



MITTEILUNGSVORLAGE

Federführung:
FB Tiefbau und Grünflächen
FB Stadtplanung und Vermessung

Sachbearbeitung:
Mundt, Martin
Schlecht, Günter

Datum:
23.03.2016

VORL.NR. 071/16

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	14.04.2016	ÖFFENTLICH

Betreff: Verbreiterung des Verkehrsraumquerschnitts unterhalb der Eisenbahnüberführung August-Bebel-Straße
Bezug SEK: Masterplan 8 - Mobilität; Masterplan 7 - Grün in der Stadt

Bezug: Vorentwurfsplanung Deutsche Bahn AG

Anlagen: 1. Lageplan
2. Entwurfsplan

Mitteilung:

Die Deutsche Bahn AG plant, auf Grund der erneuerungsbedürftigen Bausubstanz der Eisenbahnüberführung August-Bebel-Straße, einen Ersatzbau in den Jahren 2020/2021 zu errichten. Es handelt sich hierbei um ein Überführungsbauwerk der viergleisigen Bahnstrecke Richtung Asperg.

Im Zuge der Vorplanung möchte die Deutsche Bahn AG die Belange der Stadt Ludwigsburg in Bezug auf die Baumaßnahme berücksichtigen. Aus diesem Grund ist die Deutsche Bahn AG an die Verwaltung der Stadt Ludwigsburg, mit der Bitte um Abstimmung, herangetreten.

Historische Situation

Im Bereich der heutigen Bahnunterführung bestand im historischen Ludwigsburger Alleengrundriss aus der Gründungszeit der Stadt eine Allee, die den „Gänsfuß“ in der Weststadt über die Talallee mit dem Gebiet Reute/Fröbelstraße hin zum Favoritenpark verband. Diese historische Allee wird heute in kurzem Abstand von drei Bahnlinien und der August-Bebel-Straße dauerhaft zerschnitten.

Funktion der Bahnunterführung im Netz

Die August-Bebel-Straße stellt die einzige Straßenverbindung zwischen der Weststadt (Talallee/Zone 30 und Kurfürstenstraße/Bahnhof) und Eglosheim (B 27 in Richtung Schloss bzw. Autobahn) auf Ludwigsburger Gemarkung dar.

Direkt neben der Unterführung mündet die Calwer Straße, als wichtigste Anbindung des Gewerbe-
Verbreiterung des Verkehrsraumquerschnitts unterhalb der Eisenbahnüberführung August-Bebel-Straße

gebiets Teinacher Straße, in die August-Bebel-Straße und somit in das Hauptverkehrsstraßennetz ein.

Drei Buslinien nutzen die Bahnunterführung. Zwei Buslinien (425 und 430), die den Bahnhof mit Eglosheim im 10-Minuten-Takt (in der Hauptverkehrszeit) verbinden, haben neben der Einmündung Calwer Straße eine gemeinsame Haltestelle. Eine Linie (532) die im 30-Minuten-Takt verkehrt, biegt in Richtung Asperg in die Calwer Straße ab.

Heute ist auf der Westseite ein Einrichtungsradweg vorhanden, der zum Teil auch widerrechtlich entgegen der gekennzeichneten Fahrtrichtung genutzt wird. Geplant ist, im Verlauf der August-Bebel-Straße, eine Hauptradroute (Route 3a) mit Fahrmöglichkeit in beiden Richtungen einzurichten. Diese Route ist auch Bestandteil der Planung eines Alltagsradwegs von Kornwestheim nach Bietigheim-Bissingen im Zuge der Landesinitiative RadNETZ. Die Unterführung ist die Nahtstelle der zwei bedeutsamen Grün- und Erholungsflächen „Naturpark West“ und „Marienwahl“, für deren zukünftige Verknüpfung, entsprechend dem „Grünen Ring“ des Freiflächenentwicklungskonzeptes, eine Verbreiterung der Unterführung wesentlich beiträgt.

Die oben kreuzende Schienenstrecke hat überregionale Bedeutung. Auf vier Gleisen verkehren die Regionalzüge von Stuttgart nach Karlsruhe, Heidelberg und Würzburg, dazu die S-Bahn-Linie 5 von Stuttgart nach Bietigheim-Bissingen.

Probleme der heutigen Unterführung

Die auf der Ostseite fehlende Radverkehrsführung verleitet Radfahrer zur Nutzung des Radwegs auf der Westseite in entgegengesetzter Richtung. Solche „Geisterfahrten“ haben ein bis zu 10-mal höheres Unfallrisiko für Verkehrsteilnehmer. Da im Verlauf der August-Bebel-Straße und der Kurfürstenstraße auf der Ostseite der Unterführung keine Gehwege vorhanden sind, ist für Fußgänger eine einseitige Führung, wie sie im Bestand vorhanden ist, ausreichend. Mit 1,50 m ist aber die Breite dieser 20 m langen Unterführungsstrecke viel zu gering.

