

## **Protokoll**

### **zur 2. Bürgerversammlung „Bahnübergänge Ränderoth“ am 19.04.2017**

#### **Geplante Maßnahmen der Deutschen Bahn an den Bahnübergängen in Ränderoth „Gartenstraße, Im Bruch und K 47“**

In der o. g. Angelegenheit fand am Mittwoch, den 19.04.2017, ab 18:00 Uhr im Ratssaal der Gemeinde Engelskirchen eine Bürgerversammlung statt, die um 20:07 Uhr endete.

Unter der Leitung des Bürgermeisters, Dr. Gero Karthaus, nahmen an der Veranstaltung teil:

Fachleiter Andreas Kiel  
Frau Anja Liebig (Schriftführung)

Als Vertreter der Deutschen Bahn Netz AG (DB Netz AG) waren anwesend:

Herr Stefan Bez  
Herr Markus Moritzer

Die insgesamt 46 anwesenden Anwohner und/oder Vertreter des Rates ergeben sich aus der beiliegenden Anwesenheitsliste zur Bürgerversammlung.

Nach der Begrüßung und Vorstellung der Verwaltungsmitarbeiter und Vertreter der DB Netz AG durch den Bürgermeister, Dr. Gero Karthaus, informierte dieser über den vorgesehenen Ablauf der Bürgerveranstaltung.

Die Herren Stefan Bez und Markus Moritzer erläuterten anhand der beigefügten Präsentation den Ist-Zustand und nachfolgend die noch zur Verfügung stehenden Varianten des Neu- bzw. Umbaus der Bahnübergänge.

#### Variante 1:

Diese Variante beinhaltet die 1:1 Erneuerung aller Bahnübergänge. Die Errichtung des barrierefreien Zugangs zum Bahnhof Ränderoth erfolgt durch die Gemeinde mit Fördermitteln des NVR.

#### Variante 2:

Diese Variante beinhaltet ebenfalls eine 1:1 Erneuerung aller Bahnübergänge. Die Errichtung des barrierefreien Zugangs zum Bahnhof Ränderoth erfolgt ebenfalls durch die Gemeinde, allerdings ohne Fördermittel des NVR und ohne zeitliche Zusage.

### Variante 3:

Diese Variante beinhaltet die Schließung des Bahnübergangs Gartenstraße, die nichttechnische Sicherung des Bahnübergangs Im Bruch für Fußgänger und die 1:1 Erneuerung des Bahnübergangs K47/Haus Ohl. Die Errichtung des barrierefreien Zugangs zum Bahnhof Ränderoth erfolgt zeitnah durch die DB. Zudem errichtet die DB einen Gehweg zwischen der K47/Haus Ohl bis zur Gartenstraße.

Bei den Varianten 1 und 2 kommt es zukünftig zu einer Verlängerung der Schrankenschließzeiten von ca. 60 Sekunden an den Bahnübergängen Friedhofsstraße, Saure Wiese, Im Bruch, Haus Ohl und Gartenstraße.

Auf der Grundlage der zuvor genannten Varianten stellte Fachleiter Andreas Kiel die finanziellen Auswirkungen für die Gemeinde Engelskirchen anhand der beiliegenden PowerPoint Präsentation dar. Im Rahmen seines Vortrages führte Fachleiter Andreas Kiel aus, dass die Sanierung des Fußgängersteiges entlang der Eisenbahnbrücke über die Agger in keinem fachlichen Zusammenhang mit dem Bahnübergang Gartenstraße steht und aufgrund der zu erwartenden Kosten von knapp 200.000 € in den nächsten Jahren unwahrscheinlich ist.

### Diskussion:

Herr Roland Klein gab an, dass er mitbekommen hat, dass am Bahnübergang „Im Bruch“ ein Pfeifen des Lokführers nicht nötig ist. Er fragte sich aber, inwieweit es rechtssicher ist, dass dies auch zukünftig so bleibt.

Stefan Bez gab hierzu an, dass sich das Regelwerk der Deutschen Bahn zwar ständig weiterentwickelt, für bestehende Bahnübergänge aber ein Bestandsschutz gilt. Somit ist ein Pfeifen aus seiner Sicht hier auch in Zukunft unwahrscheinlich.

Franz Willi Speck erkundigte sich nach der sachgerechten Ermittlung der Kosten. Sind bei Variante 3 wirklich alle Kosten beim Bahnübergang Gartenstraße ermittelt worden? Auch die für die Errichtung des Wendehammers und des Grundstückskaufs?

Fachleiter Andreas Kiel gab an, dass die Kosten für den Grunderwerb für den Gehweg berücksichtigt wurden. Stefan Bez ergänzte, dass dies ebenfalls für den Wendehammer gilt.

Axel Veller gab zu bedenken, dass der Lokführer immer Pfeifen kann. Das heißt, es gibt keine Sicherheit, dass er davon keinen Gebrauch macht.

