Machbarkeitsstudie: Bahnquerung am Bahnhof Bad Schussenried

Strecke 4500; Ulm – Friedrichshafen

Bahnhof Bad Schussenried

Stadt Bad Schussenried
Wilhelm-Schussen-Straße 36
88427 Bad Schussenried

Mailänder Consult GmbH
Mathystraße 13
76133 Karlsruhe

erstellt: Karlsruhe, Oktober 2021

Inhaltsverzeichnis

1 Chronologie 1
2 Varianten 1
2.1 Allgemeine Informationen 1
2.2 Variante 3: Ausbau der PU 2
2.2.1 Variante 3a 2
2.2.2 Variante 3b 3
2.3 Variante 5: PÜ am westlichen Ende 3
2.3.1 Variante 5a: 3
2.3.2 Variante 5b: 4
2.4 Variante 6: PÜ am östlichen Ende 4
2.4.1 Variante 6a: 4
2.4.2 Variante 6b 5

1 Chronologie

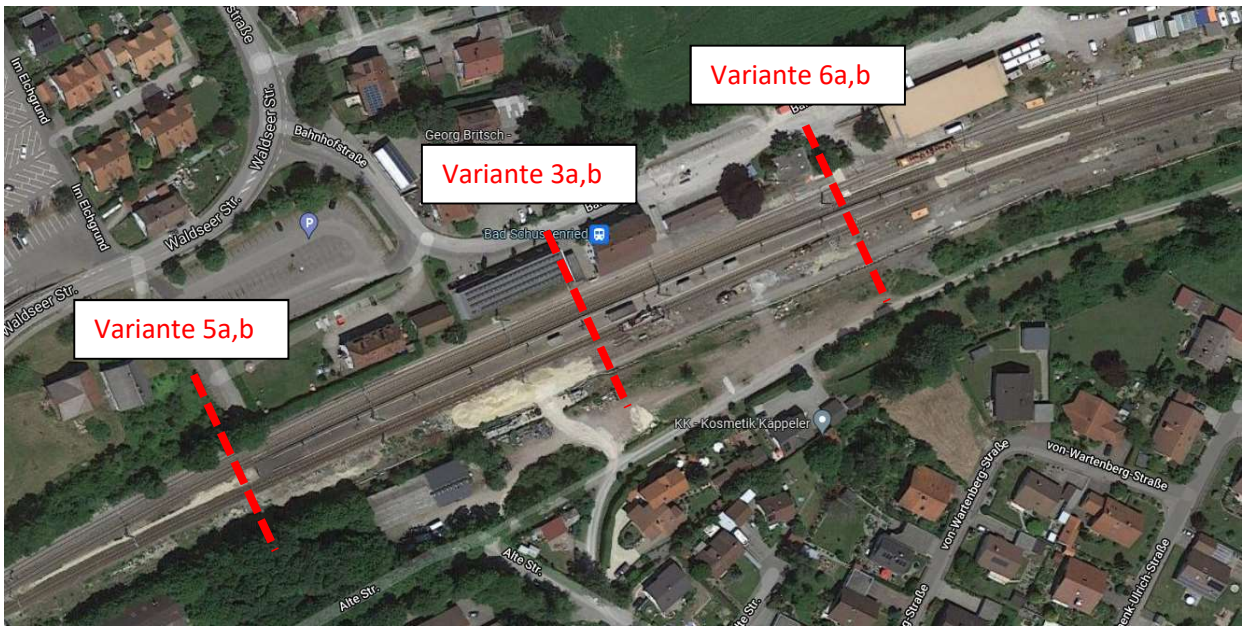
Im Jahr 2012 wurde Mailänder Consult von der Stadt Bad Schussenried beauftragt, den barrierefreien Ausbau des Bahnhofes und eine Verlängerung der bestehenden Personenunterführung (PU) zur Erschließung des Stadtteils Kürnbach zu untersuchen.

