



**Ergänzung zur Gutachterlichen Stellungnahme
zum Feststellungsentwurf Ortsumgehung Laufen**

1. Tektur vom 19.06.2017

**zu den Themen: Abstand Straße/Eisenbahn,
Straßenbrücke oder Eisenbahnbrücke bei Variante 2a,
Kosten der Verlegung der Bahnlinie nach EKrG und ABBV**

München, den 9.2.2021

Auftraggeber:
ARNECKE SIBETH DABELSTEIN
Dr. Wolfgang Patzelt
Oberanger 34 - 36
80331 München



Es sind nach Erstellung der Stellungnahme zum Feststellungsentwurf am 13.12.2020 noch zwei Fragen aufgeworfen worden. Die erste betrifft die Frage des erforderlichen Abstandes zwischen der B 20 und der Eisenbahn bei den bahnparallelen Varianten 1, 2a und 5. Die andere Frage betrifft die Frage nach einer Unter- oder Überführung der Eisenbahn bei der Variante 2a im Norden des Bahnhofs.

Zur Frage des richtigen Abstands zwischen neuer Bundesstraße und der Eisenbahn

Im Aktenvermerk vom 9.9.2015 betreff "OU Laufen - Planung der Bahnparallele im Rahmen des Plafe-V, Klärungsbedarf in Bezug auf die Wechselwirkungen mit der Bahn-Planung" wird das Ergebnis einer Besprechung festgehalten, in dem die DB Netz AG, DB ProjektBau und Vertreter des Staatlichen Bauamtes Traunstein anwesend waren.

Auf der dritten Seite des Dokuments unter der Überschrift "Erforderlicher Abstand zwischen Bahn und Straßenkörper" wird ausgesagt, dass ein Regelabstand von 14,35 m + Mehrbreite aus dem Höhenunterschied zwischen Gleisoberkante und Höhe Fahrbahnrand der Straße einzuhalten wäre. Dieser Abstand ist für die weiteren Überlegungen ganz entscheidend, denn nur bei einem geringen Abstand wird es möglich sein, ohne nennenswerte Inanspruchnahme von Fremdgrund sowohl den künftigen Bahnausbau als auch die neue Straße auf Bahngrund unterbringen zu können - im Bahnhofsbereich ist der Bahngrund immerhin 40 bis 50 m breit.

Aus den in diesem Dokument beiliegenden Unterlagen ist ersichtlich, dass es sich beim genannten Abstand von 14,35 m um eine Entfernung von der Gleisachse (d. h. Gleismitte) bis zum Beginn der Bankette der Straße handelt. Der erforderliche Grünstreifen wäre demnach um 3,30 m schmaler, also 11,05 m.

In einer Grundsatzstudie für die Bündelung von neuen Bahnstrecken mit Autobahnen aus dem Jahr 1988 (Heimerl, Gerhard, u.a., Studie über die Bündelungseffekte zwischen Schiene und Straße mit beispielhafter Betrachtung der NBS Köln – Rhein/Main, Juni 1988) wurde dagegen zwischen einer Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke und einer Bundesautobahn ein Grünstreifen von 8,40 m Breite ermittelt. Dieser Abstand resultiert aus der Breite eines Erddammes zwischen Eisenbahn und Straße, der als Abkommensschutzwall fungieren und somit verhindern soll, dass Straßenfahrzeuge auf den Schienenstrang gelangen können. Bei anderen Vorkehrungen des Abkommensschutzes kann der Wert reduziert werden.



Weil das VR bislang nicht geläufige, von den DB-Mitarbeitern im oben genannten Besprechungsprotokoll zitierte Merkblatt DS 800 001 beim DB-internen Bestellservice nicht lieferbar ist, recherchierte VR weiter. Es stellte sich heraus, dass die Richtlinie 1997 aufgelassen wurde. Nach Rücksprache mit dem zuständigen DB-Mitarbeiter Martin Schmelz (Abteilung I.NVS 1) wurde sie auch nicht durch eine neue Richtlinie ersetzt. Es gelten somit die folgenden Richtlinien:

- Bahninternes Regelwerk 800.0130 "Streckenquerschnitte auf Erdkörpern" von 1997

Das Regelwerk RIL 800.0130 beschreibt die Breite des Bahnkörpers incl. Entwässerungsgräben.