Stefan Bez erklärte, dass dies richtig ist, der Lokführer davon aber nur Gebrauch macht, wenn Gefahr im Verzug ist. Ansonsten bleibt ein regelmäßiges Pfeifen aus.

Des Weiteren wollte Axel Veller wissen, ob die Berechnungen der 1:1 Erneuerung Gartenstraße realistisch sind oder ob hier etwas zu teuer kalkuliert wurde.

Stefan Bez gab an, dass günstigere Varianten der 1:1 Erneuerung nicht möglich sind, da der Bundesgesetzgeber hierfür strenge Vorgaben macht. Markus Moritzer

ergänzte, dass die in diesem Fall die technisch aufwändigen Anlagen die hohen Kosten verursachen.

Daraufhin erfragte Axel Veller, ob es keine andere Möglichkeit für die 1:1 Erneuerung gibt, als die Installation dieser technisch aufwändigen Anlagen.

Hierzu erklärte Stefan Bez, dass dies leider nicht möglich ist. Die DB darf Bahnübergänge mit diesem Alter (über 60 Jahre alt) nicht mehr umbauen, nur noch komplett nach den neusten Regelwerken der Technik erneuern. Dies verursacht die hohen Kosten.

Axel Veller bemängelt in diesem Zusammenhang, dass der Bahnübergang seit 1957 nicht mehr saniert wurde. Er erfragte, ob die DB seit 1957 nichts mehr saniert hat.

Stefan Bez gab an, dass die die DB in den letzten Jahren 1.000 Bahnübergänge erneuert hat und keinesfalls untätig war. Da im Bahnübergang Gartenstraße jedoch im letzten Jahr ein Blitz eingeschlagen ist, ist dieser Bahnübergang plötzlich akut geworden.

Georg Bauer erklärte, dass man sehr wohl von einem Sanierungsstau sprechen kann, wenn eine Anlage seit 60 Jahren nicht mehr modernisiert wurde. Er sieht die DB in der Verantwortung. Insbesondere, da die DB ein Dienstleistungsunternehmen ist, muss sie ihre Anlagen für die Kunden intakt halten. Der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs in Runderoth ist aus seiner Sicht ebenfalls Aufgabe der DB. Er empfand den Vorschlag, den Bahnhof barrierefrei auszubauen und einen Gehweg in der Nähe der Gartenstraße zu errichten, als „Kuhhandel“. Hiermit möchte die DB erreichen, dass ein Bahnübergang geschlossen wird und zwar mit Aufgaben, die sie sowieso erfüllen muss.

Stefan Bez erklärte, dass er die Argumente moralisch nachempfinden kann. Allerdings hat der Bundesgesetzgeber die Vorgabe gemacht, möglichst alle Bahnübergänge zu schließen. Dem muss die DB Rechnung tragen.

Bürgermeister Dr. Gero Karthaus ergänzte, dass die Errichtung des Gehweges aus der Bürgerversammlung vom 13.12.2016 resultiert. Der Wunsch kam aus der Bürgerschaft. Der zeitnahe barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Runderoth ist allerdings ein Angebot der DB.

Frank Gelhausen fragte, ob die DB den barrierefreien Ausbau so oder so kurzfristig realisieren muss.

Bürgermeister Dr. Gero Karthaus stellte klar, dass dies zurzeit nicht so ist. Die DB wird den Bahnhof nur dann kurzfristig barrierefrei auf eigene Kosten ausbauen, wenn der Bahnübergang Gartenstraße geschlossen wird. Falls dies nicht geschieht, wird die Gemeinde versuchen, den Ausbau selbst zu stemmen, hier ist allerdings nicht klar, ob und wann tatsächlich Fördermittel bewilligt werden.

Marcus Dräger stellte auf die Masse der Bahnübergänge im Gemeindegebiet ab. In Engelskirchen gibt es wesentlich mehr Übergänge, als in Gummersbach oder Marienheide.

Stefan Bez erklärte, dass dies nicht zu ändern ist. Fachleiter Andreas Kiel ergänzte ihn dahingehend, dass einige dieser Bahnübergänge über Landesstraßen führen und somit nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde fallen.

Harry Cremer gab an, dass er die 3. Variante als sinnvoll erachtet, insbesondere, wenn dadurch ein Pfeifen unterbleibt.

Stefan Bez betonte nochmals, dass ein Pfeifen nur erforderlich ist, wenn der Bahnübergang Gartenstraße für Fußgänger offen bleibt. Dies liegt an den Kurvenradien im Bereich der Gartenstraße. Aus den zu engen Radien folgt ein nicht ausreichendes Sichtfeld für den Lokführer als auch den Fußgänger.

Fachleiter Andreas Kiel betonte, dass die Variante, die ein Pfeifen bedingen würde, bereits ausgeschieden ist, da in der Bürgerversammlung vom 13.12.2016 deutlich geworden ist, dass dies niemand wünscht.

