



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

061/15

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:  
82-2413

Datum:  
29.04.2015

## 1. Betreff: Bahnbrücken Badstraße und Platanenallee

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	24.06.2015	öffentlich
2. Gemeinderat	29.06.2015	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen:  
(Kurzübersicht) Nein  Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit: Nein  Ja

in voller Höhe  teilweise  
(Nennung HH-Stelle mit Betrag und Zeitplan)

## 5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

### 1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 15.100.000 €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.3.550.000 €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 8.100.000 €

### 2. Folgekosten

Personalkosten 0,00 €

Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand  
nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der  
Durchführung der Maßnahme \_\_\_\_\_ €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.€

Jährliche Belastungen \_\_\_\_\_ €

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

061/15

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:  
82-2413

Datum:  
29.04.2015

---

Betreff: Bahnbrücken Badstraße und Platanenallee

---

## **Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):**

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen:

1. für den Brückenneubau der Eisenbahnüberführung in der Badstraße gegenüber der DB Netz AG das Verlangen für eine größere lichte Höhe und eine größere Breite entsprechend den einschlägigen Richtlinien zu äußern;
2. für den Brückenneubau der Eisenbahnüberführung in der Platanenallee kein Verlangen zu äußern;
3. die in Kapitel vier geschätzten städtischen Kosten für die Badstraße und die Planung des Schienenhaltepunkts Messe/Landratsamt für die Beratung zum Doppelhaushalt 2016/17 einzubringen;
4. ein Gesamtkonzept für den Bereich Badstraße von der Stegermattstraße bis zum Südring/Hochschule/Gifiz/DJK-Halle zu erarbeiten. Dabei sollen die aktuellen und anstehenden Maßnahmen wie Freizeitbad/Mobilitätsstation/ Bahnbrücke/Schienenhaltepunkt/Radverkehr/Erweiterung Hochschule/ Wohnmobilstellplätze/Sportstättenkonzept eingebunden werden. Die entsprechenden Planungsmittel sind für den Doppelhaushalt 2016/2017 grob zu kalkulieren und zur Beratung anzumelden.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

061/15

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:  
82-2413

Datum:  
29.04.2015

Betreff: Bahnbrücken Badstraße und Platanenallee

---

## Sachverhalt/Begründung:

**Die Vorlage dient der Erreichung der Strategischen Ziele 10: Reduzierung der städtischen CO<sub>2</sub>-Emissionen (Klimaschutz) und 11: Erhöhung der Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Verkehrs**

### 1. Anlass zur Vorlage

Mit Schreiben vom 16.03.2015 hat die DB Netz AG die Erneuerungen der Eisenbahnüberführungen über die Badstraße und den Mühlbach sowie über die Platanenallee angekündigt. Bei allen drei Brücken benennt die Bahn den vorgesehenen Baubeginn für das Jahr 2019. Sie strebt eine Erneuerung in den jeweils bestehenden Abmessungen an und bittet die Stadt um Rückmeldung, ob sie als Straßenbaulastträger ein Aufweitungsverlangen äußert. Hintergrund dieser Maßnahmen ist der sehr schlechte bauliche Zustand der Brücken, der die Bahn nun zu den Erneuerungsmaßnahmen zwingt.

### 2. Rechtliche Regelungen

Da die Bauwerke zwei Gemeindestraßen überqueren, richtet sich die Abwicklung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Dort regelt der § 3 die Änderung einer bestehenden Kreuzung, wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert. Im Gegensatz zu den allgemeinen Baulastregelungen, die eine Ermessensentscheidung beinhalten, sind die Kreuzungsbeteiligten zur Änderung verpflichtet, wenn die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs auf ihrem Verkehrsweg dies erfordern. Wird das Brückenbauwerk erneuert, so müssen die dem heutigen Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen durchgeführt werden. Der Baulastträger ist grundsätzlich verpflichtet, durch bauliche Maßnahmen die Verkehrsanlage so zu gestalten, dass sie den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügt. (Auszüge aus dem EKrG § 3 sowie Erläuterungen zum EKrG Abschnitt 1.1 bis 2.1, Eisenbahnkreuzungsgesetz, Marshall/Schweinsberg, 5. Auflage, 2000).

