

Aufklärungsarbeit / Korrektur Kosten Studie!

Vorwort: „Faktisch entwidmet“

Studie Seite 9:

2.2 Rechtlicher Status von stillgelegten Bahnstrecken

Eine Stilllegung des Gesamtbetriebs einer Bahnstrecke zieht nicht automatisch eine Entwidmung nach sich [...] Die Infrastruktur ist nach wie vor planfestgestellt und gewidmet und kann jederzeit wieder in Betrieb genommen werden [...] In Folge dessen gilt die betreffende Strecke nicht als „neu“ im Sinne des § 2 EKrG, der für Neubaustrecken die Genehmigung schienengleicher Bahnübergänge weitgehend ausschließt.

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) hat sich mit Schreiben vom 16.05.2019 für diese Fragen für nicht zuständig erklärt, da es sich nicht um einen (Neu-)Bau oder Änderung [...] handele, sondern um eine Unterhaltungsmaßnahme (vollständige Wiederherstellung einer tatsächlich nicht mehr vorhandenen Betriebsanlage als Extremfall einer Unterhaltungsmaßnahme).

Gestützt durch Antwort des BMVI auf unsere Anfrage:

BMVI Az.: L 24 - HE 5270 Reaktivierung von Schienenstrecken - Bocholt – Eisenbahnkreuzungen
*Eisenbahnkreuzungen sind im Rahmen der Reaktivierung entwidmeter Bahnstrecken auf Grundlage von § 2 EKrG regelmäßig als Überführungen herzustellen [...] Wenn die Bahnstrecken nicht entwidmet und lediglich stillgelegt worden sind, können an den Eisenbahnkreuzungen weiterhin Bahnübergänge **vorgesehen werden***.*

*Zitat Wiktionary (<https://de.wiktionary.org/wiki/vorsehen>):

Vorsehen: „für die Zukunft durchaus denkbar sein, vorausschauend möglich machen, im Vorwege bestimmen“ -> D.h. wo keine sind, können wieder welche hin.

Fall 1: Wegfall Kreuzungsbauwerke wo nicht realisierbar oder Gleis im Planum

Studie Seite 10, Abschnitt Kanzlei:

*Mit einiger Sicherheit kann festgestellt werden, dass der **tatsächliche Rückbau** (und erst recht der anderweitige **Überbau**) der **Gleise im Kreuzungsbereich** dazu führt, dass der bisherige Schienenweg als Verkehrsweg tatsächlich (**in seiner Erscheinung im Gelände** und seiner Nutzung als solcher) im Kreuzungsbereich nicht mehr existiert.*

[...]

*Dieser Befund stützt sich auf den Wortlaut des „Verkehrswegs“ und die bisherige Anwendungspraxis, die auf die Gleisanlagen und nicht die Trasse abstellt. Dies dürfte nach der Rechtsprechung des BVerwG jedenfalls dann gelten, wenn die Strecke im Bereich der Kreuzung tatsächlich dauerhaft und **anderweitig genutzt** wird*

Das ist (bis Rhede Bahnhof) nicht der Fall!

Betrachten wir die Realität und die faktischen Gegebenheiten:
Bocholt Industriestraße – Brücke/Tunnel baulich nicht umsetzbar



Gesetzlich vorgeschriebene Mindesthöhe: 4,5 Meter + Konstruktionshöhe (1 m?)
Entfernung Bahnsteig – BÜ ca. 40 Meter -> 1,5 Meter Höhengewinn (4 % Steigung) -> 4 m Differenz
über Straßenanpassung zu erreichen.

Kostenanpassung : -4,3 Mio. €

(Büstra, Hp-Abhängigkeit (Bf-Bereich), Halbschranke, 700 m Bremsweg, 500.000,00 € inkl. Kabelkanal)

Rhede Hardtstraße



Gleis noch im Planum (in seiner Erscheinung im Gelände vorhanden, **nicht überbaut**)

Kostenanpassung: -3,2 Mio. €

(Halbschranken + Rad-/Gehwegschranken, 400.000,00, inkl. Kabelkanal)

Rhede Bf. – Brücke/Tunnel baulich nicht umsetzbar



Problemlage wie Bahnhof Bocholt.

Kostenanpassung: -4,3 Mio. €

(Büstra, Hp-Abhängigkeit (Bf-Bereich), Halbschranke, 700 m Bremsweg, 500.000,00 € inkl. Kabelkanal)

Korrektur der Nutzen-Kosten-Faktor Berechnung:

Siehe dazu:

Studie Seite 40:

Unter- bzw. Überführung Straße mit:

- geringen Anforderungen (ca. 2,2 Mio. EUR)
- komplexen Anforderungen (ca. 3,6 Mio. EUR)
- sehr komplexen Anforderungen (ca. 4,8 Mio. EUR)

Standort	Kosten BÜ in TEUR	Basis Studie		
		Bauwerke	Angepasst*	Grund
1. Bocholt Industriestraße	500	4.800	- 4.300	nicht realisierbar
2. Bocholt Münsterstraße	380	4.800	-	keine Änd.
3. Bocholt Viktoriastraße	350	3.600	-	keine Änd.
4. Bocholt Eintrachtstraße	380	-	-	keine Änd.
5. Bocholt Blücherstraße	450	2.200	-	keine Änd.
6. Bocholt Heutingsweg	350	-	-	Wegfall
7. Bocholt In der Ziegelheide,	380	-	-	Wegfall
8. Bocholt In der Kickheide	380	2.200	-	keine Änd.
9. Rhede Tenkingallee,	250	-	-	Wegfall
Anlieger		-		Wegfall
10. Rhede Bocholter Straße 4	250	-	-	Wegfall
11. Rhede, Im Haberding	250	-	-	Wegfall
12. Rhede Gronauer Straße	400	3.600	-	keine Änd.
13. Rhede Hardtstraße	400	3.600	- 3.200	Gleis im Plenum
14. Rhede Leostraße	350	-		Wegfall
15. Rhede Schillerstraße	350	-		Wegfall
16. Rhede Lindenstraße	350	-		Wegfall
17. Rhede Molkereihof	450	-		Wegfall
18. Rhede Bf	500	4.800	- 4.300	nicht realisierbar
Summe:	6.220	29.600	- 11.800	Differenz