Im Jahr 2015 wurde Mailänder Consult erneut angefragt, die bisher durchgeführten Untersuchungen um die Untersuchung einer Personenüberführung (PÜ) mit Rampenanlagen zu erweitern. Dafür wurde der Ausbau einer barrierefreien Anbindung der Bahnsteige über Rampenanlagen vom südlichen und nördlichen Bereich des Bahnhofs aus untersucht, wobei die nördliche Rampe den Bereich des Bahnhofsvorplatzes anbinden sollte.

Aktuell wurde Mailänder Consult erneut angefragt, auf Grundlage der schon vorhandenen Machbarkeitsuntersuchungen eine erneute Untersuchung vorzunehmen. Auch hierbei soll erneut die Machbarkeit einer barrierefreien Bahnquerung, zum einen als Überführung für Fußgänger und zum anderen den Ausbau der bestehenden PU sowie den barrierefreien Anschluss des Stadtteil Kürnbach untersucht werden. Es ist zu berücksichtigen, dass sich die Rahmenbedingungen durch die Elektrifizierung der Südbahn 2020 und das Bauvorhaben Peter Gross geändert haben.

2 Varianten

Im Rahmen der Machbarkeitsunteruntersuchung werden sechs Verschiedene Varianten betrachtet. Dabei repräsentiert Variante X,a immer eine Lösung mit Aufzügen und Variante X,b immer eine Lösung mit einer Rampe zum Anschluss an den Stadtteil Kürnbach.



2.1 Allgemeine Informationen

Durch die im Jahr 2020 durchgeführte Elektrifizierung der Strecke 4500 im Rahmen des Verkehrsprojekt Südbahn (Ulm- Friedrichtshafen – Lindau- Aeschach) ergibt sich für die PÜs eine zu überwindende Höhe von 8,1 m. Dadurch verändern sich im Vergleich zu den

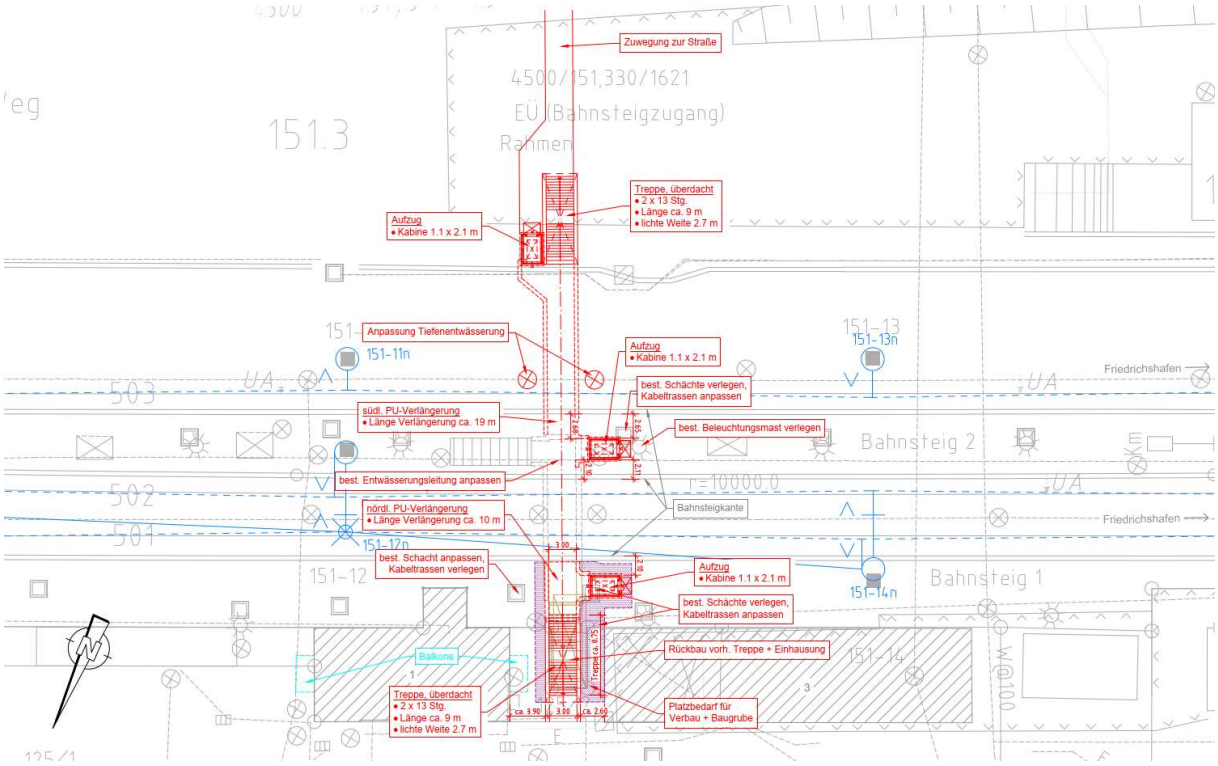
Untersuchungen aus 2012 und 2015 die Rampenlängen der unterschiedlichen Varianten maßgebend.

