



Stadt Eschweiler
Der Bürgermeister
660 Abteilung für Straßenraum und Verkehr

Vorlagen-Nummer

063/07

1

Sitzungsvorlage

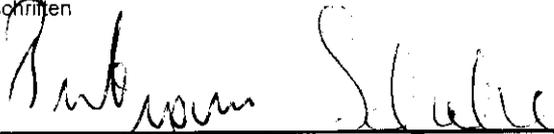
Datum: 26.02.2007

Beratungsfolge			Sitzungsdatum	TOP
1. Vorberatung	Behindertenbeirat	öffentlich	20.03.2007	
2. Beschlussfassung	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	22.03.2007	
3.				
4.				

Verlegung des Bahnübergangs "Stoltenhoffstraße"

Beschlussentwurf:

Dem Verzicht auf eine barrierefreie Ausgestaltung des verlegten Bahnübergangs „Stoltenhoffstraße“ wird zugestimmt.

A 14 - Rechnungsprüfungsamt <input type="checkbox"/> gesehen <input type="checkbox"/> vorgeprüft		Unterschriften 	
1	2	3	4
<input type="checkbox"/> zugestimmt <input type="checkbox"/> zur Kenntnis genommen <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> zurückgestellt	<input type="checkbox"/> zugestimmt <input type="checkbox"/> zur Kenntnis genommen <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> zurückgestellt	<input type="checkbox"/> zugestimmt <input type="checkbox"/> zur Kenntnis genommen <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> zurückgestellt	<input type="checkbox"/> zugestimmt <input type="checkbox"/> zur Kenntnis genommen <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> zurückgestellt
Abstimmungsergebnis	Abstimmungsergebnis	Abstimmungsergebnis	Abstimmungsergebnis
<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> ja			
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> nein
<input type="checkbox"/> Enthaltung	<input type="checkbox"/> Enthaltung	<input type="checkbox"/> Enthaltung	<input type="checkbox"/> Enthaltung

Sachverhalt

1. Ausgangssituation

Im Zuge des Ausbaus der **euregiobahn** im Stadtgebiet Eschweiler wurde bei Bahn-km 53,8+45 der Bahnübergang „Stoltenhoffstraße“ als nicht technisch gesicherter Bahnübergang für Fußgänger und Radfahrer ausgebaut. Die Sicherung des Bahnübergangs erfolgt zz. durch Umlaufsperrern, die ein direktes Überqueren der Gleise verhindern (Anlage 1).

Darüber hinaus wird aufgrund der fehlenden Sichtweiten, der Bahnübergang liegt in einem Gleisbogen, vor herannahenden Zügen mittels eines Pfeifsignals gewarnt.

Dieses während der Betriebszeiten der **euregiobahn** regelmäßig auftretende Pfeifen führt zu einer Lärmbelästigung der Anlieger, so dass es diesbezüglich bereits massive Beschwerden gegeben hat. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass der Bahnübergang „Stoltenhoffstraße“ im Aussenbereich liegt, so dass die Anzahl der Querungen des Bahnübergangs als eher gering einzustufen ist. Diese Tatsache erhöht naturgemäß nicht die Akzeptanz hinsichtlich der Notwendigkeit des Pfeifsignals der herannahenden Züge bei den betroffenen Anliegern.

Jedoch ist ein Verzicht auf dieses Warnsignal auch unter Berücksichtigung der Querungsfrequenz am Bahnübergang nicht möglich, dem stehen die sicherheitstechnischen Anforderungen an derartige Bahnübergänge entgegen.

Aus diesen Gründen ist nunmehr die Verlegung des Bahnübergangs „Stoltenhoffstraße“ geplant.

2. Geplante Veränderungen

Der geplante neue Standort für den Bahnübergang befindet sich bei Bahn-km 53,6+72, d.h. ca. 200 m östlich des zz. vorhandenen Bahnübergangs direkt unterhalb des Brückenbauwerks der L 238 (Rue de Watrelos). Bezüglich dieses Standortes hat es bereits die erforderlichen Abstimmungen mit der EUREGIO-Verkehrsschienenetz GmbH als dem betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie dem Landesbetrieb Straßenbau NRW als Baulasträger des Brückenbauwerks gegeben.

