



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

061/18

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
01.06.2018

## 1. Betreff: Eisenbahnüberführung Feldschlösschen

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	04.07.2018	öffentlich
2. Gemeinderat	23.07.2018	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) 2.000.000,00 €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.

\_\_\_\_\_ €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 2.000.000,00 €

### 2. Folgekosten

Personalkosten \_\_\_\_\_ €

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

\_\_\_\_\_ €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.

\_\_\_\_\_ €

Jährliche Belastungen

\_\_\_\_\_ €

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

061/18

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
01.06.2018

---

Betreff: Eisenbahnüberführung Feldschlösschen

---

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

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen, für die Eisenbahnüberführung auf der Höhe des Feldschlösschens (Königswaldstraße, Fasanenweg) das Verlangen für einen Ausbau entsprechend den einschlägigen Richtlinien für Fußgänger- und Radfahrerunterführungen gegenüber der DB Netz AG zu äußern.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

061/18

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
01.06.2018

Betreff: Eisenbahnüberführung Feldschlösschen

## Sachverhalt/Begründung:

**Die Maßnahmen dienen den strategischen Zielen C3 „Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird“ und E1 „Der Verkehr wird in stärkerem Maße umwelt- und stadtvträglich gestaltet“.**

### 1. Einleitung

Anlass der Überlegungen sind die Planungen der DB Netz AG, die bestehende Rheintalbahn im Bereich von Hildboltsweier und Albersbösch auf eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h (weiter im Osten auf 250 km/h) zu ertüchtigen und den neuen Streckengeometrievorgaben anzupassen. Die Planungen beziehen sich auf den Gleisbereich östlich des Bahnkilometers 149, der ungefähr auf Höhe des Narzissenwegs bzw. des Königberger Wegs liegt. Die Personenunterführung auf der Höhe des Kornblumenwegs und die Kfz-Unterführung auf der Höhe des Malvenwegs bzw. Amselwegs sind somit nicht betroffen.

Die DB Netz AG informierte die Stadt Offenburg bei einem Ortstermin am 19.04.2018 über ihr Vorhaben und ihre Planungen.

Obwohl die Umsetzung der Streckenertüchtigung durch die Bahn erst ab 2035 erfolgen soll (nach der Inbetriebnahme des Güterzugtunnels), wird das Planfeststellungsverfahren ab 2021 durchgeführt werden. Die Planungen hierfür sind bereits angelaufen.

### 2. Rechtlicher Hintergrund

Sofern die Stadt Offenburg weiterhin eine Querung der Bahnanlagen zwischen den Stadtteilen auf der Höhe des Feldschlösschens wünscht, ist die Stadt bei der Finanzierung des neuen Bauwerks beteiligt. Die Abwicklung richtet sich 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 ein Bauwerk erneuert, so müssen die dem heutigen Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen durchgeführt werden. Der Baulasträger 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).

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

061/18

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
01.06.2018

Betreff: Eisenbahnüberführung Feldschlösschen

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.

### 3. Maße der bestehende Unterführung



Das bestehende Bauwerk hat eine lichte Weite von ca. 1,50 m und eine lichte Höhe von ca. 1,90 m. Die Rampen weisen eine Neigung von ca. 12% aus. Auf der Nordseite befinden sich flache Treppenstufen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

061/18

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
01.06.2018

---

Betreff: Eisenbahnüberführung Feldschlösschen

---

## 4. Aktuelle Richtlinien

Die heutigen Maße der Unterführung und der Rampen sind entsprechend der aktuellen Richtlinien (in erster Linie RAST, Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) viel zu schmal und zu eng. Zudem entspricht die Unterführung nicht den Vorgaben der Barrierefreiheit.

Bei einem Neubau sollten die aktuellen Richtlinien zugrunde gelegt werden. Im Folgenden sind die wichtigsten Aspekte zusammengestellt:

- keine rechtwinkligen Anlagen, besser leicht gekrümmte oder konische Übergänge
- Rampen mit einer maximalen Neigung von 6%, keine Treppen
- Mindestens 2,50 m lichte Höhe, besser 3 m
- 5 m lichte Breite („bis etwa 15 m Unterführungslänge -> 5 m lichte Breite), hier ca. 10-12 m Länge
- Trennung der Fußgänger und Radfahrer durch Schmalstrich

## 5. Forderungen der Stadt Offenburg

Die trennende Wirkung der Bahn zwischen den beiden Stadtteilen Hildboltsweier und Albersbösch kann nur durch attraktive Verbindungen abgemindert werden. Die Unterführung am Feldschlösschen dient als Schulweg zur nahe gelegenen Eichendorffschule. Sie sollte nicht nur deshalb sowohl für den Fuß- als auch den Radverkehr benutzbar sein. Zudem wird der Sportplatz, der intensiv von Jugendsportgruppen benutzt wird, über die Unterführung erschlossen. Die Unterführung wird auch häufig von Radfahrern benutzt, die von den nordwestlichen Stadtteilen in Richtung Ponyhof, Kleingartensiedlung oder Bürgerwaldsee wollen. Nicht zu vergessen sind die wichtigen Wegeverbindungen zu den Einkaufsmöglichkeiten nördlich der Bahn.

Aufgrund der hohen Bedeutung der Verbindung zwischen den Stadtteilen, sollte die Stadt Offenburg fordern, dass eine Verbindung für Fußgänger und Radfahrer entsprechend der aktuellen Richtlinien erstellt wird.

## 6. Aktueller Planungsstand

Da wir uns noch in einem sehr frühen Planungsstand befinden, können noch keine Pläne/Skizzen gezeigt werden. Auch die Lage der Unterführung und der Rampen wird noch untersucht. Sicher ist, dass aufgrund der Längenentwicklung der Rampen in den Bestand des Fasanenwegs und der Königswaldstraße eingegriffen werden muss. Hierbei werden die Planungen zum Gestaltungskonzept Königswaldstraße (Drucksache 072/17) einbezogen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

061/18

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Bär, Amrei

Tel. Nr.:  
82-2526

Datum:  
01.06.2018

---

Betreff: Eisenbahnüberführung Feldschlösschen

---

## 7. Kosten

Aufgrund der Tatsache, dass noch keine verlässlichen Pläne vorliegen, können die Kosten noch nicht abgeschätzt werden. Erfahrungsgemäß muss von einem Kostenrahmen von ca. 2 Mio. Euro ausgegangen werden. Auch die Kostenteilung entsprechend dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) steht noch nicht fest. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Stadt Offenburg einen Großteil der Kosten übernehmen muss.

Für die Unterführung sind bereits 2 Mio. € in der Stufe III (ab 2035) im städtischen Haushalt angemeldet.