Da kein Bodengutachten vorliegt, ist unklar, ob Grundwasser anzutreffen ist. Nach Aussagen der Stadt muss ggfs. mit Grundwasser gerechnet werden, wodurch insbesondere beim Umbau der Personenunterführung das Antreffen und die daraus resultierenden Maßnahmen bei der Herstellung der Baugrube und die Konstruktion der Bauwerke kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden. Zudem ist zu beachten, dass keine Vermessung vorliegt, wodurch für die angegebenen Maße keine Genauigkeit garantiert werden kann.

Im Folgenden werden die Varianten kurz vorgestellt.

2.2 Variante 3: Ausbau der PU

2.2.1 Variante 3a

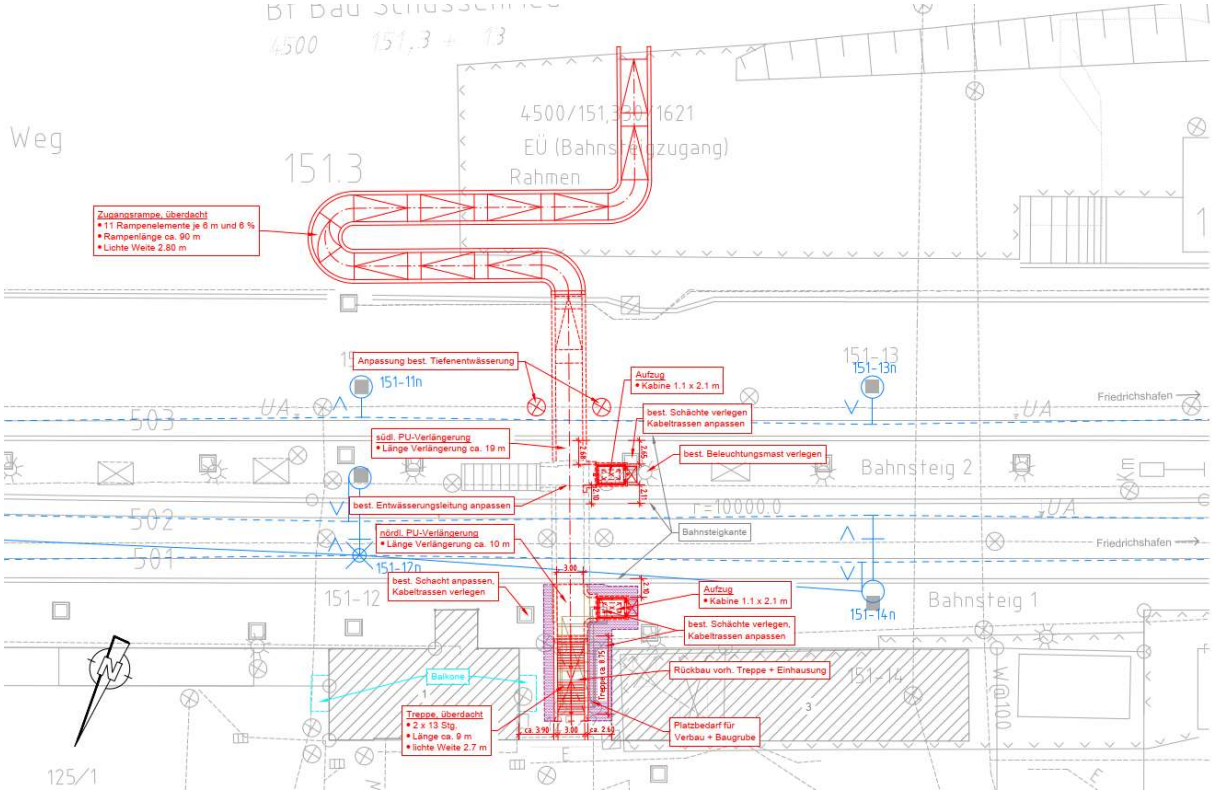


Bei dieser Variante soll die bestehenden PU mit Aufzugsanlagen barrierefrei ausgebaut werden, sowie eine Verlängerung zum Stadtteil Kürnbach erfolgen. Um Platz für eine Aufzugsanlage zu schaffen, wird die bestehende Treppe und Einhausung am Hausbahnsteig rückgebaut und durch einen Neubau, in Richtung Norden verschoben, ersetzt. Für diese Maßnahme wird eine wasserdichte Baugrube notwendig sowie die Verlegung bestehender Schächte und Kabeltrassen. Am Mittelbahnsteig wird gegenüber der Treppe ein Aufzugsschacht