

Sachbearbeitung Bürgermeister

Datum 21.02.2024

Geschäftszeichen

Beschlussorgan Gemeinderat öffentlich Sitzung am 18.03.2024

BV 031/2024

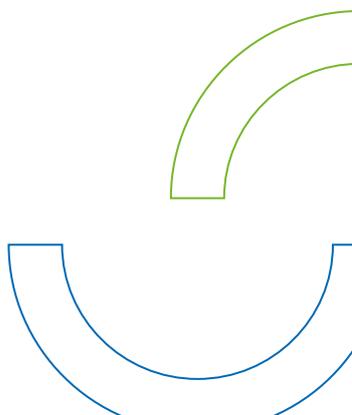
Betreff: **Erneuerung Bahnbrücke km 105,317 Strecke Ulm - Friedrichshafen durch die DB Netz AG („Froschloch,“) – Entwurfsplanung**

Anlagen: Anlage 1 - Variantenprüfung Büro Wassermüller
Anlage 2.0 - Änderungsverlangen Lageplan (EP_07_1_1_VA_SB_LP_01)
Anlage 2.1 - Änderungsverlangen Draufsicht (EP_14_1_IB_FE_Stadt)
Anlage 2.2 - Änderungsverlangen Schnitte (EP_14_2_IB_FE_Stadt)
Anlage 2.3 - Änderungsverlangen Kostenberechnung (EP_14_5_KP_FE_Stadt)
Anlage 3.1 - Ist-Erneuerung Draufsicht (EP_14_3_IB_FE_DB)
Anlage 3.2 - Ist-Erneuerung Schnitte (EP_14_4_IB_FE_DB)
Anlage 3.3 - Ist-Erneuerung Kostenberechnung (EP_14_6_KP_FE_DB)
Anlage 4.1 - Radwegekonzept Textteil
Anlage 4.2 - Radwegekonzept Anlagen

Beschlussvorschlag

1. Der Bahn wird signalisiert, dass ein möglicher Grunderwerb der Flst.Nr. 1500/21 und 1500/22 vom Projekt zur Erneuerung des Froschlochs zu trennen ist. Zudem wird seitens der Stadt eine verkehrliche Anbindung der Grundstücke an den P+R-Parkplatz aktuell nicht weiterverfolgt, ggf. ist eine Erschließung der Grundstücke Flst.Nr. 1500/22 und 1500/21 im Bedarfsfall durch die Bahn herzustellen. Unabhängig davon sind die Verhandlungen für einen möglichen Erwerb der Grundstücke weiterzuführen.
2. Am Änderungsverlangen zur größeren Dimensionierung der Eisenbahnunterführung wird festgehalten.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Aufnahme der Maßnahme ins Förderprogramm nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) zu beantragen.

Achim Gaus
Bürgermeister



1. Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:

ja nein

Auswirkungen auf den Stellenplan:

ja nein

Kostenbeteiligung aufgrund Eisenbahnkreuzungsgesetz mit ca. 650.000 €

2. Sachdarstellung

A. Allgemeines

Die DB Netz AG beabsichtigt, die Bahnbrücke km 105,317 Strecke Ulm – Friedrichshafen („Froschloch“) zu erneuern. Der Sachverhalt wurde zuletzt ausführlich im Technischen Ausschuss am 25.09.2023 dargestellt und beraten. Auf die Beratungsvorlage BV 102/2023 wird verwiesen.

Das „Froschloch“ ist Teil unseres Radwegenetzes und als solche eine zentrale Verbindung von der Stadt ins Freizeitgebiet. Dies ist so auch in unserem „Verkehrskonzept 2030 – Radwegekonzept“ (vgl. Anlage 4.1 und 4.2), das vom Gemeinderat in seiner Sitzung am 23.11.2015 (BV 118/2015) beschlossen wurde enthalten. Die Verbindung durch das „Froschloch“ ist hier dem Vorrangnetz zugeordnet (vgl. Radwegekonzeption – Anlagen, Plan 8.1). In der Maßnahmenliste zum Radwegekonzept (vgl. Radwegekonzeption – Anlagen, Anlage 1.1) ist die Erneuerung des „Froschlochs“ unter der Ziff. 48 mit Dringlichkeit „hoch“ aufgeführt und war eine der Maßnahmen, die in den Bürgerwerkstätten explizit angemahnt wurden.

