

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/23

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:
01.02.2023

1. **Betreff:** Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch, Baubeschluss

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	10.05.2023	öffentlich
2. Gemeinderat	15.05.2023	öffentlich

3. **Finanzielle Auswirkungen:**
(Kurzübersicht)

Nein Ja

4. **Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:**

Nein Ja

in voller Höhe teilweise bis 2024
(711610070132), 2025 und folgende

400.000,- €
5.000.000,- €

5. **Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:**

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 9,5 Mio €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./ 4 Mio €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 5,5 Mio €

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.

025/23

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.02.2023

Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch,
Baubeschluss

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen,

1. die Eisenbahnüberführung Mitte wie in der Vorlage beschrieben umzusetzen (Baubeschluss). In diesem Zuge wird die Verwaltung beauftragt, sämtliche notwendigen Schritte (z.B. Abschluss der EKrG-Vereinbarung, Planrechtsverfahren, Kauf des Grundstücks Fasanenweg 10, Abriss der Gebäude Fasanenweg 9 und 10 sowie Königswaldstraße 20, Neuordnung und Verlegung der Versorgungsleitungen), durchzuführen.
2. die zusätzlichen Mittel im Haushalt 2024/2025 unter dem Vorbehalt der haushaltsrechtlichen Machbarkeit in den Jahren 2024 und 2025 zu berücksichtigen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/23

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.02.2023

Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch,
Baubeschluss

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

Die Planung der Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch (kurz EÜ Mitte; umgangssprachlich Unterführung oder Tunnel) ist nun soweit fortgeschritten, dass die genaue Lage, die Abmessungen und die grundlegenden bautechnischen Fragen geklärt sind, so dass noch rechtzeitig die Anmeldung der Sperrpausen bei der DB AG übermittelt werden konnten.



Die Unterführung ist künftig ausschließlich für zu Fuß Gehende und Radfahrende zugelassen. Sie wird barrierefrei mit je einer Rampe von ca. 70 m Länge (6 % Steigung mit Podesten) und einer lichten Breite von 5 m und einer Höhe von 2,50 m ausgeführt. Sowohl auf der Seite des Fasanenwegs als auch auf der Seite der Königswaldstraße ist je eine Treppenanlage vorgesehen, damit Umwege für zu Fuß gehende vermieden werden.

Aus bautechnischen Gründen müssen die Häuser Fasanenweg 9 und 10 sowie Königswaldstraße 20 abgerissen werden. Nach Fertigstellung der Unterführung können hier wieder Wohngebäude errichtet werden. Eine städtebauliche Neuordnung des Gebiets bietet sich an.

Die notwendige Planungs- und Baudurchführungsvereinbarung sowie die EKrG-Vereinbarung werden zurzeit erarbeitet.

Das Planrechtsverfahren, hier Plangenehmigungsverfahren, soll ab 07/2023 durch das Regierungspräsidium Freiburg als Planfeststellende Behörde durchgeführt werden.

Aufgrund der im Allgemeinen stark gestiegenen Baukosten ergibt die aktuelle Kostenschätzung Gesamtkosten von 9,5 Mio. €. Der L-GVFG-Zuschussantrag wird 2024 gestellt werden. Es wird mit einer Bezuschussung von 4 Mio. € gerechnet. Somit ergibt sich eine Nettobelastung für die Stadt von 5,5 Mio. €.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/23

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.02.2023

Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch,
Baubeschluss

Die Koordination mit den gegenseitig voneinander abhängigen weiteren Baumaßnahmen (Neuordnung des Regen- und Abwasserkanalsystems, Rückbau der EÜ Finkenweg, Umgestaltung der Königswaldstraße, Neubau Südringbrücke) in diesem Gebiet werden aktuell intensiv koordiniert.

