



Stadt Neustadt an der Weinstraße

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

Teil 1

Begründung zum Erfordernis einer Maßnahme nach § 3 Ziffer 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz

Neustadt an der Weinstraße, den 18.05.2022

Stadt Neustadt an der Weinstraße
Fachbereich 2
Amalienstraße 6
67433 Neustadt an der Weinstraße

IGS INGENIEURE GmbH & Co. KG
Beratende Ingenieure - VBI
Kantstraße 5 | 99425 Weimar
Innovationen Gemeinsam Schaffen



Inhalt

A. Einführung	2
B. Beschreibung der Ausgangslage	2
1) Funktion der Verkehrswege	2
2) Belegung der Verkehrswege	2
C. Vorliegen der Voraussetzungen des § 3 EKrG	3
1) Erforderlichkeit für die Abwicklung des Verkehrs	3
a) <i>Abwicklung des vorhandenen Verkehrs</i>	3
b) <i>Übersehbare Verkehrsentwicklung</i>	4
2) Erforderlichkeit für die Sicherheit des Verkehrs.....	5
D. Fazit	6
Anlagen	7

A. Einführung

Die Stadt Neustadt an der Weinstraße strebt die Beseitigung des Bahnübergangs WP 1001 in der Speyerdorfer Straße in Neustadt an der Weinstraße an. Im Folgenden wird dargelegt, dass nach Auffassung der Stadt die Voraussetzungen des § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) erfüllt sind mit der Folge, dass die zur Beseitigung des Bahnübergangs erforderlichen Kosten auf den Bund, die Deutsche Bahn und das Land Rheinland-Pfalz nach § 13 Abs. 2 EKrG zu verteilen sind.

B. Beschreibung der Ausgangslage

Der Bahnübergang WP 1001 (fortan: BÜ) befindet sich in Bahn-km 1,203 der Bahnstrecke von Neustadt (Weinstr.)-Hbf nach Kapsweyer, Str.-Nr. 3433 in Neustadt an der Weinstraße.

Es kreuzen sich folgende Verkehrswege:

- Strecke 3433 der DB Netz AG von Neustadt (Weinstr.)-Hbf nach Kapsweyer mit insgesamt 3 Gleisen (2 Streckengleise und 1 Ausziehgleis)
- Kreisstraße K 1 Speyerdorfer Straße mit zweistreifiger Fahrbahn und beidseitigen Gehwegen

Der BÜ ist mit Halbschranken und Lichtzeichen ausgestattet. Die Halbschranken sichern sowohl die Fahrbahn als auch die jeweils rechts anliegenden Gehwege. Die links anliegenden Gehwege verfügen über separate Fußgängerschranken.

1) Funktion der Verkehrswege

Die Bahnstrecke 3433 verbindet den Hauptbahnhof von Neustadt an der Weinstraße mit Landau (Pfalz) sowie im Weiteren Karlsruhe bzw. Wissembourg im Elsass. Etwa 600 m südlich des BÜ befindet sich der 2015 eingerichtete Bahnhof Neustadt-Süd.

Die K 1 Speyerdorfer Straße zweigt von der B 39 Landauer Straße ab, der wichtigsten Wegeverbindung von Westen nach Osten von Neustadt. Sie führt zu den Gewerbegebieten in der Chemnitzer Straße/Adolf-Kolping-Straße, Nachtweide, Louis-Escande-Straße (mit Kino und Sportstudio) und im weiteren Verlauf Im Altenschemel in Lachen-Speyerdorf. Darüber hinaus erschließt sie den Osten Neustadts sowie den Ortsbezirk Lachen-Speyerdorf. Etwa 135 m westlich des BÜ bildet die Speyerdorfer Straße mit der B 39 Landauer Straße einen dreiarmligen Knoten (fortan: Knoten 3), etwa 40 m östlich des BÜ mit der von Norden einmündenden Schlachthofstraße einen ebenfalls dreiarmligen Knoten (fortan: Knoten 4). Der Radverkehr entlang der Speyerdorfer Straße wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine gesonderten Radverkehrsanlagen.

2) Belegung der Verkehrswege

Die Bahnstrecke ist stark frequentiert. Jeweils in Minute 10, 17 und 37 nach der vollen Stunde passieren Personenzüge vom Hauptbahnhof in Richtung Landau den BÜ, jeweils in Minute 23, 43 und 50 die Züge in der Gegenrichtung. Dazu kommen unregelmäßige Güterzüge und Rangierfahrten.

Für die K 1 Speyerdorfer Straße weisen in den Jahren 2012 und 2018 durchgeführte Verkehrsuntersuchungen im Bestand eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

(DTV) von 8.500 Kfz/24h aus¹. Die Untersuchungen prognostizieren für das Jahr 2025 einen DTV von 12.100 Kfz/24h² bei Beibehaltung des BÜ.