Generell umfasst der Sachverhalt zwei Themenblöcke, zu denen eine Entscheidung zum weiteren Vorgehen ansteht:

- Möglicher zeitnaher Erwerb der Grundstücke Flst.Nr. 1500/21 und 1500/22, sowie Klärung einer möglichen verkehrlichen Erschließung des Grundstücks durch die Stadt
- Bestätigung des Änderungsverlangens der Stadt hinsichtlich einer größeren Dimensionierung und Barrierefreiheit des Geh- und Radwegs bzw. der Eisenbahnunterführung.

Bei einer Besprechung Anfang Dezember 2023 wurde von den Vertretern der DB Netz AG deutlich gemacht, dass eine Entscheidung der Stadt zum weiteren Vorgang im ersten Quartal 2024 erwartet wird um die Planungen zielgerichtet fortführen zu können. Aufgrund des engen Zeitrahmens war eine Vorberatung im Technischen Ausschuss leider nicht mehr möglich.

B. Erwerb und Erschließung der Grundstücke Flst.Nr. 1500/21 und 1500/22

Die Stadt hat seit längerem Interesse am Erwerb der genannten Grundstücke. In den Vorjahren scheiterte ein Erwerb nicht zuletzt an unterschiedlichen Preisvorstellungen, die Kommunikation war dem entsprechend sehr zäh. Seit Beginn der Planungen zur Erneuerung des „Froschlochs“ zeigt die Bahn hingegen großes Interesse, die Grundstücke möglichst zeitnah an die Stadt zu veräußern.

Von der Bahn wurde bereits im Mai 2021 ein erster Kaufvertragsentwurf vorgelegt. Eine abschließende Klärung zahlreicher offener bzw. strittiger Punkte im Kaufvertrag war allerdings bis heute trotz entsprechender Rückfragen bei der DB nicht möglich. Insbesondere konnte die Bahn trotz juristischer Maßnahmen bis heute keine Nutzungsuntersagung des Grundstücks gegenüber den aktuel-

len Nutzern durchsetzen. Auch ist das Grundstück nach wie vor für Bahnzwecke gewidmet. Schlussendlich konnte bisher auch kein abschließender Kaufpreis verhandelt werden.

Da die Bahn eine gegenüber heute deutlich verkürzte Unterführung nur im Bereich der Bahngleise plant, entfällt die Zufahrtsmöglichkeit zu den Grundstücken Flst.Nr. 1500/21 und 1500/22 über den P+R-Parkplatz beim Busbahnhof. Eine andere Zufahrtsmöglichkeit gibt es aktuell nicht. Deshalb wäre die verkehrliche Erschließung der Grundstücke bei einem zeitnahen Erwerb durch die Stadt herzustellen. Die Bahn plant aktuell keine Erschließung der Grundstücke.

Für die verkehrliche Erschließung durch die Stadt wurden im Rahmen der Vorplanung drei Variantenentwürfe erstellt (vgl. BV 102/2023):

- Variante 1: Anbindung an den P+R-Parkplatz mittels zwei Straßenüberführungen, Kosten ca. 2.724.000 €
- Variante 2: Anbindung an den P+R-Parkplatz mittels einer Straßenüberführung, Kosten ca. 2.042.000 €
- Variante 3: Erschließung über eine Rampe von der Straße „An der Eisenbahn“, keine Zufahrt vom P+R-Parkplatz, Kosten ca. 716.000 €.

Vom Büro Wassermüller wurde zwischenzeitlich zwei weitere Erschließungsvarianten erarbeitet (vgl. Anlage 1):

Variante 1 (WM):

Barrierefreies Rampenbauwerk längs der Gleise für Fußgänger und Radfahrer, bisheriges Froschlochbauwerk in Richtung Straße „Auf der Eisenbahn“ könnte verfüllt werden, womit eine durchgängige Erschließung vom P+R-Parkplatz bis zur Ehinger-Straße im Einbahnverkehr möglich wäre.

