



Presseinformation

zur 25. Sitzung des Kreistages
am 07.10.2013

TOP 5

Verkehrssicherungspflicht und Unterhalt der alten Bibertbahnstrecke

Sachverhalt:

In seiner Sitzung am 02.07.2013 beauftragte der Kreistag die Verwaltung, untersuchen zu lassen, wie mit den noch vorhandenen Gleisanlagen der Bibertbahn weiter verfahren werden soll. Hierbei sollte die Wirtschaftlichkeit eines Rückbaus der Anlagen versus Anlagenerhalt, als auch die Verkehrssicherungspflicht des Landkreises Fürth, auf der gesamten Strecke untersucht werden.

Das Gutachten wurde durch die Mailänder Ingenieur Consult GmbH in Karlsruhe erstellt.

Bibertbahn:

Die Anlagenteile der Bibertbahn wurden zwischen der Landkreisgrenze und dem Endstück Leichendorf untersucht.

Neben der eigentlichen Gleisanlage fallen hierunter auch zwei Brückenbauwerke.

Die Brücke über die Rednitz, welche 1914 gebaut wurde, sowie die Brücke über die FÜ 6, welche 1983 gebaut wurde.

Gemäß dem Gutachten muss bei einer Stahlkonstruktion (Brücke über die Rednitz) von einer üblichen Lebensdauer von 80 Jahren für den Oberbau sowie 110 Jahren für die Pfeiler ausgegangen werden.

Bei der Brücke über die FÜ 6 (Spannbetonkonstruktion) ist von einer Lebensdauer von 70 Jahren für den Oberbau sowie für die Pfeiler von 110 Jahre auszugehen.

Demnach hat die Brücke über die Rednitz die theoretische Lebensdauer bereits überschritten. Eine Gefährdung der Standsicherheit wird vom Gutachter jedoch aufgrund der fehlenden Belastung ausgeschlossen.

Die ehemals vorhandenen Bahnübergänge in der Zirndorfer Straße (Oberasbach) sowie in der Albrecht-Dürer-Straße (Zirndorf) wurden bereits entfernt. Ebenso wurde ein Teil der Gleisanlage für den Bau der Westspange (Zirndorf) entfernt.

Neben den bereits entfernten Gleisanlagen gibt es noch 8 weitere Übergänge (Fußweg / Privatweg) über die Strecke.

Verkehrssicherungspflicht:

Die Verkehrssicherungspflicht für die gesamte Strecke obliegt dem Landkreis Fürth als Eigentümer der Anlage. Aus diesem Grund sind solche Sicherungsmaßnahmen zu treffen, die der Verkehr erwarten kann.

Es müssen somit lediglich nahe liegende Gefährdungsmöglichkeiten vermieden werden. Insbesondere ist mit folgenden Gefahren zu rechnen:

Brücken:

- Unerlaubtes Betreten
- Herabfallen von Bauteilen
- Bauwerksschäden

Gleisbereich:

- Unerlaubtes Betreten
- Schäden im Kreuzungsbereich mit Straßen / Wegen

Dieses Gefährdungspotential kann durch die folgenden Vorschläge, die unter der Rubrik „Wirtschaftlichkeit“ zusammengefasst sind, vermieden werden.

Wirtschaftlichkeit:

Bei den folgenden Kostenschätzungen wurde kein Rückbau von evtl. vorhandenen Rohrdurchlässen unter der Trasse berücksichtigt.

I. Beibehaltung der Anlagen:

Unterhalt der Trasse:

Bei einem Unterhalt der Trasse werden folgende planbare Kostenpositionen anfallen:

- Einmalig 5.000 € je Brücke, um diese dauerhaft vor einem Betreten zu schützen.
- Einmalig 650 € für die Entfernung der Abdeckungen auf der Brücke über die FÜ 6
- Einmalig 2.000 € zur Beschilderung der Gleisanlage (Warnung vor Gefahren)
- 3.000,00 € je Brücke zur Begutachtung in einem 3-Jahres-Rhythmus

Somit kann festgestellt werden, dass bei einem Erhalt der Strecke der Landkreis Fürth mit einmaligen Kosten in Höhe von ca. 12.650 € zu rechnen hat und im Anschluss daran ca. alle 3 Jahre eine Begutachtung der Brücken für insgesamt 6.000 € folgen muss.

