

Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 0174/2024

Abteilung: Tiefbau

Bearbeiter/in: Benner, Florian

Haushaltswirksamkeit:

nein

ja, bei

Produkt: 54100

Investitionskosten:

nein

ja

Betrag: 20.000 €

Drittmittel:

nein

ja

Betrag:

Folgekosten/laufender Unterhalt:

nein

ja

Betrag:

Im laufenden Haushalt eingeplant:

nein

ja

Fundstelle:

Betroffene Nachhaltigkeitsziele:



Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	03.12.2024	öffentlich	empfehlende Beschlussfassung
Stadtrat	06.02.2025	öffentlich	endgültige Beschlussfassung

Betreff: Machbarkeitsstudie Bahnübergang Schützenstraße

Beschlussempfehlung:

Die Verwaltung wird beauftragt die Machbarkeitsstudie mit den Varianten

1. Unterführung der Schützenstraße am Bahnübergang
2. Überführung für Geh- und Radweg im Bereich Paulstraße bis Schützenstraße
3. Unterführung für Geh- und Radweg im Bereich Paulstraße bis Schützenstraße

durch ein externes Planungsbüro erarbeiten zu lassen.

Begründung:

Die SPD-Fraktion hat mit beiliegendem Schreiben vom 01.03.2024 eine Machbarkeitsstudie am Bahnübergang Schützenstraße beantragt. Bereits bei der Diskussion im Stadtrat am 14.03.2024 waren seitens der verschiedenen Fraktionen grundsätzliche Varianten für den Bahnübergang angesprochen worden:

1. Überführung für Fußgänger und Radfahrende im Bereich Paulstraße bis Schützenstraße
2. Unterführung für Fußgänger und Radfahrende im Bereich Paulstraße bis Schützenstraße
3. Unterführung der Schützenstraße
4. Überführung der Schützenstraße

Nach intensiver Diskussion wurde der Antrag zur weiteren Beratung in den Fachausschuss verwiesen.

Seitens der der Abteilung 540 Tiefbau wurden zwischenzeitlich eine ganze Reihe von Unterlagen und Dokumenten im Stadtarchiv der Stadt Speyer zu dem Thema Bahnübergang Schützenstraße gesichtet. Dabei wurde deutlich, dass dieser Bahnübergang bereits seit ca. 100 Jahren immer wieder im Fokus steht.

Erste Pläne aus den 1920er Jahren zeigen Überlegungen die Schützenstraße in die Trasse der heutigen Albert-Pfeifer-Straße/Paulstraße zu verlegen und die Bahntrasse dabei zu unterqueren.

In den 1960er Jahren wurde im Rahmen eines Generalverkehrsplanes eine Hochstraße in der Verlängerung der Dudenhofer Straße zum Postplatz als das Mittel der Wahl erachtet.

In den 1970er Jahren folgten verschieden weitere Ansätze, von Verlegung der Schützenstraße über Überführungen, bis hin zu einer Unterführungslösung. Teilweise war vorgesehen, die Gleistrasse dabei höher oder tiefer zu legen.

Mit dem sogenannten „Schube-Plan“ von Stadtbaudirektor Schube aus dem Jahr 1973 sollten die innerstädtischen Bahnübergänge beseitigt werden, indem die Gleistrasse an den Stadtrand (parallel zur B9) verlegt wird, inklusive der Errichtung eines neuen Hauptbahnhofes am Stadtrand von Speyer.

Im Jahr 1977 wurde seitens des Stadtrates einer „Vereinbarung zur Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge im Zuge der Strecke Speyer – Wörth und Bau eines Südgleises“ zugestimmt. Die Vereinbarung wurde zwischen der Stadt Speyer, der Deutschen Bahn und dem Land Rheinland-Pfalz getroffen. Sie sah vor:

- Den Bahnübergang Mühlturnstraße durch eine Fußgängerbrücke zu ersetzen.
- Den Bahnübergang Schützenstraße durch eine Straßenüberführung zu ersetzen.
- Den Bahnübergang Alte Schwegenheimer Straße durch eine Straßenüberführung zu ersetzen. Für diese Lösung gibt es bereits einen nach wie vor rechtskräftigen Bebauungsplan (Nr. 41).
- Im Zuge der Wichernstraße eine zusätzliche Fußgängerbrücke einzurichten.
- Das Industriestammgleis durch einen Neubau (parallel zum Hauptgleis und durch die südliche Gemarkung zum Industriegebiet Süd), einschl. eines Tunnels (unter dem Hauptgleis, der Landauer Straße und der B39 hindurch), sowie verschiedener Überführungen zu ersetzen und die Hafensbahn vom Bahnhof bis zur Kirmeyer Straße zurückzubauen.

Nach Jahren der Planung und Beratung folgte 1982 der Beschluss für eine geänderte Vereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und der Stadt, die nun vorsah:

- Unterführung der Schützenstraße mit Anhebung der Gleistrasse um 45 cm.
- Straßenüberführungen über die Schützenstraße parallel zum Gleis für Hirsch- und Hasenstraße
- Fußgängersteg im Bereich Mühlturnstraße als Ersatz für den Bahnübergang

Schlussendlich wurde bis heute jedoch keine der genannten Varianten verwirklicht. Größter Hemmschuh war dabei immer die Frage nach der Finanzierung.

