

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt, dass kein Verlangen für eine Erneuerung des Bahnübergangsbauwerkes im Bereich Karolinenstraße/Hedwigstraße gegenüber der DB AG ausgesprochen wird und stimmt der DB AG zu, das Bahnübergangsbauwerk ersatzlos zurückzubauen.

Begründung:

Ergänzungsvorlage

Im Bau – und Mobilitätsausschuss vom 23.02.2026 ist der Tagesordnungspunkt 12 „Rückbau der Bahnüberführung zwischen Karolinenstraße und Hedwigstraße“ nicht beschlossen worden, da noch weitere Erläuterungen zu dem Thema zur nächsten Sitzung des Bau- und Mobilitätsausschusses ausgeführt werden sollten.

Diese zusätzlichen Ergänzungen zur Ursprungsvorlage werden nun mit dem kursiv geschriebenen Textteil dargestellt.

Bauwerkszustand

*Die Begutachtung durch den Fachbeauftragten (höchste Instanz der Bauwerksbewertung) und den Brückenprüftrupp aus 2022 dokumentiert die Schäden und den Bauwerkszustand. Das Ergebnis der Bauwerksbewertung kann aus der Begutachtung zitiert werden: Zustandskategorie 4 (schlechteste Zustandskategorie „**die Erneuerung ist unverzüglich zu planen und durchzuführen bis 2030**“). Die Brücke wurde optisch saniert (Betonsanierung 2023), was nicht über den schlechten Zustand hinwegtäuschen darf.*

Eine Instandsetzung ist so weitreichend erforderlich, dass es einer Erneuerung gleichkommt.

Restnutzungsdauer

Die Brücke bleibt bis zum Baubeginn im Jahr 2030 geöffnet und die Verhandlungen und Abstimmungen sind hier gegenständlich, um eine Planungsgrundlage zu schaffen.

Die Positionierung der Stadt ist maßgeblich, wie hier hinsichtlich der Brücke verfahren wird. Verfüllung oder Neubau

Sanierung des Gleiskörpers

Der Betrieb und die Befahrbarkeit des Oberbaus muss unabhängig von der Maßnahme am Brückenbauwerk sichergestellt werden. Es bestehen unterschiedliche Erneuerungszyklen, die beim Oberbau ca. 30 Jahre und bei Brücken ca. 100 Jahre betragen.

Daher sind im Gleisbereich vor einigen Jahren bereits Sanierungen erfolgt.

1. Anlass

Die Bahnüberführung zwischen der Karolinenstraße und Hedwigstraße ist nach Angaben der DB AG abgängig. Eine Erneuerung oder ein Rückbau mit Verfüllung (Herstellung durchgängiger Bahndamm) ist bis 2030 erforderlich. Eine fachgerechte Instandsetzung ist nicht mehr wirtschaftlich durchführbar.

Da sich die Kreuzungsbeteiligten DB AG und Stadt zum weiteren Vorgehen abstimmen müssen, ist die DB AG an die Stadt herangetreten, um abzuklären, wie mit dem Bauwerk verfahren werden soll.

Es ergeben sich zwei wesentliche Varianten:

1. Bauwerkserneuerung oder
2. Ersatzloser Rückbau des Bauwerks.

Die beiden Varianten werden im Folgenden kurz skizziert.

1. Bauwerkserneuerung

Eine Erneuerung des Bauwerks in der vorliegenden Größenordnung kann Baukosten von ca. 4-5 Mio. € verursachen und ist zusätzlich mit fortlaufenden Unterhaltungskosten verbunden. Vorteil der Variante ist, dass die Querungsmöglichkeit der Bahnstrecke für Fußgänger und Radfahrer erhalten bliebe. Nachteilig sind die hohen einmaligen sowie laufenden Kosten.

2. Ersatzloser Rückbau des Bauwerks / Herstellung eines durchgängigen Bahndamms

Die Alternative wäre das Bauwerk durch Verfüllung zurückzubauen, um so einen durchgängigen Bahndamm herzustellen. Die Kosten liegen hierfür bei rd. 0,5 Mio. €.

Vorteile der Variante sind die deutlich geringeren Baukosten und die entfallenden zukünftigen Unterhaltungsaufwände des Bauwerks. Nachteilig ist der Wegfall der Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer.