Der nicht-motorisierte Verkehr lässt sich aus o.g. Verkehrszählungen auf etwa 550 Fußgänger/24h und etwa 300 Radfahrer/24h für das Jahr 2025 hochrechnen, die den BÜ queren würden.

C. Vorliegen der Voraussetzungen des § 3 EKrG

Der § 3 des EKrG besagt:

Wenn und soweit es die **Sicherheit** oder die **Abwicklung des Verkehrs** unter Berücksichtigung der **übersehbaren Verkehrsentwicklung** erfordert, sind ... Kreuzungen

1. zu beseitigen oder
2. zu entlasten oder
3. durch den Bau von Überführungen ... oder in sonstiger Weise zu ändern.

1) Erforderlichkeit für die Abwicklung des Verkehrs

Die Beseitigung des Bahnübergangs ist nach Auffassung der Stadt erforderlich, um die Abwicklung des Verkehrs zu gewährleisten.

Nachfolgend erfolgt eine Einschätzung der Abwicklung des Verkehrs getrennt nach den vorhandenen Verkehrsmengen und den zukünftig zu erwartenden, prognostizierten Mengen.

a) Abwicklung des vorhandenen Verkehrs

Hierbei ist festzustellen, dass bei geöffneten Schranken die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs grundsätzlich gegeben ist; allerdings führen die häufigen und über einen längeren Zeitraum geschlossenen Schranken zu Stauungen, die die flüssige Verkehrsabwicklung erheblich behindern. Dies umso mehr als im letzten Jahrzehnt der Verkehr insbesondere auf der Straße erheblich zugenommen hat, die Mobilität des Einzelnen stetig gewachsen ist.

Dazu im Einzelnen:

Durch die Vielzahl von Zugbewegungen auf den Gleisen bleiben die Schranken am BÜ zu den Hauptverkehrszeiten jede Stunde mindestens 6-mal für jeweils wenigstens 2:30 Minuten geschlossen. Damit wird der Straßenverkehr auf der kreuzenden Speyerdorfer Straße etwa ein Viertel der gesamten Zeit unterbrochen. Davon betroffen sind regelmäßig zwischen 30 % und 50 % aller Fahrzeuge je nach Tageszeit.

Durch die Schließung der Schranken am BÜ entsteht regelmäßig ein teilweise erheblicher Rückstau auf der Speyerdorfer Straße. Dieser reicht westlich des BÜ bis in die Landauer Straße (Knoten 3), in Spitzenzeiten sogar bis zur Kreuzung Landauer Straße/ Winzinger Straße (fortan: Knoten 2) in einer Entfernung von etwa 300 m vom

¹ vgl. Plan 2 in Anlage 1

² vgl. Plan X1 in Anlage 2

BÜ.³ Der Rückstau im Osten reicht immer über den Knoten 4 hinaus⁴, teilweise bis in die Kreuzung mit der Chemnitzer Straße in 340 m Entfernung. Dabei werden regelmäßig weitere, vom BÜ eigentlich nicht direkt betroffene Verkehrsströme gestört.

Zu manchen Tageszeiten genügt die Zeit zwischen zwei Schrankenschließungen nicht, damit sich der aufgebaute Rückstau vollständig abbauen kann. Dadurch müssen einige Fahrzeuge sogar zweimal wegen aufeinander folgenden BÜ-Schrankenschließungen halten und warten. Betroffen davon sind auch Einsatzkräfte des nahegelegenen Krankenhauses oder der Feuerwehr, die nicht in der vorgeschriebenen Zeit die Notfallstelle erreichen können.

Eine Umfahrung der geschlossenen Schranken ist über das vorhandene Straßennetz nur auf zwei Wegen möglich: zum einen auf einer nördlichen Route über die Schlachthofstraße, Spitalbachstraße und Winzinger Straße, wobei es sich bei den beiden erstgenannten Straßen um enge Wohngebietsstraßen handelt, die für den Durchgangsverkehr in einer Größenordnung von prognostizierten 12.100 Kfz/24h nicht ausgelegt sind. In der Winzinger Straße führt der zusätzliche Umfahrungsverkehr zu einer Überschreitung der Kapazität auf dieser ohnehin stark belasteten Hauptverkehrsstraße. Hier wird eine vorhandene Eisenbahnüberführung (EÜ) unterfahren, die eine lichte Weite von ca. 8,80 m aufweist und damit lediglich zwei Fahrspuren und beidseitig schmale Gehwege ermöglicht. Diese nördliche Umfahrung bedeutet einen Umweg für den Verkehr von Osten in Richtung Westen bzw. Süden von 500m bis 800m Länge. Ein solcher Umweg ist insbesondere für Fußgänger und Radfahrer nicht zumutbar, die somit ebenfalls bei geschlossenen Schranken halten und warten müssen.