Norbert Göttinger wollte wissen, ob man vorab einmal den Bedarf des Bürgers ermittelt hat. Das heißt, hat am Bahnübergang Gartenstraße vorher einmal eine Verkehrszählung stattgefunden?

Markus Moritzer erklärte, dass eine solche Verkehrszählung stattgefunden hat und das Ergebnis „mäßiger Verkehr“ gewesen ist. Gerne wird er die Ergebnisse der Verkehrszählung zur Verfügung stellen. Sobald die Zahlen vorliegen, werden diese dem Protokoll beigefügt.

Wolfgang Brelöhr erkundigte sich danach, welche Bahnübergänge zu der Signalkette gehörten. Stefan Bez erklärte, dass Gartenstraße, Ohl, Bruch, Saure Wiese und Friedhofsstraße signaltechnisch zusammen gehörten. Bei Offenhaltung der Gartenstraße komme es dadurch zu einer längeren Schließzeit der Schranken von ca. 60 Sekunden an den anderen Übergängen.

Christel Bauer erfragte, inwieweit Fußgänger bei Variante 3 „Im Bruch“ gesichert sind, wenn diese den Bahnübergang überqueren.

Stefan Bez gab an, dass hier eine sogenannte nicht technische Sicherung des Bahnübergangs möglich ist. Das bedeutet, es gibt keine Ampel, aber Umlaufsperrn für die Fußgänger und der Lokführer muss hier nicht pfeifen, er kann abbremsen, da das Sichtfenster topografisch ausreichend ist.

Helmut Schäfer monierte, dass alle Varianten immer mit dem barrierefreien Ausbau des Bahnhofs in Runderoth gekoppelt sind. Dies ist aus seiner Sicht skandalös, da ein solcher Ausbau selbstverständlich sein sollte. Dies nicht freiwillig zu realisieren ist ein Skandal.

Ein Anwohner erfragte, ob eine der Varianten Einfluss auf den Halbstundentakt der DB hat.

Stefan Bez gab an, dass dies nicht der Fall ist. Bürgermeister Dr. Gero Karthaus ergänzte, dass nächstes Jahr hinter Dieringhausen ein zweigleisiger Ausbau geplant ist und der Halbstundentakt während der Stoßzeiten in beide Richtungen inklusive Haltepunkt Runderoth dann gesichert ist.

Frank Gelhausen wollte wissen, ob der Ausschuss in der nächsten Sitzung eine Entscheidung treffen muss. Und inwieweit werden die Bürger an der Entscheidung beteiligt?

Bürgermeister Dr. Gero Karthaus führte aus, dass der Bau- und Infrastrukturausschuss in seiner nächsten Sitzung am 27.04.2017 eine Entscheidung treffen muss, da die Maßnahmen zeitnah umgesetzt werden sollen. Die Ergebnisse bzw. das Protokoll dieser Bürgerversammlung werden den Ausschussmitgliedern zur Verfügung gestellt.

Simone Damberg sprach nochmals die Zählung des Durchgangsverkehrs in der Gartenstraße an. Sie erklärte, dass hier die Erfassung zu Trainingszeiten besonders wichtig ist. Wenn der Verkehr zukünftig über Haus Ohl umgeleitet wird, wird hier aufgrund enger Straßenverhältnisse zu Problemen kommen.

Bürgermeister Dr. Gero Karthaus gab an, dass die DB die Ergebnisse der Verkehrszählung nachreichen wird. Markus Moritzer ergänzte, dass aus den Aufstellungen dann auch ersichtlich ist, wann und wo gezählt wurde.

Axel Veller gab zu bedenken, dass die Gartenstraße bzw. der Bahnübergang Teil eines uralten Weges ist. Hierbei handelt es sich um den letzten geteerten Rundweg, der bei Schließung, ersatzlos wegfällt. Des Weiteren gab er zu bedenken, dass Menschen auch bei Schließung des Bahnübergangs „abkürzen“ werden.

René Berger erfragte, wo der Gehweg errichtet werden soll.

Fachleiter Andreas Kiel führte aus, dass der Gehweg derzeit wie Folgt geplant ist: von der K47 kommend, in Richtung Sportplatz auf der rechten Seite bis zum Grundstück Schmidt.

Roland Klein wollte wissen, ob der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Ränderoth noch nicht beantragt wurde.

Fachleiter Andreas Kiel erklärte, dass der Ausbau als Maßnahmen beim Nahverkehr Rheinland (NVR) angemeldet wurde. Mehr konnte bislang nicht getan werden.

Weiterhin erfragte Roland Klein, welche Rolle 160.000 € mehr oder weniger im Gesamtbudget der Gemeinde spielen.

