

Eitorf, den 13.07.2012

Amt Dezernat II / Amt 60

Sachbearbeiter/-in: Karl-Heinz Sterzenbach

\_\_\_\_\_  
Bürgermeister

i.V.  
\_\_\_\_\_  
Erster Beigeordneter

**MITTEILUNGSVORLAGE**  
- öffentlich -

**Sitzungsvorlage**

Ausschuss für Planung, Umwelt und Erneuerbare Energien 29.08.2012

**Tagesordnungspunkt:**

Verkehrstechnische Untersuchung zum Queren der Bahngleise  
Hier: Erkundung der Umsetzbarkeit der Variante 8

**Mitteilung:**

**1 Anlass**

Der APUE hat in seiner Sitzung am 06.09.2011 beschlossen, zum Bahnübergang (BÜ) Brückenstraße den Status Quo beizubehalten, und die Verwaltung beauftragt, die Umsetzbarkeit der Variante 8 in Gesprächen mit der DB zu erkunden. Die Variante 8 sieht eine Tieferlegung der Bahntrasse im Bereich BÜ Spinnerweg bis BÜ Siegstraße mit entsprechender Überführung der betreffenden Straßen über die Bahntrasse vor.

Unter Vermittlung der Bezirksregierung (BR; Abt. 2-25) als nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKreuzG) zuständige Behörde kam mit einem Vertreter der DB Netz AG (Regionalbereich West) am 14.06.2012 mit einem vorbereitenden Schreiben der Gemeinde ein Gesprächstermin zustande. Seitens der Gemeinde wurde die Sach- und Beschlusslage wie auch die Variante 8 und die diesbezüglichen Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung detailliert dargestellt. Die – sehr eingehende – Erörterung führte mit Blick auf den Auftrag aus dem Ausschuss zu folgendem Ergebnis:

**2 Sachstand und Bewertung zu den drei betroffenen BÜ**

Der BÜ **Spinnerweg** wurde vor kurzem durch eine BÜSTRA\* unter Kostenbeteiligung der Gemeinde (ein Drittel von ca. 710.000 € Gesamt-Baukosten, dieses mit 70% gefördert nach GVfG) gesichert. Das Verfahren richtete sich nach dem EKreuzG. Es besteht daher weder seitens der DB noch seitens der BR Handlungsbedarf im Sinne des Gesetzes.

Zum BÜ **Siegstraße** wird im Verlauf der nächsten Jahre seitens der DB die Prüfung nach EKreuzG aufgenommen werden. Diese wurde wegen der bis September 2011 noch offenen Lage zum BÜ Brückenstraße bislang zurückgestellt. Beteiligt sind das Eisenbahnbundesamt, die BR und als Straßenbaulastträger die Gemeinde. Perspektivisch kann anhand der jetzigen Verkehrsbelastung von einem Bestand des BÜ, aber auch einer sicherheitstechnischen Umrüstung ausgegangen werden. Details sind derzeit noch unklar. Für die Kostentragung würde die Drittelregelung DB-Bund-Gemeinde gelten, weil es sich um eine Maßnahme nach dem EKreuzG handeln würde.

Zum BÜ **Brückenstraße** ist nach Auskunft der DB sicher damit zu rechnen, dass die - derzeit ebenfalls zurückgestellte – Sicherung binnen der nächsten 5 Jahre stattzufinden hat (die Verwaltung berichtete am 06.09.2011) und auch stattfinden wird. Ausgehend von der bekannten Lage und Verkehrsbelastung komme dann eine der folgenden Maßnahmen zum Tragen:

1. Anlegung einer BÜSTRA, ggf. verbunden mit baulichen Anpassungen.
2. Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs durch
  - a) Bau einer Bahnüber- oder –unterführung
  - b) oder Schließung des Bahnübergangs.

Perspektivisch sei anhand der Verkehrsbelastung eher mit Maßnahmen gemäß 2. zu rechnen. Zu 2 a) wäre eine Kreuzungsvereinbarung zwischen den Beteiligten (hier DB und Gemeinde) nach § 5 EKreuzG erforderlich, die Planung, Bau und Kostenverteilung regelt. Kommt diese nicht zustande, kann einer der Beteiligten bei der Behörde (hier das zuständige Bundesministerium) die Einleitung eines sog. Kreuzungsrechtverfahrens beantragen (§ 6 EKreuzG). In dessen Rahmen können dann Maßnahmen nach § 3 EKreuzG angeordnet werden. Diese sind im Wesentlichen:

- Beseitigung des BÜ
- Baumaßnahmen zur Entlastung des Verkehrs am BÜ
- Bau einer Überführung
- Schranken, Lichtsignalanlagen u.ä.

