



Beschlussvorlage 2020/361	Referat	Baureferat
	Abteilung	Abt. 30, Baureferat
	Verfasser(in)	vom Wege, Nils

Gremium	Termin	Vorlagenstatus
Stadtrat	19.11.2020	öffentlich

**Brücke und Parkdeck am Bahnhof
Zwischenbericht zur Machbarkeitsstudie
Beschluss über das weitere Vorgehen**

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat nimmt den Zwischenbericht zur Machbarkeitsstudie für den Bau einer Fußgängerbrücke und eines Parkhauses am Bahnhof zur Kenntnis.

Beschlussvorschlag 1 (städtische Brücke bis 2025 + Bau eines Parkdecks)

- 1.1. Der Stadtrat begrüßt die Absicht der Deutschen Bahn, den Friedberger Bahnhof barrierefrei auszubauen.
- 1.2. Der Stadtrat strebt den **Bau einer Fußgängerbrücke** von der Haagstraße zur Straße Am Stefananger bis 2025 an und beabsichtigt, die dafür erforderlichen **Finanzmittel, bereitzustellen**. Die Brücke soll als barrierefreie Erschließung für die Bahnsteige (Treppen, Aufzüge) genutzt werden.
- 1.3. Weiterhin strebt der Stadtrat den **Bau eines Parkdecks** auf den Flächen des bisherigen Park-and-Ride-Platzes am Bahnhof an.
- 1.4. Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, eine **Vereinbarung mit der Deutschen Bahn Station und Service** bezüglich der Planung einer Fußgängerbrücke von der Haagstraße zur Straße Am Stefananger mit Anbindung durch Treppen und Aufzüge an die von der Deutschen Bahn neu zu errichtenden Bahnsteige am Friedberger Bahnhof, sowie zur diesbezüglichen Kostenaufteilung vorzubereiten und diese dem Stadtrat im Frühjahr 2021 zur Freigabe vorzulegen.

Ebenso soll mit der Bahn der Grunderwerb des Park-and-Ride-Platzes durch die Stadt vorbereitend verhandelt werden.

anwesend:	für den Beschluss:	gegen den Beschluss:
------------------	---------------------------	-----------------------------



- 1.5. Weiterhin wird die Verwaltung beauftragt, zur Vergabe der Planungsleistungen für die Brücke und für die Planung des Parkdecks sowie für neu anzulegenden Flächen im Umfeld dieser Baumaßnahmen die notwendigen **Vergabeverfahren vorzubereiten**.
- 1.6. Zur Vorbereitung und Durchführung der Vergabeverfahren mithilfe einer **externen Verfahrensbetreuung** werden im Jahr 2021 Mittel in Höhe von 30.000 € bereitgestellt.
- 1.7. Die Erlangung von Mitteln der Städtebauförderung wird für die genannten Projekte angestrebt. Bei einer Aktualisierung der vorbereitenden **städtebaulichen Untersuchungen** für das Sanierungsgebiet Altstadt, sowie zur eventuellen Erweiterung des Sanierungsgebiets sind der der Bahnhofsbereich und der Bereich Luitpoldstraße / Am Stefananger gegebenenfalls in die Untersuchungen einzubeziehen.

Alternativer Beschlussvorschlag 2 (Bahnsteigunterführung mit Anbindung an Luitpoldstraße + Bau eines Parkdecks)

- 2.1. Der Stadtrat begrüßt die Absicht der Deutschen Bahn, am Friedberger Bahnhof barrierefrei erreichbare Bahnsteige zu errichten, welche mittels einer **Unterführung** verbunden werden.
- 2.2. Die Verwaltung wird beauftragt, mit der Deutschen Bahn die Planung einer Unterführung zu entwickeln, welche eine **Anbindung für Fußgänger an die Luitpoldstraße** vorsieht. Die Möglichkeit eines barrierefreien Ausbaus, sowie die Nutzung durch Radfahrer ist zu prüfen.

Die grundsätzlichen Lösungsmöglichkeiten sind dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.
- 2.3. Weiterhin strebt der Stadtrat den **Bau eines Parkdecks** auf den Flächen des bisherigen Park-and-Ride-Platzes am Bahnhof an. Die Verwaltung wird beauftragt, den Grunderwerb des Park-and-Ride-Platzes durch die Stadt mit der Bahn vorbereitend zu verhandeln.
- 2.4. Die Erlangung von Mitteln der **Städtebauförderung** wird für die genannten Projekte angestrebt. Bei einer Aktualisierung der vorbereitenden städtebaulichen Untersuchungen für das Sanierungsgebiet Altstadt sowie zur eventuellen Erweiterung des Sanierungsgebiets sind der der Bahnhofsbereich und der Bereich Luitpoldstraße / Am Stefananger gegebenenfalls in die Untersuchungen einzubeziehen.

