



Amt für Mobilität und Tiefbau

06.11.2023

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Rüller

Telefon: 492-6920

Rueller@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Aufhebung der Bahnübergänge Sudmühle und Mariendorf - Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG für die Vorzugsvariante der Stadt Münster

Beratungsfolge

16.11.2023	Bezirksvertretung Münster-Ost	Anhörung
29.11.2023	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

- Die in der Begründung dargestellten Rahmenbedingungen für den Abschluss einer Planungsvereinbarung zwischen der Stadt Münster und der DB Netz AG für die weiteren Planungen (Leistungsphasen 3 und 4 -HOAI) zu den Ersatzbauwerken sowie der notwendigen Anpassungsarbeiten an den Straßen- und Bahnanlagen im Zuge der Aufhebung der beiden Bahnübergänge in Sudmühle und Mariendorf werden zur Kenntnis genommen.
- Der Übernahme der anteiligen Planungskosten in Höhe von ca. 3,3 Mio. € durch die Stadt Münster wird zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt eine entsprechende Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG abzuschließen.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster für die weiteren Planungen Kosten in Höhe von ca. 3,3 Mio. € entstehen. Einnahmen aus Fördermitteln sind nicht zu erwarten.

Die v. g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			

Investitionsmaßnahme	4289	Sudmühlenstraße, Kreuzung Deutsche Bahn			Neue Maßnahme 2024
Auszahlungen			2024	865.000	
			2025	1.220.000	
			2026	1.040.000	
			2027	175.000	
Summe aller Auszahlungen				3.300.000	

Die zur Finanzierung der Planungskosten in den Haushaltsjahren 2024 – 2027 erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplanentwurf 2024 bisher nicht veranschlagt. Parallel zur Vorlage wird ein Veränderungsblatt zur Aufnahme der neuen Maßnahme 4289 „Sudmühlenstraße, Kreuzung Deutsche Bahn“ in den Haushaltsplanentwurf 2024 vorgelegt. Die Deckung erfolgt über die Maßnahme 4229 Bünkamp, südl./nördl. Kirschgarten, Bp562 der Produktgruppen 1101 und 1201.

Begründung:

Zu 1.:

- **Beschlusslage Vorzugsvariante Stadt Münster**

Mit dem geänderten Beschluss des Rates vom 22.03.2023 zur Vorlage V/0795/2022/1 wurde, vorbehaltlich abweichender maßnahmenrelevanter Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), als Vorzugsvariante der Stadt Münster für den Ersatz der bestehenden Bahnübergänge die Verlegung der Sudmühlenstraße und in dem Zuge der Neubau eines Ersatzbauwerkes als Straßenunterführung, sowie der Neubau eines zusätzlichen barrierefreien Ersatzbauwerkes für den Fuß- und Radverkehr im Bereich Mariendorf benannt. Die von der Stadt Münster benannte Vorzugsvariante entspricht damit nicht der Vorzugsvariante der DB Netz AG (DB), die für den Ersatz der beiden Bahnübergänge nur ein Ersatzbauwerk durch Verlegung der Sudmühlenstraße als Straßenüberführung und den Anschluss einer Fuß- und Radweganbindung von Mariendorf an das neue Bauwerk vorsieht.

Die von der Stadt Münster gegenüber der DB formulierten Forderungen für die Ersatzbauwerke (zweites Ersatzbauwerk und Straßenunterführung statt einer Straßenüberführung) werden von der DB und dem Eisenbahnbundesamt (EBA) als nicht kreuzungsbedingt notwendige Maßnahmen und damit auch nicht nach § 13 Abs. 2 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) finanzierbar beurteilt. Damit wird eine vollumfängliche Kostentragung der weiteren Planungs- und Baukosten gemäß § 13 Abs. 2 EKrG (1/3 DB; 1/2 Bund und 1/6 Land) von dort ausgeschlossen.

Damit die terminierte Fertigstellung der Baumaßnahme bis 2030 noch realisiert werden kann, müssen die weiteren Planungsleistungen für die Maßnahmen zur Aufhebung der beiden Bahnübergänge Sudmühle und Mariendorf Anfang 2024 vergeben werden. Neben einer grundsätzlichen Kreuzungsvereinbarung für den Bau und die Finanzierung der Ersatzbauwerke wird daher zunächst der Abschluss einer Planungsvereinbarung zwischen der Stadt Münster und der DB über die Finanzierung der weiteren Planungsleistungen erforderlich.