Eventuelle Rückbaumaßnahmen aufgrund des fortschreitenden Alters sind hierbei nicht berücksichtigt.

II. Rückbau der Anlagen

a) Rückbau der Trasse:

Gleisrückbau ohne Schotterrückbau	27.000 € - 45.000 € Erlös
Gleisrückbau mit Schotterrückbau	20.000 € - 40.000 € Erlös

b) Rückbau der Brücken:

Rednitz-Brücke	264.000 € - 377.000 € Kosten
Brücke über die FÜ 6	430.000 € Kosten

c) Teilrückbau der Brücken:

Rednitz-Brücke (Überbau)	37.000 € - 153.000 € Kosten
--------------------------	-----------------------------

Im Wesentlichen kommt es hier auf die Frage an, ob der annehmende Schrotthändler die Teile beschichtet oder nur unbeschichtet übernimmt. Sofern die Teile nur unbeschichtet übernommen werden sollten, wäre die Beschichtung vor Übergabe zu entfernen, was den großen Preissprung verursacht.

Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass die Frage der Erlös- und Kostensituation (Punkte I + II) einerseits stark von den aktuellen Marktpreisen abhängig ist und zum anderen nicht klar ist, welche Gleise tatsächlich als solche am Markt verkauft bzw. als Schrott veräußert werden können.

Radweg:

Die Stadt Oberasbach beantragte erstmals mit Schreiben vom 18.06.2012 den Bau eines Radweges auf der Trasse der alten Bibertbahn, verbunden mit dem Hinweis, dass der Landkreis

Fürth lediglich die Grundstücke kostenfrei zur Verfügung stellen sollte. Herstellung und Unterhalt wollte in diesem Zusammenhang die Stadt Oberasbach tragen.

Bereits mit Schreiben vom 20.12.2012 teilte die Stadt Oberasbach mit, dass nach Beratung des Themas der Stadtrat die Auffassung hat, dass es sich hierbei um eine Aufgabe des Landkreises Fürth handelt und beantragte die Aufnahme in das Radwegbauprogramm des Landkreises Fürth.

Der Landkreis Fürth wies in diesem Zusammenhang die Stadt Oberasbach darauf hin, dass dem Landkreis für einen solchen Radweg die gesetzlichen Grundlagen fehlen. Sofern die Stadt Oberasbach einen weiteren Bau und Unterhalt in Eigenregie plant, wurde die Unterstützung durch den Landkreis Fürth bei der Führung weiterer Gespräche bzw. Verhandlungen angeboten.

Beim Eisenbahn-Bundesamt wurde am 01.03.2013 angefragt, ob bei Beibehaltung der Widmung der Strecke eine Nutzung als Radwegbau möglich ist.

Das Eisenbahn-Bundesamt antwortete auf die Anfrage am 18.09.2013, nach nochmaliger Nachfrage am 02.09.2013 und teilte mit, dass eine Nutzung als Radweg nur dann möglich wäre, wenn die Strecke entwidmet werden würde.

Dies widerspricht jedoch der Beschlusslage des Kreistages, in der die Beibehaltung der Widmung als Bahntrasse beschlossen (Vorlage 153/2012) wurde.

Fazit:

Bibertbahn

Der Gutachter kommt zu dem Schluss, dass, aufgrund des vom Gutachter als stabil eingeschätzten Zustandes, kein zwingender Rückbau der Anlagen notwendig ist.

Jedoch stellt der Gutachter auch fest, dass ein Rückbau der Gleisanlagen (ohne Brücken) derzeit einen Erlös erwarten lässt, mit welchem man -rein rechnerisch- den Unterhalt der Brücken über einige Jahre bestreiten könnte.

Aus diesem Grund wird ein Rückbau der Gleisanlagen (ohne Brückenbauwerke) vom Gutachter empfohlen.

Die Verwaltung schließt sich dem Urteil des Gutachters an und empfiehlt den Rückbau der Gleisanlagen (ohne Schotterbett), um die noch vorhandenen Gleiskörper bestmöglich veräußern zu können. Es muss davon ausgegangen werden, dass der Nutzen -und somit Marktpreis- der Gleise sinkt, je länger diese ungenutzt auf der Strecke verbaut sind.

