



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

121/20

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Pastorini, Marco

Tel. Nr.:

82-2471

Datum:

11.08.2020

1. Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	07.10.2020	öffentlich
2. Gemeinderat	16.11.2020	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen:  
(Kurzübersicht)

Nein Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja

in voller Höhe  teilweise

100.000 €

MMP 109 Neue Unterführung unter der Bahntrasse am Drosselweg

2021: 100.000 €

Stufe III: 2.900.000 €

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 3.000.000 €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.

\_\_\_\_\_ €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 3.000.000 €

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.

121/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
11.08.2020

---

Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch

---

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

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen,

1. Die Realisierung der EÜ-Mitte bis 2026 ist vorbehaltlich der Beratungen zum Nachtragshaushalt 2021 vorzusehen.
2. Die notwendigen Ressourcen sind ohne Änderungen an anderen Projekten des FB 6 bereitzustellen.
3. Das VGV-Verfahren für die Planungsleistungen ist entsprechend nach Bereitstellung der Mittel durchzuführen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

121/20

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Pastorini, Marco

Tel. Nr.:

82-2471

Datum:

11.08.2020

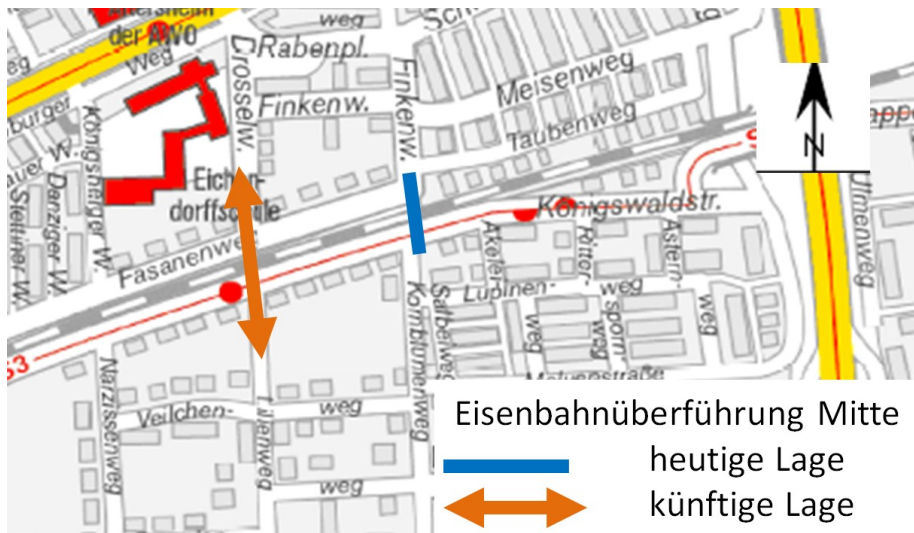
Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch

## 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. Zusammenfassung

Mit Drucksache 158/18 hat der Gemeinderat beschlossen, gegenüber der Deutschen Bahn AG ein Verlangen im Projekt NBS Karlsruhe – Basel, PfA 7.1 Güterzugtunnel Offenburg und Ausbau der Rheintalbahn für den Bau der Eisenbahnüberführung (kurz EÜ; umgangssprachlich Unterführung im Tunnel) Mitte auf Höhe Drosselweg/ Lilienweg zu äußern. Damit soll die mit sehr starken Mängeln behaftete EÜ Finkenweg/Kornblumenweg ersetzt werden. Ebenfalls auf Beschluss des Gemeinderats (Drucksache 146/18) hat die Stadtverwaltung das hierfür notwendige Grundstück Königswaldstraße 20 erworben. In den bisherigen Beratungen hat der Gemeinderat immer wieder gefordert, auf eine zügige Umsetzung durch die Bahn hinzuwirken.



