

Beseitigung von vier höhengleichen Bahnübergängen der Bahnstrecke Nr. 5500 Landshut/München

1. Kontext

Zu den am meisten benutzten schienengleichen Bahnübergängen im Stadtgebiet gehört der Übergang in der Münchnerau im Zuge der Weiherbachstraße. Die Gemeindeverbindungsstraße nach Altdorf (Eugenbach) stellt die Hauptzufahrt zum Gewerbegebiet nördlich der Bahnlinie auf Altdorfer Gemeindegebiet dar. Aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommen und der häufig geschlossenen Schranken bilden sich regelmäßig Staukolonnen am Bahnübergang. Insbesondere von Seiten des Marktes Altdorf besteht deshalb ein großes Interesse, den Bahnübergang durch eine Unter- oder Überführung zu ersetzen. Mit Beschluss des Bausenates vom 27.02.2015 wurde das Baureferat / Tiefbauamt auf der Basis des Antrages Nr. 105 der Freien Wähler beauftragt, mit dem Markt Altdorf und der Deutschen Bahn entsprechende Gespräche über die Beseitigung des Bahnüberganges Weiherbachstraße zu führen und durch einen höhenfreien Bahnübergang (Über-/Unterführung) zu ersetzen. Die Bahn bat darüber hinaus um Klärung, inwieweit es möglich ist, andere höhengleiche Bahnübergänge zwischen dem Bahnhof Landshut und der westlichen Stadtgrenze nach dem Bau einer neuen Über-/Unterführung aufzulösen. Eine Auflösung der zahlreichen höhengleichen Bahnübergänge bringt neben dem Sicherheitsgewinn der DB betriebliche Vorteile.

Eine Befragung 2016 der Landshuter Bürger zu den weiteren westlich des Hauptbahnhofs gelegenen Bahnübergängen (parallel dazu eine Befragung in Altdorf) ergab folgende Präferenzen:

Bahnübergang 1: westlich der Autobahn wird vorwiegend von Landwirten genutzt, die Felder in Altdorf bestellen. Durch den Bau einer Bahnüber- bzw. Unterführung im Zuge der Weiherbachstraße wären nur geringe Umwege (ohne Wartezeiten) in Kauf zu nehmen. In beiden Befragungen hat der Bahnübergang 1 die wenigsten Stimmen auf sich vereinigt. Eine Auflassung erscheint (nach den Bau der Bahnüber- bzw. Unterführung Weiherbachstraße) unproblematisch.

Bahnübergang 2: Lindenthaler, (geringe Nutzung durch Kfz, vorwiegend Fußgänger und Radfahrer) konnte sowohl bei der Umfrage in Altdorf, als auch bei der Umfrage in Lands-

hut die meisten Stimmen auf sich vereinigen. Als Radweg (bei Ausflügen bzw. zum Biergarten) wird er gerne benutzt. Es sollte deshalb zumindest für den Radfahrer dauerhaft erhalten bleiben.

Bahnübergang 3: Der nur für Fußgänger und Radfahrer offene Übergang Am Unterwerk wird von den Altdorfern (als Schulweg zum Hans-Leinberger-Gymnasium) viel genutzt. Für den Landshuter hat er nur geringe Bedeutung. In relativ kurzer Entfernung zum Bahnübergang Am Unterwerk kreuzt die Pfettrach die Bahnlinie. Es ist geplant dort einen Radweg unter der Bahnlinie und unter der Parkstraße zu führen und an den Pfettrach-begleitenden Radweg anzuschließen. Solange diese Unterführung nicht realisiert ist, sollte der Bahnübergang Am Unterwerk erhalten bleiben.

Die Verwaltung wurde beauftragt, in den Verhandlungen mit der DB bezüglich Ersatz des Bahnübergangs Weiherbachstraße durch eine Über- oder Unterführung den langfristigen Erhalt des Bahnübergangs 2 Lindenthaler einzubringen. Dabei sollte der Bahnübergang 2 möglichst durch eine Geh- und Radwegunterführung ersetzt werden. Darüber hinaus sollte der Bahnübergang 3 Am Unterwerk so lange erhalten bleiben bis die Geh- und Radwegunterführung parallel zur Pfettrach unter der Bahnlinie und unter der Parkstraße realisiert ist.

