

Sitzungsvorlage

Gremium: Ausschuss für Umwelt und Technik
Am: 20.11.2018

Betreff:

Planfeststellungsverfahren "Erneuerung der Eisenbahnüberführung Bahnhofstrasse" -
Stellungnahme der Stadt Kornwestheim

Anlage(n):

Mitzeichnung
Anlage1: Planunterlagen
Anlage 2: Stellungnahme

Beschlussvorschlag:

Der Stellungnahme wird zugestimmt.

Beratungsfolge:

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungsdatum	Beschluss
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	20.11.2018	

Haushaltsrechtliche Deckung

Finanzielle Auswirkungen:

Entfällt

Deckungsvorschlag:

Entfällt

Sachdarstellung und Begründung:

Der Gemeinderat wurde letztmalig in der Sitzung des AUT am 12.05.2015 (Vorlage 110/2015) über die von der DB ProjektBau GmbH für den Zeitraum November 2020 bis August 2022 vorgesehene Erneuerung der Eisenbahnbrücke im Bereich der Bahnhofstraße / Alter Markt informiert. Mittlerweile wurden die Planungen seitens des Projektträgers in Abstimmung mit Vertretern des FB 9 und FB 8 weiter ausgearbeitet und vom Regierungspräsidium Stuttgart das aus rechtlicher Sicht erforderliche Planfeststellungsverfahren eingeleitet, in dessen Rahmen auch für die Stadt Kornwestheim die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme besteht.

Planungsanlass

Die Notwendigkeit zur Durchführung der Maßnahme ergibt sich aus dem Bauwerksalter. So hat die in den Jahren 1901/02 errichtete Eisenbahnbrücke mit einer Standzeit von über 100 Jahren mittlerweile ihre technische Nutzungsdauer erreicht und muss nun zwingend erneuert werden.

Maßnahmenbeschreibung

Vorgesehen ist, die heutige Stahlbrücke komplett abubrechen und – vergleichbar dem bestehenden Brückenbauwerk über die Holzgrundstraße – künftig als Betonbauwerk auszubilden. In diesem Zusammenhang auch erneuert werden müssen die bestehenden Widerlager (tragende Wandscheiben), die künftig mithilfe von Bohrpfählen tiefergegründet werden.

Die Umsetzung dieser Planungsvariante stellt einen bis auf wenige zwingend erforderliche Sperrpausen – hier soll der Betrieb über einen Schienenersatzverkehr abgewickelt werden - nahezu durchgehenden Bahnbetrieb sicher. So soll zunächst eine Hilfskonstruktion errichtet werden die es ermöglicht, die bestehenden Widerlager abubrechen. In einem nächsten Schritt können dann die neuen Widerlager sinngemäß „unter“ der Hilfsbrücke errichtet werden. Parallel dazu kann der als Ersatz für das heutige Stahlbauwerk vorgesehene Betonüberbau in Seitenlage vorgefertigt und dann auf die neuen Widerlager geschoben werden. Letzter Schritt ist dann der Ausbau der Hilfsbrücke sowie die Fertigstellung der Restarbeiten.

Die Ausführungsart ermöglicht eine auch künftig stützenfreie Konstruktion, sodass sich gegenüber dem Bestand entsprechend keine Änderungen in Bezug auf den Querschnitt des Bauwerks ergeben. So beträgt die lichte Fahrbahnbreite unter der Brücke wie im Bestand auch künftig 6,75m. Auch die nördlich und südlich der Fahrbahn vorhandenen Gehwegbereiche verfügen künftig wie im Bestand über Breiten von 3,2m – 3,3m. Konstruktionsbedingt reduziert werden muss allerdings die lichte Durchfahrtshöhe von heute 7,15m auf künftig ca. 6,5m. Diese Tatsache ist aus Sicht der Verwaltung allerdings unbedenklich. Im Zuge des Brückenneubaus auch vorgesehen ist die Anbringung eines Taubenschutzes in den Übergangsbereichen zwischen Widerlager und Überbau. Auch soll die aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderliche Beleuchtung bündig mit der Decke und damit so angeordnet werden, dass sich hier keine Taubenproblematik ergibt.

