



## BESCHLUSSVORLAGE

**VORL.NR. 251/25**

Federführung:  
FB Nachhaltige Mobilität

Sachbearbeitung:  
Knobloch, Matthias  
Kamp, Denise  
Kuhnert, Martin

Datum:  
20.08.2025

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Mobilitäts- und Umweltausschuss	25.09.2025	ÖFFENTLICH

Betreff: Verzicht auf das Aufweitungsverlangen im Rahmen der Erneuerung bzw. des Ersatzneubaus der Eisenbahnüberführung (EÜ 1419) an der Frankfurter-/Heilbronner Straße (B27)

Bezug SEK:

**Bezug:**

**Anlagen:** Anlage 1: Bestandsbilder  
Anlage 2: systematische Querschnittsdarstellung

### Beschlussvorschlag:

1. Im Rahmen der geplanten Maßnahme der DB InfraGO AG zur Erneuerung bzw. zum Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung an der Frankfurter-/Heilbronner Straße (B27) zwischen der Bismarck- und der August-Bebel-Straße wird **kein Aufweitungsverlangen** durch die Stadt Ludwigsburg nach EKrG gestellt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, der DB InfraGO AG den Verzicht auf das Aufweitungsverlangen schriftlich mitzuteilen.

### Sachverhalt

Die DB InfraGO AG plant die Erneuerung bzw. den Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung (EÜ 1419) an der B27 (Frankfurter-/Heilbronner Straße) auf Höhe August-Bebel-Straße im Stadtteil Eglosheim.

Bei dieser Maßnahme handelt es sich um eine Maßnahme, die unter das Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) fällt (Kreuzungen von Eisenbahn und Straße).

Im Zuge der Planung durch die DB InfraGO AG wurde die Stadt Ludwigburg angefragt, ob sie im Rahmen dieser Maßnahme eine Vergrößerung der Durchlassbreite wünscht (sog. Aufweitungsverlangen).

Ein solches Aufweitungsverlangen bedeutet, dass der Kreuzungspartner zusätzliche Anforderungen an die lichte Breite oder Querschnittsgestaltung der Unterführung stellt, zum Beispiel zur Realisierung breiterer Verkehrsflächen, zusätzlicher Geh- und Radwege oder perspektivisch geplanter städtebaulicher Entwicklungen.

Die Kostentragung zur Umsetzung des Aufweitungsverlangens ist ebenfalls im EKrG geregelt.

## **Bestand**

Die bestehende Eisenbahnüberführung weist heute eine lichte Weite von 15,60m mit 5 Fahrspuren auf. Die 5 Fahrspuren sind nach aktuellem Regelwerk mit einer Breite von je 2,90m nicht regelkonform. Daneben befindet sich eine separate Fuß- und Radverkehrsunterführung mit einer lichten Weite von 4,0m.  
(s. Anlagen 1 und 2)

## **Planung**

Die DB InfraGO AG muss die Eisenbahnüberführung über die Fahrspuren der B27 erneuern. Im Zug dieser Erneuerung ist geplant die separate Fuß- und Radverkehrsunterführung aufzugeben und nördlich angrenzend an die Fahrbahn als neuen Fuß- und Radweg innerhalb eines Bauwerks herzustellen.

Die lichte Weite des neuen Brückenbauwerks beträgt dann 20,60m und setzt sich wie folgt zusammen:

- |  |         |
|--|---------|
| a) Bestandsquerschnitt:                      | 15,60 m |
| b) Fuß- und Radwegeführung:                  | 4,00 m  |
| zuzüglich eines Sicherheitsabstands zur B27: | 1,00 m  |

(s. Anlage 2)

Mit der neuen lichten Breite von 20,60 m lassen sich die heutigen 5 Fahrspuren von je ca. 2,90m Breite auch künftig nicht regelkonform herstellen. Die Stadt Ludwigburg hat daher beim Regierungspräsidium Stuttgart um eine Einschätzung bzgl. der Wiederherstellung der bestehenden 5 Fahrspuren unter dem neuen Überführungsbauwerk gebeten.

Das RP schätzt die Situation so ein, dass der Bestandsschutz durch die Maßnahme der DB InfraGO AG nicht aufgehoben wird und die Wiederherstellung des heutigen, nicht regelkonformen Zustands möglich ist.

Die dargestellte Maßnahme erfolgt ohne Aufweitungsverlangen und damit auch ohne Kostenbeteiligung der Stadt Ludwigburg.

Die DB InfraGO hat erste Fiktiventwürfe von mehreren Varianten mit regelkonformen Fahrspuren zur Ermittlung einer Baukostenabschätzung vorgelegt. Für alle Varianten ist ein Aufweitungsverlangen seitens der Stadt Ludwigburg erforderlich, so dass sich je nach Ausbau der Lichten Breite Baukosten zwischen geschätzten 14,5 und 18,0 Millionen € ergeben.

Nach dem Kostenteilungsschlüssel zur Berechnung des städtischen Anteils gemäß EKrG verbleiben bei der Stadt Ludwigsburg Kostenanteile von ca. 7,0 bis 10,5 Millionen € (zw. 49% und 58%).

Die geschätzten Baukosten für das Überführungsbauwerk beziehen sich auf das Jahr 2023 und beinhalten noch keine Kostensteigerungen auf das geplante Baujahr 2029/2030, sowie Unvorhergesehenes und den notwendigen Umbau der unmittelbar betroffenen angrenzenden Knotenpunkte inkl. angepasster Fuß- und Radwegführung vor und nach dem Brückenbauwerk.

Die tatsächlichen auf die Stadt zukommenden Aufwendungen liegen daher deutlich über den oben genannten Bauwerkskostenanteilen.

Die Verwaltung empfiehlt nach Abwägung der verkehrlichen, städtebaulichen sowie finanziellen Aspekte **auf das Aufweitungsverlangen zu verzichten.**

### **Unterschriften:**

**Matthias Knobloch**

**Ulrike Schmidtgen**

Finanzielle Auswirkungen?				
<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:		EUR
<b>Ebene: Haushaltsplan</b>				
Teilhaushalt		Produktgruppe		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		<input type="checkbox"/> Ja		
		<input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
<b>Ebene: Kontierung (intern)</b>				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag

Klimatische Auswirkung (THG-Emissionen)?				
<input type="checkbox"/> KlimaCheck hat bereits stattgefunden in Vorl.Nr.				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--	-	0	+	++
Stark negative Klimawirkung	Negative Klimawirkung	Keine oder geringe Klimawirkung	Positive Klimawirkung	Stark positive Klimawirkung
Begründung:				
Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen):				

**Verteiler:** DI, DII, DIII, DIV, 20, 32, 61, 63, 67



LUDWIGSBURG

NOTIZEN