

Drucksache Nr.: 356/2023

Dezernat IV

Federführend: Verkehrsplanung

Anlagen: Anhänge 1-4

Az.: 260cl_so_mk_330rl

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Ausschuss für Bau, Planung und Verkehr	14.12.2023	Ö	zur Vorberatung
Stadtrat	19.12.2023	Ö	zur Beschlussfassung

Erneuerung von vier Eisenbahnüberführungen im Stadtgebiet; Änderungsverlangen der Stadt als Kreuzungsbeteiligter

Antrag:

Der Stadtrat der Stadt Neustadt an der Weinstraße entscheidet nach Beratung über die Aufweitungserfordernisse für folgende vier Bahnunterführungen im Rahmen der vorgesehenen Sanierungen durch die Bahn:

- B39 Talstraße – nicht erforderlich
- Saarlandstraße – Aufweitung erforderlich für Erweiterung von Fahrbahnen und Anlage eines Gehweges
- Haltepunkt Böbig – Aufweitung erforderlich für Fuß- und Radverkehr
- Rehbachtunnel südlich Harthäuserweg – nicht erforderlich

Begründung:

Die DB Netz AG hat am 24.08.2023 schriftlich bei der Stadt Neustadt an der Weinstraße mitgeteilt, dass die folgenden vier Bahnunterführungen für eine Sanierung in den Jahren ab 2029 vorgesehen sind.

- Eisenbahnüberführung B39 Talstraße, westlich Einmündung Quellenstraße
- Eisenbahnüberführung Saarlandstraße
- Fußgängertunnel am Haltepunkt Böbig
- Rehbachtunnel südlich Harthäuserweg

In welchem Umfang die Bahn sanieren oder dem Stand der Technik anpassen möchte, ist bislang nicht bekannt. Die Bahn fragt an, ob von unserer Seite ein Wunsch nach Aufweitung besteht oder anderweitige Baumaßnahmen (Tiefbau, Oberflächen, ...) vorgesehen sind. Ein abgestimmtes Verfahren von mehreren Bautätigkeiten verschiedener Infrastrukturträger wird als sinnvoll erachtet und sollte auf alle Fälle verfolgt werden.

Inwieweit Aufweitungen von Bahnseite erforderlich sind und aufgrund von geänderten Technik- oder Bau-Standards hergestellt werden müssen oder die Stadt eine Modifikation in der grundsätzlichen Größe, Lage oder Art wünscht, wird Auswirkungen auf das Planungsverfahren haben und zu unterschiedlichen Kostenteilungsschlüsseln führen.

Eine umfängliche Prüfung hinsichtlich Kostenschätzung und Kostenteilungsschlüssel konnte und muss zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht erfolgen. Zunächst ist eine erste Prüfung durch

verschiedene Verwaltungsstellen bei der Stadt erfolgt, um eine erste Einschätzung zu erhalten, mit welchen Inhalten und Themen wir mit der Bahn in die Verhandlungen gehen. Eine Kostenschätzung kann erst in einem der weiteren Schritte erfolgen.

Im zunächst ersten Schritt wurde über die drei Straßentunnels zweimal in der Verkehrskommission beraten (am 20.09.2023 und am 02.11.2023). Im Folgenden werden die Ergebnisse der Verkehrskommission als Haltung der Verwaltung und Empfehlung für den Stadtrat für eine Richtungsentscheidung wiedergegeben. Der 4. Tunnel ist ausschließlich ein Bachdurchlauf, daher hat die Abteilung für Landwirtschaft und Umwelt hierzu eine Aussage getroffen.

Im Folgenden wird die Empfehlung der Stadtverwaltung dargestellt, ob bei diesen vier Tunnel alles beim Alten bleiben soll oder eine Veränderung/Verbesserung angestrebt werden soll.

1) B39

Beschreibung des Bestandes:

Die Bundesstraße B39 im Tunnel westlich der Einmündung Quellenstraße weist folgende Breiten auf:

- knapp 8,00 m für beide Fahrbahnen zuzüglich
- eines gemeinsamen Geh- und Radwegs auf der Nordseite von ca. 2,70 m und
- eines Gehwegs Radverkehr frei in einer Breite von ca. 2,90 m.
- Die Breite der Verkehrsfläche im Tunnel beträgt somit rund 13,60 m und
- die Höhe beträgt 4,75 m.

