

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61 T. 1327

Verantwortliche/r:
Abt. Verkehrsplanung

Vorlagennummer:
613/056/2011

Brücke der ER 5 über die neuen DB-Gleise im Rahmen des viergleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Nürnberg-Ebensfeld

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	17.05.2011	Ö	Beschluss	einstimmig angenommen

Beteiligte Dienststellen

66, Regierung von Mittelfranken, DB Projektbau, Staatliches Bauamt Nürnberg

I. Antrag

In Verlängerung der ER 5 Richtung Osten soll im Rahmen des Bahnausbaus keine Brücke mit städtischer Kostenbeteiligung gebaut werden. Dies bedeutet, dass die DB eine schmalere Brücke nur zur Aufrechterhaltung der Verbindungsfunktion der Kleingründlacher Straße allein errichten muss. Der DB gegenüber wird der Wunsch geäußert, dass gemäß einer von ihr erstellten Alternativplanung diese schmalere Brücke weiter südlich gebaut werden soll. So kann später in Verlängerung der ER 5 die Ortsumgehung Eltersdorf inklusive breiter Brücke am vorgesehenen Standort vom Freistaat als Staatsstraße ohne städtische Kostenbeteiligung errichtet werden. (Entspricht der in der Begründung beschriebenen Möglichkeit 3.)

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Rahmen der Planfeststellung zum Abschnitt 17 des viergleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Nürnberg – Ebensfeld (1996 – 2009) forderte die Stadt Erlangen von der DB die Errichtung eines Brückenbauwerkes mit den Abmessungen des vorhandenen Straßenstutzens der ER5 (12,5 m zwischen den Geländern) ohne eigene finanzielle Beteiligung. Als Ergebnis der Planfeststellung wurde die gewünschte Lösung planfestgestellt; allerdings wurde durch das Eisenbahn-Bundesamt eine Mitveranlassung durch die Stadt Erlangen unterstellt und damit die Pflicht zur finanziellen Beteiligung an den Baukosten (50 % gemäß Kreuzungsrecht) festgelegt.

Die Ortsumgehung (OU) Eltersdorf ist im gültigen Verkehrsentwicklungsplan (1995) und Flächennutzungsplan (2003) dargestellt und war bisher als kommunaler Straßenbau (Kreisstraße) vorgesehen. Nunmehr ist sie im Entwurf für den 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern enthalten. Eine Aufstufung in die höchste Dringlichkeitsstufe des Ausbauplans wurde von der Stadt Erlangen beantragt (UVPA vom 12.04.2011).

Damit würden der Bau und der vorübergehende Unterhalt der Brücke durch die Stadt Erlangen eine Vorleistung für eine später durch den Freistaat zu errichtende und zu unterhaltende Staatsstraße darstellen.

Für die Errichtung der Brücke kommen drei Möglichkeiten in Betracht:

Möglichkeit 1: Errichtung der Brücke in der planfestgestellten Form

Würde die Stadt keine Umplanung von der DB verlangen, würde die Bahn die planfestgestellte Brücke bauen und sich die Kosten nachher notfalls gerichtlich von der Stadt Erlangen holen. Die städtische Kostenbeteiligung an der planfestgestellten Lösung beträgt nach Angaben der DB bzw. dem Tiefbauamt ca. 924.000 € brutto (abzügl. Förderung von voraussichtlich 50 %,

aber zuzügl. Planungskosten in Höhe von 10 % und Leitungsumlegekosten in noch unbekannter Höhe).

Die Abmessungen des planfestgestellten Bauwerks waren allerdings entsprechend der Breite des vorhandenen Straßenstutzens gewählt worden ohne das Wissen, dass diese Brücke Teil einer Staatsstraße werden soll. Außerdem waren die seinerzeit geltenden Regelwerke zugrunde gelegt worden.

Gemäß Aussage der Regierung von Mittelfranken ist die Fahrbahnbreite des planfestgestellten Bauwerks von 6,50 m für eine klassifizierte Straße zu gering und sollte auf 8,0 m erhöht werden. Diese Aussage deutet darauf hin, dass eine Förderung bei 6,5 m Fahrbahnbreite voraussichtlich nicht möglich sein wird.

Für die Funktion einer um die OU Eltersdorf verlängerten Staatsstraße ist die von der DB Projektbau erstellte Planung der ER5 auch aus anderen Gründen nicht mehr geeignet. Auf der Brücke fehlen passive Schutzeinrichtungen (Leitplanken), die seit 2009 (neue Richtlinie für passive Rückhaltesysteme) in dieser Straßensituation Pflicht sind. Die vorgesehenen beidseitigen Geh- und Radwege entsprechen gemäß Aussage des Staatlichen Bauamtes nicht dem Standard an Staatsstraßen (einseitige Führung). Außerdem wären für die auf der ER5 aus Richtung Osten kommenden Linksabbieger in die Kleingründlacher Straße und in die Königsmühlstraße Linksabbiegestreifen (auch auf der Brücke) vorzusehen. Alternativ könnten auch die Einmündungen der östlichen Rampe der Autobahnanschlussstelle sowie der Königsmühlstraße, die gemäß Planfeststellung als Einmündungen in verschobener Lage neu errichtet werden, in einen Kreisverkehrsplatz umgestaltet werden. Beides würde einen späteren erneuten Umbau des jetzt im Rahmen der Bahnplanung planfestgestellten Straßenentwurfes bedingen. Aus diesen Gründen kann diese Möglichkeit seitens der Verwaltung nicht empfohlen werden.

