



Der Bürgermeister

Öffentliche Beschlussvorlage 321/2008

Dezernat II, gez. Backes

Federführung:
60 - Planung, Bauordnung, Verkehr
Produkt:
60.01 Stadtplanung
60.03 Verkehrsplanung
70.01 Verkehrsanlagen

Datum:
25.11.2008

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	04.12.2008	Vorberatung
Hauptausschuss	11.12.2008	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	16.12.2008	Entscheidung

Haltepunkt Schulzentrum: Entwurfs- und Genehmigungsplanung - Antrag auf Durchführung eines Verfahrens nach § 18 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz)

Beschlussvorschlag 1:

Der Rat der Stadt Coesfeld stimmt der beigefügten Entwurfsplanung zum Bau des Haltepunktes Schulzentrum zu (Benehmensherstellung entsprechend § 74 Abs. 6 Nr. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz in Verbindung mit § 38 Baugesetzbuch).

Beschlussvorschlag 2:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Voraussetzungen für die Abbindung des Darfelder Weges und die Ausweisung als reine Rad- und Fußwegeverbindung zu prüfen und die notwendigen Schritte einzuleiten.

Beschlussvorschlag 3:

Die Verwaltung wird beauftragt, für die Maßnahmen, die nicht als ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen direkt mit Landesmitteln finanziert werden, einen Antrag auf Aufnahme in das Förderprogramm gemäß dem Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG NRW) zu stellen.

Finanzierung

1. Kosten

In der Machbarkeitsstudie wurden Herstellungskosten von insgesamt 1,1 Mio. € ermittelt. Die unter dem Punkt „Sachverhalt“ erläuterten Planungsänderungen in Verbindung mit den Ergebnissen einer Baugrunduntersuchung, die die GUCH Geologie+Umwelt -Consulting Hamm GmbH im Auftrag der Stadt Coesfeld durchgeführt hat, haben natürlich Auswirkungen auf das Kostenvolumen der einzelnen Anlagenteile, insgesamt bleibt es aber bei dem zuvor geschätzten Gesamtvolumen. Eine erste Kostenberechnung des Planungsbüros Hahm (PBH) ergibt folgende Kostensituation:

- P&R-Anlage: 75.000 € (10 Stellplätze)

- K&R-Anlage: 10.000 € (1 Stellplatz)
- B&R-Anlage: 80.000 € (68 Stellplätze)
- Geh- und Radweg Darfelder Weg: 65.000 €
- Bahnsteig: 900.000 €
- Gesamtkosten: 1.130.000 €

In den angegebenen Kosten enthalten sind die Baunebenkosten in Höhe von 15% sowie die Mehrwertsteuer mit 19%. Die Ergebnisse einer detaillierten Kostenberechnung werden in der Sitzung vorgestellt.

Kosten für den ggf. zwischen der Holtwicker Straße und der vorhandenen Zufahrt zum Parkplatz zu errichtenden P&R-Parkplatz mit 26 Stellplätzen konnten aufgrund des engen Zeitrahmens noch nicht ermittelt werden. Hier mussten zunächst die Ergebnisse einer weiteren Baugrundbeurteilung abgewartet werden.

2. Finanzierung / Förderung

Zu unterscheiden sind grundsätzlich die eigentlichen ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen gem. § 13 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) und die der pauschalierten Investitionsförderung gem. § 12 ÖPNVG NRW unterliegenden begleitenden Maßnahmen.