Bewertung:

Mit den ermittelten Maßen ist im Tunnel in Summe ausreichende Breite vorhanden, um den Ansprüchen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden aktuell und in absehbarer Zukunft gerecht zu werden. Die Strecke ist neben der Verbindungsfunktion für den MIV auch Hauptverkehrsachse für den Radverkehr und in Ermangelung einer parallel geführten Fußwegverbindung auch für den Fußverkehr von hoher Bedeutung. Eine Treppe führt westlich des südlichen Tunnelfußes nach oben zur Saarlandstraße. Eine Modifikation hinsichtlich einer attraktiveren Radverkehrsführung ist im baulichen Bestand möglich. Angedacht ist von der Abteilung Verkehrsplanung, auf beiden Seiten einen Schutzstreifen anzubieten, der schnellen Radfahrenden das Radeln auf der Fahrbahn ermöglicht und als Option für langsamere/unsichere Personen auf dem Rad die Freigabe für Radverkehr auf dem Gehweg zumindest bergauf/westwärts weiterhin bestehen zu lassen. Eine Entscheidung hierüber wird in einem anderen Prozess entschieden.

Empfehlung:

=> Eine Aufweitung des Tunnels der B39 westlich der Einmündung Quellenstraße ist aus Sicht der Stadtverwaltung nicht erforderlich.

=> Bei der Sanierungsmaßnahme der Bahn ist die Baustelle so zu gestalten, dass der Hauptverkehr nicht wesentlich behindert wird, da keine leistungsfähige Parallelstrecke für den MIV und insbesondere die Einsatzfahrzeuge zur Verfügung steht.

2) Saarlandstraße

Beschreibung des Bestandes:

Der Tunnel in der Saarlandstraße liegt wenige Meter südlich nach der Ausmündung aus der Talstraße/B39 auf der Höhe des Eigenbetriebs Stadtentsorgung ESN:

- Abstand zum Kreuzungspunkt beträgt lediglich 7,75 m.
- Südlich des Tunnelmundes liegt direkt eine Kreuzung, die Hauptrichtung zweigt nach rechts/nach Nordwesten ab.

- Die Breite zwischen den Tunnelwänden beträgt lediglich 3,5 m. Hierauf werden der Fuß- und Radverkehr geführt und beide Fahrstreifen zugleich ohne eine räumliche Trennung. Insbesondere der Gehweg wird zwar einseitig noch um die Kurve an der B39 herumgeführt und in einen ganz kurzen Bereich markiert, endet dann aber vor dem Tunnelmund.
- Die Durchfahrt ist auf eine Höhe von 3,70 m begrenzt, da die Höhe des halbrunden Tunnelgewölbes an den Seiten lediglich ca. 3,50/3,70 m und in der Mitte 5,0 m beträgt.
- Unter der Fahrbahndecke liegt laut ESN eine wichtige Oberflächenwasserleitung und ein Regenüberlaufbecken. Daher ist eine Absenkung des Oberflächenniveaus nicht möglich.
- In der nordöstlichen Ausmündung aus der B39 liegt eine zu tiefliegende Versickerung/Ablauf, die mit einfachem Gelände von der Fahrbahn abgetrennt ist. Diese soll durch den ESN umgebaut werden.
- Ein Regenrückhaltebecken soll hergestellt werden.
- Die Saarlandstraße ist eine Hapterschließungsstraße in einer Tempo 30-Zone und die einzige nordwestliche Ausfahrtmöglichkeit aus den südwestlichen Stadtteilen der Kernstadt bzw. Hambacher Höhe. Somit hat sie eine hohe verkehrliche Bedeutung, schon im Normalbetrieb. Bei Störungen auf der B39/Talstraße dient sie darüber hinaus als Umfahrung für Einsatzfahrzeuge.

Bewertung:

Der Tunnel entspricht in keinem Fall dem Stand der Technik für eine Tunneldurchfahrt für eine Hapterschließungsstraße. FußgängerInnen sind ohne Gehwege nicht geschützt. Der Tunnel ist der direkte Zugang aus dem Gebiet zur Bushaltestelle sowie per Rad auf die nächste Radhauptachse. Die Strecke wird als Schulweg zum Leibnitz-Gymnasium genutzt. Durch die direkte Nähe des Tunnels auf der Nordseite und der kleinen Kreuzung auf der Südseite ist die verkehrliche Situation aufgrund der geringen Sicht insgesamt recht schwierig für Radfahrende und den MIV. Die LKW-Durchfahrt ist nur eingeschränkt möglich.

Empfehlung:

=> Eine Aufweitung des Tunnels der Saarlandstraße ist erforderlich, da er den Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs in keinem Falle entspricht.

Ungeachtet inwieweit eine Aufweitung einer von der Bahn zu tragende Anpassung an den Stand der Technik ist oder ein einseitiges Aufweitungsverlangen der Stadt, soll hier eine Verbesserung erreicht werden.

