



Dezernat IV

Datum 18.08.2022

Amt für Straßenwesen

Gz. 66.11/mu-66.1-

232697/2022

66.2/zg

Telefon 56-2764 / 2777

Behandlung	Gremium	Datum	Status
Vorberatung	Bau- und Umweltausschuss	27.09.2022	nicht öffentlich
Entscheidung	Gemeinderat	06.10.2022	öffentlich

Anlagen

- Lageplan Bottwarbahntrasse
- Anlage 5.1 des Gutachtens Lerchenbergtunnel vom 30.07.2022

Betreff

Rad- und Fußweg Bottwarbahntrasse/Lerchenbergtunnel

- **Vorprojektbeschluss**

I. Antrag1. Antrag der Grünen-Fraktion vom 29.06.2022:

Nutzung der letzten historischen Bahntrassen der Heilbronner Kernstadt (ehemalige Verbindungsbahn und letzter Abschnitt der ehemaligen Bottwarbahn) als Fuß- und Radweg; hier: Baubeschluss und fristgerechte Einreichung eines Antrags auf Förderung der Baumaßnahme inklusive Förderung des Grunderwerbs.

Begründung:

Die o.g. Maßnahme dient dem Klimaschutz und der nachhaltigen Mobilität. Auch dem Schutz und Erhalt des wenigen noch erhaltenen industriehistorischen Erbes.

Eine sehr hohe Förderung ist zu erwarten. Dazu aber müssen Beschlüsse getroffen und Förderanträge rechtzeitig vor Ende der Frist (unseres Wissens 01.09.2022) gestellt werden.

Die Untersuchung der Verbindungsbahn (Schwerpunkt Standfestigkeit des Tunnels und Aussagen zur Sanierung) ist abgeschlossen mit ermutigendem Ergebnis.

Der letzte Abschnitt der Bottwarbahn bis zum ehemaligen Südbahnhof wurde besichtigt. Der Gemeinderat muss jetzt zeitnah und rechtzeitig vor der Sommerpause eingebunden werden um eine Entscheidung zu treffen und die Förderung nach Heilbronn zu holen.

Nachrichtlich: Zusammen mit dem bestehenden mittleren Abschnitt (ehemaliger Südbahnhof) entsteht ein Fuß- und Radweg von rund drei Kilometer Länge. Er verbindet Sontheim (mit Hochschule und Schulen) mit der Oststadt via Südstadt, ist nahezu steigungs-, kreuzungs- und autofrei und erfüllt höchste Sicherheitsstandards.

2. Anträge der AfD-Fraktion vom 20.12.2021

zur Umsetzung eines Fuß- und Radwegekonzeptes für die ehemalige Trasse der Bottwarbahn einschließlich des Lerchenbergtunnels:

1. Die Stadtverwaltung legt dem Gemeinderat eine Drucksache zur Beschlussfassung über die Umsetzung eines Fuß- und Radwegekonzeptes für die ehemalige Trasse der Bottwarbahn von Sontheim einschließlich des Lerchenbergtunnels bis zum Pfühlpark vor.
2. Die Stadtverwaltung berichtet darin insbesondere dazu:
 - a) zu welchen Konditionen wurde wieviel der Strecke der ehemaligen Bottwarbahn von der Stadt erworben;
 - b) wie sind die Eigentumsverhältnisse der zur Umsetzung benötigten Fläche/n insgesamt und wie werden sie derzeit genutzt;
 - c) wie sind die Preisvorstellungen der Bahn für den Tunnel;
 - d) wie hoch schätzt die Stadtverwaltung die Kosten für die Umsetzung des von dem Verein angestrebten Projektes "Lerchenbergtunnel"; die Kosten für einen Rad- und Fußweg von und zum Tunnel; die Gesamtkosten;
 - e) wie der bauliche Zustand des Tunnels ist und welcher finanzielle Aufwand wäre zur Renovierung erforderlich;
 - f) welche Förderprojekte von Land und Bund es für derartige Projekte gibt und wie hoch der prozentuale Förderbeitrag wäre;
 - g) wie hoch die jährlichen Folgekosten, insbesondere für Beleuchtung, Reinigung und sonstiges wären;
 - h) welche Gespräche der Stadtverwaltung mit der Bahn es dazu mit welchem Ergebnis gab.