Im Einvernehmen mit dem Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtags sind gem. § 7 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan aufgestellt und weitere Investitionsmaßnahmen des ÖPNV im besonderen Landesinteresse gem. § 13 Abs. 1 ÖPNVG NRW festgestellt worden. Der Haltepunkt Schulzentrum in Coesfeld wurde als Investitionsmaßnahme des ÖPNV im besonderen Landesinteresse gem. § 13 Abs. 1 ÖPNVG NRW festgestellt. Die Gesamtkosten wurden zunächst mit 1,01 Mio. Euro angegeben, der Beginn der Maßnahme auf 2010 terminiert. Somit ist die Finanzierung der eigentlichen ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen durch Landesmittel gesichert. Hierzu gehören insbesondere der Bau und die Ausstattung (z.B. Wartehallen) des Bahnsteiges. Voraussetzung für die Freigabe der Mittel ist der Abschluss eines Rahmenvertrages zwischen dem Land NRW und der DB AG. Bewilligungsbehörde für die Zuwendungen nach § 13 ÖPNVG NRW ist der NWL - Nahverkehr Westfalen-Lippe. Maßnahmenträger wird voraussichtlich die DB Station&Service AG sein.

Zu den Maßnahmen, die gem. § 12 ÖPNVG NRW förderfähig sind, gehören die P&R-Anlage, die K&R-Anlage sowie die B&R-Anlagen. Maßnahmenträger ist hier voraussichtlich die Stadt Coesfeld, der Fördersatz beträgt 75%. Den verbleibenden Eigenanteil trägt die Stadt Coesfeld. Zu beachten sind allerdings die folgenden Förderhöchstgrenzen:

- P&R-Anlage: 5.000 € je Stellplatz
- K&R-Anlage: 5.000 € je Stellplatz
- B&R-Anlage: 800 € je überdachtem Stellplatz

Somit ergeben sich bei 10 P&R-Plätzen förderfähige Herstellungskosten von 50.000 €, bei 1 K&R-Platz von 5.000 € und bei 68 B&R-Plätzen von 54.400 €, insgesamt also 109.400 €. Die Differenz von 55.600 € zu den tatsächlichen Herstellungskosten sind komplett von der Stadt zu tragen, hinzu kommt bei einem Fördersatz von 75% ein Eigenanteil an den förderfähigen Herstellungskosten in Höhe von 27.350 €. Die Herstellungskosten für die zusätzlichen P&R-Plätze sind hier nicht berücksichtigt. Förderfähig sind jedoch nur P&R-Anlagen mit mindestens 20 Stellplätzen, so dass die ursprünglich vorgesehenen 10 Plätze nur dann gefördert werden, wenn auch die zusätzliche Anlage (zumindest mit 10 Plätzen) gebaut wird. Die genauen Förderregularien müssen noch mit dem NWL abgestimmt werden. Hierzu gehört auch, ob die Anpassung des Darfelder Weges ebenfalls förderfähig ist. Die Entscheidung über die zukünftig zu fördernden Vorhaben trifft die Zweckverbandsversammlung des NWL.

Eine endgültige Aussage über die für die B&R, P&R und K&R Anlagen benötigten Eigenmittel lässt sich daher erst nach Erstellung der Vorplanung für die weiteren P&R Plätze, Vorlage der

Kostenschätzung und Abstimmung mit dem NWL treffen.

Die Herstellungskosten, Förderbeträge und Eigenmittel können daher vorläufig nur wie folgt grob geschätzt werden:

	Herstellungskosten	Förderung	Eigenanteil
B&R	80.000 €	40.800 €	39.200 €
P&R	200.000 €	135.000 €	65.000 €
K&R	10.000 €	3.750 €	6.250 €
Darfelder Weg	65.000 €	? €	? €
gesamt	321.000 €	179.550 €	110.450 € bis 175.450 €

Sachverhalt:

1. Verfahren gem. § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Der Haltepunkt Schulzentrum ist eine Betriebsanlage entsprechend dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG). Die Planfeststellung bzw. Plangenehmigung erfolgt nach den Bestimmungen des AEG in Verbindung mit dem Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG). Ein Bebauungsplan ist nicht erforderlich.

Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnfernstromleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 des VwVfG nach Maßgabe des AEG. (§ 18 AEG)

An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

- Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben und
- mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist.

