



<b>AMT:</b>	6
<b>Sachgebiet:</b>	63
<b>Vorlagen.Nr.:</b>	214/2011
<b>Datum:</b>	20.07.2011

Sitzungsvorlage an den

Finanzausschuss	19.07.2011	öffentlich	zur Vorberatung
Stadtrat	28.07.2011	öffentlich	zur Entscheidung

Kitzingen, 20.07.2011	Mitzeichnungen:	Kitzingen, 20.07.2011
..... Amtsleitung		..... Oberbürgermeister

Bearbeiter:	Matthias Volkamer	Zimmer: 27
E-Mail:	matthias.volkamer@stadt-kitzingen.de	Telefon: 09321/20-6303
Maßnahme:	Ja Beginn: 2011 Ende: 2015	

Eisenbahnüberführungen Innere Sulzfelder Straße und Kaltensondheimer Straße:  
hier: Vorstellung der Verkehrsuntersuchung im Zuge des Generalverkehrsplanes sowie  
Beschluss über Stellung von Aufweitungsverlangen

**Beschlussentwurf:**

1. Vom Sachvortrag wird Kenntnis genommen.
2. Eisenbahnüberführung Innere Sulzfelder Straße
  - a) Ein Aufweitungsverlangen für die Nebenflächen innerhalb der Eisenbahnüberführung wird gemäß Ausbauvariante 1, (Lichte Weite des zukünftigen Bauwerkes 10,50 m), der Analyse des Büros BSV, Aachen vom Juli 2011 gegenüber der Bahn bekundet. Weiter wird dem Baulastträger der Fahrbahn (Freistaat Bayern) empfohlen, ebenfalls ein Aufweitungsverlangen für die Fahrbahn gemäß der Analyse des Büros BSV, Aachen gegenüber der Bahn AG zu bekunden.
  - b) Alternativ zu Nr. 2 a.)  
Ein Aufweitungsverlangen für die Nebenflächen innerhalb der Eisenbahnüberführung wird gemäß Ausbauvariante 2, (Lichte Weite des zukünftigen Bauwerkes 12,50 m) der Analyse des Büros BSV, Aachen vom Juli 2011 gegenüber der Bahn bekundet. Weiter wird dem Baulastträger der Fahrbahn (Freistaat Bayern) empfohlen, ebenfalls ein Aufweitungsverlangen für die Fahrbahn gemäß der Analyse des Büros BSV, Aachen gegenüber der Bahn AG zu bekunden.
  - c) Der Oberbürgermeister wird ermächtigt, eine entsprechende Planungsvereinbarung mit der Bahn AG und dem Freistaat Bayern abzuschließen.

3. Eisenbahnüberführung Kaltensondheimer Straße

- a) Ein Aufweitungsverlangen seitens der Stadt Kitzingen wird gegenüber der Bahn AG nicht bekundet. Weiter wird dem derzeitigen Baulastträger der Fahrbahn (Freistaat Bayern) empfohlen, ebenfalls von der Bekundung eines Aufweitungsverlangens gegenüber der Bahn AG abzusehen.
- b) Die zukünftige Straßengestaltung nach Erstellung des neuen Brückenbauwerkes soll gemäß Ausbauvariante 1 des Büros BSV, Aachen erfolgen.
- c) Alternativ zu Nr. 3 b.)  
Die zukünftige Straßengestaltung nach Erstellung des neuen Brückenbauwerkes soll gemäß Ausbauvariante 2 des Büros BSV, Aachen erfolgen. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Erhöhung der Durchfahrtshöhe zu planen um einen ÖPNV-Verkehr sicherzustellen.