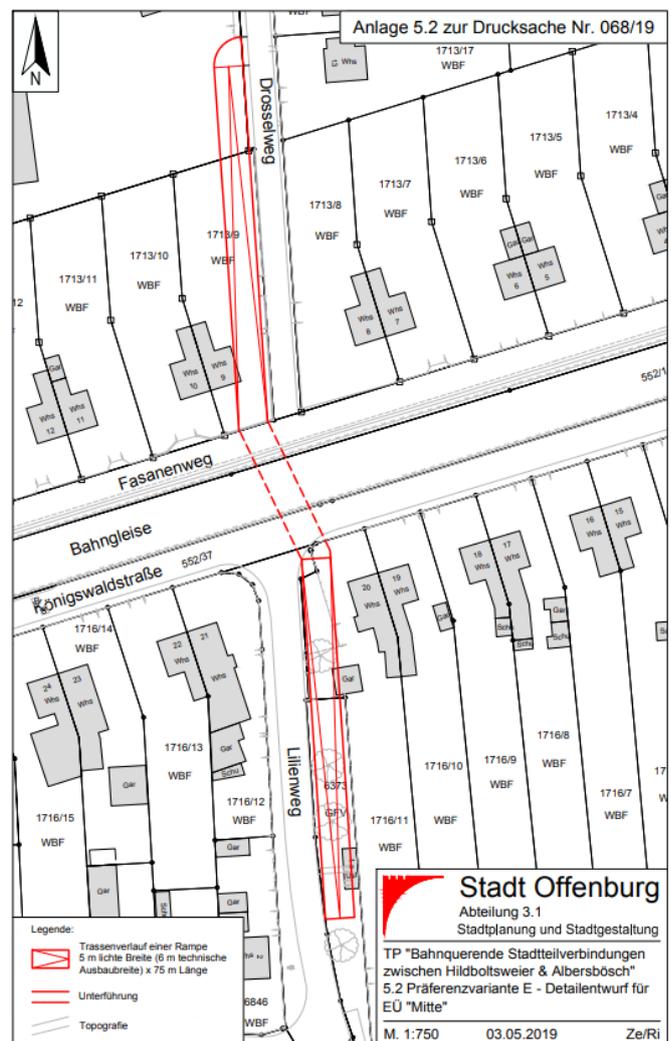
2. Ausgangslage

Mit Drucksache 158/18 beschloss der Gemeinderat am 25.02.2019, 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 EÜ Mitte auf Höhe Drosselweg/Lilienweg zu äußern. Das Verlangen wurde mit dem Schreiben vom 07.03.2022 geäußert. Am 14.07.2019 beschloss der Gemeinderat das Gesamtkonzept für bahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen Hildboltsweier und Albersbösch (Drucksache 068/19)). Mit der Drucksache 121/20 beschloss der Gemeinderat am 16.11.2020 das zeitliche Vorziehen der Maßnahme, damit die Unterführung noch vor dem Bau des Güterzugtunnels erfolgen kann.

In dieser Vorlage wird der aktuelle Planungsstand dargestellt.

3. Planungsstand

Der aktuelle Planungsstand ist in den Anlagen 1 und 2 grafisch dargestellt.



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/23

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bär, Amrei	82-2526	01.02.2023

Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch,
Baubeschluss

3.1 Bauwerksbeschreibung

Das Gesamtbauwerk EÜ Mitte besteht aus:

1. dem eigentlichen Kreuzungsbauwerk mit der Bahn,
2. der Unterfahung der Königswaldstraße,
3. der Unterfahung des Fasanenwegs,
4. den beiden Rampen entlang des Drosselwegs bzw. des Lilienwegs,
5. jeweils einer Treppenanlage zur Anbindung der Königswaldstraße im Süden und des Fasanenwegs im Norden
6. sowie der jeweiligen Bestandsanpassungen.

Die zu Fuß Gehenden und die Radfahrenden, die die EÜ Mitte benutzen werden, werden die Bauteile 1 bis 3 bis auf zwei Fugen nicht unterscheiden können – sie sind als ein durchgehendes Bauwerk wahrzunehmen. Die Unterscheidung basiert auf dem Bauablauf (entweder unter den Gleisen oder unter den Straßen hindurch) und den Eigentumsverhältnissen.

Geprüfte Alternative: Es wurde geprüft, ob die Bauteile 1 bis 3 durch Lichtschächte ähnlich wie bei der Karrendurchfahrt am Bahnhof unterbrochen werden könnten. Aus bautechnischen Gründen und wegen Vorgaben der Bahn ist dies in einem Neubau nicht möglich.