- Richtlinie Anlage Landstraßen (RAL) von 2013

Das allgemeine Regelwerk zur Anlage von Landstraßen beschreibt in Kapitel 4 die Querschnitte von Straßen, ähnlich wie die RIL 800.0130 bei der Eisenbahn.

- Richtlinie RPS "Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme" von 2009.

Bei der Parallelführung von Straßen und Eisenbahn muss verhindert werden, dass im Falle eines Unfalls im Straßenverkehr ein Straßenfahrzeug auf den Bahnkörper gelangt. Hierbei handelt es sich um eine Richtlinie des Straßenwesens und nicht der Eisenbahn. In der Richtlinie werden in Kapitel 3.3 verschiedene Gefährdungsstufen von "schutzbedürftigen Bereichen" ausgewiesen, u.a. auch "Schnellbahnstrecken mit zugelassenen Geschwindigkeiten > 160 km/h". Diese zählen zur höchsten Gefährdungsstufe 1. Diese Gefährdungsstufe hat einen Einfluss auf die Stärke des baulich umzusetzenden Abkommensschutzes, allerdings noch mit der Anzahl der Fahrzeuge gewichtet sowie mit der "Abkommenswahrscheinlichkeit", die nur in engen Kurven der Straße erhöht ist. Die "Aufhaltestufe" muss für jeden Einzelfall abschnittsweise ermittelt werden. In der Summe ergibt sich jedoch eine eher geringe Aufhaltestufe von maximal "H2". Nach den "Einsatzempfehlungen für Fahrzeug-Rückhaltesystemen" der BASt (Bundesanstalt für Straßenwesen) werden in solchen Fällen die üblichen verstärkten Leitplanken gesetzt, wie sie auch vor Brücken eingesetzt werden. Diese Leitplanken werden durch aufprallende Fahrzeuge verformt, wobei die Verformung gewünscht ist und der Verkehrssicherheit dient. Die Leitplanken werden auf der Bankette in ca. 40 cm Abstand vom Ende des Asphalts errichtet und benötigen somit keinen zusätzlichen Platz. Alternativ gibt es neuerdings auch Betonfertigteile, die hinsichtlich der Verformbarkeit allerdings deutlich schlechter sind, jedoch trotzdem zugelassen sind.



Resumee: Die von der DB im Protokoll von 2015 genannten Abstände zwischen Straße und Schiene sind nicht mehr gültig, weil die zitierte Richtlinie 1997 außer Kraft gesetzt wurde. Es gelten mehrere andere Richtlinien. Hierbei ist gar kein Abstand zwischen Straße und Schiene vorgeschrieben. Der tatsächliche Abstand ergibt sich aus den Erfordernissen von Entwässerungsgräben sowie aus dem Abkommensschutz. Dieser kann durch Leitplanken, aber auch durch feste Betonwände oder durch Erdwälle erreicht werden. Bei beengten Platzverhältnissen kann auf einen Grünstreifen zwischen den zwei Verkehrswegen weitgehend verzichtet werden, wobei statt offener Entwässerungsgräben auch eine verrohrte Tiefenentwässerung mit wenig Platzbedarf möglich ist. Im Fall von Höhenunterschieden können statt der Böschungen, die den 1,5-fachen Platzbedarf des Höhenunterschieds erfordern, auch Stützwände errichtet werden, die dann fast gar keinen Platz benötigen. Hierbei sind nicht nur Betonwände, sondern auch kostengünstige Bauweisen ohne Beton (Stichwort "Bewehrte Erde") möglich.

Da man zwischen Eisenbahn und Straße aller Wahrscheinlichkeit nach ohnehin eine Lärmschutzwand errichten wird, bietet es sich an, eine nicht allzu hohe Betonmauer (1 bis 1,5 m) zwischen der Eisenbahn und der Straße zu errichten und diese dann als Fundament für die eigentliche Lärmschutzwand zu nutzen. Auf der einen Seite der Mauer gilt dann die Eisenbahn- und auf der anderen die Straßen-Richtlinie. Unter Berücksichtigung von Wegen für die Wartung der Lärmschutzwand wären dann knapp 3 m Abstand zwischen den zwei Verkehrs-Trassen zu berücksichtigen.