Auf Grundlage dieser Vorüberlegungen beabsichtigt nun die Bahn gemeinsam mit der Stadt Landshut und der Marktgemeinde Altdorf die vier Bahnübergänge (BÜ) in Bahn-km 70,960, 72,255, 73,268 und 74,112 der Bahnstrecke von München nach Regensburg Nr. 5500 durch eine Straßenüberführung (SÜ) bzw. Eisenbahnüberführung (EÜ) (Varianten nach §3 Abs. 7) und eine Eisenbahnüberführung (EÜ) für Radfahrer und Fußgänger zu ersetzen. Zur Realisierung der Beseitigung der o. g. Bahnübergänge wurde eine Planungsvereinbarung zwischen der DB, dem Markt Altdorf und der Stadt Landshut ausgearbeitet. Gemäß der Planungsvereinbarung soll die Vorplanung folgender Maßnahmen durch die DB ausgeführt werden:

a) Rückbau von vier Bahnübergängen

a1) landwirtschaftlicher Bahnübergang bei Bahn km 70,960

a2) Bahnübergang Weiherbachstraße bei Bahn km 72,255

a3) Bahnübergang Im Moos (Lindenthaler) bei Bahn km 73,268

a4) Bahnübergang Am Unterwerk bei Bahn km 74,112

b) Straßenüberführung (SÜ) bzw. Eisenbahnüberführung (EÜ) Weiherbachstraße bei Bahn km 72,255

c) Eisenbahnüberführung (EÜ) für Radfahrer und Fußgänger Im Moos (Lindenthaler)

Der Pfettrach-Radweg ist nicht Bestandteil der Planungsvereinbarung, sodass die Planung und die Umsetzung in Eigenregie gemeinsam mit der Gemeinde Altdorf erfolgt (Bausenatsbeschluss vom 18.06.2020), ggf. mit einer Kostenbeteiligung der DB.

Seit März 2020 erfolgten mehrere Planungs-Abstimmungsgespräche zwischen der Deutschen Bahn, von DB beauftragtem Planer, der Gemeinde Altdorf und dem Tiefbau-

amt Landshut. Aufgrund der Raumbedeutsamkeit und auf der Grundlage des allgemeinen Eisenbahngesetzes soll die Maßnahme im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens genehmigt und durchgeführt werden. Im Zuge der Vorplanung wurden durch das von der DB beauftragte Ing.-Büro die denkbaren Varianten für die Ersatz-Kreuzungsbauwerke insbesondere nach technischen, verkehrsplanerischen, flächenplanerischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten untersucht, um im weiteren Verlauf die genaue Zielsetzung festlegen und darauf die Entwurfs- und Genehmigungsplanung aufzusetzen zu können.

Für das Planfeststellungsverfahren und die Genehmigungsprozesse unter Einbezug des BMVI für die erforderlichen Kreuzungsvereinbarungen werden zwei Jahre Bearbeitungsdauer veranschlagt, sodass der Rückbau und der Neubau der Bahnübergänge frühestens 2024 erfolgen können. An den Kosten für die Beseitigung der Bahnübergänge und die Herstellung der Ersatzbauwerke werden nach derzeitiger Gesetzeslage (mit Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes vom März 2020) die Kommunen nicht mehr beteiligt, sofern die Umbaumaßnahmen rein dem Zweck der Beseitigung der höhengleichen Übergänge dient (incl. erforderliche Ersatzbauwerke) und im Zusammenhang mit der Umbaumaßnahme evtl. entstehende kommunale Interessen keine zusätzlichen Kosten implizieren.

Im Rahmen der Vorbereitung der Planfeststellung ist die Abstimmung der Vorplanung mit der Regierung von Niederbayern für den Dezember 2020 bzw. Januar 2021 vorgesehen. Die zuständigen Fachstellen der Stadt Landshut und der Gemeinde Altdorf wurden aufgefordert, ihre Stellungnahmen zur Planung vorlegen, aus denen insbesondere hervorgeht, welche Varianten für die Kommunen im Rahmen der Infrastrukturentwicklung der Straßen erforderlich sind und wie sich diese Erfordernisse begründen.