Dr. Gero Karthaus gab an, dass die Summe durchaus bedeutend ist und im Haushalt erst einmal dargestellt werden muss. Ob dies möglich ist, ist fraglich.

Abschließend stellte Roland Klein fest, dass etwas verkehrt läuft, wenn Infrastruktur verfällt.

Bürgermeister Dr. Gero Karthaus gab an, dass dies eine pauschale Aussage ist, die er so nicht stehen lassen kann. Allein 140.000 € sind dieses Jahr in die Erneuerung der Brücke Haus Ley geflossen und weitere Brücken werden derzeit erneuert. In den letzten 10 Jahren wurden etwa 40 Millionen Euro in die Schulen und 7 Millionen Euro in die Feuerwehr investiert. Von einem Verfall im Gemeindegebiet kann daher nicht gesprochen werden.

Frank Gelhausen betonte, dass die Variante 3 einen Mehrwert für viele Menschen bietet, da eine behindertengerechter Ausbau allen Menschen (Kindern, Kranken, Alten) zugutekommt.

Dietmar Schäfer erkundigte sich nach dem Grund, warum „Im Bruch“ kein Wendehammer vorgesehen wurde.

Fachleiter Andreas Kiel gab an, dass der Wendehammer dort entfallen ist, da die Entfernung, um z. B. Mülltonnen an die Straße zu schieben, hier noch angemessen ist.

Georg Bauer gab zu Protokoll, dass er den Renovierungsstau ärgerlich findet. Er empfindet die Erhaltung des Bahnübergangs Gartenstraße als äußerst wichtig, damit den Menschen Wege erhalten bleiben.

Elli Schmidt monierte, dass die DB den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Ränderoth unlängst hätte realisieren können. Die Richtlinien dafür gab es schon. Wäre der Bahnhof fertig, hätte man jetzt Geld für die Erneuerung.

Stefan Bez erklärte, dass die Vorgaben für den Ausbau in dieser Form noch nicht lange existieren.

Hans Willi Speck sprach nochmals das Verkehrsaufkommen an. Er habe in der Woche 30-50 parkende Autos am Sportplatz gezählt und an Wochenenden über 100. Des Weiteren hat er die Strecke des barrierefrei geplanten Übergangs zum Bahnhof in Ränderoth nachgemessen. Hier sind locker 350 m zu überwinden und am Bahnhof selbst nochmal 100 m bis zum haltenden Zug. Dies sind sehr weite Wege für behinderte Menschen und nutzt nur denen, die nicht mit dem Bus anreisen.

Stefan Bez gab an, dass der barrierefreie Zugang nur in dieser Form realisierbar ist. Bürgermeister Dr. Gero Karthaus ergänzte, dass in der Ladestraße Park & Ride – Plätze zur Verfügung gestellt werden sollen, die dann über den barrierefreien Ausbau eine direkte Zuwegung erhalten.

Axel Veller sah keine Möglichkeit eine Entscheidung zu finden und fragte, wie der Ausschuss dies tun möchte.

Fachleiter Andreas Kiel gab an, dass der Ausschuss das Protokoll erhält und somit die Anregungen und Argumente der Bürger mit in den Entscheidungsprozess einfließen lassen kann.

Dietmar Schäfer sprach nochmals den fehlenden Wendehammer „Im Bruch“ an. Was machen Zulieferer ohne Wendemöglichkeiten?

Markus Moritzer gab an, dass der Wendehammer entfallen konnte, aber wenn Bedarf besteht, könnte man diesen auch bauen.

Fachleiter Andreas Kiel erklärte ergänzend, dass der Wendehammer entfallen ist, da keine rechtliche Verpflichtung zum Bau bestand.

Bürgermeister Dr. Gero Karthaus erklärte, die Meinung zum Wendehammer nochmals zu überdenken.

Georg Bauer erklärte, dass er mehr Nachteile als Vorteile bei der Schließung der Bahnübergänge sieht. Die Gemeinde muss hier Geld investieren. Nur weil jahrelang eine Investition versäumt wurde, darf man sich jetzt nicht davor drücken. Den Kausalzusammenhang zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofs gibt es nicht. Dies ist aus seiner Sicht lediglich Druckmittel.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