Unter- oder Überführung der Eisenbahn bei der Variante 2a im Norden des Bahnhofs

Nördlich des Bahnhofs verläuft die Bahnlinie in einer leichten Einschnittslage. Es ist daher bei der planfestgestellten Variante 4 nur logisch, dass die Straße die Bahnlinie über- und nicht unterquert. Im Lageplan der Variante 4 ist nördlich des Bahnhofs ersichtlich, dass nordöstlich der Bahn keine Dammlage erforderlich ist. Auf der südwestlichen Seite ist die hohe Dammschüttung der Steigung in Richtung Biburg geschuldet und nicht der Querung der Eisenbahn.

In Grenzfällen ist es grundsätzlich sinnvoller, dass die Straße über die Eisenbahn geführt wird und nicht umgekehrt. Dies liegt daran, dass eine Eisenbahnbrücke grundsätzlich teurer ist als eine Straßenbrücke, weil die Anforderungen an Gewichte und dynamische Lasten bei der Eisenbahn viel höher sind als bei einer Straße. Die Achslasten sind bei der Eisenbahn mehr als doppelt so hoch, und im Worst Case bremst ein Güterzug auf der Brücke und erzeugt starke Längskräfte.



In den Kostentabellen des Staatlichen Bauamts spiegelt sich dieser Sachverhalt deutlich wider: So werden Eisenbahnbrücken pauschal mit 8.380 EUR pro Quadratmeter angesetzt, während die Straßenbrücke zur Überquerung der Eisenbahn im Norden des Bahnhofs stattdessen nur mit 3.430 EUR pro Quadratmeter veranschlagt wird. Diese pauschalierten Kostensätze sind plausibel.

In der Kostenermittlung des Staatlichen Bauamts werden bei der Variante 2a 475 Quadratmeter Brückenfläche angesetzt. Man kann vereinfacht davon ausgehen, dass die Fläche der Brücke in beiden Varianten - Straße oben versus Straße unten - ungefähr dieselbe ist. Demnach ergeben sich 2,35 Mio EUR Mehrkosten für die Eisenbahnbrücke gegenüber einer Straßenbrücke, noch ohne Zuschläge. Mit Zuschlägen für Planung u.a. dürfte die Kostendifferenz bei ca. 3 Mio EUR liegen.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum bei Variante 2a für die Straße trotz der Einschnittslage der Eisenbahn eine Unterfahrung statt eine Überquerung gewählt wurde. Dies führt zu einer extremen Tieflage mit unnötigen Erdbewegungen und entfernt zu deponierenden überschüssigen Erdmassen. Unter Berücksichtigung der zusätzlichen Erdbewegungen und überschüssigen Erdmassen dürfte die Kostendifferenz sogar etwas über 3 Mio EUR liegen.

Vertiefende Betrachtung der richtigen Behandlung der Kosten für die Verlegung der Bahnstrecke

Nach Erstellung der Stellungnahme zum Feststellungsentwurf am 13.12.2020 sind noch weitere Fragen zu den Kosten der Bahnverlegung bei den Varianten 1 und 5 aufgeworfen worden, bzw. es ist der Wunsch geäußert worden, das Thema vertiefender zu betrachten. Es geht vor allem um die Frage, inwieweit die Ermittlung der Anlastung der Kosten für die Akteure DB AG und Straßenbauamt in deren Ermessen lag oder nicht.

In der Gutachterlichen Stellungnahme der VIEREGG-RÖSSLER GmbH wird in Kapitel 3 zu diesem Thema ausgeführt, dass die Kosten Verlegung der Eisenbahn deutlich niedriger sind als in den diversen Unterlagen und im Schriftverkehr zwischen Staatlichem Straßenbauamt Traunstein und der DB AG angegeben wurde. Die Kostendifferenz zwischen den Angaben von VR und der DB betragen hier Faktor 10. Die VIEREGG-RÖSSLER GmbH hat Kosten in Höhe von 4 bis 5 Mio EUR ermittelt, die DB AG dagegen von 45 Mio EUR. In dieser Ergänzung wird genauer dargelegt, wie diese Differenz zustandekommt und warum die Annahmen und Rechenwege in den genannten Dokumenten nicht den vom Gesetzgeber geregelten Rechenverfahren entsprechen.