Option zu Beschlussvorschlag 2 (zusätzlich Bau einer Brücke außerhalb der Zeitschiene der Bahn):

- 2.5. Zusätzlich zur Umsetzung von Beschlussvorschlag 2 (Unterführung mit Anbindung an Luitpoldstraße) strebt der Stadtrat weiterhin am Friedberger Bahnhof den Bau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Bahn an.
- 2.6.



Sachverhalt:

In seiner **Sitzung vom 2.7.2020** beschloss der **Stadtrat** was folgt (Vorlage 202/179):

*Das Planungsbüro Lahmeyer München Ingenieurgesellschaft wird mit der **Durchführung der angebotenen Machbarkeitsuntersuchung** (Angebot vom 29.04.2020) beauftragt. Die Haushaltsstelle 6310.9581-09 wird durch Umschichtungen um 25.000 € erhöht.*

Der jetzigen Machbarkeitsstudie gingen seit den 1990er Jahren einige Konzeptstudien und langjährige Diskussionen im Stadtrat voraus.

Der aktuelle Sachstand stellt sich wie folgt dar:

Planungen der Deutschen Bahn und sich daraus ergebende Zwänge

Laut Aussagen der DB Netz AG und der DB Station & Service AG im Sommer 2020 ist ein Neubau der Friedberger Bahnsteige in geänderter Anordnung mit höhenfreier und barrierefreier Erschließung geplant. Im Zielzustand soll der bisherige Bahnsteig zwischen den Gleisen 1 und 2 als Außenbahnsteig am Gleis 2 neu errichtet werden; der Bahnsteig am Gleis 1 wird in etwa der jetzigen Lage erneuert. Seitens DB Netz ist zudem eine Verbesserung der Leit- und Sicherungstechnik zur Optimierung des Schienentakts auf der Strecke 5382 geplant.

Die **Umbaumaßnahmen** von DB Netz und DB Station & Service sollen zur Einführung eines verbesserten Schienentakts um Augsburg **bis Ende 2025 realisiert** werden. **Seitens DB Station & Service wird gewünscht, von der Stadt Friedberg eine Entscheidung über eine Realisierung der Brücke möglichst bis Ende 1. Quartal 2021 zu erhalten**, um aufbauend auf dieser Entscheidung bereits eine entsprechend angepasste Ausschreibung für die Planung der Bahnsteige und Bahnsteigzugänge veröffentlichen zu können.

Seitens **DB Station & Service** wird bereits eine Ausschreibung der Planungsleistungen vorbereitet, bei welcher die **Varianten**

- **Variante 1 - Planung der Bahnsteigzugänge mit gleichzeitiger Realisierung der Fußwegebrücke der Stadt Friedberg, d.h. mit Bahnsteigzugängen von und zu der Brücke**
- **Variante 2 - Planung der Bahnsteigzugänge ohne eine Fußgängerbrücke der Stadt Friedberg, d.h. mit einer bahneigenen Unterführung**

zu untersuchen sind.

Bei einer positiven Entscheidung für den Bau der Brücke wäre die Einhaltung folgender **grob skizzierter Zeitschiene** seitens der Stadt erforderlich:

- Beginn Vergabeverfahren für die Planungsleistungen: 1. Quartal 2021
- Vergabe Planungsleistungen DB / Stadt: Ende 3. Quartal 2021
- Abschluss der Vorplanung: Anfang 2. Quartal 2022
- Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung: Anfang 2. Quartal 2023
- Abschluss Plangenehmigungsverfahren bei Eisenbahnbundesamt: Anfang 2. Quartal 2024
- Ausschreibung und Vergabe: bis 1. Quartal 2025
- Realisierung: ab 2025



- **Maximale Längsneigung der Brücke von 3 % für eine barrierefreie Verbindung ohne Zwischenpodeste**
→ einhaltbar im Bereich der Brücke selbst, aber wegen Längsneigung der Straße „Am Stefananger“ im Bestand ist Verbindung der Stadtteile insgesamt dennoch nicht barrierefrei