Aufgrund dieser Verlegung kann die erforderliche Sichtweite auf die Bahnstrecke eingehalten werden, so dass auf das Pfeifsignal zukünftig verzichtet werden kann.

Dieser neue Standort bietet sich zudem an, da bereits heute unterhalb des Brückenbauwerks der L 238 ein Weg bis an den nördlichen Böschungsfuss des Gleises verläuft. Es handelt sich hierbei um einen mittels wassergebundener Decke befestigten Weg, der in erster Linie zur baulichen Unterhaltung des Brückenbauwerks dient. Bislang endet der Weg am Böschungsfuss des Gleises, so dass ein Überqueren an dieser Stelle eigentlich ausgeschlossen sein müsste. Der Zustand der Böschung lässt jedoch erkennen, dass hier bereits heute gelegentlich ein Überqueren des Gleises erfolgt und das gänzlich ohne Sicherungssysteme (Anlage 1).

Die geplanten baulichen Veränderungen beinhalten den Rückbau des vorhandenen Bahnübergangs bei Bahn-km 53,8+45, d.h. der Bahnübergang wird unzugänglich gemacht, indem die asphaltierten Zuwegungen und die Rampe zurückgebaut werden; anschliessend wird das Gelände rekultiviert.

Der neue Bahnübergang bei Bahn-km 53,6+72 (unterhalb des Brückenbauwerks) wird über eine 2,00 m breite Zuwegung erschlossen, zudem ist die Herstellung einer Rampe nördlich des Gleises erforderlich, da hier ein Höhenunterschied von ca. 1,50 m – 2,00 m besteht.

Um die Vorgaben für eine behindertengerechten Rampe zu erfüllen, müsste eine maximale Längsneigung von 6 % eingehalten werden, zudem müsste nach jeweils 6,00 m Rampenlänge ein mindestens 1,50 m breites Zwischenpodest vorgesehen werden.

Aufgrund der Lage des Bahnübergangs im Aussenbereich, des Zustands des angrenzenden Wegenetzes (teilweise wassergebundene Decken) und der bewegten Topographie des südlich der Gleise gelegenen „Hohen Steins“, hier sind weitere Rampen und Treppen zu überwinden, kann dabei nach diesseitiger Auffassung an dieser Stelle im Stadtgebiet ausnahmsweise auf diesen aufwändigeren Ausbaustandard verzichtet werden.

Eine behindertengerechte Rampe am neuen Bahnübergang würde zudem nur Sinn machen bei einer gleichzeitigen Ertüchtigung des sich anschliessenden Wegenetzes. Eine Ertüchtigung des Wegenet-

zes ist aufgrund der Lage der Wege im Aussenbereich und der damit verbundenen geringen Frequentierung nach hiesiger Auffassung nicht erforderlich, schliesslich handelt es sich um Wege, die hauptsächlich zu Freizeitaktivitäten genutzt werden. Darüber hinaus kann eine solche behindertengerechte Rampe nicht geradlinig, d.h. in Laufrichtung hergestellt werden, weil dadurch die Verblendung an den Stützen des Brückenbauwerks der L 238 überschüttet werden müsste. Die Genehmigung des Landesbetriebes Straßenbau NRW zur Nutzung der Fläche unterhalb des Brückenbauwerks ist jedoch mit der Auflage verbunden, ebendies zu unterlassen.

Demnach müsste eine behindertengerechte Rampe konstruiert werden, die zunächst gleisparallel entlang der Nordseite der Böschung des Bahndammes in westlicher Richtung verläuft und mit einer 180 °-Wendung zurück zum sich anschliessenden Weg führt (Anlage 2). Derartige Konstruktionen führen jedoch im Allgemeinen dazu, dass die vorgesehenen Laufwege abgekürzt werden und sich binnen kurzer Zeit Trampelpfade in der Böschung bilden.