Für die weiteren Planungsschritte ist es auch wichtig, dass die beteiligten Kommunen Stadt Landshut und der Markt Altdorf einen gemeinsamen Nenner bzgl. der priorisierten Bahnübergänge bzw. deren Kombination (Szenarios) finden, da den dazu bestehenden Sichtweisen durchaus unterschiedliche Interessen zugrunde liegen können. Während beispielsweise der Markt Altdorf die Variante 8 (Prof.-Schott-Str.) Vorteile für die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Landshut-West bringen könnte, sieht die Stadt Landshut bei dieser Variante eher den Nachteil einer Konzentration des Durchgangsverkehrs in diesem Bereich mit nachteiligen Auswirkungen aufgrund einer deutlich erhöhten Verkehrsbelastung.

2. Variantenuntersuchung der einzelnen Bahnübergänge

Bahnübergang bei Bahn km 70,960

Der Bahnübergang liegt unmittelbar westlich der A 92. Eine 2019 durchgeführte Verkehrserhebung am Bahnübergang kommt zu dem Ergebnis, dass der BÜ nicht verkehrsbedeutsam ist und wenig frequentiert wird. Der BÜ wird hauptsächlich gewerblich genutzt, die private Nutzung spielt eine untergeordnete Rolle. Landwirtschaftlicher Ver-

über eine in einer Wanne geführten Straßentrasse gegenüber einer Straßenüberführung in Bezug auf Flächenverbrauch, bautechnischer und wirtschaftlichen Betrachtung durchaus günstig ist. Somit wurde die Trasse 3 auch als Variante 3b mit einer Eisenbahnüberführung anstatt der Straßenüberführung untersucht. In diesem Zusammenhang betrachtete die Bahn auch die weitere Trassenvariante 8: Verlängerung der Prof.-Schott-Straße mit EÜ ca. 630 m östlich der BÜ Weiherbachstraße und Anbindung auf Altdorfer Seite an die Opalstraße als Versatzkreuzung mit der Kristallstraße. Der Vorteil dieser Variante ist die kurze und geradlinige Trassenführung, da sie auf Landshuter Seite an die bestehende Erschließungsstraße Prof.-Schott-Straße anbindet. Für den Markt Altdorf würde diese Variante eine direkte Verbindung in das Gewerbegebiet Altdorf darstellen.

Um die verkehrlichen Auswirkungen der Variante 8, die die Bahntrasse mehrere 100 m weiter östlich als der bisherige BÜ an der Weiherbachstraße quert und die an des bestehende Erschließungsnetz im LA-Park anbindet, gegenüber der Variante 3 bewerten zu können, hat die Bahn ein zusätzliches Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, das zusätzlich auch eine Anbindung West berücksichtigt. Die Ergebnisse zeigen, dass für die Verkehre auf den untersuchten Bahnquerungen und den angrenzenden Straßenzügen die Betrachtung mit oder ohne Anbindung West keine Rolle spielt. Die Unterschiede bei den Belastungszahlen sind marginal.

Die Verkehrsabwicklung auf der Trasse der Variante 3b (EÜ westlich der BÜ Weiherbach: 11.300 Kfz/Tag) ist deutlich höher als die auf der Trasse der Variante 8 (EÜ in Verlängerung der Prof.-Schott-Straße 8.450 Kfz/Tag). Die Verkehrsstärke auf der Trasse der Variante 8 mit einer Eisenbahnüberführung ist damit nur ähnlich hoch wie die des bestehenden höhengleichen BÜ an der Weiherbachstraße.

Die leistungsfähige Bahnquerung der Trasse der Variante 3b erzeugt Mehrverkehre auf Hauptverkehrsstraßen Opalstraße und Äußere Parkstraße, die jedoch nicht problematisch sind, da sie als Hauptverkehrsstraßen diese Mehrverkehre aufnehmen können. Die Verkehrsbeziehungen über eine neue Querung westlich der Weiherbachstraße entsprechen den bisherigen Verkehrsbeziehungen über die Weiherbachstraße mit dem Unterschied, dass die neue Weiherbachquerung deutlich leistungsfähiger als die alte höhengleiche beschränkte Querung ist.

