

Stellungnahme zum Antrag

Vorlage Nr.: 2024/0496

Verantwortlich: **Dez. 6**
Dienststelle: **Tiefbauamt**

Eine bessere Alternative prüfen: Keine Brücke und keine Unterführung für Autoverkehr am Bahnübergang am Brunnenstückweg Interfraktioneller Antrag: DIE LINKE., FW | FÜR, KAL/Die PARTEI

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Gemeinderat	18.06.2024	22	Ö	Kenntnisnahme
Planungsausschuss	12.09.2024	1.2	Ö	Entscheidung

Kurzfassung

Aus Sicht der Stadtverwaltung sind keine Vorteile einer kombinierten Lösung zu erkennen. Die „kleinere Lösung“ für den Fuß- und Radverkehr müsste ausschließlich von der Stadt Karlsruhe finanziert werden. Außerdem lehnt die Deutsche Bahn zwei Kreuzungen einer wichtigen Trasse in unmittelbarer Nähe zueinander ab.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

CO₂-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridor Thema:	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit	

Erläuterungen

- 1. Die Stadtverwaltung prüft bzw. beauftragt eine Prüfung, welche Möglichkeiten bestehen, ein größeres Bauwerk – Brücke oder Überführung für Kfz-Verkehr – am Brunnenstückweg zu vermeiden.**

Nach § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) gibt es verschiedene Möglichkeiten eine Eisenbahnkreuzung so zu ändern, dass sie den technischen Anforderungen entspricht. Die erste Möglichkeit wäre die Beseitigung des Bahnüberganges und damit der Wegfall der Quermöglichkeit. Dies ist auf Grund der Bedeutung und des Fehlens von Alternativen für diesen Standort keine Option.

Als zweite umsetzbare Lösung bleibt die Modernisierung des höhengleichen Bahnüberganges. Gemäß einer Machbarkeitsstudie der Deutschen Bahn aus dem Jahr 2011 werden sich die Schließzeiten des Bahnüberganges drastisch erhöhen. Dem Gutachten zufolge ist der Bahnübergang zum jetzigen Zeitpunkt in den Spitzenzeiten 15 Minuten in der Stunde geschlossen. Mit der neuen Signaltechnik, die höhere Anforderungen an die verkehrliche Sicherheit erfüllen muss, würden sich die Schließzeiten auf durchschnittlich 30 Minuten in der Stunde erhöhen, mit Sperrzeitblöcken von 10 bis 15 Minuten, in denen der Bahnübergang nicht öffnen würde. Im Hinblick auf das Sportangebot der Sportvereine, das auch auf Kinder und Jugendliche ausgerichtet ist und der Bahnübergang somit durch diese Nutzergruppe vermehrt frequentiert wird, besteht aus Sicht der Stadtverwaltung das Risiko, dass die Schranken umgangen werden und somit ein erhöhtes Unfallrisiko entsteht.

Die weitere Möglichkeit ist die Änderung in einen nicht höhengleichen Bahnübergang. Dies ist die aus Aspekten der Sicherheit beste Lösung und auch die von der DB AG gewünschte und von der Stadt aus o.g. Gründen präferierte Lösung.

- 2. Der beschränkte Bahnübergang wird hinsichtlich einer besseren Absperrung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen überprüft und entsprechende Varianten von der Stadtverwaltung vorgestellt.**

Die Planung der Modernisierung des beschränkten Bahnüberganges läge in der Verantwortung der DB AG. Neben einer anderen Sicherheitslogistik für den Streckenbetrieb, würden die Halbschranken durch Vollschränken ersetzt und die Lichtsignale angepasst werden. Eine zusätzliche Sicherung vor Querung der Gleise außerhalb des Bahnüberganges, zum Beispiel in Form von Zaunanlagen, wird normalerweise erst bei häufigen Unfallvorkommen ergänzt. Sofern die Stadt eine zusätzliche Sicherung von vorneherein möchte, muss sie dies voraussichtlich selbst übernehmen. Eine detaillierte Planung zum Bahnübergang und potentiellen Sicherungsmaßnahmen liegt der Stadt nicht vor.

- 3. Zusätzlich geprüft werden Varianten einer neuen kleinen Unterführung oder ggfs. einer kleineren Brücke parallel zum Bahnübergang, der allein Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zum ungehinderten Übergang dient.**

Die Modernisierung des höhengleichen Bahnüberganges würde nach § 3 EKrG (Kreuzungsänderung) durch die DB AG, Bund und Land erfolgen, ohne Kostenbeteiligung der Stadt. Für eine Unter- oder Überführung ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr zusätzlich zu dem von der DB AG modernisierten Bahnübergang müsste die Stadt als Veranlasser die Gesamtkosten des Bauwerkes tragen, da parallel zum Bahnübergang ein neuer Kreuzungspunkt geschaffen wird, der verkehrlich nicht notwendig ist. Bei Aufrechterhaltung des Bahnüberganges ist eine Modernisierung aufgrund der veralteten Technik zwingend notwendig.

Neben den finanziellen Nachteilen gibt es auch rechtliche Hürden. Bei einer Maßnahme, die die Schiene und die Straße betrifft, muss einvernehmlich eine Kreuzungsvereinbarung zwischen den Baulastträgern der beiden Verkehrswege geschlossen werden. Die DB AG hat bereits signalisiert, dass sie einem zusätzlichen Eingriff in den Gleiskörper nicht zustimmen wird. Daher müsste die Zustimmung für einen Bauwerk ergänzend zum Bahnübergang über den Klageweg erreicht werden.

Die Verwaltung sieht in der beschriebenen Lösung neben den finanziellen Auswirkungen auch aus Sicht der Unterhaltung und dem Eingriff in das Landschaftsbild keine Vorteile. Die Breite der Brücke würde sich lediglich um 3 Meter reduzieren, die Höhe muss aufgrund der Überquerung der Oberleitungen gleichbleiben. Bei einer Unterführung würde sich zwar die Tiefe um 2,0 Meter reduzieren und damit auch die Rampenlängen, ein Großteil des Flächenverbrauchs wird durch die Zuwegung zum Bauwerk verursacht. Der Unterhaltungsaufwand für das Pumpwerk wäre nahezu gleich. Der Unterhaltungsaufwand für die Bauwerke und die damit einhergehenden Kosten reduzieren sich zwar durch die kleinere Dimensionierung, allerdings muss zusätzlich der Bahnübergang unterhalten werden, was wiederum Kosten verursacht.