

Aus der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Technik und Umwelt am 1.10.2015

Verkehrssicherung an den Bahnübergängen Flattichstraße und Pflugfelder Straße in Münchingen

Eisenbahnen sind gesetzlich verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Hierzu gehören auch Bahnübergänge. Bahnanlagen müssen den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen und dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Um dies zu gewährleisten, werden regelmäßig Verkehrsschauen unter Beteiligung der verantwortlichen Stellen durchgeführt. Bei der jüngsten Verkehrsschau in Korntal-Münchingen lag ein Hauptaugenmerk auf den Bahnübergängen Flattichstraße und Pflugfelder Straße in Münchingen, da im Vorfeld durch den Eisenbahnbetriebsleiter der WEG ein Gutachten erstellt wurde, das Mängel an diesen beiden Bahnübergängen aufzeigte. Die Kreuzungsbereiche sind zu schmal, um Begegnungsverkehr größerer Fahrzeuge (z.B. Müllfahrzeugen, Lastwagen) zu ermöglichen. Daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass in einem solchen Falle ein Rückstau auf den Bahnübergang entsteht, der jedoch unbedingt vermieden werden muss. Daher muss der Straßenquerschnitt im Kreuzungsbereich des Bahnüberganges wie gleichermaßen 25 m außerhalb des Kreuzungsbereiches - abgeleitet von den Schleppkurven der auf der betreffenden Straße zugelassenen Fahrzeuge - ausreichend breit sein, damit deren Begegnungsfall ohne die Notwendigkeit anzuhalten, zurückzusetzen oder zu rangieren gewährleistet ist. Am Bahnübergang Flattichstraße soll eine entsprechende Aufweitung des Straßenquerschnittes erfolgen. Ergänzend hierzu, soll im 25 m-Bereich das Räumen des Bahnüberganges durch die Vorfahrtregelung in Verbindung mit der Einrichtung von Einbahnstraßen sichergestellt werden. Am Bahnübergang Pflugfelder Straße ist ebenfalls eine Aufweitung des Straßenquerschnittes für die dort verkehrenden Fahrzeuge vorgesehen. Auch hier soll das Räumen des Bahnüberganges im 25 m-Bereich durch eine geänderte Vorfahrtregelung, die Beschränkung von Fahrzeuglängen (aufgrund der Schleppkurvenproblematik) in Verbindung mit der Einrichtung von zulaufenden Einbahnstraßen sichergestellt werden.

Um die verkehrsrechtlichen und baulichen Veränderungen an den Bahnübergängen rechtssicher zu definieren, wird ein Planfeststellungsverfahren bzw. ein Plangenehmigungsverfahren durch das Regierungspräsidium durchgeführt. Ziel ist es, die Maßnahmen an den Bahnübergängen dann durchzuführen, wenn auch die geplante Erneuerung der Sicherungstechnik auf der Strecke erfolgt, um hier nicht eine nochmalige Streckenstilllegung auszulösen. Voraussichtlich wird dies im Sommer 2016 der Fall sein. Die Gesamtkosten werden auf 250.000 Euro geschätzt, wobei ein Drittel der Kosten von der Stadt selbst getragen werden muss. Der Ausschuss für Technik und Umwelt billigte die in der Sitzung vorgestellte Machbarkeitsstudie und die darin enthaltenen Maßnahmen. Hierbei sagte die Verwaltung zu, verschiedene Anregungen aus dem Gremium hinsichtlich der vorgeschlagenen Einbahnstraßenregelungen im weiteren Verfahren zu prüfen.