Die einmaligen Erstellungskosten wurden von VR nach dem Kostenkennwertekatalog der DB und Preisstand 2006 mit 11,7 Mio EUR angegeben, das ist immer noch vier mal weniger als die Angabe der DB AG. Nicht zu verstehen ist die Aussage der DB AG, dass die Entwicklungslänge des Bahnhofes, der aus 750 m langen Güterzug-Überhol- bzw. Begegnungsgleisen sowie aus den dazugehörigen Weichenbereichen gehört, 2,5 km betragen würde (Schreiben der DB Hartmut Klust an Staatliches Bauamt Traunstein vom 23.05.2007). Unter Berücksichtigung von Durchrutschwegen, der Gleisgeometrie und der Weichenlängen wäre nur ca. die Hälfte der angegebenen Länge anzusetzen. Diese Diskrepanz kann jedoch nur Kostendifferenzen von wenigen Mio EUR erklären und nicht von über 30 Mio EUR.

Die Erklärung für die große Kostendifferenz findet sich im selben Brief und selben Absatz: Hier wird argumentiert: "Wie schon in der o.g. Besprechung erwähnt, ist hierfür die Leit- und Sicherungstechnik in der heutigen elektronischen Stellwerkstechnik (ESTW) komplett zu erneuern."

Ein modernes Elektronisches Stellwerk kann nicht isoliert für 2 km Bahnstrecke, sondern nur für einen größeren Streckenabschnitt bzw. für ein Teilnetz erstellt werden. Es ist daher anzunehmen, dass in den genannten 45 Mio EUR ein komplettes neues Eisenbahnstellwerk für einen größeren zusammenhängenden Streckenabschnitt unterstellt wurde. Das Stellwerk in Freilassing ist ebenfalls schon in die Jahre gekommen, so dass vermutlich ein Neubau für einen ganzen Streckennetzteil unterstellt wurde, der möglicherweise das Streckennetz mehrerer Landkreise umfasst.

Es stellt sich die Frage, welcher Planungsumfang der Bahnplanung in Laufen dem Projekt B 20 Ortsumfahrung in Rechnung gestellt werden kann. So findet sich in einem Vermerk von Herrn König vom 21.03.2007, Staatliches Bauamt Traunstein, folgender Hinweis: "Für den Bau der Straße ist es weiterhin notwendig, dass die Bahn in diesem Abschnitt zumindest das östliche Gleis der künftig 2-gleisigen Strecke in der engültigen Lage baut." Dies legt die Vermutung nahe, dass für die Kostenschätzung nicht ein 1:1 Ersatz der bisherigen Bahnanlagen unterstellt wurde, sondern eine Vorwegnahme der geplanten Baumaßnahmen der ABS 38 mit entsprechend höheren technischen Standards.

Es gibt somit unterschiedliche Standpunkte bzw. Sichtweisen, welche Kosten dem Ortsumfahrungsprojekt angerechnet werden und welche Kosten bei der DB AG verbleiben. Deshalb ist die Frage zu klären, wie in einem solchen Fall korrekt vorgegangen werden muss.



Im Prinzip sind zwei jeweils zulässige Sichtweisen denkbar:

1. Der Bau der Ortsumgehungsstraße und der Ausbau der Eisenbahn wird nach § 78 Verwaltungsverfahrensgesetz VwVfG gemeinsam geplant, genehmigt und gebaut (vgl. Kapitel 4 aus der VR Stellungnahme vom 13.12.2020). In Fällen, wo zwei Verkehrsprojekte sowohl räumlich als auch zeitlich zusammenfallen, sind diese gemeinsam zu planen und als ein Projekt planfestzustellen, wobei der Baulastträger der größeren Baumaßnahme (hier also die DB AG) die Federführung übernimmt. Dass der Bund für beide Verkehrswege Baulastträger ist, kommt dem Vorhaben hierbei sehr gelegen. Diese Vorgehensweise wäre aus Anwohner- und Kostensicht am besten. In diesem Fall fallen gar keine Verlegungskosten für die Bahnstrecke an. Im Endeffekt gäbe es sogar eine Kostenersparnis, weil durch die Verlegung der Bahn um ca. 15 m nach Westen das teure Bauen unter Rollendem Rad entfallen würde und sich teure Zwischenbauzustände weitgehend erübrigen würden. Querende Straßen, Böschungen usw. wären nur einmal erforderlich und die Kosten würden sich beide Verkehrswege teilen. Beide Verkehrswege würden gleichermaßen von der Kostenreduktion profitieren.

2. Der Ortsumgehungsstraße werden die Verlegungskosten der Bahn in Rechnung gestellt, weil mit der Realisierung der ABS 38 nicht in einem absehbaren Zeithorizont zu rechnen ist und deshalb Sichtweise 1. nicht in Frage kommt.

