesbahn.

Als Grundlage für den endgültigen städtischen Zuwendungsantrag werden nunmehr erforderlich

1. der Abschluss einer Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG zur Beauftragung der erforderlichen Voruntersuchungen, Gutachten und Bauentwürfe für das Brückenbauwerk und den Straßenbau sowie
2. der Abschluss der Kreuzungsvereinbarung gemäß § 5 EKrG zwischen dem Bund, der Deutschen Bundesbahn und der Stadt Geilenkirchen.

Die Stadt müsste also baldmöglichst Kostenverpflichtungen eingehen, so dass es zuvor der Grundsatzentscheidung über die Weiterführung der Maßnahme bedarf. Entsprechend den Planungserfordernissen bei der DB, insbesondere für die Bahnverkehrsabwicklung während einer solchen Bauphase, müsste für ein Baubeginnjahr 2016 die Baugenehmigungsplanung in 2013 abschließend erstellt werden.

Des weiteren müsste man sich dabei auch qualifiziert mit der Frage beschäftigen, inwieweit eine Unterführung den Durchgangsverkehr im Stadtkern ungewollt nennenswert erhöhen würde.

Im Ergebnis der bisherigen Voruntersuchungen zeigt sich derzeit die nachstehende Kostenschätzung für die Maßnahme:

1. Grunderwerb	1.500.000,00 €
2. Ingenieurleistungen einschließlich Statik	999.600,00 €
3. Kreuzungsbauwerk Bahnanlagen	2.163.000,00 €
4. Sicherungsmaßnahmen und Erschwernisse Bahnverkehr	3.560.000,00 €
5. Straßenneubau einschl. zwei Kreisverkehrsplätze	<u>1.449.000,00 €</u>
Zwischensumme	9.671.600,00 €

eventuell ausschließlich städtische Investitionen

6.1 Straßenumgestaltung Konrad-Adenauer-Straße von evangelische Kirche bis an St. Johann	600.000,00 €
6.2 Neugestaltung des derzeitigen Bahnübergangsbereichs	<u>100.000,00 €</u> = <u>700.000,00 €</u>
Gesamtkosten	<u>10.371.600,00 €.</u>

Von diesen Orientierungsdaten ausgehend würde sich der verbleibende städtische investive Eigenanteil im allgünstigsten Fall wie folgt darstellen:

- A. ein Drittel der kreuzungsbedingten Kosten von ca. 9,6 Mio. €
mit bis zu 75%iger Förderung von maximal 2,4 Mio. € = ca. 805.000,00 €
- B. Straßenumbau Konrad-Adenauer-Straße einschl.
städtebauliche Umgestaltung des derzeitigen Bahnübergangs ca. 700.000,00 €
- Untergrenze des Mindesteigenanteils der Stadt ca. 1.500.000,00 €.

Nicht alle in der vorstehenden Zwischensumme erstkalkulierten Aufwendungen werden erfahrungsgemäß als kreuzungsbedingte Kosten gemäß § 5 EKrG vereinbart werden können. Einzelne Kostenteile würden dann vollständig auf die Stadt entfallen, da ausschließlich die kreuzungsbedingten Kosten zuwendungsfähig sind. Dies wäre mindestens zu erwarten für Grunderwerbsanteile des Postgrundstücks und für Straßenbauteile der Bahnhofstraße und Hünshovener Busch.

Es deutet sich daher derzeit ein verbleibender investiver städtischer Eigenanteil an zwischen 2,0 Mio. € und 2,5 Mio. €.

Nächster Verfahrensschritt wäre, wie erwähnt, der Abschluss der Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG. Die Stadt hätte als Straßenbaulastträger die Straßenplanung zu übernehmen und die DB die der Bahnanlagen. Die Kosten wären zwar kreuzungsbedingt, jedoch müssten die Vereinbarungsbeteiligten entsprechend in Vorlage treten.

Für die von der Stadt zu beauftragenden Ingenieurleistungen bis einschließlich zur Genehmigungsplanung (zu den vorstehenden Kalkulationspositionen 5. und 6.) könnten Kosten entstehen zwischen 45.000,00 € und 50.000,00 € für die Honorarleistungsphasen drei und vier.

Die Grundlagenermittlung und Vorplanung hat die Stadt bereits gemäß Beschluss des UBA vom 03.02.2009 und des Rates vom 11.02.2009 insbesondere für die Bürger- und Behördenbeteiligung erarbeiten lassen.

Parallel zur Planungsvereinbarung mit der DB wäre die Kreuzungsvereinbarung nach § 5 EKrG abzuschließen, um im Ergebnis auch die kreuzungsbedingten Kosten kalkulieren zu können.

Zuvor wäre insbesondere im Hinblick auf die städtische Haushaltssituation grundsätzlich über das weitere Vorgehen in der Maßnahme zu entscheiden.

Der verbleibende städtische Eigenanteil an der Maßnahme müsste aus Kreditmarktmitteln finanziert werden. Die daraus entstehenden zusätzlichen Verpflichtungen würden die künftigen Haushaltsjahre belasten. Es handelt sich dabei im Einzelnen um die Zinsen und um die sich aus den Anlagegütern ergebenden Abschreibungen sowie aber auch um die laufende Bauunterhaltung im konsumtiven Bereich.

Bei einem städtischen Eigenanteil von mindestens 2,0 Mio. € ergäbe sich mit einer Nutzungsdauer von 60 Jahren auch ein jährlicher Abschreibungsaufwand von mindestens 33.300,00 €. Hinzu käme bei diesem Rechenmodell eine durchschnittliche Zinsbelastung für die gesamte Nutzungsdauer bei einem Zinssatz von 4 % von jährlich mindestens 40.000,00 €.

Diese zusätzlichen Belastungen wären im städtischen Haushaltssicherungskonzept einzuplanen.

Die Aufwendungen zu den Eigenmitteln wären derzeit mit der städtischen Haushaltslage unvereinbar.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung bittet den Rat der Stadt zu entscheiden, ob an der Maßnahme „Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs im Stadtkern durch Herstellung einer neuen Bahnunterführung“ festgehalten wird oder ob deren Realisierung nicht weiter verfolgt werden soll.

Anlagen:

Planvorkonzept aus der bisherigen Bürger- und Behördenbeteiligung

(Bauverwaltungsamt, Herr Savoie, 02451/629229)