Berichtsvorlage
Vpl/011/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	20.02.2025	öffentlich	Bericht

Betreff:

Geh- und Radwegbrücke über den Rangierbahnhof
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.04.2019
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 08.07.2019

Anlagen:
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.04.2019
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion 08.07.2019
Skizze Geh- und Radwegbrücke Rangierbahnhof

Bericht:

In den Anträgen der SPD-Stadtratsfraktion vom 11.04.2019 sowie der CSU-Stadtratsfraktion vom 08.07.2019 wird ein Planentwurf für die Anbindung der Kettelersiedlung an das südliche Ende der Brunecker Straße über den Rangierbahnhof gefordert. Die Beantwortung erfolgt spät, weil –letztlich erfolglos- intensiv nach einer Lösung gescht wurde.

Die aktuelle Anbindung der Kettelersiedlung erfolgt im Westen über die Julius-Loßmann-Straße und im Osten über die Münchener Straße. Für eine direktere Anbindung an das Brunecker Areal wäre ein Brücken- oder Tunnelbauwerk über den Rangierbahnhof nötig. Die beiliegende Skizze zeigt drei mögliche Trassenvarianten zur Führung eines Geh- und Radweges über den Rangierbahnhof, wobei die Varianten 1 (blau) und 2 (grün) ein Brückenbauwerk und die Variante 3 (rot) ein Tunnelbauwerk beinhalten würden inkl. der jeweiligen Zuführung zu den Bauwerken.

Die Bahnflächen sind Bahnbesitz, die Flächen südlich des Bahngeländes sind im Besitz des Freistaats Bayern. Im Bestand ist Mischwald mit vereinzelten Kleingärten vorhanden. Gemäß der Bewertung des Arten- und Biotopschutzprogramms wird der Mischwald als lokal bedeutsamer Lebensraum eingestuft. Höhentechnisch liegen die südlichen Flächen ca. 7 m unterhalb des direkt angrenzenden Bahndamms und ca. 2 m höher als die Gleise innerhalb der Rangierbahnhofszufahrt. Unter Berücksichtigung der erforderlichen Lichtraumprofile für Bahnverkehr und Geh- und Radverkehr ergibt sich für ein **Brückenbauwerk** eine zu überwindende Höhendifferenz von ca. 13 m und für ein **Tunnelbauwerk** eine zu überwindende Höhendifferenz von ca. 6 m.

Die Konstruktionslänge für eine **Brücke** beträgt dabei zur Höhenabwicklung ca. 420 m zuzüglich einer Führung über Erdrampen von ca. 130 m, wodurch eine Gesamtlänge von ca. 550 m zustande kommt. Nach einer ersten groben Kostenschätzung aus dem Jahr 2019 lägen die Kosten für das reine Brückenbauwerk bei ca. 21 Mio. Euro zuzüglich der Kosten für Zuführung, Grundstückserwerb, Beleuchtung und Verlegung von Zufahrtswegen. Die tatsächlichen Gesamtkosten würden somit, auch aufgrund der zwischenzeitlich gestiegenen Baukosten, deutlich höher liegen.

Die Länge für eine **Unterführung** liegt bei ca. 260 m. Die ersten groben Schätzkosten aus dem Jahr 2019 für das reine Tunnelbauwerk lägen bei ca. 23 Mio. Euro zuzüglich der Kosten für Zuführung, Grundstückserwerb, Beleuchtung und Zufahrtsanpassungen. Die tatsächlichen Gesamtkosten würden somit, auch aufgrund der zwischenzeitlich gestiegenen Baukosten, deutlich höher liegen.

Ein Nutzen aus der Querung liegt nur für einen relativ kleinen Bereich des Stadtgebiets vor, weil die Verbindung im am dünnsten besiedelten Bereich der Kettelersiedlung anbindet. Bewohner weiter östlich können ohne Umweg die Münchener Straße nutzen. Bewohner im Bereich Finkenbrunn fahren durch das „Mausloch“, das demnächst mit ebenfalls intensivem Mitteleinsatz der Stadt durch die Bahn verbreitert wird. Nur wenige aus einem Teilbereich der Gartenstadt kommende Radfahrende mit Ziel Brunecker Straße würden profitieren. Eine überörtliche Funktion liegt nur für den aus der Saarbrückener Straße von Süden kommenden Verkehr vor.

Fazit:
Auf dem gesamten Brunecker-Areal wird zukünftig ein dichtes Netz an Rad- und Fußverbindungen entstehen, das das Gebiet sowohl in Ost-West-Richtung, als auch in Nord-Süd-Richtung durchdringt. Eine südliche Anbindung hin zum Rangierbahnhof ist deshalb grundsätzlich möglich und im B-Plan 4635 berücksichtigt.

Aufgrund der Kosten und Problematik der Sicherheit in einem Tunnelbauwerk mit einer Länge von 260 m wird empfohlen von einer Unterführung abzusehen. Die Verwaltung empfiehlt aufgrund des überschaubaren Nutzens und des hohen Aufwands, die weitere Planung der Maßnahme zunächst zurückzustellen und die weitere Entwicklung im Bereich Lichtenreuth abzuwarten.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☒ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	€	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum	
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein | Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein | Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein | Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

☐ Ja

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA und DiP** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☐

☐

☐