Da inzwischen die Planungstiefe der Eisenbahn schon deutlich höher ist als die der Straße und wegen des im März 2020 vom Bundestag beschlossenen Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes bei der ABS 38 Planfeststellungsverfahren übersprungen werden sollen - die ABS 38 ist sogar bei den 12 Bundesprojekten an erster Stelle genannt -, ist inzwischen sogar mit einer deutlich früheren Realisierung des Eisenbahnprojektes zu rechnen als bei der Straße, zumal bei der Naturlandtrasse zuerst sämtliche Klagen erfolgreich zurückgewiesen und dann alle Flächen erworben werden müssen. Beide Sachverhalte entfallen bei der ABS 38. Bei der Vorgehensweise 1. und Anwendung von § 78 VwVfG würde die Planung der Ortsumfahrung "unter die Fittiche" der Eisenbahnplanung genommen und aufgrund der neuen Rechtslage sogar noch beschleunigt umgesetzt werden können.

Doch die hohe Priorität der ABS 38 besteht erst seit dem Jahr 2018 incl. einem nun geplanten zweigleisigen Ausbau, vorher war nur eine eingleisige Ertüchtigung (längere Ausweichgleise, Elektrifizierung) und der zweigleisige Ausbau nur in einer langfristigen Perspektive geplant. In 2007 zum Zeitpunkt der Variantenentscheidung der Ortsumfahrung konnte somit die Vorgehensweise 2. gerechtfertigt werden. Der grundsätzliche Ansatz in den Dokumenten von 2007 (insbesondere das ganz oben zitierte Dokument von Hartmut Klust vom 23.05.2007), die Kosten der Bahnverlegung im Rahmen



der Ortsumfahrung Laufen dem Straßenprojekt in Rechnung zu stellen, ist somit nicht grundsätzlich zu beanstanden, jedoch die Höhe der angesetzten Kosten ist fast um Faktor 10 zu hoch angesetzt, wie in Kapitel 3.2 erläutert wurde.

Korrekte Anwendung der fachlichen Vorgaben bei der Berechnung der Kosten der Bahnverlegung aus der Sicht des Stands von 2007

Der vorliegende Fall ist nicht das erste Mal, dass in Deutschland verschiedene Baulastträger im Rahmen von Verkehrsplanungen in Berührung geraten und sich die Frage der Kostenaufteilung stellt. Der Gesetzgeber hat für derartige Fragestellungen vorgesorgt und umfangreiche entsprechende Gesetze und Verordnungen erlassen, die den Sachverhalt genau klären und keine Ermessensspielräume enthalten: Das Eisenbahnkreuzungsgesetz EKrG, das Bundesfernstraßengesetz FStrG, die Eisenbahnkreuzungsverordnung EKrV sowie Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung ABBV. Das wichtigste Dokument ist hierbei der Kommentar zum Eisenbahnkreuzungsgesetz von Marschall/Schweinsberg, 6. Auflage 2018 mit 614 Seiten. Im Wesentlichen war dieses Werk auch schon im Jahr 2007 gültig.