Der Anlage 1.3 – Höhenplan der bestehenden Straße „Am Stefananger“ zwischen der Kirche St. Stefan und der östlichen Einmündung in die Luitpoldstraße ist jedoch zu entnehmen, dass die Längsneigung der Straße im Bestand zwischen 4 % im südlichen Anfangsbereich und bis zu 13 % auf Höhe des Flurstücks 669 variiert. Legt man als Kriterium für eine Einstufung der Straße bezüglich ihrer Barrierefreiheit eine zulässige Längsneigung für einen barrierefreien Weg ohne Zwischenpodeste von 3 % zugrunde, so muss die bestehende Straße im Zugangsbereich zu der im Bereich des Flurstücks 669 geplanten barrierefreien Spindel mit einer Längsneigung von bis zu 10 % als nicht barrierefrei eingestuft werden. Insofern kann bei der Gesamtverbindung von den Wohngebieten im Süden zu der nördlich der Bahn gelegenen Altstadt – trotz einer barrierefreien Ausführung der Fuß- und Radwegbrücke inkl. der Zugangsrampe im Bereich „Am Stefananger“ auf Höhe Flurstück 669 - aufgrund der großen Längsneigung der Straße südlich dieser Rampe nicht von einer insgesamt barrierefreien Verbindung gesprochen werden.

- **Barrierefreie Ausbildung der Zugangsrampe im Bereich „Am Stefananger“ mit einer Längsneigung der Rampenabschnitte von 6 % auf einer Länge von 6 m und Zwischenpodesten mit 1,5 % Längsneigung und 1,5 m Mindestlänge**
Rad- und fußgängergerechte Höhe = 2,50 m in der als Spindellösung geplanten Zugangsrampe im Bereich „Am Stefananger“

→ beides einhaltbar, aber nur mit gravierenden Folgeproblemen (Inanspruchnahme fremden Grundstücks erforderlich, keine Zufahrt mehr zum östlichen Bereich „Am Stefananger“, nicht radverkehrsgeeignete Rampenradien)

Zur Einhaltung der zulässigen Längsneigungen, insbesondere in den engen Bögen der Spindel, sind die Abmessungen des Flurstücks 699 nicht ausreichend, um eine ausreichende Höhenentwicklung in der Spindel zur Sicherstellung einer lichten Höhe in der Rampe von 2,50 m zu gewährleisten. Diese lichte Höhe wird nur erreicht durch Anordnung des unteren Rampenbeginns in der Straße „Am Stefananger“ und einer Verlängerung der Spindel nach Osten um ca. 5 m in das benachbarte Flurstück 699/2 (siehe Darstellung in Anlage 1.1.).

Dies hat abgesehen von der Frage der Verfügbarkeit der Fläche (Privateigentum mit Baufenster im Bebauungsplan) zur Folge, dass bei dieser Variante die Straße „Am Stefananger“ im Einmündungsbereich in die Luitpoldstraße nur noch als Fußweg mit einer Breite von ca. 2 m aufrechterhalten werden könnte. Das Wohnviertel „Am Stefananger“ wäre somit für den Straßenverkehr nur noch über die westliche Einmündung der Straße „Am Stefananger“ in die Luitpoldstraße erreichbar.

Weiterhin ergeben sich in der Rampe selbst für den Radverkehr zu enge Radien, so dass im Rampenbereich abgestiegen und geschoben werden muss.



- Straßenverkehrsgerechte / LKW-gerechte Höhe von mindestens 4,50 m zu den kreuzenden Straßen (Luitpoldstraße im Süden / Bahnhofstraße und P+R-Anlage im Norden)
→ eingehalten
- Lichte Höhe von mindestens 6,25 m zu den Schienenoberkanten der bestehenden Gleise (Vorgabe Bahn)
→ eingehalten
- Zugänge zu den neuen Außenbahnsteigen des Bahnhof Friedberg: Höhe der neuen Bahnsteige 76 cm über Schienenoberkante; Zugangstreppen mit einer Nutzbreite von 2,40 m; Barrierefreier Zugang mittels Aufzug mit lichten Fahrkorbabmessungen von 2,10 m x 1,60 m und lichten Abmessungen des Aufzugsschachts von 2,70 m x 2,20 m (Randbedingungen der DB Netz AG)
→ eingehalten

Das vorläufige Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung der Fuß- und Radwegbrücke ist zeichnerisch den Anlagen 1.1. bis 1.4. zu entnehmen.

