

Kreisstadt Bergheim Der Bürgermeister	Verantwortliches Dezernat III				Vorlage Nr.: 52/2019 öffentlich			
FBL: Frau Bergmoser AbtL: Herr Dux Verfasser/in: Herr Freese	Mitzeichnungen							
	6.1							
Vorgesehene Beratungsfolge								
Gremium							Datum	
A.f. Planung und Umwelt							14.02.2019	
Hinweis: Anlagen zur Sitzungsvorlage sind nur anlässlich der erstmaligen Beratung der Angelegenheit im Ausschuss beigelegt. Bewahren Sie die Anlagen für Folgeberatungen bitte auf.								
Haushaltsmäßige Auswirkungen								
☐	Vorlage ist haushaltsrelevant (siehe Ziffer 4 der Vorlage).							
☐	für das lfd. Haushaltsjahr							
☐	für Folgejahre							
☐	Ortsbürgermeister/in wurde informiert. Gem. § 16 Abs. 1 Hauptsatzung besteht somit die Gelegenheit zur Stellungnahme.							
TOP Mitteilung Optimierung des Schienenverkehrs von und nach Köln – S-Bahn-Ausbau Erftbahn Sachstandsbericht								

Erläuterungen:

Unter Bezugnahme auf die Ausführungen der Beschlusskontrolle zu der Thematik wird ergänzend folgende umfassende Sachstandsmitteilung zu den verkehrstechnischen Fragestellungen und finanzwirtschaftlichen Auswirkungen gegeben:

Die DB AG projiziert zurzeit den S-Bahn-Ausbau auf der Erftbahnstrecke zwischen Kerpen-Horrem und Bedburg und hat hierzu Arbeitskreise mit den betroffenen Städten Kerpen, Bergheim und Bedburg eingerichtet. Die S-Bahn soll überwiegend auf der eingleisigen Bahnstrecke verkehren, lediglich in Teilbereichen ist ein zweigleisiger Ausbau notwendig. Dies erfordert wegen der geplanten Verdichtung des Taktes von heute 30 auf zukünftig 20 Minuten in beiden Richtungen eine deutliche Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten.

Die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten hat auf die Streckenabschnitte in Kerpen und Bedburg keine gravierenden Auswirkungen, weil auf dem Stadtgebiet der beiden Kommunen alle Bahnkreuzungen als Über- oder Unterführung ausgebildet sind. Dem gegenüber hat die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten erhebliche Auswirkungen auf die zahlreichen, höhengleichen Bahnübergänge auf dem Gebiet der Kreisstadt Bergheim. Betroffen sind die jeweiligen Baulasträger der Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen sowie Fuß- und Wirtschaftswegeverbindungen in der Baulast der Kreisstadt Bergheim.

Durch die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten müssen wegen der für die DB geltenden technischen Vorschriften alle plangleichen Bahnübergänge signaltechnisch gesichert bzw. signaltechnisch aufgerüstet werden. Zudem erhöhen sich an allen höhengleichen Bahnübergängen die Schließzeiten wegen der längeren Einschaltstrecken (700 m) gegenüber dem Status Quo erheblich.

Auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG §§13, 3) müssen sich die jeweiligen Straßenbaulasträger an den Kosten für alle bau- und signaltechnischen Maßnahmen an einem bestehenden Bahnübergang mit einem Drittel beteiligen. Diese Kostenbeteiligung fällt nicht nur für die sicherungs- und signaltechnische Aufrüstung von Bahnübergängen, sondern auch für die Maßnahmen zur evtl. Schließung, Verlegung oder sonstiger Veränderung der Übergänge, an. Für dieses sogenannte „Straßendrittel“ können die kommunalen Straßenbaulasträger in der Regel eine Zuwendung in Höhe von 60 % der kreuzungsbedingten Kosten erhalten.

Vor diesem Hintergrund ist als Voraussetzung für die Einleitung der nächsten Planungsstufe des Gesamtprojekts – u. a. für die Gestaltung der Haltepunkte oder Festlegung von Begegnungsstellen – zu entscheiden, ob und ggf. welche Bahnübergänge ersatzlos aufgehoben oder durch andere Maßnahmen, wie z. B. den Neubau höhenfreier Kreuzungen, ersetzt werden sollen. Ersatzmaßnahmen gehören grundsätzlich zur Eisenbahnkreuzungsmasse, d. h. die hierdurch entstehenden Kosten sind ebenfalls vom Straßenbaulastträger zu einem Drittel mitzufinanzieren.