Zusammenstellung der Kosten und Nutzen für die jeweiligen Planfälle (Sald)

Summe Nutzen	Tsd. EUR/a	1694,10	1694,10
Betriebskosten SPNV	Tsd. EUR/a	-90,10	-90,10
Betriebskosten ÖSPNV (S75)	Tsd. EUR/a	0,00	0,00
Unterhaltungskosten			
SPNV-Infrastruktur	Tsd. EUR/a	-295,50	-295,50
Summe Nutzen abzüglich			
Betriebskosten	Tsd. EUR/a	1308,60	1308,60
Kapitalkosten Infrastruktur	Tsd. EUR/a	1390,80	1267,61
Nutzen-Kosten-Differenz	Tsd. EUR/a	-82,30	-82,30
Nutzen-Kosten-Verhältnis		0,94	1,03

NKF von ≥ 1 (~1,03) für Bocholt Rhede. Förderfähig!

Fall 2: Wiederinstandsetzung aller Bahnübergänge

Studie Seite 23 (2.5):

Dort wo die vorhandene Bahntrasse **nicht überbaut** und wieder für die Bahn genutzt werden kann, wird aufgrund der bisherigen Widmung als Bahnlagern eine plangleiche gesicherte Querung möglich sein.

Standort	Kosten BÜ in TEUR	Basis Studie			Anmerkungen BÜ
		Bauwerke		Angepasst*	
1. Bocholt Industriestraße	500	4.800	-	4.300	Büstra, Hp-Abhängigke
2. Bocholt Münsterstraße	380	4.800	-	4.420	Büstra, Hp-Abhängigke
3. Bocholt Viktoriastraße	350	3.600	-	3.250	Halbschranken, inkl. K:
4. Bocholt Eintrachtstraße	380	-		380	inkl. Kabelkanal
5. Bocholt Blücherstraße	450	2.200	-	1.750	Halbschranken, Hp-Ab
6. Bocholt Heutingsweg	350	-		350	Vollwertige Halbschrai
7. Bocholt In der Ziegelheide	380	-		380	Vollwertige Halbschrai
8. Bocholt In der Kickheide	380	2.200	-	1.820	Inkl. Kabelkanal
9. Rhede Tenkingallee	250	-		250	Nur Lz-Anlage, Inkl. K:
Anlieger		-		-	
10. Rhede Bocholter Straße 4	250	-		250	Nur Lz-Anlage, Inkl. K:
11. Rhede, Im Haberding	250	-		250	Nur Lz-Anlage, Inkl. K:
12. Rhede Gronauer Straße	400	3.600	-	3.200	Halbschranken + Rad-/
13. Rhede Hardtstraße	400	3.600	-	3.200	Halbschranken + Rad-/
14. Rhede Leostraße	350	-		350	Vollwertige Halbschrai
15. Rhede Schillerstraße	350	-		350	Vollwertige Halbschrai
16. Rhede Lindenstraße	350	-		350	Vollwertige Halbschrai
17. Rhede Molkereihof	450	-		450	Hp-Abhängigkeit (Bf-B
18. Rhede Bf	500	4.800	-	4.300	Büstra, Hp-Abhängigke
Summe:	6.220	29.600	-	22.880	Differenz

(Preisschätzungen der Bahnübergänge von der Bentheimer Eisenbahn)

Zusammenstellung der Kosten und Nutzen für die jeweiligen Planfälle (Salc

Summe Nutzen	Tsd. EUR/a	1694,10	1694,10
Betriebskosten SPNV	Tsd. EUR/a	-90,10	-90,10
Betriebskosten ÖSPNV (S75)	Tsd. EUR/a	0,00	0,00
Unterhaltungskosten			
SPNV-Infrastruktur	Tsd. EUR/a	-295,50	-295,50
Summe Nutzen abzüglich			
Betriebskosten	Tsd. EUR/a	1308,60	1308,60
Kapitalkosten Infrastruktur	Tsd. EUR/a	1350,80	932,29
Nutzen-Kosten-Differenz	Tsd. EUR/a	-82,30	-82,30
Nutzen-Kosten-Verhältnis		0,94	1,40

NKF von ≥ 1 (~1,4) für Bocholt Rhede. Förderfähig!

Nachwort Kosten für die Städte:

BÜ-Kosten

Die Machbarkeitsstudie stammt vom Jan. 2020 oder früher.

Seit dem 13. März 2020 gilt der neue Absatz 2 des §13[1], wonach bei kommunalen Straßen, die Kosten so zu teilen sind:

- Bund die Hälfte (3 Sechstel),
- die Eisenbahn ein Drittel (2 Sechstel),
- und das jeweilige Bundesland das restliche Sechstel (1 Sechstel).

(Alle Angaben nach bestem Wissen & Gewissen, basierend auf Rekonstruktion NKF-Berechnung, gesammelten Informationen/Aussagen EBA, BMVI et al.)