



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

158/18

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:

23.11.2018

1. Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	06.02.2019	öffentlich
2. Gemeinderat	25.02.2019	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 €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.

_____ €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 2.000.000 €

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.

158/18

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
23.11.2018

Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen,

1. für die bestehende Eisenbahnüberführung auf der Höhe des Finkenwegs/ Kornblumenwegs das Verlangen für einen Ausbau entsprechend den einschlägigen Richtlinien für Fußgänger- und Radfahrerunterführungen gegenüber der DB Netz AG in den nächsten Wochen zu äußern. In die Planung des Neubaus soll eine Verschiebung der Eisenbahnüberführung in den Bereich des Drosselwegs/Lilienwegs einbezogen werden.
2. die entsprechenden Planungen aufzunehmen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

158/18

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
23.11.2018

Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch

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 stadtverträglich gestaltet“.

1. Aktuelle Situation der Bahnquerungen zwischen Hildboltsweier und Albersbösch

Aktuell existieren folgende Bahnquerungen:

- a) **Gehwegunterführung „Feldschlösschen“** auf der Höhe Reichenberger Weg/Fliederweg
Diese Unterführung wird nicht nur von Fußgängern, sondern auch von Radfahrern benutzt. Der Gemeinderat beschloss in seiner Sitzung am 23.07.2018 (Drucksache-Nr. 061/18) ein Verlangen gegenüber der Bahn zum barrierefreien und richtlinienkonformen Ausbau zu äußern.

- b) **Gehwegunterführung „Mitte“** auf der Höhe Finkenweg/Kornblumenweg

Diese Unterführung wird ebenso nicht nur von Fußgängern, sondern auch von Radfahrern benutzt. Sie ist vor dem Hintergrund der aktuellen Richtlinien zu eng, zu schmal und nicht barrierefrei. Das bestehende Bauwerk hat eine lichte Weite von ca. 2,40 m (gefordert 5 m) und eine lichte Höhe von ca. 2,20 m (gefordert 2,50 m, besser 3 m). Die Rampen weisen eine deutlich größere Neigung als die geforderten 6 % auf. Die rechnerische Restnutzungsdauer des Bauwerks lässt sich schwer beziffern, da uns keine Unterlagen über das Baujahr vorliegen. Bei einem geschätzten Baujahr 1965 und einer Nutzungsdauer von 80 Jahren ergibt sich eine Restnutzungsdauer von knapp 30 Jahren.



- c) **Kfz-Unterführung mit Gehweg** auf der Höhe Malvenstraße/Amselweg
Diese Unterführung kann von allen Kraftfahrzeugen benutzt werden. Der einseitige Gehweg ist mit 1,50 m vor dem Hintergrund der aktuellen Richtlinien recht schmal. Wenn das Brückenbauwerk erneuert werden muss, sollte geprüft werden, ob der Gehweg verbreitert werden kann. Der Radverkehr wird heute auf der Fahrbahn geführt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

158/18

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
23.11.2018

Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch

d) Kfz-Überführung im Zuge des Südrings

Diese Überführung kann nur sehr eingeschränkt als Bahnquerung zwischen Hildboltsweier und Albersbösch gesehen werden, da sie insbesondere für den Fuß- und Radverkehr umwegig und unattraktiv ist.

2. Anlass zur Vorlage

Mit dem Beschluss vom 19.11.2018 (Drucksache-Nr. 146/18) hat der Gemeinderat entschieden, das Grundstück „Königswaldstraße 20“ zu erwerben. Nun besteht die Möglichkeit, die Eisenbahnüberführung in der „Mitte“ der beiden Stadtteile Hildboltsweier und Albersbösch barrierefrei und richtlinienkonform auszubauen. Hierfür wird die Überführung um ca. 130 m nach Westen (heute Höhe Finkenweg/Kornblumenweg, künftig Höhe Drosselweg/Lilienweg) verschoben, da hier im Gegensatz zu der bestehenden Örtlichkeit genügend Platz für die deutlich längeren Rampenentwicklungen vorhanden ist.

3. Notwendigkeit der Eisenbahnüberführung „Mitte“

Die trennende Wirkung der Bahn zwischen den beiden Stadtteilen Hildboltsweier und Albersbösch kann nur durch attraktive Verbindungen abgemindert werden. Die Eisenbahnüberführung „Mitte“ dient als Schulweg zur nahe gelegenen Eichendorffschule. Sie sollte nicht nur deshalb sowohl für den Fuß- als auch den Radverkehr benutzbar sein. Ebenfalls wichtig ist die Wegeverbindung zu den Einkaufsmöglichkeiten nördlich der Bahn inklusive der sozialen Teilhabe am Stadtleben. Die Eisenbahnüberführung „Mitte“ verbindet die beiden Stadtteilzentren. Die Unterführung wird auch häufig von Radfahrern benutzt, die von den nordwestlichen Stadtteilen in Richtung Bürgerwaldsee und Lahr wollen.