mit Aufzugsanlage eingebaut. Auch hier müssen bestehende Schächte und Kabeltrassen verlegt werden sowie ein Beleuchtungsmast auf dem Bahnsteig. Um den Zugang vom Stadtteil Kürnbach zu den Bahnsteigen und an den nördlichen Teil des Bahnhofs zu gewährleisten wird die Personenunterführung verlängert. Dabei ist die Anpassung der

Tiefentwässerung, die durch die PU unterbrochen wird, zu berücksichtigen. Diese muss an die städtische Kanalisation angeschlossen werden oder ggfs. Versickerungsanlagen hergestellt werden.
Der vorhandene Kabelkanal der Südbahn muss über die PU geführt und bauzeitlich gesichert werden.
In späteren Leistungsphasen kann die Länge der PU ggfs. reduziert werden, wenn die DB der Umverlegung oder Tieferlegung des Kabelkanals zustimmen kann.

2.2.2 Variante 3b

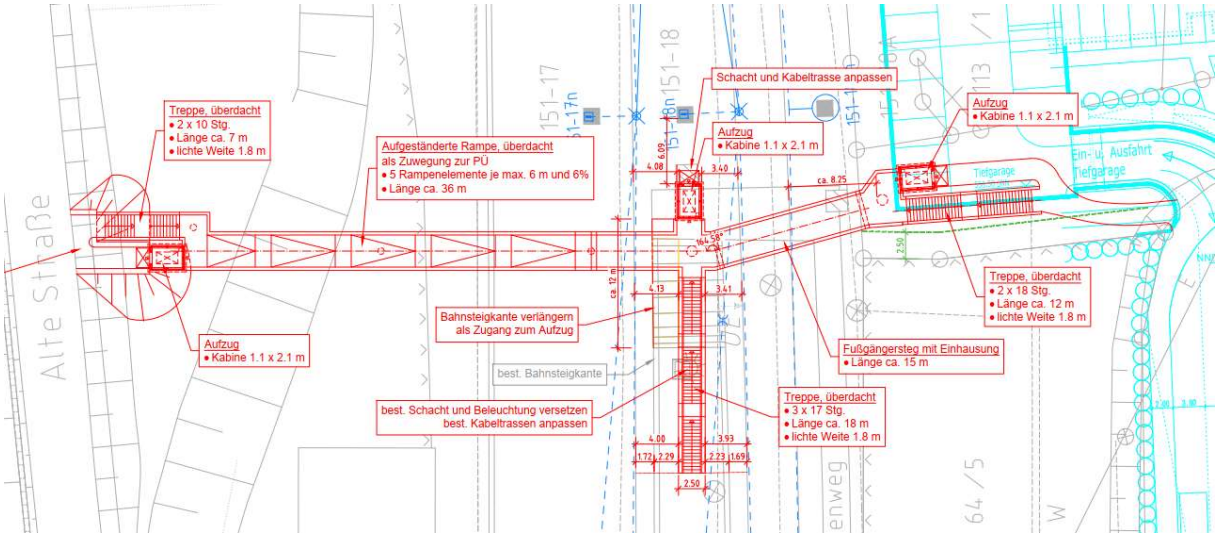
Bei der Variante 3b ist der barrierefreie Zugang vom Haus- und Mittelbahnsteig analog zur Variante 3a geplant, wodurch sich die gleichen Maßnahmen ergeben. Der Zugang zum Stadtteil Kürnbach erfolgt durch eine überdachte Zugangsrampe mit einer Länge von 90 m. Auch hier müssen die Anpassung der Tiefenentwässerung berücksichtigt werden.