## Sachvortrag:

### 1. Ausgangslage

- a) Ende April 2010 teilte die DB AG per E-Mail der Stadt Kitzingen mit, dass die Eisenbahnüberführungen „Innere Sulzfelder Straße und Kaltensondheimer Straße“ in den Jahren 2012 und 2013 durch Neubauten ersetzt werden sollen und bat die Stadt um Mitteilung, ob seitens der Stadt Kitzingen Änderungen oder Anforderungen im Hinblick auf die Durchfahrtsprofile bestehen
- b) Am 22.07.2010 fasste der Stadtrat auf Grundlage der Sitzungsvorlage Nr. 79a/2010 den Beschluss, das Durchfahrtsprofil der Eisenbahnüberführung „Innere Sulzfelder Straße“ aufzuweiten und das Durchfahrtsprofil der Eisenbahnüberführung „Kaltensondheimer Straße“ vorerst zu belassen. Gleichzeitig wurde die Verwaltung beauftragt, die Nachhaltigkeit der vorgeschlagenen bzw. nicht vorgeschlagenen Brückenaufweitungen im Rahmen einer parallel durchzuführenden Generalverkehrsplanung zu prüfen.
- c) Am 05.08.2010 wurden auf Grundlage o. g. Beschlussfassung die DB AG sowie das Staatl. Bauamt Würzburg schriftlich informiert.
- d) Am 09.12.2010 beauftragte der Stadtrat auf Grundlage der Sitzungsvorlage Nr. 280/2010 die BSV Dr. Ing. Baier GmbH, Aachen, mit der Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes.
- e) Am 06.10.2010 fand mit allen Beteiligten in Würzburg ein Besprechungstermin statt, in dem die Bahn zur Vorlage aktualisierter Kostenschätzungen für beide Brückenbauwerke gebeten wurde.
- f) Am 13.12.2010 wurden die aktualisierten Kostenschätzungen per E-Mail übersandt, die mit Sitzungsvorlage Nr. 324/2010 dem Stadtrat am 27.01.2011 zur Kenntnisnahme gegeben wurde.
- g) Mit Schreiben vom 21.01.2011 teilte das Staatliche Bauamt Würzburg mit, dass sich mit Verkehrsfreigabe der Nordtangente das Staatsstraßennetz in Kitzingen ändern wird und im Bereich der Kaltensondheimer Straße die Staatsstraße zur Ortsstraße abgestuft werden soll. Weiter teilt die Bahn AG mit Schreiben vom 27.01.2011 mit, dass sich der bauliche Zustand der Eisenbahnüberführung in der Inneren Sulzfelder Straße als sehr schlecht darstellt. Beide Sachverhalte wurden mit Sitzungsvorlage Nr. 039/2011 vom Stadtrat am 22.02.2011 zur Kenntnis genommen.
- h) Im Haushalt 2011 bzw. Finanzplanung 2011 wurden vorsorglich Mittel in Höhe von rd. 1,2 Mio. € für die Eisenbahnüberführung Innere-Sulzfelder-Straße und rd. 2,1 Mio. für die Eisenbahnüberführung Kaltensondheimer Straße als städtischer Kostenanteil eingestellt.
- i) Die Beauftragung des Verkehrsgutachtens im Zuge des Generalverkehrsplanes wurde am 11.03.2011 durchgeführt und soll bis zum 3. Quartal 2011 vorliegen.
- j) Mit Sitzungsvorlage Nr. 136/2011 wurde dem Antrag der SPD-Fraktion vom 26.04.2011 durch den Stadtrat am 19.05.2011 zugestimmt, dass im zukünftigen Straßenquerschnitt, der Eisenbahnüberführung Kaltensondheimer Straße, ein kombinierter Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,50 m zu planen ist.
- k) Am 12.07.2011 wurden der Verwaltung die Ergebnisse des mit der Generalverkehrsplanung beauftragten Büros BSV, Dr.-Ing. Reinhold Baier, Aachen vorgestellt. Mit dieser Sitzungsvorlage möchte die Verwaltung über die Ergebnisse informieren und eine Entscheidung zur Stellung etwaiger Aufweiterungsverlangen für beide Eisenbahnüberführungen herbeizuführen.

## **2. Derzeitige Beschlusslage**

Mit den Sitzungsvorlagen Nr. 079a/2010 am 22.07.2010 und Nr. 136/2011 am 19.05.2011 wurden durch den Stadtrat folgende Beschlüsse gefasst:

### **a) Eisenbahnüberführung Innere-Sulzfelder-Straße**

- Grundsatzbeschluss vom 22.07.2010 (Sitzungsvorlage Nr. 079a/2010)

Die Verwaltung wird beauftragt, Kostenschätzungen für eine Aufweitung des Brückenbauwerkes auf eine lichte Weite von 10,50 m und einer tatsächlichen Höhe von mind. 4,50 m einzuholen.