3.2 Nordseite: Rampe, Treppe und Anbindung an den Bestand (vgl. Anlage 1)

Lage und Bau der Rampe

In der Vorlage „Gesamtkonzept für bahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen Hildboltsweier und Albersbösch“ wurde die nördliche Rampe entlang des Drosselwegs auf der Westseite vorgesehen.

Die Rampe beginnt ab der Einmündung Drosselweg/Fasanenweg mit einem Abstand von ca. 5 m, um eine eventuell später vorzusehende angemessene Eckausrundung der Straßen zu gewährleisten. Die Herstellung der Rampe und Treppenanlage soll mittels offener Baugrube in Richtung Westen (Wohnbebauung) und mittels Trägerbohlverbau in Richtung Osten (Drosselweg) durchgeführt werden.

Betroffene Bestandsbauten

Das Gebäude Fasanenweg 9 (Grundstück 1713/9) befindet sich im Eigentum der Stadt Offenburg. Das Gebäude muss zum Bau der Unterführung abgerissen werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 01.02.2023
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch,
Baubeschluss

Das Gebäude Fasanenweg 10 (Grundstück 1713/10) befindet sich (noch) im Eigentum der DB AG. Es ist befristet vermietet. Das Grundstück soll von der DB AG gekauft und das Gebäude abgerissen werden. Die ersten Gespräche mit der DB AG zeigen keine Probleme.

Treppe

Es wurde entschieden, zusätzlich zu der ca. 70 m langen barrierefreien Rampe eine Treppenanlage mit dem Aufgang im Bereich des Fasanenwegs vorzusehen, um Umwege für die zu Fuß Gehenden mit dem Ziel entlang des Fasanenwegs zu minimieren. Insbesondere vor dem Hintergrund einer eventuellen Erweiterung/Intensivierung der Wohnbebauung im Bereich des westlichen Fasanenwegs ist diese Maßnahme wichtig.

Der Bereich entlang des Fasanenweges zwischen dem Königsberger Weg und dem Finkenweg wurde als Siedlungs- und Innenentwicklungspotentialfläche für eine weitere Wohnbaulandentwicklung erfasst. Vor dem Hintergrund des früher hier geplanten viergleisigen Bahnausbaus hatte die Deutsche Bahn einen Großteil der Häuser erworben und zum Teil auch abgebrochen. Nachdem für den Bahnausbau eine andere Lösung gefunden werden konnte, besteht hier eine zusammenhängende Fläche für eine städtebauliche Gesamtentwicklung. Dieser Entwicklungsbereich steht mittel- bis langfristig für eine Neuordnung und Nachverdichtung zur Verfügung. Somit dient vor diesem Hintergrund die Umsetzung dieser Maßnahme nicht nur der direkten Anbindung der weiter östlich und westlich vorhandenen Bestandsbebauung, sondern darüber hinaus auch einer künftigen Neubebauung.

Weitere Details zu der Treppenanlage sind im Kapitel 3.3 enthalten.

Anbindung an den Bestand

Im Drosselweg befindet sich im Bestand kein Gehweg. Alle Verkehrsteilnehmenden teilen sich die Verkehrsfläche.

Zunächst wird am Ende der Rampe eine ca. 5 x 5 m große Aufstellfläche vorgesehen. Dieser Zwischenstand ist notwendig, um den ohnehin sehr engen Zeitplan der EÜ-Mitte nicht zu gefährden.

Mittelfristig ist eine Optimierung der Anbindung an die Schule und zum Rabenplatz vorgesehen. Wie und wo der Platz für einen Gehweg bzw. Geh- und Radweg zur Verfügung gestellt werden kann und welche Auswirkungen dies hat, muss separat untersucht werden. Sobald die personellen und finanziellen Ressourcen vorhanden sind, wird diese Planung inkl. Bürger- und Gremienberatung durchgeführt. Diese zeitlich gestaffelte Vorgehensweise ist möglich, da die Projekte „EÜ-Mitte“ und „Anbindung an die Schule bzw. Rabenplatz“ unabhängig voneinander durchgeführt werden können. Aufgrund der kürzeren Planungsvorläufe beim Gehweg ist eine anzustrebende zeitgleiche Realisierung mit der EÜ-Mitte weiterhin möglich.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 01.02.2023
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch,
Baubeschluss

Die Planung der EÜ-Mitte verläuft in enger Abstimmung mit der Umgestaltung der Außenanlage der Eichendorff-Schule.