Die Deutsche Bahn AG hat daraufhin mitgeteilt, dass eine Aufnahme ins Planfeststellungsverfahren nicht möglich ist und für die Maßnahme ein eigenes Verfahren durchgeführt werden muss. Somit liegen die gesamte Planung und der Bau in der Zuständigkeit der Stadt Offenburg. Gleichzeitig hat Sie angekündigt, dass der Bau entweder bis 2026 oder nach 2035 durchgeführt werden muss, da dazwischen während der Bauzeit des Güterzugtunnels keine Streckensperrungen auf der Rheintalbahn möglich sind.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

121/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 11.08.2020
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch

Unter dieser Maßgabe empfiehlt die Stadtverwaltung die Realisierung der EÜ Mitte bis 2026. Allerdings sind viele der geplanten Projekte mit großem Investitionsvolumen beim Fachbereich 6 nicht verschiebbar, so dass im Realisierungszeitraum eine erhöhte Bereitstellung von Ressourcen erforderlich ist.

## 2. Möglicher Zeitrahmen zur Realisierung und räumliche Einordnung

Eine Realisierung der EÜ Mitte auf Höhe Drosselweg/Lilienweg bis zum Baubeginn des Güterzugtunnels ist nach derzeitigem Sachstand gerade noch möglich. Hierfür muss allerdings jetzt der Einstieg in die Planung erfolgen. Für das Projekt wäre dann folgender Zeitplan vorgesehen:

2021	VgV-Verfahren und Beginn der Planung
2022	Planung, EKrG-Vereinbarung, GR-Beschluss
2023/24	Planfeststellungsverfahren
2025	Ausführungsplanung, Ausschreibung
ab 2026	Umsetzung
ab 2027	Bau Güterbahntunnel

Unabhängig von diesen Überlegungen plant die Deutsche Bahn AG im Rahmen des Ausbaus der Rheintalbahn die Erneuerung der EÜ Feldschlösschen auf der Höhe Reichenberger Weg/Fliederweg. Entsprechende planerische Abstimmungen laufen. Der Bau wird ab 2035 durch die Deutsche Bahn AG erfolgen, wobei davon ausgegangen werden muss, dass die Stadt Offenburg einen Großteil der Kosten übernehmen muss.

## 3. Konkurrierende Projekte

Beim Fachbereich 6 stehen sehr viele Projekte an, die eine höhere Priorität haben und die zeitlich daher nicht verzögert werden können. Die folgende Übersicht gibt eine Auswahl wieder:

2021	Mühlbachbrücke Wasserstraße	0,7 Mio.€
2021/22	Verdolung Weingartenstraße	1,0 Mio.€
2022/23	Königswaldstraße	1,7 Mio.€
2022/24	Südringbrücke	6,7 Mio.€
2024/25	Stegermattbrücke	3,0 Mio.€
2024/26	Brücke Badstraße	8,7 Mio.€
?	Karrendurchfahrt	3 Mio.€
2022-2026	Moltkestraße und Weingartenstraße	5,4 Mio.€
Ab 2022	Planung Unionbrücke	10 Mio.€
2025	Brücke Marlene Str./B3/33	0,6 Mio.€
2025	Umgestaltung Bahnhofsquartier/ZOB	n.b.
2026	Brücke Otto-Hahn-Str./Verl. B3/33	2,9 Mio.€
2029	Johannisbrücke	1,35 Mio.€

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

121/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
11.08.2020

---

Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltzweier und Albersbösch

---

Die Gründe für die zeitliche Fixierung sind vielfältig. Bei vielen Projekten bestehen Abhängigkeiten zu anderen Projekten von Dritten (z.B. Königswaldstraße und Lärmschutzwand Rheintalbahn). Bei den geplanten Brückenbaumaßnahmen ist i.d.R. das Ende der Nutzungsdauer erreicht und die Maßnahmen sind zwingend zur Erhaltung der Verkehrssicherheit und Gebrauchstauglichkeit erforderlich. Gerade bei den Brückenbauwerken können ansonsten Sperrungen nicht ausgeschlossen werden. Weitere Abhängigkeiten ergeben sich beispielsweise aus der Laufzeit des Sanierungsgebiets Bahnhof-Schlachthof.

