STADTVERWALTUNG
NEUSTADT AN DER WEINSTRASSE

Drucksache Nr.: 406/2015

Dezernat I
Federführend: Stadtentwicklung und Bauwesen
Anlagen: 1 großer Plan

Az.: 220 ba

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Stadtrat	17.12.2015	Ö	zur Beschlussfassung

Bestätigung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum Projekt „Winzinger Spange„

Antrag:

Nach Vorberatung im Bauausschuss und im Innenstadtbeirat bestätigt der Stadtrat das beigefügte Verkehrskonzept „Winzinger Spange“. Es soll als Grundlage für die weiteren Verhandlungen mit ISIM, LBM und DB Netze zur Erlangung einer Kreuzungsvereinbarung dienen, welche die Beseitigung des Bahnübergangs 1001 und entsprechende Ersatzmaßnahmen für Fußgänger, Radfahrer und den motorisierten Individualverkehr beinhaltet. Weiterhin wird die Verwaltung beauftragt, eine europaweite Vergabe der Verkehrsanlagenplanung vorzubereiten.

Begründung:

Der sogenannte „Winzinger Knoten“ (Kreuzung von Stiftstraße, Winzinger Straße und B 39/Landauer Straße) stellt durch seine Verkehrsüberlastung und unzureichende Radverkehrsfreundlichkeit einen Hemmschuh in der Erreichbarkeit der Innenstadt von Osten bzw. Südosten und in der zügigen Verkehrsabwicklung der B 39 dar. Hauptursache der Verkehrsbehinderungen ist der unkoordiniert und häufig genug schließende Bahnübergang in der Speyerdorfer Straße (BÜ 1001). In Verbindung dazu sind erhebliche Rückstaueffekte auf dem Linksabbieger der B 39 in die Speyerdorfer Straße hinein – immerhin rund 4.000 Fahrzeuge pro Tag – zu verzeichnen. In der Folge umfahren bereits heute viele Fahrzeuge vom „Bermuda-Dreieck“ kommend diesen Knoten durch Nutzung der Schlachthofstraße und/oder der Spitalbachstraße. Dies hat eine ungewollte Belastung der dortigen Anwohner zur Folge.
Weiterhin birgt ein schienengleicher Bahnübergang immer auch ein erhebliches latentes Sicherheitsrisiko. Nicht auszudenken wäre es ebenfalls, wenn in den nächsten Jahrzehnten am BÜ zusätzliche Personen- oder Güterzugverbindungen hinzukämen. Dies würde den bereits hochgradig vorbelasteten Knoten streckenweise völlig lahm legen.

Die Lösung dieser Verkehrsproblematik liegt in der Beseitigung des BÜ 1001 auf Grundlage einer Kreuzungsvereinbarung nach EKrG bei Kostendrittelung unter den Partnern Bund, DB und Stadt. Da eine Über- bzw. Unterquerung des BÜ aus technischen Gründen nicht funktioniert (notwendige Rampenlängen) bzw. ein unverhältnismäßig teures und raumgreifendes Verkehrsgroßprojekt produziert, ist die städtebauliche Vorzugslösung wie folgt zu umschreiben (vgl. Plananlage):

- Schließung/Rückbau BÜ und Umbau der westlichen Speyerdorfer Straße zu einer Sackgasse (rechts rein-/rechts raus-Lösung ohne Ampelanlage an der B 39);

- Führung des MIV über eine neue Straßenverbindung zwischen Speyerdorfer Straße (Höhe ALDI) und eine neuen Kreuzung mit der Winzinger Straße und der Spitalbachstraße; straßenbegleitend Fuß-/Radweg;

- Ersatzbauwerk für Fußgänger und Radfahrer über den ehemaligen BÜ 1001 (zu konzipieren ohne Aufzüge);

- Aufweitung und Erneuerung des Eisenbahnüberführungsbauwerks (EÜ) Winzinger Straße auf
  - eine lichte Höhe von 4,50 Meter und
  - eine lichte Weite von 15,50 Meter (Planungsquerschnitt = 2,50m Gehweg / 0,25m Geländeranlage / 0,50m Schrammbord / 1,50m Radfahrschutzstreifen / 6,00m zwei Richtungsfahrbahnen / 1,50m Radfahrschutzstreifen / 0,50m Schrammbord / 0,25m Geländeranlage / 2,50m Gehweg);

- Ergänzung von weiteren Radverkehrsanlagen entlang der Strecken, wo möglich.

