

Vorlageart: Beschlussvorlage
Federführung: Mobilität
Verantwortung: Frau Mauksch, Dr.Palotz, Herr Tsalastras, Herr Schranz

Neubau der Eisenbahnüberführung (EÜ) Osterfelder Straße mit Aufweitung des Fahrbahnquerschnittes und der Nebenanlagen und Abschluss einer Eisenbahnkreuzungsvereinbarung

Beratungsfolge

17.06.2025	Bezirksvertretung Osterfeld	Kenntnisnahme
26.06.2025	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	Vorberatung
07.07.2025	Rat der Stadt	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt stimmt dem Abschluss der als Entwurf beigefügten Eisenbahnkreuzungsvereinbarung zum nördlichen Brückenbauwerk zu.

Im Rahmen der Haushaltsplanung 2025 ff. wurden zunächst nur konsumtive Mittel unter dem o. g. Auftrag 560212010106 – Landesstraßen, Kostenart 522124 – Aufwendungen für Brücken Osterfelder Str. in Gesamthöhe von 60.787.810 EUR sowie eine Förderung unter 414100 – Zuweisungen vom Land in Gesamthöhe von 42.210.170 EUR eingeplant.

Zur Umsetzung der Maßnahme werden nach derzeitigem Stand Haushaltsmittel wie folgt benötigt:

Konsumtiv:

Auftrag: 560212010106 - Landesstraßen

Kostenart	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Gesamt
414100 - Zuweisungen vom Land	7.950.000	8.437.500	4.991.625	361.437,58			21.740.562,58
448700 - Erstattung von privaten Unternehmen						7.159.201	7.159.201
522124 - Aufwendungen für Brücken Osterfelder Str.	10.600.000	11.250.000	6.655.500	6.305.500	111.000		34.922.000

Investiv:

Finanzstelle: 560012010105500 - Brücke Wittekindstr. Neubau

Finanzposition	2025	2026
6811.00 - Zuweisungen vom Land		350.925
7852.00 - AiB Tiefbaumaßnahmen	467.900	

Finanzstelle: 560012010600600 - Ersatzbrücken Osterfelder Straße

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Gesamt
6811.00 - Zuweisungen vom Land	375.000	150.000	300.000	28.660,50			853.660,50
7852.00 - AiB Tiefbaumaßnahmen	500.000	200.000	400.000	500.000	400.000	363.000	2.363.000
7852.40 - Ausz. für Tiefbaumaßnahmen IngL WBO			100.000				100.000

Im Rahmen der Haushaltsanmeldung 2026 ff. werden diese Plandaten entsprechend des o. g. Bedarfes aktualisiert.

Die aktuellen Berechnungstabellen sind als Anlage 3: Kostenaufstellung Bauwerk Nord und 3b: Kostenaufstellung Gesamtmaßnahme beigelegt.

Bezug

M/16/0802-01 „Information über die Bestrebung der DB-Netz AG, die Eisenbahnbrücken Osterfelder Straße, Skagerrakstraße und Kewerstraße zu erneuern.“ vom 12.05.2015

B/16/4474-01 „Aufweitung der Eisenbahnbrücken an der Osterfelder Straße“ vom 01.04.2019 (nicht öffentlich)

B/16/4616-01 „Aufweitung der Eisenbahnbrücken an der Osterfelder Straße hier: Abschluss einer Vorvereinbarung“ vom 20.05.2019 (nicht öffentlich)

Konsequenzen

Drucksache hat finanzielle Konsequenzen (siehe Sachverhalt)

Drucksache hat klimatische Konsequenzen (siehe Anlage "Klimacheck")

Sachverhalt

Die DB Netz AG teilte der Stadt Oberhausen im Februar 2015 mit, dass im Zuge eines bundesweiten Brückensanierungsprogramms der Neubau mehrerer Eisenbahnbrücken auf Oberhausener Stadtgebiet vorgesehen sei. Neben der EÜ Kewerstraße und EÜ Skagerrakstraße sollte auch die EÜ Osterfelder Straße erneuert werden.

