

Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 2395/2017

Abteilung: Tiefbau

Bearbeiter/in: Benner, Florian

Haushaltswirksamkeit: nein ja, bei Produkt: 54100
Investitionskosten: nein ja Betrag:
Drittmittel: nein ja Betrag:
Folgekosten/laufender Unterhalt: nein ja Betrag:

Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Bau- und Planungsausschuss	21.11.2017	öffentlich	Beschlussfassung

Betreff: Ertüchtigung der Bahnübergänge in Speyer durch die DB Netz AG

Beschlussempfehlung:

Der Bau- und Planungsausschuss stimmt dem Umbau des Bahnüberganges Speyer I „Mühlturmstraße“ nach Variante 4a zu und nimmt die Planung der Bahnübergänge Speyer II „Schützenstraße“ und Speyer III „Alte Schwegenheimer Straße“ zur Kenntnis.

Begründung:

Die DB Netz AG beabsichtigt auf der Strecke 3400 Schifferstadt – Berghausen (Pfalz) die Bahnübergänge (BÜ) Mühlturmstraße (Speyer I), Schützenstraße (Speyer II) und Alte Schwegenheimer Straße (Speyer III) kurz- bzw. mittelfristig mit neuer Signaltechnik zu ertüchtigen und barrierefrei sowie richtlinienkonform auszubauen. Während die Aufteilung der Querschnitte der Bahnübergänge Schützenstraße (**Anlage 1**) und Alte Schwegenheimer Straße (**Anlage 2**) nahezu unverändert bleiben sollen, wird beim BÜ Mühlturmstraße gerade im Hinblick auf Fußgänger- und Radverkehr überlegt, die Querung komfortabler zu gestalten.

Am BÜ-Mühlturmstraße wird momentan der Fußgänger beidseitig auf einer Breite von ca. 1,25 m, niveaugleich und nur durch Markierung vom Kfz-Verkehr getrennt über die Bahngleise geführt. Die Fahrbahn ist ca. 5,00 m breit und eigentlich für einen Begegnungsfall Lkw-Pkw ausreichend. Aufgrund der im nördlichen Bereich des BÜ anschließenden Kurve mit den zu beachtenden Schleppkurven, sowie durch die Verringerung des Straßenquerschnittes, hervorgerufen durch die bestehende Mauer, ist jedoch ein Begegnungsfall Pkw-Pkw tatsächlich nur eingeschränkt möglich.

Die vorhandene Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA) des BÜ Mühlturmstraßen (Speyer I) ist mit Lichtzeichen und Vollschraken ausgerüstet. Die Anlage ist abgängig und soll entweder aufgelassen (geschlossen) oder erneuert werden.

Die Auflassung des BÜ und Neubau einer höhenfreien Kreuzungsmöglichkeit (Brücke) am selben Standort scheidet wegen räumlichen Gegebenheiten und des unverhältnismäßigen Aufwands aus.

Von der DB – Netz AG wurden nachfolgend aufgezeigte Varianten für den Bahnübergang in der Mühlturmstraße (Speyer I) überprüft und dargelegt:

Variante 1 – Schließung des BÜ:

Auf Grund der räumlichen Nähe zum benachbarten BÜ Speyer II „Schützenstraße“ (ca. 100 m Abstand) kann der BÜ aufgelassen werden. Eine Führung des Kfz- und Rad-/Fußgänger-Verkehrs über den BÜ Schützenstraße in Richtung Innenstadt ist möglich. Die entstehenden Umwegstrecken sind zumutbar.

Dadurch wird dem Verlangen des Bundes Rechnung getragen, die Anzahl von Bahnübergängen als potenzielle Gefahrenpunkte im Miteinander der Verkehrsträger Schiene / Straße sukzessive zu reduzieren.

Damit der Auflassung des BÜ keine Ersatzmaßnahmen erforderlich wären, kämen auf die Stadt Speyer keine Kosten zu.

Fazit der Verwaltung:

Durch eine Auflassung des Bahnübergangs entfällt für Fußgänger die wichtige Wegeverbindung zwischen dem Parkplatz „Stadthalle“ und dem Zentrum. Es ist zu erwarten, dass bei einem Kappen der Wegeverbindung künftig andere, innenstadtnähere öffentliche Parkplätze angefahren werden, was wiederum mehr Parksuchverkehr und Lärmbelastung in den jeweiligen Bereichen bedeutet.