Die Variante 8 (Verlängerung der Prof.-Schott-Str) erzeugt Mehrverkehre im Erschließungsstraßennetz rund um den LA-Park (Ludwig-Erhard-Str. + 1.140 Kfz/Tag; Knoten Ludwig-Erhard-Str./Prof.-Schott-Str. +3.700 Kfz/Tag). Im Fall der Variante 8 müsste der Straßenraum der Prof.-Schott-Straße und deren Kreuzungen und Einmündungen zur Verbindungsstraße umgebaut werden. Dies betrifft die Stellplätze am Straßenrand, die bestehenden Bushaltestellen und die Einmündungen zum anliegenden Gewerbe. Die bestehende vorfahrtsgeregelte Kreuzung mit der Ludwig-Erhard-Straße wäre durch den Mehrverkehr nicht mehr leistungsfähig. Die Verkehrsuntersuchung der Bahn zeigt, dass eine ampelgesteuerte Kreuzung einen Rückstau zum Kreisverkehr mit der Theodor-Heuss-Straße erzeugt. Ein Kreisverkehr Prof.-Schott-Str./ Ludwig-Erhard-Str. wäre auf Grund des erforderlichen Kreisdurchmessers nur mit angrenzenden Privatflächen machbar.

Unter Abwägung aller Aspekte favorisiert die Stadt nach wie vor eine Eisenbahnüberführung auf der Trasse der Variante 3.

Bahnübergang Im Moos (Lindenthaler) bei Bahn km 73,268



In der Nähe des bestehenden höhengleichen Bahnübergangs soll als Ersatz für dessen Auflassung laut Planungsvereinbarung und im Sinne der Bürgererhebungen von 2016 in Landshut und Altdorf eine Eisenbahnüberführung (EÜ) für Radfahrer und Fußgänger geschaffen werden. In der Variantenuntersuchung wurden seitens der Bahn auch pflichtgemäß die ersatzlose Auflassung des Übergangs (Variante 1), die Ertüchtigung des bestehenden höhengleichen BÜ (Variante 2) und verschiedene Varianten zu Straßenüberführungen (Varianten 5.1, 5.2 und 6.1: Fußwegstege über die Gleisanlagen) betrachtet. Diese Lösungen werden aber seitens der Verwaltung abgelehnt, da sie keine Verbesserung der Fuß- und Radwegsituation darstellen. Die großen Fußgänger- und Radfahrerströme, wie sie insbesondere durch den Ausbau des Gewerbegebiets Münchnerau und des Neubaus der Realschule in der Fuggerstraße zu erwarten sind, müssen sicher und ohne große Umwege und Steigungen im Bereich des bestehenden BÜ queren können. Die Bahn hat dazu drei Varianten einer Eisenbahnüberführung (EÜ) entwickelt:

Variante 3.1 (blau): F+R östlich Lindenthaler

Die Fuß- und Radwegunterführung befindet sich rund 280 m weiter östlich vom bestehenden BÜ. Auf Altdorfer Seite schließt sie an die Moosstraße vor dem Lindenthaler Biergarten an. Auf Stadtseite schließt die Verlängerung des Unterführungsbauwerks an

den bestehenden Kiesweg Im Moos an, bzw. an das zukünftig Wegenetz gemäß Bebauungsplan. Der Standort der Bahnquerung bildet ein zentrales Element für die Fuß- und Radwegbeziehungen zwischen Altdorf (Opalstraße, Sonnestraße, Moosstraße) und Quellen bzw. Zielen auf Landshuter Seite: Landshut-Park, zukünftige Realschule an der Fuggerstraße, Landshut-West und Innenstadt.