Der Brückenneubau sollte zunächst unter Berücksichtigung der geltenden technischen Regelwerke (RASt 2006) mit der erforderlichen Durchfahrtsbreite und -höhe vorgesehen werden (siehe M/16/0802-01). Bei der Konkretisierung der Planungen 2019 wurde die Durchfahrtsbreite auf 20,50 m erhöht, um die Nebenanlagen normgerecht herstellen und eine Abbiegespur einrichten zu können. Der Rat der Stadt Oberhausen hatte diese Aufweitung und die Beibehaltung der bestehenden Durchfahrthöhe am 01.04.2019 beschlossen (siehe B/16/4474-01).

Die Begründungen, die eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts erforderlich machen und bereits durch den Rat der Stadt Oberhausen beschlossen wurde, haben weiterhin Bestand.

Zu den wichtigsten Gründen zählen die hohe Verkehrsbedeutung der Osterfelder Straße als gewidmete Landesstraße (L 450) im Straßennetz der Stadt Oberhausen, sowie das Fehlen einer Linksabbiegespur in die Arminstraße und ausreichender Nebenanlagen im Bestand. Der neue Fahrbahnquerschnitt wird Platz für eine zusätzliche Abbiegespur und beidseitigen Geh- und Radwegen mit einer richtlinienkonformen Breite von jeweils 2,5 m bieten.

War man 2019 noch davon ausgegangen, dass durch den Verzicht auf eine Vergrößerung der lichten Durchfahrthöhe eine Tieferlegung der Fahrbahn und des Kanals vermeidbar sei, ergibt sich aktuell bereits durch die Vergrößerung der Spannweite (größerer Fahrbahnquerschnitt) eine Tieferlegung der Fahrbahn mit entsprechenden Folgekosten, da die Konstruktionshöhe der Brücke aus statischen Gründen erhöht werden muss und die Schienenoberkante nicht verändert werden kann. Eine Tieferlegung der Fahrbahn und des darunterliegenden Kanals ist daher unvermeidbar.

Die lichte Durchfahrthöhe soll weiterhin unverändert bei 3,60 m (mit ausgeschilderter Durchfahrthöhe von 3,40 m) bestehen bleiben, um die erforderliche Tieferlegung der Fahrbahn mit ihren Folgemaßnahmen an den angrenzenden Einmündungen so gering wie möglich zu halten.

In der Osterfelder Straße befindet sich ein Kanal der Stadt mit einem Durchmesser von 1000 mm, der Schmutzwasser aus der Bottroper Straße in Richtung Waghalsstraße transportiert. Die unter den Brückenbauwerken erforderliche Absenkung des Kanals hat zur Folge, dass der Kanalabschnitt zwischen Arminstraße und Waghalsstraße tiefergelegt werden muss, um auch nach der Absenkung eine durchgängige Gefällestrecke in Richtung Waghalsstraße zu erhalten.

Der aktuelle Planungsstand zum Straßenbau ist in Anlage 1 abgebildet. Er basiert auf den aktuellen Angaben der Brückenplanungen mit den erforderlichen Absenkungen der Fahrbahn unterhalb der Brücken (Anlage 2).

Aktuell geht die Bahn bei dem nördlichen Bauwerk von einem Baubeginn im Juli 2026 aus und hat hierzu bereits erste Sperrpausen genehmigt bekommen. Baubeginn für die südliche Brücke ist dann voraussichtlich 2029. Der Abschluss der Gesamtmaßnahme inkl. Straßen- und Kanalbau erfolgt voraussichtlich 2031.

Um den Baubeginn sicherzustellen, ist eine Kreuzungsvereinbarung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrV) abzuschließen. Sie dient auch als Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln bei der Bezirksregierung Düsseldorf.

Da die DB InfraGO AG zunächst das nördliche Brückenbauwerk erneuern wird und die Planungen zum südlichen Bauwerk noch nicht weit genug fortgeschritten sind, wird in dieser Beschlussvorlage zunächst nur der Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung zum nördlichen Bauwerk vorgestellt. Für die ebenfalls erforderliche EKrV zum südlichen Brückenbauwerk wird es eine separate Beschlussvorlage geben.