Zum anderen kann eine großräumige Umfahrung auf einer südlichen Route erfolgen über die Adolf-Kolping-Straße bzw. Chemnitzer Straße und weiter über die B 39 und Landauer Straße. Diese Straßen verlaufen Großteils durch Gewerbegebiete und sind ebenfalls bereits ohne Schrankenschließung stark belastet. Der Umweg für den Verkehr von Osten in Richtung Westen weist hier sogar eine Länge von ca. 1.600 m auf.

Die Notwendigkeit zur Änderung des Bahnübergangs wurde auch von der DB gesehen, wie aus einem Zeitungsartikel vom 05.03.1997 hervorgeht⁵.

Die Änderung des BÜ ist somit erforderlich, um die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs an der Kreuzung zu verbessern und Stauungen unmittelbar sowie im weiteren Umfeld zu beseitigen; diese Gründe sind durch die Rechtsprechung⁶ vielfach anerkannt worden.

b) Übersehbare Verkehrsentwicklung

Die unter Punkt B.2) für die Speyerdorfer Straße prognostizierten Verkehrsstärken sowohl für Kfz als auch für Fußgänger und Radfahrer resultieren aus verschiedenen Planungen und Entwicklungen insbesondere im Osten der Stadt. Dort kumulieren

³ vgl. Abb.11+12 in Anlage 3, S.9

⁴ vgl. Abb.16 in Anlage 3, S.11

⁵ vgl. Zeitungsausschnitt in Anlage 4

⁶ vgl. u.a. OVG Brandenburg vom 13.02.2003, 4 A 40/00, juris

neue Wohnungsbaugelände mit zusätzlichem sozialen Wohnungsbau und neuen Gewerbegebietsentwicklungen. In der Summe entstehen somit viele neue Schwerpunkte, die zusätzlichen Verkehr induzieren.

So wurde auf dem ehemaligen Schlachthof-Gelände in Neustadt-Ost ein Gebiet mit etwa 250 Wohneinheiten, 4.500 m² Bruttogeschossfläche für Gewerbeflächen und einem Discounter mit etwa 1.250 m² Verkaufsfläche entwickelt. In Lachen-Speyerdorf wurden der Wohnpark "Am Jahnplatz" mit 160 Wohneinheiten und die "Neue Ortsmitte" mit etwa 30 Wohneinheiten errichtet. Mittelfristig wird ein Seniorenwohnheim „Advita“ direkt an der Speyerdorfer Straße gebaut sowie das Gewerbegebiet „Lange Stahlacker“ entwickelt. Als zusätzliche Gewerbeflächen wurden das projektierte Gewerbegebiet "Am Hohweg" mit etwa 25.700 m² Nettobauland berücksichtigt sowie das Bahnhofsumfeld mit etwa 5.000 m² zusätzlicher Verkaufsfläche. In den nächsten 20 Jahren ist zudem im Neustadter Osten mit weiteren ca. 20 – 30 ha Gewerbeflächen zu rechnen.

Entgegen früherer Erwartungen ist für Neustadt an der Weinstraße zudem von einer Bevölkerungszunahme auszugehen. Es zeigt sich, dass aufgrund der erhöhten Bevölkerungszahl auch die Verkehrs-Gesamtmenge in Neustadt an der Weinstraße steigen wird. Dies hat Auswirkungen auf die Verkehrsanlagen in Neustadt-Ost. Auch der Fußgänger- und Radverkehr in die Innenstadt und zurück entlang der Speyerdorfer Straße wird durch die Neubaugebiete zunehmen.

Nach alledem ist aus unserer Sicht hier die Änderung des BÜ auch mit Blick auf die vorhersehbare Verkehrsentwicklung zur Abwicklung des Verkehrs erforderlich.

2) Erforderlichkeit für die Sicherheit des Verkehrs

Die Stadt hält eine Änderung des Bahnübergangs für erforderlich, weil die Sicherheit des Verkehrs beeinträchtigt ist.

In den 1990er Jahren waren die Beteiligten und insbesondere die DB zu der Einschätzung gelangt, dass der BÜ in der damaligen Form nicht mehr verkehrssicher sei⁷. Langfristig solle er durch eine Überführung ersetzt werden, kurzfristig jedoch erst einmal eine aktuelle Schrankenanlage erhalten. Somit verfügt der BÜ seit einer Erneuerung im Jahr 1999 über technische Sicherungen in Form von Halbschranken, Gehwegschranken und Lichtsignalen, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Gleichwohl werden durch die Steigerung des Verkehrs an der Kreuzung von Bahn und Straße weiterhin Gefahren ausgelöst.