**Bürgerversammlung**  
**„Bahnübergänge Runderoth“**  
**am 19.04.2017**  
**Anwesenheitsliste**

<u>Nr.</u>	<u>Name</u>	<u>Vorname</u>	<u>Unterschrift</u>
1	TRÄGER	CHRISTEL	Träger
2	OBST	ROSEMARIE	Obst
3	Damberg	Simone	S. Damberg
4	Göttinger	Norbert	Göttinger
5	Hielscher	Hans-Joachim	Hielscher
6	Hielscher	Dagmar	D. Hielscher
7	Hardt	Klaus	Hardt
8	Vollw	Axel	Vollw
9	REUBER	KLAUS	Reuber
10	Reuber	Karl-Im	K. Reuber
11	SKERKA	CHRISTOPHER	Skerka
12	Dickmeyer	Peter	Dickmeyer
13	Dickmeyer	Antje	Dickmeyer
14	Brelöhr	Wolfgang	Brelöhr
15	Begger	Rene	Begger
16	Gries	Knut	Gries
17	E. Schmidt	Elli	E. Schmidt
18	S. Keltensborn	Simone	S. Keltensborn
19	Lehnen	Erich	Lehnen
20	Schneider	Notker	Schneider
21	Klaus	Dagmar-M.	Klaus
22	Schmidt	Dieter	Schmidt
23	Fischer-Gelhausen	Christine	C. Fischer-Gelhausen
24	Gelhausen	Frank	Gelhausen



<u>Nr.</u>	<u>Name</u>	<u>Vorname</u>	<u>Unterschrift</u>
25	Bauer	Harry	Bauer
26	Jeschke	Maxfred	Jeschke
27	Veller	Torsten	Veller
28	Veller	Horst	Veller
29	Speck	Franc. Vill.	Fr. W. H.
30	Lemmer	Ernst-Adolf	Lemmer
31	Zimmer	Karin	K. Zimmer
32	Otto	Hans	Otto
33	Otto	Maryk	Mr. Otto
34	Ulin	Paul	Ulin
35	Isenhardt	Manfred	Isenhardt
36	Grisinger	Kai	Grisinger
37	Schneider	Markus	Schneider
38	Pillmann	Ulrich	Pillmann
39	Gdestan	Jasmin	Gdestan
40	Dräger	Mercedes	Dräger
41	Bauer	Bernhard	Bauer
42	Bauer	Christel	Bauer
43	Bauer	Georg	Bauer
44	Schäfer	Christel	Schäfer
45	Schäfer	Helmut	H. Schäfer
46	Empting	Monika	M. Empting
47			
48			
49			
50			
51			
52			



## **Bahnübergänge in Ründeroth Gartenstraße, Haus Ohl (K 47), Im Bruch**

# Variantenvergleich

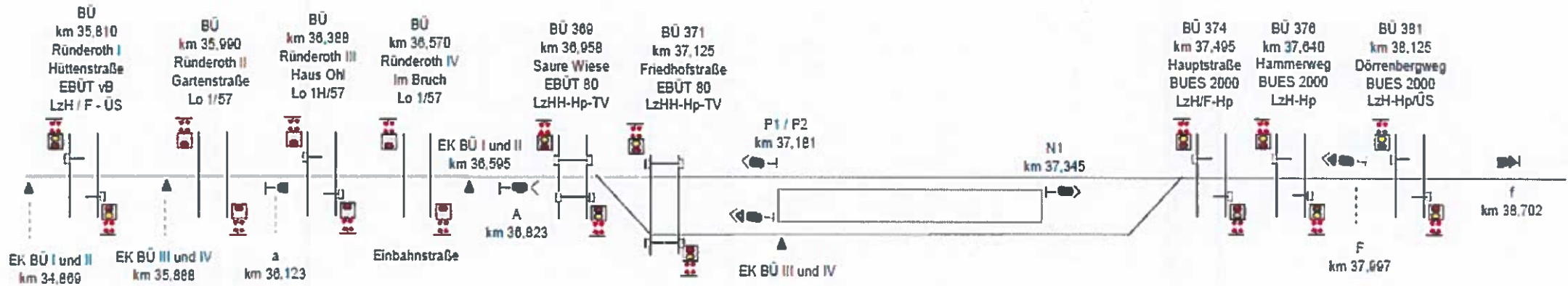
**Bahnübergänge in Ränderoth  
Gartenstraße, Haus Ohl (K 47), Im Bruch**