Aus den o.a. Gründen ist nunmehr der Bau einer geradlinig in Laufrichtung verlaufenden Rampe geplant mit einer maximalen Längsneigung von 10%, zudem soll auf Zwischenpodeste verzichtet (Anlage 3). Es ist beabsichtigt die Bauarbeiten im 2. Halbjahr 2007 durchzuführen, bezüglich eines genauen Ausführungstermins besteht noch Abstimmungsbedarf mit der EUREGIO-Verkehrsschiennetz GmbH.

Die Kosten für die Ertüchtigung der Bahnübergänge der **euregiobahn** werden gemäß der jeweils geschlossenen Eisenbahnkreuzungsvereinbarung zwischen den Kreuzungsbeteiligten gedrittelt. Zudem erhalten die Kreuzungsbeteiligten Landeszuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in Höhe von 75 % der zuwendungsfähigen Baukosten.

Die Bewilligung dieser Landesmittel ist jedoch an die Vorgabe geknüpft, die Bahnübergänge barrierefrei zu gestalten. Abweichend hiervon besteht in begründeten Einzelfällen die Möglichkeit Landeszuwendungen zu erhalten, obwohl auf einen barrierefreien Ausbau verzichtet wurde. Dies setzt jedoch die Beteiligung und einen entsprechenden Beschluss zum Verzicht auf Barrierefreiheit des zuständigen Behindertenbeirates voraus.

3. Finanzielle Auswirkungen

Die Baukosten (inkl. Kosten für die notwendigen bahnbedingten sicherungstechnischen Maßnahmen) für die Verlegung des Bahnübergangs belaufen sich gemäß einer überschläglichen Kostenschätzung auf ca. 33.000 €, hierbei wurde die Erstellung einer geradlinigen nicht behindertengerechten Rampe zugrunde gelegt. Bei der Herstellung einer behindertengerechten Rampe belaufen sich die Baukosten auf ca. 38.000 €, hierin sind noch nicht die Kosten für eine Ertüchtigung des anschliessenden Wegenetzes enthalten.

Demnach könnten durch den Verzicht auf eine behindertengerechte Rampe am neuen Bahnübergang „nördlich Odilienstraße“ Mehrausgaben in Höhe von ca. 5.000 € vermieden werden.

HH-Mittel stehen 2007 beim Produkt 125400102 Unterhaltung von Straßen, Wegen, Plätzen, Brücken und Tunneln -, Sachkonto 5203703 - Kostenerstattung für Unterhaltung **euregiobahn** -, zur Verfügung.

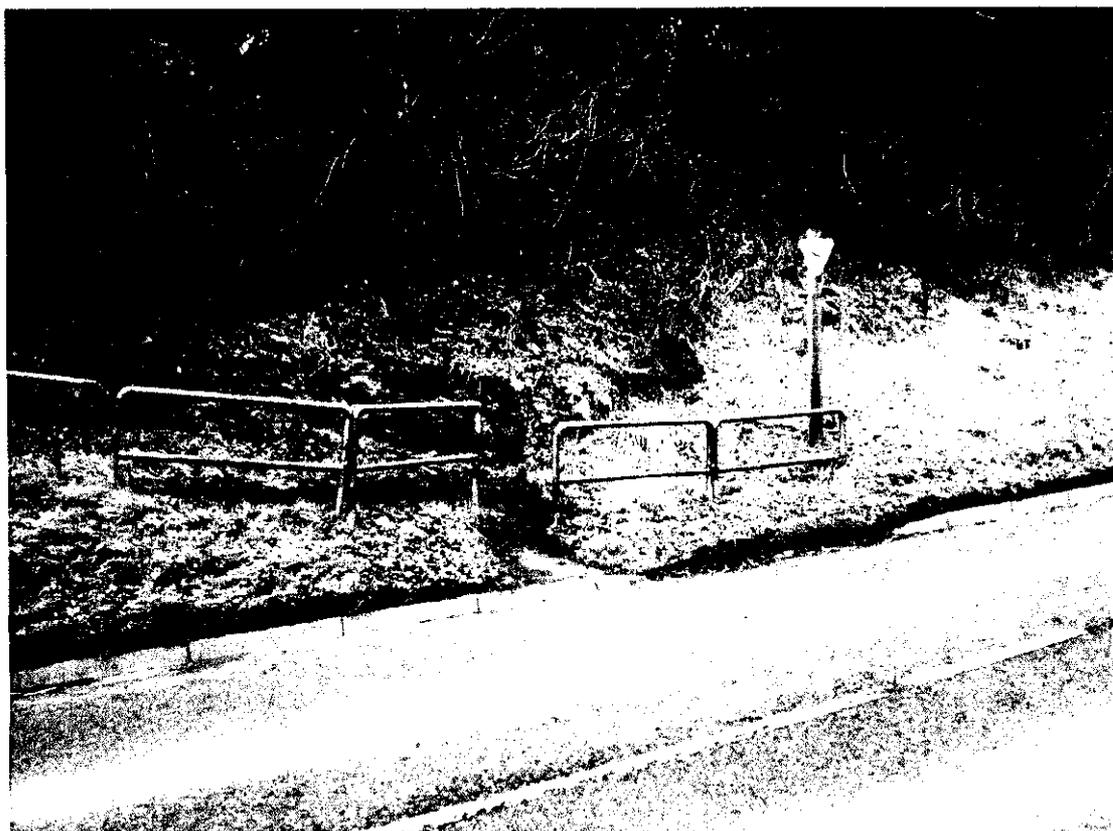
Anlagen:

1. Fotos vorh. BÜ Stoltenhoffstraße, geplanter neuer Standort BÜ nördlich Odilienstraße
2. Lageplan Bahnübergang nördlich Odilienstraße mit behindertengerechter Rampe
3. Lageplan Bahnübergang nördlich Odilienstraße mit geradliniger Rampe

BÜ Stoltenhoffstraße

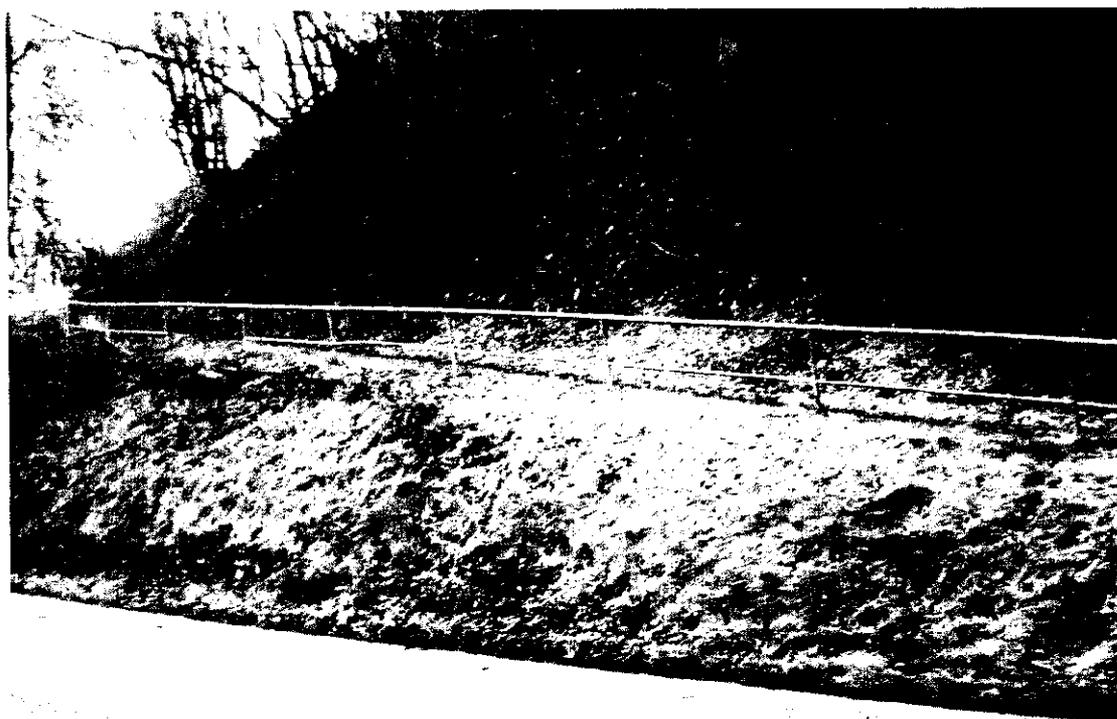


1) alter BÜ Bahn-km 53,8 +45



2) alter BÜ, Anschlussweg Südseite (Hoher Stein)