Entsprechend § 12 EKrG fallen bei Durchführung einer Maßnahme nach § 3 EKrG an einer Überführung die entstehenden Kosten beiden Beteiligten zur Last, wenn beide die Änderung verlangen oder hätten verlangen müssen.

Die Frage, ob die Stadt eine Änderung verlangen müsste, wird im nachfolgenden Kapitel behandelt.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

061/15

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:  
82-2413

Datum:  
29.04.2015

Betreff: Bahnbrücken Badstraße und Platanenallee

---

Für die Eisenbahnüberführung über die Platanenallee existiert aus dem Jahr 1963 eine Vereinbarung zwischen Stadt und Deutscher Bahn, wonach die Stadt bei zukünftigen Änderungen oder Erneuerungen an diesem Kreuzungsbauwerk einen Kostenanteil von 50 % übernehmen muss. Wenige Wochen nach Abschluss dieser Vereinbarung trat das Eisenbahnkreuzungsgesetz in Kraft. Die DB und die Stadt haben in der Vergangenheit unterschiedliche Auffassungen dazu vertreten, ob diese Vereinbarung die Parteien auch bei heutigen Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz bindet oder ob sie durch dessen Inkrafttreten obsolet wurde. Eine endgültige Klärung wäre im Streitfall nur gerichtlich denkbar und ist bislang nicht erfolgt.

### **3. Änderungsbedarf von städtischer Seite**

#### **3.1 Eisenbahnüberführung über den Mühlbach und die Badstraße**

Für die Querung des Mühlbachs unter der Eisenbahnstrecke ist von städtischer Seite derzeit kein Änderungsbedarf gegeben. Dies sieht für die Unterführung der Badstraße unter der Eisenbahnstrecke deutlich anders aus. Bereits im Integrierten Verkehrskonzept – Maßnahmenprogramm Motorisierter Individualverkehr (MIV) von 1996 ist der Ausbau dieser Unterführung auf die Regelmäße der lichten Höhe und entsprechende Breite als Maßnahme aufgeführt.

Die heutige Unterführung weist eine Durchfahrtsbeschränkung in der Höhe von 2,80 m auf. Weder die Einsatzfahrzeuge der unmittelbar benachbarten Hauptwache der Feuerwehr noch der Linienbusverkehr können diese Unterführung nutzen. Die Seitenbereiche für den Fußverkehr sind ebenfalls zu gering dimensioniert.

Im Nahverkehrsplan des Ortenaukreises war bisher zwischen dieser Eisenbahnüberführung und der über die Kinzig ein Schienenhaltepunkt „LRA/Messe“ für den Schienennahverkehr ausgewiesen. Im Rahmen der Planungen für die Aus- und Neubau-strecke der Rheintalbahn wurde ein solcher Haltepunkt bereits berücksichtigt (siehe Abbildung 1). Der Abwasserzweckverband (AZV) macht darauf aufmerksam, dass im Bereich der beiden Brückenbauwerke Abwasserkanäle verlaufen. Bei einer eventuell erforderlichen tieferen Gründung wäre der Brückenwiderlager oder bei einer Vertiefung der Durchfahrt eine Verlegung dieser Abwasserkanäle erforderlich. Dies würde erhebliche Kosten verursachen, die derzeit noch nicht beziffert werden können. Ein Verlangen bezüglich der Mühlbachbrücke wird der AZV nicht äußern.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