Die Kosten allein für das Rampenbauwerk (ohne Erschließung Grundstücke, siehe Variante 2(WM)) werden auf ca. 1,6 Mio. € geschätzt.



Variante 1 (WM)

Aus Sicht des Büros Wassermüller ist diese Variante nicht zu empfehlen, da es durch die vielen 90° Richtungswechsel in Verbindung mit den unzureichenden Sichtverhältnissen zu vielen Konfliktpunkten kommt. Hinzu kommen die enormen Kosten für das Rampenbauwerk.

Variante 2 (WM):

Bahnunterführung nur unter den Gleisen, wie von der Bahn geplant. Außerhalb des Gleisbereiches wird das bestehende Bauwerk abgebrochen und der Geh-/Radweg im Einschnitt geführt. Eine Verbindungsstraße zwischen P+R-Parkplatz und den Grundstücken Flst.Nr. 1500/21 und 1500/22 gibt es nicht. Die Erschließung dieser Grundstücke erfolgt über eine Zufahrt von der Ehinger-Straße mit einem kleinen Wendehammer. Über eine Treppe könnten die Pendler auf den Geh-Radweg kommen um dann über die Bahnhofstraße zum Bahnhof zu gelangen.



Variante 2 (WM)

Die Erschließungskosten für Variante 2 (WM) werden vom Büro Wassermüller mit ca. 1,7 Mio. € geschätzt (ohne Herstellung der P+R-Parkplätze, Altlastenbeseitigung, Abbruch und Freimachung des Baufelds). Dies ergibt bei einer Nettobaulandfläche einen Preis pro m² von ca. 347,46 €/m². Bei einer Anbindung des Grundstücks an den bestehenden P+R-Parkplatz (z.B. über eine Brücke) erhöhen sich die Kosten entsprechend.

Die Herstellung der P+R-Parkplätze wird zusätzlich mit rd. 200.000 € veranschlagt.

Bewertung:

Aktuell liegt kein akzeptables Angebot der DB für den Kauf des Grundstücks vor. Hinzu kommen ungelöste Probleme insbesondere die nach wie vor ungelöste Problematik der vorhandenen „Mieter“, sowie die bestehende Widmung für Bahnzwecke. Eine Anbindung des Grundstücks an den bestehenden P+R-Parkplatz ist angesichts der enormen Herstellungs- und auch laufenden Unterhaltungskosten aus Sicht der Verwaltung völlig unwirtschaftlich. Eine Erschließung über die Ehinger-Straße wäre dagegen denkbar, ist aktuell aber ebenfalls als eher unwirtschaftlich einzustufen. Diese wäre jedoch ohne weiteres auch zu einem späteren Zeitpunkt umsetzbar. Alternativ könnte bei einem Erwerb auch die Erschließung bis auf Weiteres auch verzichtet werden.

Ergebnis:

