

Gemeinderatsdrucksache Nr.: 160/2019

Federführung:	SG 3.2 - Tiefbau, EB Abwasserb.	Datum:	14.11.2019
Verfasser:	Markus Zwick	AZ:	656.22

Beratungsfolge:	Termin:	Art der Beratung:
Technischer Ausschuss	04.12.2019	Kenntnisnahme - ö -

Zuständigkeit nach:	§ 2 der Hauptsatzung
----------------------------	----------------------

Darstellung und Diskussion zur Zukunft des Stegs von der Bühlwiesenstraße bis zum Bahnhof

Anlagen:

Vereinbarung über die Beseitigung des Bahnübergangs und Bau einer Eisenbahnüberführung aus dem Jahr 1969

Antrag zur Beschlussfassung

Der Gemeinderat nimmt die Darstellung über die Zukunft des Bahnhofstegs zur Kenntnis.

I Ausgangslage - Rückblick - Problemstellung

Im Zuge der Erstellung der Bahnunterführung Weiler Straße wurde zwischen der Deutschen Bahn, dem Landkreis Göppingen und der Stadt Geislingen im Juni 1969 vereinbart, dass der Fußgängersteg im Bahnhof Geislingen mit dem Tage der Eröffnung des Verkehrs unter der neuen Eisenbahnüberführung in seinem derzeitigen baulichen Zustand einschließlich des Berührungsschutzes für elektrische Fahrleitung in das Eigentum sowie in die Erhaltungslast der Stadt übergeht.

Seit 2003 gibt es regelmäßige Mängelmitteilungen der Deutschen Bahn an die Stadt über den Zustand des über 100 Jahre alten Stegs. Diese wurden vom der Abteilung Tiefbau, so weit ohne Eingriffe in den Bahnverkehr und sofern technisch möglich, beseitigt.

Im Prüfbericht der Hauptuntersuchung gemäß DIN 1076 vom März 2013 wurden Mängel festgestellt (wie beispielsweise Ausbrüche an den Betonfertigteilen, Blattrost an der kompletten Konstruktion, Betonaufleger stark eingerissen ff.), aber die Standsicherheit und Tragfähigkeit wurden als nicht beeinträchtigt, bescheinigt.

Das Grundstück der Zuwegung von der Alten Weiler Steige gehört der Deutschen Bahn. Zur Zuständigkeit für Unterhalt und Verkehrssicherung bestehen Meinungsverschiedenheiten zwischen der Deutschen Bahn und der Stadt, die in einem gemeinsamen Gestattungsvertrag geregelt werden sollen. Diese Klärung ist zurzeit jedoch noch offen.

Seit November 2018 ist diese Zuwegung auf einer Seite komplett gesperrt, auch die Zuwegung über die Treppenanlagen ist ebenfalls in einem desolaten Zustand. Im Bereich der gesperrten Zuwegung hat es Risse bis acht Zentimeter, die sich weiter vergrößern.

Der komplette Hang, mit beiden Zuwegungen, ist ein Kriechhang und die Bewegungen im Hang kommen nicht zur Ruhe. Daher besteht weiterhin die Gefahr eines Böschungsbruchs wie aus dem Gutachten von der Materialprüfanstalt IFM vom September 2018 ersichtlich ist. Auch haben erhebliche horizontale Bewegungen stattgefunden, da sich eine Gleitfuge bis über die Mitte des Gehweges gebildet hat.

Sollte aufgrund des schlechten baulichen Zustandes der Fußgängerüberführung beschlossen werden, den Steg nicht mehr zu betreiben, wird die Deutsche Bahn gemäß Auskunft, die einzige Zuwegung ebenfalls sperren. Eine eventuelle Gefährdung des Bahnbetriebs durch ein Abrutschen des Hanges an dem gesperrten Weg liegt laut Deutscher Bahn nicht vor. Eine Hangsanierung ist mit Schreiben der Deutschen Bahn vom 05.03.2019 nicht vorgesehen.

Der einzig verbliebene Zugang über die Treppenanlage kann noch begangen werden, hier ist zu erkennen, dass die talseitige Treppe absackt, der vorhandene Beton, der dies verhindern soll, hat sich ebenfalls verschoben, sodass ein breiter klaffender Spalt zu erkennen ist. Die Treppen können derzeit noch begangen werden, jedoch liegt hier ebenfalls Sanierungsbedarf vor.

II Zielvorgabe

Ziel ist es, die Diskussion gemäß der Bekanntgabe des Technischen Ausschusses vom 09. Mai 2019 wieder auf zu nehmen und damit gleichzeitig den Punkt aus der Haushaltsquerliste zu bearbeiten.

