

STADT FRIEDRICHSHAFEN Sitzungsvorlage Drucksache-Nr. 2016 / V 00113	Ausfertigungen: Stadtbauamt, SBV, SPK, STP
Dienststelle: Stadtbauamt Aktenzeichen: SBA-Zi	28.09.2016, Unterschrift:
Mitzeichnung (Datum, Kurzzeichen): <input type="checkbox"/> BM Krezer _____ <input checked="" type="checkbox"/> EBM Dr. Köhler _____ <input type="checkbox"/> BM Köster _____ <input checked="" type="checkbox"/> Oberbürgermeister _____	

Betreff: Bahnquerung Ortsmitte Fischbach Variantenvorstellung und Grundsatzbeschluss Anlagen: Lagepläne, Schnitte Radverkehrsnetz Fischbach/ Manzell				
Medien: Bitte ankreuzen. Alles, was präsentiert werden soll, muss mindestens 1 Arbeitstag vor den jeweiligen Sitzungen der Geschäftsstelle des Gemeinderates zugeleitet werden, damit die Präsentation gewährleistet werden kann.				
<input checked="" type="checkbox"/> MS Office 2003 Dateien (inkl. ppt, .mpp)	<input checked="" type="checkbox"/> .pdf-, htm- Dateien	<input type="checkbox"/> DVD	<input type="checkbox"/> Video (VHS)	<input type="checkbox"/> Folien (ungeeignet)

Referent und Zeitdauer: Kübler, Wolfgang / 10 Minuten
--

Gremium:	Datum:	Zuständigkeit:	Öffentlichkeitsstatus:
Technischer Ausschuss/Betriebsausschuss SE	06.12.2016	Vorberatung	öffentlich
Gemeinderat	12.12.2016	Beschluss	öffentlich

Ggf. Hinweis auf frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, Drucksache-Nr.):

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN ja nein

Kosten:	<input checked="" type="checkbox"/> einmalige Kosten	Betrag:	2.480.000 EUR
	<input checked="" type="checkbox"/> jährliche Folgekosten:	Betrag:	20.000 EUR
Zuschüsse	<input checked="" type="checkbox"/> einmalige Einnahme:	Betrag:	noch offen

MITTELBEREITSTELLUNG IM HAUSHALT:

<input checked="" type="checkbox"/> Städt. Haushalt	<input type="checkbox"/> VWH	<input checked="" type="checkbox"/> VMH	Fipo:	2.6300.9501.000-0010
---	------------------------------	---	-------	----------------------

Zur Verfügung stehende Mittel	2016	50.000 EUR
Noch bereitzustellen:	2018-2020	2.430.000 EUR
Deckungsvorschlag:		

Beschlussantrag:

1. Der Variante 1 (Unterführung mit zwei Aufzügen) mit Gesamtkosten von voraussichtlich rd. 2.480.000 EUR wird zugestimmt.
2. Optionen:
 - a.) Für die weitere Planung soll ein Aufzug mit größerer Grundfläche vorgesehen werden.
 - b.) Die Unterführung soll von 3 auf 4 m verbreitert werden.
 - c.) Der südliche Ausgang zum Platz der Ortsmitte Fischbach hin soll großzügig gestaltet werden. Die zusätzlichen Kosten für die Optionen a.) – c.) sollen im Zuge des Baubeschlusses konkretisiert und dann zusätzlich im Haushalt berücksichtigt werden.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiteren Schritte in die Wege zu leiten, die notwendigen Verträge abzuschließen und die Genehmigungsplanung dem Gemeinderat zur Baubeschlussfassung vorzulegen.

Begründung:

1. Anlass für die Baumaßnahme

Die Bahnlinie Stahringen – Friedrichshafen zerschneidet den Teilort Fischbach in einen nordöstlichen und südwestlichen Teil. Im nordöstlichen Teil befinden sich hauptsächlich Wohngebiete, im südwestlichen Teil Gewerbe, Gastronomie, der Bahnhofpunkt sowie Wohngebäude und die Bundesstraße 31.