**Ist Zustand**

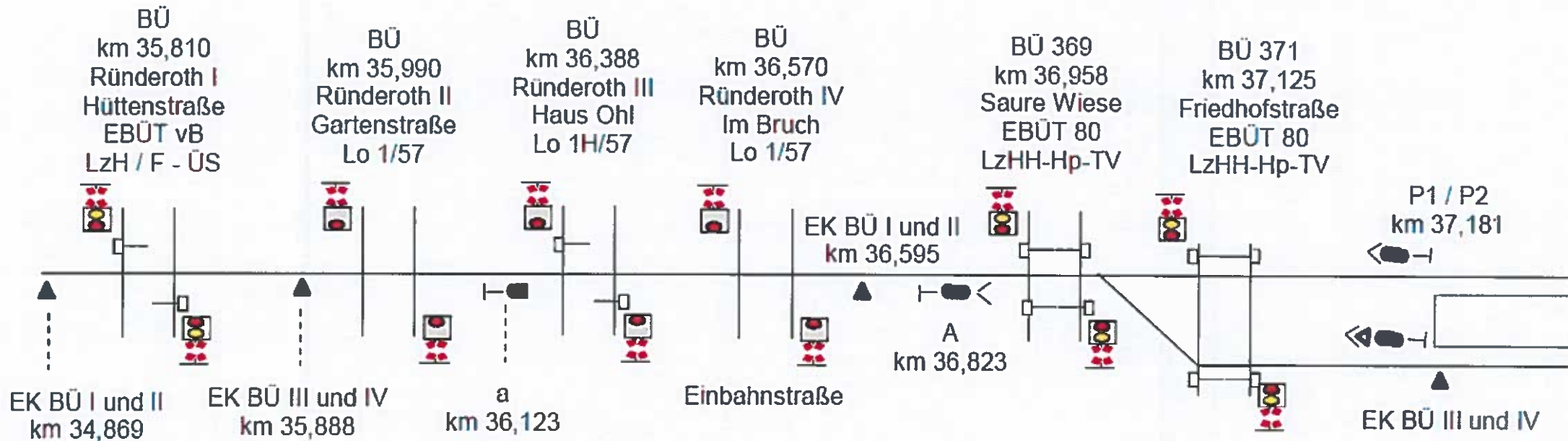
**Variante 1**

**Variante 3**

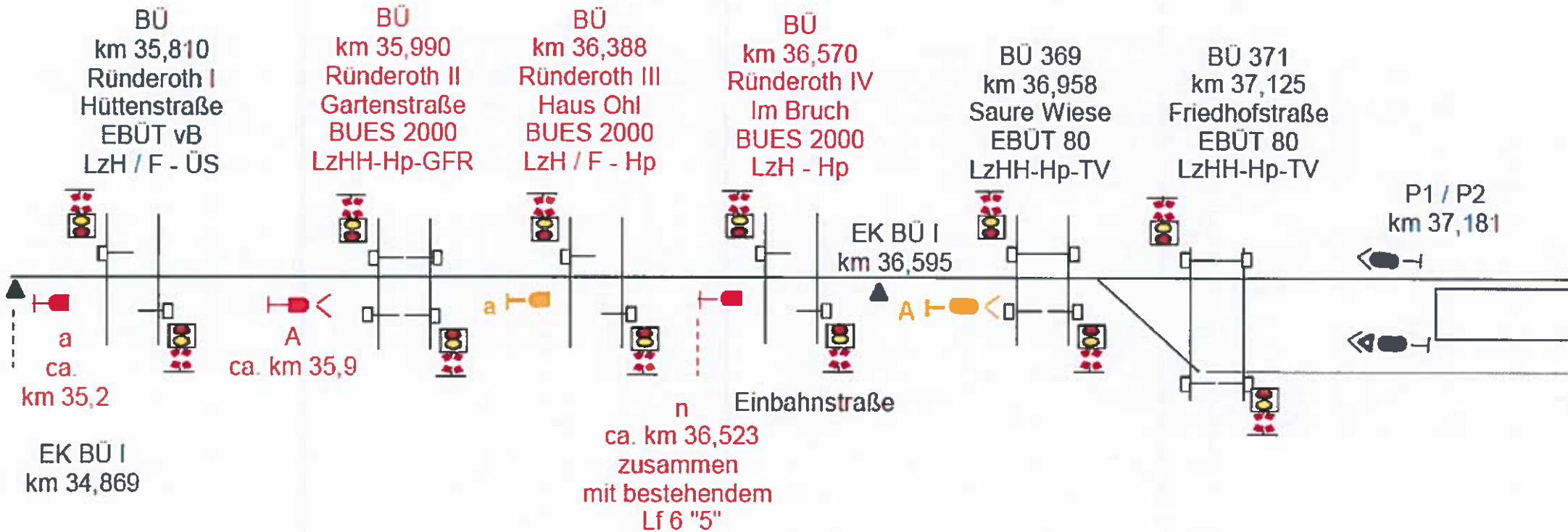
# Istzustand



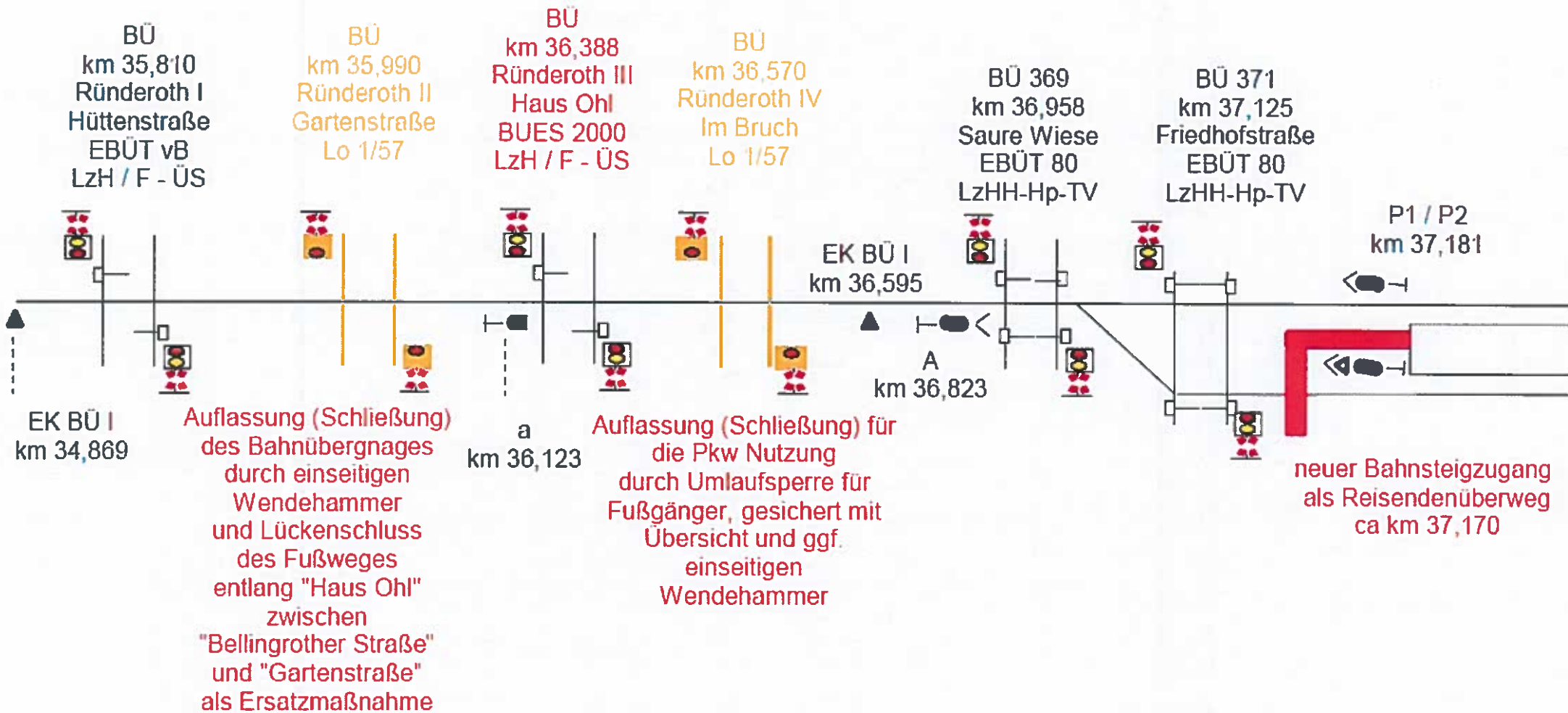
# Istzustand Ausschnitt



# Variante 1



# Variante 3



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit





**Erneuerung der  
Bahnübergänge  
Gartenstraße, Haus Ohl, Im Bruch**

**Bürgerversammlung  
19.04.2017**



### Variante 1

**Bahnübergänge bleiben in der Nutzung wie sie sind und Bahnsteigzugang wird über NVR gefördert. Beachte: Schließzeit der Bahnübergänge Friedhofstraße und Saure Wiese verlängert sich um ca. 60 Sekunden!**

Bahnübergang	Gartenstraße	Haus Ohl, K47	Im Bruch	Bahnhof Ränderoth	Gesamtkosten
	Erneuerung 1:1	Erneuerung 1:1	Erneuerung 1:1	Errichtung eines barrierefreien Zugangs zum Bahnsteig Ränderoth	
Einheit	[€]	[€]	[€]	[€]	[€]
Gesamtkosten je BÜ netto	570.800,00	464.800,00	451.900,00	144.300,00	1.631.800,00
Anteil der Gemeinde an den zu verteilenden Kosten netto	570.800,00	64.800,00	451.900,00	144.300,00	
Mehrwertsteuer	108.452,00	12.312,00	85.861,00	27.417,00	310.042,00
Gesamtkosten	679.252,00	77.112,00	537.761,00	171.717,00	1.941.842,00
Kostenbeteiligung Gemeinde nach Eisenbahnkreuzungsgesetz 1/3	226.415,07	25.703,74	179.251,87		431.370,69
100 % Kostenbeteiligung Gemeinde				171.717,00	171.717,00
voraussichtliche Förderung ca. 65 %	147.169,79	16.707,43	116.513,72	111.616,05	392.007,00
<b>Eigenanteil Gemeinde ca. 35 %</b>	<b>79.245,27</b>	<b>8.996,31</b>	<b>62.738,16</b>	<b>60.100,95</b>	<b>211.080,69</b>
Prozent an Gesamtkosten					10,87%