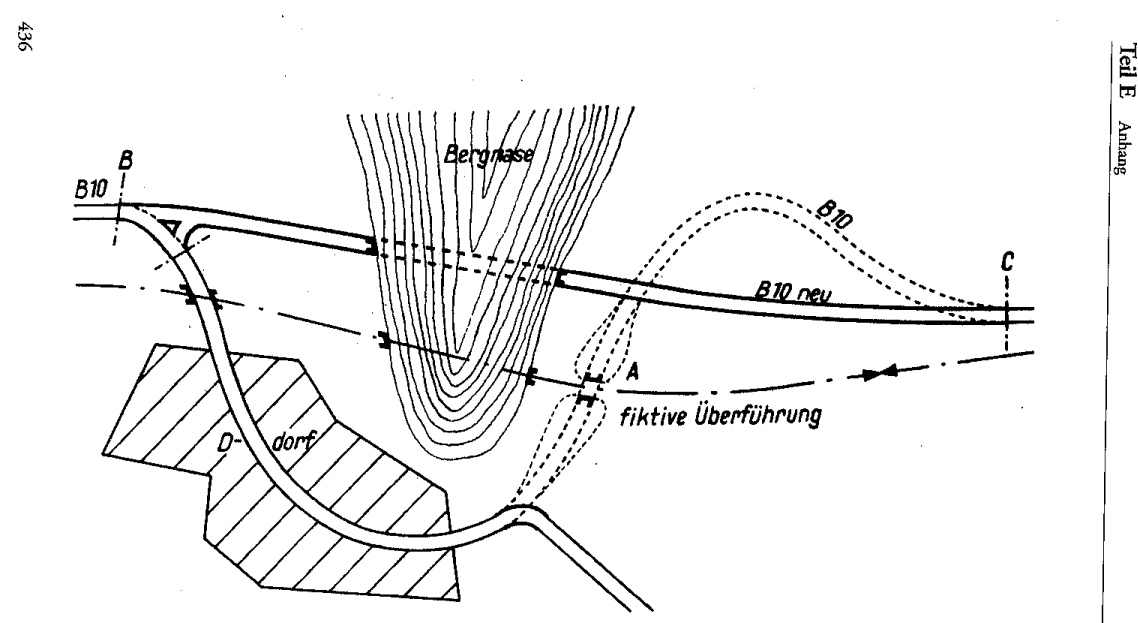
Der VIEREGG-RÖSSLER GmbH wurden mehrere Dokumente der Abstimmung zwischen DB AG und Straßenbaubehörde sowie von zuständigen Ministerien und Politikern zur Verfügung gestellt. Hierbei fällt auf, dass die oben genannten vier Bundesgesetze und Verordnungen, die die Vorgehensweise bei der Bestimmung der Kosten der Bahnverlegung genau regeln, kein einziges Mal erwähnt werden. So wie schon bei der planerischen Umsetzung eine zu diesem Zeitpunkt seit 20 Jahren und aus heutiger Sicht seit 33 Jahren nicht mehr gültige DB-Richtlinie zitiert wurde (siehe Seite 3), scheint den damaligen Akteuren die gültige Rechtslage nicht klar gewesen zu sein. Die richtige Vorgehensweise wird im Folgenden Schritt für Schritt erläutert.

Das wichtigste der genannten vier Gesetze bzw. Verordnungen ist in diesem Zusammenhang das Eisenbahnkreuzungsgesetz, wobei die Paragraphen 2 und 3 der Kern dieses Gesetzes sind. § 2 beschreibt die Kostenübernahme der kreuzungsbedingten Kosten beim Neubau eines Verkehrsweges und § 3 bei einem Ausbau, wenn ebenerdige Kreuzungen (meist mit Schrankenanlagen) beseitigt werden sollen. Betrachtet man die Varianten der Ortsumfahrungen, bei denen die Straße westlich der Bahn verläuft (Varianten 2a, 3, 4), so sind zwei Kreuzungsbauwerke zwischen Ortsumfahrung und Bahnstrecke neu zu errichten. Nach §2 Eisenbahnkreuzungsgesetz müssen diese Bauwerke vom Baulastträger des neu hinzukommenden Verkehrsweges getragen werden, also vom Baulastträger der neuen Straße. Die Bahn muss die Bauwerke "dulden" und im Fall der Eisenbahnbrücke geht die Verantwortung des späteren Unterhalts auf die Bahn über. Nach § 15 muss der Baulastträger des neuen Verkehrsweges dem anderen Baulastträger die künf-

tigen Unterhaltskosten erstatten, und zwar in Form eines einmaligen Entschädigungsbetrages. Die Höhe dieses Betrages wird nach den Tabellen der Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung ABBV ermittelt.

Im Kommentar zum Eisenbahnkreuzungsgesetz werden im "Teil D. Technische Erläuterungen, Beispiele und Tabellen" auf 60 Seiten exemplarische Beispiele beschrieben und erläutert, die nicht dem klassischen Fall einer Kreuzung von zwei Verkehrswegen entsprechen. Denn häufig liegen etwas speziellere Fälle vor, wenn etwa durch eine Ortsumgehung bestehende Bahnübergänge obsolet und an anderer Stelle neu gebaut werden.

436



Eines der vielen Fallbeispiele aus dem Kommentar des EKrG

In diesem Fall ist eine sog. "Fiktivvariante" zu planen (gestrichelt), die einzig und allein den Zweck hat, die Kostenaufteilung zwischen den zwei Baulastträgern zu klären.