Ebenfalls kann die Mühlturnstraße als Umleitungsstrecke während eines Unfalls oder Bauarbeiten in der Gilgenstraße bzw. Schützenstraße nicht mehr genutzt werden. Ferner wird hierdurch eine Querung des BÜ für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge unterbunden, wodurch ggf. Umwegfahrten in Kauf genommen werden müssen.

Des Weiteren führt diese Variante zu keiner Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr, da Radfahrer dann über die vom Kfz-Verkehr hoch belasteten Straßenzüge Schützenstraße - Gilgenstraße fahren müssen um ins Zentrum zu gelangen.

Die Verwaltung empfiehlt aufgrund der zuvor aufgeführten Punkte nicht die Schließung des BÜ-Mühlturnstraße.

Variante 2 (Anlage 3):

Die Nutzung des BÜ durch Kraftfahrzeuge wird unterbunden. Die Nutzung des BÜ bleibt künftig Fußgängern und Radfahrern vorbehalten.

Der westliche, abgebundene Bereich der Mühlturnstraße wird als Sackgasse für Kfz gewidmet und mit einer Wendemöglichkeit ausgestattet. Die Zufahrtmöglichkeit auf das Parkgelände über das vorhandene Tor bleibt erhalten.

Der BÜ wird für die Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer umgestaltet. Dabei wird der westliche Bereich durch unterschiedliche Pflasterung zunächst für Radfahrer/Kfz Richtung Park und Fußgänger optisch getrennt. Vor dem BÜ wird durch eine einheitliche Pflasterung der Charakter als Mischfläche für Radfahrer und Fußgänger betont. Östlich des BÜ wird nur eine Mischfläche ausgewiesen, die teilweise auch von Kfz der Anlieger im Bereich des III. Quadranten genutzt werden kann.

Die östliche Mühlturnstraße bleibt Einbahnstraße. Die Untere Langgasse wird mit Markierungen an die Mühlturnstraße angeschlossen. Von dort einfahrende Kraftfahrer können im Knotenbereich wenden.

Die Kosten des Vorhabens (nur der Bereich Gleiskörper) würde allein die DB Netz AG tragen. Für die Stadt fallen Kosten für die Anpassung bzw. Herstellung des öffentlichen Straßenraumes, wie in Anlage 3 dargestellt, von geschätzt 60.000 € an.

Fazit der Verwaltung:

Wie bei Variante 2 dargestellt, kann bei dieser Variante die Mühlturnstraße als Umleitungsstrecke während eines Unfalls oder Bauarbeiten in der Gilgenstraße bzw. Schützenstraße nicht mehr genutzt werden. Eine Querung des BÜ bleibt im Notfall für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge weiterhin erhalten.

Im Hinblick auf das Radverkehrskonzept ist die aufgezeigte eine gute Lösung. Hierdurch wird eine Routenführung für Radfahrer aus Richtung Dudenhofen über die Straßenzüge Holzstraße - Mühlturnstraße ins Zentrum attraktiver. Optional wäre eine Ausweisung dieser Streckenführung als „Fahrradstraße“ als weiterführende Maßnahme umsetzbar.

Des Weiteren fallen für die Stadt Kosten von geschätzt 60.000 € für Anpassung und Herstellung des öffentlichen Raumes an.

Nach Abwägung der aufgezeigten Punkte empfiehlt die Verwaltung den BÜ – Mühlturnstraße nicht wie zuvor beschrieben von der DB-Netz AG umzubauen zu lassen.

Variante 3 (Anlage 4):

Die verkehrliche Funktion bleibt erhalten. Für die Fußgänger werden beidseitig separate, technisch gesicherte Überwege angelegt. Die Straßenführung und der Fuß-/Radweg entlang der benachbarten Parkanlage westlich der Bahn werden in der Lage so angepasst, dass sich der Kreuzungswinkel verkleinert und die Gehwegführung ortsnah und rechtwinklig über die Bahn geführt werden können. Die Grundstücksbegrenzung der Parkanlage muss dafür um bis zu 8 m verlegt werden.

Die Zufahrtmöglichkeit auf das Parkgelände bleibt über das verlegte Tor erhalten. Zur Sicherstellung der behinderungsfreien BÜ-Räumung durch linksabbiegende Fahrzeuge in die Untere Langgasse müssen vorgeschaltete Lichtzeichen an der Mühlturnstraße im II. / III. Quadranten aufgestellt werden. Alternativ dazu ist eine abknickende Vorfahrt vorzusehen. In beiden Fällen ist zu prüfen, ob im Räumbereich des BÜ (30m beidseitig) eine behinderungsfreie Begegnung zwischen großen Fahrzeugen möglich ist. Ggf. sind dafür auch Erweiterungen der Fahrbahnfläche oder eine Einschränkung auf Fahrzeuge mit entsprechenden Abmessungen erforderlich.

