Gemeinderatsdrucksache Nr.: 097/2026

Federführung:	SG 3.2 - Tiefbau	**Datum:**	26.08.2026
Verfasser*in:	Marco Pilenza	**AZ:**	

Beratungsfolge:	**Termin:**	**Art der Beratung:**
Technischer Ausschuss Gemeinderat	30.09.2026 07.10.2026	Vorberatung - nö - Beschlussfassung -ö -

Zuständigkeit nach:	§ 5 Abs. 2 Nr. 4 i.V.m. § 7 Abs. 1 Nr. 7b der Hauptsatzung

Begründung nö Beratung:	entfällt

Tälesbahnradweg 4.BA
Hier: Vorstellung der Planung und Baubeschluss

Anlagen:
Lagepläne und Regelquerschnitt

Antrag zur Beschlussfassung

1. Der Gemeinderat stimmt der Planung für den 4. Bauabschnitt Tälesbahnradweg zu.
2. Der Gemeinderat fasst den Baubeschluss für den 4. Bauabschnitt Tälesbahnradweg.
3. Die Stadtverwaltung wird ermächtigt, die Ausschreibung der Baumaßnahme sowie Vergabe des Auftrags vorzunehmen, sobald die erforderlichen Förderzusagen vorliegen und die Vergabesumme innerhalb der hierfür im Haushaltsplan bzw. in der Kostenberechnung vorgesehenen Mittel liegt und die Finanzierung gesichert ist.

Die Finanzierung erfolgt über das PSK 5410.0000-289-7872.0000, wie unter V Ressourcen beschrieben.

I Ausgangslage - Rückblick - Problemstellung

10. Mobilität
Wir setzen uns für eine gute Verkehrsanbindung der Stadt Geislingen an der Steige ein, steigern die Verträglichkeit des Verkehrs in der Stadt und unterstützten zukunftsfähige Mobilitätskonzepte und -alternativen.

Anlass / Ausgangslage
Die Stadt Geislingen beabsichtigt die Neuanlage des rund 850 m langen letzten Teilstückes des Radweges auf der Tälesbahntrasse zwischen dem Ende des bisherigen Ausbaus auf der ehemaligen Bahntrasse, an dem 2019 auch der Anschluss an die Heidenheimer Straße (L 1221) hergestellt wurde und dem Hauptbahnhof.

Der Radweg auf der Tälesbahntrasse konnte 2019 nicht wie ursprünglich geplant bis zum Bahnhof Geislingen weitergebaut werden, weil die Flächen des ehemaligen Tälesbahngleises von der Deutschen Bahn (DB) für die Anlage eines Abstellgleises für den Metropolexpress reserviert wurde, da andere dafür geeignete Flächen – nach einer Untersuchung der DB AG und nach Aussagen der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg – im Bahnhof Geislingen nicht zur Verfügung standen. Zwischenzeitlich hat sich die Planung der DB für das Abstellgleis des Metropolexpress geändert, und die ehemalige Tälesbahntrasse wurde von der DB für die Erstellung eines Radweges wieder freigegeben.

Beschreibung der Planung
Der Planbereich verläuft ab dem Ende des bisherigen Ausbauendes auf der ehemaligen Gleistrasse erst durchgängig abseits des motorisierten Verkehrs weiter auf dem alten Gleisbett und schließt an die bestehenden Verkehrsflächen zwischen dem Stellwerk der DB am Parkplatz der Stadt Geislingen/Steige neben dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) an. Hier quert der Geh- und Radweg die Zufahrt zum Stellwerk der DB und wird zunächst getrennt hinter den Stellplätzen vorbei sowie dann angebaut an die Busfahrbahn am ZOB bis hin zum Hauptbahnhof geführt. Hierzu muss der Parkplatz am Busbahnhof nach Süden in Richtung Busfahrbahn des ZOB verschoben werden. Ab der Zufahrt zum Stellwerk bzw. dem Parkplatz kann der Fußgänger- und Radverkehr des Weiteren die vorhandenen Verkehrsflächen als Verbindung zum ZOB sowie zur Bahnhofstraße nutzen.
Der Geh-/Radweg hat durchweg eine Breite von 2,50 m mit beidseitigem Bankett bzw. Schutzstreifen von jeweils 0,50 m. Bereichsweise ist ein 1,0 m hoher Zaun auf Seiten der Gleise bzw. eine 1,30 m hohe Absturzsicherung vorgesehen werden.