Die vorhandene Fahrspur der Straße in Richtung Eglosheim ist überbreit und ermöglicht so die Aufstellung von Pkw nebeneinander bzw. die Vorbeifahrt an Linksabbiegern. Da hier ein Gewerbegebiet angebunden ist, würde eine Aufweitung der Straße durch eine vollwertige Linksabbiegespur den Verkehrsfluss verbessern. Eventuell kann durch eine nicht vollständige Signalisierung das Linksabbiegen und die Überquerbarkeit der August-Bebel-Straße noch verbessert werden. Eine solche Signalisierung müsste mit dem anschließenden Knoten Talallee/Kurfürstenstraße koordiniert werden.

Vorteile einer Verbreiterung im Zuge der Erneuerung

Eine Verbreiterung von heute 12 m auf künftig 18,50 m ermöglicht Geh- und Radwege beidseitig in Normbreite anzubieten und eine vollständige Linksabbiegespur einzurichten. Dies käme einem Befreiungsschlag für sämtliche Verkehrsteilnehmer an dieser Kreuzung gleich. Fußgänger-, Radfahr- und Kfz-Verkehr würden hiervon profitieren.

Da die Nutzungsdauer von Brückenbauwerken mit rund 100 Jahren anzusetzen ist, bietet sich nun eine Möglichkeit der Einflussnahme, welche auf lange Zeit das Stadtbild und die Freiraumsituation an dieser Stelle nachhaltig verändern würde.

Kostenteilung Deutsche Bahn AG / Stadt Ludwigsburg

Im Fall einer Verbreiterung des Unterführungsquerschnittes erfolgt die Verteilung der Baukosten gemäß dem Eisenbahnkreuzungsgesetz.

Zitat § 12 Eisenbahnkreuzungsgesetz:

„Wird an einer Überführung eine Maßnahme nach § 3 durchgeführt, so fallen die dadurch entstehenden Kosten

1. demjenigen Beteiligten zur Last, der die Änderung verlangt oder sie im Fall einer Anordnung hätte verlangen müssen; Vorteile, die dem anderen Beteiligten durch die Änderung erwachsen, sind auszugleichen (Vorteilsausgleich).
2. beiden Beteiligten zur Last, wenn beide die Änderung verlangen oder sie im Fall einer Anordnung hätten verlangen müssen, und zwar in dem Verhältnis, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Änderung zueinander stehen würden. Nummer 1 Satz 2 ist entsprechend anzuwenden.“

Dem Gesetz zufolge übernimmt die Stadt Ludwigsburg nicht die Mehrkosten der Verbreiterung, sondern sogar einen höheren Anteil der Gesamtkosten als die Deutsche Bahn AG.

Da die Deutsche Bahn AG sich momentan in der Vorplanungsphase befindet, können lediglich grob geschätzte Kosten von insgesamt 6 Mio. € für das Gesamtprojekt (inkl. Verbreiterung) von Seiten der Bahn angegeben werden.

Der Anteil an den Gesamtkosten des Projekts, den die Stadt Ludwigsburg zu tragen hätte, kann mangels der Möglichkeit zu eingehenderen Berechnungen nur ansatzweise auf etwa 60 %, oder 3,6 Mio. €, geschätzt werden.

Gibt es keinen Änderungswunsch von Seiten der Stadt Ludwigsburg, trägt allein die Deutsche Bahn AG die Kosten.

Weiteres Vorgehen

Da die Deutsche Bahn AG für Baumaßnahmen der genannten Art einen Vorlaufzeitraum von 3 Jahren ansetzt, macht dies eine Entscheidung, auch in Hinblick auf mögliche Einflussnahme seitens der Stadt Ludwigsburg, bereits zum heutigen Zeitpunkt notwendig.

Auf Grund der Tatsache, dass ein neu errichtetes Brückenbauwerk eine Nutzungsdauer von rund 100 Jahren hat und sich damit eine Änderungsmöglichkeit der Situation mit entsprechendem städtebaulich prägenden Charakter und entsprechender Tragweite bietet, empfiehlt die Verwaltung die Verbreiterung der Eisenbahnüberführung gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG umzusetzen.

Sollte die Verbreiterung realisiert werden, so ist der Deutschen Bahn AG dieser Wunsch zeitnah mitzuteilen und entsprechende Finanzmittel in der Haushaltsplanung vorzusehen.

Unterschriften:

Ulrike Schmidtgen

Martin Kurt

Verteiler: D III, FB 67, FB 60, FB 61, FB 32, FB 14, FB 20, R 05