Kosten Nordbauwerk für Kreuzungsvereinbarung

Im Zuge der Erarbeitung der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung wurden von der DB InfraGO AG bzw. der WBO GmbH die kreuzungsbedingten Nettokosten für den Brückenneubau, den Straßen- sowie den Kanalbau aktualisiert bzw. anhand der fortgeschrittenen Planungen konkretisiert. Sie teilen sich wie folgt auf die Gewerke auf:

- Brückenbau Nord (Stand 05/2025): 32,557 Mio. Euro
- Hilfsbrücken 3,250 Mio. Euro
- Straßenbau (Stand 05/2025): 0,969 Mio. Euro
- Kanalbau (Stand 05/2025): 1,528 Mio. Euro

Die kreuzungsbedingten Gesamtkosten (inkl. Umsatzsteuer und Verwaltungskostenpauschale) für das Bauwerk Nord liegen somit aktuell bei ca. 52.889.789,53 Euro.

Für das nördliche Brückenbauwerk besteht bahnseitig ein Verlangen, wodurch die DB InfraGO AG gemäß vorläufigem Kostenteilungsschlüssel 28,62 % der kreuzungsbedingten Kosten übernimmt.

Der Neubau der Brückenbauwerke verringert die zukünftigen Kosten für die Unterhaltung, wodurch die Eigentümerin, die DB InfraGO AG profitiert. Dieser finanzielle Vorteil wird den entstehenden Mehrkosten für die Unterhaltung der größeren Brücken gegenübergestellt und in Form einer einmaligen Ablösungszahlung von der DB InfraGO AG an die Stadt Oberhausen abgegolten. Die Ermittlung dieses Betrages erfolgt nach der Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung (ABBV) und ergibt für das nördliche Bauwerk ca. 7.159.201,00 Euro.

Die Stadt Oberhausen hat aufgrund des geäußerten Verlangens zur Erweiterung des Fahrbahnquerschnitts den überwiegenden Teil der Kosten zu tragen, wird diese aber im Rahmen eines Förderantrages zumindest teilweise durch das Land refinanzieren.

Konkret ist derzeit davon auszugehen, dass ca. 22.296.258,76 Euro der Gesamtkosten durch die DB InfraGO AG getragen werden (Kostenanteil + Ablösung) und für die verbleibenden 30.593.530,77 Euro als zuwendungsfähige Kosten eine Förderung beantragt wird. Daraus ergibt sich eine maximal mögliche Fördersumme in Höhe von ca. 22.945.148,08 Euro, die aufgrund des Umfangs voraussichtlich über mehrere Jahre zur Verfügung gestellt werden wird.

Der bei der Stadt verbleibende Eigenanteil beträgt mind. 7.648.382,69 Euro. Er ist größtenteils konsumtiv (Brückenbau) und in geringerem Maße investiv (Straßen- und Kanalbau) zu verbuchen.

Die ersten Kosten entstehen aufgrund des Baubeginns Mitte 2026 voraussichtlich ebenfalls erst ab dem Jahr 2026 und verteilen sich über fünf Jahre.

Die Ablösung wird voraussichtlich ein Jahr nach Fertigstellung der Brückenbauwerke ausgezahlt und reduziert die vorherigen Abschlagszahlungen an die Bahn nicht.

Die Ergebnisse der o.g. Aktualisierungen (Planunterlagen, Kosten, Kostenteilungsschlüssel usw.) sind in den aktuellen Entwurf der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung (Anlage 4) eingeflossen.

Gesamtkosten Süd- und Nordbauwerk

Da die Erneuerung der nördlichen Brückenbauwerke nur einen Teil der Gesamtmaßnahme „EÜ Osterfelder Straße“ darstellt, wird im Folgenden auf die voraussichtlichen Kosten für die südlichen Brücken und schlussendlich auf die Kosten der Gesamtmaßnahme eingegangen.