Variante 3.2 (orange): F+R im BÜ-Bereich

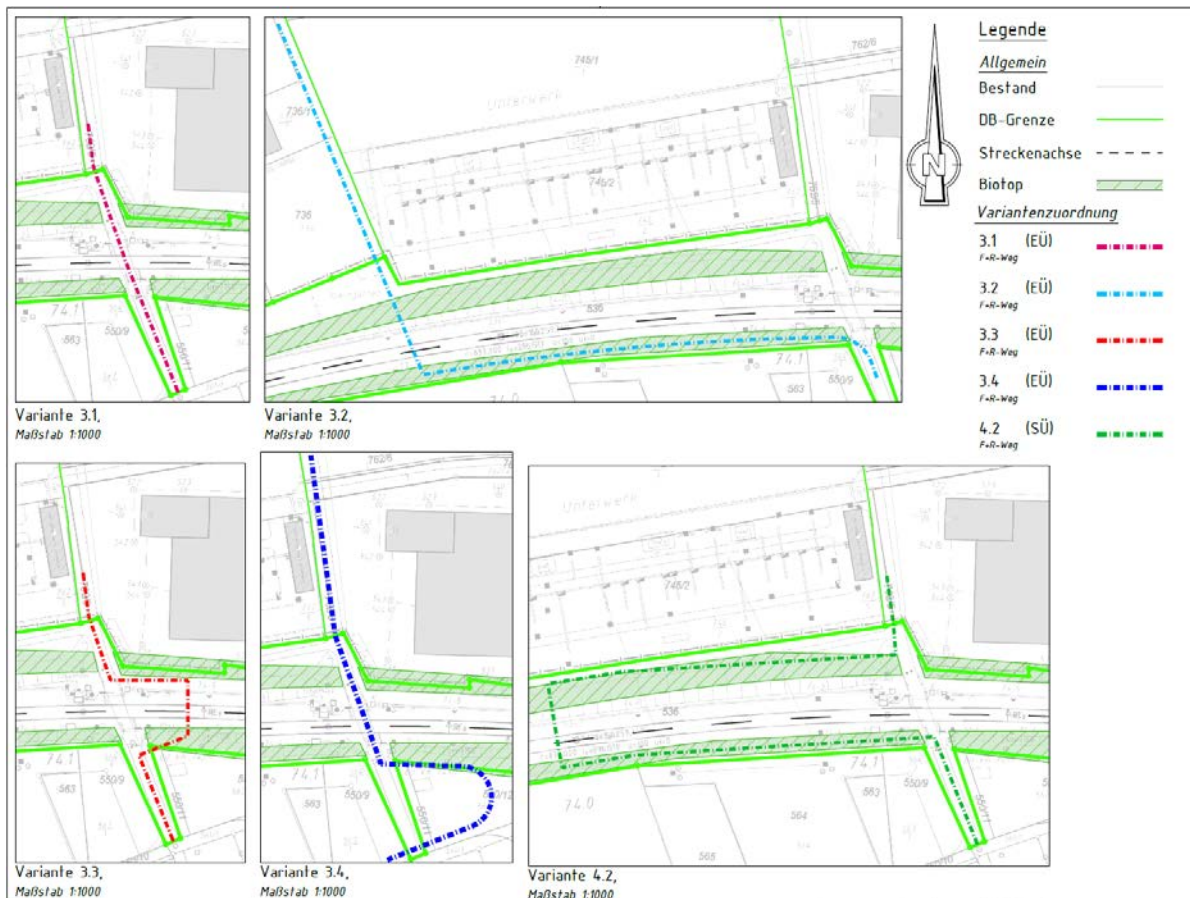
Umwegiges, verwinkeltes Unterführungsbauwerk für Fußgänger und Radfahrer im Bereich des bestehenden BÜ

Variante 3.3 (rot): EÜ am bisherigen BÜ auf Grund der fehlende Länge nicht machbar.

Variante 4.1 (hellblau): Straßen- und Wegeverbindung östl. "Lindenthaler Biergarten"

Lösungsvariante beinhaltet neben Fuß- und Radwegunterführung auch ein Unterführungsbauwerk für den Kfz-Verkehr. Dadurch wird die Variante deutlich teurer. Eine Querungsmöglichkeit für den Kfz-Verkehr an dieser Stelle des Netzes ist für die Erschließung nicht erforderlich. Es ist auch kein entsprechend leistungsfähiger Ausbau des angrenzenden Wegenetzes vorgesehen. Auch für die Landshuter Feuerwehr ist der BÜ im Moos nicht erforderlich. Mit der geplanten, schrankenlosen Über- oder Unterführung an der Weiherbachstraße bestehen zusammen mit der Unterführung an der Löschenbrandstraße, zwei Möglichkeiten für die Feuerwehr die Bahnstrecke zu queren.