Seit Jahren fordert die Bevölkerung von Fischbach den zusätzlichen Bau einer Bahnquerung am Haltepunkt Fischbach. Die Wegersparnis betrüge insgesamt bis zu ca. 550 m.

2. Verkehrliche und betriebliche Situation

Der Bahnhof Fischbach befindet sich auf der Strecke 4331 im konventionellen Netz. Er besitzt einen Mittelbahnsteig, der durch das o.g. Streckengleis und ein Rangiergleis begrenzt wird.

2.1 Derzeitige Anlage

Mittelbahnsteig zwischen Gleise 1 und 2 (Abstellgleis). Die 120 m langen Bahnsteige können von den Nutzern ausschließlich von Südosten beiderseits des ehemaligen Empfangsgebäudes erreicht werden.

2.2 Künftige Verhältnisse

Zukünftig soll der Bahnhofpunkt Fischbach auch von der nordöstlichen Seite für die Nutzer einfach und schnell erreichbar sein. Die Anlage soll barrierefrei gestaltet werden.

3. Variantenvergleich

Es wurden mehrere Varianten untersucht und abgewogen. Letztendlich stehen 2 Varianten grundsätzlich zur Auswahl, die die Kriterien Kosten, Gestaltung, Umsetzbarkeit, Nutzerfreundlichkeit und Barrierefreiheit erfüllen.

Die beiden Varianten, die näher untersucht werden, sind bis zum Vorplanungsstadium ausgearbeitet. Hierzu existiert auch eine Kostenschätzung.

3.1 Allgemeines

Behindertengerechte Rampen

Der Bau von behindertengerechten Rampen soll aus Platz- und Komfortgründen nicht weiterverfolgt werden. Die Entwicklungslängen der Rampen betragen je ca. 70 m. Die Rampen sind erheblich teurer in den Herstellungskosten als Aufzüge. Auf Grund ihrer Länge und des zu überwindenden Höhenunterschiedes sind die Rampen für Radfahrer nicht attraktiv.

Radverkehr

Die zukünftige Anlage soll Fahrradfahrern keine gesonderte Nutzung anbieten, da in 270 m Entfernung ein schienengleicher Bahnübergang besteht. Es soll aber auf der Seite der Hohentwielstraße eine Fahrradabstellanlage installiert werden. Dies ermöglicht auch Fahrradfahrern die Abkürzung über eine zukünftige Bahnquerung für „Bike and Ride“.

Ablösekosten

Für den Teil der Unterführung, die unter der Gleisanlage liegt, würden ca. 140.000 EUR nicht zuschussfähiger Bruttokosten als Ablösebetrag anfallen. Dieser Betrag kommt nach der Verordnung zur Berechnung von Ablösebeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz zustande. Der genannte Betrag gründet sich auf Erfahrungswerten. Bei Umsetzung der Unterführungsvariante sollte von der Stadt angestrebt werden, dass nur der Teil der Unterführung innerhalb der Bahngrenzen in das Eigentum der DB AG übergeht. Außerhalb der Bahngrenzen würden die Zugänge und die Aufzüge liegen, die in das Eigentum der Stadt übergehen sollten. Ansonsten würde sich der Ablösebetrag entsprechend erhöhen. Nach Rücksprache mit der DB Netz AG werden bei einer Überführung keine Ablösezahlungen anfallen, da diese vollständig im Eigentum der Stadt verbleiben würden. Der Unterhaltungsaufwand einer Überführung würde somit aber auch in alleiniger Zuständigkeit der Stadt sein.

Verkehrsbeziehungen

Die Nutzer der neuen Bahnquerung erhalten durch diese eine Wegersparnis von bis zu ca. 550 m beim künftigen Queren der Bahnstrecke. Nutzer der neuen Querung sind Fußgänger und Rollstuhlfahrer. Radfahrer sollen nach wie vor den schienengleichen Bahnübergang in der Spaltensteinerstraße nutzen oder das Fahrrad schieben (Schieberinnen werden vorgesehen).