BÜ Stoltenhoffstraße

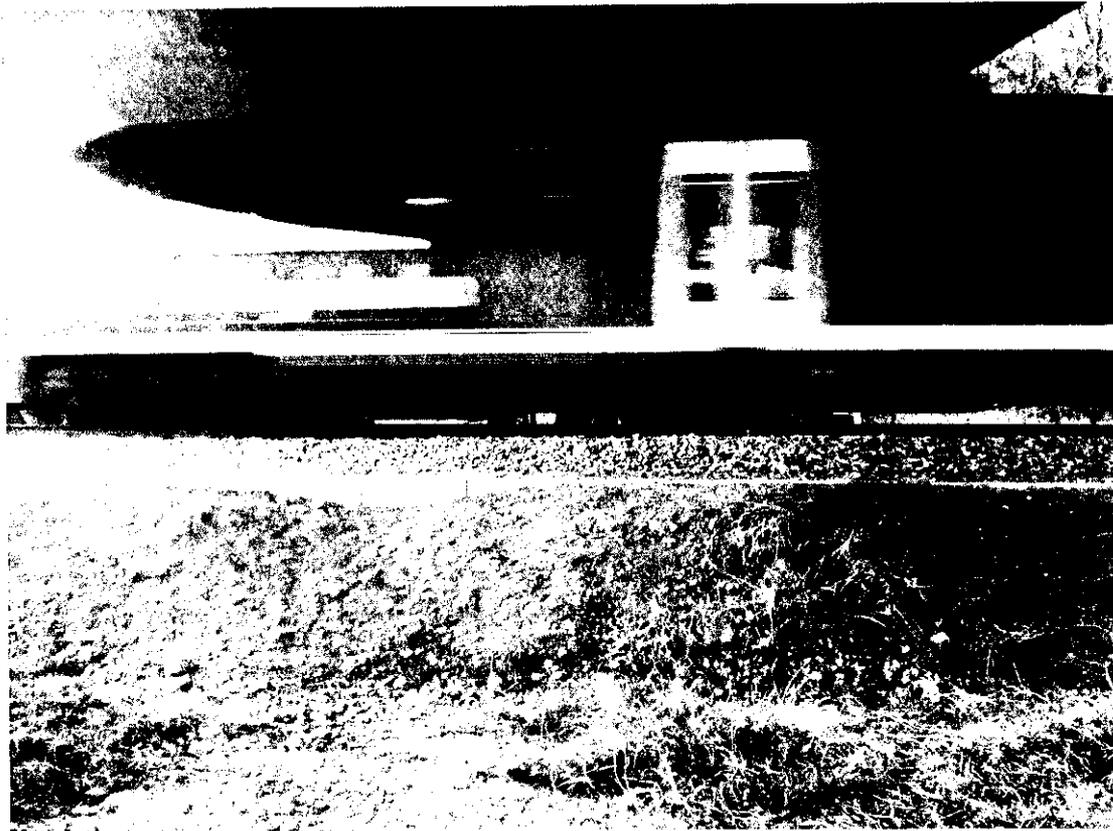


3) alter BÜ, Anschlussweg Südseite (Hoher Stein)



4) alter BÜ; Anschlussweg Nordseite (Richtung Röhe)

BÜ nördlich Odilienstraße



5) neuer BÜ; Bahn-km 53,6 + 72 (Unterhalb Brückenbauwerk L 238)