061/15

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

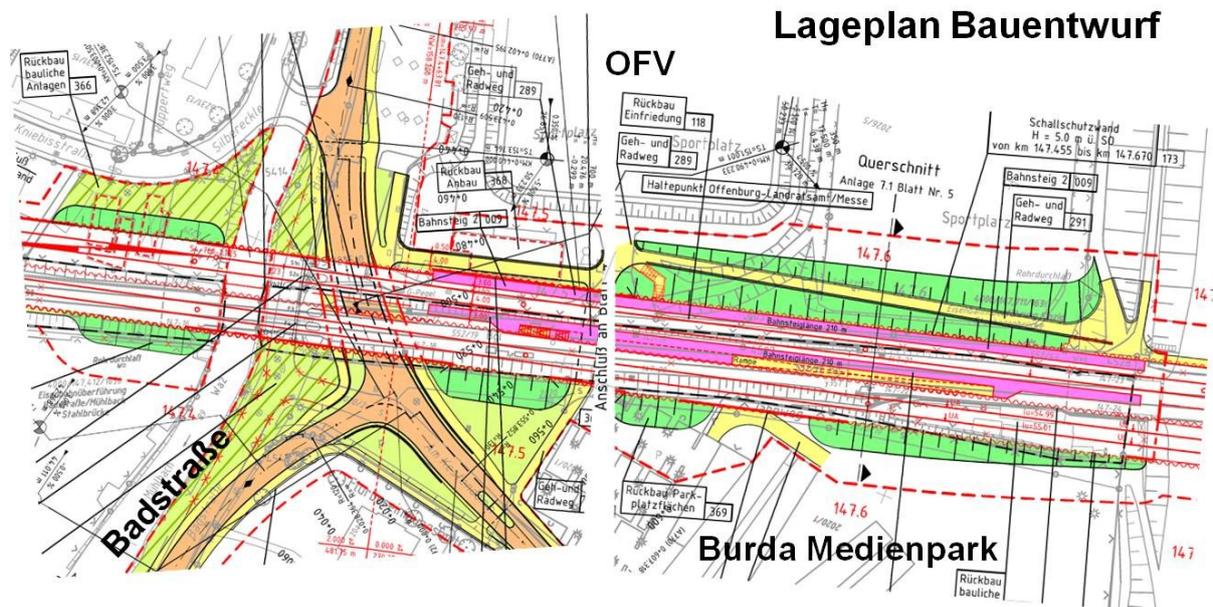
Bearbeitet von:  
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:  
82-2413

Datum:  
29.04.2015

Betreff: Bahnbrücken Badstraße und Platanenallee

Abbildung 1: Aus- und Neubaustrecke der Rheintalbahn mit Aufweitung der Unterführung der Badstraße und Einrichtung eines Schienenhaltepunkts „LRA/Messe“



Bei der bisherigen verkehrlichen Planung wird die von Süden vom OFV kommende Badstraße nach Westen zum Kestendamm geführt. Die nördliche Badstraße ist in die verschwenkte Straße untergeordnet eingehängt. Dies entspricht der bereits heute existierenden Verkehrsführung, gewährt aber für die bevorrechtigte Straße eine zügigere Verkehrsführung und hält Fremdverkehr aus der nördlichen Badstraße eher heraus. Der durchgängige Straßenzug Badstraße – Kestendamm – Kronenstraße wird durch die Ertüchtigung der Durchfahrt für alle Fahrzeuge deutlich aufgewertet und erhält damit eine höhere Verkehrsbedeutung. Im MIV-Maßnahmenprogramm des Integrierten Verkehrskonzeptes von 1996 ist der Ausbau dieser Straßenunterführung als Maßnahme Nr. 6 bereits ausgewiesen und wurde als solche bei der Fortschreibung 2009 bestätigt.

In der nachstehenden Abbildung 2 sind in einer Lageplanskizze die heutigen verkehrlichen Anforderungen an die Badstraße bzw. den Kestendamm dargestellt. Ebenso ist ein Schienenhaltepunkt an der bestehenden Strecke skizziert. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn der Verkehrsstraße Kestendamm – südliche Badstraße ist berücksichtigt. Für die Unterführung wird ein Trogbauwerk erforderlich, damit eine ausreichende lichte Höhe von 4,70 m und damit die Regeldurchfahrthöhe von 4,50 m erreicht werden kann.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

