

**Beseitigung von 4 Bahnübergängen der Bahnstrecke Nr. 5500 Landshut/München
und Herstellung von Ersatzbauwerken;
Variantenprüfungen**

Gremium:	Hauptausschuss Plenum	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	HA: 9 PL: 12	Zuständigkeit:	Tiefbauamt
Sitzungsdatum:	HA: 18.01.2021 PL: 22.01.2021	Stadt Landshut, den	11.12.2020
Sitzungsnummer:	HA: 8 PL: 9	Ersteller:	Huber, Markus Stadler, Magnus

Vormerkung:

Für die beabsichtigte Beseitigung von 4 Bahnübergängen der Bahnstrecke Nr. 5500 München-Regensburg Bahn-km 70,960 – 74,112 und Herstellung von Ersatzbauwerken werden derzeit durch die Deutsche Bahn und davon beauftragtem Ing.-Büro Planungen erstellt (Bezug Bau-senat vom 18.06.20).

Da die Bahntrasse entlang der Gemeindegrenze zwischen der Stadt Landshut und dem Markt Altdorf verläuft, sind beide Kommunen als Straßenbaulastträger in diese Maßnahme eingebunden, hierzu existiert eine Planungsvereinbarung aus 2018. Aufgrund der Raumbedeutsamkeit und auf der Grundlage des allgemeinen Eisenbahngesetzes soll die Maßnahme im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens genehmigt und durchgeführt werden.

Im Zuge der Vorplanung wurden durch das von der DB beauftragte Ing.-Büro die denkbaren Varianten für die Ersatz-Kreuzungsbauwerke insbesondere nach technischen, verkehrsplane-rischen, flächenplanerischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten untersucht, um im weiteren Verlauf die genaue Zielsetzung festlegen und darauf die Entwurfs- und Genehmigungsplanung aufsetzen zu können. Für die unterschiedlichen Varianten wurde eine Bewertungsmatrix erstellt und eine Rangfolge erarbeitet.

Die aktuelle Vorzugsvariante ist die Kombination einer neuen Kreuzung (Straßenunterführung) in der Nähe des bestehenden Übergangs „Weiherbachstraße“, und eine zusätzliche Kreuzung (Fuß-/Radwegunterführung in der Nähe des bestehenden Übergangs „Im Moos“ beim Bier-garten Lindenthaler), dieses Szenario entspricht auch der bereits in 2018 getroffenen Planungs-vereinbarung zu der Gesamtmaßnahme. Diese Vorzugsvariante wird auch vom Tiefbauamt klar favorisiert.

Für das Planfeststellungsverfahren und die Genehmigungsprozesse unter Einbezug des BMVI für die erforderlichen Kreuzungsvereinbarungen werden zwei Jahre Bearbeitungsdauer veran-schlagt, sodass die Baumaßnahmen zum Rückbau und Neubau der Bahnübergänge frühestens 2024 erfolgen können.

Im Rahmen der Vorbereitung der Planfeststellung ist die Abstimmung der Vorplanung mit der Regierung von Niederbayern für den Dezember 2020 bzw. Januar 2021 vorgesehen. Die zu-ständigen Fachstellen der Stadt Landshut und der Gemeinde Altdorf wurden aufgefordert, ihre Stellungnahmen zur Planung vorzulegen, aus denen insbesondere hervorgeht, welche Varian-ten für die Kommunen im Rahmen der Infrastrukturentwicklung der Straßen erforderlich sind und wie sich diese Erfordernisse begründen. Die Beteiligung der Fachstellen der Stadtverwal-tung Landshut hat bisher keinen Anhaltspunkt für eine vom Tiefbauamt abweichende Ein-schätzung bzgl. der Variantenpriorisierung ergeben.

Im Anhang sind die Stellungnahmen der Fachstellen zur Vorplanung enthalten.

An den Kosten für die Beseitigung der Bahnübergänge und die Herstellung der Ersatzbauwerke

(ggf. exklusive „Pfettrach-Querung“, Verweis Abs. 4) werden nach aktueller Gesetzeslage (mit Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes vom März 2020) die Kommunen nicht mehr beteiligt, sofern die Umbaumaßnahmen rein dem Zweck der Beseitigung der höhengleichen Übergänge dient (incl. erforderliche Ersatzbauwerke) und im Zusammenhang mit der Umbaumaßnahme evtl. entstehende, über aktuelle Planungsstandards hinausgehende kommunale Interessen keine zusätzlichen Kosten implizieren. Die Deutsche Bahn hat diese neue Faktenlage dem Grunde nach bestätigt.

Berücksichtigt bei den aktuellen Planungsüberlegungen wird nach Möglichkeit auch die Optimierung der Radwegführung, dabei speziell der Wunsch sowohl der Stadt als auch der Gemeinde Altdorf nach einer Radwegpassage der Bahntrasse im Bereich der „Pfettrach-Querung“ als Ersatz für den wegfallenden Übergang "Am Unterwerk". Eine etwaige Kostenbeteiligung der DB bei der Herstellung dieser Querungsmöglichkeit wurde schon im Bausenat am 18.06.2020 diskutiert und in den damaligen Beschluss aufgenommen. Das wurde noch einmal mit der DB besprochen und geprüft – die Inhalte der bestehenden Planungsvereinbarungen vom 30.10.2018 regeln eindeutig, dass die „Pfettrach-Querung“ als Maßnahme nach EKrG § 11.1 behandelt wird, demnach als neue Kreuzung und nicht als Ersatzbauwerk betrachtet, und die Kosten deshalb von der Kommune zu tragen sind. Dies wird als hinnehmbar gesehen, da die ersparten Kosten aufgrund des Wegfalls der Beteiligung an den Ersatzbauwerken die Kosten für die Herstellung der „Pfettrach-Querung“ deutlich übersteigen.

Beschlussvorschlag:

Dem Plenum wird empfohlen zu beschließen:

1. Vom Bericht des Referenten wird Kenntnis genommen.
2. Die Stadt Landshut als Straßenbaulastträger der betroffenen Bahnübergänge favorisiert im Rahmen der durchgeführten Vorplanung und Variantenuntersuchung und im Sinne der Planungsvereinbarung eine Kombination eines Bahnübergangs (EÜ) westlich der Weiherbachstraße als Ersatzbauwerk für den BÜ 72,255 und eines Bahnübergangs (EÜ) als Ersatzbauwerk für den BÜ 73,268 Im Moos. An den Herstellungskosten für diese Ersatzbauwerke wird die Stadt Landshut nicht beteiligt.
3. Der Bahnübergang Am Unterwerk soll so lange erhalten bleiben, bis die Geh- und Radwegunterführung parallel zur Pfettrach unter der Bahnlinie und unter der Parkstraße realisiert ist. Die Kosten für diese neue, zusätzliche Querung sind gemäß geltender Planungsvereinbarung durch die Stadt und Marktgemeinde Altdorf gemeinsam zu tragen.

Anlagen:

- Anlage 1 – Beschluss BS vom 18.06.2020
- Anlage 2 – Stellungnahme Tiefbauamt inkl. Übersicht der Vorplanung
- Anlage 3 – Stellungnahme Stadtentwicklung und Stadtplanung
- Anlage 4 – Stellungnahmen Naturschutz
- Anlage 5 – Stellungnahmen Untere Wasserrechtsbehörde
- Anlage 6 – Stellungnahme WWA