(§ 74 Abs. 6 Satz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz)

Ergänzend hierzu kann eine Plangenehmigung für Betriebsanlagen einer Eisenbahn auch dann erteilt werden, wenn Rechte anderer nur unwesentlich beeinträchtigt werden.

(§ 18b AEG)

Verfahrensträger (Anhörungsbehörde) ist das Eisenbahnbundesamt. Der Antrag auf Durchführung eines Verfahrens nach § 18 AEG ist durch ein Eisenbahnunternehmen, in diesem Fall die DB Station&Service AG, zu stellen. Die DB Station&Service AG wird voraussichtlich auch Träger der weiteren Planungen sowie der Baumaßnahme sein.

2. Entwurfs- und Genehmigungsplanung

Aufbauend auf der Machbarkeitsstudie, die dem Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen in seiner Sitzung am 05.09.2007 vorgestellt wurde, hat das Planungsbüro Hahm die Entwurfs- und Genehmigungsplanung zum Bau des Haltepunktes Schulzentrum erstellt. Hieraus wurden die Unterlagen entwickelt und zusammengestellt, die für einen Antrag auf Durchführung eines Verfahrens nach § 18 AEG notwendig sind. In Absprache mit dem Eisenbahnbundesamt verläuft die Planfeststellungsgrenze entlang dem nördlichen Fahrbahnrand des Darfelder Weges. Bestandteile des Planfeststellungsverfahrens sind somit der eigentliche Bahnsteig

sowie alle Anlagen, die zwischen der Bahntrasse und dem Darfelder Weg liegen. Hierzu gehört auch die geplante B&R-Anlage. Die P&R-Anlage und die Anpassung des Darfelder Weges sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

In der Entwurfsplanung ergeben sich gegenüber der Machbarkeitsstudie insbesondere die folgenden Veränderungen:

- Die Bahnsteiglänge konnte auf 120 m reduziert werden. Grundlage ist die von DB Station&Service in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) definierte Aufgabenstellung für die Planungen zum Bau des Haltepunktes. Für die Strecke Coesfeld-Münster wurde eine Bahnsteigmindestlänge von 120 m festgelegt. Dies ergibt sich aus dem Einsatz von Triebwagen der DB-Baureihe 643 (Talent), die mit einer 2-fach Traktion eingesetzt werden.
- Vorgesehen sind nunmehr zwei B&R-Anlagen jeweils unmittelbar an beiden Enden des Bahnsteiges zwischen dem Darfelder Weg und den Bahngleisen. Dies bringt deutliche Vorteile in der Bedienbarkeit der Anlagen. Sie können über den Darfelder Weg erreicht werden und liegen direkt an den Zufahrten zum Haltepunkt, was die Akzeptanz durch die Radfahrer erhöht. In der Machbarkeitsstudie lag die Anlage zwischen dem Darfelder Weg und den „Hausmeisterhäusern“ östlich der Holtwicker Straße und somit auf der „falschen“ Seite des Darfelder Weges.
- Der Darfelder Weg wird mit Freigabe des Haltepunktes für den Kfz-Verkehr von der Holtwicker Straße abgebunden. Nur noch Radfahrer und Fußgänger können den Darfelder Weg über die Holtwicker Straße erreichen. Im Bereich des Haltepunktes wird der Darfelder Weg in Zukunft eine reine Rad- und Fußwegeverbindung sein. Die wenigen Ziele (z.B. Tennisplätze), die am Darfelder Weg liegen, können in Zukunft nur noch aus Richtung Norden über den Blomenesch erreicht werden. Die Machbarkeitsstudie enthielt noch mehrere Erschließungsvarianten für den Darfelder Weg, sprach sich aber deutlich für die Lösung mit einer reinen Rad- und Fußwegeverbindung aus.