3.2 Vergleich der Varianten

Variante 1: Unterführung mit Direktanbindung Bahnsteig, zwei Aufzüge

Allgemeines:

- Kostenschätzung (brutto): rd. 2.480.000 EUR (inkl. Unvorhergesehenem).
Der Ablösebetrag von brutto rd. 140.000 EUR ist hier schon mitberücksichtigt.

Vorteile:

- Halbe Anzahl an Treppenstufen, die zu überwinden sind. Daraus resultiert eine kürzere Zeit für Fußgänger zum Queren des Gleises.
- Erscheinungsbild ist unscheinbarer und unauffälliger, als eine Brücke über die Bahnlinie.
- Geringerer Unterhaltungsaufwand für die Stadt (Bauwerksprüfung und Bauwerksinstandhaltung durch DB, da durch die von der Stadt zu zahlende Ablösung das Unterführungsbauwerk in Eigentum DB übergeht) als eine Überführung.
- Möglichkeiten zum Schieben von Fahrrädern z.B. durch eine seitliche Schiene ist machbar. Somit kann die Unterführung bedingt durch Radfahrer genutzt werden.

Nachteile:

- Ablösebetrag an die DB AG ist zu entrichten. Geschätzte Höhe brutto ca. 140.000 EUR.
- Die Reinigungskosten sind für die Unterführung etwas höher.
- Angstraum: Höheres Potential für Vandalismus durch mangelnde Einsehbarkeit, insbesondere bei Nacht. Dadurch resultiert eine höhere Hemmschwelle für künftige Nutzer.
- Ständiger Aufenthaltsbereich z.B. für Jugendliche bei Nacht. Gegebenenfalls auch im Zusammenhang mit der Lokalität des Bahnhof Fischbach.
- Ggf. höhere Altlastenmassen
- Während der Bauphase zu beachten:
 - o Einschränkungen beim Bahnbetrieb durch Schienenersatzverkehr oder Hilfsbrücken durch Baugrubenverbauten.
 - o Es wird mit einer längeren Realisierungszeit gerechnet, somit entstehen auch längere Belastungszeiten für die Anwohner.
 - o Umbau- und Anpassungsarbeiten des Bahnsteigs sind erforderlich. Damit entsteht ein größerer Aufwand für die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs z.B. durch eine Hilfsbrücke oder einen Ersatzbahnsteig.

Variante 2: Überführung mit vorgespannten Spannbetonstegen, zwei Aufzüge

Allgemeines:

- Kostenschätzung: 2.380.000 EUR (inkl. Unvorhergesehenem)

Vorteile:

- Preisgünstigste Variante
- Anlage ist gut einsehbar. Insbesondere bei Vandalismus und Kriminalität überschaubarer und damit sicherer.
- Es werden voraussichtlich keine Ablösekosten fällig.
- Es wird mit einer kürzeren Bauzeit gerechnet.
- Die Möglichkeit der Querung ist von weitem wahrnehmbar.

Nachteile:

- Erhöhter Unterhaltungsaufwand der Brücke für die Stadt.
- Größere Anzahl an Treppenstufen für Fußgänger.

Variantenwahl:

Bei der Auftaktveranstaltung zum Workshopverfahren für den Bebauungsplan Eisenbahnstraße am 23.11.2016 hat das Stadtbauamt 3 Varianten vorgestellt: Die in dieser Sitzungsvorlage bereits vorgestellten Varianten 1 und 2 (Unterführung bzw. Überführung jeweils mit Aufzügen) sowie eine Variante, welche anstatt der Aufzüge behindertengerechte Rampen aufweist.

Die Variante mit den Rampen wurde mehrheitlich abgelehnt. Für die Variante 2, Überführung, gab es wesentlich weniger Zustimmung als für die Variante 1, Unterführung.