- **Bahnbetriebliche Erfordernisse für den zeitnahen Abschluss einer Planungsvereinbarung**
Dieses Erfordernis liegt in den folgenden Punkten begründet, die nachgehend im Detail erläutert werden:

- Vordringlicher Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG)

- Generalsanierung des betroffenen Korridors im Zuge des Hochleistungsnetzes im Jahr 2030 und anschließende Baufreiheit für mindestens 5 Jahre
- Altersbedingt erforderliche Beseitigung oder Erneuerung der Bahnübergänge bis spätestens Ende 2030

Vordringlicher Bedarf:

Das 740 m –Netz Programm ist durch die DB Netz AG zum Bundesverkehrswegeplan (BWVP) 2030 angemeldet worden und ist Teil des vordringlichen Bedarfes des BSWAG. Vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wird eine schnellstmögliche und prioritäre Umsetzung der Teilmaßnahmen des 740 m-Programms angestrebt. Eine Nichtrealisierung des Bauvorhabens führt zur Verschlechterung der Betriebsdurchführungsqualität auf der hochbelasteten Mischbetriebsstrecke mangels geeigneter Überholungsgleise für lange Güterzüge.

Generalsanierung betroffener Korridore:

Im Zuge der Transformation des Schienennetzes zum sogenannten Hochleistungsnetz werden störanfällige Streckenabschnitte und Anlagen gebündelt saniert. Die Arbeiten in einem sogenannten Korridor, das heißt in einem definierten Abschnitt des Netzes, werden innerhalb einer Sperrpause zusammengefasst, damit wiederkehrende Sperrungen in der Zukunft vermieden werden können. Ist ein Korridor generalsaniert, soll eine Baufreiheit von mindestens 5 Jahren garantiert werden, in diesem Zeitraum sind also keine weiteren Arbeiten mehr möglich (ausgenommen davon sind Entstörungen und regelmäßig wiederkehrende Instandhaltungs-Fenster). Im konkreten Fall der 740 m – Netz Programm Maßnahme in Sudmühle bedeutet dies, dass es einen Korridor zur Realisierung verschiedener Baumaßnahmen im Jahr 2030 gibt und danach für mindestens 5 Jahre dort nicht mehr gebaut werden kann. Sofern also der Terminplan nicht eingehalten werden kann und die Realisierung nicht wie geplant 2030 erfolgen kann, kann die Maßnahme frühestens 2035 realisiert werden. Dieses Risiko steht im direkten Zusammenhang mit dem dritten Erfordernis, der Abgängigkeit der beiden Bahnübergänge.

Altersbedingte Abgängigkeit der Bahnübergänge:

Sollte der Korridor für die Baumaßnahme in 2030 nicht genutzt werden, so würde dies bedeuten, dass die Bahnübergänge bis mindestens 2035 weiter genutzt werden müssen. Die Bahnübergänge Sudmühlenstraße und Mariendorfer Straße sind jedoch aus Altersgründen technisch abgängig und müssen mittelfristig (bis vsl. spätestens Ende 2030) aus Gründen der Sicherheit beseitigt oder erneuert werden. Für die Technik der Bahnübergänge (NFA 60) besteht ein Umbauverbot und beide Bahnübergänge sind aufgrund ihrer Nähe zueinander sowie gemeinsamer Baugruppen technisch voneinander abhängig. Das heißt, eine Beseitigung oder Erneuerung muss immer für beide Bahnübergänge erfolgen.

- **Planungsvereinbarung**

Die von der Stadt Münster benannte Vorzugsvariante wird seitens des Vorhabenträgers nicht als kreuzungsrelevant eingestuft (siehe Punkt Beschlusslage, Abs. 2). In der Vorlage V/0795/2022/1 (Beschlusspunkt 5 und 6) wurde die Notwendigkeit für den Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung über die anteilige Kostentragung der Kreuzungsbeteiligten erläutert. Eine anteilige Kostentragung wird zunächst für die weiteren Planungsleistungen für den städtischerseits gewünschten Mehraufwand gegenüber der Vorzugsvariante der DB erforderlich.