Geprüfte Alternativen:

- Alternativ zur offenen Bauweise wurde u.a. ein Verbau mittels Trägerbohlwand in Richtung Westen, die mit Erdankern zum Erdreich abgesichert wird, untersucht. Die Erdanker müssten in das Grundstück Hausnummer 10 hineinragen und dauerhaft dort verbleiben. Aufgrund der Teilunterkellerung der Gebäude wäre dies nur unter sehr schwierigen Bedingungen möglich und unverhältnismäßig teuer. Auch wenn zum jetzigen Zeitpunkt nicht alle Kosten abgeschätzt werden können, zeigt sich, dass bei der Gesamtkostenbetrachtung der Kauf und Abriss des Hauses Fasanenweg 10 deutlich günstiger ist. Zudem gestaltet sich sowohl der Bauablauf als auch der Bau selber deutlich einfacher und somit nicht so anfällig für Störungen jeglicher Art.
- Außerdem wurde geprüft, die Rampe in der Lage des Drosselwegs zu erstellen. Diese Idee hätte den Vorteil, dass die Unterführung geradliniger wäre. Sie wurde allerdings verworfen, da der Drosselweg gesperrt und die Grundstückszufahrt des Gebäudes Fasanenweg 8 sowie die Grundstücksanbindungen mit Versorgungsleitungen verlegt werden müssten.

3.3 Südseite: Rampe, Treppe und Anbindung an den Bestand (vgl. Anlage 2)

Lage und Bau der Rampe

In der Vorlage „Gesamtkonzept fürbahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen Hildboltsweier und Albersbösch“ wurde die südliche Rampe entlang des Lilienwegs auf der Ostseite vorgesehen.

Die Rampe beginnt ab der Einmündung Königswaldstraße/Lilienweg mit einem Abstand von mindestens 5 m, um eine angemessene Eckausrundung der Straßen zu gewährleisten.

Die Herstellung der Rampe und Treppenanlage soll mittels Trägerbohlverbau sowohl in Richtung Lilienweg als auch in Richtung Wohnbebauung durchgeführt werden.

Betroffene Bestandsbauten

Das Gebäude Königswaldstraße 20 (1716/11) befindet sich im Eigentum der Stadt Offenburg. Aus bautechnischen Gründen ist es nicht möglich, das Haus Königswaldstraße 20 zu erhalten. Der Platz zwischen dem Haus und der Rampe/Treppe ist zu gering. Zudem müssen die Leitungen des Abwasserzweckverbandes auf der Ostseite der Rampe (sprich zwischen Rampe und Haus) zeitlich vor der Baumaßnahme EÜ-Mitte verlegt werden. Somit wären die Leitungen des Abwasserzweckverbandes

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 01.02.2023
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch,
Baubeschluss

während des Baus der Rampe ständig im Weg. Vor diesem Hintergrund ist der Erhalt des Hauses Nr. 20 de facto nicht möglich.

Das Gebäude Königswaldstraße 19 (1716/1) befindet sich in Privatbesitz und kann aus bautechnischer Sicht erhalten bleiben. Das Haus Nr. 19 wird mittels Trägerbohlverbau gesichert werden. Hier verbleibt im Gegensatz zu der Fasanenwegseite genügend Platz für die Erdanker.

Aus stadtgestalterischen Gründen ist der Erhalt einer „Doppelhaushälfte“ mit einer sichtbaren Brandwand negativ zu bewerten. Falls sich der Eigentümer des Grundstücks Königswaldstraße 19 mittel- bis langfristig für einen Abbruch und eine Neubebauung seines Grundstücks mit einem freistehenden Gebäude entscheiden sollte, wäre dies zu unterstützen, da so wieder eine bessere städtebauliche Situation entstehen könnte. Andernfalls wird die Fläche zwischen Königswaldstraße 19 und Rampe begrünt werden.