Die Zugangsrampe als Spindel an der Straße „Am Stefananger“ mit der integrierten Treppenanlage als direkter Zugang zur Brücke, sowie die Bahnsteigzugänge sind momentan als Stahlbetonkonstruktionen vorgesehen. Die **Brückenkonstruktion** der Fuß- und Radwegbrücke ist mit Zwischenpfeilern als Stahlbetonpfeiler und einem Überbau als Stahltrug-Konstruktion geplant.

Bewertung der Brückenplanung durch die Verwaltung

Die Einengung und Inanspruchnahme der Straße Am Stefananger und die Überbauung des privaten Nachbargrundstücks sind aus Sicht des Baureferats unrealistisch. **Da es zudem ohnehin nicht möglich ist, die Brücke ausgehend von der Straße „Am Stefananger“ mit hinlänglich geringem Gefälle barrierefrei zu erreichen, muss die Rampe aus Sicht des Baureferats auch nicht barrierefrei ausgebildet werden.** Somit ließe sich die Rampe mit etwas größerer Steigung ausbilden, so dass diese erst auf dem städtischen Grundstück beginnen und **nicht auf das Nachbargrundstück hinausragen müsste. Die Brücke wäre somit für einen Großteil der Bevölkerung nutzbar. Auf geringe Steigungen angewiesene Menschen müssten dann wie bisher die Bahnbrücke der Münchener Straße nutzen.**

Zwischenergebnis Machbarkeitsuntersuchung Parkdeck im Bereich der P+R-Anlage für ca. 120 zusätzliche Stellplätze

Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung wurde eine Lösung eines Parkhauses / Parkdecks für ca. 120 zusätzliche Stellplätze untersucht, welche **ohne nennenswerte Eingriffe in die bestehende P+R-Anlage, sowie in den Busbahnhof zu realisieren** ist.



Der Untersuchung wurde daher ein bereits auf dem Markt vorhandenes modulares Parkdecksystem der Fa. Christmann und Pfeifer mit dem Namen „Preflex Parkhaus“ zugrunde gelegt, welches primär als **Fertigteilsystem** realisiert wird.

Dank der Fertigungstechnologie und der modularen Bauweise dieses Systems, bei der standardisierte Fertigteile zum Einsatz kommen, ist die Montagezeit deutlich beschleunigt, sodass neben den erforderlichen Eingriffen in die bestehende P+R-Anlage auch die **Bauzeit** – und damit auch eine vorübergehende Sperrung der P+R-Anlage - **minimiert** werden könnte. Der **Busbetrieb** könnte unter Umständen in eingeschränkter Weise aufrechterhalten werden.

Das vorläufige Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung für das Parkhaus im Bereich der bestehenden P+R-Anlage ist den Anlagen 2.1 und 2.2. zu entnehmen.

Die Zu- und Abfahrt zum 1. OG des Parkhauses erfolgt über eine Zufahrtsrampe mit 15 % Längsneigung und einer Breite von 6 m im Westen ausgehend von der nördlichen Fahrgasse der P+R-Anlage. Die Zufahrt zum 2. OG schließt sich als 2-läufige Rampenanlage mit jeweils 13,5 % Längsneigung und Zwischenpodest am westlichen Ende des Parkhauses an.

Die **Treppenanlage** ist an der östlichen Stirnwand des Parkhauses als **Zugang zum Bahnhof sowie auch als Zugang zur geplanten Fuß- und Radwegbrücke** vorgesehen.

Ein zusätzlicher Aufzug ist derzeit aus Kostengründen nicht berücksichtigt. Er kann jedoch - angegliedert an die Treppenanlage - prinzipiell realisiert werden.

Zur Minimierung der Eingriffe in die bestehende P+R-Anlage ist die nördliche Stützkonstruktion des Parkdecks mit einem lichten Abstand von 0,5 m zum Fahrbahnrand der Bahnhofstraße im derzeitigen Grünstreifen zwischen der Bahnhofstraße und der nördlichen Stellplatzreihe der P+R-Anlage geplant. Die straßenbegleitende Baumreihe müsste entfernt werden. Die südliche Stützkonstruktion ist dann an der nördlichen Kante der südlichen Stellplatzreihe der P+R-Anlage situiert. Die beiden Stellplatzreihen der nördlichen Fahrgasse werden somit vom Parkdeck stützenlos überspannt. Gestalterisch ist die **Ansicht der zweigeschossigen Parkhauskonstruktion** dem folgenden Foto der Fa. Christmann + Pfeifer zu entnehmen, die bei einer Realisierung dieses Systems der Ansicht von der Bahnhofstraße entsprechen würde:



Bei diesem zugrunde gelegten Parkhaussystem lassen sich **zusätzlich zur bestehenden P+R-Anlage insgesamt 123 Stellplätze** realisieren.