Vor einer erneuten Machbarkeitsstudie muss aus Sicht der Verwaltung daher erst das Ziel eng umgrenzt werden.

Betrachtet man die bisherigen Untersuchungen wird klar:

- Lösungen mit einer räumlichen Verlegung der Schützenstraße sind heute aufgrund der fortgeschrittenen und teilweise denkmalgeschützten Bebauung nicht mehr denkbar.
- „Große“ Lösungsansätze waren bisher nicht finanzierbar und sind deshalb seit Jahrzehnten immer wieder gescheitert, bzw. über das Stadium von Machbarkeitsstudien und Vereinbarungen nicht hinausgekommen.

Der Untersuchungsauftrag der Studie sollte daher der Realität angepasst und eingegrenzt werden. Aus Sicht der Verwaltung ist die Variante 4 „Überführung Schützenstraße“ nicht realisierbar. Bereits ein Gutachten aus dem Jahr 1981 (Prof. Schaechterle/Goldschuer, 1981) stellt fest:

„Die für die Bahn erforderliche lichte Durchfahrts Höhe von 5,50 m und die Konstruktionshöhe von ca. 0,90 m zwingen zu einer maximal möglichen Absenkung der Gleise um ca. 2,00 m, um im Bereich östlich der Bahn die Kämmererstraße anbinden zu können. Die Schützenstraße muss somit im Kreuzungsbereich mit dem Bahnkörper um ca. 4,40 m über das derzeitige Gelände angehoben werden. Einschließlich Dammschüttung und Stützmauern ergibt sich eine über Gelände liegende Straßentrasse auf einer Länge von ca. 360 m zwischen Obere Langgasse und Kämmererstraße mit allen damit verbundenen negativen Auswirkungen (Trennwirkung, Lärm, etc. auf die Bebauung beiderseits der Straße. Aus städtebaulichen und umweltspezifischen Gesichtspunkten kann eine solche Lösung nicht befriedigen.“

Das Ziel der Bemühungen nach einer Verbesserung der Situation für die Anwohnenden würde mit einer solchen Lösung konterkariert. Eine Untersuchung dieser Variante wird daher nicht empfohlen.

Eine Unterführung der Schützenstraße unter dem Bahnübergang hindurch (Variante 3) wurde in gleichem Gutachten (Schaechterle/Goldschuer, 1981) ebenfalls in mehreren Untervarianten untersucht und beurteilt. Für alle Lösungsansätze waren Eingriffe in die private und (zumindest heute) teils denkmalgeschützte angrenzende Bebauung notwendig. Zusätzlich wäre eine Anhebung der Gleise und eine Unterdükerung des Gießhübelbaches notwendig.

Trotz des sicherlich technischen Fortschrittes im Baubereich sind die Rahmenbedingungen annähernd gleich, was Bauwerke mit einem immensen Aufwand bedeuten würde. Eine aus heutiger Sicht befriedigende Führung von Fußgängern und Radfahrenden war mit der damaligen Variantenuntersuchung nicht möglich.

Die Machbarkeitsstudie könnte in groben Zügen die Untersuchung von 1981 aufnehmen, überprüfen und ggf. weitere Lösungsvorschläge machen. Es wäre insbesondere zu prüfen, ob eine Möglichkeit besteht ohne Eingriffe in die Bestandsbebauung eine Unterführung der Schützenstraße für alle Verkehrsteilnehmer an dieser Stelle zu realisieren. Auch die notwendigen Verkehrsbeziehungen könnten dargestellt und ein Kostenrahmen ermittelt werden.

Die Aufnahme in die Machbarkeitsstudie kann erfolgen, wobei seitens der Verwaltung die Chance einer Realisierung aus Kostengründen wie in der Vergangenheit als sehr unwahrscheinlich eingestuft und die Aufnahme daher nicht empfohlen wird.

Die Varianten 1 und 2 wurden in dieser Form in der Vergangenheit noch nicht untersucht. Lediglich im Rahmen des S-Bahn-Haltepunktes Süd war eine Unterführung als Gleisquerung im Bahnhofsbereich vorgesehen. Beide Varianten scheinen gegenüber den Varianten 3 und 4 deutlich einfacher zu realisieren.

Eine Aufnahme in die Machbarkeitsstudien wird seitens der Verwaltung empfohlen.

Für eine Machbarkeitsstudie, die die Varianten 1, 2 und 3 untersucht, wird voraussichtlich ein Kostenrahmen von ca. 20.000 € erforderlich. Bei einer Beschränkung auf die Varianten 1 und 2 halbiert sich der Kostenrahmen wahrscheinlich nahezu. Entsprechende Angebote können nach Festlegung des Untersuchungsrahmens eingeholt werden.

Mit einem Ergebnis ist im Laufe des zweiten Quartals 2025 zu rechnen.

Anlagen:

- Planungsvorschläge
- „Schube-Plan“-Auszug-
- Gutachterliche Stellungnahme Prof. Schaechterle/Holdschuer -Auszug-

Hinweis:

Die Anlagen zu diesem Tagesordnungspunkt (öffentlich) finden Sie in unserem Bürgerinformationssystem (<https://buerginfo2.speyer.de>); Vorlagen im nicht öffentlichen Teil sind im Ratsinformationssystem (<https://ratsinfo2.speyer.de>) hinterlegt, für das jedoch ein individueller Login erforderlich ist.