Angrenzende SIO-Fläche

Die Grundstücke zwischen Königswaldstraße und Veilchenweg weisen eine große Tiefe auf und sind nur im vorderen Bereich bebaut. Diese Fläche ist daher im SIO (Siedlungs- und Innenentwicklungskonzept Offenburg) als mögliches Baulandpotential enthalten. Wann eine mögliche Entwicklung erfolgen soll, ist noch nicht festgelegt. Zu einem späteren Zeitpunkt wird geprüft, ob südlich der Rampe eine Erschließungsstraße vom Lilienweg in das Gebiet oder eine Erschließung von einer anderen Straße (z. B. Kornblumenweg) aus erfolgen soll. Es stehen weitere Möglichkeiten zur Verfügung, so dass eine attraktive Lösung gefunden werden kann. Die Rampe verbaut somit nicht die Zuwegung.

Anbindung an den Bestand

Das mittelfristige Ziel ist ein ganzheitliches Gehwegkonzept fürs gesamte Gebiet. Heute weist der Lilienweg einen einseitigen Gehweg mit unterschiedlichen Breiten auf. Die Gehwegführung im gesamten Gebiet ist sehr uneinheitlich, sowohl in Breiten als auch in Durchgängigkeit. Zunächst ist am Ende der Rampe eine ca. 5 x 5 m große Aufstellfläche vorgesehen. Dieser Zwischenstand ist notwendig, um den ohnehin sehr engen Zeitplan der EÜ-Mitte nicht zu gefährden. Mittelfristig ist ein gesamthaftes Gehwegkonzept für den Stadtteil vorgesehen. Sobald die personellen und finanziellen Ressourcen vorhanden sind, wird diese Planung inkl. Bürger und Gremienberatung durchgeführt. Diese zeitlich gestaffelte Vorgehensweise ist möglich, da die Projekte „EÜ-Mitte“ und „gesamthaftes Gehwegkonzept“ unabhängig voneinander durchgeführt werden können.

Geprüfte Alternativen:

- Es wurde überlegt, ob zwischen dem Lilienweg und der Rampe ein Grünstreifen mit Bäumen vorgesehen werden soll. Dies wurde verworfen, weil

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 01.02.2023
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch,
Baubeschluss

- ein Abrücken der Rampe um mindestens 2 m für einen ausreichend breiten Grünstreifen mit Bäumen das Hauses Königswaldstraße 19 gefährden würde.
- die Unterführung einen stärkeren Knick erhält und die Geradlinigkeit verringert wird, sowie die Sichtverhältnisse erschwert werden. Aus kriminalpräventorischen Gründen ist dies zu vermeiden.
- Eine Grünpflanzung sinnvoller auf der Ostseite zwischen Rampe und Wohnbebauung angesiedelt werden sollte.
- Es wurde geprüft, ob ein Verlegen der Rampe auf die Westseite des Lilienwegs sinnvoller wäre. Diese Idee hätte den Vorteil, dass die Unterführung geradliniger wäre und die Erschließung der SIO-Fläche leichter wäre. Sie wurde allerdings verworfen, da zahlreiche Grundstückszufahrten im Bestand sowie Grundstücksanbindungen mit Versorgungsleitungen verlegt werden müssten.
- Es wurden zahlreiche Varianten für eine andere Ausbildung und Lage der Treppe und eine andere Lage der Leitungen des Abwasserzweckverbandes unter Verwendung eines Verbaus geprüft. Insbesondere wurden „geknickte Treppenanlage“, „Drehen der Treppe um 90° entlang der Königswaldstraße“ und „schmälerere Treppe“ geprüft. Es konnte keine Lösung gefunden werden, die eine gleichzeitige Erschließung des Hauses 20 an die Königswaldstraße zufriedenstellend sicherstellte. Auch der Abwasserzweckverband prüfte zahlreiche Varianten. Die Hauptschwierigkeit ist die, dass ein Großteil des anfallenden Wassers aus Hildboltsweier in Richtung Nordosten abfließen muss, da der Anschluss im Westen unter den Gleisen hindurch nicht leistungsfähig genug ist. Die Leitungen müssen somit auf der Ostseite der Rampe/Treppe verlaufen.
Bei keiner Variante hätte der Abriss von Haus Nr. 20 vermieden werden können.
- Es wurde sogar der Verzicht der Treppenanlage auf der Südseite untersucht. Der Verzicht auf den Treppenaufgang würde deutliche Nachteile mit sich bringen
 - Umwege von über 140 m u. a. für den Schulweg und für Einkaufsmöglichkeiten am Rabenplatz,
 - deutlich höhere Kosten bei einer späteren Realisierung einer Treppenanlage mit schwierigen baulichen Randbedingungen,
 - Ungleichbehandlung der nördlichen und südlichen Wohngebiete,
 - Berücksichtigung eines erhöhten Fußgängeraufkommens hinsichtlich der langfristigen Planung einer Nachverdichtung des Wohngebiets südlich der Königswaldstraße und östlich des Lilienwegs.