Dieser Umstand erfordert nach herrschender Meinung allein schon eine Änderung des BÜ aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs.⁸

Darüber hinaus wurde zuletzt auch nicht selten beobachtet, dass insbesondere Fußgänger und Radfahrer bei den oben beschriebenen längeren Schließzeiten die Gleise trotz geschlossener Schranken überqueren.⁹ Hier ist nicht davon auszugehen, dass weitere technische Maßnahmen die Sicherheit erhöhen würden. Auch wenn es am BÜ - soweit bekannt - zu keinen Unfällen mit schweren Folgen gekommen ist, lassen sich solche Risiken bei einem höhengleichen Bahnübergang nicht vollständig ausschließen. Es ist

⁷ vgl. Zeitungsausschnitt in Anlage 4

⁸ vgl. Bayr. VGH vom 04.12.2012, 8 ZB 11.1881, juris

⁹ vgl. Abb. 14 in Anlage 1, S.10

allgemein mit unvorsichtigem und unvernünftigem Verhalten von Verkehrsteilnehmern zu rechnen. Auch diese Gefahrenlage rechtfertigt nach ständiger Rechtsprechung eine Änderung des BÜ.¹⁰

Nicht zuletzt kommt es insbesondere durch die häufigen und langen Schließzeiten zu den unter Punkt 1) beschriebenen Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung. Dabei führen im weiteren Umfeld des BÜ insbesondere Schleichverkehre und die Rückstauererscheinungen zu einer Verminderung der Verkehrssicherheit.

Um von Osten kommend in die Schlachthofstraße zu gelangen, überholen häufig Kfz den Rückstau in der Speyerdorfer Straße auf der Gegenseite und geraten dort in Konflikte mit entgegenkommenden Fahrzeugen.¹¹ Vielfach wird von Autofahrern auch der für Durchgangsverkehr nicht ausgelegte Umweg über die Wohngebiete gewählt, wobei ein hohes Gefahrenpotential vor allem vor der Kindertagesstätte in der Schlachthofstraße besteht.

Der Rückstau auf der südlichen Landauer Straße blockiert die rechte von zwei Fahrspuren Richtung Norden. Da dies jedoch keine alleinige Rechtsabbiegerspur ist, sondern auch für den Geradeausverkehr benötigt wird, führt der Rückstau zu einer Konzentration des Geradeausverkehrs auf der linken Fahrspur und zu den dabei zu beobachtenden unsicheren Spurwechseln.

Der Rückstau auf der westlichen Landauer Straße führt teilweise zu Haltevorgängen von Fahrzeugen mitten auf der Kreuzung, wodurch Konflikte mit anschließend freigegebenen Verkehrsströmen verursacht werden. Obwohl alle in Richtung des BÜ führenden Fahrbeziehungen über eigene Fahrspuren verfügen, kommt es häufig zu unsicheren Spurwechseln auf freie Fahrstreifen.

Nach alledem ist aus unserer Sicht hier die Änderung des BÜ mit Blick auf die Verkehrssicherheit erforderlich.

D. Fazit

Aus den unter Punkt C. dargelegten Gründen sieht die Stadt die Voraussetzungen für eine Maßnahme nach § 3 EKrG als erfüllt an.

Es wird nicht verkannt, dass die Stadt dadurch auch die Möglichkeit erhielte, das Gebiet großräumig städtebaulich aufzuwerten. Dies lässt die Voraussetzungen des § 3 EKrG jedoch nicht entfallen, da gemäß gerichtlichen Entscheidungen¹² mit einer Kreuzungsmaßnahme durchaus weitere nachrangige Ziele angestrebt werden können. Ein Nebeneinander von erforderlicher Verbesserung des BÜ und städtebaulichen Zielen schließt sich daher jedenfalls nicht aus.

¹⁰ vgl. Bayr. VGH vom 05.12.2019, 8 ZB 19.956, juris

¹¹ vgl. Abb. 17 in Anlage 1, S.12

¹² vgl. BVerwG vom 16.05.2000, 4 C 3.99, juris

Anlagen

- Anlage 1 Verkehrsuntersuchung Neustadt-Ost, Mai 2018
- Anlage 2 Verkehrsuntersuchung Neustadt-Ost, Juli 2019
- Anlage 3 Machbarkeitsstudie, Teil A Verkehrstechnische Untersuchung, Februar 2016
- Anlage 4 Artikel aus „Die Rheinpfalz“ vom 05.03.1997