In einem Gespräch am 05.11.2008 mit dem Eisenbahnbundesamt wurden die Randbedingungen für das Genehmigungsverfahren definiert. Gleichzeitig wurde festgelegt, welche zusätzlichen Unterlagen für die Genehmigung notwendig werden:

- a. Eine Lärmtechnische Untersuchung ist nicht erforderlich (siehe Erläuterungen weiter unten).
- b. Der Bahnübergang Holtwicker Straße und die damit verbundenen gegenseitigen Abhängigkeiten zum Haltepunkt sind nicht Bestandteil der Planfeststellung.
- c. Die eingereichten Unterlagen müssen Aussagen zur Landschaftspflege enthalten. Hierzu ist die Aufstellung eines landschaftspflegerischen Begleitplanes erforderlich. Dieser ist mit der unteren Landschaftsbehörde abzustimmen.
- d. Ebenso erforderlich sind wasserwirtschaftliche Planunterlagen, die sich mit der Sicherstellung einer geregelten Oberflächenentwässerung beschäftigen.

Die unter den Punkten c und d genannten Unterlagen gehen über das in der Honorarordnung für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI) definierte Leistungsbild der Entwurfs- und Genehmigungsplanung hinaus, sind aber zwingend für den Antrag auf Durchführung eines Verfahrens nach § 18 AEG erforderlich. In der 47. Kalenderwoche wurde das Planungsbüro Hahm mit der Erstellung des landschaftspflegerischen Begleitplanes beauftragt. Die Beauftragung der Entwässerungsplanung soll in Kürze erfolgen.

3. Variantenuntersuchung / Abwägung:

In der Machbarkeitsstudie wurden zwei Varianten u.a. hinsichtlich Verkehrssicherheit, Verkehrsablauf, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit untersucht und bewertet. Wesentlicher Unterschied der beiden Varianten ist die Lage des Bahnsteiges. Variante A beinhaltet einen Bahnsteig in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnübergang Holtwicker Straße. In der Variante B wurde der Bahnsteig in östlicher Richtung verschoben. Zusammenfassend stellte die Machbarkeitsstudie fest, dass die Variante A, wenn auf die Befahrbarkeit des Darfelder Weges für Kraftfahrzeuge verzichtet wird, klare Vorteile beinhaltet.

Vor allem sind hier die folgenden Punkte zu nennen:

- Kürzere Wege zum Schulzentrum
- Kürzere Wege zur Holtwicker Straße, in Richtung in Innenstadt und zu den potentiellen Zielen der Fahrgäste
- Bessere Verknüpfung Bus-Schiene
- Bessere soziale Aufsicht durch unmittelbar benachbarte Wohnhäuser und Schulgebäude

Die Umweltverträglichkeit ist bei beiden Varianten ausgeglichen. Hinsichtlich des vorhandenen Umfeldes, insbesondere der vorhandenen Bebauung, hat die Variante B geringe Vorteile. Nachteilig für Variante A wirken sich hier insbesondere die größere Nähe und die direkten Sichtbeziehungen zur nördlich angrenzenden Bebauung aus. In der Anlage findet sich eine Tabelle als Auszug aus der Machbarkeitsstudie, die die Beurteilung der beiden Varianten gegenüberstellt.

Im Vorfeld wurde auch ein Bahnsteig westlich der Holtwicker Straße in die Überlegungen einbezogen. Aufgrund von Sicherheitsaspekten wurde die Lösung aber frühzeitig verworfen. Wesentlicher Punkt war hierbei die notwendige Querung der stark belasteten Holtwicker Straße für Schüler, die vom Haltepunkt aus das Schulzentrum erreichen wollen.

Bereits im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde zwischen den öffentlichen und privaten Belangen abgewogen. Die öffentlichen Belange sind hier deutlich höher zu gewichten als die betroffenen privaten Belange (subjektiv empfundene höhere Lärmbelastung, erwartete stärkere Einsicht in die Privatgrundstücke vom Bahnsteig). Es haben sich im weiteren Planungsverlauf keine neuen Erkenntnisse ergeben. Die planerische Abwägung führt daher weiterhin zur Empfehlung der Variante A.