Der **bestehende P+R-Parkplatz befindet sich momentan im Eigentum der Bahn**. In den Gesprächen mit Vertretern der Bahn wurde eine Veräußerung an die Stadt in Aussicht gestellt. Schriftliche Vereinbarungen existieren noch nicht. Erfahrungen mit der Bahn haben jedoch leider gezeigt, dass der Grunderwerb zumeist langwierig und kompliziert ist.

Aus Sicht der Verwaltung wäre es jedoch notwendig, zu einer Vereinbarung mit der Bahn über den Brückenbau etwa im Februar 2021 auch eine Vereinbarung über den Grunderwerb des P+R-Platzes für den Bau des Parkdecks zu erreichen. Ob dies gelingt, ist noch offen.

Baukosten Brücke und Parkdeck

Die vom Ingenieurbüro Lahmeyer grob abgeschätzten **Baukosten Brücke und Parkdeck** sind in der nicht öffentlichen Anlage 3.1 und 3.2 aufgeführt.

In Summe rechnet das Planungsbüro heute mit folgenden Kosten:

- Brücke mit Rampe: 6,15 Mio. €
(zzgl. Kosten für Aufzüge und Treppen, finanziert durch die Bahn)
- Parkdeck: 2,98 Mio. €

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden noch keine Bodenuntersuchungen vorgenommen. Bislang sind eher günstige Kostenansätze für Gründung und Entwässerung enthalten. Auch wurden noch keine Überlegungen zum Bauablauf angestellt. Kosten für eventuell notwendige



Verkehrsprovisorien und für die Bestandsanpassung sind noch nicht enthalten. Bei dem „Parkhaus“ handelt es sich um ein Bausystem, das nur begrenzt modifizierbar ist. Sollten Änderungen gewünscht werden, dann wäre unter Umständen ein bedeutend teurerer Individualbau erforderlich. Zu den Kosten können noch konjunkturbedingte Kostensteigerungen hinzukommen, bei einer Umsetzung in fünf Jahren und einer Kostensteigerung von 5 % jährlich wären dies zusätzlich 25 %.

Aufgrund der noch wenig vertieften Planung und der damit verbundenen überschlägigen Ermittlung sollten für eine Umsetzung in 2025 aus Sicht der Verwaltung daher eher **Kostenspannen** angegeben werden:

- für die Brücke mit Rampe ca. 6 bis 9 Mio. €
- für das Parkdeck ca. 3 bis 5 Mio. €

Förderung und städtische Belastung durch die Maßnahmen

Die möglichen Förderträger wurden vorab durch die Verwaltung mit den folgenden Ergebnissen bereits abgefragt:

Für die **Straßenbauförderung (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, GVFG)** ist es momentan noch fraglich, ob die Brücke überhaupt gefördert werden kann, da die verkehrstechnische Erforderlichkeit noch nicht klar erkennbar ist und da die Barrierefreiheit voraussichtlich nicht erreicht werden kann.

Der Fördersatz beträgt 40 % der förderfähigen Kosten, kann jedoch je nach Problemstellung, Projektumfang und Leistungsfähigkeit der Kommune auf bis zu 55% der förderfähigen Kosten angehoben werden.

Für die **ÖPNV-Förderung** muss noch der Bedarf an zusätzlichen P+R-Parkplätzen nachgewiesen werden, die Fördersätze können variieren.

Pro Stellplatz in Parkhäusern werden bis zu 12.500 € als förderfähige Kosten anerkannt. Der Fördersatz ändert sich gelegentlich und beträgt momentan 55%. Die Stellplätze müssen kostenfrei zur Verfügung gestellt werden.

Für die **Städtebauförderung** fehlt ohne Sanierungsgebiet und entsprechende städtebauliche Voruntersuchungen noch die Förderkulisse.