Sicherheitsaudit
Die Durchführung eines Sicherheitsaudits ist erfolgt. Die Anmerkungen wurden abgewogen und sind in die Planung entsprechend eingeflossen.

Stellungnahme Behindertenbeauftragte
Die Planung wurde der Behindertenbeauftragten des Landratsamts Göppingen zur Stellungnahme vorgelegt und abgestimmt. Die Belange bzgl. der Barrierefreiheit wurden in der Planung dann entsprechend umgesetzt.

Belange der DB
Das Bahngrundstück Flurstück 3 kann gemäß dem Gestattungsvertrag zwischen der DB Infra-GO AG und der Stadt Geislingen a. d. Steige vom 11.12.2024 für den geplanten Radweg mitbenutzt werden.

Sicherheit des Bahnbetriebes vor den Gefahren aus der Arbeit
Die Abstimmung der Baumaßnahme mit der DB (Bauüberwachung Bahn) erfolgt durch das (von der Stadt) beauftragte Büro Inros Lackner SE NL Stuttgart mit dem BBK (Baubetriebskoordinator) der DB in Ulm.

Die DB sieht eine Gefährdung des Eisenbahnbetriebs durch die Bauarbeiten als ausgeschlossen an, wenn Maschinen, Geräte, angeschlagene Lasten, etc. (auch unbeabsichtigte Bewegungen von Maschinen/Lasten) den horizontalen Mindestabstand von 4,50 m zur nächstgelegenen Schiene sicher nicht unterschreiten können.
Ansonsten sind Regelungen in eine Betriebs- und Bauanweisung (Betra) notwendig. Kann bei Arbeiten im Rahmen der Betra ein Hineingeraten von Maschinen, Geräten, angeschlagenen Lasten und Baustoffen in den Gleisbereich nicht sicher ausgeschlossen werden, sind betroffene Gleise auf Antrag des Technischen Berechtigten für die Dauer der Arbeiten zu sperren.
Aus Beeinträchtigungen von Bahnanlagen (z.B. Fahrbahn, Erdkörper, Oberleitungsanlage, Kabel (Stellwerknähe!)) durch die Arbeiten oder Gefahren aus der Oberleitung/Oberleitungsanlage kann ebenfalls die Notwendigkeit einer Betra resultieren. Auch aus einer Krananweisung/Kranvereinbarung kann die Notwendigkeit einer Betra resultieren.
Daher erfolgt eine Unterteilung der Maßnahme in fünf Bereiche aufgrund unterschiedlicher örtlicher und bahnseitiger Randbedingungen entlang der Trasse. Diese unterscheiden sich insbesondere hinsichtlich des Abstands zur aktiven Bahnstrecke, Höhenlage der Trasse, Nähe zu Oberleitungsanlagen, vorhandener Gleisanlagen sowie der daraus resultierenden Anforderungen an den Einsatz von Baumaschinen und den Bauablauf.
Grundsätzlich ist der Baubereich zu den Gleisen hin durch einen Bauzaun abzusichern.

Es sollen für zwei Teilabschnitte Betras beantragt werden:

<u>Bauabschnitt 2 (Station 0+270 bis 0+430)</u>
Im Bauabschnitt 2 steigt die Trasse auf das Niveau der Bahnstrecke Ulm–Stuttgart an. Der Abstand zwischen dem Baufeld und dem Durchgangsgleis Stuttgart – Ulm beträgt hier im engsten Bereich ca. 4,50 m. Es befinden sich Oberleitungsmasten zwischen dem Gleis und dem Baufeld. (Bauzeit ca. 3 Wochen)
Die Umsetzung der Maßnahme ist mit Schwenk- und Arbeitsraumbegrenzung der Baumaschinen vorgesehen.