Um die Bedeutung des Bahnhofstegs zu bewerten wurde das Büro Modus Consult mit einer

eine Fußgängerzählung beauftragt. Diese wurde im November 2018 durchgeführt. Außerdem wurde das Ingenieurbüro Hampf mit der Beurteilung des aktuellen Zustands des Stegs und der Erarbeitung von verschiedener Lösungsvarianten mit den jeweiligen finanziellen Auswirkungen im Februar 2019 beauftragt. Auf Grundlage dieser Darstellungen soll der Technische Ausschuss des Gemeinderates sich eine Meinung bilden.

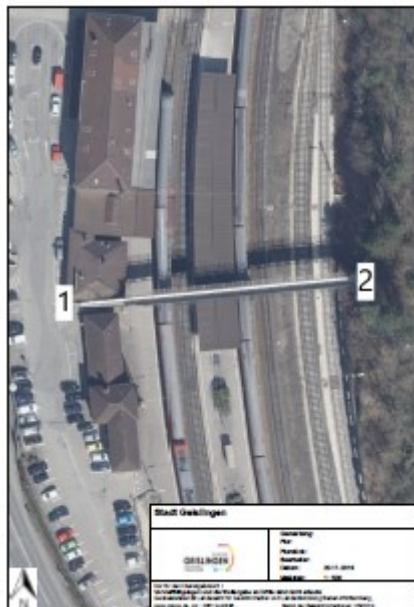
Die Fußgängerzählung des Büros Modus Consult im November 2018 ergab, dass im Durchschnitt 333 Fußgänger durch die Weiler Unterführung und 430 über den Bahnhofsteg gehen. Es gehen insgesamt 1/3 mehr Personen über den Steg als durch die Weiler Unterführung. Bei dieser Betrachtung muss beachtet werden, dass der Bereich der Schlosshalde oft als Parkplatz für Bahnreisende und Hochschule benutzt wird und somit eventuell das Zählungsergebnis beeinflusst.

Unterführung Weilerstraße

Datum	24-FG	34-FG	42-FG	43-FG	Gesamt FG
09.11.2018	130	79	133	86	428
10.11.2018	54	33	70	25	182
11.11.2018	51	8	63	10	132
12.11.2018	121	108	119	120	468
13.11.2018	114	127	120	140	501
14.11.2018	113	131	119	133	496
15.11.2018	104	98	101	121	424
16.11.2018	126	79	116	89	410
17.11.2018	60	23	57	19	159
18.11.2018	58	13	56	12	139
19.11.2018	100	82	111	98	391
20.11.2018	109	103	123	109	444
21.11.2018	118	125	113	130	486

Bahnhofsteg

Datum	12-FG	21-FG	Summe FG
09.11.2018	234	229	463
10.11.2018	126	121	247
11.11.2018	92	99	191
12.11.2018	253	247	500
13.11.2018	251	272	523
14.11.2018	288	354	642
15.11.2018	226	267	493
16.11.2018	207	151	358
17.11.2018	128	124	252
18.11.2018	136	115	251
19.11.2018	220	285	505
20.11.2018	272	311	583
21.11.2018	228	285	513
22.11.2018	234	271	505



Das in Auftrag gegebene Instandhaltungskonzept vom Ingenieurbüro Hampf vom 01.03.2019 bestätigt folgende Mängel, daraus ein Auszug:

- Sichtbare Korrosionsschäden an der gesamten Tragkonstruktion
- Stärkere Korrosionsschäden im Anschluss an die Knotenbleche, teilweise bereits mit Querschnittsminderung
- Stärkere Korrosionsschäden an der Tragkonstruktion Treppe West, ebenfalls mit Querschnittsminderung

- Korrosion im Bereich der Brückenaufleger
- Geländer stark verrostet

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das Bauwerk gravierende Mängel aufzeigt, aber die Standsicherheit zum jetzigen Zeitpunkt nicht gefährdet ist.

