

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jutta Blatzheim-Roegler und Anne Spiegel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur

Neubau einer Unterführung am Bahnübergang „Iggelheimer Straße“ in Schifferstadt

Die **Kleine Anfrage 3500** vom 25. Juni 2015 hat folgenden Wortlaut:

In einer Bürgerversammlung am 27. April 2015 zum Bau einer Bahnunterführung „Iggelheimer Straße“ für Pkw, Lkw, Radfahrer/innen und Fußgänger/innen wurden die Pläne der Unterführung vorgestellt. Diese Pläne aus dem Jahr 1988 sollen demnächst fast unverändert realisiert werden.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Inwieweit wurde bei der Planung der Unterführung die Änderungen in den einschlägigen Bestimmungen und Richtlinien, die sich in den letzten 27 Jahren seit der Planfeststellung des Projekts ergeben haben, berücksichtigt?
2. Die neue Bahnunterführung soll einen kombinierten Fuß- und Radweg von drei bis vier Meter Breite mit einem Gefälle von fünf Prozent erhalten. Dieser kombinierte Fuß-Radweg soll zudem gegenläufig eingerichtet werden. Inwieweit sind diese Bedingungen mit der aktuell gültigen ERA (Empfehlungen für Radanlagen) in Einklang zu bringen?
3. Auch das Verkehrsaufkommen von Fußgänger/innen und Radfahrer/innen ist nach der Richtlinie ERA für einen Fuß-Radweg zu berücksichtigen. Wie viele Fußgänger/innen und Radfahrer/innen passieren den Bahnübergang „Iggelheimer Straße“ durchschnittlich in der Spitzenstunde?
4. Ist die Barrierefreiheit bei der Projektplanung berücksichtigt worden, sodass eine sichere Nutzung durch Rollstuhlfahrer/innen, Personen mit Rollator, Personen mit Kinderwagen gewährleistet ist?
5. Wie breit ist die Unterführung geplant?
6. Wie hoch sind die Kosten für das Projekt veranschlagt und wer sind die Kostenträger zu welchen Anteilen?
7. Ist es in Rheinland-Pfalz üblich, dass Planungen, deren Planfeststellungsbeschluss 27 Jahre alt ist, umgesetzt werden?

Das **Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 20. Juli 2015 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Bei der Erstellung der Ausführungsplanung werden im Rahmen der Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses und des Bebauungsplans der Stadt Schifferstadt die aktuellen Richtlinien berücksichtigt.

Zu den Fragen 2 und 5:

Die Empfehlungen für Radanlagen (ERA) haben bei den Planungen Berücksichtigung gefunden. Es ist durchaus üblich, Rad- und Gehwege gegenläufig einzurichten. Die Unterführung erhält im Bauwerksbereich für den Radfahrer- und Fußgängerverkehr eine Breite von 4,00 m. Mit dem Bau eines 4,00 m breiten Rad/Gehweges wird den Bedürfnissen von Radfahrerinnen und Radfahrern, von Kindern, Personen mit Kinderwagen oder Rollator sowie den Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrern Rechnung getragen.

Im Übrigen ist das in der Frage angesprochene Gefälle so nicht korrekt. Richtig ist, dass derzeit vom planenden Ingenieurbüro ergänzend untersucht wird, wie das Gefälle unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen und zu berücksichtigender örtlicher Zwangspunkte so gering gehalten werden kann, dass eine Annäherung an ca. drei Prozent Längsneigung möglich ist.

b. w.

Zu Frage 3:

Aktuelle Zählungen über Radfahrer- und Fußgängerverkehr liegen derzeit nicht vor. Gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (Rast06) hat der LBM Speyer eine Annahme von 100 Fußgängern und Fußgängerinnen bzw. Radfahrern und Radfahrerinnen in der Spitzenstunde getroffen, was für die örtlichen Verhältnisse in Schifferstadt sachgerecht ist. Erst bei einer Größenordnung von 150 wird nach der vorgenannten Richtlinie eine Breite von > 4,00 m erforderlich. Der LBM Speyer wird jedoch eine neue, ergänzende Verkehrszählung durchführen, die nach jetzigem Stand bis Ende des Jahres 2015 vorliegen soll.

Zu Frage 4:

Bei der Erstellung der Ausführungsunterlagen werden die Hinweise für barrierefreies Bauen bei Planung und Bau soweit wie möglich berücksichtigt werden, ohne hierbei allerdings ein neues, ergänzendes Baurechtsverfahren einleiten zu müssen.

Zu Frage 6:

Die Kosten belaufen sich derzeit auf 9,9 Mio. Euro, die zu je einem Drittel unter den Kostenbeteiligten Kreis, DB AG und Bund geteilt werden.

Zu Frage 7:

Nein. Es ist nicht üblich, erst nach 27 Jahren ein erlangtes Baurecht in vollem Umfang umzusetzen. Die Verzögerung ist im Wesentlichen auf die Abhängigkeit von verschiedenen Kostenträgern und die Notwendigkeit der Einbindung des Bebauungsplans der Stadt Schifferstadt zurückzuführen.

In Vertretung:
Günter Kern
Staatssekretär