Begründung:

Der Verein "Erlebnisweg Lerchenbergtunnel e.V." hat eigenen Angaben zufolge bereits über 1.500 Unterschriften zur Umwandlung des 350 m langen Lerchenbergtunnels im Bereich der stillgelegten Bahntrasse zwischen Südbahnhof und Jägerhausstraße in eine Rad- und Fußwegstrecke gesammelt. Meldungen der Presse zufolge soll die Bahn zum Verkauf des Tunnels bereit sein. Weiteren Informationen zufolge soll sich die übrige Bahnstrecke bereits im Besitz der Stadt Heilbronn befinden.

Ein zugesagter Sachstandsbericht zum Lerchenbergtunnel für Anfang 2021 zum Beschluss des weiteren Vorgehens wurde bisher dem Gemeinderat vorenthalten, siehe Anfrage vom 01.11.2020.

3. Vorprojektbeschluss:

Die Ergebnisse der bisherigen Begehungen der Strecke und des Lerchenbergtunnels sowie die Untersuchungen des Tunnels werden als Vorprojekt (im Sinne der Dienstanweisung Projektmanagement) für den „Rad- und Fußweg Bottwarbahntrasse/Lerchenbergtunnel“ zur Kenntnis genommen.

4. Antrag der Verwaltung

Die Verwaltung wird beauftragt, die Ingenieurleistungen zur Erstellung einer Vorplanung samt Kostenschätzung der Radwegverbindung für den kompletten Streckenzug von der Straße Sontheimer Landwehr bis zum Einmündungsbereich der Straßen Im Wannental/Jägerhausstraße und für die Sicherung des Lerchenbergtunnels zu vergeben. Aufgrund der Komplexität des Projekts kann erst im Zuge der Vorplanung eine Aussage über die Kosten (Kostenschätzung anstatt Kostenannahme) erfolgen. Auf Basis der Planungsergebnisse wird die Verwaltung dem Gemeinderat einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen machen.

II. Sachverhalt

1. Beschlusslage / Sachstand

a. Beschlusslage zum Lerchenbergtunnel:

Am 29.09.2015 hat der Bau- und Umweltausschuss den Lerchenbergtunnel in nicht öffentlicher Sitzung besichtigt.

Am 10.11.2015 hat der Bau- und Umweltausschuss in öffentlicher Sitzung von dem Ergebnis der Besichtigung am 29.09.2015 Kenntnis genommen (GR-Drucks. Nrn. 306 und zu 306).

Am 26.01.2016 hat der Bau- und Umweltausschuss im Rahmen eines Umlaufs (öffentlich) von der Beantwortung offener Fragen aus der Sitzung vom 10.11.2015 Kenntnis genommen.

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 13.11.2020 (GR Drucks. 294, 294a, 294b, 294 c/ 2019) im Zusammenhang mit dem Mobilitätskonzept Heilbronn 2030 beschlossen:

"Der Lerchenbergtunnel wird nicht in städtisches Eigentum überführt, solange derzeit unbezifferbare und nicht ausschließbare Risiken aus der Baulast des Tunnels für die Stadt Heilbronn offen sind. Die Stadtverwaltung prüft, ob eine Bauzustandsanalyse förderfähig ist. Wenn eine Förderung möglich ist, wird diese beauftragt. Über eine Überführung des Lerchenbergtunnels in städtisches Eigentum ist nach Vorliegen der Bauzustandsanalyse zu entscheiden."

Nach Vorberatung im Bau- und Umweltausschuss am 02.02.2021 hat der Gemeinderat am 11.02.2021 die Online Petition des Vereins Erlebnisweg Lerchenbergtunnel e. V. zur Kenntnis genommen; (es wurden 1.872 Unterstützende gewonnen, davon 1.314 aus dem Stadtgebiet Heilbronn) und festgelegt, dass 120.000 € überplanmäßig im Haushalt 2021/22 bereitgestellt werden.

b. Sachstand zu tunnelbautechnischen Situation

Bei der Begehung am 23.10.2020 (Bericht 27.10.2021) hat die HIC Holzhäuser Ingenieur Consult GmbH (HIC) die langjährige Einschätzung der Verwaltung bestätigt, dass die äußere Standsicherheit des Tunnels gegeben ist, aber bei einer Nutzung als Radwegverbindung Sicherungsmaßnahmen gegen herabfallende Teile der Tunnelauskleidung und gegen abtropfendes Wasser erforderlich sind.