061/15

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Kassel, Mathias

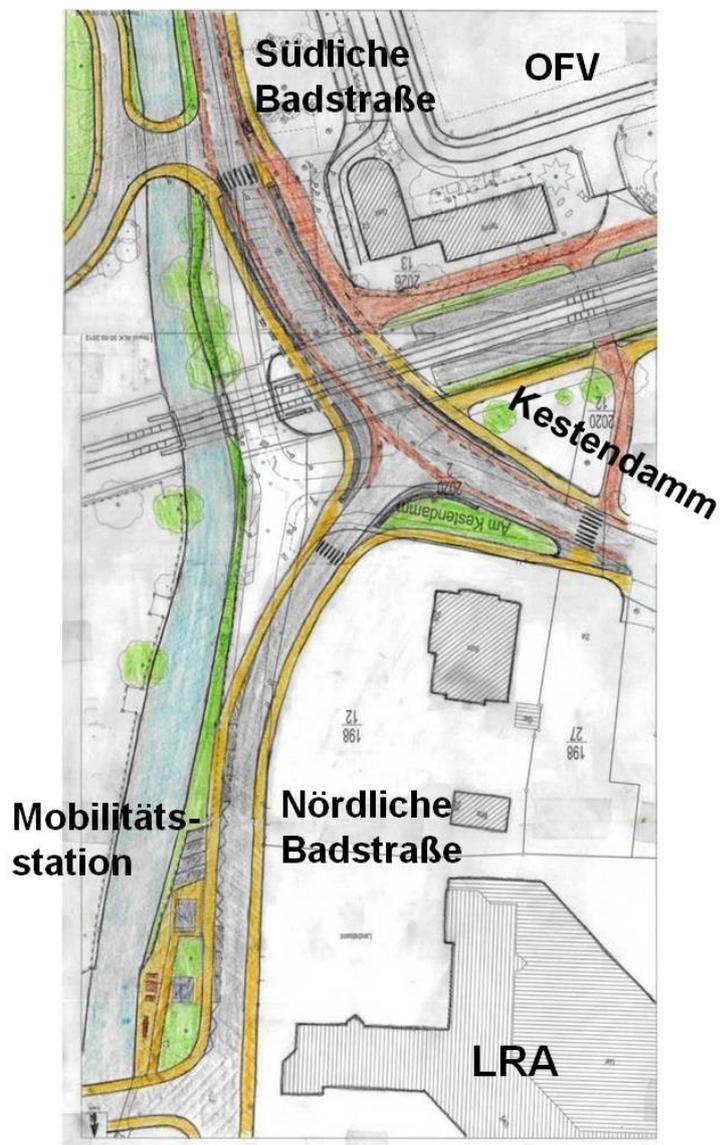
Tel. Nr.:  
82-2413

Datum:  
29.04.2015

Betreff: Bahnbrücken Badstraße und Platanenallee

Die nachstehende Abbildung stellt eine grobe Skizze dar, die auf dem Entwurf des Kreuzungsbauwerks von Abbildung 1 basiert. Dabei ist lediglich der zweigleisige Bestand wieder aufgenommen und der Schienenhaltepunkt daran angepasst. Des Weiteren ist im Bereich der nördlichen Badstraße ein möglicher Standort für eine Mobilitätsstation aufgezeigt. Zusätzliche Anforderungen oder Änderungen der Planungsparameter, die noch diskutiert werden müssen, sind in diese Skizze noch nicht eingegangen. Die Beratung hierüber wird zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Abbildung 2:



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

061/15

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:  
82-2413

Datum:  
29.04.2015

Betreff: Bahnbrücken Badstraße und Platanenallee

In der weiteren Planung sind auch die städtebaulichen Anforderungen zu überprüfen. Die Unterführung Badstraße erfüllt eine wichtige Funktion im Stadtgefüge als Möglichkeit zur Querung des eine Barriere bildenden Bahnkörpers der Rheintalbahn. Die Rheintalbahn trennt den Stadtteil Stegermatt von der Innenstadt ab. Die Unterführung Badstraße ist einer der zwei Punkte, wo dieser Stadtteil an das Stadtzentrum angebunden ist.

Entlang der Badstraße ordnen sich mit dem neuen Freizeitbad, dem Landratsamt, dem OFV-Stadion, der Hochschule und dem touristisch bedeutsamen geplanten Wohnmobilstellplatz am Südring viele gesamtstädtisch bedeutsame Einrichtungen an. Die nördlich der Bahn gelegenen Einrichtungen sind über die Unterführung für den Kfz-Verkehr an den Südring angebunden. Die südlich gelegenen Einrichtungen sind über die Unterführung für den Fußgänger- und Radverkehr an die Innenstadt angebunden.