Die Kosten des Vorhabens (insbesondere Straßenverlegung/-verbreiterung) und müssen größtenteils gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (§§ 3,13) finanziert werden, d.h. die Stadt Speyer als Straßenbaulastträger wäre an den Kosten zu beteiligen. Der Anteil der Stadt beträgt ca. 129.000 € und bezieht sich nur auf den Bereich Gleiskörper. Für die Stadt fallen weitere Kosten für die Anpassung bzw. Herstellung des öffentlichen

Straßenraumes, wie in Anlage 4 dargestellt, von geschätzt 130.000 € an. Nicht in den Kosten enthalten sind Grunderwerb und die Anpassung der Mauer.

Fazit der Verwaltung:

Bei dieser Variante kann aber eine attraktive Routenführung für Radfahrer, wie Variante 2 beschrieben, nicht mehr in absehbarer Zeit realisierbar werden. Ebenfalls ist auf den hohen Kostenanteils der Stadt von ca. 259.000 € (zzgl. Grunderwerb und Anpassung der Mauer) hinzuweisen.

Mit dieser Lösung ist eine Erhöhung der Verkehrsmengen infolge von Schleichverkehren in den Straßenzügen „Unteren Langgasse“ und „Mühlturmstraße“ zu erwarten.

Die Verwaltung empfiehlt demnach den BÜ – Mühlturnstraße nicht wie zuvor beschrieben von der DB-Netz AG umzubauen zu lassen.

Variante 4 (Anlage 5):

Die verkehrliche Situation bleibt teilweise erhalten. Allerdings steht die Straße für den Kfz-Verkehr nur als Einbahnstraße Richtung Schützenstraße zur Verfügung. Für die Fußgänger wird auf der Nordseite eine eigene Verkehrsfläche angelegt. Für den Radverkehr steht Richtung Schützenstraße die Fahrbahn und in Gegenrichtung ein abmarkierter Radfahrstreifen zur Verfügung. Die Zufahrt auf das Parkgelände ist künftig nur aus Richtung BÜ möglich.

Westlich des BÜs bleibt der vorhandene Querschnitt der Straße erhalten. Dadurch bliebe auch der Engpass auf dem nördlichen Fußweg (0,80 m) bestehen. Um den Fußweg an dieser Stelle auf ein Maß von 2,00 m zu verbreitern, ist die Verlegung der Begrenzungsmauer am Parkgelände auf 34 m Länge erforderlich.

Bei dieser Variante erreichen die Schranken jeweils eine Länge von mehr als den max. möglichen 10 m.

Hinweis: Die bei den geschätzten Kosten für die Varianten 2 – 4a enthaltenen Grunderwerbskosten beruhen auf der Annahme eines Quadratmeterpreises von 100 €.

Die Kosten des Vorhabens (insbesondere Straßenverlegung/-verbreiterung) und müssen größtenteils gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (§§ 3,13) finanziert werden, d.h. die Stadt Speyer als Straßenbaulastträger wäre an den Kosten zu beteiligen. Der Anteil der Stadt beträgt ca. 54.000 € und bezieht sich nur auf den Bereich Gleiskörper. Für die Stadt fallen weitere Kosten für die Anpassung bzw. Herstellung des öffentlichen Straßenraumes, wie in Anlage 5 dargestellt, von geschätzt 15.000 € an. Nicht in den Kosten enthalten sind Grunderwerb und die Anpassung der Mauer.

Fazit der Verwaltung:

Die Mühlturnstraße ist und soll auch weiterhin mit 30 km/h beschildert werden. Aufgrund dessen sollte der Radverkehr mit auf der Fahrbahn geführt werden. Hierdurch ist der geplante Radfahrstreifen entbehrlich. Die dann zur Verfügung stehende Fläche könnte den Fußgängern (Variante 4a) zugeschlagen werden.

Bei dieser Variante kann die Mühlturnstraße als Umleitungsstrecke während eines Unfalls oder Bauarbeiten in der Gilgenstraße bzw. Schützenstraße genutzt und weiterhin von Einsatz- und Rettungsfahrzeuge gequert werden.

