

Vorlage Nr.: 2024/0936

Verantwortlich: **Dez. 6**  
Dienststelle: **TBA**

## Konzeptbeschluss - Bahnübergangsbeseitigung Brunnenstückweg

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Planungsausschuss	14.11.2024	5	Ö	Entscheidung
Planungsausschuss	12.12.2024	2	Ö	Entscheidung

### Kurzfassung

Im Rahmen der Vorplanung der Bahnübergangsbeseitigung Brunnenstückweg wurden Varianten untersucht und eine Vorzugsvariante ermittelt. Die Planung wurde sowohl dem Planungsausschuss (Vorlage Nr. 2024/0720) am 12.09.2024, als auch der Öffentlichkeit am 02.10.2024 vorgestellt.

Der Planungsausschuss nimmt die Erläuterungen zur Variantenuntersuchung zur Kenntnis und stimmt der Fortführung der Planung auf Grundlage der Variante B02 zu.

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	
<input checked="" type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: 25.000.000 Euro Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: 20.000.000 Euro Jährlicher Ertrag:
<b>Finanzierung</b> <input checked="" type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	<b>Gegenfinanzierung durch</b> <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

<b>CO<sub>2</sub>-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz</b> Bei Ja: Begründung   Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	positiv <input checked="" type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input checked="" type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
<b>IQ-relevant</b>	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridortheema:	
<b>Abstimmung mit städtischen Gesellschaften</b>	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit	

## Erläuterungen

### 1. Ausgangslage:

Der Bahnübergang Brunnenstückweg liegt in Rüppurr und verbindet den Stadtteil mit den Sportplätzen der SG Rüppurr sowie den Aussiedlerhöfen (siehe Anlage 1.1 - Übersichtslageplan). Derzeit befindet sich dort ein signalgesteuerter Bahnübergang mit halbseitigen Schranken. Die Deutsche Bahn hat angekündigt, dass die veraltete Signaltechnik erneuert werden muss. Dies muss auf Grund bahninterner Vorgaben bis Ende 2028 erfolgen. In Folge dessen werden sich die Schließzeiten des Bahnübergangs gemäß einer Machbarkeitsstudie der Deutschen Bahn aus dem Jahr 2011 drastisch erhöhen. Dem Gutachten zufolge ist der Bahnübergang zum jetzigen Zeitpunkt in den Spitzenzeiten 15 Minuten in der Stunde geschlossen. Mit der neuen Signaltechnik, die höhere Anforderungen an die verkehrliche Sicherheit erfüllen muss, würden sich die Schließzeiten auf durchschnittlich 30 Minuten in der Stunde erhöhen, mit Sperrzeitblöcken von 10 bis 15 Minuten, in denen der Bahnübergang nicht öffnen würde. Dies liegt daran, dass der Zug heute über einen Kontakt kurz vor dem Bahnübergang fährt, direkt darauf die Schranken geschlossen werden und nach der Durchfahrt des Zuges die Schranken direkt wieder öffnen. Nach der Modernisierung des Bahnübergangs muss der Bahnübergang geschlossen sein, bevor der Zug in den Streckenabschnitt einfahren darf. Dies erfordert mehr Zeit, weshalb sich die Schließzeiten erhöhen.

Der Verwaltung liegt die aktuelle Prognose für die Entwicklung der Zugzahlen bis 2030 vor. Demnach werden sich die Zugzahlen auf der Strecke 4000 insgesamt etwas reduzieren (von 288 Zügen pro Tag auf 247 Zügen pro Tag 2030). Die Zahlen im Nahverkehr erhöhen sich (von 111 Zügen pro Tag auf 144 Zügen pro Tag 2030), während die des Fernverkehrs (16 Züge pro Tag auf 5 Züge pro Tag 2030) sinken werden. Die Zahlen des Güterverkehrs sinken ebenfalls, dies kann sich aber konjunkturbedingt ändern. Es ist davon auszugehen, dass die Strecke Umleitungsverkehre aufnehmen wird, wenn es auf der parallelen Strecke Karlsruhe – Rastatt Behinderungen gibt, weshalb die Zugzahlen zum Teil deutlich höher sein werden, als in der Prognose erkennbar.