Parallel zur Badstraße verläuft die für die Naherholung wichtige Grünachse entlang des Mühlbachs, die die Innenstadt und das neue Quartier auf dem Spinnereiareal über den Bürgerpark mit dem Großen Deich verbindet. Bereits im Rahmen der Landesgartenschaubewerbung 2009 war eine Aufwertung dieser Grünachse vorgeschlagen worden (Drucksache 011/09). Der geplante Umbau der Unterführung könnte jetzt die Möglichkeit eröffnen, die damaligen Überlegungen in Teilen umzusetzen.

Durch den unmittelbar an der Unterführung geplanten Haltepunkt „Landratsamt / Messe“ wird dieser Bereich im Stadtgefüge weiter an Bedeutung gewinnen.

Zusammenfassend bietet der geplante Neubau aus städtebaulicher Sicht die Chance, das Unterführungsbauwerk und sein Umfeld seiner Bedeutung im Stadtgefüge entsprechend attraktiv neu zu gestalten, wobei wirtschaftliche Belange natürlich zu berücksichtigen sind. Wünschenswert wäre eine Gestaltung, die Sichtverbindungen unter der Bahn hindurch ermöglicht, eine gute und direkte Führung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs sicher stellt und Aufenthaltsqualitäten am Mühlbach verbessert. Diese Punkte sind im Rahmen der weiteren Planung vertieft zu untersuchen.

Die Verschwenkung der Badstraße hat Auswirkungen auf den geplanten Schienenhaltepunkt. Insofern müsste dieser zumindest in der Vorentwurfsplanung Berücksichtigung finden, damit bei einer späteren Realisierung nicht noch einmal in das Kreuzungsbauwerk eingegriffen werden muss. Allerdings müsste der Landkreis noch eine Grundsatzentscheidung zur Weiterverfolgung des Schienenhaltepunktes samt Kostenbeteiligung fällen. Die Stadt wird Gespräche mit dem Landratsamt diesbezüglich intensivieren.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

061/15

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:  
82-2413

Datum:  
29.04.2015

Betreff: Bahnbrücken Badstraße und Platanenallee

Vor dem Hintergrund der bisherigen Planungen sowie den Anforderungen kurzer Rettungswege zur Hochschule, nach Uffhofen und Hildboltsweier und nicht zuletzt die mögliche Weiterführung der Buslinie in Richtung Hochschule nach Süden wird deutlich, dass es für die Stadt Offenburg gute Gründe gibt, ein Aufweitungsverlangen an die neue Straßenunterführung zu äußern.

Nach dem EKrG dürften die bestehenden Planungen, die nicht vorhandenen Regemaße im heutigen Straßenraum und die Anforderungen an die Rettungswege von der Rettungsleitstelle nach Süden die Äußerung eines Änderungsverlangens zwar sinnvoll erscheinen lassen, eine zwingende Verpflichtung zur Äußerung eines Verlangens begründen sie aber nicht. Wenn auch nicht zwingend erforderlich, so ist die Äußerung eines Verlangens jedenfalls sinnvoll, um sich frühzeitig im Verfahren Einfluss auf die Planung zu sichern und eine sinnvolle Eisenbahnkreuzungsvereinbarung mit der DB AG zu treffen.

## **3.2 Eisenbahnüberführung über die Platanenallee**

Die Unterführung der Platanenallee unter der Rheintalbahn ist ebenfalls höhenbeschränkt (3,20 m). Die großen Fahrzeuge der Feuerwehr (Drehleiter) können diese Unterführung derzeit nicht nutzen. Die Linienbusse können bei langsamer Fahrt gerade noch passieren.

