

Generalsanierung des DB-Schienennetzes

<i>Organisationseinheit:</i> Stadtentwicklung (61)	<i>Datum</i> 02.06.2025
---	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i> Stadtentwicklungs-, Biosphären-, Umwelt- und Demographieausschuss	Kenntnisnahme	11.06.2025	Ö
---	---------------	------------	---

Sachverhalt

Aufweitungsverlangen DB InfraGO AG

Aufgrund des baulichen Zustands sind seitens der Deutschen Bahn Sanierungsmaßnahmen an verschiedenen Eisenbahnüberführungen im Stadtgebiet für das Jahr 2029 geplant.

Es betrifft folgende Eisenbahnüberführungen (EÜ):

- EÜ "Neue Bahnhofstraße" in St. Ingbert-Mitte / Strecke 3250 bei Bahn-km 12,737
- EÜ "L241" Hasseler Straße in Rohrbach / Strecke 3250 bei Bahn-km 16,330
- EÜ "L111" Blieskasteler Straße / An der Kolonie in St. Ingbert-Mitte / Strecke 3250 bei Bahn-km 14,032

Mit Schreiben vom 23. April 2025 der DB InfraGO AG wurde die Stadt um Mitteilung gebeten, ob Sie als Straßenbaulastträger eine Anpassung der Eisenbahnüberführungen im Interesse des Verkehrsweges wünscht – insbesondere in Bezug auf die lichte Höhe und / oder lichte Weite. Sofern seitens der Stadt ein entsprechendes Verlangen nach § 12 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) besteht, sind diese der DB zu melden und werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Sollte seitens des Straßenbaulastträgers kein Verlangen bestehen, wird die Erneuerung der EÜs ohne Änderung der Bauwerksgeometrie erfolgen.

Laut Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 30. Januar 2017 muss bei Eisenbahnüberführungen über öffentliche Straßen eine lichte Höhe von mindestens 4,50 m eingehalten werden. Unterschreiten Bestandsbauwerke diese Mindesthöhen, ist im Zuge des Neubaus in der Regel eine Aufweitung durch den Straßenbaulastträger zu veranlassen.

Die derzeitige lichte Höhe bei der EÜ "Neue Bahnhofstraße" beträgt 4,10 m, bei der EÜ "L241" 5,5 m und bei der EÜ "L111" 4,00 m.

Gemäß Aussage der Abteilung 62 "Straßen" wird zum jetzigen Zeitpunkt keine Notwendigkeit einer Anpassung der Verkehrsinfrastruktur als Straßenbaulastträger für die aufgeführten Anlagen gesehen. Die Stadt wird der DB entsprechend antworten.

Straßenbaulastträger bei den Landesstraßen ist der Landesbetrieb für Straßenbau, bei der Neuen Bahnhofstraße die Stadt selbst.

Von der DB nicht aufgeführt wird die Eisenbahnüberführung im Bereich des ehemaligen Neumann-Geländes. Nach mehrfacher Nachfrage seitens der Stadt wurden zunächst falsche Unterlagen durch die DB verschickt. Eine finale Antwort zu dieser EÜ steht noch aus.

Erneuerung von Eisenbahnüberführungen

Neben dem o.a. Schreiben der DB InfraGO AG ist die Stadt vom Ingenieurbüro WSP Infrastructure Engineering GmbH (im Auftrag der DB InfraGO AB) mit Email vom 28. April 2025

über die Erneuerung bzw. Sanierung von sechs Eisenbahnüberführungen auf der Strecke 3250 informiert und um Abgabe einer Stellungnahme gebeten worden. Die Planung der Bauwerke befindet sich zurzeit in der Leistungsphase 2.

Es handelt sich um folgende Bauwerke:

- EÜ Weg – km 10,717: Die bestehende Eisenbahnüberführung befindet sich im südlichen Teil der Stadt Sankt Ingbert auf der Strecke 3250 bei Kilometer 10,717, in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof St. Ingbert. Bei dem Bauwerk handelt es sich um einen WIB-Überbau. Nach aktuellem Stand der Planung ist eine Auflassung der Brücke vorgesehen.
- EÜ Neue Bahnhofstraße - km 12,735: Das betrachtete Bauwerk befindet sich nordöstlich des Bahnhofs St. Ingbert in der Stadt St. Ingbert und überführt die Strecke 3250 bei km 12,735 über die Neue Bahnhofstraße. Bei dem Bauwerk handelt es sich um eine einfeldrige Bogenbrücke. Nach dem aktuellen Stand der Planung ist eine Sanierung der Brücke vorgesehen.
- EÜ Weg (Durchlass) - km 13,826: Das betrachtete Bauwerk unterquert die zweigleisige Strecke 3250 bei km 13,826. Bei der Brücke handelt es sich um eine Gewölbebrücke, die als Überlaufbauwerk für das Regenrückhaltebecken dient. Das Bauwerk befindet sich unter der Erde. Von außen sind nur die Ein- und Auslaufbauwerke (Schacht) sichtbar. Das Einlaufbauwerk befindet sich im Bereich des Regenrückhaltebeckens und ist daran angeschlossen. Das Auslaufbauwerk befindet sich l.d.B. und ist an die dort vorhandene Kanalisation angeschlossen. Nach dem aktuellen Stand der Planung ist eine Verrohrung der Brücke vorgesehen.
- EÜ L111 - km 14,032: Die EÜ führt die Strecke 3250 bei km 14,032 über die Straße L111. Es handelt sich um eine einfeldrige Stahltragbrücke. Nach dem aktuellen Stand der Planung ist die Art der Erneuerung noch offen.
- EÜ L241 - km 16,330: Die EÜ führt die Strecke 3250 bei km 16,330 über die darunterliegende Hasseler Straße. Es handelt sich um eine einfeldrige Bogenbrücke. Nach dem aktuellen Stand der Planung ist die Art der Erneuerung noch offen.
- EÜ Rohrbach bei km 9,020“, befindet sich in der Gemeinde Rentrisch in Saarbrücken, ziemlich nah an der Grenze zwischen Saarbrücken und St. Ingbert. Die EÜ bei km 9,020 überführt die zweigleisige Strecke 3250 über den Rohrbach. Es handelt sich um eine einfeldrige Gewölbebrücke. Nach dem aktuellen Stand der Planung ist eine Verrohrung der Brücke vorgesehen.

Die Stellungnahme wird derzeit erstellt und zeitnah der Deutschen Bahn übermittelt.

Videokonferenz Stadt St. Ingbert und Deutsche Bahn am 14. April 2025

In einer Videokonferenz am 14. April 2025 wurde unter anderem mit Vertretern des Verkehrsministeriums sowie mit Frau Quinten von der DB Leitung GSH Forbach-Ludwigshafen die o.a. Sachlage thematisiert. Die Stadt wurde hierbei auch über die Erneuerung der Eisenbahnüberführung im Bereich des Neumann-Geländes informiert und es wurden Planunterlagen erläutert.

Umso mehr verwundert es, dass in den danach eingereichten Schreiben die Eisenbahnüberführung nicht mehr aufgeführt wird.

Im Rahmen dieser Videokonferenz wurde der Stadt ferner mitgeteilt, dass im Falle einer Ausführung der Unterführungen nach den Wünschen der Stadt sämtliche Brückenkosten von der Stadt zu tragen wären. Eine anteilige Kostenverteilung sei laut DB nur möglich, wenn die Bahn selbst ein entsprechendes bauliches Mehrverlangen hätte.

Einziger zu berücksichtigender Gegenposten wäre laut Bahn ein sogenannter Vorteilsausgleich, der sich aus den eingesparten Wartungskosten über die Nutzungsdauer der neuen Bauwerke gegenüber den bisherigen ergeben würde. Die Deutsche Bahn begründet diese Haltung mit Verweis auf das Eisenbahnkreuzungsgesetz.

Die Stadt wird der Rechtsanwaltskanzlei Leinemann aus Berlin das Mandat zur Überprüfung der Aussage der DB hinsichtlich der Kostenverteilung übertragen. Eine erste Kontaktaufnahme ist bereits erfolgt.

Weitere Aussagen der DB

Frau Quinten als zuständige Ansprechpartnerin wurde von der Verwaltung schriftlich gebeten, entweder in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses oder in der Stadtratssitzung teilzunehmen und für Fragen und Antworten zur Verfügung zu stehen.

Aktuell werden Auftaktgespräche mit den letzten Objektplanern für die Leistungsphasen 1 und 2 terminiert. Von diesen Ergebnissen der Planungen ist die DB abhängig, um der Stadt belastbare Aussagen geben zu können. Sobald sich die DB in der Lage sieht, in weitere fachliche Austausche zu gehen, wird die DB einen Termin einstellen, an dem dann auch das Land mit eingebunden wird. Solange die Leistungsphase 1-2 nicht vollumfänglich abgeschlossen ist, und die Vorzugsvarianten identifiziert sind, wird die DB keine öffentlichen Termine wahrnehmen.

Finanzielle Auswirkungen

keine

Anlage/n