Derzeit läuft ein Bebauungsplanverfahren, um die Sportplätze am Brunnenstückweg zu erweitern und eine zentrale Sportstätte für die fusionierten Sportvereine zu errichten. Nach einem bereits erstellten Verkehrsgutachten, in dem die Entwicklung der Verkehrszahlen des motorisierten Verkehrs nach Herstellung der Sportplätze betrachtet wurde, sind geringe Zunahmen des Kfz-Verkehrs nach der Errichtung der Sportplätze zu erwarten. Dennoch wird davon ausgegangen, dass zukünftig mehr Personen, vor allem auch Kinder, zu Fuß oder mit Fahrrädern die Schienen queren werden. Durch längere Schließzeiten am Bahnübergang besteht die Gefahr, dass die Gleise auch bei geschlossenen Schranken gequert werden und somit ein erhöhtes Gefährdungspotential vorhanden ist. Auch ist zu beachten, dass Rettungsfahrzeuge, wie Feuerwehr oder Krankenwagen ggfs. vor der Schranke warten müssen.

### 2. Planung der Deutschen Bahn und bisherige Beschlusslage

Die Beseitigung des Bahnübergangs Brunnenstückweg wurde bereits vor einigen Jahren federführend von der Deutschen Bahn AG, zusammen mit der Stadt Karlsruhe, untersucht. Im Rahmen der Untersuchung wurden Varianten als Überführung und als Unterführung der Gleise betrachtet. Eine Unterführung wurde damals als technisch machbar erachtet. Wegen der deutlich höheren Baukosten gegenüber einer Brückenlösung, aufgrund des deutlich größeren Eingriffs in das Grundwasser, der höheren Betriebskosten und weil das Bauwerk in einem Retentionsraum der Alb liegt, wurde eine Überführung bevorzugt.

Die von der Deutschen Bahn geplante Brückenvariante wurde dem Planungsausschuss 2010 bereits vorgestellt und als Vorzugsvariante definiert. Zuletzt stimmte dieser in einer Sitzung am 20. Juli 2011 der Vorzugsvariante zu und genehmigte das Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Auch im Rahmen einer Bürgerinformation sprachen sich die anwesenden Bürger

und die betroffenen Landwirte für diese Variante aus. Mit dem Auslaufen der Förderung „Konjunkturpaket II“ seitens Bundes und der Priorisierung anderer Bahnprojekte wurde die Realisierung des Projektes von der Deutschen Bahn auf unbestimmte Zeit verschoben.

### 3. Planung durch die Stadt

2020 kam die Deutsche Bahn auf die Stadt zu, um auf die Notwendigkeit der schon 2011 angestrebten Erneuerung der Signaltechnik hinzuweisen. Aufgrund der fehlenden personellen Kapazitäten seitens der Deutschen Bahn sollte das Projekt durch die Stadt neu aufgerollt werden. Andernfalls würde lediglich die Signaltechnik erneuert werden, was zu immensen Schließzeiten des Bahnübergangs geführt hätte. Deshalb erklärte sich die Stadt bereit die Planung zu übernehmen. Hierzu wurde 2021 eine Planungsvereinbarung mit der DB abgeschlossen, die die Aufgaben- und Kostenverteilung bis zur Genehmigungsplanung regelt. 2022 wurde das Ingenieurbüro Obermeyer mit der Planung des Ersatzbauwerks beauftragt. Den Rückbau des Bahnübergangs wird die Deutsche Bahn übernehmen.

2022 wurde nun die Planung für verschiedene Varianten neu aufgenommen. Da sich seit dem letzten Planungsentwurf der Deutschen Bahn verschiedene technische und rechtliche Rahmenbedingungen geändert haben, wurde die Planung von Grund auf neu begonnen. Es wurden die örtlichen Begebenheiten untersucht und unter deren Berücksichtigung insgesamt sieben Straßenüberführungsvarianten und sieben Straßenunterführungsvarianten erarbeitet. Alle Varianten verlaufen engräumig um den bestehenden Bahnübergang. Ziel war es, vier Varianten zu ermitteln, die tiefergehend untersucht werden.

Folgende Punkte spielten für die Auswahl eine übergeordnete Rolle:

- Eingriffsvermeidung in naturschutzrechtliche hochwertige Flächen oder Bestände
- Geringe Inanspruchnahme von privaten oder landwirtschaftlichen Flächen
- Berücksichtigung des Eingriffs in die Bahnanlagen

Die daraus resultierenden vier Varianten gliedern sich in drei Straßenbrücken und eine Straßenunterführung auf (siehe Anlage 1.4 – Übersichtslageplan Varianten). Sowohl für die Brückenvarianten, als auch für die Unterführung wurde eine Fahrbahnbreite von 7m festgelegt. Dies ermöglicht den Begegnungsverkehr Traktor/Traktor. Bei allen Varianten wird der Fuß- und Radverkehr gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies ergibt sich aus den anschließenden Verkehrsanlagen, die ebenfalls die gemeinsame Führung aller Verkehrsteilnehmer vorsieht. Eine getrennte Führung würde eine erhebliche Verbreiterung des Bauwerks zu Folge haben, was sich in den Baukosten niederschlagen würde. Weiterhin würde dies größere Eingriffe in Natur und Landschaft bedeuten. Die schmalere Ausgestaltung des Brückenquerschnittes wird aufgrund von Sicherheitsbedenken nicht empfohlen. Durch die Krümmung des Bauwerkes kann nicht der komplette Rampenbereich eingesehen werden, weshalb es bei Begegnungsfällen mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen dazu kommen kann, dass diese auf dem Bauwerk zurücksetzen müssen. Da zu Fußgehende ebenfalls auf der Fahrbahn geführt werden, kann dies zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen führen. Auch das Überholen von Radfahrenden ist nur mit geringen Abständen möglich. Dies gilt auch, wenn eine Ausweichbucht auf dem Bauwerk angeordnet wird. Bei allen Varianten kann der Bahnübergang während der Bauzeit geöffnet bleiben, sodass keine großen Umwege in Kauf genommen werden müssen. Die Varianten beginnen auf der östlichen Seite im Bereich der Kreuzung Brunnenstückweg mit dem Wirtschaftsweg, der aktuell als Radweg nach Ettlingen genutzt wird. Im Westen des Bahnübergangs müssen die Wegebeziehungen individuell an die Variante angepasst werden. Wege die nach der Herstellung des Bauwerks nicht mehr für die Erschließung benötigt werden, sollen renaturiert werden. Die Oberflächenentwässerung des Bauwerks wird über die Ableitung in die angrenzenden Gräben gewährleistet. Die Belastung des Wassers ist so gering, dass eine Behandlung vor Einleitung in den Vorfluter nicht notwendig ist. Grundsätzlich

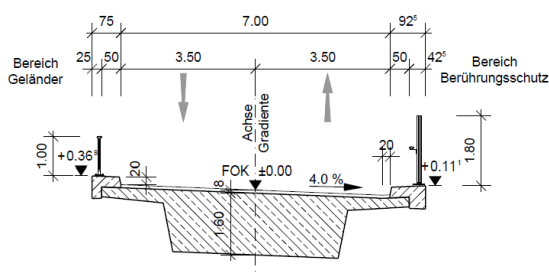


## Variante B02

Die Variante B02 verläuft nördlich des bestehenden Bahnübergangs. Das 7-feldrige Brückenbauwerk hat inklusive der beidseitigen Rampen eine Länge von etwa 320 m und überquert die Gleise mit einer lichten Höhe von 6,30m. Die Steigung auf den Rampen beträgt 6 %.

Am westlichen Anschlussbereich wird die Krümmung der Rampe aufgegriffen, verlängert und an den Wirtschaftsweg in Richtung Aussiedlerhöfe in Form einer T-Kreuzung angeschlossen. Um zu den Sportplätzen zu gelangen, wird die Brücke unterquert (Anlage 2.4 – Lageplan Var. B02 (Brücke)).

Die Variante befindet sich in großen Teilen auf Grundstücken, die sich im städtischen Besitz befinden. Im Bereich der westlichen Auffahrt sind mehrere private Gartengrundstücke betroffen. Vorhandene Felder werden zwar zerschnitten, die vorhandenen Wege, die nicht mehr benötigt werden sollen rückgebaut werden und nach Möglichkeit den umliegenden Grundstücken zugeschlagen werden. Die meisten sensiblen Bereiche werden nicht beeinträchtigt.



## Variante B03a

Die Variante B03a verläuft nördlich des bestehenden Bahnübergangs. Das 9-feldrige Brückenbauwerk hat inklusive der beidseitigen Rampen eine Länge von etwa 320 m und überquert die Gleise, wie die Variante B01, mit einer lichten Höhe von 6,30 m. Auch hier werden die Verkehrsteilnehmer mit einer Steigung von 6 % über die Gleise geführt.

Der Anschluss zu den Bestandsstraßen westlich des Bahnübergangs erfolgt durch einen südlichen Abzweig zu der Bestandsstraße zu den Aussiedlerhöfen. Zu den Sportplätzen unterquert man die Brücke. Aufgrund der Positionierung der Stützen für die Straßenüberführung muss der bestehende Weg zu den Sportplätzen verlegt werden (Anlage 2.2 – Lageplan Var. B03a (Brücke)).

Die angrenzenden Baumbestände können weitestgehend erhalten bleiben. Die Trasse nimmt kaum private Grundstücke in Anspruch. Ein Grundstück, auf dem ein aktuell verfallenes Haus steht, muss gekauft werden. Dieses wird derzeit allerdings saniert, weshalb die Variante aufgrund von schützenswertem Wohnraum abgewertet wird.



## Umwelt:

In Abstimmung mit dem Amt für Umwelt und Arbeitsschutz wurden durch das Büro Modus Consult zahlreiche Kartierungen und Untersuchungen vorgenommen und daraus die Auswirkungen der einzelnen Varianten auf die Umwelt bewertet. Keine der untersuchten Varianten kann wegen ihrer Auswirkungen auf die Schutzgüter ausgeschlossen werden. Aufgrund der Trassierung der Varianten auf relativ engen Raum, liegen die Bewertungsergebnisse nah beieinander. Bewertet wurden die Schutzgüter Mensch, Biotope und Lebensräume, Artenschutz, Fläche, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaftsbild und Sach- und Kulturgüter.

In der Variantenbewertung bezogen auf die Schutzgüter schnitten die Varianten U03 und B02 gleichwertig am besten ab, weshalb die Vor- und Nachteile der Varianten aus umweltfachlicher Sicht kurz erläutert werden. Für die Variante U03 spricht, dass sie die geringste Beeinträchtigung für das Landschaftsbild aufweist, da keine künstliche Überformung durch ein Brückenbauwerk stattfindet. Weiterhin hat sie die geringste Beeinträchtigung für den Artenschutz, da für die Unterführung kein Kollisionsrisiko, keine Verschattung und keine Zerschneidung der Gehölzstrukturen entsteht; ebenso besteht die geringste Beeinträchtigung für das Schutzgut Mensch aufgrund der geringsten Inanspruchnahme von Erholungsraum und keiner Inanspruchnahme von Wohngebäuden. Gegen Variante U03 spricht, dass sie die höchste Netto-Neuversiegelung und damit den größten Verlust an Bodenfunktionen, bauzeitlich die größte Inanspruchnahme unversiegelter Flächen aufweist und den größten Eingriff in den Grundwasserkörper darstellt.

Für die Variante B02 spricht die bei allen Schutzgütern durchschnittliche bis geringere Einstufung der Erheblichkeit der Eingriffe im Variantenvergleich, mit Ausnahme des Landschaftsbildes. Insbesondere der geringere Verlust von Biotopstrukturen hoher Bedeutung und kein Verlust an geschützten Streuobstbeständen, ebenso der geringste Verlust von Bodenfunktionen im Vergleich zu den weiteren Varianten ist hier hervorzuheben.

Es ist derzeit davon auszugehen, dass die Eingriffe bei allen Varianten im Rahmen der Maßnahme ausgeglichen werden können, abgesehen vom Eingriff in das Landschaftsbild und der Flächenversiegelung, sowie der damit einhergehende Bodenabwertung. Die Flächenversiegelung muss über Ersatzmaßnahmen ausgeglichen werden. Die Umweltverträglichkeitsstudie empfiehlt, dass der Eingriff in das Landschaftsbild über eine Ausgleichszahlung kompensiert wird. Eine optische Kaschierung über Bepflanzung ist nur sehr eingeschränkt möglich, um keine landschaftsuntypischen Strukturen zu erzeugen.

Die Punktzahl aus der umweltfachlichen Bewertung wurde in die Gesamtbewertungsmatrix übernommen und mit der entsprechenden Gewichtung eingepflegt. Die zu entrichtenden Ausgleichszahlungen zur Kompensation des Eingriffs in das Landschaftsbild und die Naherholungsfunktion der Landschaft in Höhe von rund 440.000 Euro wurden in die Baukosten der Brückenvarianten eingerechnet.

## Gesamtvariantenvergleich

Im weiteren Planungsprozess wurde eine Bewertungsmatrix auf Basis einer entsprechenden Richtlinie erarbeitet und die Varianten gegeneinander abgewogen. Die Kriterien und deren Gewichtung wurden gemeinsam mit der Deutschen Bahn bestimmt und festgelegt. Die untenstehende Tabelle zeigt einen Auszug aus der Bewertungsmatrix und die daraus hervorgegangene Vorzugsvariante. Die Bewertung erfolgte auf Basis eines Punktsystems, wobei 1 Punkt eine unzureichende Erfüllung des Kriteriums bedeutet; bei 5 Punkten wurde das Kriterium über das Maß hinaus erfüllt.

Kriterium	Variante B01	Variante B02	Variante B03a	Variante U03
<b>Baukosten</b>	ca. 15 – 18 Mio. (+)	Ca. 15-18 Mio. (+)	ca. 15 – 18 Mio. (+)	ca. 30 – 35 Mio. (-)
Entwurfs- und Sicherheitstechnische Bewertung	3,50 (0)	3,65 (0)	3,85 (+)	2,85 (-)
Bewertet wurden die Sichtverhältnisse, Begegnungsmöglichkeiten, Umwege, Erdmassenbilanz und die vorübergehende Flächeninanspruchnahme / Zuwegung mit <b>einfacher</b> Gewichtung.				
<b>Bautechnik</b>	12,00 (+)	11,40 (0)	11,10 (0)	9,30 (-)
Bewertet wurden die Unterbauten / Gründung, Robustheit, Dauerhaftigkeit, Nachhaltigkeit / CO2-Emission des Betons) und die Erhaltungsfreundlichkeit mit <b>dreifacher</b> Gewichtung.				
<b>Kosten</b>	7,70 (+)	8,00 (+)	7,70 (+)	5,00 (-)
Bewertet wurden die Investitionskosten, Unterhaltungskosten pro Jahr und die Kostensicherheit bezogen auf die Investitionskosten mit <b>zweifacher</b> Gewichtung.				
<b>Baudurchführung / -betrieb</b>	10,50 (0)	12,00 (+)	11,55 (0)	7,20 (-)
Bewertet wurden das Bauverfahren, der Sperrpausenbedarf, der Eingriff in die Bahnanlagen, die bauzeitliche Einschränkungen der Anlieger, die Bauzeit und die Abstimmung der Baumaßnahmen Dritter mit <b>dreifacher</b> Gewichtung.				
<b>Eingriffe in Umwelt u. Landschaftsbild</b>	8,67	9,67 (+)	8,67	9,67 (+)
Bewertet wurden die Schutzgüter Mensch, Biotope und Tierlebensräume, Artenschutz, Fläche, Boden, Wasser, Klima / Luft, Sach- und Kulturgüter, sowie das Landschaftsbild mit <b>dreifacher</b> Gewichtung.				
<b>Rechnerische Summe</b>	42,37	44,72	42,87	34,02

Unter Berücksichtigung der in der Tabelle genannten Kriterien schneiden die Straßenüberführungen in der Gesamtbewertung besser ab als die Unterführungsvariante. Die Variante B02 kann die meisten Vorteile aufzeigen und soll als Vorzugsvariante weitergeführt werden.

## Beteiligungen

Die Planung wurde bereits vor der Bürgerinformationsveranstaltung den direkten Anliegenden (Landwirten und Anwohnern) sowie dem BUND vorgestellt und diskutiert.