Bahnübergang Stuttgarter Straße - Verbesserung der Fußgängerquerung

In den vergangenen Jahren wurde von Bürgern und der AG1 „Lebenswertes Münchingen“ wiederholt auf die Notwendigkeit der Errichtung eines

Fußgängerüberwegs am Bahnübergang Stuttgarter Straße hingewiesen. Die gewünschte Erstellung eines Zebrastreifens im Bereich des Bahnübergangs kann aufgrund der zu geringen Anzahl an querenden Fußgängern pro Zeiteinheit, die in der maßgebenden Richtlinie gefordert wird, nicht umgesetzt werden. Im Zuge der Ansiedlung der Fa. Lidl an der Stuttgarter Straße wurde eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel, auf Höhe der Zufahrt des Lebensmittelmarktes und mit einer direkten Verbindung zum Außenbereich des Freizeitbades, eingebaut. Der Abstand zum Bahnübergang gewährleistet, dass es zu keinen Rückstauauswirkungen auf den Bahnübergang kommen kann. In der Arbeitsgruppe 1 des Zukunftskonzepts Korntal-Münchingen „Aufenthaltsqualität und erlebbare Ortsmitte“ wurde das Thema erneut aufgegriffen. Die Beobachtungen über einen längeren Zeitraum an verschiedenen Tagen und zu verschiedenen Tageszeiten haben ergeben, dass die Fußgängerfurt am Freizeitbad aufgrund ihrer Entfernung von ca. 50 m zum tatsächlichen Querungsbedarf nicht wie erhofft genutzt wird. Fußgänger aller Altersklassen queren die Stuttgarter Straße direkt vor oder hinter dem Bahnübergang. Es wurden von der Arbeitsgruppe Ausführungsvorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Fußgänger erarbeitet und der Verwaltung übergeben. Im Zuge einer darauf folgenden Verkehrsschau mit der WEG wurde die Situation vor Ort besprochen. Daraufhin wurde das Planungsbüro Pöyry aus Stuttgart von der Verwaltung beauftragt, im Rahmen einer Machbarkeitsstudie Varianten für Querungsmöglichkeiten am Bahnübergang Stuttgarter Straße zu erarbeiten. Da eine eventuell neue Querungsmöglichkeit in der Nähe des Bahnübergangs angeordnet werden soll, um Umwege für Fußgänger zu vermeiden, befindet sich diese in dem 25 m breiten Räumbereich des Bahnübergangs. Diesem Bereich kommt nach den einschlägigen Eisenbahnrichtlinien eine besondere sicherheitstechnische Bedeutung zu, da hier im Fall eines ankommenden Zuges dem KFZ-Verkehr ein uneingeschränktes Räumen des Bahnübergangs ermöglicht werden muss. Dem Ausschuss für Technik und Umwelt wurden in seiner Sitzung verschiedene mögliche Varianten vorgestellt:

- Variante 1a: Die bestehende Mittelinsel östlich des Bahnübergangs bleibt erhalten, eine neue wird westlich des Bahnübergangs außerhalb des Räumbereichs (> 25 m) errichtet. Durch die Anbringung von Holmgeländern und Grünstreifen wird die Querungsmöglichkeit der Fußgänger direkt am Bahnübergang verhindert. (Herstellungskosten ca. 30.000 Euro netto)
- Variante 1b: Zusätzlich zur Variante 1a wird die bestehende östlich gelegene Mittelinsel näher an den Bahnübergang gerückt. (Herstellungskosten ca. 47.000 Euro netto)
- Variante 2: Diese Variante entspricht dem Vorschlag der Arbeitsgruppe 1 des Zukunftskonzeptes. Hierbei handelt es sich um einen lichtsignalgeregelten Fußgängerüberweg mit Bedarfsanforderung im unmittelbaren Bereich des Bahnübergangs. Dieser wird mit der Bahnübergangssteuerungsanlage (BÜSTRA) technisch gekoppelt, um zu vermeiden, dass sich zum Zeitpunkt der Einschaltung der Bahnsicherungsanlage (BÜSA) Fußgänger im Straßenquerschnitt befinden. Vor Einschaltung der BÜSA muss gewährleistet sein, dass die Fußgängerampel bereits solange Rot anzeigt, dass alle Fußgänger den Straßenbereich verlassen haben. (Herstellungskosten ca. 80.000 Euro netto)
- Variante 3: Im Gegensatz zu Variante 2 wird statt einer kostenintensiven BÜSTRA-Anlage eine vorgeschaltete Lichtsignalanlage nur für den Fußgängerverkehr installiert. Bei geöffnetem Bahnübergang und ohne