Die Stadtverwaltung empfiehlt entsprechend der aktuellen Richtlinien einen Querschnitt von:

- Gehweg auf der westlichen Seite (Hauptgehrichtung in Verlängerung zur Anforderungssampel gegenüber des ESN) von 2,50 m
- Fahrbahn von 6,0 m
- Schrammbord von 0,75 m zur Tunnelwand hin
- Die Gesamtbreite des neuen Tunnelquerschnitts soll somit 9,25 m betragen.
- Die Höhe auf der gesamten Breite 4,50m.
- Der empfohlene Querschnitt ist in der Zeichnung in Richtung Nord-Westen verbreitert gezeichnet, um einen kurzen Weg zur Querungsanlage und den Bushaltestellen zu haben. Er könnte ggf. aber auch in Richtung Süd-Osten ausgedehnt werden, wenn sich hieraus deutliche Vorteile ergeben würden.

Mit dem skizzierten Querschnitt wird bereits die zweite Gehwegführung eingespart, der Fußverkehr wird auf einer Seite – der Süd-Ost-Seite - gebündelt beführt.

=> Bei der Sanierung bzw. der Aufweitung kann die Höhe der Fahrbahnoberfläche nicht verändert werden, da ein wichtiger Oberflächenwasserkanal und ein Regenüberlaufbecken des ESN hier liegen. Der ESN hat hier einen Umbau des Regenüberlaufes geplant, wobei

die Kanalsohlhöhen nicht verändert werden. Im Zuge der Sanierung des ESN wird auch die Versickerung in der Kurve nordöstlich des Tunnels modifiziert und sicher in den neuen Fahrbahnbelag oder den Seitenbereich untergebracht.

=> Für die Sanierungsmaßnahme der Bahn ist die Baustelle so zu gestalten, dass der Verkehr der Haupteinfahrtsstraße möglichst lange aufrechterhalten werden kann.

3) Fußgängerunterführung Bahnhofpunkt Böbig

Beschreibung des Bestandes:

Die Fußgängerunterführung am Bahnhofpunkt Böbig entstand vor vielen Jahren, indem der Bachdurchlauf kanalisiert und darüber der Durchgang erstellt wurde, von dem auch die Rampe zum Mittelbahnsteig zugänglich ist.

- Die Breite zwischen den Tunnelwänden beträgt lediglich rund 2,67 m. Hierauf werden der Fußverkehr geführt und die Bahnsteige 2 und 3 erreicht.
- Die Höhe des gemauerten Rundbogengewölbes beträgt an den Seiten lediglich 2,0 m und in der Mitte 2,90 m.
- Mit den 5 hier noch liegenden Gleisen ist das Tunnelbauwerk an dieser Stelle 40 m lang.
- Unter der Fahrbahndecke liegt ein Teil des kanalisierten Abzweigs des Speyerbaches. Daher ist eine Absenkung des Oberflächenniveaus nicht oder nur geringfügig möglich.
- Westlich des Tunnels liegt das Schulzentrum Böbig mit mehreren Schulen und Berufsschul-Standorten. Auf der Ostseite des Bahndamms grenzt das ehemalige Gewerbegebiet Rosslaufstraße und das in eine dichte Wohnnutzung aufgesiedelte IBAG-Gelände an. Bereits durch diese Ziele und Quellen ist ein hohes und weiter zunehmendes Bahnpublikum zu verzeichnen, für das der Bahntunnel ausgelegt sein muss.
- Der Haltepunkt Böbig wird für Fuß- und Radverkehr sowie für den ÖPNV an Bedeutung gewinnen, nicht nur aufgrund des ÖPNV-Hauptzugangs zur Landesgartenschau LGS direkt nördlich des Haltepunktes und den zu erwartenden starken Besucherströmen, sondern auch zeitlich anschließend mit Betrieb der Daueranlage des LGS-Geländes.
- Über die Wallgasse als 4m breite Fuß- und Radverbindung kommt heute Fuß- und Radverkehr an, der seine Ziele in Böbig, Branchweiler oder weiter im Osten hat.
- Im Zuge der LGS sollen die Radinfrastrukturen und die Radwegweisungen im gesamten Umfeld deutlich verbessert werden. Durch die Verlängerung der gemeinsam geführten Fuß- und Radachse in 4m Breite durch die Daueranlage nach der LGS werden sich die Fuß- und Radverkehre auch dort hin verteilen, allerdings ist die Untertunnelung des Speyerbaches nördlich von der Böbig - Unterführung jedoch im historischen Bestand ebenfalls zu gering, um den Geh- und Radverkehr regelkonform aufzunehmen. Eine verbesserte Lösung wird noch gesucht.