Möglichkeit 2: Errichtung der Brücke in einer breiteren, für eine spätere Verlängerung der Straße als Staatsstraße geeigneten Form

Sollte eine Umplanung der Brücke mit größerer Breite inklusive eventueller Umgestaltung der benachbarten Einmündungen in einen Kreisverkehr gemäß Empfehlungen der Regierung bzw. des staatlichen Bauamtes vorgenommen werden, würden hierdurch höhere Baukosten und zusätzliche Planungskosten entstehen. Außerdem wäre ein neues Planrechtsverfahren notwendig. Konkrete Planungsvorarbeiten oder gar Kostenübernahmen können vom staatlichen Bauamt derzeit aber noch nicht durchgeführt werden.

Seitens der Verwaltung wird es daher nicht für sinnvoll erachtet, zum jetzigen Zeitpunkt ein noch teureres als das planfestgestellte Bauwerk mit städtischer Kostenbeteiligung zu errichten, welches darüber hinaus bis zur tatsächlichen Errichtung einer Ortsumgehung von der Stadt alleine unterhalten werden müsste, ohne dass eine Ablösung von der Bahn gezahlt werden würde. Ferner ist derzeit nicht absehbar, wann die Ortsumgehung gebaut wird.

Deshalb kann auch diese Möglichkeit seitens der Verwaltung nicht empfohlen werden.

Möglichkeit 3: Errichtung der Brücke in einer schmaleren Form alleine durch die DB

Die DB Projektbau hat im Rahmen ihrer Planungen auch eine Alternativplanung erstellt, die entsprechend ausgearbeitet realisiert werden könnte, wenn die Stadt Erlangen ihr Verlangen nach einer breiten Brücke zurückzieht. Diese Planung, die von der Bahn ohne Kostenbeteiligung der Stadt Erlangen gebaut werden würde, würde ausschließlich der Aufrechterhaltung der Kleingründlacher Straße als Straßenverbindung zwischen Kleingründlach und der Autobahnanschlussstelle Eltersdorf dienen. Die neue, schmalere Brücke würde in diesem Fall ca. 50 m südlich der ER5 und damit bereits auf dem Stadtgebiet von Nürnberg angeordnet werden. Dieser Standort lässt erheblich geringere Kosten für die Bahn erwarten. Bei der Lage der planfestgestellten ER5-Brücke ist nämlich eine aufwendige Verlegung der östlichen Rampe der Autobahnanschlussstelle sowie der Anschlussrampe der Königsmühlstraße erforderlich, die bei der südlichen Lage der Brücke wegfallen würde.

Ein Umplanen für die schmale Brücke würde für die DB erneuten Planungsaufwand und ein erneutes Planrechtsverfahren bedingen. Nach Aussage der Bahn könne sie hierfür eine Kostenübernahme von der Stadt Erlangen verlangen. Ob sie dies wirklich verlangen würde und welche Höhe diese Kosten hätten, kann von der Bahn derzeit nicht gesagt werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Empfehlung der Verwaltung

Aus Kostengründen und um ein Umplanen der Autobahnanschlussstelle und der ER5-Brücke mit erneutem Planrechtsverfahren in Erlangen zu vermeiden, wird seitens der Verwaltung empfohlen, im Rahmen des Bahnausbaus die Möglichkeit 3 (ohne städtische Kostenbeteiligung) zu favorisieren und dies gegenüber der Bahn zu kommunizieren.

Insbesondere würde eine südlich der ER5 angeordnete Brücke für die Kleingründlacher Straße den Bau einer OU Eltersdorf in der Zukunft weiterhin ermöglichen. Die Maßnahme „OU Eltersdorf“ würde durch dieses Vorgehen für das staatliche Bauamt etwas teurer werden, da die ER5-Brücke als städtische Vorleistung wegfällt. Das staatliche Bauamt könnte dann allerdings die Brücke über die neuen DB-Gleise sowie die Einmündungen der Autobahnanschlussstelle, der Kleingründlacher Straße bzw. der Königsmühlstraße so gestalten, wie es das zum gegebenen Zeitpunkt für notwendig erachtet und wie es den dann geltenden Regelwerken entspricht.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

Anlagen: Lageplan der planfestgestellten Brücke der ER 5 über die neuen DB-Gleise mit anschließenden Straßen

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 17.05.2011

Ergebnis/Beschluss:

In Verlängerung der ER 5 Richtung Osten soll im Rahmen des Bahnausbaus keine Brücke mit städtischer Kostenbeteiligung gebaut werden. Dies bedeutet, dass die DB eine schmalere Brücke nur zur Aufrechterhaltung der Verbindungsfunktion der Kleingründlacher Straße allein errichten muss. Der DB gegenüber wird der Wunsch geäußert, dass gemäß einer von ihr erstellten Alternativplanung diese schmalere Brücke weiter südlich gebaut werden soll. So kann später in Verlängerung der ER 5 die Ortsumgehung Eltersdorf inklusive breiter Brücke am vorgesehenen Standort vom Freistaat als Staatsstraße ohne städtische Kostenbeteiligung errichtet werden. (Entspricht der in der Begründung beschriebenen Möglichkeit 3.)

mit 13 gegen 0 Stimmen

gez. Dr. Balleis
Vorsitzende/r

gez. Bruse
Berichtersteller/in

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang