

**Landesstraße L 612 in Hoffenheim; Aufhebung des Bahnübergangs
hier: Entscheidung über die Weiterführung des Projektes**

Vorlage zur Sitzung des Gemeinderates **am 29.01.2013**

TOP 8 öffentlich

Vorschlag:

Der Gemeinderat beschließt die Planung der Beseitigung des Bahnüberganges der Landesstraße L 612 in Hoffenheim beim aktuellen Planungsstand einzufrieren. Eine Weiterführung der Planungen und ein Abschluss einer Planungsvereinbarung mit Land und DB Netz AG erfolgt vorerst nicht.

Sachverhalt, Begründung, Finanzierung und Folgekosten:

Die Landesstraße L 612 von Hoffenheim nach Horrenberg kreuzt die DB-Strecke 4114 Meckesheim-Bad Friedrichshall bei Bahn-km 6,181 in Hoffenheim.

Bereits seit 2005 wird über die Auflassung des Bahnüberganges und den Bau einer Straßenunterführung sowie begleitend einer Fuß- und Radwegeunterführung gesprochen. Projektbeteiligte einer solchen Maßnahme sind gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz Bahn, Bund und Straßenbaulastträger. Im vorliegenden Fall unterteilt sich der Straßenbaulastträger in den Träger der Straße und des Radverkehrs (Land) und der innerörtlichen Gehwege (Stadt).

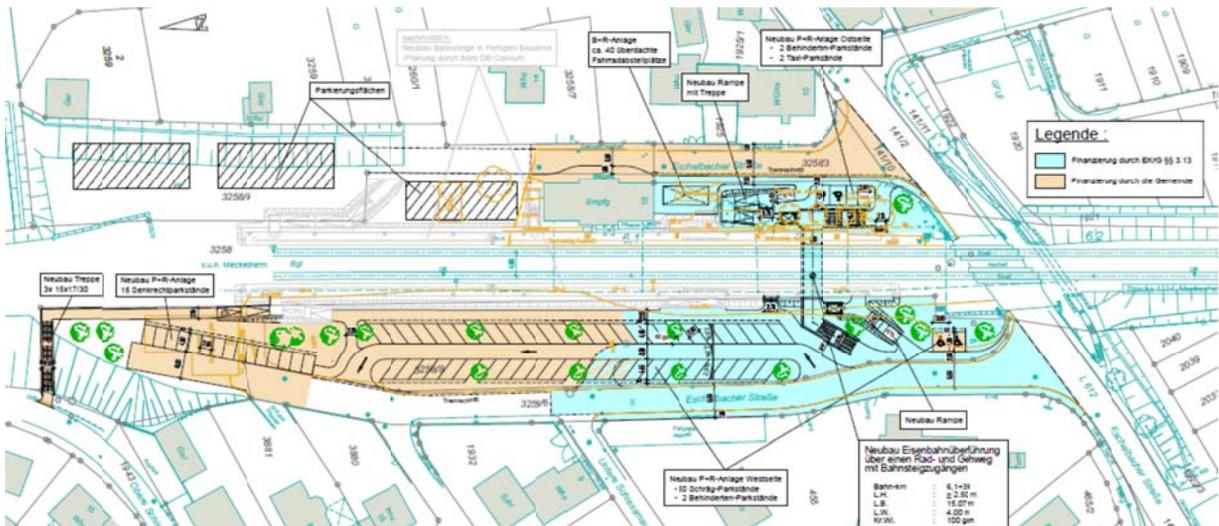
Im Vorgriff auf die Unterführung der Straße veranlasste die Stadt 2006 die Planung einer abgetrennten „Fuß- und Radwegeunterführung“. Die Unterführung sollte im Bereich der Bahnsteige des Haltepunktes Hoffenheim entstehen. Intention zu der Zeit war, die Unterführung in einem Zuge mit dem im Rahmen des S-Bahn-Projektes geplanten Umbau der Bahnsteige des Haltepunktes zu realisieren.

Die Planung sah eine lichte Weite der Unterführung von 4,0 m sowie eine beidseitige Anordnung von Treppen und Aufzügen vor. Weiterhin sollten im Zuge des Projektes eine P+R Anlage westlich der Bahnstrecke entstehen und eine Treppenanbindung an die „Obere Schiessmauerstraße“ erfolgen.

Parallel zu der Ausarbeitung der Planung der „Fuß- und Radwegeunterführung“ veranlasste die Stadt eine Planungsstudie zu der Realisierbarkeit einer Straßenunterführung.

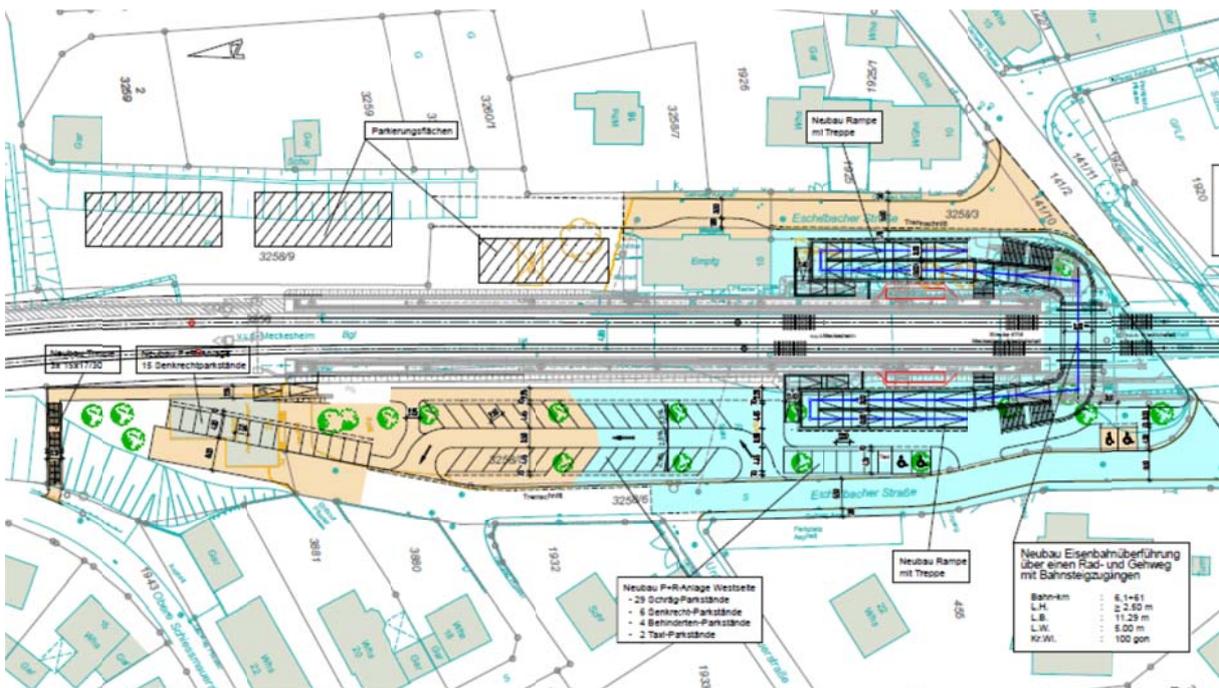
Im Januar 2009 erfolgte die Unterzeichnung einer Eisenbahnkreuzungsvereinbarung durch die DB-Netz AG und die Stadt Sinsheim für den Bau dieser geplanten „Fuß- und Radwegeunterführung“. Die Maßnahme sollte im Vorgriff auf eine später zu

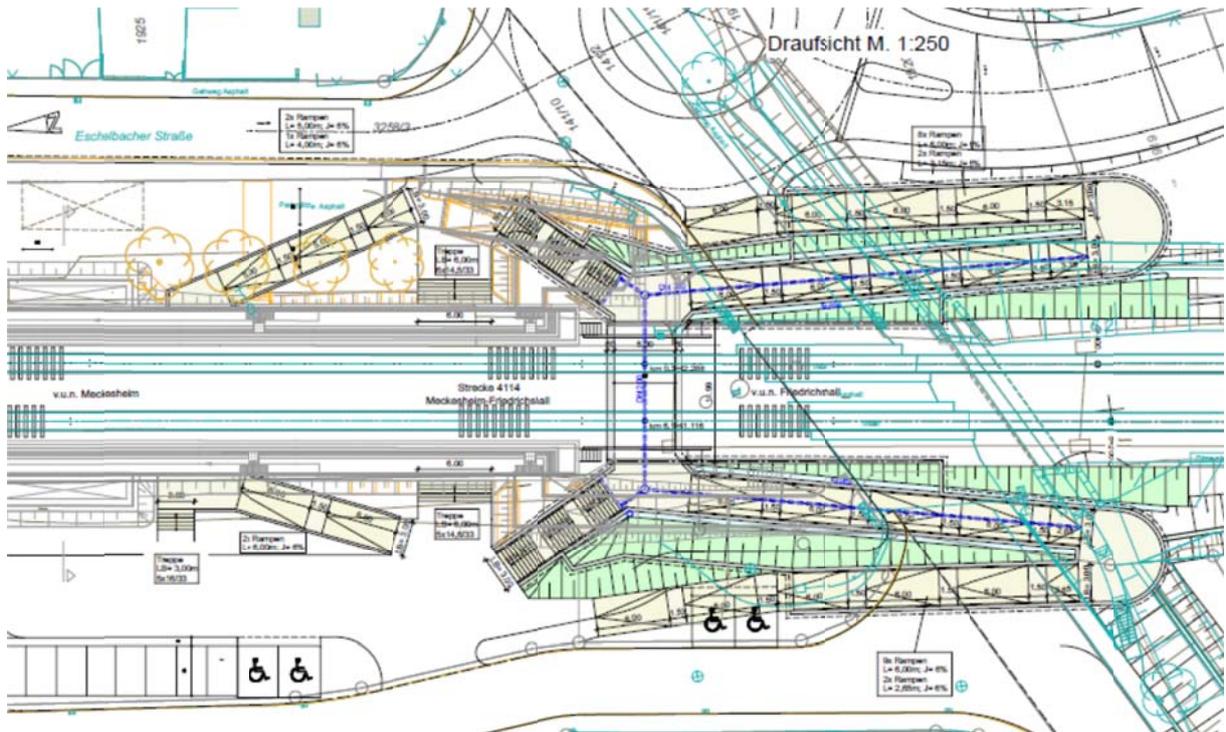
bauende Straßenunterführung durchgeführt werden. Die Planung ist nachfolgend abgebildet.



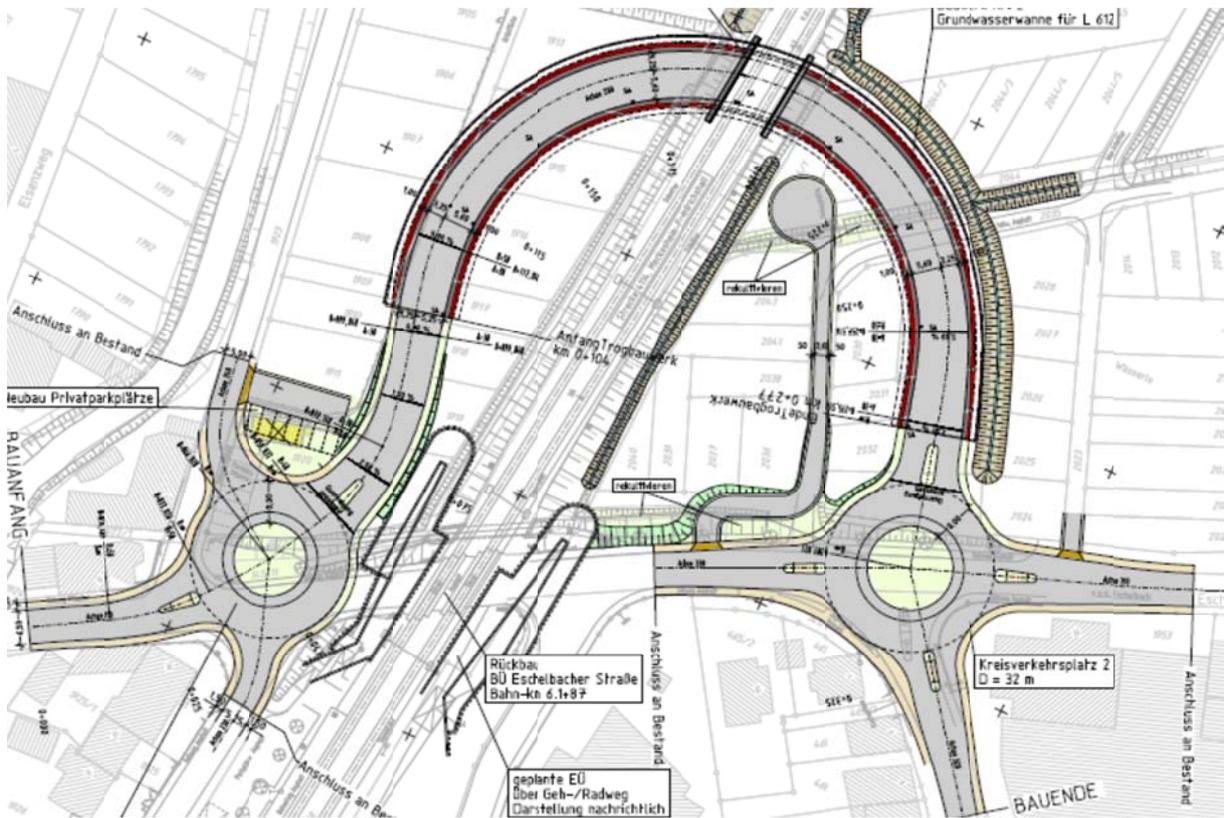
Der Bund, vertreten durch das Land BW, unterschrieb die Vereinbarung nicht und forderte die Entwicklung einer neuen Planung mit einer vergrößerten lichten Weite der Unterführung auf 5,0 m sowie der Anordnung von Rampen statt der ursprünglich vorgesehenen Aufzüge, da diese einer Radwegeführung nicht gerecht würden.

Diese Planungen beauftragte wiederum die Stadt und entwickelte sie bis zum Stadium der Entwurfsplanung. Eine sich hieraus nach Aufstellung der Entwurfsplanung ableitende weitere „Vorzugsvariante“ wurde bisher nicht beauftragt. Lageplan der beauftragten Rampenlösung sowie Planskizze der „Vorzugsvariante“ sind nachfolgend abgebildet.





Der Straßenbaulastträger ließ unter Verwendung der Grundzüge der von der Stadt beauftragten Planungsstudie für die Straße eine Vorentwurfsplanung aufstellen:



Die Kostenermittlungen der derzeit vorliegenden Kostenberechnungen bzw. -schätzungen summieren sich auf Baukosten in Höhe von ca. 10,5 M€, wovon ca. 3,9 M€ auf die Fuß- und Radwegeunterführung und 6,6 M€ auf die Straßenunterführung entfallen. Dies sind Bruttobaukosten (für DB-Leistungen ohne Mehrwertsteuer) ohne Nebenkosten.

Die Kosten der Fuß- und Radwegeunterführung basieren auf einer Kostenberechnung vom Büro Müller Ingenieurplan, die Kosten der Straßenunterführung auf einer Kostenschätzung vom Büro Krebs+Kiefer.

An Nebenkosten sind etwa 20 % zu veranschlagen.

Für die weitere Entwicklung des Projektes ist zu berücksichtigen, dass die Bau- und Unterhaltungslast der Landesstraße zum 01.01.2014 auf die Stadt übergehen wird. Sämtliche nach diesem Stichtag anfallenden Planungs- und Baukosten, die dem Straßenbaulastträger zuzurechnen sind, gehen zu Lasten der Stadt.

Zur Weiterführung der bisherigen Planung der Straße und zur Sicherstellung der Finanzierung dieser Planung sollte daher eine Planungsvereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg als jetzigem Straßenbaulastträger, der DB-Netz AG sowie der Stadt Sinsheim abgeschlossen werden. Hierbei hat die DB-Netz AG vorgetragen, dass für sie eine Entwicklung der Planung nur unter der Maßgabe erfolgen kann, dass nachfolgend auch das Projekt umgesetzt wird. Andernfalls erwartet sie die Erstattung sämtlicher Planungs- sowie Eigenkosten von der Seite, die den Abbruch des Projektes veranlasst. Ein entsprechender Passus soll in der Planungsvereinbarung enthalten sein.

In Gesprächen im letzten Quartal 2012 mit den Vertretern des Regierungspräsidiums erwuchs für die Stadt Sinsheim die Erkenntnis, dass eine Förderung dieses Projektes vor dem Hintergrund der bereits planfestgestellten und förderwürdigen Straßenbauprojekte sowie der Reduzierung der dem Straßenbau zufließenden Fördermittel und der ungesicherten Zukunft der Förderung nach GVFG in hohem Maße unwahrscheinlich ist. Insofern stellt sich die Frage inwieweit die Stadt willens und in der Lage ist das Projekt auch bei ausbleibender Förderung durchzuführen.

Bei der bisher bekannten Projektsumme (Zahlenbasis 2010) sowie einem Nebenkostenansatz von 20 % ist bei ausbleibender Förderung mit einem städtischen Anteil von ca. 5 M€ zu rechnen.

Ergänzend ist zu bemerken, dass die ursprüngliche Absicht, das Planungsrecht über einen planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan zu sichern verworfen wurde und stattdessen ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen wäre. Hierdurch wären sich abzeichnende notwendige Enteignungen von Grundstücken nach Abschluss des Verfahrens einfacher durchführbar.

Trotz des unbestrittenen Vorteils, den eine Beseitigung des Bahnüberganges bringen würde, ist die Verwaltung zwischenzeitlich zu der Auffassung gelangt, dass sich Sinsheim dieses Projekt derzeit nicht leisten kann. Eine Vielzahl notwendiger großer Investitionen an bestehenden Gebäuden und Straßen auch in der Zukunft wird unverändert „geschoben“.

Der Gemeinderat wird gebeten zu beraten und zu entscheiden, ob eine Planungsvereinbarung mit den anderen Projektbeteiligten abgeschlossen werden soll und damit die Planungen bis zur Genehmigungsplanung vorangetrieben werden sollen. Bei

späterer Nichtrealisierung auf Veranlassung der Stadt wären dann die Kosten der anderen Beteiligten zu tragen.

Die Höhe des Risikos ist nicht genau bekannt und auch davon abhängig, wann das Projekt ggf. abgebrochen würde. Bisher durch die Stadt verausgabt für das Projekt wurden ca. 201,5 T€ ohne Eigenkosten.

Achim Keßler
Bürgermeister