Die Baukosten (Aktualisierung gemäß Preisstand 2023; weitere, mindestens inflationsbedingte Preissteigerungen sind bis 2028 zu erwarten) für das Ersatzbauwerk einer Straßenunterführung der verlegten Sudmühlenstraße werden auf ca. 32 Mio. € (netto) und für das Ersatzbauwerk für den Fuß- und Radverkehr Mariendorf auf ca. 12 Mio. € (netto) geschätzt. Auf dieser Grundlage wurden die Planungskosten für die Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung) und 4 (Genehmigungsplanung) in Höhe von 4,4 Mio. € ermittelt, welche sich aus den Planungskosten für das Ersatzbauwerk einer Straßenunterführung der verlegten Sudmühlenstraße in Höhe von 2,9 Mio. € (brutto) und für das Ersatzbauwerk für den Fuß- und Radverkehr Mariendorf in Höhe von 1,5 Mio. € (brutto) ergeben. Die Leistungsphasen umfassen u.a. die Objekt- und Tragwerksplanung, die Erstellung eines landschaftspflegerischen Begleitplans, sowie Fachplanungs- und Bera-

tungsleistungen für die Umweltverträglichkeitsstudie, Schallschutz, Baugrundbeurteilung.

Die Planungsvereinbarung sieht vor, dass sich die Stadt Münster in Höhe von 3,3 Mio. € an den Planungskosten beteiligt. Diese ergeben sich wie folgt:

- Für die Variante Straßenunterführung im Zuge der verlegten Sudmühlenstraße betragen die Planungskosten 2,9 Mio. €. DB, Bund und Land übernehmen einen Anteil der Planungskosten in Höhe von 39,68 %. Dieser Anteil entspricht den Planungskosten für die Vorzugsvariante der DB (Straßenüberführung im Zuge der verlegten Sudmühlenstraße) von 1,1 Mio. €. Die Stadt Münster übernimmt einen Anteil von 60,32 % in Höhe von 1,8 Mio. €.
- Für das zweite Bauwerk für den Fuß- und Radverkehr in Mariendorf sind die Planungskosten in vollem Umfang in Höhe von 1,5 Mio. € von der Stadt Münster zu übernehmen.

Die DB wird einen zusätzlichen Fiktiventwurf für die Variante einer Straßenüberführung im Zuge der verlegten Sudmühlenstraße erstellen lassen. Dieser ist u.a. notwendig um die jeweiligen Baukosten der abweichenden Vorzugsvarianten zu ermitteln. Auf deren Grundlage wird später der Umfang des Mehraufwandes für die städtische Vorzugsvariante und die daraus resultierende Kostenteilung in der anzuschließenden Kreuzungsvereinbarung berechnet. Für die nicht kreuzungsrelevanten Maßnahmen und die hierfür entstehenden Planungskosten sind keine Fördermittel zu generieren.

- **Mögliche Szenarien bei Planungs- und Bauverzögerungen**

Bei einer Erneuerung der Bahnübergänge (falls die Beseitigung nicht rechtzeitig zum Tragen kommt) werden erhebliche straßenbauliche Maßnahmen an beiden Straßen erforderlich, um den aktuellen Stand der Technik und Sicherheit der Eisenbahnkreuzung herzustellen. Hierfür wäre eine komplett neue Planung erforderlich. Für eine richtlinienkonforme Erneuerung des BÜ Mariendorfer Straße würde dies auch zu Eingriffen in privaten Grundstücken führen. Es ist mit „verlorenen“ Kosten von > 1,5 Mio. € je Bahnübergang bei einer Erneuerung der BÜ zu rechnen.

Bei einem technischen Defekt droht eine längere Sperrung der Bahnübergänge, da diese auf Dauer nicht mehr reparabel unterhalten werden können. Die Sperrung eines Bahnüberganges würde nach Aussage der DB aufgrund der technischen Abhängigkeiten auch zwingend die Sperrung des anderen Bahnübergangs bedingen, was starke Beeinträchtigungen für den KFZ-Verkehr, Radfahrende sowie zu Fuß Gehende in Form von z.T. erheblichen Umwegen zur Folge hätte.

Seitens der DB wird darauf hingewiesen, dass die Erneuerung der Bahnübergänge aus Sicht der DB Netz keine sinnhafte Alternative zu einem neuen Kreuzungsbauwerk darstellt, da zukünftig mit einer deutlichen Erhöhung der Verkehrsdichte (sowohl Personen- als auch Güterzüge) auf der Strecke Hamburg/Bremen – Ruhrgebiet ab 2030 gerechnet wird. Dieser Anstieg hat zur Folge, dass sich die ohnehin langen Schließzeiten nochmals deutlich verlängern und sich die Frequenz der Schließungen erhöhen wird. Eine erhebliche Verschlechterung der heutigen Situation für den KFZ-, Personen- und Radverkehr sowie die Anwohnenden wäre die Konsequenz.