4. Optionen

Bei der Auftaktveranstaltung zum Workshopverfahren wurden von Seiten der mitwirkenden Bürgerinnen und Bürger Anregungen und Vorschläge gemacht:

- a.) Vergrößerung der Grundfläche des Aufzuges von derzeit 2,10 m x 1,10 m auf 2,10 m x 1,40 m (Kosten ca. 35.000 EUR pro Aufzug)
- b.) Verbreiterung der Unterführung von 3,00 m um 1 m auf 4,00 m (Kosten ca. 100.000 EUR)
- c.) Aufweitung der Treppenanlage zum neuen Platz der Ortsmitte Fischbach (Kosten ca. 120.000 EUR)

Die Kosten hierfür wurden zunächst nur überschlägig ermittelt. Mit der Entscheidung, welche Optionen ergänzt werden sollen können diese in der weiteren Planung berücksichtigt und zum Baubeschluss ergänzt werden.

Die Verwaltung empfiehlt, dass Option a.) umgesetzt werden soll. Die Option b.), Verbreiterung der Unterführung, wird von der Verwaltung nicht für notwendig gehalten.

5. Möglicher Zeitplan

2017:	Entwurfs-/Genehmigungsplanung	
2018:	Genehmigung durch Bahnbehörden (ca. ¾ Jahr)	
09/2017:	Aufnahmeantrag in LGVFG-Programm 2018 ff.	
12/2017:	Haushaltsbeschluss 2018	
04/2018:	Entscheidung LGVFG-Aufnahme durch RP	
05/2018:	Baubeschluss	
05/2018:	Projektförderantrag LGVFG	
08/2018:	Abstimmungsprozess mit DB	
10-12/2018:	Ausschreibung/Vergabe	} Abhängig von der Fahrplangestaltung DB
04/2019:	Baubeginn	
Anfang 2020:	Fertigstellung der Bauarbeiten	

6. Kostenschätzung (brutto) Unterführung mit 2 Aufzügen

Vorarbeiten/Ersatzmaßnahmen (Schiene)	218.000,00	EUR
Schutzmaßnahmen Bahn/Sipos	71.000,00	EUR
Erdarbeiten, Wege	217.000,00	EUR
Unterführungsbauwerk	315.000,00	EUR
Aufzüge/Treppen/Widerlagerbereich	414.000,00	EUR
Stahlbetonarbeiten/Belagsarbeiten Zugänge	140.000,00	EUR
Beleuchtung	70.000,00	EUR
Bahnsteigwiederherstellung	154.000,00	EUR
Ablöse	140.000,00	EUR
Nebenkosten	428.000,00	EUR
Unvorhergesehenes	135.000,00	EUR
Preissteigerung bis 2018/19	178.000,00	EUR
Gesamtkosten brutto:	2.480.000,00	EUR

Diese Kosten beinhalten keine Beträge der Optionen a - c! Altlasten und Baugrund können erst im Zuge der Abstimmung mit der Bahn untersucht werden.

7. Finanzierung

In 2016 stehen auf Finanzposition 2.6300.9501.000-0010 Mittel in Höhe von 50.000 EUR für die Planung und Vorbereitung der Maßnahme bereit.

Bei Zustimmung zur Umsetzung des Projektes müssten – spätestens mit dem Baubeschluss – eine Verpflichtungsermächtigung und im Rahmen des Haushaltsverfahrens 2018 ff. weitere Mittel in Höhe von 2.430.000 EUR bereitgestellt werden.

Sollte sich der Gemeinderat für eine oder mehrere der aufgezeigten Optionen entscheiden, dann kämen diese Beträge noch hinzu!

8. Förderung

Eine mögliche Förderfähigkeit der Maßnahme nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) und anderen Förderprogrammen wird im weiteren Verfahren geprüft.

Um Beratung und Beschlussfassung wird gebeten.