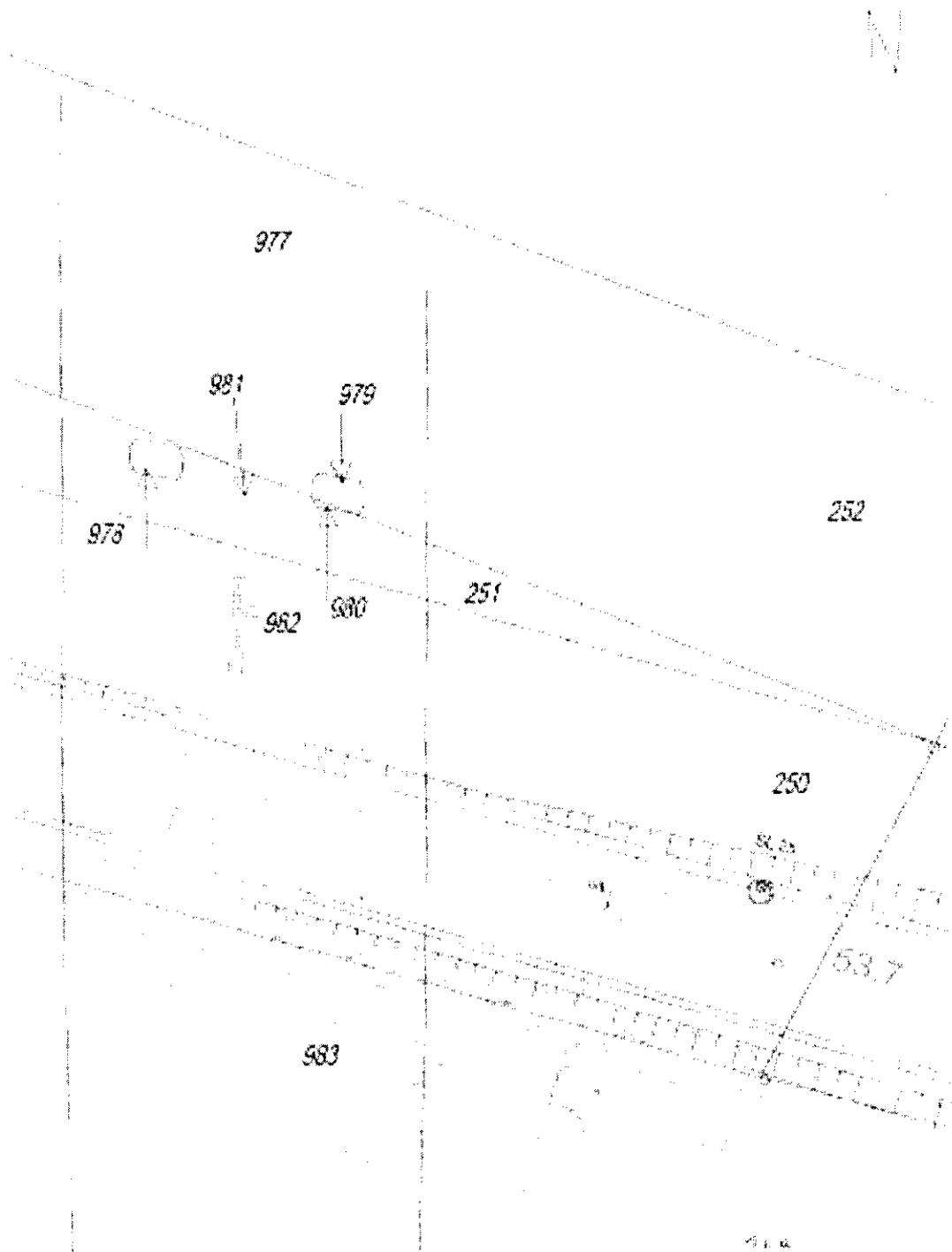


6) neuer BÜ, Anschlussweg Nordseite (Richtung Röhe)

Anlage 2

BÜ nördlich Odilienstraße

Bahnübergang mit behindertengerechter Rampe (Entwurf)



Anlage 3

BÜ nördlich Odilienstraße

Bahnübergang mit geradliniger Rampe (Skizze)