Die Fahrbahn sollte neu 6,50 m, der südl. Gehweg 2,50 m und der nördliche Gehweg 1,50 m betragen.

Der Kreuzungswinkel des Bauwerkes sollte an die bestehende Straßenkreuzung Süd- und Westtangente unter Berücksichtigung der Johann-Adam-Kleinschroth-Straße angepasst werden.

### **b) Eisenbahnüberführung Kaltensondheimer Straße**

- Grundsatzbeschluss vom 22.07.2010 (Sitzungsvorlage Nr. 079a/2010)

Die Verwaltung wird beauftragt, den Beteiligten mitzuteilen, dass aktuell keine Änderungswünsche seitens der Stadt Kitzingen in Breite, Höhe und Form in Hinblick auf das neue Bauwerk beantragt werden.

Im Rahmen der Generalverkehrsplanung sollten straßenrechtlich Umstufungen geprüft werden.

- Beschluss zum Antrag der SPD-Fraktion vom 24.06.2011 (Sitzungsvorlage Nr. 136/2011)

Dem Antrag der SPD-Fraktion wird zugestimmt, ein kombinierter Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,50 m ist zu planen.

Die Gesamtdimension des Bauwerks wird nach Vorlage des Verkehrsgutachtens entschieden.

## **3. Ergebnisse der Verkehrsgutachten**

Mit der Beauftragung des Generalverkehrsplanes am 09.12.2010 an das Büro BSV, Dr. Ing. Baier GmbH, Aachen wurde mit der Analyse der beide Eisenbahnüberführungen begonnen.

Die Ergebnisse der Analyse gemäß Anlage zu dieser Sitzungsvorlage des Büros BSV Dr. Ing. Baier GmbH vom Juli 2011 wurden der Verwaltung am 12.07.2011 erläutert.

### **a) Eisenbahnunterführung Innere Sulzfelder Straße**

Die Verkehrszählungen ergaben, dass diese Eisenbahnunterführung durchschnittlich von 300-325 Fahrzeugen pro Stunde in der Tageszeit durchfahren wird.

Durch die einspurige Regelung mit Ampelanlage kann eine mittlere Wartezeit von 96,25 Sekunden je Fahrtrichtung errechnet werden.

Nach der anzuwendenden Berechnungsvorschrift HBS (Berechnungsvorschrift nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) ergibt sich eine Qualitätsstufe E. Die erreichte Qualitätsstufe stellt die Note mangelhaft nach HBS dar. Weiterhin stellt die Eisenbahnüberführung eine ungenügende Situation für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr lt. Verkehrsuntersuchung dar.

Das Büro BSV, Dr. Ing. Baier GmbH, Aachen stellt fest, dass eine Aufweitung der Eisenbahnüberführung im Zuge eines Bauwerksneubaues erforderlich ist.  
Das Büro BSV schlägt zwei Ausbauvarianten vor:

#### Variante 1:

Bauwerksaufweitung auf eine Lichte Weite von 10,50 m.  
Der Straßenquerschnitt teilt sich in einen südlichen Gehweg mit einer Breite von 2,50 m, einer Fahrbahn mit 7,50 m Breite, die je Fahrspur einen Radfahrerstreifen von 1,50 m Breite mitführt, und einem nördlichen Schrammbord von 0,50 m Breite, auf.

#### Variante 2:

Bauwerksaufweitung auf eine Lichte Weite von 12,50 m.  
Der Straßenquerschnitt teilt sich in einen südlichen Gehweg von 2,50 m Breite, einer Fahrbahn mit 7,50 m Breite, die je Fahrspur einen Radfahrerstreifen von 1,50 m Breite mitführt, und einem nördlichen Gehweg von 2,50 m Breite, auf.

Durch eine Aufweitung könnte in den Spitzenzeiten eine Mehrbelastung von rd. 20 Kfz pro Stunde an dieser Eisenbahnüberführung auftreten.

#### Zusammenfassung:

Beide Varianten zeigen eine deutliche Verbesserung für den Gesamtverkehr bei einer fast nicht bedeutsamen zu erwarteten Mehrbelastung durch den Kraftfahrzeugverkehr. Weiter zeigen beide Varianten eine Verbesserung des Verkehrsablaufes und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer.