## 4. Ressourcen

Die personellen Ressourcen könnten von Seiten der Verwaltung zu Lasten von anderen Projekten bereitgestellt werden. Eine verstärkte Vergabe von Leistungen an Externe wird allerdings erforderlich sein. Ebenfalls kann es notwendig sein, kleinere Maßnahmen zeitlich nach hinten zu verschieben.

Die finanziellen Ressourcen sind bislang überwiegend im MMP in der Stufe 3 eingestellt und stellen eine Grobschätzung ohne planerische Grundlage dar. Diese müssten in die Stufen I und II vorgezogen werden. Dadurch dürfen allerdings keine Änderungen an anderen Maßnahmen des FB 6 im MMP vorgenommen werden.

Die exakte Aufteilung auf die Haushaltsjahre wird im Zuge der Haushaltsberatungen zum Nachtragshaushalt vorgenommen. Für die Baukosten, die den größten Umfang an den Gesamtkosten haben werden, wäre eine Verschiebung in die Stufe II bzw. nach Fortschreibung des mehrjährigen Maßnahmenprogramms in die Jahre 2025 bis 2027 notwendig.

Die Maßnahme ist aus finanzieller Sicht äußerst kritisch zu beurteilen. Aus finanzpolitischer Sicht ist es nicht vertretbar, gerade in der aktuell ungewissen Situation, diese in ihrer endgültigen Höhe noch unbekannte Investition (Grobschätzung) im Rahmen des Nachtragshaushalts 2021 aus der Stufe III (2028 bis 2032) nach Stufe I und II vorzuziehen. Der Nachtragshaushalt 2021 wird sich aufgrund der massiven Einnahmeausfälle im Wesentlichen auf die Anpassung der finanziellen Rahmendaten und andere durch die Corona-Krise zwingende Änderungen beschränken. Es sollen aber keine neuen Projekte und damit Wechsel auf die Zukunft in diesem Umfang festgeschrieben werden.

Frühestens im Rahmen des Doppelhaushalts 2022/23 wäre eine Diskussion über das Vorziehen aus Stufe III in die Jahre 2025-2027 denkbar und damit auch insgesamt über die Prioritätensetzung der im derzeitigen Mehrjährigen Investitionsprogramm ausgewiesenen Maßnahmen und weiterer neuer Projekte, die bis dahin noch dazu kommen werden. Bereits heute ist die Stufe II mit fast 150 Mio. EUR über die Maßen belastet und muss eher entlastet als noch durch zusätzliche Projekte weiter belastet werden.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

121/20

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Pastorini, Marco	82-2471	11.08.2020

---

Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch

---

Eine Verschiebung der Mittelbereitstellung auf den Doppelhaushalts 2022/23 bedingt allerdings, dass der in Kapitel 2 dargestellte Zeitplan nicht mehr realisiert werden kann. Dieser Zeitplan ist ohnehin sehr knapp und primär darauf ausgerichtet, dass der Bau des Güterzugtunnels nicht beeinträchtigt wird. Für die Einhaltung des Zeitplans ist es erforderlich, dass bereits im Jahr 2021 das VgV-Verfahren auf Grundlage einer Finanzierung starten kann und die Planungsmittel im Jahr 2022 abgerufen werden können.

Zusammengefasst gibt es mit dem Nachtragshaushalt 2021 das einmalige Zeitfenster, schnell in die Planung für die Eisenbahnüberführung einzusteigen, um eine Realisierung vor dem Bau des Güterzugtunnels umzusetzen. Gleichzeitig ist dieses Vorziehen des Projekts aus finanzpolitischer Sicht als kritisch zu beurteilen.

## 5. Alternativen

Alternativ kann die neue EÜ Mitte erst nach der Fertigstellung des Tunnels Offenburg und parallel zu den Arbeiten der DB an der Ausbaustrecke ab 2035 realisiert werden. Die bestehenden Mängel, die sich aus dem baulichen Zustands des existierenden Bauwerks auf der Höhe Finkenweg/Kornblumenweg ergeben (zu eng, zu schmal, nicht barrierefrei, schwierige Entwässerung), werden mindestens 10 Jahre länger Bestand haben. Eine Verbindung zwischen den Stadtteilen wäre aber trotzdem gewährleistet.