



Herrn Stadtrat Paul Bickelbacher  
Herrn Stadtrat Herbert Danner  
Frau Stadträtin Anna Hanusch  
Frau Stadträtin Sabine Nallinger  
Rathaus

**Rosemarie Hingerl**  
Berufsmäßige Stadträtin  
Leiterin des Baureferates

Datum  
11.07.2017

Wie geht es weiter mit der Bahnunterführung Lindwurmstraße?

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO  
Anfrage Nr. 14-20 / F 00751 von Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner,  
Frau StRin Anna Hanusch, Frau StRin Sabine Nallinger  
vom 18.11.2016, eingegangen am 18.11.2016

Az. D-HA II/V1 8500-5-0022

Sehr geehrter Herr Stadtrat Bickelbacher,  
sehr geehrter Herr Stadtrat Danner,  
sehr geehrte Frau Stadträtin Hanusch,  
sehr geehrte Frau Stadträtin Nallinger,

in Ihrer Anfrage führen Sie Folgendes aus:

„Der Presse konnte man entnehmen, dass es in der Bahnunterführung Lindwurmstraße bis zum Jahr 2022 weiterhin ein abgestütztes aber neues Provisorium geben soll. Das ist vermutlich die Konsequenz des vernünftigen Ansatzes, die Sanierung der Unterführung mit Bau des Regionalzughaltes Poccistraße zu verknüpfen.

Während die Spuraufteilung beim bisherigen Provisorium (eine Spur stadtauswärts in die Fortsetzung der Lindwurmstraße, eine Abbiegespur stadtauswärts in die Implerstraße und eine Spur stadteinwärts) relativ gut funktioniert, ist die derzeitige Situation für den Fuß- und

Radverkehr mit schmalen gemeinsamen Wegen angesichts der hohen Fußverkehrs- und Radverkehrszahlen nicht angemessen und sollte im Rahmen des neuen Provisoriums deutlich verbessert werden.

Wir fragen daher den Oberbürgermeister“

Für die gewährte Fristverlängerung bedanken wir uns.

Ihre Fragen beantworten wir wie folgt:

Frage 1:

Trifft es zu, dass für die Unterführung ein verändertes Provisorium bis etwa zum Jahr 2022 geplant ist?

Antwort:

Im Juli 2016 hatte die Deutsche Bahn AG im Rahmen ihrer Instandhaltungspflicht der Eisenbahnbrücke über die Lindwurmstraße provisorische Hilfsstützen mit Stützscheiben eingebaut. Dadurch gab es Einschränkungen im Verkehrsraum der Fahrbahn, da die Fahrspuren von fünf auf drei reduziert werden mussten.

Im Frühjahr 2017 wurden diese Hilfsstützen wieder ausgebaut, und die Deutsche Bahn AG hat ein neues verändertes Provisorium mit neuer Abstütztechnik eingebaut. Bei der neuen Sicherungstechnik wurden die beiden seitlichen Widerlager der Brücke teilweise verstärkt und mit seitlichen Kragarmen ausgestattet, welche den Brückenüberbau stützen. Diese neue Hilfsunterstützung ist in das Widerlager integriert, so dass es keine Beeinträchtigung des Verkehrsraums mehr gibt.

Seit April 2017 können wieder uneingeschränkt alle fünf Fahrspuren sowie die beiden seitlichen Fuß- und Radwege genutzt werden. Dieses veränderte Provisorium wird bis zum geplanten Neubau der Unterführung bleiben.

Frage 2:

Wird die Chance genutzt, um bei dem neuen Provisorium die Geh- und Radbereiche auf den beiden Seiten endlich zu verbreitern?

Antwort:

Eine Verbreiterung des Geh- und Radweges ist mit der anstehenden Erneuerung des Kreuzungsbauwerks möglich.

Frage 3:

Welche Möglichkeiten bestehen, die derzeitigen Stützen von der Fahrbahn auf den Gehweg zu verlegen und stattdessen eine Radspur auf die Fahrbahn zu markieren? Für den Autoverkehr würde sich die Situation nicht verschlechtern, da die derzeitige Anzahl an Fahrspuren erhalten bleibt. Die Sicherheit der Radfahrer und Fußgänger könnte aber deutlich verbessert werden.

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 1.

Durch den Einbau der neuen Stützkonstruktion durch die Deutsche Bahn AG konnte die ursprüngliche Situation sowie die jeweiligen Fahrbeziehungen wieder hergestellt werden. Wegen der räumlich sehr beengten Situation, insbesondere durch die sehr nahe liegende Einmündung der Implerstraße, können die Geh- und Radwege erst im Zuge des Neubaus der Unterführung verbreitert und die Kreuzungssituation neu erstellt werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Melchior

Dr. Herbert Melchior  
Stellvertreter der Referentin