2.3 Variante 5: PÜ am westlichen Ende

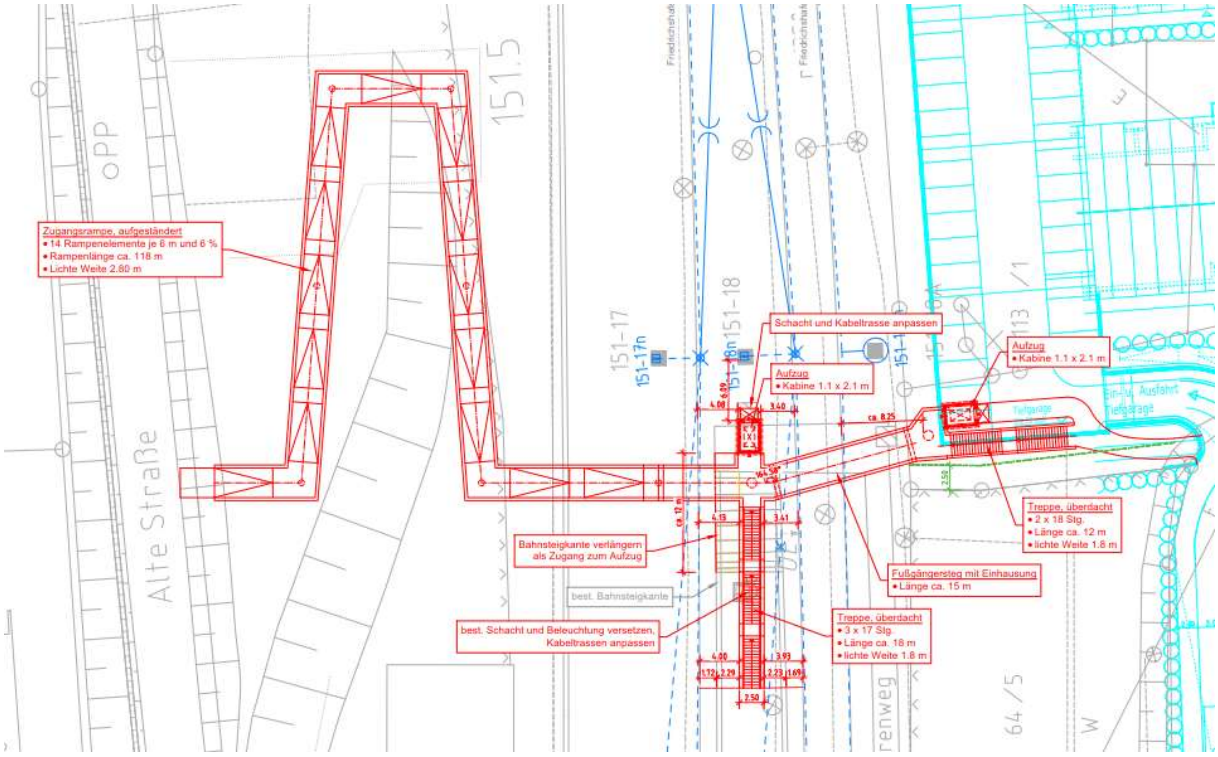
2.3.1 Variante 5a:

Diese Variante sieht eine Personenüberführung mit eingehaustem Steg am westlichen Ende des Bahnsteigs vor. Der Zugang soll vom künftigen Busbahnhof über Treppen- und Aufzugsanlagen erfolgen. Der Mittelbahnsteig wird über eine Treppe und einen Aufzug angebunden. Um die Abstände zum Gleis einzuhalten muss die Bahnsteigkante in Richtung Westen verlängert werden. Auch hier müssen Schächte und Kabeltrassen angepasst werden.
In Richtung Kürnbach erfolgt der Zugang vom Steg zuerst über eine überdachte Rampe, die an eine überdachte Treppe und einen Aufzug anschließt, um das Niveau der Alten Straße zu erreichen.



2.3.2 Variante 5b:

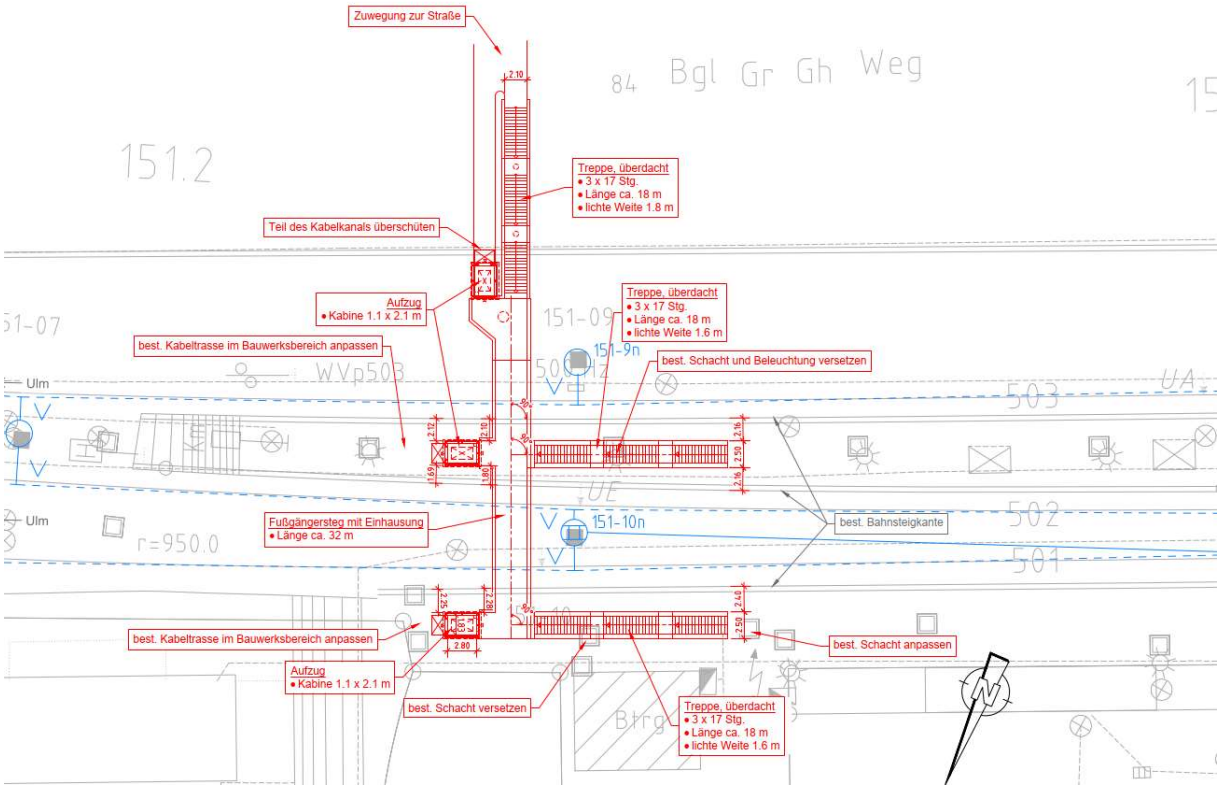
Variante 5b unterscheidet sich nur im Zugang vom Stadtteil Kürnbach. Dieser wird hier mit einer überdachten, aufgeständerten Rampe von 118 m erzielt.