Aktuell gibt es für die südlichen Bauwerke keine Kostenberechnung, es liegt lediglich eine Kostenschätzung aus Juli 2024 vor. Diese geht von ca. 9.003.500 Euro (netto) kreuzungsbedingten Kosten aus. Bedingt durch die größere Spannweite sind, wie auch bei der nördlichen Brücke, Fahrbahn und Kanal abzusenken und die anschließenden Fahrbahnquerschnitte am Knotenpunkt Osterfelder Straße / Wittekindstraße / Arminstraße baulich anzupassen. Die Kosten für den Straßen- und Kanalbau hat die WBO GmbH aktuell auf ca. 1.079.486,54 Euro geschätzt.

Bei dem südlichen Bauwerk wird aufgrund der vergleichbaren Randbedingungen zum Bauwerk Nord und in Abstimmung mit der DB InfraGO AG angenommen, dass auch hier eine (vorläufige) Kostenteilung von 28,62 % Bahn und 71,38 % Stadt und ein ähnlicher, prozentualer Ablösungsbetrag erfolgen wird.

Insgesamt ergeben sich somit kreuzungsbedingte Gesamtkostenmasse für das Bauwerk Süd und Nord zusammen in Höhe von 66.681.619,93 Euro (inkl. Umsatzsteuer und Verwaltungskostenpauschale).

Davon übernimmt die DB InfraGO AG voraussichtlich (Baukosten + Ablösung) ca. 29.084.279,62 Euro (43,62 %).

Der verbleibende Anteil wird im Rahmen einer Förderung nach den FöRi-kom-Stra mit maximal 75 % gefördert. Im Idealfall übernimmt das Land etwa 28.198.005,23 Euro (42,29 %) und die Stadt hat einen Eigenanteil in Höhe von 9.399.335,08 Euro (14,10 %) zu übernehmen.

Die Bahn wird als Baudurchführende in finanzielle Vorleistung gehen und den städtischen Anteil über Abschlagszahlungen dem Abrechnungsstand entsprechend einfordern.

Förderung

Die Maßnahme wurde 2019 mit der Bezeichnung „Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung (EÜ) Osterfelder Straße bei gleichzeitiger Aufweitung des Fahrbahnquerschnitts“ mit dem Ordnungsmerkmal 2019 07 119 zur Förderung nach den FöRi-kom-Stra bei der Bezirksregierung Düsseldorf angemeldet.

Grundsätzlich förderfähig sind die Kosten, die gemäß Kreuzungsvereinbarung von der Stadt Oberhausen zu übernehmen sind (ca. 71,4% der Maßnahmenkosten). Die maximale Förderquote liegt derzeit bei 75%. Damit beträgt der Eigenanteil, den die Stadt mindestens zu tragen hat, ca. 15,14 % der Gesamtkosten. Er kann, je nach Höhe der Förderquote, noch ansteigen.

Konkret beträgt zum jetzigen Zeitpunkt der geschätzte Eigenanteil mindestens 7.648.382,69 Euro für das nördliche Bauwerk und voraussichtlich 9.399.335,08 Euro für beide Bauwerke.

Aufgrund der hohen Baukosten und der Dringlichkeit der Maßnahme steht die Fachverwaltung im stetigen Austausch mit dem Zuwendungsgeber, sodass dieser über alle aktuellen Fortschritte der Maßnahme informiert ist und Gelegenheit gibt, bei Bedarf steuernd einzugreifen.

Eine Beantragung (Förderantrag) steht noch aus, soll aber nach Vorliegen aller Planungsunterlagen durch die DB InfraGO AG sobald wie möglich durchgeführt werden. Ein förderunschädlicher Baubeginn wird ggfls. durch Beantragung einer Ausnahmegenehmigung (vorzeitiger Maßnahmenbeginn) sichergestellt.

Zur Einhaltung des Zeitplans ist es aufgrund der fehlenden Planungsunterlagen inkl. Kostenermittlungen der DB InfraGO AG aktuell erforderlich, mit vereinfachten vorläufigen Kostenberechnungen zu arbeiten.

Bauablauf

Die Bahn wird im Juli 2026 mit Arbeiten im Gleisbereich und einer ersten Sperrung der Bahnstrecke mit der Baumaßnahme beginnen. Voraussichtlich ab Anfang August erstrecken sich die Arbeiten auch auf den Straßenraum, sodass ab diesem Zeitpunkt die Osterfelder Straße zwischen Bottroper Straße und Cherusker Straße für den Durchgangsverkehr voll gesperrt sein wird.