<b>Variante 2</b>					
<b>Bahnübergänge bleiben in der Nutzung wie sie sind und Bahnsteigzugang wird <u>nicht</u> über NVR gefördert. Beachte: Schließzeit der Bahnübergänge Friedhofstraße und Saure Wiese verlängert sich um ca. 60 Sekunden!</b>					
<b>Bahnübergang</b>	<b>Gartenstraße</b>	<b>Haus Ohl, K47</b>	<b>Im Bruch</b>	<b>Bahnhof Ränderoth</b>	<b>Gesamtkosten</b>
	Erneuerung 1:1	Eneuerung 1:1	Erneuerung 1:1	Errichtung eines barrierefreien Zugangs zum Bahnsteig Ränderoth	
Einheit	[€]	[€]	[€]	[€]	[€]
Gesamtkosten je BÜ netto	570.800,00	464.800,00	451.900,00	144.300,00	1.631.800,00
Anteil der Gemeinde an den zu verteilenden Kosten netto	570.800,00	64.800,00	451.900,00	144.300,00	
Mehrwertsteuer	108.452,00	12.312,00	85.861,00	27.417,00	310.042,00
Gesamtkosten	679.252,00	77.112,00	537.761,00	171.717,00	1.941.842,00
Kostenbeteiligung Gemeinde nach Eisenbahnkreuzungsgesetz 1/3	226.415,07	25.703,74	179.251,87		431.370,69
100 % Kostenbeteiligung Gemeinde				171.717,00	171.717,00
voraussichtliche Förderung ca. 65 %	147.169,79	16.707,43	116.513,72	-	280.390,95
<b>Eigenanteil Gemeinde ca. 35 %</b>	<b>79.245,27</b>	<b>8.996,31</b>	<b>62.738,16</b>	<b>171.717,00</b>	<b>322.696,74</b>
Prozent an Gesamtkosten					16,62%

<b>Variante 3</b>					
<b>Bahnübergang Gartenstraße wird ganz geschlossen, Bahn trägt Kosten für Gehweg, Bahnübergang Im Bruch bleibt nur für Fußgänger offen und Bahnsteigzugang wird komplett von DB AG finanziert</b>					
<b>Bahnübergang</b>	<b>Gartenstraße</b>	<b>Haus Ohl, K47</b>	<b>Im Bruch</b>	<b>Bahnhof Runderoth</b>	<b>Gesamtkosten</b>
	Auflassung	Erneuerung 1 : 1	Bahnübergang für Fußgänger mit Umlaufsperr	Errichtung eines barrierefreien Zugangs zum Bahnsteig Runderoth	
Einheit	[€]	[€]	[€]	[€]	[€]
Gesamtkosten je BÜ netto	89.100,00	366.000,00	133.200,00	144.300,00	732.600,00
Errichtung eines Gehweges Haus Ohl zwischen Gartenstraße und K 47 durch Deutsche Bahn finanziert	100.840,00				100.840,00
Gesamtkosten netto	189.940,00	366.000,00	133.200,00	144.300,00	833.440,00
19 % MWSt.	36.088,60	69.540,00	25.308,00	27.417,00	158.353,60
Gesamtkosten brutto	226.028,60	435.540,00	158.508,00	171.717,00	991.793,60
Anteil der Gemeinde an den zu verteilenden Kosten	226.028,60	59.500,00	158.508,00		444.036,60
Kostenbeteiligung Gemeinde nach Eisenbahnkreuzungsgesetz 1/3	75.342,11	19.833,14	52.835,47		148.010,72
voraussichtliche Förderung ca. 65 %	48.972,37	12.891,54	34.343,06		96.206,97
<b>Eigenanteil Gemeinde ca. 35 %</b>	<b>26.369,74</b>	<b>6.941,60</b>	<b>18.492,42</b>		<b>51.803,75</b>
Prozent an Gesamtkosten					5,22%

<b>Zusammenstellung</b>					
<b>Nr.:</b>	<b>Variante</b>	<b>Gesamtkosten [€]</b>	<b>Anteil Gemeinde [€]</b>	<b>Anteil Gemeinde [%]</b>	<b>Bemerkung</b>
1	Bahnübergänge bleiben in der Nutzung wie sie sind und Bahnsteigzugang wird über NVR gefördert.	1.941.842,00	<b>211.080,69</b>	10,87%	Zustimmung von NVR erforderlich
2	Bahnübergänge bleiben in der Nutzung wie sie sind und Bahnsteigzugang wird nicht über NVR gefördert.	1.941.842,00	<b>322.696,74</b>	16,62%	finanziell ungünstigste Variante
3	Bahnübergang Gartenstraße wird ganz geschlossen, Bahnübergang Im Bruch bleibt nur für Fußgänger offen und Bahnsteigzugang wird komplett von Bahn finanziert. Gehweg wird von der Bahn als Ersatzgehweg finanziert.	991.793,60	<b>51.803,75</b>	5,22%	Ärger mit Bürgern wegen Schließung zu erwarten