### **3 Zur Variante 8**

Zu dieser Variante und deren Umsetzung haben weder die DB Netz noch die BR grundsätzliche Bedenken. Sie stehen dem vielmehr positiv gegenüber, weil damit auch der BÜ Brückenstraße entfallen und somit diesbezüglich eine Maßnahme nach EKreuzG erfolgen würde. Aus der Erörterung zeigten sich indes Hinweise auf einige technische Schwierigkeiten und Fragestellungen wie z.B.:

- Entfallen/Rückbau der vor kurzem gebauten und kofinanzierten BÜSTRA Spinnerweg.
- Umbau der 2004 f. gebauten Bahnsteiganlage und Unterführung am Bahnhof.
- Zugang zu den Zügen dann in Tieflage.
- Kreuzung mit dem Eipbach
- Deckelung der sich auf ca. 2 km ergebenden Troglage des Schienenwegs

Gemeinsam wurde eine solche Maßnahme aus Erfahrungswerten heraus auf Baukosten von ca. 100 Mio. € geschätzt. Deren Aufteilung würde sich dann wie folgt darstellen:

#### **Betrag A**

Im Rahmen einer Planungsvereinbarung mit der DB wäre durch eine entsprechende Fachplanung festzustellen, was eine Ersatzlösung zum BÜ Brückenstraße kosten würde. Dieser Betrag würde dann der Aufteilung 1/3 Bund, 1/3 DB und 1/3 Gemeinde (letzteres gefördert nach GVFG) unterfallen. Wie bekannt liegt die Schätzung der Gesamtkosten hier bei ca. 12 Mio. €.

#### **Betrag B**

Der von den Gesamtkosten der Variante 8 verbleibende Rest (im hier gesetzten Fall also 88 Mio. €) sei insgesamt von der Gemeinde zu übernehmen, weil weitergehende Kosten der Variante 8 nicht als pflichtige Aufgabe nach dem EKreuzG anzusehen sind, sondern „nur“ auf Wunsch der Gemeinde aus verkehrlichen/städtebaulichen Gründen umgesetzt würden. Eine Förderung aus verkehrlichen Gründen komme nicht in Betracht.

### **4 Denkbare weiteres Vorgehen**

Ausgehend davon und von der Beschlusslage zeigen sich folgende Alternativen auf:

**Alt. 1:** Die Variante 8 wird nicht weiter verfolgt. In Verbindung mit der bestehenden Beschlusslage bleibt die Querung der DB-Trasse daher für den Straßenverkehr im Ortskern unverändert. Die Ergebnisse zur sicherheitstechnischen Sanierung der BÜ Siegstraße und Brückenstraße durch die DB werden abgewartet und im Rahmen des EKreuzG umgesetzt.

**Alt. 2:** Die Variante 8 wird weiter verfolgt. In diesem Fall – so auch BR und DB – ist eine Planungsvereinbarung mit der DB zur Ermittlung der fiktiven Kosten einer Ersatzlösung BÜ Brückenstraße nicht nur zweckmäßig, sondern geboten, weil eben dieser Kostenanteil der Variante 8 geteilt werden dürfte. Als erster Schritt zu Umsetzung der Variante 8 müssten dann oder zugleich entsprechende Mittel für

die Einleitung der Planverfahren eingestellt werden.

Im Ergebnis wäre das bei Alt. 2 auf die Gemeinde entfallende Kostenvolumen selbst bei Schätzungsungenauigkeiten von –zig Prozenten im Haushalt nicht abzubilden. Nach Maßgabe der Beschlusslage aus September 2011 bleibt ablauflogisch daher nur die Alternative 1.

\* **Bahnübergangsteuerungsanlagen (BÜSTRA)** Befindet sich ein Bahnübergang in unmittelbarer Nähe einer Kreuzung oder Einmündung mit Lichtzeichenanlage, so sind zur Sicherung besondere Maßnahmen erforderlich. Falls es vor einer Ampelanlage zu einem Rückstau auf dem Bahnübergang kommt, muss gewährleistet werden, dass der Bahnübergang geräumt werden kann. Dies ist jedoch nur möglich, wenn die Ampel an der Kreuzung oder Einmündung grün zeigt. Um ein Abfließen des Verkehrs aus dem kritischen Bereich zwischen Ampel und Bahnübergang zu ermöglichen, werden BÜSTRA Anlagen eingesetzt. Diese Anlagen verbinden die Sicherungstechnik des Bahnübergangs mit der Sicherungstechnik der Kreuzung (oder Einmündung). Der Verkehr, der sich im kritischen Bereich zwischen Bahnübergang und Kreuzung befindet, muss durch die Signalanlage „grün“ erhalten. Hierzu ist es zunächst notwendig, dass alle anderen Verkehrsströme „rot“ erhalten. Erst wenn der kritische Bereich vom Bahnübergang bis zur Kreuzung grün erhalten hat und genug Zeit zum Räumen vergangen ist, darf ein Schrankenschluss beginnen. Andernfalls könnte es passieren, dass wartende Fahrzeuge im Schrankenbereich eingesperrt werden oder Schrankenbäume auf Fahrzeuge prallen.

Quelle: Wikipedia