Im Hinblick auf das Radverkehrskonzept ist diese Variante eine gute Lösung. Hierdurch wird eine Routenführung für Radfahrer aus Richtung Dudenhofen über die Straßenzüge Holzstraße - Mühlturnstraße ins Zentrum attraktiver. Optional wäre eine Ausweisung dieser Streckenführung als „Fahrradstraße“ als weiterführende Maßnahme umsetzbar.

Bei dieser Lösung muss die Stadt einen Gesamtanteil von ca. 69.000 € (zzgl. Grunderwerb und Anpassung der Mauer) tragen.

Nach Abwägung der aufgezeigten Punkte empfiehlt die Verwaltung den BÜ – Mühlturnstraße nicht wie zuvor beschrieben von der DB-Netz AG umzubauen zu lassen.

Variante 4a (Anlage 6):

Diese Lösung ähnelt der Variante 4. Beidseitig der Fahrbahn für den Radverkehr sind Fußgängerwege vorgesehen. Die Fahrbahn darf hier in Richtung Osten allerdings nur von Anliegerverkehr und Notfallfahrzeugen befahren werden. Da mit dieser Lösung Durchgangsverkehr unterbunden werden soll, wird westlich des BÜ ein Wendeplatz angelegt. Um eine Verlegung der Parkmauer zu vermeiden, verbleibt der Engpass im Bereich des nordwestlichen Fußgängerwegs. Mit den gewählten Breiten für die jeweiligen Verkehrswege kann das max. Maß der Schrankenlänge eingehalten werden.

Hinweis: Die bei den geschätzten Kosten für die Varianten 2 – 4a enthaltenen Grunderwerbskosten beruhen auf der Annahme eines Quadratmeterpreises von 100 €.

Die Kosten des Vorhabens (insbesondere Straßenverlegung/-verbreiterung) und müssen größtenteils gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (§§ 3,13) finanziert werden, d.h. die Stadt Speyer als Straßenbaulastträger wäre an den Kosten zu beteiligen. Der Anteil der Stadt beträgt ca. 55.000 € und bezieht sich nur auf den Bereich Gleiskörper. Für die Stadt fallen weitere Kosten für die Anpassung bzw. Herstellung des öffentlichen Straßenraumes, wie in Anlage 6 dargestellt, von geschätzt 15.000 € an. Nicht in den Kosten enthalten ist der Grunderwerb.

Fazit der Verwaltung:

Die Mühlturnstraße ist und soll auch weiterhin mit 30 km/h beschildert werden. Fußgänger können beidseitig auf einem richtlinienkonformen Gehweg den Bahnübergang, was die Attraktivität der Wegeverbindung zwischen dem Parkplatz „Stadthalle“ und der dem Zentrum verbessert.

Bei dieser Variante kann die Mühlturnstraße als Umleitungsstrecke während eines Unfalls oder Bauarbeiten in der Gilgenstraße bzw. Schützenstraße genutzt und weiterhin von Einsatz- und Rettungsfahrzeuge gequert werden. Aufgrund verschiedener Rahmenbedingungen wurde seitens der Verwaltung noch keine Richtung der künftigen Einbahnstraße festgelegt.

Im Hinblick auf das Radverkehrskonzept ist diese Variante eine gute Lösung. Hierdurch wird eine Routenführung für Radfahrer aus Richtung Dudenhofen über die Straßenzüge Holzstraße - Mühlturnstraße ins Zentrum attraktiver. Optional wäre eine Ausweisung dieser Streckenführung als „Fahrradstraße“ als weiterführende Maßnahme umsetzbar.

Bei dieser Lösung muss die Stadt einen Gesamtanteil von ca. 70.000 € tragen (zzgl. Grunderwerb).

Nach Abwägung der aufgezeigten Punkte empfiehlt die Verwaltung den BÜ – Mühlturnstraße wie zuvor beschrieben von der DB-Netz AG umzubauen zu lassen.

Anlagen:

- Anlage 1: Kreuzungsplan – Lageplan BÜ - Schützenstraße
- Anlage 2: Kreuzungsplan – Lageplan BÜ – Alte Schwegenheimer Straße
- Anlage 3: BÜ - Mühlturnstraße Variante 2
- Anlage 4: BÜ - Mühlturnstraße Variante 3
- Anlage 5: BÜ - Mühlturnstraße Variante 4
- Anlage 6: BÜ - Mühlturnstraße Variante 4a