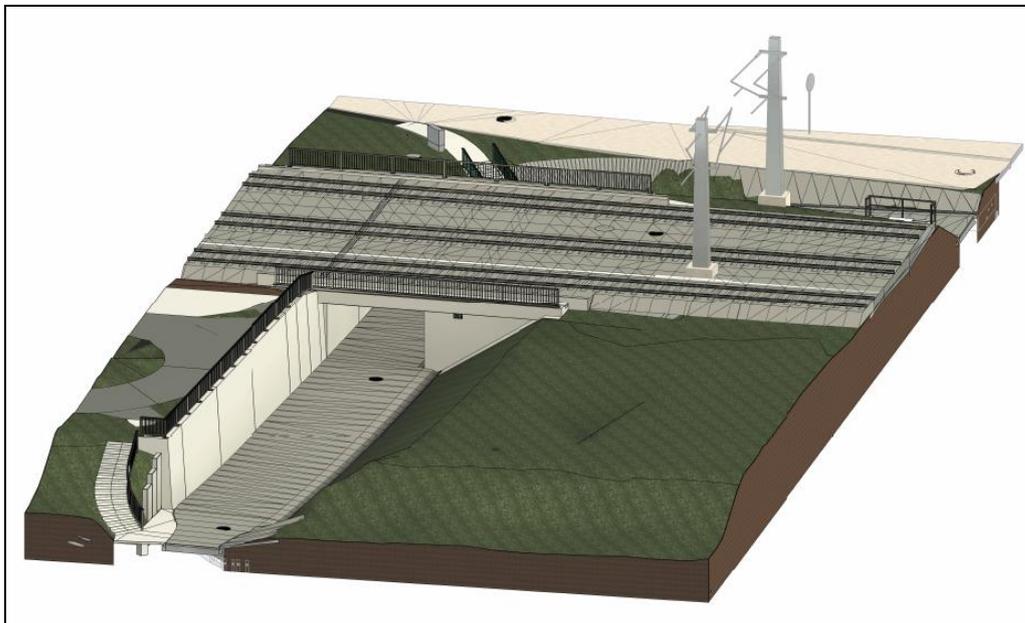
Am Ziel des Erwerbs der Grundstücke Flst.Nr. 1500/21 und 1500/22 sollte aus Sicht der Verwaltung festgehalten werden, Zeitdruck besteht hierfür allerdings nicht. Der Bahn ist zu signalisieren, dass eine Vermischung des Grunderwerbs mit der Erneuerung des Froschlochs seitens der Stadt nicht akzeptiert und eine verkehrliche Anbindung der Grundstücke an den P+R-Parkplatz seitens der Stadt nicht weiterverfolgt wird. Ggf. ist eine Erschließung der Grundstücke Flst.Nr. 1500/22 und 1500/21 durch die Bahn herzustellen.

C. Neubau der Eisenbahnüberführung

Zum 15.02.2024 wurde von der DB die Entwurfsplanung vorgelegt. Diese umfasst sowohl eine Planvariante mit Änderungsverlangen der Stadt (größere lichte Weite und Höhe der EÜ) und eine Variante ohne Änderungsverlangen der Stadt (Fiktiventwurf, Umsetzung entsprechend dem Istzustand).

a) Planvariante mit Änderungsverlangen der Stadt

In planerischer Hinsicht haben sich keine grundlegenden Änderungen gegenüber der Vorplanung, die im September 2023 im TA beraten wurde ergeben. Das Bauwerk hätte neu eine lichte Höhe von 2,80 m (bisher ca. 2,3 m) und eine lichte Weite von 5 m (bisher 2,5 m). Die Länge der Unterführung verkürzt sich von bisher rd. 46 m auf neu rd. 19 m. Die Zufahrt würde im offenen Einschnitt geführt, aber ebenfalls entsprechend verbreitert. Das Bauwerk entspricht sowohl den Mindestanforderungen der RAL, wie auch den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)¹ und damit dem Stand der Technik.



Ansicht von Süd-West

Kostenmäßig haben sich allerdings deutliche Veränderungen gegenüber der Vorplanung ergeben.

Die Kostenschätzung im Rahmen der Vorplanung belief sich auf 4.746.673,50 €. Überschlägig ging die Verwaltung von einem Kostenanteil für die Stadt von rd. 3,1 Mio. € aus.

Auf Grundlage der Entwurfsplanung liegt nunmehr eine Kostenberechnung vor, in der von kreuzungsbedingten Gesamtkosten von voraussichtlich **7.294.146 €** (incl. USt) ausgegangen wird.

¹ RAL: Mindesthöhe Verkehrsraum 2,25 m zzgl. Sicherheitsraum von 0,25 m
Mindestbreite gemeinsamer Geh- und Radweg Verkehrsraum 2,50 m zzgl. Sicherheitsraum von 0,5 m.
ERA: Richtwert für die Breite = 5 m, Mindesthöhe 2,5 m, Empfehlung 3 m
(bei einer Länge der Unterführung bis 20 m)

Nach Auskunft der DB ergibt sich daraus voraussichtlich folgende Kostenbeteiligung der Stadt:

Anteil DB:	3.382.296 €	(46,365%)
Anteil Stadt als Straßenbaulasträger:	3.911.851 €	(53,635%)
Gesamt	7.294.146 €	(100,000%)

Da sich die Bahn durch das neue Bauwerk Unterhaltungskosten spart, erhält die Stadt einen Vorteilsausgleich von der DB InfraGO AG.