Ein direkt mit dem Laufener Fall vergleichbares Beispiel findet sich im Kommentar zum Eisenbahnkreuzungsgesetz nicht, doch wird bei Durchsicht der zahlreichen Beispiele sehr deutlich, wie die Lösung im Geiste des Eisenbahnkreuzungsgesetzes auszusehen hat:



Es ist im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes ohne weiteres denkbar, dass man alternativ zum Bau von zwei Kreuzungsbauwerken den alten Verkehrsweg verlegt, um die zwei Kreuzungen einzusparen. Die Verlegung muss dann genauso vom Baulastträger des neu hinzukommenden Verkehrsweges gezahlt werden, wie er im Falle der zwei neuen Kreuzungen nach § 2 EKrG die Kosten der zwei Kreuzungsbauwerke übernehmen müsste. Es gilt dann genauso die vorgeschriebene Berechnungsweise wie beim Bau eines Kreuzungsbauwerkes. Das Eisenbahnkreuzungsgesetz fordert den Planer sogar dazu auf, über derartige Lösungen nachzudenken: "Die technisch beste Lösung eines Kreuzungsproblems ist die vollständige Beseitigung einer Kreuzung." (Kommentar zum EKrG 6. Auflage, S. 328) Die Variante 1 der Ortsumgehung Laufen macht genau dies, was das Eisenbahnkreuzungsgesetz als Idealfall sieht, nämlich dass auf die Kreuzungen zwischen den Verkehrswegen B 20 neu und ABS 38 ganz verzichtet werden kann.

Im Laufener Fall ist somit aus Sicht des Jahres 2007 angesichts der auch damals schon am Horizont abzeichnenden ABS 38 eine Fiktivvariante zu konstruieren, bei der unterstellt wird, es gäbe keine ABS 38 und man müsste die bestehende Bahnlinie einfach verlegen, ohne irgendwelche neuen Standards des Streckenausbaus zu berücksichtigen. Das heißt, die neue Strecke bleibt eingleisig und verfügt weiterhin über zu kurze Überholgleise. Doch die neue Strecke muss nach dem heutigen Stand der Technik gebaut werden und die durch den aufwendigeren Stand der Technik erzeugten Mehrkosten muss dann vom Straßenbaulastträger übernommen werden. Deshalb kann man trefflich streiten, ob die Kosten der heute geforderten Fußgängerunterführung für den neu angelegten Bahnhof vom Straßenbaulastträger übernommen werden muss oder nicht - hier wäre vom Bund eine Einzelfallentscheidung zu treffen. Sicher ist jedoch, dass der kurze Teil der Fußgängerunterführung zur Unterquerung der Straße auf jeden Fall vom Straßenbaulastträger übernommen werden muss.

Der für die Höhe der Kosten nun entscheidende Punkt ist, dass im Rahmen der Fiktivplanung nach dem standardisierten Kostenschätzungsverfahren vorgegangen werden muss, das die DB AG für sämtliche derartige Berechnungen heranzieht, nämlich der sog. Kostenkennwertekatalog (KKK) des Kostenermittlungsbuches, der auch für Vorplanungen von Bahnprojekten zum Ansatz kommt.

Besonders strittig ist in den Dokumenten von 2007 der Ansatz der Signaltechnik. Hier hilft die ABBV Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung weiter. Auf die ABBV verweist sowohl das Eisenbahnkreuzungsgesetz als auch das Bundesfernstraßengesetz, das für die Bundesstraße 20 gültig ist. Die Gültigkeit der ABBV steht somit in diesem Fall völlig außer Frage.



Die ABBV regelt u.a. die Frage, welcher Kostenanteil zu veranschlagen ist, wenn der bestehende Verkehrsweg im Rahmen der Kreuzungsmaßnahme neu zu bauen ist. Es entsteht die Situation, dass der Baulastträger des alten, bestehenden Verkehrsweges, der im Rahmen der Kreuzungsmaßnahmen erneuert oder sogar neu trassiert werden muss, eine "Gratis-Sanierung" seines Verkehrsweges erhält. EKrG, FStrG und ABBV schreiben in diesem Fall einen sog. "Vorteilsausgleich" vor. Das heißt für den Laufener Fall, die DB AG muss dem Straßenbaulastträger den substantziellen Wertgewinn des nun neuen Verkehrswegs gegenüber dem teilweise schon abgeschriebenen alten Verkehrsweg erstatten. Betriebswirtschaftlich-buchhalterisch bedeutet das letztlich, dass bei den Kosten der Bahnverlegung nur der buchhalterische Restwert veranschlagt werden darf, im Sinne des Verlustes, der durch die quasi Zerstörung des noch nicht voll abgeschriebenen Verkehrsweges entsteht. Dabei gilt folgender mathematischer Zusammenhang:

Neubeschaffungskosten = Vorteilsausgleich + Buchwert
 oder
 Vorteilsausgleich = Neubeschaffungskosten - Buchwert.