3.4 Treppenanlagen

Die Treppenanlagen werden richtlinienkonform mit Podesten und barrierefreien Bodenindikatoren (u. a. Aufmerksamkeitsfeld AMF oben und unten mit Noppenstruktur, Treppenkanten Kontrast) und in einer Breite von 2,50 m ausgebildet. Grundsätzlich sind Treppenanlagen zusätzlich zu Rampen zu empfehlen, da sie Umwege vermeiden (Rampenlänge 70 m), zwingend notwendig sind sie nicht. Eine Treppenanlage

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 01.02.2023
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch,
Baubeschluss

verursacht Mehrkosten von rund 40.000 €, wenn diese mit der EÜ Mitte realisiert wird. Die Treppenanlage im Bereich der Königswaldstraße erscheint deutlich wichtiger als im Bereich des Fasanenwegs, da entlang der Königswaldstraße aktuell deutlich mehr Längsfußverkehr stattfindet. Nördlich der Bahn liegen die meisten Ziele eher in Richtung Rampenkopf (Eichendorff-Schule, Rabenplatz). Auch eine eventuell zu einem späteren Zeitpunkt zu realisierende Nachverdichtung im Bereich des Umspannwerks ändert hieran höchstwahrscheinlich nicht wesentlich. Trotzdem wird beidseitig eine Treppenanlage vorgesehen, da Umwege vermieden werden, die nördlichen und südlichen Wohngebiete gleich behandelt werden sollen, die Kosten für eine Treppenanlage im Vergleich zu den Gesamtkosten gering sind und eine spätere Realisierung deutlich teurer, baulich sehr schwierig und mit Nachteilen am Bauwerk verbunden sind.

3.5 Gestaltung Unterführung und Umfeld

Die Wände der Unterführung und der Rampen werden so ausgeführt, dass glatte Wände entstehen. Fliesen eignen sich wegen des hohen Unterhaltungsaufwandes nicht. Die Wände werden zunächst in einer hellen Farbe gestrichen. Diese Wände eignen sich sehr gut für eine spätere individuelle und wechselnde Gestaltung (z. B. als Graffitiwände). Es besteht die Möglichkeit, ein Beteiligungs-/Gestaltungsprojekt durch Institutionen/Gruppen (z. B. Schule, Jugendbüro, SFZ, Sprayer-Szene) gemeinsam mit der Bewohnerschaft unabhängig vom Bau der Unterführung zu initiieren. Der richtige Zeitpunkt wäre nach der Fertigstellung der Unterführung. Es wird Wert daraufgelegt, dass die Unterführung einen hellen und „freundlichen“ Eindruck macht. Die vorgesehenen stromsparenden LED-Aufputzleuchten in Dreieckform, die oben in den Ecken der Unterführung vorgesehen sind, unterstützen mit ihrer gleichmäßigen Ausleuchtung diesen Effekt. Es ist vorgesehen, die Außenanlagen so weit wie möglich zu begrünen. Die Details hierzu werden zu einem späteren Zeitpunkt erarbeitet.