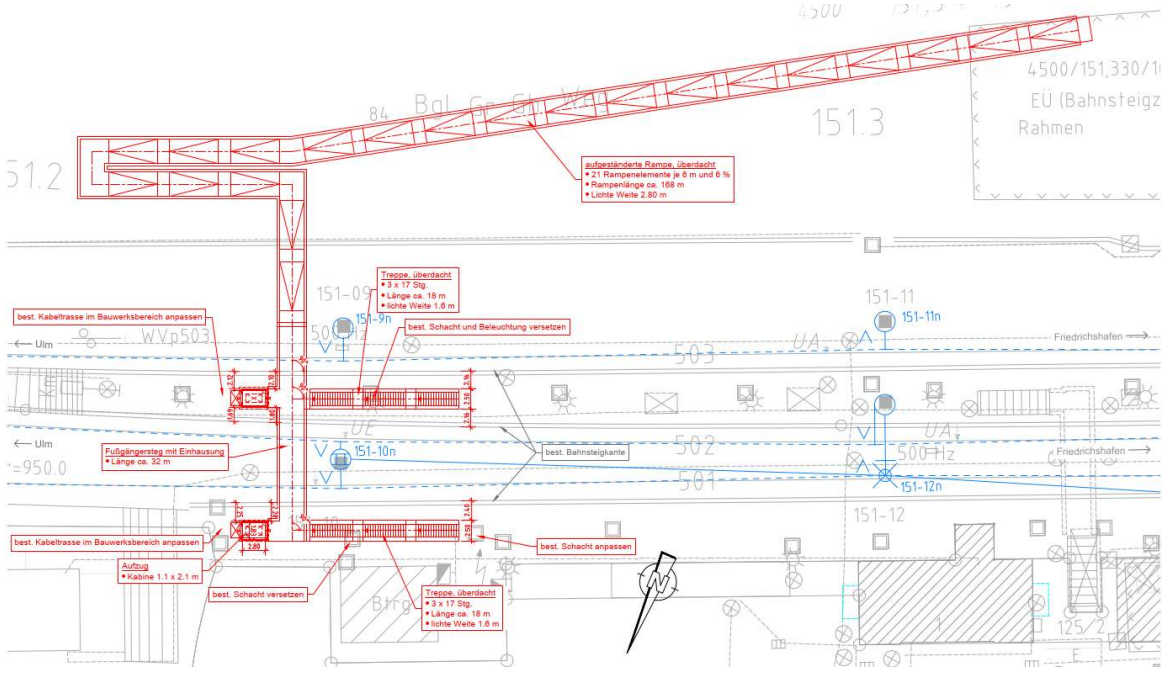


2.4 Variante 6: PÜ am östlichen Ende

2.4.1 Variante 6a:

Diese Variante sieht eine PÜ mit eingehaustem Steg am östlichen Ende des Bahnsteigs vor. Alle drei Zugänge werden mit überdachten Treppen- und Aufzugsanlagen realisiert. Analog zu Variante 3 und 5 müssen auch hier bestehende Schächte und Kabeltrassen sowie die bestehende Beleuchtung angepasst bzw. versetzt werden.



2.4.2 Variante 6b

Variante 6b sieht für den Haus- und Mittelbahnsteig dieselbe Lösung wie Variante 6a vor. Der südliche Zugang zum Stadtteil Kürnbach erfolgt bei dieser Variante jedoch über eine aufgeständerte, überdachte Rampenanlage von 168m.