Aufgrund der hohen Bedeutung der Verbindung zwischen den Stadtteilen, sollte die Stadt Offenburg fordern, dass beide Eisenbahnüberführungen „Feldschlösschen“ und „Mitte“ für Fußgänger und Radfahrer entsprechend der aktuellen Richtlinien erstellt werden. Eine andere Entscheidung hätte deutliche Nachteile für die beiden Stadtteile Albersbösch und Hildboltsweier.

4. Rechtlicher Hintergrund finanzielle Auswirkungen

Wenn die Stadt Offenburg eine barrierefreie und richtlinienkonforme Eisenbahnüberführung „Mitte“ wünscht, ist die Stadt bei der Finanzierung des neuen Bauwerks beteiligt, sofern es mindestens zwei Verursacher der Maßnahme gibt. Ist sie alleiniger Verursacher, muss sie die Maßnahme finanziell voll tragen. Die Abwicklung und die Finanzierung richten sich nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Ob und mit welchem Kostenschlüssel eine Kostenaufteilung bei der Eisenbahnüberführung „Mitte“ zu tragen kommt, muss noch geklärt werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

158/18

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
23.11.2018

Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweiher und Albersbösch

5. Planverfahren

Da nun die Voraussetzungen für den Bau einer barrierefreien und richtlinienkonformen Geh- und Fußwegunterführung in der „Mitte“ der beiden Stadtteile Hildboltsweiher und Albersbösch (sprich der Platz für die Rampenentwicklung) sichergestellt ist, muss die zeitliche Realisierung betrachtet werden. Hierbei sind insbesondere die Abhängigkeiten zum Planfeststellungsverfahren „Güterzugtunnel/ Ausbaustrecke“ zu beachten.

Die Eisenbahnüberführung „Feldschlösschen“ wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens „Güterzugtunnel/Ausbaustrecke“ zur Planreife gebracht. Sie liegt schon heute im Planfeststellungsbereich.

Bei der Planung der Eisenbahnüberführung „Mitte“ ist die Sachlage anders: sie liegt heute außerhalb des Planfeststellungsbereichs, künftig innerhalb. Deshalb bestehen grundsätzlich zwei Möglichkeiten zur Planreife zu kommen:

1. Bearbeitung im Planfeststellungsverfahren „Güterzugtunnel/ Ausbaustrecke“
2. Anmeldung der Planung nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens „Güterzugtunnel/Ausbaustrecke“ und Bearbeitung in einem separaten Verfahren.

Aufgrund der Unsicherheit, wann das Planfeststellungsverfahren „Güterzugtunnel/ Ausbaustrecke“ abgeschlossen sein wird, empfiehlt die Verwaltung dringend, die Planungen zur Eisenbahnüberführung „Mitte“ in das Planfeststellungsverfahren „Güterzugtunnel/Ausbaustrecke“ einzubringen und nicht erst bis zum Abschluss des Verfahrens zu warten. Das heißt konkret, dass der Gemeinderat beschließt, dass die Verwaltung das Verlangen für einen Ausbau der Eisenbahnüberführung „Mitte“ entsprechend den einschlägigen Richtlinien für Fußgänger- und Radfahrerunterführungen gegenüber der DB Netz AG in den nächsten Wochen äußern soll. In die Planung des Neubaus soll eine Verschiebung der Eisenbahnüberführung in den Bereich des Drosselwegs/Lilienwegs einbezogen werden.

Die Verwaltung prüft derzeit, wie beide Unterführungen und ihre Zuwegungen künftig ausgestaltet werden können, wobei die heutige und künftige Nutzung der angrenzenden Grundstücke zu berücksichtigen ist. Sie beabsichtigt, dem Gemeinderat hierzu im Lauf des Jahres 2019 eine Beschlussvorlage vorzulegen und auch die Bürgerschaft einzubinden.

6. 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.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

158/18

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
23.11.2018

Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch

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, ansonsten 6 m lichte Breite
- Trennung der Fußgänger und Radfahrer durch Schmalstrich

7. Kosten für die Stadt Offenburg

Aufgrund der Tatsache, dass noch keine Planung vorliegt, 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.

Übersichtsskizze