Vorteilsausgleich an die Stadt 2.814.234 €

Damit verbleiben bei der Stadt Kosten von ca. 1.097.616 €

Zuschuss aus dem LGVFG

Hinsichtlich einer möglichen Förderung der Maßnahme wurde mit dem Regierungspräsidium Kontakt aufgenommen. Dieses hat in einer vorläufigen Einschätzung die Förderfähigkeit der Maßnahme grundsätzlich bestätigt. Die Förderung beläuft sich im Rahmen des LGVFG auf 50% der förderfähigen Baukosten zzgl. eines Planungskostenzuschlags von 10%. Demnach geht die Verwaltung von einer möglichen Förderung von ca. 450.000 € aus. Als Eigenanteil verbleiben damit rd. 650.000 €.

Sonderförderprogramm des Bundes „Stadt & Land“

Ggf. käme für die Maßnahme auch das aktuell laufende Bundesförderprogramm „Stadt & Land“ in Frage, mit dem eine Förderquote von bis zu 90% erreicht werden könnte. Allerdings läuft das Programm aktuell nur für Maßnahmen, die bis 31.12.2028 abgeschlossen werden. In den FAQ zum Programm wird jedoch darauf hingewiesen, dass in begründeten Fällen auch bis zum Ablauf des Jahres 2030 Ausgabereste zur Verfügung gestellt werden können. Eine Programmaufnahme wäre aus Sicht der Verwaltung in jedem Fall zu versuchen.

b) Neubau ohne Änderungsverlangen der Stadt

In diesem Fall wird das Bauwerk weitestgehend entsprechend den bisherigen Maßen mit einer lichten Höhe von 2,50 m (bisher 2,30 m) und einer lichten Weite mit 2,5 m (wie bisher) hergestellt. Die Länge reduziert sich wie bei a) auf ca. 19 m (bisher rd. 46 m).

Im Gegensatz zur Ausführung mit Änderungsverlangen der Stadt erfüllt dieses Bauwerk weder die Vorgaben der RAL für Geh- und Radwege, noch die Mindestanforderungen aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Ggf. könnte das Bauwerk damit nicht mehr für Radfahrer, sondern nur noch für Fußgänger freigegeben werden.

Bei einem Neubau der EÜ in der bisherigen Dimension (ohne Änderungsverlangen der Stadt) werden die gesamten Baukosten (ca. 6,4 Mio. €) von der DB getragen. Eine (vereinfachte) Kreuzungsvereinbarung zwischen Stadt und DB ist trotzdem erforderlich.

Sofern die Stadt von ihrem Änderungsverlangen Abstand nimmt, sind der Bahn die bis zur Leistungsphase 2 entstandenen Planungskosten zu erstatten. Lt. Planungsvereinbarung der Stadt mit der DB vom 09.06.2021/10.06.2021 belaufen sich die Planungskosten hierfür auf voraussichtlich 226.100 €.

c) Bewertung

Bei isolierter Betrachtung erscheint ein städtischer Kostenanteil von ca. 650.000 € für die Herstellung einer Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer grenzwertig hoch. Auch besteht ein gewisses Kostenrisiko, da die Maßnahme erst 2028/2029 umgesetzt werden soll.

Gleichwohl hat das Froschloch eine zentrale Funktion als Verbindung zum Freizeitgebiet. Nicht ohne Grund ist die Verbindung in unserer Radwegekonzeption dem Vorrangnetz zugeordnet. Die Bedeutung wurde auch in den Bürgerwerkstätten zur Erarbeitung des Verkehrskonzepts herausgestellt. Die Verbesserung der Situation am Froschloch wurde deshalb im Maßnahmenplan zum Radwegekonzept mit Dringlichkeit „hoch“ bewertet.

Letztlich besteht jetzt die einmalige Chance, einen zeitgemäßen Zugang für Fußgänger und Radfahrer zum Freizeitgebiet zu schaffen, der für die nächsten Jahrzehnte Bestand haben wird. Aus Sicht der Verwaltung sollte die Chance trotz der voraussichtlich entstehenden Kosten jetzt ergriffen und am formulierten Änderungsverlangen festgehalten werden.