<u>Bauabschnitt 5 (Station 0+760 bis 0+848,65 neben ZOB)</u>
Im Bauabschnitt 5 ist der Abstand zwischen dem Baufeld zu Gleis 1 (nur im Bahnhof haltende Züge) in einem größeren Bereich unter 4,50 m. Es befinden sich Oberleitungsmasten direkt neben dem Baufeld. (Bauzeit ca. 1,5 Wochen, Pfingstferien)
Die Umsetzung der Maßnahme ist mit Minibaggern und Schwenk- und Arbeitsraumbegrenzung der Baumaschinen sowie einer Sperrung der bahnseitigen Haltestellen im ZOB vorgesehen.
Eventuell könnte hier auch eine Sperrung von Gleis 1 in der Betra der DB gefordert werden.
Im schlechtesten Fall würde lt. Inros Lackner SE eine Umsetzung des 5. Abschnittes nicht genehmigt werden. Dann könnte die Maßnahme nur bis zur Zufahrt zum Stellwerk umgesetzt werden.
Während der Umsetzung der Maßnahme ist eine zeitweise örtliche Begleitung durch einen BÜB TB/4.2 (Bauüberwacher Bahn als Technisch Berechtigter nach Abschnitt 4.2 Betra) sowie eine zweitweise örtliche Begleitung durch eine Sakra (Sicherungsaufsichtskraft) notwendig.
Die konkreten Auflagen sind erst in der Betra ersichtlich. Wie häufig die örtliche Begleitung durch den Bauüberwacher Bahn und die Sicherungsaufsichtskraft erforderlich ist, wird sich erst aus der Betra bzw. während der baulichen Umsetzung der Maßnahme ergeben. Lt. Worst Case Berechnung durch Inros Lackner SE könnten sich Mehrkosten bis ca. 40.000,-€ gegenüber der Kostenberechnung ergeben.

Zeitplan (geplant):

Seit März 2026	Abstimmung DB.
Seit Juli 2026	Erstellung Ausführungsunterlagen und Leistungsverzeichnis.

Sept. 2026	Förderbescheid Kommunalrichtlinie (wird erwartet)
30. Sept. 2026	TA - Vorstellung der Planung und Ermächtigung zur Vergabe (Fristen!)
07. Okt. 2026	GR - Vorstellung der Planung und Ermächtigung zur Vergabe (Fristen!)
Nov. 2026	Vergabe. Anschließend Bekanntgabe im nächstmöglichen GR
Bis 28.02.2027	Freimachen des Baubereiches
Ab März 2027	Baubeginn
Sept. 2027	Bauende

Bauablauf:
Die Maßnahme wird in fünf Abschnitte aufgrund unterschiedlicher örtlicher und bahnseitiger Randbedingungen entlang der Trasse unterteilt. (siehe Bahnbelange)

Abschnitt 1: Station 0+000 bis 0+270
Aufgrund der großen räumlichen Entfernung sowie der tieferen und deutlich abgesetzten Lage der Trasse ist eine relevante Beeinflussung der Bahnstrecke Ulm–Stuttgart durch den Schwenkbereich des Baggers bei Einhaltung des vorgesehenen Arbeitsbereiches nicht zu erwarten.

Abschnitt 2: Station 0+270 bis 0+430 (vorzugsweise in den Pfingstferien)
Im Bauabschnitt 2 steigt die Trasse auf das Niveau der Bahnstrecke Ulm–Stuttgart an. Der Abstand zwischen dem Baufeld und dem Durchgangsgleis Stuttgart–Ulm beträgt hier im engsten Bereich ca. 4,50 m. Es befinden sich Oberleitungsmasten zwischen dem Gleis und dem Baufeld. Die Umsetzung der Maßnahme ist daher mit Schwenk- und Arbeitsraumbegrenzung der Baumaschinen vorgesehen.

Abschnitt 3: Station 0+430 bis 0+550
In Abschnitt 3 liegt zwischen der aktiven Bahnstrecke Ulm–Stuttgart und dem geplanten Geh- und Radweg ein stillgelegtes Stumpfgleis. Dadurch besteht eine zusätzliche räumliche Trennung zwischen dem Baufeld und der aktiven Bahnstrecke.

Abschnitt 4: Station 0+550 bis 0+760
In Abschnitt 4 verläuft die Trasse im Bereich des Stellwerkes und des Parkplatzes. Die Trasse liegt in diesem Bereich abseits der Bahnstrecke Ulm–Stuttgart und weist einen größeren Abstand zur aktiven Bahnstrecke auf.

Abschnitt 5: Station 0+760 bis 0+848,65
Der Abschnitt 5 betrifft den Bahnhofsbereich bzw. ZOB Bereich. Im Bauabschnitt 5 ist der Abstand zwischen dem Baufeld zu Gleis 1 (nur im Bahnhof haltende Züge) in einem längeren Bereich unter 4,50 m. Es befinden sich Oberleitungsmasten direkt neben dem Baufeld. Die Umsetzung der Maßnahme ist mit Minibaggern und Schwenk- und Arbeitsraumbegrenzung der Baumaschinen sowie einer Sperrung der bahnseitigen Haltestellen im ZOB vorgesehen.