Bei der Bürgerinformationsveranstaltung am 02.10.2024 wurde der aktuelle Projektstand ausführlich vorgetragen und anschließend diskutiert. Ein Teil der Teilnehmenden befürwortet die Modernisierung des Bahnüberganges, auch wenn dies zu deutlich längeren Schließzeiten und gewissen Risiken von illegalen Gleisquerungen führt. Ein anderer Teil der Teilnehmenden sprach sich für eine Brückenlösung aus. Übereinstimmend wurde die DB InfraGo aufgefordert, aktuelle Zahlen und Graphiken zu den Zugzahlen und Schließzeiten zu liefern.

Die Gremienmitglieder sollen ein möglichst umfassendes Bild über die Einschätzung der Planung erhalten. Deshalb hat die Verwaltung diese öffentliche Vorlage den nachfolgenden Interessengruppen zur Verfügung gestellt. Die Gruppierungen haben so die Möglichkeit, im Vorfeld der Gremienberatung eine Stellungnahme abzugeben. Die eingehenden Rückmeldungen sind für das Gremium im Vorfeld des Planungsausschusses einsehbar.

- Bürgergemeinschaft Rüppurr / Bürgerverein Weiherfeld – Dammerstock
- Vertretung des Behindertenbeirates
- Umweltverbände
- Mobilitätsverbände
- die von der Maßnahme betroffenen Landwirte
- SG Rüppurr

#### 4. Ausblick

Nach erfolgter Beschlussfassung kann die Entwurfsplanung begonnen werden, in der die Vorzugsvariante, unter der Berücksichtigung der parallellaufenden Projekte „Bebauungsplan Sportplatz Brunnenstückweg“ und „Radschnellweg Karlsruhe – Ettlingen“ detailliert ausgearbeitet wird. Weiterhin wird die Kreuzungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn erstellt.

Die Stadt Karlsruhe hat nach Beschluss des Bauausschusses vom 12.10.2020 mit der Deutschen Bahn eine Planungsvereinbarung abgeschlossen, die die Kostentragung und Durchführung der Planung bis zur Genehmigung vorsieht. Daher gehen alle Planungs- und Finanzierungsbeteiligten davon aus, dass die Herstellung eines Bauwerks verfolgt wird. Hierfür wurden entsprechende Mittel in der langfristigen Finanzplanung vorgesehen. Sofern der Bahnübergang modernisiert werden soll, müsste eine erneute Prüfung der Maßnahme erfolgen, die Mittel müssten im Anschluss entsprechend in der Finanzplanung berücksichtigt werden. Dies würde eine enorme zeitliche Verzögerung für das Projekt bedeuten. Vor dem Hintergrund, dass die Ersatzteilversorgung des bestehenden Bahnüberganges nicht über 2028 hinaus sichergestellt ist, ist eine mehrmonatliche Schließung nicht auszuschließen.

#### Erläuterungen zu finanziellen Auswirkungen

Die Kosten für die Maßnahme werden auf 25.000.000 Euro geschätzt. Bisher sind im Haushaltsplan 2024/2025 lediglich die Kosten bis zur Leistungsphase 2 über das Planungskonto 7.661999.700 abgedeckt. Die darüberhinausgehenden Kosten der Maßnahme sind bisher in der mittelfristigen Finanzplanung enthalten.

Die Stadt tritt hier in Vorleistung. Anschließend werden die Baukosten für die wirtschaftlichste Variante (nach derzeitiger Schätzung etwa 15 – 18 Millionen Euro) gemäß der aktuellen Fassung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes anteilig vom Land, Bund und der Deutschen Bahn erstattet. Die Mehrkosten einer anderen Variante sind durch die Stadt zu tragen. Die Planungskosten der Stadt werden bei der Endabrechnung der Maßnahme mit 20 % der Bau- und Grunderwerbskosten als Verwaltungspauschale an die Stadt zurückerstattet.

#### Beschluss:

Antrag an den Planungsausschuss

Der Planungsausschuss stimmt der Fortführung der Variante B02 zu.

#### Anlagen:

- Anlage 1.1 - Übersichtslageplan
- Anlage 1.4 - Übersichtslageplan Varianten
- Anlage 2.1 – Lageplan Var. B01 (Brücke)
- Anlage 2.2 – Lageplan Var. B03a (Brücke)
- Anlage 2.3 – Lageplan Var. U03 (Unterführung)
- Anlage 2.4 – Lageplan Var. B02 (Brücke)