Somit sinkt der Erlösanteil, je länger die Gleisanlage ungenutzt auf der Strecke liegen bleiben.

Darüber hinaus sieht die Verwaltung jedoch auch den Rückbau des Überbaus der Brücke über die Rednitz als sinnvoll an.

Grund hierfür ist, dass zwar eine Kalkulation der Folgekosten nach den jetzigen Angaben des Gutachters bei einem Erhalt der Rednitz-Brücke möglich ist (siehe Punkt I), jedoch nicht abschließend geklärt werden konnte, wie lange die Brücke noch hält. Das theoretische Lebensalter, so der Gutachter, hat der Überbau dieser Brücke bereits im Jahr 1994 überschritten.

Aufgrund in der Vergangenheit bereits herabgefallener Einzelteile führte die Verwaltung bereits im Jahr 2011 Untersuchungen an der Brücke durch. Infolgedessen mussten einzelne Teile, wie zum Beispiel die Verschraubung der Bohlen, teilweise zurückgebaut werden.

Aus Sicht der Verwaltung ist nicht absehbar, wie lange die Brücke bzw. deren Einzelteile tatsächlich noch halten und ob folglich zeitnah größere Rückbauten erfolgen müssen um der Verkehrssicherungspflicht des Landkreises Fürth gerecht zu werden.

Aufgrund der kalkulierten Erlöse durch den Rückbau der Gleisanlagen (Punkt II a) sowie der unsicheren weiteren Kostenentwicklung beim Unterhalt der Rednitz-Brücke wird der Rückbau des Überbaus der Rednitz-Brücke (Punkt II c) zum jetzigen Zeitpunkt als sinnvoll erachtet.

Bei einem Rückbau entfallen dann auch die Kosten für die sonst notwendigen Prüf- sowie

Sicherungsmaßnahmen für die Brücke über die Rednitz (siehe Punkt I).

Eine Anfrage beim EBA Nürnberger bezüglich der Zulässigkeit des Rückbaus ohne die Widmung der Trasse zu gefährden, wurde am 23.09.2013 gestellt.

Radweg

Unter Punkt 4 wurde durch den Umwelt- und Verkehrsausschuss in seiner Sitzung am 16.09.2013 zusätzlich folgender Beschluss gefasst:

„Die Verwaltung wird beauftragt, Gespräche mit der Stadt Oberasbach über einen Radwegbau auf der Bibertbahntrasse, unter Ausschluss einer finanziellen Beteiligung des Landkreises Fürth, zu führen und die Ergebnisse den Gremien zur Beschlussfassung vorzulegen.“

Aufgrund der zwischenzeitlich schriftlich vorliegenden Aussage des Eisenbahn-Bundesamtes Nürnberg ist es jedoch aufgrund der bestehenden Beschlusslage (Beibehaltung der Widmung) nicht möglich, einen Radweg auf der Strecke zu bauen.

Der Beschlussvorschlag wurde aus diesem Grund entsprechend angepasst.

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 16.09.2013 die Angelegenheit vorberaten und empfiehlt dem Kreistag im Übrigen (Ziff. 1-3) folgenden Beschlussvorschlag:

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, den Rückbau der Gleisanlagen (ohne Schotterrückbau) sowie den Rückbau des Überbaus der Rednitz-Brücke durchzuführen. Die hierfür notwendigen Haushaltsmittel werden bereitgestellt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die nach dem Rückbau noch erforderlichen Sicherungsmaßnahmen durchzuführen. Die hierfür notwendigen Haushaltsmittel werden bereitgestellt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die turnusmäßig notwendigen Untersuchungen der verbleibenden Anlagen im Hinblick auf die Verkehrssicherungspflicht des Landkreises Fürth zu veranlassen sowie die Strecke nach Bedarf von Bewuchs zu befreien.
4. Der in Ziff.4 des Beschlusses des Umwelt- und Verkehrsausschuss am 16.09.2013 getroffenen Beschlussempfehlung kann vor dem Hintergrund des aktuellen Schreibens des Eisenbahnbundesamtes nicht zugestimmt werden.