Im Falle der Signaltechnik ist diese nach neuestem Stand für den kurzen zu verlegenden Abschnitt zu betrachten, incl. der Anpassungen in einem (in diesem Fall noch gar nicht vorhandenen, fiktiven) modernen elektronischen Stellwerk. Diese Kosten wurden von VR nach Kostenkennwertekatalog mit knapp 4 Mio EUR (Preisstand 2016) veranschlagt. Diese Kosten müssen dann mit einem Abschreibungs-Faktor versehen werden: Faktor 0,0 wenn die Signaltechnik der künftig obsoleten Strecke vollständig abgeschrieben ist und Faktor 1,0 wenn die Signaltechnik auf der nun obsoleten Strecke gerade eben neu erstellt wurde. Nach der Rechnung und Recherche von VR beträgt die Nutzungsdauer des mechanischen Stellwerks 120 Jahre. Die Bahnstrecke, die von Anfang an die heutige Signaltechnik hatte, wird schon 108 Jahre genutzt. Somit ergibt sich ein Restwert der Signaltechnik von 10%. Deshalb wurden im VR-Kostenansatz die Kosten der neuen Signaltechnik mit Faktor 0,10 multipliziert. Das ergibt Kosten für die Signaltechnik im Sinne des EKrG und der ABBV in Höhe von genau 300.000 EUR, während die DB AG mit 30 Mio EUR gerechnet hat, also mit dem 100-fachen des Betrages, der sich streng bei Anwendung von EKrG und ABBV ergibt.

Wie in der Gutachterlichen Stellungnahme von VR erläutert, ergibt sich mit Kosten von knapp 5 Mio EUR ungefähr derselbe Betrag, der auch für die sonst erforderlichen zwei Kreuzungsbauwerke erforderlich ist. Somit weisen die Varianten 1 und 5 trotz der Erfordernis der Bahnverlegung keinen Nachteil bei den Kosten auf. Die zwei Varianten hätten nicht in einer frühen Entscheidungsphase aussortiert werden dürfen, zumal die Variante 1 in der vollumfänglichen Umweltverträglichkeitsuntersuchung (incl. Schutzgut Mensch) am günstigsten abgeschnitten hatte.



Bei den Varianten der Ortsumfahrungen, bei denen die Straße westlich der Bahn verläuft (Varianten 2a, 3, 4), sind wie oben schon erwähnt nach § 15 EKrG zusätzlich noch die nach ABBV in Barwerte umgerechneten Unterhaltskosten der neuen Eisenbahnbrücke bei Lepperding zu veranschlagen und der Bahn zu erstatten, was diese Varianten verteuert und die Variante 1, die ohne diese Eisenbahnbrücke auskommt, relativ gesehen nochmals kostengünstiger macht. Dies scheint bei der offiziellen Kostenermittlung der Varianten 4 und 2a ebenfalls übersehen worden zu sein und macht nochmals einen kleineren 7-stelligen Betrag aus.

Aus heutiger Sicht ist der Sachverhalt noch eindeutiger, da die oben beschriebene Sichtweise 1. nun angewendet werden muss. Es ist deutlich absehbar, dass Bündelung, gemeinsame Planung und gemeinsamer Bau beider Verkehrswege die mit Abstand kostengünstige Lösung für den Bund darstellen wird, zumal die hohen Grunderwerbskosten der Naturlandtrasse dann entfallen werden. Denn es wird weitgehend gelingen, beide Verkehrswege auf Bahngrund und somit auf Grundstücken des Bundes errichten zu können.

Bei korrekter Anwendung des EKrG und der ABBV hätte schon in 2007 die DB AG die Kosten nicht mit 45 Mio, sondern höchstens mit nur 5 Mio EUR ansetzen dürfen. Es bestehen für die Kalkulation dieser Kosten kaum Ermessensspielräume, der Gesetzgeber hat die Vorgehensweise der Berechnung genau festgelegt. Zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses im Jahr 2020 hätte der aktuell noch favorisierten Variante 4 ein kombiniertes Bauprojekt im Sinne des § 78 VwVfG gegenübergestellt werden müssen, das dann mit hoher Wahrscheinlichkeit als kostengünstigste Variante eingestuft worden wäre.