4. Bürgeranträge gem. § 24 GO NRW:

Die Bürgeranträge zum Haltepunkt Schulzentrum, die dem Ausschuss in seiner Sitzung am 17.09.2008 als Anregungen gem. § 24 GO NRW vorgelegt wurden, beschäftigten sich insbesondere mit dem Thema Lärmschutz sowie mit der zukünftigen Parkplatzsituation.

Die Belange des Lärmschutzes wurden inzwischen eingehend geprüft und rechtlich bewertet. Grundsätzlich werden die Emissionspegel von Zug- und Rangierfahrten in Personenbahnhöfen entsprechend der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BlmschV) in Verbindung mit der Richtlinie Schall 03 wie für die freie Strecke berechnet. Emissionen von Lautsprecheransagen u.ä. sind dabei nicht zu berücksichtigen. Von den Fahrgästen ausgehende Geräusche sind ebenfalls nicht zu berücksichtigen, da sie weniger Lärm auslösen als zielgerichtete Lautsprecherdurchsagen und der normalen Lebenswelt entsprechen. Somit ist davon auszugehen, dass diese Geräusche ebenfalls in den Annahmen der 16.BlmschV enthalten sind.

Die 16.BlmschV gilt für wesentliche Änderungen von Schienenwegen. Wesentlich ist eine Änderung, wenn

- ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
- durch einen erheblichen Eingriff der Beurteilungspegel (...) erhöht wird.

Beim Bau eines Haltepunktes handelt es sich weder um eine bauliche Erweiterung des Schienenweges noch um einen erheblichen Eingriff und somit nicht um eine wesentliche Änderung im Sinne der 16.BlmschV. Die Vorbelastung durch die durchgehende Strecke kann sich durch den Bau eines Haltepunktes nicht erhöhen, da der Haltepunkt selber als lärmneutral zu bewerten ist. Insofern sind die Belange des Lärmschutzes durch den Bau eines Haltepunktes nicht tangiert. Der Nachweis, dass die Grenzwerte der 16.BlmschV eingehalten werden, ist nicht erforderlich.

Die Parkplatzsituation wurde ebenfalls näher beleuchtet. An 15 repräsentativen Tagen zwischen

dem 11. September und dem 24. Oktober wurde die Belegung des Parkplatzes am Schulzentrum während der Schulzeit erfasst. Dabei ergab sich ein uneinheitliches Bild. Von den insgesamt vorhandenen 84 Plätzen waren zwischen 42 und 76 Plätze von Pkw belegt. Zusätzlich wurden ein bis sieben Motorroller gezählt, die jeweils einen Stellplatz belegten. Insgesamt lag die Zahl der belegten Stellplätze zwischen 47 und 80, im Umkehrschluss blieben 4 bis 37 Stellplätze frei. Die bisherige Planung sah 10 zusätzliche P&R-Plätze westlich der vorhandenen Anlage vor. Bei einer heutigen Parkplatzauslastung von bis zu 95% können zusätzliche Stellplätze sinnvoll sein, um den Bedarf an P&R-Plätzen auch in Spitzenzeiten zu decken. Derzeit prüft die Verwaltung, ob eine zusätzliche Anlage in vertretbarer Entfernung zum Haltepunkt eingerichtet werden kann. Ins Auge gefasst wurde dabei die Fläche zwischen der Holtwicker Straße und der vorhandenen Zufahrt zum Parkplatz. Nach ersten Überlegungen könnten hier 26 Stellplätze geschaffen werden. Unter Berücksichtigung der in der Regel freien Plätze auf der heutigen Anlage (mind. 4) könnte ein ausreichendes Angebot mit 40 P&R-Plätzen zur Verfügung gestellt werden.

Die Bürger werden am 25.11.2008 über den Planungsstand und die Ergebnisse der Abwägung informiert.

Anlagen:

Auszug aus der Machbarkeitsstudie: Gegenüberstellung der Varianten

Lageplan

Ausbauquerschnitte A-A bis D-D