Da der Kanal in der Osterfelder Straße am Knotenpunkt Waghalsstraße / Osterfelder Straße seinen Tiefpunkt hat, muss dieser Abschnitt des Kanals zwischen Arminstraße und Waghalsstraße, um den Wasserabfluss nach Fertigstellung der Straßen- und Kanalarbeiten im Bereich der Brückenbauwerke zu gewährleisten, ebenfalls tiefergelegt werden. Um die erforderliche Vollsperrung der Osterfelder Straße nicht zusätzlich zu verlängern, erfolgt diese Tieferlegung parallel zu den Arbeiten der Bahn am nördlichen Bauwerk.

Verkehre werden in dieser Zeit über die Wittekindstraße - Waghalsstraße umgeleitet. Die Einbahnstraßenregelung in der Waghalsstraße zwischen Teutstraße und Osterfelder Straße wird dazu aufgehoben und die Einfahrt von der Osterfelder Straße in die Waghalsstraße provisorisch / übergangsweise möglich gemacht.

Die Cheruskerstraße wird in dieser Zeit über die Verbindung Wittekindstraße / Arminstraße erreichbar sein, die zu diesem Zeitpunkt keine Einschränkungen aufweist.

Im Zuge dieser Vollsperrung, nach Fertigstellung des nördlichen Brückenbauwerks, wird auch der Straßenbau zwischen Cheruskerstraße und Bottroper Straße ausgeführt.

Der Abschnitt Waghalsstraße bis Arminstraße wird zwischenzeitlich wieder für den Verkehr freigegeben werden können, da die Tieferlegung des Kanals schneller umgesetzt sein wird als der Brückenneubau.

Umleitungsverkehre können dann über die Wittekindstraße direkt bis zur Osterfelder Straße (Knotenpunkt Wittekindstraße / Arminstraße) fahren, das Provisorium an der Einmündung Waghalsstraße hat dann ausgedient.

Sobald diese Maßnahmen abgeschlossen sind, erfolgt ab 2029 die Vollsperrung der Osterfelder Straße zwischen Cherusker- und Arminstraße für den Ersatzneubau des südlichen Brückenbauwerks und der anschließenden Straßenbaumaßnahmen. Die Verbindung Wittekindstraße / Arminstraße bleibt (mit Einschränkungen) insbesondere für den Linienbusverkehr aufrechterhalten. Der Zugang zur Cheruskerstraße erfolgt von Norden über die Bottroper Straße.

Umleitungsverkehre werden erneut über die Wittekindstraße bis zur Bottroper Straße geleitet.

216

217 Eine Übersicht über die einzelnen Bauphasen mit Darstellung der vorläufigen Bauzeiten ist in
218 Anlage 5 dargestellt. Die Fertigstellung der Gesamtmaßnahme wird voraussichtlich Mitte
219 2030 realisiert sein, danach erfolgt die finale Herstellung der Wittekindstraße.

220

221 Zwischen den einzelnen Bauphasen wird es kurze Zeiträume geben, in denen auch die
222 Umleitungsstrecken nur eingeschränkt oder gar nicht zur Verfügung stehen. Beispielsweise
223 wenn die Übergänge zwischen den bereits tiefergelegten Straßenabschnitten und den noch
224 nicht umgestalteten Abschnitten hergestellt werden müssen. Diese detaillierten Angaben
225 werden aber erst im späteren Verlauf und mit Vorliegen der endgültigen Planungen
226 erarbeitet werden.

Anlage/n

1 - Anlage 1 - Lageplan Straßenplanung

2 - Anlage 2 - Übersichtsplan Brückenbauwerke

3 - Anlage 3: Kostenaufstellung Bauwerk Nord

4 - Anlage 3b: Kostenaufstellung Gesamtmaßnahme

5 - Anlage 4 - Entwurf der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung zum nördlichen Bauwerk

6 - Anlage 5 - Zeitplan

7 - Anlage 6 - Klimacheck