

Drucksache Nr.: 348/2018

**Dezernat I
Federführend: Fachbereich 2
Anlagen: 2**

Az.: 212; KoC

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Ausschuss für Bau und Planung	18.10.2018	Ö	zur Vorberatung
Innenstadtbeirat	06.11.2018	Ö	zur Vorberatung
Stadtrat	13.11.2018	Ö	zur Beschlussfassung

Ergebnis der Vorplanung zur Beseitigung des Bahnübergangs BÜ 1001 in der Speyerdorfer Straße in Neustadt an der Weinstraße

Antrag:

Der Stadtrat möge beschließen:

Der Vorplanung zur Beseitigung des Bahnübergangs BÜ 1001 in der Speyerdorfer Straße des Ingenieurbüros IGS Ingenieure GmbH & Co. KG wird zugestimmt; auf dieser Grundlage soll die Entwurfsplanung erarbeitet werden.

Begründung:

Das Büro IGS Ingenieure GmbH & Co. KG wurde im September 2016 beauftragt, die Planungsleistungen zur Beseitigung des BÜ 1001 in der Speyerdorfer Straße auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie des Büros Schönhofen zu erbringen (vgl. Drucks. Nr. 264/2016). Der Bahnübergang soll beseitigt werden, um die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs zu gewährleisten und zu verbessern.

Das Büro hat zunächst nachgewiesen, dass eine Unter- bzw. Überführung am Bahnübergang in der Speyerdorfer Straße für den motorisierten Verkehr aufgrund der geltenden Vorschriften nicht praktikabel ist. Denn die Speyerdorfer Straße würde auf der kurzen Strecke zwischen der Landauer Straße und dem Bahnübergang ein erhebliches Gefälle bzw. eine beträchtliche Steigung aufweisen. Diese Einschätzung wird von dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) in Koblenz und Speyer geteilt.

Das Ingenieurbüro hat daraufhin die verkehrliche Lösung der Machbarkeitsstudie, nämlich die Führung der Ersatzstrecke für den motorisierten Verkehr und den Fahrradverkehr über eine neu zu bauende Straße, die sog. Winzinger Spange, mit Anschluss an die Winzinger Straße und die Landauer Straße überprüft und hält sie für die planerisch beste Lösung. Im Rahmen der Vorplanung hat das Büro die betroffenen Straßen und die neuen Knoten untersucht und die Zielvorstellungen mit den Vertretern der Verwaltung auf die öffentlich-rechtlichen Randbedingungen abgestimmt.

So wurde der gesamte Streckenverlauf einer genauen Prüfung unterzogen. Insbesondere im Bereich unter der Eisenbahnunterführung in der Winzinger Straße (EÜ) soll die Fahrbahn breiter werden und tiefer liegen; damit greift die Planung das Verlangen der Stadt an die DB Netz AG im Zusammenhang mit der Erneuerung des Brückenbauwerks auf (vgl. Drucks. Nr. 066/2017). Die Aufteilung der Fahrspuren auf der Landauer Straße (Knoten 4 der Vorplanung) entspricht den zuletzt beschlossenen Vorgaben des Bau- und Planungsausschusses (vgl. Drucks. Nr. 368/2017). Die Fahrradstreifen auf der gesamten Strecke wurden mit der Verkehrskommission am 19. Oktober 2017 abgestimmt.

Der Fußgängerverkehr am BÜ soll nach wie vor an Ort und Stelle die Bahntrasse mittels eines Stegs überqueren können. Dafür sieht die Planung beidseits des BÜ eine Treppe sowie einen Aufzug vor. Diese Lösung ist wesentlich wirtschaftlicher als der Bau einer Rampe auf beiden Seiten der Gleise. Selbst wenn man den enormen Flächenverbrauch für die Herstellung einer Rampe vernachlässigt, sind deren Herstellungskosten um fast 1,5 Mio. € teurer als die geplante Vorzugslösung, allein schon bedingt durch die große Menge an Material und den erforderlichen Grunderwerb.

Mit Blick auf den Unterhalt wird nicht verkannt, dass ein Aufzug stör- und vandalismusanfällig ist. Es wird daher vorrangige Aufgabe der Stadt sein sicherzustellen, wie ein solcher Fall vermieden bzw. wie schnell und effektiv Abhilfe geschaffen werden kann.

In die Abwägungsüberlegungen sollte jedenfalls einfließen, dass eine Rampe mit einer Länge von rd. 200 m Länge auf jeder Seite und einer nicht unerheblichen Höhendifferenz für die mobilitätseingeschränkten Nutzer sehr anspruchsvoll und daher keineswegs attraktiv sein wird. Der Behindertenbeauftragte hat sich zu der Lösung mit einem Aufzug deutlich positiv geäußert.

Die Kosten für die Umsetzung der Planung werden auf 10,5 Mio. € geschätzt. Die Verwaltung geht davon aus, dass die Voraussetzungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes erfüllt werden und die Stadt nur rund ein Drittel der kreuzungsbedingten Aufwendungen zu tragen hat. An diesen wird sich der LBM voraussichtlich beteiligen. Daher wird nach Zustimmung des Stadtrats die Vorplanung dem LBM zur Zustimmung vorgelegt werden. Parallel soll das Bebauungsplan-Verfahren im Umfeld der Winzinger Spange weiter betrieben werden.