Bahnübergang Am Unterwerk bei Bahn km 74,112



Der BÜ Am Unterwerk hat wegen seiner stadtnahen Lage einen hohen Anteil an querenden Radfahrern (trotz ungünstiger Anbindung an den Sonnenring am meisten im Vergleich mit den anderen BÜs westlich Löschenbrand). Fußgänger queren an der Stelle nur wenige am Tag. Kfz sind nicht zugelassen. Auf Grund der Bedeutung für den Radverkehr wurde in der Planungsvereinbarung zwar einer ersatzlosen Auflassung seitens der Stadt zugestimmt, jedoch soll diese erst erfolgen, wenn eine parallele Fuß- und Radwegverbindung an der Pfettrach geschaffen wurde.

Die Bahn hat im Sinne der erforderlichen Planfeststellung alternativ zur ersatzlosen Auflassung des BÜ (Variante 1) weitere Varianten (BÜ-Ertüchtigung, Eisenbahnüberführung (EÜ) und Straßenüberführung (SÜ)) entwickeln und bewerten lassen. Von diesen Varianten wäre die Variante 3.1 geeignet, da diese Lösung eine direkte und kurze Verbindung von der Straße Am Unterwerk auf der Nordseite zur Töginger Straße auf der Südseite schafft.

Die weiteren Varianten 3.2, und 3.4 verlaufen zwar mit geringeren Steigungen unter dem Bahngleis knicken jedoch kurz vor der Unterführung im rechten Winkel ab, sodass diese Lösungen im Vergleich zur Variante 3.1 deutlich unübersichtlicher sind. Die Varianten 3.3 und 4.2 (Steglösung) weisen mehrere abrupte Richtungsänderungen auf, mit Steigungen von 6 %.

3. Szenarios – Kombinationsfälle Bahnübergänge

Die Planungsvereinbarung sieht folgende Maßnahmen vor:

a) Auflassung/Rückbau der vier höhengleichen Bahnübergänge

a1) landwirtschaftlicher Bahnübergang bei Bahn km 70,960

a2) Bahnübergang Weiherbachstraße bei Bahn km 72,255

a3) Bahnübergang Im Moos (Lindenthaler) bei Bahn km 73,268

a4) Bahnübergang Am Unterwerk bei Bahn km 74,112

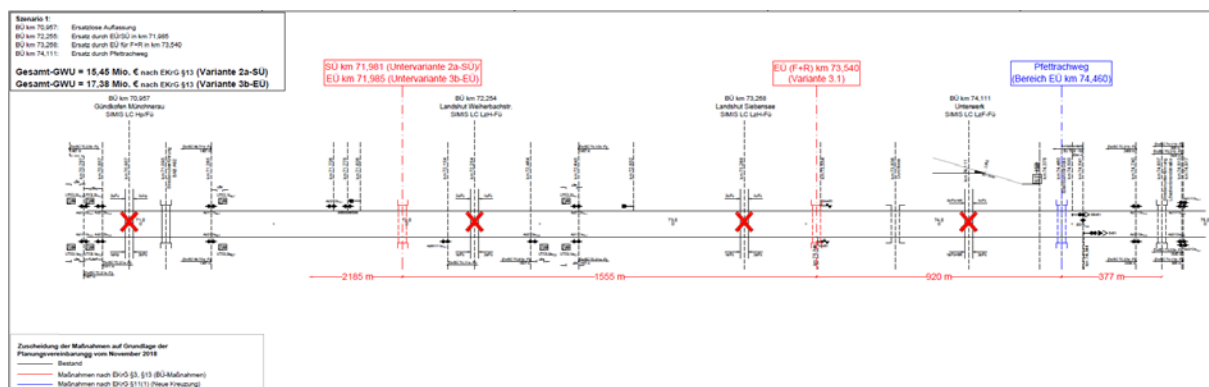
b) Straßenüberführung (SÜ) bzw. Eisenbahnüberführung (EÜ) Weiherbachstraße bei Bahn km 72,255

c) Eisenbahnüberführung (EÜ) für Radfahrer und Fußgänger Im Moos (Lindenthaler)

Der Pfettrach-Radweg ist nicht Bestandteil der Planungsvereinbarung, sodass die Planung und die Umsetzung in Eigenregie gemeinsam mit der Gemeinde Altdorf erfolgt (Bausenatsbeschluss vom 18.06.2020).