4. Informationen zum verwendeten Bauverfahren und -ablauf

Der Bau der Unterführung wird in 5 Bauabschnitten erfolgen. Das erste Teilbauwerk wird der geschlossene Rahmen unterhalb der Bahngleise sein. Dieser wird in einer Baugrube neben den Gleisen vorgefertigt und während einer mehrtägigen Vollsperrung der Bahnstrecke eingeschoben. Die Grundsätze der Baudurchführung sind bereits mit der DB AG vorabgestimmt. Die Details zum Einschubverfahren können erst festgelegt werden, wenn bekannt ist, wieviel Tage und wann die Bahn eine Vollsperrung genehmigt. Hierzu werden aktuell intensiv Gespräche mit der DB AG geführt. Ziel ist es, den ersten Bauabschnitt vor dem Beginn der Güterzugtunnelbaumaßnahme abzuschließen, um auf der Bestandsstrecke keine Behinderungen hervorzurufen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/23

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
01.02.2023

Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch,
Baubeschluss

Der nächste Bauabschnitt ist die Herstellung der Bauteile 2 und 3, die den Fasanenweg bzw. die Königswaldstraße unterqueren. Hier wird in einer offenen Baugrube sowie Trägerbohlverbau gearbeitet. Dieser Abschnitt kann während des Gütertunnelbaus erfolgen. Es folgen die Rampen als Bauabschnitt 4 und 5. Sie werden ebenso in offener Bauweise sowie Trägerbohlverbau hergestellt.

Die EÜ Mitte, einschließlich der Rampen, wird als „weiße Wanne“ ausgeführt. Das bedeutet, dass ein wasserdichter Beton zum Einsatz kommt, der keine zusätzliche Abdichtung benötigt. Dies ist den hohen gemessenen Grundwasserständen gemäß Bodengutachten geschuldet. Entsprechend dem Bodengutachten variiert der heutige Grundwasserstand häufig und sehr stark. Der Untergrund hat sich an die starken Schwankungen angepasst. Deshalb ist mit keinen negativen Auswirkungen im Umfeld aufgrund der Absenkung des Grundwasserspiegels während der Bauzeit zu rechnen.

Im Vorfeld der Baumaßnahme müssen im Fasanenweg und in der Königswaldstraße diverse Versorgungsleitungen neu geordnet und verlegt werden. Daher wird es bereits vor dem Bau der Unterführung zu längeren Behinderungen in beiden Straßen kommen, ebenso im Lilien- und Drosselweg.

5. Kosten und Vereinbarungen

Aufgrund der im Allgemeinen stark gestiegenen Baukosten, dem zusätzlichen Grunderwerb und Treppenanlagen sowie Ablösekosten ergibt die aktuelle Kostenschätzung Gesamtkosten von 9,5 Mio. €.

Baukosten	6.660.000 €
Planungskosten	625.000 €
Bahnkosten	360.000 €
Gutachterkosten	70.000 €
Grunderwerbskosten inkl. Abbruch	660.000 €
Ablösekosten	1.000.000 €
Summe gerundet	9.500.000 €
Zuschüsse	ca. 4.000.000 €
Belastung für Stadt	ca. 5.500.000 €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 01.02.2023
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch,
Baubeschluss

Dem Grunde nach ist die EÜ-Mitte nach L-GVFG Zuschussfähig. Gespräche hierzu wurden bereits aufgenommen. Die Höhe des Fördersatzes nach L-GVFG steht noch nicht fest. Er wird von einer Förderhöhe von 50 % (4 Mio. €) der zuwendungsfähigen Baukosten ausgegangen. Der Antrag auf Aufnahme ins Zuschussprogramm wird 2024 gestellt werden. Im Rahmen der Antragstellung wird mit dem RP geprüft, ob eine höhere Bezuschussung möglich ist.

Da die EÜ-Mitte auf Verlangen der Stadt verbreitert und als eine barrierefreie Geh- und Radverkehrsunterführung ausgebaut wird, trägt die Stadt die Kosten der gesamten Baumaßnahme. Sowohl die Kostentragung als auch die Fragen der Unterhaltung und Ablösung sind im Eisenbahnkreuzungsgesetz festgelegt. In der abzuschließenden EKrG-Vereinbarung sowie in der Planungs- und Baudurchführungsvereinbarung werden unter anderem diese Aspekte speziell für die EÜ-Mitte verifiziert. Zum Beispiel wird das reine Rahmenbauwerk unter den Gleisen ins Eigentum der DB AG übergehen, während die Teile der Unterführung, die unter dem Fasanenweg und dem Königswaldweg liegen, der Stadt gehören. Für das Rahmenbauwerk unter den Gleisen wird die Stadt der DB AG Ablösekosten zahlen. Die Unterhaltung der städtischen Anlagen sowie die Unterhaltung innerhalb der Unterführung unter den Gleisen (z. B. Licht, Wand- und Bodenbelag) obliegt der Stadt. Es ist vorgesehen, dass die inhaltlichen Aspekte der oben genannten Vereinbarungen bis Mitte 2023 geklärt sind. Die Ablösekosten werden nach der Fertigstellung und Abrechnung, voraussichtlich in 2028, fällig und sollen im Haushalt entsprechend angemeldet werden.