Die DB Netz AG hat keine Einwendungen zu der Vorplanung. Sie konnte das Projekt bei Haushaltsgesprächen mit dem Bund einbringen und in ihrem Etat anmelden; sie hat angekündigt zeitnah die Planungsvereinbarung mit der Stadt zu unterzeichnen.

Ergänzende Ausführungen zur geplanten Lösung der Fußgänger- bzw. Radfahrerquerung am BÜ 1001:

Von folgenden Verkehrsmengen ist gemäß einer stichprobenhaften Zählung der Verwaltung vom 22.06.2017 am BÜ 1001 aktuell auszugehen (normaler Werktag, außerhalb der Ferien):

- Fußgänger in der morgendlichen Spitzenstunde (7:30-8:30 Uhr): 16 Richtung Osten, 19 Richtung Westen,
- Fußgänger in der nachmittäglichen Spitzenstunde (16:15-17:15 Uhr): 10 Richtung Osten, 11 Richtung Westen,
- Radfahrer in der morgendlichen Spitzenstunde: 15 Richtung Osten, 24 Richtung Westen,
- Radfahrer in der nachmittäglichen Spitzenstunde: 12 Richtung Osten, 16 Richtung Westen.

Somit ist die Querungsstelle nicht hoch frequentiert, wenngleich künftig von Steigerungen dieser Verkehrsmengen ausgegangen wird.

Grundlegend hat die Verwaltung fünf – aufgrund der Platzverhältnisse und der eher geringen städtebaulichen Bedeutung des dortigen Umfeldes – plausible Querungsvarianten für den Fußgänger- und Radverkehr untersuchen lassen (s. Anlage):

- a) Fußgängerüberführung mit Treppe und Rampe: 3,25 Mio. Euro
- b) Fußgängerüberführung mit Treppe und Aufzügen: 1,80 Mio. Euro
- c) Personenunterführung mit Treppe, Rampen und Dach: 4,44 Mio. Euro
- d) Personenunterführung mit Treppe, Rampen und Pumpstation (zur Niederschlagswasserbeseitigung): 3,59 Mio. Euro
- e) Personenunterführung mit Treppe und Aufzügen: 2,64 Mio. Euro

Alles Schätzkosten, inkl. Baunebenkosten, brutto, Stand 2018.

Die genannten Rampen sind in der Breite dabei für den Fußgängerverkehr ausgelegt. Räder müssten geschoben werden. Bei Fehlverhalten bzw. Unfällen müssten beispielsweise sogenannte „Umlaufsperrern“ nachgerüstet werden. Eine Verbreiterung der Rampen auf ca. 4.00-4.50 Meter Breite zugunsten eines kombinierten Rad- und Fußweges in Zweirichtungsverkehr wäre nochmals deutlich teurer. Sie scheidet aber vor allem deshalb aus, weil in der Folge alle Kosten an den Radwegbreiten auf der Winzinger Spange, der Winzinger Straße und in der Aufweitung des EÜ Winzinger Straße nicht mehr Gegenstand der Kostendrittung durch die DB und den Bund wären. Diese erheblichen Kostenfolgen sind nach dem Dafürhalten der Verwaltung unverhältnismäßig.

Unter Kosten- und Nutzenaspekten bleiben nur zwei Querungslösungen in der engeren Wahl: b) und d).

Die Verwaltung empfiehlt Variante **b)**, da sie auch nach Aussage des erfahrenen Planungsbüros fest davon ausgehen muss, dass die Stadt die rund 1,79 Mio. Euro Mehrkosten der Variante d) alleine zu tragen hat. Nur die wirtschaftlichste (und tragbare / zumutbare) Lösung wird Gegenstand der Kostendrittung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz sein. Zudem können bei der Personenunterführung noch einmalige Ablösungsbeträge auf den künftigen Unterhalt des Bauwerkes dazukommen, das üblicherweise ja Eigentum der DB wird.

Auch wäre die hohe Fußgängerüberführung laut Aussage der Planer genehmigungsrechtlich einfacher und schneller realisierbar, da das Eisenbahnbundesamt in der Regel nur die Einhaltung der Lichtraumprofile für den Zugverkehr prüft und beim Bau kein echter Eingriff in den Zugverkehr nötig wird.

Im Gegensatz dazu werden bei Lösung b) wohl höhere Kosten für Vandalismusschäden an der Aufzuanlage als zur Graffitibeseitigung bei Lösung d) in den rund 170 Meter langen Rampen der Personenunterführung anfallen. Auch wird in der Erstellung der Entwurfsplanung darüber zu entscheiden sein, ob die Fußgängerüberführung rein als technisches Bauwerk errichtet werden oder eine Illumination bzw. baukünstlerische Ausgestaltung erfahren soll.

Neustadt an der Weinstraße, 24.10.2018

Oberbürgermeister