Bezuschusst wird städtebaulicher Mehraufwand zur Erreichung einer höheren Qualität an Gestaltung bzw. Aufenthalt (Bsp. Gestalterischer Mehraufwand Fassade Parkdeck, Außenanlagen, Pflanzungen etc.) und ist derzeit noch nicht bezifferbar. Der Fördersatz beträgt 60% der förderfähigen Kosten.

Um die Spanne der **möglichen finanziellen Belastungen für die Stadt** aufzuzeigen, werden für die Kosten und deren Finanzierung zwei Szenarien dargestellt (siehe Anlage 4):

- **Szenario 1 – geringe Baukosten + hohe Förderung**
Hier müsste die Stadt bei Baukosten von **gesamt 9 Mio. € ca. 4,25 Mio. €** tragen.
- **Szenario 2 – hohe Baukosten + geringe Förderung**
Hier müsste die Stadt bei Baukosten von **gesamt 14 Mio. € ca. 13,7 Mio. €** tragen.



Entscheidung über das weitere Vorgehen

Die Verwaltung bittet den Stadtrat heute über das weitere Vorgehen zu entscheiden.

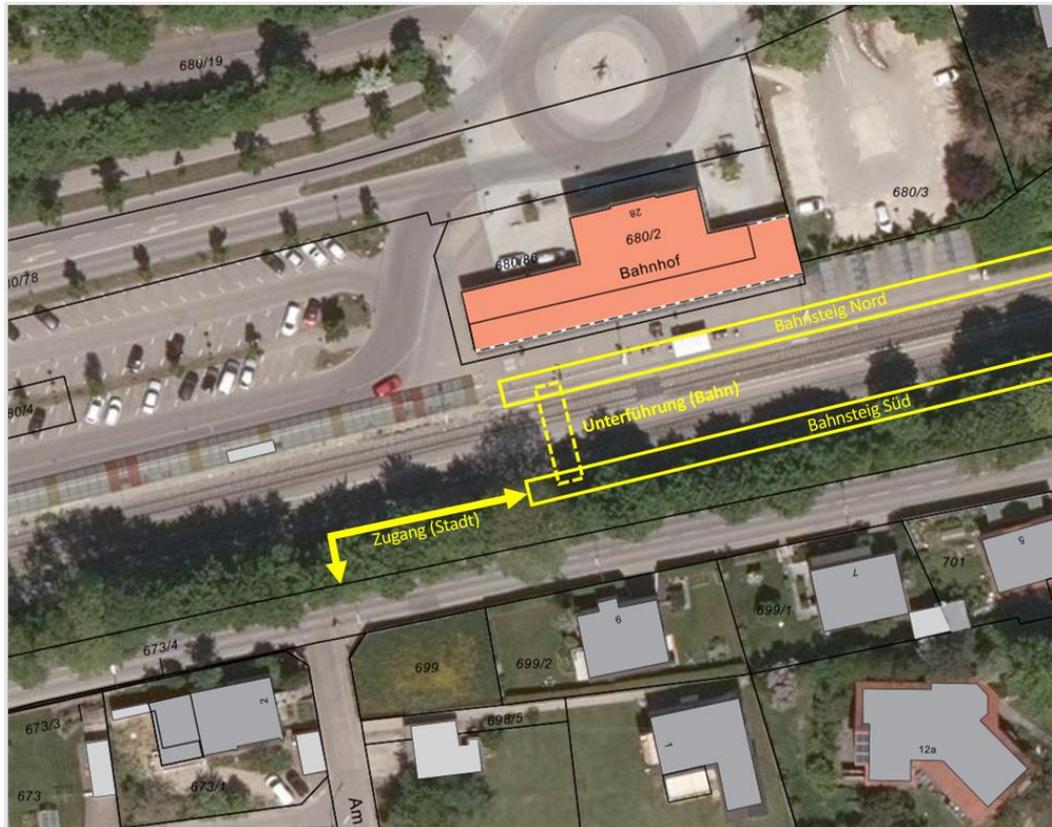
Brücke

Es ist **zunächst zu entscheiden, ob die städtische Brücke nun zeitnah, also bis 2025 errichtet werden soll.**