6. Zeitpläne

6.1 Zeithorizont der angrenzenden Projekte und Koordination

Es müssen folgende Projekte (mit in Klammern stehenden zeitlichen Hauptzwangspunkten) koordiniert werden:

- Neubau EÜ Mitte (Fertigstellung der reinen Gleisunterführung vor Beginn Güterzugtunnelbau, die Unterführungen unter dem Fasanenweg und dem Königswaldweg sowie die Rampen können nach dem Beginn des Güterzugtunnelbaus fertiggestellt werden)
- Neuordnung des Regen- und Abwasserskanalsystems (vor Neubau EÜ Mitte, da Kanäle weder unter noch über den EÜs bzw. Rampen geführt werden können; deshalb Scheitel der Kanäle von heute bestehender Unterführung Finkenweg/Kornblumenweg verlegen auf künftig EÜ-Mitte)
- Rückbau EÜ Finkenweg (möglichst langer Bestand, aber Rückbau nötig für Neuordnung Kanalsystem)
- Umgestaltung Königswaldstraße (nach Neuordnung Kanalsystem).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/23

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 01.02.2023
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Eisenbahnüberführung Mitte zwischen Hildboltsweier und Albersbösch,
Baubeschluss

Zurzeit werden die oben genannten Projekte mit dem Ziel abgestimmt, die Beeinträchtigungen für die Bevölkerung so gering wie möglich zu halten. Nach dem aktuellen Stand ist mit einer Gesamtbauzeit von 3 Jahren zu rechnen. Für wahrscheinlich 2 Jahre wird die fußläufige Erschließung zwischen Hildboltsweier und Albersbösch auf die Unterführungen Feldschlösschen und Amselweg beschränkt sein. Es wird versucht, diese Zeit so weit wie möglich zu verkürzen.

Neuordnung Kanäle Fasanenweg	2024
Südringbrücke	2024 – 2025
Kanalneuordnung und Straßenumgestaltung Königswaldstraße Straße West und Mitte	2024-2025
Neubau EÜ Mitte	2025 – 2027
Rückbau EÜ Finkenweg	2026
Kanalneuordnung und Straßenumgestaltung Königswaldstraße Straße Ost	2027 – 2028

Es wird noch abgestimmt, in welcher Bauphase welche Baustelle wie angefahren wird. Auch die Andienung der Wohnbebauung wird berücksichtigt. Sobald dies erarbeitet ist, werden die politischen Gremien und die Öffentlichkeit informiert.

6.2 Zeitplan der EÜ-Mitte

Entwurfsplanung	bis 05/2023
Unterlagen für Plangenehmigungsverfahren	bis 06/2023
Baudurchführungsvereinbarung, EKrG-Vereinbarung	05/2023 – 07/2023
Plangenehmigungsverfahren mit Beschluss	07/2023 – 06/2024
Zuschussverfahren	09/2023 – 06/2024
Ausführungsplanung, Ausschreibung, Vergabe	05/2024 – 01/2026
Information der betroffenen Personen/Bürgerverein über Bau- maßnahme	09/2025 – 02/2026
Bauausführung (Gleisbauarbeiten in 2026)	03/2026 – 06/2027

Nachdem der erste Meilenstein „Anmeldung der Sperrpausen bei der DB AG“ rechtzeitig durchgeführt werden konnte, stehen 2023 und 2024 die Entwurfsplanung, die Erarbeitung der notwendigen Vereinbarungen mit der DB AG und das Plangenehmigungsverfahren an. Vor der Baudurchführung werden die betroffenen Personen und die Bürgergemeinschaften über die Details informiert. Die Bauarbeiten im Gleisbereich sind für 2026 vorgesehen.