Die Gehwege bzw. Schrammborde (Nebenflächen) können mit Bekunden des Aufweitungsverlangens der Stadt gegenüber der Bahn AG neu geplant werden.

Die Radfahrerstreifen sind in den vorgeschlagenen Ausbauvarianten im Aufweitungsverlangen des Baulastträgers der Fahrbahn (Freistaat Bayern), da sie der Fahrbahn zuzuordnen sind, bzw. durch den Schwerverkehr mitbenutzt werden können.

### **b) Eisenbahnüberführung Kaltensondheimer Straße**

Die Verkehrszählungen ergaben, dass diese Eisenbahnüberführung durchschnittlich von 170 – 250 Fahrzeugen pro Stunde in der Tageszeit durchfahren wird.  
Durch die einspurige Regelung mit Ampelanlage kann eine mittlere Wartezeit von 40,5 Sekunden errechnet werden.

Nach der anzuwendenden Berechnungsvorschrift HBS ergibt sich eine Qualitätsstufe C. Die erreichte Qualitätsstufe stellt die Note befriedigend nach HBS dar.  
Das Büro BSV schlägt keine Aufweitung des Brückenbauwerkes zum jetzigen Bestand bei einem Neubau vor.

Zur Gestaltung bzw. künftigen Nutzung der Verkehrsflächen innerhalb der Brückenbauwerkes schlägt das Büro BSV zwei Varianten vor:

#### Variante 1:

Unveränderte Nutzung der Eisenbahnüberführung jedoch mit einem kombinierten Geh- und Radweg von 2,50 m Breite, einer Fahrbahn mit 3,00 m Breite und eines Schrammbords mit 0,50 m Breite.  
Die Beleuchtung des Bauwerkes bedarf bei einem Neubau einer Verbesserung.

## Variante 2:

Sperrung des Bauwerkes für den Fahrzeugverkehr außer dem Verkehr des ÖPNV.  
Durchgehend niveaugleicher Ausbau der Verkehrsfläche und Verbesserung der Beleuchtung.

Eine Absenkung der Fahrbahn um ca. 20 cm um eine Durchfahrthöhe von 3,00 m zu erreichen die für eine ÖPNV-Nutzung erforderlich wäre.

Das Büro BSV behält sich vor, diese Variante im Zuge einer Verkehrssimulation zu prüfen.

## Zusammenfassung:

Beide vorgeschlagenen Varianten geben die gleichen Denkansätze der Verwaltung im Vorfeld wieder. Eine Bestätigung stellt sich insoweit ein, dass ein Aufweitungsverlangen auch im Hinblick einer straßenrechtlichen Umstufung der Baulast der Fahrbahn aus technischer und wirtschaftlicher Sicht nicht gegeben ist.

Die bis jetzt getroffenen Beschlüsse sind durch die Verwaltung umzusetzen bzw. weiter zu verfolgen.

## **4. Kosten:**

### **a) Eisenbahnüberführung Innere-Sulzfelder-Straße**

Die mit Sitzungsvorlage Nr. 324/2010 am 27.01.2011 mitgeteilten Kosten des Aufweitungsverlangens für ein neues Bauwerk mit einer Lichten Weite von 10,50 m betragen rd. 1,84 Mio. €. Bei einem Aufteilungsschlüssel von 81,65 % Freistaat Bayern und 18,35 % Stadt ist mit einem Kostenanteil von rd. 0,330 Mio. € für die Stadt Kitzingen zu rechnen.

Bei einer Aufweitung auf eine Lichte Weite von 12,50 m ist nach linearer Hochrechnung mit einem Kostenanteil der Aufweitung von rd. 2,2 Mio. € zu rechnen.

Bei einem veränderten Aufteilungsschlüssel von 56,38 % Freistaat und 43,62 % Stadt Kitzingen würden auf die Stadt Kitzingen ein Kostenanteil von rd. 0,960 Mio. € entfallen.

Weiterhin ist mit Zuwendungen für die Stadt Kitzingen in Höhe von ca. 50 % für beide Aufweitungsvarianten auszugehen.