Bewertung:

Der Tunnel am Haltepunkt Böbig entspricht in keinem Fall dem Stand der Technik. Schon allein für einen gesicherten Gleiszugang in den dort üblicherweise abzuwickelnden Fußgängermengen (4.400 Ein- und Aussteiger laut Mitteilung der DB AG) ist er zu knapp bemessen. Mit den genannten Verbesserungen der erfolgten und sich weiter entwickelnden räumlichen Planung ist darüber hinaus zukünftig mit mehr Fuß- und Radverkehr in alle Richtungen zu rechnen. Voraussichtlich wird sich der deutlich zunehmende Radverkehr auf beide Tunnel aufteilen: Der weiter nach Haßloch, Lachen-Speyerdorf oder ins „Grüne“ radelnde Verkehr wird den Speyerbach-Tunnel in die Daueranlage der LGS wählen – wer seine Ziele in Branchweiler, im Südosten oder weiter in Richtung Speyer sucht, wird den Böbig-Tunnel nehmen. Insofern sind beide Tunnel für den Radverkehr relevant.

Empfehlung:

Eine Aufweitung der Unterführung am Böbig sollte allein schon für die zunehmende

Bahnkundschaft erfolgen. Hier ist auf die Fußgängermengen in der Zukunft abzielen. Zusätzlich sieht die Stadtverwaltung das Erfordernis, die Tunnelbreite für den Radverkehr herzustellen, um den Wohn- und Einkaufsbereich Rosslaufstraße/IBAG mit der Wallgasse und der Innenstadt attraktiv zu verbinden. Entsprechend dem Stand der Technik sind die erforderlichen Breiten recht hoch aufgrund der Länge der Unterführung:

- Bereits allein für eine ordnungsgemäße Fußgängeruntertunnelung die erforderlichen Maße 5m Breite und 2,5 m Höhe bis optimal 3,0 m Höhe
- Für die zusätzliche regelkonforme Querung für den Radverkehr ist 6 m Breite und 2,5 Höhe bis im Optimalfall 3,0 m Höhe erforderlich.

Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer haben mindestens 2,50 m lichte Höhe (anzustreben sind 3,00 m) und eine von Funktion und Länge abhängige Breite (Tabelle 34).

Tabelle 34: Unterführungen

Länge	Lichte Breite (Mindestbreite)
Kurze Unterführungen für Fußgänger für Fußgänger und Radfahrer	3,00 m 4,00 m
Bis etwa 15 m lange Unterführungen	5,00 m
Längere Unterführungen	6,00 m

Das Verhältnis zwischen Breite und Länge soll unabhängig von diesen Maßen nach Möglichkeit nicht kleiner als 1:4 sein.

Abbildung: Tabelle aus RAST06 Seite 87 der FGSV

4) Rehbach-Tunnel

Beschreibung des Bestandes:

Der Rehbach fließt in einem Bachbett ohne Sohlbefestigung von ca. 4,00 m Breite nördlich des Böbig-Tunnels und südlich der Harthäuserweg-Unterführung unter der Bahn durch. Die Höhe beträgt in der Mitte des Rundgewölbes 2,25m auf der Ostseite und 3,70m auf der Westseite.

Bewertung:

Laut Umweltabteilung ist die Durchflussmenge für das Starkregenereignis / 100 jährige Hochwasser (HQ₁₀₀) ausreichend dimensioniert. Auch für ein etwa 200jähriges Hochwasser (HQ_{extrem}) zeigt die aktualisierte Hochwassergefahrenkarte des Landes für den Speyerbach und Rehbach am Rehbach-Tunnel keinen Stau effekt. Die überfluteten Areale vor der Passage des Tunnels gemäß der Kartendarstellung bei solchen Extremereignissen werden durch den erhöhten Wasserstand des Rehbaches hervorgerufen. Eine ökologische Sanierung des Bachlaufs steht in diesem Bereich nicht an bzw. kollidiert nicht mit dem Tunnelbauwerk.

Empfehlung:

Eine Aufweitung aus Sicht der Stadtverwaltung ist nicht erforderlich. Um den Wasserabfluss zu gewährleisten, darf der Querschnitt des Durchlasses nicht verkleinert werden.

=> Während der Baumaßnahme ist der Bachlauf zu schützen und die Durchgängigkeit gemäß der EU-WRRL zu gewährleisten.

Die nächsten Schritte:

Die Stadt wird nach Beschluss diesen der DB Netz AG mitteilen und in Gespräche gehen über die Möglichkeiten der Projektplanung und Kostenaufteilung.

Neustadt an der Weinstraße, 29.11.2023

Marc Weigel
Oberbürgermeister