Bauabwicklung

Zur Umsetzung der technisch aufwendigen Maßnahme zwingend erforderlich wird die temporäre Beanspruchung öffentlicher Verkehrsflächen im Bereich des „Alten Markts“ (BE 2 und BE 3) sowie unter dem Brückenbauwerk selbst zum Zwecke der Baustelleneinrichtung sowie der Herstellung des Brückenüberbaus in Seitenlage. Die Lage der Baustelleneinrichtungsflächen ist im Übersichtsplan grob dargestellt.

Klar ist, dass im Bereich „Alter Markt“ für die Dauer von rd. 16 Monaten die Gegenläufigkeit zwar sichergestellt ist aber letztlich nur eine Spur pro Fahrtrichtung (Nord bzw. Süd) zur Verfügung steht. Die Auswirkungen dieser Regelung wurden unter Zugrundelegung des Verkehrsmodells geprüft und bewertet. Der zu erwartenden Verschlechterung des Verkehrsflusses kann mittels der Änderung und Anpassung der Signalabläufe soweit entgegengewirkt werden, dass sich eine noch ausreichende Qualitätsstufe ergibt. Dem Fußgänger steht in diesem Zeitraum ausschließlich der Gehweg entlang der Westseite des Alten Markts zur Verfügung, Radfahrer bewegen sich zusammen mit dem Kfz im Fahrbahnbereich.

In gleichem Zeitraum steht auch im Bereich unter der Eisenbahnbrücke nur eine Fahrspur für den Kfz-Verkehr zur Verfügung. So kann zwar vom Alten Markt kommend in Richtung der Eastleighstraße gefahren werden (Fahrtrichtung Ost), von der Eastleigh- bzw. Bahnhofstraße besteht aber temporär keine Durchfahrtsmöglichkeit mehr in Richtung Westen. Positiver Nebeneffekt dieser Fahrtrichtung ist die Entlastung der Bahnhofstraße von Durchgangsverkehr. Dem Fußgänger steht in diesem Zeitraum ein einseitiger Gehweg zur Verfügung. Aus platzräumlichen Gründen kann dem Radfahrer in diesem Bereich kein separates Angebot gemacht werden. In Fahrtrichtung Ost kann er den Fahrbahnbereich nutzen, in westliche Richtung kann der Gehwegbereich mitgenutzt werden. Eine vollständige Sperrung des Bereichs unter der Brücke wird nur in zeitlich begrenztem Umfang erforderlich.

Weiter beansprucht werden sollen heutige Grünbereiche – sowohl städtische Flächen als auch Flächen im Eigentum der DB - auf Gleisniveau im Südwesten des Brückenbauwerks (BE 1). Die in diesem Bereich zur Vorbereitung der Baustelleneinrichtung notwendigen Baumfällungen und Rodungsarbeiten sind für Februar 2020 vorgesehen.

Zeitplan

Die Maßnahme soll im Zeitraum November 2020 bis August 2022 umgesetzt werden. Im Zeitraum November 2020 bis April 2021 werden zunächst die erforderlichen vorbereitenden Maßnahmen im Gleisbereich sowie den Oberleitungen durchgeführt. Mit dem Einbau der Hilfsbrücke soll dann im April 2021 begonnen werden, im Anschluß daran erfolgt die Herstellung der Widerlager sowie des Betonüberbaus. Der Abschluss der Maßnahme ist für August 2022 vorgesehen.

Weiteres Vorgehen und Abschluß einer Kreuzungsvereinbarung

Mit der Zustimmung der Stadt Kornwestheim zu der Maßnahme kann von der DB ProjektBau das Rechtsverfahren fortgeführt und die Umsetzung im vorgesehenen Zeitraum vorbereitet werden. Parallel dazu ist zwischen der Stadt und der DB ProjektBau die sogenannte Kreuzungsvereinbarung abzustimmen. In diesem Vertragswerk sind ergänzend zum Planfeststellungsverfahren Regelungen z.B. zur Wiederherstellung beanspruchter Flächen, dem Kostenersatz für die Nutzung öffentlicher Flächen sowie den Möglichkeiten der Nutzung der Wandflächen unter dem Brückenbauwerk durch die Stadt Kornwestheim z.B. für Graffitigestaltung oder dem Anbringen von Werbeträgern zu treffen. Der Entwurf der Kreuzungsvereinbarung wird dem Gemeinderat voraussichtlich im ersten Quartal 2019 zur Beschlussfassung vorgelegt.