In diesem Zusammenhang ist daher der Abschluss von Planungsvereinbarungen, in dem die Kostenteilung geregelt ist, zu jedem einzelnen betroffenen Übergang zwischen den jeweils beteiligten Maßnahmenträgern als Grundvoraussetzung sinnvoll.

Da die Straßenbaulastträger des Landes und der Kommunen dem Haushaltsgrundsatz der Sparsamkeit und der Wirtschaftlichkeit unterliegen, sind diese verpflichtet, zu prüfen, ob die Anzahl der Bahnübergänge reduziert werden kann. Eine ersatzlose Aufhebung eines Bahnüberganges ist in der Regel wirtschaftlich und verbessert grundsätzlich auch die Verkehrssicherheit. Andererseits kann die Aufhebung untergeordneter Bahnübergänge erhebliche negative Wirkungen auf die Naherholungs- und Erschließungsqualität im Umfeld bebauter Gebiete haben und traditionell wichtige Wegeverbindungen unterbrechen.

Bei den Bahnübergängen, die in jedem Fall aufrechterhalten werden müssen, ist zu prüfen, ob die durch den S-Bahn-Ausbau unvermeidbar höheren Schließzeiten noch verträglich sind oder nicht. Sind die Schließzeiten noch akzeptabel, wird von der DB eine technische Sicherung geplant, die den zukünftigen technischen Anforderungen genügt. Hierbei handelt es sich um eine eisenbahntechnische und eisenbahnrechtliche Entscheidung der DB bzw. des Eisenbahnbundesamtes. Diese Entscheidung unterliegt nicht der Willensbildung durch die zuständigen Gremien der kommunalen Straßenbaulastträger; sie unterliegt jedoch dem Haushaltsvorbehalt in Bezug auf das von den Kommunen aufzubringende Straßendrittel.

Sind die Schließzeiten nicht mehr akzeptabel, muss ein Bahnübergang ggf. aufgehoben und ein Ersatz geschaffen werden. Dies kann z. B. durch eine alternative Führung des Straßenverkehrs geschehen, oder durch die Planung und Realisierung einer Ersatzmaßnahme, wie dem Neubau einer höhenfreien Kreuzung. Diese vergleichsweise kostenintensiven Maßnahmen erfordern eine Entscheidung der zuständigen Gremien des kommunalen Straßenbaulastträgers sowohl in planerischer als auch in finanztechnischer Hinsicht.

In einer ersten Sitzung des bei der DB angesiedelten Arbeitskreises „Bahnübergänge“ wurden die einzelnen Bahnübergänge im Detail betrachtet und in der Sitzung des S-Bahn-Lenkungskreises am 22.10.2018 auf Verwaltungsebene bewertet. Die entsprechenden Einschätzungen wurden in den weiteren AK- und Lenkungskreissitzungen am 13.12.2018 und 22.01.2019 weiter vertieft. In den beiden Anlagen sind Übersichten über alle Bahnübergänge sowie über alle Über- und Unterführungen aus den genannten Terminen beigelegt, die den aktuellen Diskussionsstand auf Verwaltungsebene wiedergeben.

Aus dem Stand der Diskussionen ist ersichtlich, dass nicht nur die Bewertung der Bahnübergänge in der Baulast der Kreisstadt Bergheim, sondern auch zwischen Kreisstraßen- und Gemeindestraßenbahnübergängen auf dem Gebiet der Kreisstadt Bergheim zum Teil erhebliche straßenverkehrstechnische Wechselwirkungen bestehen. Aus diesem Grunde ist vorgesehen, eine außerordentliche gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Planung und Umwelt der Kreisstadt Bergheim mit dem Verkehrsausschuss des Kreises im Kreishaus Bergheim stattfinden zu lassen, die noch terminiert wird. Eine entsprechende Einladung wird noch ergehen.

Zu Beginn der gemeinsamen Sitzung ist vorgesehen, dass ein auf Eisenbahnkreuzungsrecht spezialisierter Jurist die Grundzüge des Eisenbahnkreuzungsrechts in einem Vortrag darstellt. Darüber hinaus werden die Vertreter des Nahverkehr Rheinland und der DB im weiteren Verlauf der Tagesordnung zunächst über den allgemeinen Sachstand des S-Bahn-Projekts und anschließend über den konkreten Sachstand zu den einzelnen Bahnübergängen berichten. Dies soll die Beratung der nachfolgenden Tagesordnungspunkte, bei denen über das weitere Vorgehen in Bezug auf konkrete Bahnübergänge zu entscheiden ist, erleichtern.

Da der Vortrag auch für Kerpen, Bedburg und Elsdorf interessant sein dürfte, sollen auch die Ausschüsse und Verwaltungen dieser Städte zur Sitzung eingeladen werden.