Im weiteren Verlauf hat die HIC Recherchen in den Bauwerksakten der Bahn AG und eine handnahe Begutachtung der kompletten Tunnelauskleidung mittels Hubsteiger (30./31.03.2022) vorgenommen. Dabei wurden augenscheinlich keine Hinweise für Mängel in der äußeren Standsicherheit gefunden; Erkundungsbohrungen in die Tunnel-schale und ins Gebirge sind noch erforderlich. Die oben erwähnten Schäden an der Tunnelauskleidung wurden detailliert erhoben und kartiert. Es handelt sich im Wesentlichen um feuchte bzw. nasse Stellen sowie Tropfstellen und rinnende Wasserzutritte, Versinterungen, Tropfsteinbildungen, Abschalungen, Abplatzungen, Risse, Hohl- und Fehlstellen, Kiesnester sowie Erosionserscheinungen. Aufgrund dieser Schäden ist die Verkehrssicherheit im Tunnel über eine Länge von ca. 300 m beeinträchtigt. Bei einer Gesamtlänge von 400 m also über 75 % der Länge (Gutachten vom 30.07.2022). Diese Schäden müssen zur Verkehrssicherung gesichert werden. Die Tunnelentwässerung ist weiter zu überprüfen. Für die erforderliche Verkehrssicherung ist eine Planung, Variantenprüfung und Kostenschätzung durchzuführen. Ein besonderes Augenmerk ist auf die mögliche Restnutzungsdauer und Folgekosten (Unterhaltung, Erhaltung, Erneuerung) zu richten.

2. Stellungnahme der Verwaltung zum Antrag der Grünen-Fraktion:

Die Bottwarbahntrasse ist aus Sicht der Rad- und Fußverkehrsförderung eine erstrebenswerte Trasse, wurde jedoch aufgrund der zu erwartenden Kosten nicht in das Radroutenkonzept der Stadt Heilbronn aufgenommen. Die Anbindung der östlichen Stadtteile an die Innenstadt wird derzeit durch die im Radroutenkonzept definierten Routen Ost und Südost sowie die Ergänzungsrouten in der Oststraße sichergestellt.

Aus stadtplanerischer Sicht wird im Bereich des betreffenden Abschnitts der ehemaligen Bottwarbahntrasse eine öffentliche Grünfläche mit darin eingebundenem Geh- und Radweg befürwortet, um eine fast kreuzungsfreie attraktive Fuß- und Radwegeverbindung zu schaffen. Für den zur Aufstellung beschlossenen Bebauungsplan 16A/18 "Neuordnung Südstadt II", der ein sehr großes Bestandsgebiet der ehemaligen Bottwarbahntrasse umfasst, wurde bereits ein Auftrag an ein Planungsbüro vergeben. Dieser Vertrag musste aufgrund der inkonsequenten bzw. ausgebliebenen Leistungen seitens der Stadt gekündigt werden. Ohne ein beschlussreifes Konzept wurde die Bearbeitung des B-Planverfahrens folgerichtig zurückgestellt.

In der Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche sind Geh- und Radwege zulässig, dies wurde auch in den Grundlagen für das zu schaffende Planungsrecht auf der ehemaligen Bahntrasse definiert.

Planungsrechtlich steht nach Einschätzung der Stadtverwaltung dem Bau eines Radweges auf den Flächen der ehemaligen Bahntrasse nichts entgegen. Von Vorteil ist hier, dass bereits eine Entwidmung der Bahnfläche erfolgt ist.

Einem sofortigen Planungsbeginn inklusive der Anmeldung zur Förderung stehen jedoch folgende Aspekte entgegen:

Durchführung der Planung:

Das umfangreiche Projekt ist in das Arbeitsprogramm der Fachämter aufzunehmen. Aktuell sind die Kapazitäten im Bereich Rad- und Fußverkehrsplanung ausgelastet, so dass eine ad hoc Aufnahme der Maßnahme die Streichung anderer, sich aktuell in Planung befindlicher Projekte zur Folge hätte. Aufgrund der Komplexität der Trasse (Tunnelbauwerk, Straßenbau, Naturschutz und Schadstoffbelastung) wird ein höherer personeller Aufwand erwartet.

Förderung:

Um einen fristgerechten Programmaufnahmeantrag bis zum 30. September 2022 zur Förderung des Projektes im Jahr 2023 einreichen zu können, ist der Nachweis über die durchgängige Projektfinanzierung sowie eine Vorplanung einzureichen. Derzeit kann das Projekt mit rund 80% der anrechenbaren Kosten gefördert werden.