- **Szenarien ohne Beschluss zur Planungsvereinbarung**

Sofern die Stadt Münster dem Abschluss der vorliegenden Planungsvereinbarung nicht zustimmt und unterzeichnet wird die DB die Planung der 740 m – Netz Maßnahme Sudmühle auf der Basis ihrer Vorzugsvariante DB (Variante Ersatz für beide Bahnübergänge als Straßenüberführung in der verlegten Sudmühlenstraße) fortführen. Damit soll sichergestellt werden, dass der geplante Rückbau der Bahnübergänge Sudmühle und Mariendorf weiterhin bis 2030 erfolgen kann und die oben dargestellten Szenarien bei einer Planungs- und Bauverzögerung nicht eintreten.

Die Stadt Münster hat im weiteren Verfahren als Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit im Rahmen des anschließenden Planfeststellungsverfahrens eine erneute Stellungnahme zur Planung abzugeben. Erfahrungsgemäß führen Einsprüche im Verfahren sowie Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss zu Verzögerungen bei der Umsetzung.

Aufgrund der von der DB begründeten Dringlichkeit der Maßnahme und dem vorgegebenen

Zeitfenster bis 2030 wird der Abschluss der Planungsvereinbarung von allen Beteiligten bis Ende 2023 angestrebt.

- **Szenarien mit Beschluss zur Planungsvereinbarung aber ohne zukünftige Übernahme der Baukostenanteile durch die Stadt MS**

Sofern die Stadt Münster dem Abschluss der vorliegenden Planungsvereinbarung zustimmt und diese unterzeichnet wird die DB die Planung der 740 m – Netz Maßnahme Sudmühle auf der Basis der Vorzugsvariante der Stadt Münster fortführen.

Mit der Unterzeichnung einer Kreuzungsvereinbarung nach Beendigung der Planung müsste dann die Stadt Münster die Übernahme der anteiligen Baukosten für die Umsetzung ihrer Vorzugsvariante erklären. Sollte die Stadt Münster diese Kostenanteile nicht übernehmen, wäre die geplante Variante nicht umsetzbar. Die Planung für die Vorzugsvariante der DB würde neu erstellt werden müssen und die bauliche Umsetzung würde sich, mit den bereits beschriebenen Risiken, nicht bis 2030 realisieren lassen. Die bis dahin angefallenen gesamten Planungskosten wären dann vollumfänglich von der Stadt Münster zu übernehmen.

Zu 2.:

Die anteiligen Planungskosten der Stadt Münster betragen entsprechend der vorliegenden Planungsvereinbarung 3,3 Mio. €. Grundlage der ermittelten Planungskosten bilden die auf Preisstand 2023 aktualisierten Baukosten. Eine genaue Kostenermittlung ist erst nach Fertigstellung der Entwurfsplanung möglich. Eine weitere Erhöhung der Baukosten und damit auch eine Anpassung der Planungskosten im Zuge des Planungsfortschritts kann derzeit nicht ausgeschlossen werden bzw. ist mindestens inflationsbedingt zu erwarten.

Nach aktuellem Planungsstand sind die Planungskosten für die Vorzugsvariante der Stadt Münster nicht maßnahmenrelevant, das heißt, es gibt eine technische und planerische Lösung die kostengünstiger ist – eben genau die Vorzugsvariante der DB. Eine Förderung und damit verbundene Einnahmen sind daher für die Planungs- und Baukostenanteile der Stadt Münster nicht zu erwarten. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens besteht die Möglichkeit eine erneute Stellungnahme seitens der Stadt Münster abzugeben. Sollte in diesem Verfahren, gegebenenfalls auch durch Klageverfahren, die bisherige Einschätzung über die fehlende Kreuzungsrelevanz der Vorzugsvariante der Stadt Münster durch das EBA neu beurteilt und entschieden werden, könnte eine Rückerstattung der anteiligen Planungskosten an die Stadt Münster erfolgen.

i.V.

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A
Anlage 1_Übersichtsplan Vorzugsvariante DB
Anlage 2_Übersichtsplan Vorzugsvariante Stadt Münster
Anlage 3_Kostenübersicht