Da für beide Varianten die Konsequenzen hinsichtlich der möglichen Maßnahmen und der daraus resultierenden finanziellen Beteiligung der Stadt abzuschätzen sind, ergeben sich folgende Szenarien mit Bezug auf das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG):

Lfd. Nr.	Maßnahme	Erläuterung	Bemerkung
1.1	1:1 Erneuerung des Bauwerks wie im Bestand	Das Bauwerk wird in den Abmaßen unverändert durch ein neues Bauwerk ersetzt. Dies entspräche einer Maßnahme nach §14 EKrG. Die DB würde die Kosten i. H. v. rd. 4 Mio. € tragen.	Hier lägen die Kosten bei der DB. Ist aktuell von der DB nicht vorgesehen.
1.2	DB-seitiges Verlangen an einer Änderung an dem Bauwerk	Das Bauwerk wird mit geänderten Abmaßen erneuert, die von der DB verlangt werden (z. B. es wird ein breiteres Bauwerk für DB-Randwege auf dem Bauwerk erforderlich). Dies entspräche einer Maßnahme nach §§ 3, 12 Abs. 1 Nr. 1 EKrG. Die DB würde die Kosten i. H. v. 4-5 Mio. € tragen.	Hier lägen die Kosten bei der DB. Ist aktuell von der DB nicht vorgesehen.
1.3	Stadt-seitiges Verlangen an einer Änderung an dem Bauwerk	Die Brücke wird mit geänderten Abmaßen erneuert, die von der Stadt verlangt werden (z. B. Aufweitung der Durchfahrtsbreite und -höhe). Dies entspräche einer Maßnahme nach §§ 3, 12 Abs. 1 Nr. 1 EKrG. Der Stadt würden die Baukosten i. H. v. rd. 4-5 Mio. € zzgl. 20% Verwaltungskostenpauschale von der DB in Rechnung gestellt werden. Über eine Ablösungsberechnung nach ABBV würden Unterschiede in den Erhaltungslasten finanziell ausgeglichen (zusätzliche Ablösekosten).	Hier lägen die gesamten Baukosten, 4 - 5 Mio. € und Ablösekosten für die Unterhaltung bei der Stadt. Wenn hier eine Unterführung für Fußgänger oder Radfahrer verlangt wird, müssen auch die zugehörigen Regelwerke Anwendung finden, so dass das Bauwerk deutlich größer als das bestehende Bauwerk ausfallen würde (vergl. BÜ Hörstkamp). Zusätzlich fallen die Ablösekosten der Unterhaltung an.
1.4	Beidseitiges Verlangen an einer Änderung der Brücke	Brücke wird mit geänderten Abmaßen erneuert, die von beiden Kreuzungspartnern verlangt werden. Dies entspräche einer Maßnahme nach §§ 3, 12 Absatz 1 Nr. 2 EKrG. Die Kosten werden mit einem Kostenteilungsschlüssel zwischen den Kreuzungspartnern geteilt. Eine Kostentragung von 2 – 3 Mio. € erscheint jeweils für beide Beteiligten realistisch. Auch in diesem Fall findet eine Ablösungsberechnung statt. Die sich ergebende Ausgleichszahlung (zusätzliche Kosten) teilen sich die Beteiligten im Verhältnis des Kostenteilungsschlüssels.	Dieses würde eine Möglichkeit darstellen, dass sich die Stadt und die DB die Kosten einer neuen Unterführung mit aktuell erforderlichen Abmaßen teilen. Es würden dennoch rd. 2 - 3 Mio. € zuzüglich einer Ablösezahlung für die Unterhaltung auf die Stadt Rheine zukommen. Ist aktuell von der DB nicht vorgesehen.
2	Herstellung durchgängiger Bahndamm	Die Brücke wird zurückgebaut, der Bereich verfüllt und ein durchgängiger Bahndamm für die Bahnstrecke 2992 hergestellt. Das Vorgehen ist bestätigungsbedürftig durch die Stadt. Die Stadt trägt keine Kosten der Baumaßnahme.	Stellt die präferierte Variante der DB dar. Die Unterquerung der Bahnstrecke fällt dann weg.

DB-seitig besteht kein Verlangen an einer Änderung des Bauwerkes, da dieses für den Bahnbetrieb nicht erforderlich ist. Im Sinne einer wirtschaftlichen Mittelverwendung (Steuergelder) wird DB-seitig daher die Variante 2 präferiert.