Im rechtskräftigen Bebauungsplan „Untere Schlangenmatten“ (siehe Abbildung 3) ist seit einer Änderung im Jahr 2001 die Straßenführung der Platanenallee nach Nordwesten in Richtung „Tausendfüßler“ (Brücke der B 3 / 33) abgeschwenkt vorgesehen, um dort in die neue Straßenführung beim Norma-Markt einzubinden. Hintergrund dieser Planung war, mehr Freiräume für die Messe zu schaffen und die Straßensperrungen bei Messebetrieb zukünftig zu vermeiden. Diese Planung setzte aber an der bestehenden Unterführung der Platanenallee an. Im Rahmen der Planungen für die Aus- und Neubaustrecke der Rheintalbahn wurde dann eine neue Unterführung der Platanenallee unter der Rheintalbahn geplant. Diese neue Unterführung sollte die Gelegenheit bieten, die lichte Höhe und die lichte Breite zu vergrößern sowie einen attraktiven südlichen Messezugang zu ermöglichen (siehe Abbildung 4).

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

061/15

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:  
82-2413

Datum:  
29.04.2015

Betreff: Bahnbrücken Badstraße und Platanenallee

Abbildung 3:



Für das neue Kreuzungsbauwerk wurde im Zuge der Planung der Aus- und Neubau-  
strecke der Rheintalbahn folgender Vorentwurf erarbeitet (Abbildung 4).

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

061/15

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

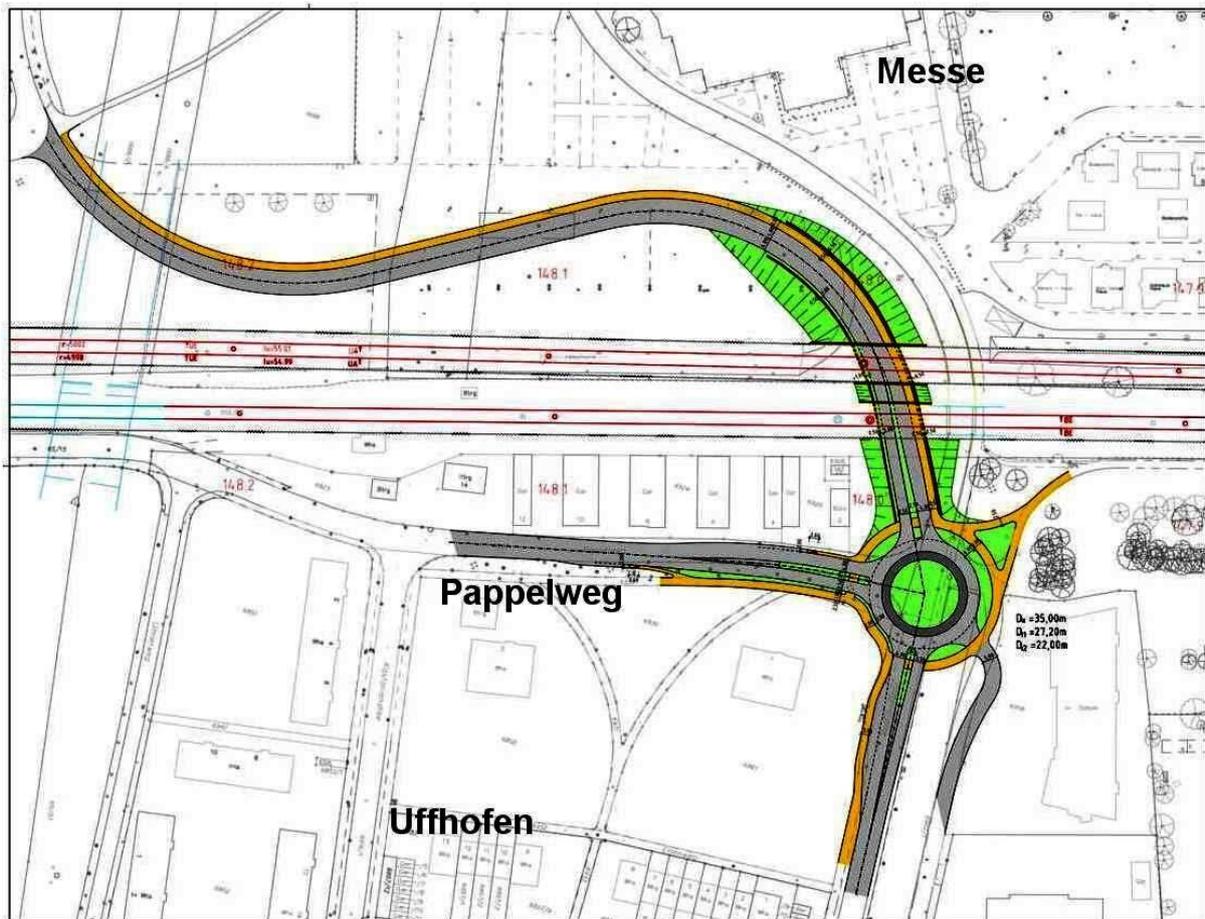
Bearbeitet von:  
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:  
82-2413