Nachfolgend werden folgende Varianten betrachtet:

1. Sanierung des bestehenden Bahnhofstegs
 - a.) Steg nicht barrierefrei (wie bisher)
 - b.) Steg barrierefrei eventuell Anbau eines Aufzuges wenn statisch möglich

2. Neubau eines Stegs mit Abbau des vorhandenen Steges
 - a.) Steg nicht barrierefrei
 - b.) Steg barrierefrei mit Aufzug

3. Wegfall / Abbau des vorhandenen Stegs

Die Instandsetzungsarbeiten sind stark von den Vorgaben der Deutschen Bahn beeinflusst. Während der Bauphase werden umfangreiche Gleissperrungen auf einer stark befahrenen Strecke notwendig. Auf dieser Hauptverkehrsachse der Deutschen Bahn betragen die Sperrungen durch den nächtlichen Güterverkehr ungefähr zwei Stunden in der Nacht, an den Wochenenden etwas länger. Die Vorlaufzeit, Absprachen und Genehmigungen sowie deren Kosten durch die Deutsche Bahn sind bislang nur schwer abschätzbar. Es kann davon ausgegangen werden, dass Eintaktungen von Gleissperrungen durch die Einplanung von Zugumleitungen ungefähr zwei bis drei Jahre Planungsvorlauf benötigen und zu erheblichen Baukosten führen.

Übersicht über die verschiedenen Varianten (alle Kosten in € brutto)

Den **groben Kostenrahmen** hat das Ingenieurbüro Hampf wie folgt dargestellt:

Nr.	Bezeichnung	Arbeiten	Kosten
1 a)	Sanierung des bestehenden Bahnhofstegs – nicht barrierefrei	-Erneuerung des Korrosionsschutzes der kompletten Tragkonstruktion -Austausch der Gehwegplatten -Betoninstandsetzung in Flächen am Widerlager, Sockel, Pfeiler und Treppe + Bahnsicherungskosten + Unvorhergesehenes 10 %	1.041.000,00 ~ 180.000,00 104.000,00
		GESAMTKOSTEN 1.a)	1.325.000,00
1 b)	Sanierung des bestehenden Bahnhofstegs – barrierefrei	-Erneuerung des Korrosionsschutzes der kompletten Tragkonstruktion -Austausch der Gehwegplatten -Betoninstandsetzung in Flächen am Widerlager, Sockel, Pfeiler und Treppe -Herstellung Personenaufzug Seite Ost	1.371.000,00

		+ Bahnsicherungskosten + Unvorhergesehenes 10 %	~ 180.000,00 137.000,00
		GESAMTKOSTEN 1.b)	1.688.000,00
2 a)	Neubau eines Stegs mit Abbau des vorhandenen Stegs- nicht barrierefrei	-Rückbau in Teilabschnitte -geringere Gleissperrungen als bei Instandhaltung vor Ort -reduzierte Einschränkungen der DB -Aufbau des neuen Stegs ebenfalls in Teilabschnitte	1.250.000,00
		+ Bahnsicherungskosten + Unvorhergesehenes 10 %	~ 90.000,00 125.000,00
		GESAMTKOSTEN 2. a)	1.465.000,00
2 b)	Neubau eines Stegs mit Abbau des vorhandenen Stegs- barrierefrei	-Rückbau in Teilabschnitte -geringere Gleissperrungen als bei Instandhaltung vor Ort -reduzierte Einschränkungen der DB -Aufbau des neuen Stegs ebenfalls in Teilabschnitte -Herstellung Personenaufzug	1.550.000,00
		+ Bahnsicherungskosten + Unvorhergesehenes 10 %	~ 90.000,00 155.000,00
		GESAMTKOSTEN 2. a) +b)	1.795.000,00
3)	Abbau bzw. Wegfall des vorhandenen Stegs	-die Arbeiten können in den wenig frequentierten Zeitraum der DB eingetaktet werden -Einschränkungen für DB reduziert	381.000,00
		+ Bahnsicherungskosten + Unvorhergesehenes 10 %	70.000,00 38.000,00
		GESAMTKOSTEN 3)	489.000,00

Die Kosten basieren auf einer **groben Kostenschätzung** vom März 2019 **ohne** Berücksichtigung von **Planungskosten**. Die Betrachtung wurde ohne den Rückbau der Zuwegungsanlagen betrachtet. Die Sanierung der bisher gesperrten Zuwegung und der Treppenanlage wird mit ca. 300.000 €, brutto geschätzt. Bis zur tatsächlichen Bauausführung muss noch mit entsprechenden Kostensteigerungen gerechnet werden.

Das Sachgebiet 3.2 ist aufgrund des baulichen Zustandes und der mit einer Sanierung bzw. eines Neubaus verbundenen Kosten der Meinung, den Bahnhofsteg entfallen zu lassen. Seit der Eröffnung der Weiler Unterführung steht eine alternative Verbindung zur Verfügung, so dass keine Notwendigkeit besteht, den Steg zu erhalten.

III Programme - Produkte

entfällt

IV Prozesse und Strukturen

entfällt

V Ressourcen

entfällt

gez. Markus Zwick

gez. Alwine Aubele