Um die Maßnahmenplanung anzustoßen sowie Sperrzeiten der Strecke anzumelden (Vorlauf etwa 4 Jahre), benötigt die DB eine Rückmeldung der Stadt, um die Projektgrundlagen zu klären; d. h., ob mit oder ohne BÜ-Bauwerk der Planungsprozess gestartet werden soll.

Eine Eisenbahnkreuzung kann nicht eigenmächtig durch einen Kreuzungsbeteiligten beseitigt werden. Die Kreuzungsbeteiligten sollten im Rahmen der Abstimmungen allerdings prüfen, ob unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung im Sinne von § 3 EKrG, eine Beseitigung der Eisenbahnkreuzung möglich ist. Dabei ist bspw. das Vorhandensein von alternativen Kreuzungsmöglichkeiten in räumlicher Nähe zu prüfen.

Da in unmittelbarer Nähe zwei weitere Querungen der Bahnstrecke vorhanden sind (Geh- und Radweg am Münsterlanddamm/B 481 sowie Catenhorner Straße), ist ein zwingender Grund zum Erhalt dieses Fuß- und Radwegedurchganges nicht direkt gegeben.

Eine dieser alternativen Wegestrecken verläuft über die östlich gelegene Catenhorner Straße, über welche die Bahnstrecke als Brückenbauwerk geführt wird.

Die westliche alternative Wegeverbindung ist in den 1990er Jahren im Zuge des Trog- und Brückenbauwerkes der B 481 entstanden. Hier sind beidseits der Bundesstraße straßenbegleitende Geh- und Radwege angelegt worden, welche den Bahnkörper unterqueren.

Ebenso ist die Wegeverbindung zwischen Karolinenstraße und Hedwigstraße nicht Bestandteil des Radwegehauptnetzes oder Radwegenebennetzes.

2. Weiteres Vorgehen

Die DB AG präferiert zurzeit die Lösung, dass das Bauwerk verfüllt bzw. zurückgebaut wird. Sollte die Stadt hier nicht zustimmen und darauf bestehen, dass die Bahn zumindest eine 1:1 Erneuerung vornimmt (Punkt 1.1), muss dennoch jeder Kreuzungsbeteiligte im Projektverlauf prüfen, ob sich aus dem jeweiligen Regelwerk bzw. der jeweiligen übersehbaren Verkehrsentwicklung im Sinne von § 3 EKrG, ein Verlangen oder ein Verlangensmüssen (wenn es sich um eine zwingende Vorgabe aus dem Regelwerk handelt), ergibt. Das Regelwerk des Straßenbaulastträgers (SBL, hier Stadt) und die Verkehrsentwicklung der Straße können demnach nur ein Verlangen des SBL auslösen. Das bedeutet, dass bei Neubau als Geh-Radweg auch die hierfür erforderlichen Abmessungen eingeplant und somit durch den Straßenbaulastträger (der Stadt) verlangt werden müssen. Der Verlangende trägt die Kosten gemäß § 12 EKrG. Dies kann somit dazu führen, dass sich hieraus ein beidseitiges Verlangen zur Änderung ergibt (siehe Punkt 1.4).

Da es sich bei der Unterquerung der Bahnstrecke zwischen Hedwigstraße und Karolinenstraße um eine Wegeverbindung handelt die nicht Bestandteil des Hauptradwegenetzes oder Radwegenebennetzes ist und alternative Strecken vorhanden sind, ist eine Förderung eher unwahrscheinlich.

Daher sind zwei Vorgehensweisen denkbar:

1. Die Stadt stimmt der DB AG zu, das Bauwerk ersatzlos zurückzubauen
2. Die Stadt beauftragt eine Kanzlei zur tiefergehenden juristischen Prüfung, ob die Bahn eine Erneuerung des Bauwerkes ohne Kostenbeteiligung der Stadt durchführen muss

Da nach verwaltungsseitiger Abschätzung ein Neubau des Bauwerkes ohne Kostenbeteiligung der Stadt unwahrscheinlich ist und Alternativstrecken vorhanden sind, schlägt die Verwaltung vor, dem ersatzlosen Rückbau zuzustimmen.

Anlagen:

Anlage 1: Übersichtsplan

Anlage 2: Fotos des Bauwerkes