Datum:  
29.04.2015

Betreff: Bahnbrücken Badstraße und Platanenallee

Abbildung 4:



Auf der Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplans, der den zweigleisigen Bestand berücksichtigt, könnte die Stadt eventuell ein von der Bahn angestrebtes Verlangen seitens der Stadt abwehren. Die darin festgelegte Verkehrsführung unterstreicht, dass die Platanenallee nicht als verkehrsintensive Straße vorgesehen ist. Die Platanenallee stellt im Verkehrsnetz der Stadt keine zentrale Verbindungsachse dar. Im Streckenabschnitt zwischen Südring und der B 33 ist die Durchfahrt für den Schwerverkehr untersagt (Anlieger frei). In diesem Bereich hat die Platanenallee die Funktion einer Sammelstraße. Vor diesem Hintergrund lässt sich eine Erneuerung der Brücke in den Bestandsabmessungen begründen.

Die Grundwasserwanne in der Straßenunterführung der Platanenallee muss aufgrund ihres baulichen Zustandes mittelfristig erneuert werden. In dieser Hinsicht kommen auf die Stadt auf jeden Fall in den nächsten Jahren erhebliche Kosten zu.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

061/15

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:  
82-2413

Datum:  
29.04.2015

Betreff: Bahnbrücken Badstraße und Platanenallee

## 4. Kosten der Maßnahmen

### 4.1 Eisenbahnüberführung über die Badstraße

Die Kosten für die Eisenbahnüberführung über die Badstraße mit entsprechender Aufweitung der Straßenunterführung belaufen sich auf etwa 10 bis 15 Mio. Euro. Diese Kosten entfallen auf die Kreuzungsbeteiligten in dem Verhältnis, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Änderung zueinander stehen würden (§ 12 EKrG). Erfahrungsgemäß verbleiben bei den Kommunen in solchen Fällen deutlich über die Hälfte der entstehenden Kosten. In der Regel werden diese Kostensätze pauschaliert und gehen in die Kostenmasse ein.

Der bei der Stadt verbleibende Kostenaufwand wird üblicherweise über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz mit 50 % (GVFG) gefördert. Derzeit sind allerdings keine Aussagen über Fördermöglichkeiten und Förderhöhen über das Jahr 2019 hinaus möglich. Insgesamt lässt sich ganz grob folgende voraussichtliche Kostenbelastung für die Stadt abschätzen, auch wenn es hierbei noch sehr viele Unwägbarkeiten gibt:

2018/2019

Kreuzungsbauwerk	Gesamt	15,0 Mio. Euro
	Anteil DB AG	7,0 Mio. Euro
	Anteil Stadt	8,0 Mio. Euro
	evtl. Zuschuss	3,5 Mio. Euro
	Netto-Belastung (Stadt)	4,5 Mio. Euro

Für den Schienenhaltepunkt ist nach Kostenschätzung von Kosten in Höhe von etwa 3,0 Mio. Euro auszugehen. Die Baukosten werden derzeit ebenfalls mit 50 % über das GVFG gefördert. Die Inbetriebnahme des Schienenhaltepunktes ist abhängig von den freien Zugkapazitäten auf der Rheintalbahn. Wahrscheinlich sind diese erst mit Inbetriebnahme des Güterzugtunnels Offenburg im ausreichenden Maße vorhanden, um diesen zusätzlichen Halt betrieblich umzusetzen. Die Planungsmittel für die Vorentwurfsplanung dürften sich auf etwa 100.000 Euro belaufen und sind dementsprechend als Vorsorgeplanung zu verstehen. Entsprechend den bisherigen Vereinbarungen zwischen Landkreis und Stadt würden diese Kosten hälftig geteilt werden. Diesen Sachverhalt müsste sich der Landkreis für dieses jetzige Vorhaben allerdings noch einmal in den Gremien des Kreistages bestätigen lassen. Da der Landkreis im Doppelhaushalt 2015/2016 keine Planungsmittel für den Schienenhaltepunkt eingestellt hat, müsste die Stadt die Vorentwurfsplanung für den Anteil des Landkreises bis 2017 vorfinanzieren.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