- Das Projekt stellt aus Sicht der Verwaltung ein teures und risikoreiches Unterfangen dar, da Planung und Umsetzung äußerst rasch erfolgen müssen. Bei der Planung einer nicht voll barrierefreien Brücke als Bahnsteiganbindung (ähnlich der Machbarkeitsstudie) werden die **Ausarbeitung von Varianten und die Entscheidungen zu Qualitäten aufgrund der sehr anspruchsvollen Terminalschiene kaum möglich sein.**
- Die Machbarkeitsstudie zeigt zudem, dass eine **insgesamt barrierefreie und radfahrgerechte Verbindung leider nicht umsetzbar sein wird.**
- Ein **Planungswettbewerb**, der für die Brückengestaltung und die Einbindung des Umfeldes verschiedene Lösungsmöglichkeiten aufzeigen könnte, ist **zeitlich nicht umsetzbar.**
- Weiterhin bestehen in den kommenden drei Monaten bis zur notwendigen Verpflichtung gegenüber der Bahn und dem Beginn des Vergabeverfahrens für die Planung, **kaum Möglichkeiten, verlässlich die Baukosten und die Förderungen zu ermitteln.**
- Auch der **Grunderwerb für den P+R-Platz** zum Bau des Parkdecks bleibt ungewiss.

Demgegenüber besteht die **Option zunächst auf den Brückenbau zeitnah, also bis 2025 zu verzichten und stattdessen die von der Bahn umzusetzende Bahnsteigunterführung als Verbindung der Stadtteile zu nutzbar zu machen.**

- Wie die nachfolgende Luftbildgrafik zeigt, könnte von der Luitpoldstraße ein Anschluss an den von der Bahn geplanten Südbahnsteig geschaffen werden. Eventuell wäre auch eine Treppen- oder Rampenführung direkt in die Unterführung möglich.
- Diese Lösung wurde noch nicht untersucht, ist **jedoch offensichtlich wesentlich einfacher umsetzbar und bedeutend kostengünstiger.**



Aufgrund der Schwierigkeiten und der hohen Kosten bei der Brückenlösung wird die **Option des Anschlusses der Luitpoldstraße an die künftige Unterführung der Bahn seitens der Verwaltung bevorzugt zur Umsetzung empfohlen.**

Zeitlich kann es sich der Stadtrat dann dafür entscheiden oder zumindest bewusst offenhalten, ggf. auch **zu einem späteren Zeitpunkt bzw. in angemessener Termschiene eine Brücke über die Bahn planen zu lassen.**

Parkdeck

Der **Bau des Parkdecks wird von der Verwaltung hingegen befürwortet.** Der Bedarf ist klar erkennbar, muss jedoch noch genauer beziffert werden. Zunächst sind mit der Bahn auch die Möglichkeiten des Grunderwerbs zu klären.

Sicherung der Städtebauförderungskulisse

Um die Möglichkeiten der Städtebauförderung zu nutzen, sollte der Bahnhofsbereich bei möglichen städtebaulichen Untersuchungen zur Fortschreibung und Erweiterung des Sanierungsgebiets Altstadt in den Untersuchungsumgriff mit aufgenommen werden.



Anlagen:

- Anlage 1.0 – Lageplan mit Kataster
- Anlage 1.1 – Lageplan der Brücke und der Rampe im Bereich „Am Stefananger“ als Spindellösung,
- Anlage 1.2 – Höhenplan der Brücke mit Zugangsrampe im Bereich „Am Stefananger“, Schnitte der Zugangsrampe als Spindel und der Zugangstreppe auf Höhe der Straße „Am Stefananger“
- Anlage 1.3 – Höhenplan der bestehenden Straße „Am Stefananger“ zwischen der Kirche St. Stefan und der östlichen Einmündung in die Luitpoldstraße,
- Anlage 1.4 – Längsschnitt

- Anlage 2.1 – Lageplan / Draufsicht auf das Parkdeck in Ebene 1.OG und 2.OG inkl. Treppenanlage und Zugang zur Brücke,
- Anlage 2.2 – Längsschnitt mit Treppenanlage und Zugang zur Brücke, Querschnitt durch das Parkhaus mit seiner Lage zur bestehenden P+R-Anlage und ZOB sowie zur Bahnhofstraße.

- Anlage 3.1 - Grobkostenschätzung Brücke (nicht öffentlich)
- Anlage 3.2 - Grobkostenschätzung Parkdeck (nicht öffentlich)

- Anlage 4 – Szenarien Kosten und Finanzierung

- Anlage 5 – Bestandsfotos

- Anlage 6 – Fotomontage Brücke und Parkdeck