Für die Erstellung einer Vorplanung inkl. Prüfung der naturschutzrechtlichen Aspekte werden nach derzeitiger Schätzung rund 12 Monate benötigt.

Da für das Projekt keinerlei Haushaltsmittel eingestellt sind, sind diese Voraussetzungen nicht gegeben. Zudem müsste innerhalb eines Jahres nach Programmaufnahme ein Zuschussantrag auf Basis einer Entwurfsplanung eingereicht werden.

Der fristgerechte Programmaufnahmeantrag ist daher in diesem Jahr nicht möglich.

3. Stellungnahme der Verwaltung zum Antrag der AfD-Fraktion:

1. Die Stadtverwaltung schlägt weitere Untersuchungen und Planungen vor, s. Antrag der Verwaltung.

2. Bericht der Stadtverwaltung:

- a. Die Stadt hat 1989 von der Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen) die Flächen zwischen Südbahnhof und Sontheimer Landwehr zu einem Kaufpreis von rund 3,1 Mio DM erworben. Über die Jahre wurden verschiedene Flächen der Bottwarbahntrasse veräußert, insbesondere im Bereich des alten Bahnhofes Sontheim (z. B. Wohnungsprojekt Stadtsiedlung, Flächen für Gewerbebetriebe). Zum Teil wurden auch kleinere Teilflächen vermietet. Aus städtebaulichen Gründen wurde von einem Verkauf weiterer Flächen abgesehen, da die Möglichkeit eines Rad- und Wanderwegs zwischen dem innerstädtischen Wohnquartier Südbahnhof bis zur Sontheimer Landwehr gewährleistet bleiben sollte, was der Zielsetzung beim Erwerb der Grundstücke entspricht.
- b. Die freie Bahnstrecke zwischen Südbahnhof und Wannental liegt im Eigentum der Bahn AG und ist nicht genutzt. Die Fläche über dem Tunnel liegt im Eigentum der Eigentümer der dortigen Baugrundstücke; die Erschließungsstraßen sind im Eigentum der Stadt.

- c. Auf Basis des Verkaufsangebots der Bahn AG für die oben genannte Bahnstrecke zwischen Südbahnhof und Wannental ergeben sich für den Grunderwerb Kosten in Höhe von 2,2 Mio. €.
- d. Hinsichtlich der Projektkosten wird auf die ausstehende Vorplanung samt Kostenschätzung verwiesen; s. Antrag der Verwaltung.
- e. Es liegen keine Hinweise für eine mangelhafte äußere Standsicherheit vor. Über ca. 75 % der Länge des Tunnels wurden Schäden an der Tunnelauskleidung vorgefunden (z. B. sich lösende Teile der Tunnelschale und abtropfendes Wasser).
- f. Hinsichtlich der Fördersituation wird auf die Stellungnahme zum Antrag der Fraktion der Grünen verwiesen, s. Ziff. 1, Abs. b.
- g. Hinsichtlich jährlichen Folgekosten wird auf die ausstehende Vorplanung samt Kostenschätzung verwiesen; s. Antrag der Verwaltung.
- h. Die Stadtverwaltung hat mit der Bahn AG Verhandlungsgespräche zum Kauf der freien Bahnstrecke zwischen Südbahnhof und Wannental geführt, Grunderwerbskosten siehe c).

4. Stellungnahme zum Antrag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor, eine Vorplanung der Verkehrsanlage über die gesamte Länge des erforderlichen Radwegs und für das Ingenieurbauwerk Tunnel durch jeweils ein geeignetes Ingenieurbüro erstellen zu lassen. Danach kann auf Basis der Kostenschätzung über die durchgängige Finanzierung und über die Einreichung eines Förderantrags entschieden werden.

III. Finanzwirtschaft

Für die Erstellung der Vorplanung (HOAI Leistungsphasen 1 und 2) der gesamten Fuß- und Radwegeverbindung (Sontheimer Landwehr bis Wannental) werden Mittel in Höhe von voraussichtlich rund 55.000 EUR benötigt.

Für die Vorplanung Ingenieurbauwerk werden rund 60.000 € benötigt. Bei entsprechendem Beschluss des Gemeinderats zum Antrag der Verwaltung wird diese im Rahmen ihrer Zuständigkeit die erforderlichen Mittel bereitstellen.

IV. Bürgerbeteiligung/Vorhaben

Eine Bürgerbeteiligung ist nicht erforderlich.