Ankündigung einer Zugfahrt bleiben die Lichtsignale dunkel. Bedarfsanforderungen zum Einschalten der Lichtsignalanlage für eine gesicherte Querung sind nicht vorgesehen. In diesem Zeitraum ist eine Nutzung der Mittelinseln vorgesehen. Im Falle eines herannahenden Zuges schaltet sich die Lichtzeichenanlage ein und verhindert somit das Queren der Fußgänger, um dem Kfz-Verkehr das Räumen des Bahnübergangs zu ermöglichen. Sobald der Bahnübergang mittels seiner Schrankenanlage gesichert ist, erlischt das Lichtzeichen und dem Fußgänger wird die Nutzung des Übergangs wieder ermöglicht. (Herstellungskosten ca. 40.000 Euro netto)

Verwaltung und Gremium waren sich – nach Abwägung aller Vor- und Nachteile – einig, dass Variante 2, vor allem wegen der hohen Verkehrssicherheit für die Fußgänger, favorisiert wird, auch wenn sie die teuerste Lösung darstellt. Gemäß der gesetzlichen Vorgaben würde eine Drittelung der Kosten zwischen Stadt, Land und WEG erfolgen. Aufgrund der anstehenden Klausurtagung des Gemeinderates Ende Oktober, in der insgesamt über die auf der Agenda stehenden Projekte und deren Priorisierung beraten werden soll, wurde die Beschlussfassung über die Umsetzung der Maßnahme auf Antrag aus der CDU-Fraktion vertagt. Mit knapper Mehrheit entschied sich der Ausschuss dafür, zunächst die Beratungen in der Klausurtagung abzuwarten, um danach zu entscheiden, wann die Maßnahme umgesetzt werden kann.

Ersatzbeschaffung eines Muldenkippers für den städt. Bauhof

Der aktuelle Muldenkipper auf dem städtischen Bauhof hat das Baujahr 1998, eine rote Umweltplakette und wurde bereits mehr als 250.000 Kilometer gefahren. Das Fahrzeug wird im Winter- und Containerdienst sowie bei vielen anderen Tätigkeiten im Bauhof eingesetzt. Aufgrund seines Alters und des erheblichen Nutzungsumfangs hat der LKW seine Belastungsgrenze erreicht. Eine Umrüstung, die es ermöglicht, eine grüne Umweltplakette zu bekommen, ist nicht möglich, da keine Umrüstsätze für Fahrzeuge dieses Alters angeboten werden. Seit 2013 kann der Muldenkipper nur mit einer Sondergenehmigung des Landratsamtes Ludwigsburg betrieben werden, welche dieses Jahr abläuft. Eine Verlängerung wurde nicht in Aussicht gestellt. Aus diesen Gründen ist es zwingend erforderlich, das genannte Fahrzeug auszutauschen. Nach dem Beschluss des Ausschusses für Technik und Umwelt soll nun eine öffentliche Ausschreibung nach VOL (Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen) erfolgen, wobei die Kosten für die Ersatzbeschaffung auf ca. 250.000 Euro geschätzt werden.

Bekanntgabe zur Durchführung einer Verkehrszählung in der Daimlerstraße, Stadtteil Kallenberg

Nachdem aus der Bürgerschaft der Eindruck geäußert worden war, dass der Verkehr in Kallenberg seit der Ansiedlung des DHL-Standorts in der Daimlerstraße deutlich zugenommen hat, wurde eine Verkehrszählung im betroffenen Bereich durchgeführt. Das Ergebnis dieser Untersuchung wurde dem Ausschuss für Technik und Umwelt in seiner Sitzung bekannt gegeben. So kommt es zwar vereinzelt vor, dass DHL-Fahrzeuge die „Schlangenstraße“ befahren (0,8% des tatsächlichen Verkehrsaufkommens), der vorwiegende Teil der Fahrzeuge hält sich jedoch an die in der Baugenehmigung vorgeschriebene Route über Neuwirtshaus. Eine deutlich spürbare Verkehrszunahme konnte daher in der Verkehrszählung nicht bestätigt werden.