Diese Lösung wurde auch in einer Machbarkeitsstudie durch die Büros R+T und Schönhofen Ingenieure bis auf die Ebene einer Verkehrssimulation hin bestätigt. Innenstadtbeirat und Bauausschuss hatten ausführlich in zwei öffentlichen Sitzungen Gelegenheit, sich mit dem Konzept vertraut zu machen. Während der Beauftragung konnte in zwei Gesprächsterminen mit ISIM und LBM auch deren Unterstützung eingeworben werden.

Belastbare Alternativkonzepte zur Winzinger Spange liegen nicht vor. Das am ehesten belastbare Alternativkonzept eines Teils des Innenstadtbeirates lautet: Offenhalten des BÜ, Wegfall beider Linksabbieger an der Einmündung der Speyerdorfer Straße in die B 39, Umbau des Winzinger Knotens mittels Kreisel. Leider beseitigt diese Lösung aber einen Teil der o.g. Probleme nicht und führt zu erheblichen Ausweichverkehren durch Branchweiler, die zudem die dortigen Kreuzungspunkte (z.B. Schlachthofstraße und Spitalbachstraße) vermutlich nicht bewältigen können. Zudem weist die Machbarkeitsstudie nach, dass am Winzinger Knoten – wenn überhaupt – nur ein zweistreifiger Großkreisel funktionstüchtig wäre. Hierfür steht wiederum eine Reihe von Grundstücken aktuell nicht zur Verfügung.

Einige Detailaspekte zum Konzept (aus der Vorberatung im Bauausschuss) sollen vorliegend nochmals herausgearbeitet werden:

a) LSA statt Kreisel:
   Die Planungsbüros empfehlen an beiden Knotenpunkten Ampelanlagen. Die Gründe: starke Linksabbiegeverkehre in beide Richtungen können so besser gesteuert werden; Abstimmung der Ampelumläufe beider Anlagen ist möglich; sicherere Querungen für Fußgänger und Radfahrer; geringerer Platzbedarf; Nachsteuerung der Ampelumlaufzeiten jederzeit möglich.

b) Zweistreifigkeit des MIV im EÜ Winzinger Straße:
   Es wird keine Dreistreifigkeit benötigt. Die aktuellen Rückstauprobleme in der Winzinger Straße in Anfahrt auf den Winzinger Knoten sind z.T. auch „hausgemacht“ (falsche Aufteilung der Fahrspuren vor der Ampelanlage).
   Sinnvoll wäre es, beim EÜ-Umbau die Radfahrer in eigenen Schutzstreifen auf Höhe der Fahrbahn zu führen. Die vorgesehenen Schutzstreifen ließen im Notfall eine Neuaufteilung der Fahrbahnfläche zu einer Dreistreifigkeit zu, falls in ein paar Jahrzehnten eine heute nicht prognostizierbar hohe Verkehrsmenge dies erfordern würde. Der Radverkehr ließe sich dann in einem jeweils 2,50m breiten kombinierten Geh-

und Radweg außerhalb der Fahrbahn führen.

c) Vermeidung von Ausweichverkehren:
Durch das neue Konzept werden nur marginale Verkehrsverlagerungen in bestehende Wohngebiete prognostiziert. Im Gegenteil: Die neue Winzinger Spange wird die Verkehre so effektiv bündeln, dass die Spitalbachstraße um 2.200 Kfz/Tag (-30%), die Schlachthofstraße um 3.100 Kfz/Tag (-85%) und sogar die mittlere Adolf-Kolping-Straße um 2.300 Kfz/Tag entlastet würden.
Geachtet werden muss jedoch darauf, dass aus Osten kommende Verkehre der Speyerdorfer Straße nicht über das „Bermuda-Dreieck“, die Friedrich-Ebert-Straße und die Von-der-Tann-Straße auf die B 39 zurückkehren. Dieser Effekt ist jedoch durch geschickte Vorwegweisung und ggf. nachsteuernde Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Winzingen beherrschbar.

Neustadt an der Weinstraße, 04.12.2015

Oberbürgermeister