Kosten (brutto)

Grunderwerb
Gestattungsvertrag DB vom 11.12.2024 21.000,-€

Baukosten
Tiefbauarbeiten Kostenberechnung 13.03.2025 748.000,-€

Ausgleichsmaßnahmen
Ökopunkte 30.000,-€
(Wiederherstellung und Pflege Magerrasen Flst. 554 Türkheim)

Honorare

Planung und Bauleitung	99.000,-€
Sicherheitsaudit	1.500,-€
Bodengutachten	4.000,-€
Geotechnische Baubegleitung	5.000,-€
Kosten Belange DB	
Inros Lackner SE Grundlagen/Abstimmung ca.	7.000,-€
(Beauftragung über 15.000,-€)	
Betra-Anträge, Sicherungsplan, BÜB- Begleitung,	
Sakra-Begleitung, etc. Lt. Kostenberechnung	
vom 13.03.2025	42.000,-€
(davon sind 8.000 € in der Beauftragung von 15.000,-€ vorgesehen)	
Gemäß Worst Case Ansatz	
Inros Lackner SE zusätzlich	40.000,- €
Gesamt->	max. 82.000,-€

(davon sind 8.000 € unverändert in der Beauftragung von 15.000,-€ vorgesehen)

LGVFG Förderung (Bei Auftragsvergabe bis 01.12.2026)

lt. Zuwendungsbescheid vom 01.12.2025 492.607,89 €

Förderung Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative

lt. Email vom 14.08.2026 voraussichtlich 137.802,00 €

Förderung Region Stuttgart

lt. Zuwendungsbescheid vom 07.04.2025 45.000,00 €

Eigenanteil Stadt Geislingen

Gesamtkosten	957.500,00 €
(inkl. Worst Case DB->	997.500,00 €)
abzgl. LGVFG	492.607,89 €
abzgl. KRL	137.802,00 €
abzgl. RVS	45.000,00 €
Eigenanteil	282.090,11 €
(inkl. Worst Case DB ->	322.090,11 €)

II Zielvorgabe

10. Mobilität

10.1 Die Rahmenbedingungen für alle Formen der Mobilität sollen verbessert und alternative Mobilitätsformen und -konzepte unterstützt werden.

III Programme - Produkte

Das Tiefbauamt hat das Ingenieurbüro Wassermüller mit der Planung sowie Erstellung der Ausschreibungsunterlagen beauftragt.

IV Prozesse und Strukturen

Die LGVFG-Förderung liegt vor. Eine Bauvergabe muss gemäß LGVFG bis zum 01.12.2026 erfolgen. Die Zusage der Ko-Finanzierung über die Kommunalrichtlinie liegt bis dato (Stand 15.09.2026) jedoch noch nicht vor.

Um die LGVFG-Frist nicht zu gefährden, bittet die Veraltung um Vorab-Ermächtigung zur Vergabe (siehe Beschlussfassung Ziffer 3)

Mit Zustimmung des Gemeinderates zur Planung, Baubeschluss sowie Vorab-Ermächtigung der Vergabe, können die Fristen der LGVFG-Förderung eingehalten werden.

V Ressourcen

1. Einmaliger Aufwand

Gesamtkosten	**997.500,00**
HH-Ansatz Einzahlung 2025 54.10.0000 - 289 - 68110000	610.000,00
LGVFG	492.607,89
VRS	45.000,00
KRL	137.802,00
Summe aller Zuwendungen	675.409,89
Außerordentliche Einzahlungen	65.409,89
HH-Ansatz Auszahlungen 54.10.0000 - 289 - 78720000	
HH-Ansatz Auszahlungen 2024/2025	744.728,00
HH-Ansatz Auszahlungen 2026	125.000,00
Summe Auszahlungen	869.728,00
Zu Verfügung stehende Mittel (Außerordentliche Einzahlungen + angemeldete Auszahlungen)	**935.137,89**
Finanzierungslücke:	**62.362,11**

Sperrvermerk bei 21.10.0601 - 007 - 78710000 HeGy Sanierung Bestandsgebäude

2. Folgeaufwendungen

a) Sachaufwand

entfällt

b) Laufende Erträge

entfällt

c) Personalaufwand / Auswirkungen auf den Stellenplan

entfällt

3. Auswirkungen auf Kennzahlen - Haushaltsrechtliche Beurteilung

Für die Pflege und Wartung des Weges sind jährliche Instandsetzungsrücklagen zu bilden und im Zuge der HH-Anmeldung zu berücksichtigen. Diese belaufen sich i.d.R. auf ca. 5.000,- € .

Gez. Ignazio Ceffalia
Oberbürgermeister

Gez. Marco Pilenza
Sachgebietsleitung, Tiefbau