061/15

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:  
82-2413

Datum:  
29.04.2015

Betreff: Bahnbrücken Badstraße und Platanenallee

Schienenhaltepunkt	Gesamt	3.000.000 Euro
2016	Vorentwurf (Stadt)	100.000 Euro
2017	Rückzahlung LRA	50.000 Euro
	Entwurfs- und Ausbau- planung sowie Bau	2.850.000 Euro

## 4.2 Eisenbahnüberführung über die Platanenallee

Die Kosten für die Eisenbahnüberführung über die Platanenallee mit entsprechender Aufweitung der Straßenunterführung würden sich auf etwa 8 bis 13 Mio. Euro belaufen. Hiervon würden entsprechend einem Verlangen der Stadt etwa 9 Mio. Euro auf die Stadt entfallen. Für das Kreuzungsbauwerk gelten sonst die unter 4.1 dargestellten Sachverhalte. Als reine städtische Maßnahme käme die neue Straßenverbindung über etwa 350 m Länge hinzu. Der Kostenaufwand für dieses Straßenstück würde sich auf etwa 800.000 Euro belaufen.

Die Kosten ohne Aufweitung des Brückenbauwerks ergeben sich in etwa zu 6 Mio. Euro. Falls die Stadt durch die bestehende Vereinbarung von 1963 zur Kostenbeteiligung verpflichtet wäre, ergäbe sich eine Kostenbelastung von etwa 3,0 Mio. Euro. Die Stadt vertritt aber sehr klar die Position, dass durch die kurze Zeit später gesetzlich gefassten Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes die Vereinbarung von 1963 keinen rechtlichen Bestand mehr hat.

Insgesamt lässt sich ganz grob folgende voraussichtliche Kostenbelastung für die Stadt abschätzen, auch wenn es hierbei noch sehr viele Unwägbarkeiten gibt:

### Bei Erneuerung im Bestand und Kostenpflichtigkeit:

2019		
Kreuzungsbauwerk	Anteil Stadt	3,0 Mio. Euro

### Bei Äußerung eines Aufweitungsverlangens:

2018/2019		
Kreuzungsbauwerk	Anteil Stadt	9,0 Mio. Euro
	evtl. Zuschuss	4,0 Mio. Euro
	Netto-Belastung	5,0 Mio. Euro
2020		
Straßenverschwenkung	Kosten Stadt	800.000 Euro
	evtl. Zuschuss	350.000 Euro
	Netto-Belastung	450.000 Euro

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

061/15

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:  
82-2413

Datum:  
29.04.2015

---

Betreff: Bahnbrücken Badstraße und Platanenallee

---

## 5. Empfehlung der Verwaltung

Ein verkehrsgerechter Ausbau des Kreuzungsbauwerks an der Badstraße hat deutliche verkehrliche Vorteile und ermöglicht eine wesentlich schnellere Versorgung der Stadtteile Stegermatt, Uffhofen und Hildboltsweier durch Rettungsfahrzeuge. Die Maßnahme ist Bestandteil des derzeit aktuellen MIV-Maßnahmenprogramms des Integrierten Verkehrskonzeptes.

Ein verkehrsgerechter Ausbau des Kreuzungsbauwerks an der Platanenallee erscheint aus verkehrlicher Sicht wegen der doch eher untergeordneten Verkehrsbedeutung der Platanenallee nicht zwingend, wenn das Kreuzungsbauwerk an der Badstraße verkehrsgerecht ausgebaut wird. Allerdings würde eine solche Lösung einen attraktiven südlichen Messezugang ermöglichen. Die Erneuerung der Grundwasserwanne kann auch nach Erneuerung des Kreuzungsbauwerks erfolgen.