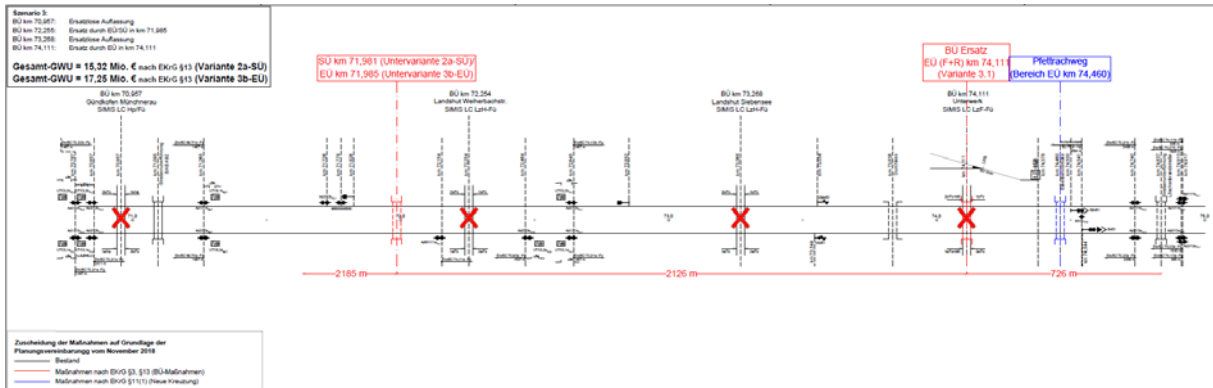
Durch die Berücksichtigung der Variante 8 (Verlängerung Prof.-Schott-Straße) knapp 700 m östlich als Ersatz für den BÜ 72,255 und die Umsetzung des Pfettrach-Radwegs können ganz andere Kombinationsfälle von BÜs sinnvoll werden. Die Bahn hat in ihren Planungen diese weiteren Kombinationsfälle in Szenarien dargestellt und bewertet.

Szenario 1 (Weiherbachstraße/Lindenthaler/Pfettrachweg, Vorzugsszenario)



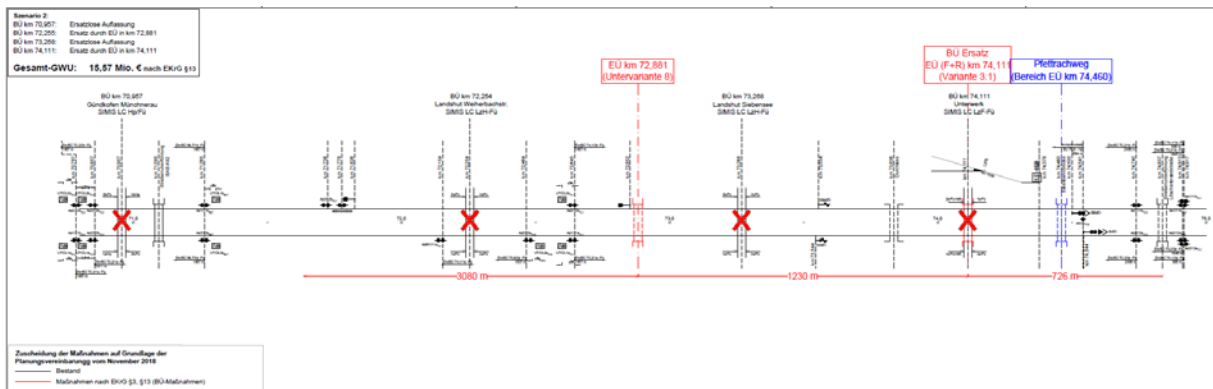
Das Szenario 1 mit einem weiherbachstraßenahen Ersatzbauwerk westlich des BÜ 72,255 in Kombination mit einer Fuß- und Radwegunterführung beim Lindenthaler Biergarten (als Ersatz für BÜ 73,268) entspricht der ursprünglichen Intention der Planungsvereinbarung. Diese Kombination von BÜs wurde in den Abstimmungsrunden bisher vorrangig betrachtet. Sie entspricht aus den in der obigen Stellungnahme zur Variantenuntersuchung genannten technischen, verkehrsplanerischen, flächenplanerischen und wirtschaftlichen Gründen weiterhin der von der Stadt Landshut bevorzugten Kombination von Bahnübergängen und berücksichtigt die in der Planungsvereinbarung Zielsetzung.