Somit würde bei einem Aufweitungsverlangen auf eine Lichte Weite von 10,50 m der Eigenanteil der Stadt rd. 0,165 Mio. € und bei einem Aufweitungsverlangen auf eine Lichte Weite von 12,50 m rd. 0,480 Mio. € betragen.

### **b) Eisenbahnüberführung Kaltensondheimer Straße**

Die in der Sitzungsvorlage Nr. 324/2010 am 27.01.2011 vorgestellten Kosten einer Aufweitung von rd. 2,1 Mio. € könnten sich mit Verzicht auf ein Aufweitungsverlangen wesentlich reduzieren bzw. umschichten.

Bei Verzicht auf Aufweitung des Bauwerkes ist davon auszugehen, dass der städt. Kostenanteil rd. 150.000,00 € betragen wird.

Die Kosten resultieren aus der Anpassung der Ampelanlage in Hinblick auf das Verkehrsrechnerprojekt Kitzingen sowie aus der Anpassung der Straßenbeleuchtung und eventueller zusätzlicher Anpassungen der Straße die nicht durch die Straßenwiederherstellungspflicht der Bahn abgedeckt sind.

Zuwendungen für die Anpassung der Straßenbeleuchtung und der Straße sind aufgrund von Bagatellgrenzregelungen nicht zu erwarten.

Für die Anpassung der Ampelanlage können im Zuge des Verkehrsrechnerprojekts Zuwendungen erwartet werden.

## 5. Resümee

### a) Eisenbahnüberführung Innere-Sulzfelder-Straße

Eine Aufweitung der städtischen Nebenflächen sowie der Fahrbahn an der Eisenbahnüberführung Innere-Sulzfelder-Straße ist nach den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (Rast)“ technisch erforderlich und auch den zukünftigen Verkehrsbelastungen geschuldet.

Die vorgeschlagene Variante 1 des Büros BSV stellt einen Mindeststandard nach aktuellsten Planungsrichtlinien dar und schränkt die Nebenflächen in soweit ein, dass im nördlichen Bereich kein Gehweg durch das Bauwerk geführt werden kann.

Die Aufweitungsvariante 2 bedeutet eine wesentlich höhere Flexibilität für die Nebenflächen und bietet die Möglichkeit, auch im nördlichen Bereich des Bauwerkes einen Gehweg mitzuführen.

Es muss nun eine Entscheidung der Stadt zur Aufweitung der Nebenflächen sowie eine Empfehlung an den Straßenbaulastträger der Fahrbahn getroffen werden. Eine Planungsvereinbarung ist als Grundlage für eine spätere Kreuzungsvereinbarung abzuschließen.

### b) Eisenbahnüberführung Kaltensondheimer Straße

Eine Aufweitung der Eisenbahnüberführung wird aus der vorliegenden Analyse des Büros BSV nicht als technisch erforderlich angesehen. Dieser Meinung schließt sich die Verwaltung an. Eine Planungsvereinbarung ist bei Verzicht auf ein Aufweitungsverlangen nicht erforderlich. Ob eine Kreuzungsvereinbarung erforderlich ist, wird derzeit durch die Bahn AG geprüft.

## 6. Weiteres Vorgehen

### a) Eisenbahnüberführung Innere Sulzfelder Straße

- Abschluss einer Planungsvereinbarung mit der Bahn und Empfehlung an den Baulastträger der Fahrbahn bis Juli 2011.
- Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung mit Bahn und Freistaat Bayern bis Ende 2012
- Detailplanungs- und Bauphase von Anfang 2013 bis voraussichtlich Ende 2015.

### b) Eisenbahnüberführung Kaltensondheimer Straße

- Mitteilung über den Verzicht auf ein Aufweitungsverlangen an die Bahn bis Juli 2011
- Abschluss einer ggf. nötigen Kreuzungsvereinbarung mit der Bahn bis Ende 2011
- Durchführung der Baumaßnahmen durch die Bahn in den Jahren 2012 bis 2013
- Modernisierung der Ampelanlage voraussichtlich 2013

## Anlagen:

Analyse und Aus-/Umbauvarianten der Eisenbahnüberführungen Büro BSV, Aachen vom Juli 2011.