

Beratende Ingenieure

für Straßenverkehrstechnik, Straßenplanung, Verkehrswesen,  
Lärm- und Umweltschutz in Verkehrs- und Stadtplanung

GUTACHTERLICHE STELLUNGNAHME  
ÜBER DIE BESEITIGUNG DES SCHIENENGLEICHEN BAHNÜBERGANGES  
IM ZUGE DER SCHÜTZENSTRASSE IN SPEYER

1. AUFGABE

Seit Jahren besteht die Absicht, den schienengleichen Bahnübergang Schützenstraße der Bundesbahnstrecke Schifferstadt - Lauterburg im Stadtgebiet Speyer zu beseitigen. Im Zusammenhang mit der Umgehungsstraße B 9 westlich der Stadt und der Stadtentwicklung nördlich und südlich der Dudenhofer Straße (Ortsdurchfahrt B 39) hat die Belastung dieser wichtigen westlichen Einfallstraße in die Innenstadt stark zugenommen und - neben der Oberen Langgasse - auch das Verkehrsaufkommen in der Schützenstraße zunehmend erhöht. Sowohl aus Gründen der Verkehrssicherheit als auch der mit jeder Schrankenschließung entstehenden Umweltbelastungen in der Schützenstraße beiderseits des schienengleichen Bahnüberganges ist daher beabsichtigt, den Bahnübergang durch eine Über- oder Unterführung zu beseitigen.

Sowohl die Stadt Speyer als auch die Deutsche Bundesbahn - Bundesbahndirektion Karlsruhe - haben durch Ingenieurbüros die Möglichkeiten und Voraussetzungen für eine Über- oder Unterführung der Schützenstraße untersuchen lassen. Anfang 1980 hat die Stadtverwaltung den Gutachter gebeten, zu der von der Stadt abgelehnten Überführung Stellung zu nehmen. Bereits damals wurde anhand einer generellen Entwurfsskizze vorgeschlagen, aus verkehrlichen, stadtgestalterischen und umweltspezifischen Gründen einer Straßenunterführung den Vorzug zu geben.

#### 4. ZUSAMMENFASSUNG

Eine städtebauliche, verkehrliche und umweltspezifische Bewertung der verschiedenen Varianten bzw. Lösungen führt zu folgendem Ergebnis:

- a) Gegenüber einer Überführung der Schützenstraße besitzen Lösungen mit einer Unterführung der Schützenstraße eindeutige städtebauliche und verkehrliche Vorteile. Es ist deshalb in der weiteren Detailbearbeitung von einer Straßenunterführung der Gleisanlagen auszugehen.
- b) Um eine möglichst geringe optische Trennwirkung zwischen den beiderseits der Bahnanlagen gelegenen Stadtbereichen hervorzurufen, ist zu empfehlen:
  - Wahl einer möglichst geringen Konstruktionshöhe für die Bahnbrücke. Vorgeschlagen wird eine Walzträgerkonstruktion mit einer Konstruktionshöhe zwischen Bauwerksunterkante und Schienenoberkante von rd. 1,15 bis 1,20 m (Plan 11);
  - Anhebung der Gleise im Kreuzungsbereich um lediglich 0,45 m über die derzeitige  $S_{OK}$  von 103,43 m auf 103,88 m (Plan 12).

Diese geringfügige Anhebung des Gleisbereiches auf eine relativ kurze Strecke im und beiderseits des Kreuzungsbereiches (Plan 13) unter gleichzeitiger Beibehaltung der Höhenlage der begleitenden Hirsch- und Hasenstraße ist städtebaulich vertretbar. Durch den geringen Höhenunterschied der parallelen Verkehrswege (Schiene und Straße) werden Schutzmaßnahmen zur Abgrenzung zwischen Gleisbereich und Begleitstraßen erleichtert.

Das bedeutet, daß die Geißelstraße zusätzlich rd. 2.000 Kfz/24 Stunden verlagerten Verkehr zu übernehmen hat.

- c) Bei einer nur geringfügigen Überschreitung der Richtwerte für die Rampensteigungen der Straßenunterführung ist es möglich
- die Einmündung der Kämmererstraße in die Schützenstraße beizubehalten;
  - den Straßeneinschnitt östlich der Bahn auf den Abschnitt Hirschstraße - Kämmererstraße zu beschränken;
  - westlich der Bahn das derzeitige Straßenniveau noch vor der Einmündung der Schützenstraße in die Obere Langgasse zu erreichen;
  - mit der Tieflage der Schützenstraße westlich der Bahn einen zusätzlichen Lärmschutz für die nördlich und südlich gelegenen Bau- bzw. Freiflächen zu erzielen.
- d) Im Grundriß wird die Lösung A (Plan 2) empfohlen, bei der die Bebauung zwischen Holz- und Hirschstraße südlich der Schützenstraße erhalten bleibt. Diese Lösung enthält auf der Südseite der Straßenunterführung eine kombinierte Fuß- und Radwegeunterführung mit Rampen entlang der Schützenstraße. Auf der Nordseite ist dagegen lediglich eine Unterführung mit Treppenauf- und -abgängen vorgesehen.
- e) Es wird empfohlen, auf die Anbindung der Holzstraße an die im Gefälle von 5,5 % liegende Schützenstraße südlich der Stadthalle aus Gründen der Verkehrssicherheit zu verzichten. Der Anschluß des Einzugsgebietes der Holzstraße an das Hauptverkehrsstraßennetz kann über die Geisselstraße zur Dudenhofer Straße hergestellt werden. Dies bedeutet, daß die Geisselstraße zusätzlich rd. 2 000 Kfz/24 Stunden verlagerten Verkehr zu übernehmen hat.

- d) In Höhe Mühlturnmstraße ist eine zusätzliche kombinierte Fuß- und Radwegeverbindung als Überführung herzustellen, mit der das Gebiet der ehemaligen Brauerei südlich Obere Langgasse und die hier entstehende neue bauliche Nutzung mit der Innenstadt direkt verbunden wird. Zusätzlich können kreuzungsfreie Fuß- und Radwegeverbindungen in Richtung Holzstraße - Dudenhofer Straße hergestellt werden.

Insgesamt haben die Untersuchungen zahlreicher Varianten unter Heranziehung alternativer Entwurfs- und Planungselemente zu einem Ausführungsvorschlag geführt, der über die bereits bestehenden Vorüberlegungen eingeschalteter Ingenieurbüros hinaus zahlreiche weitere Planungshinweise erbracht hat und der zu einer insgesamt befriedigenden Lösung unter vertretbaren Eingriffen führt.

# Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges Variante 3: Unterführung Schützenstraße

Lageplan 1:1000  
mit Anschluß Kämmererstraße

## LÖSUNG A