Szenario 3 (Weiherbachstraße/Unterwerk/Pfettrachweg)



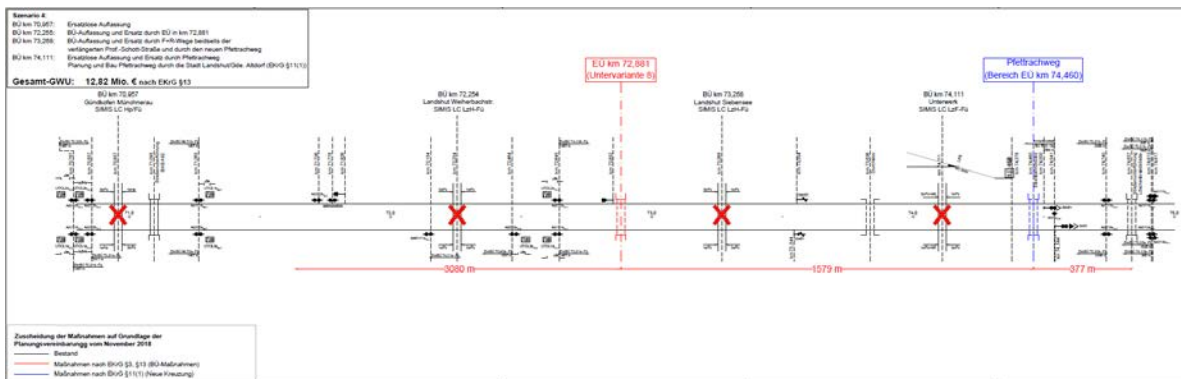
Das Szenario 3 wäre aus Sicht der Stadt nur denkbar, wenn der BÜ am Lindenthaler Biergarten aus bestimmten Gründen nicht verwirklicht werden kann. Der Abstand zwischen einem BÜ westlich der Weiherbachstraße und einem BÜ Am Unterwerk wäre mit über zwei Kilometer sehr groß, während der Abstand eines BÜ Am Unterwerk zum geplanten Pfetrachradweg sehr klein ist.

Szenario 2 (Prof.-Schott-Straße/Am Unterwerk/Pfetrachweg)



Die Variante 8 als Ersatzbauwerk des BÜ 72,255 wird aus den in der obigen Stellungnahme zur Variantenuntersuchung genannten technischen, verkehrsplanerischen, flächenplanerischen und wirtschaftlichen Gründen seitens der Stadt Landshut abgelehnt. Somit kann auch dem Szenario 2 nicht zugestimmt werden.

Szenario 4 (Prof.-Schott-Straße/Pfetrachweg)



Siehe obige Stellungnahme Stadt Landshut zu Szenario 2.

4. Fachstellenbeteiligung

Da durch die Gesamtmaßnahme Eingriffe in das städtische Straßennetz erforderlich werden, begleitet federführend das Tiefbauamt dieses Projekt. Zusätzlich eingebunden werden die Fachämter

- Stadtplanungsamt (bzgl. evtl. von der Maßnahme betroffener städtebaulicher Entwicklungen)
- Straßenverkehrsamt (bzgl. straßenverkehrsrechtlicher Belange)
- Liegenschaftsamt (bzgl. Grundstücksangelegenheiten / erforderlicher Grunderwerb)
- Umweltamt (Prüfung der Umweltverträglichkeit).

Die Fachstellenbeteiligung erfolgt obligatorisch im Zuge des Planfeststellungsverfahrens.

Da jedoch bereits in Vorplanungsstadium eine umfassende Variantenprüfung mit Bewertung und Priorisierung erfolgt, und die Bahn auf eine verwaltungsinterne Abstimmung und eine Abstimmung im Stadtrat drängt, wurden bereits im jetzigen Projektstadium die Fachstellen zur Stellungnahme aufgefordert.

11.11.2020

Tiefbauamt Landshut

Stadler / Huber