Amt, Datum, Telefon

660 Amt für Verkehr, 03.01.2013, 51- 8601
660.21 Rolf Wisotzky

Drucksachen-Nr.

4815/2009-2014

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Sennestadt	17.01.2013	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	29.01.2013	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Bahnübergang Bleicherfeldstraße

Betroffene Produktgruppe

11.12.03 Verkehrliche Planung

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Finanzierung in 2015, Kosten von ca. 515.000 € sind nach den Förderrichtlinien Straßenbau (FöRiStra) bis zu 75 % zuschussfähig, d.h. der städtische Eigenanteil beträgt ca. 170.000 €.

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Drucks.-Nr. **4602**/ 2004-2009 („Weitere Schritte zum Ausbau der Sennebahn“)
- BV Senne 06.12.07 + UStA 11.12.07 -
Drucks.-Nr. **1387**/2009-2014 („Bahnübergänge Sennebahn“)
- BV Sennestadt 30.09.10, BV Brackwede und BV Senne 07.10.10 + StEA 26.10.10 -
Drucks.-Nr. **1605**/2009-2014 („Ausbau und Ertüchtigung der Sennebahn
Bahnhof Sennestadt in Bi-Sennestadt und Haltepunkte Wächterstraße und Windelsbleiche in Bi-Senne Aktueller Sachstand und weiteres Vorgehen “)
- BV Sennestadt 18.11.10, BV Senne 25.11.10 + StEA 30.11.10 -
Drucks.-Nr. **1703**/2009-2014 („Linksabbiegeverbot von der Sender Straße in die Bleicherfeldstraße “) - BV Sennestadt 18.11.10

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Sennestadt empfiehlt, der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Bielefeld beschließt, den Bahnübergang Bleicherfeldstraße gemäß Variante 2 der Begründung umzubauen und eine BÜSTRA-Anlage nachzurüsten.

Begründung:

Die Sennebahn (Bielefeld-Brackwede-Paderborn) soll in den nächsten Jahren beschleunigt werden. Dazu ist eine Ertüchtigung der Strecke notwendig. Nach eingehender Untersuchung ist im September 2005 von der DB Netz AG die endgültige Fassung der fahrplantechnischen Untersuchung zum Ausbau der Sennebahn vorgelegt worden. Eine entscheidende Maßnahme ist die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von derzeit 60 km/h auf zukünftig 100 km/h. Gemäß § 3 des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz – EkrG) ist zu prüfen, ob Bahnübergänge (BÜ) zu beseitigen, durch geeignete Baumassnahmen anzupassen oder durch neue technische Einrichtungen zu sichern sind. Mit der Vorlage Bahnübergänge Sennebahn (Dr.-Nr 1387/2009-2014) hat die Verwaltung im Oktober 2010 darüber berichtet. Als Zeithorizont ist geplant, im Jahr 2013 alle Umbaumaßnahmen abgeschlossen zu haben. Voraussetzung ist die Inbetriebnahme eines elektronischen Stellwerkes (ESTW), das die Sennebahn zentral von einer Stelle aus fernbedient.

Auch die vorhandene BÜ-Anlage an der Bleicherfeldstraße ist nicht mehr auf dem heutigen Stand der Technik und soll deshalb im Rahmen der Ertüchtigung der Strecke der Sennebahn erneuert werden.

Gemäß § 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz – EkrG tragen die Beteiligten (DB Netz AG und Stadt Bielefeld) für bauliche Maßnahmen, die im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Bahnübergang stehen, je ein Drittel der Kosten. Der Bund übernimmt das letzte Drittel. Darüber hinaus gehende Baumassnahmen müssen von der Stadt Bielefeld als Straßenbaulastträger alleine getragen werden.

Situation am BÜ Bleicherfeldstraße

Der Bahnübergang (BÜ) Bleicherfeldstraße im Stadtbezirk Sennestadt ist durch eine Lichtzeichenanlage (LZA) mit Halbschranken sowie Geh- und Radwegschranken technisch gesichert. Südlich vom BÜ befindet sich die Einmündung in die Sender Straße. Die Sender Straße liegt in einem Abstand von 20 m parallel zur Sennebahn.

Zusätzlich zu den Lichtzeichen am BÜ sind auf der Sender Straße Lichtzeichen vorhanden, die bei Anmeldung eines Zuges den Kfz-Verkehr der Sender Straße in beiden Richtungen durch Rotlicht anhalten. Dadurch soll vor dem Schließen der Schranken Fahrzeugen aus der Bleicherfeldstraße ein konfliktfreies Einbiegen in die Sender Straße ermöglicht werden, um das Räumen des Bahnübergangs zu gewährleisten.

Linksabbieger aus der Sender Straße müssen den Vorrang des Gegenverkehrs beachten und kommen deshalb bei hohem Verkehrsaufkommen im Einmündungsbereich zum Halten. Insbesondere wenn von Kfz auf der Sender Straße nach Aktivierung der BÜ-Sicherung das Rotlicht missachtet wird, kann es dazu kommen, dass Fahrzeuge aus der Bleicherfeldstraße nicht nach links in die Sender Straße einbiegen können, weil sie durch wartende Linksabbieger im Einmündungsbereich blockiert werden. Wenn es sich dabei um größere Kfz (Busse, Lkw) handelt, kann es aufgrund der geringen Aufstelllänge zwischen Einmündung und Bahnübergang (rund 10 Meter) dazu kommen, dass diese mit dem Heck auf den Gleisen stehen und den BÜ blockieren bzw. die Schrankenschließung verhindern.

Zu dieser Problematik liegt auch eine Stellungnahme von moBiel vor.

Um dieses Gefahrenpotential zu beheben, ordnete die Straßenverkehrsbehörde im August 2010 ein Linksabbiegeverbot von der Sender Straße in die Bleicherfeldstraße an.

In Ortbesichtigungen mit Vertretern der Straßenverkehrsbehörde, DB Netz, Verkehrsunternehmen und Polizei wurde festgestellt, dass das Abbiegeverbot vielfach nicht beachtet wird. Dieses Ergebnis wird auch durch eine durchgeführte Verkehrszählung bestätigt. Außerdem führt das Linksabbiegeverbot zu großen Umwegen für alle, die von der Sender Straße in die Bleicherfeldstraße fahren wollen und hat große Nachteile für die Erreichbarkeit der südlichen Wohnbauvierteln von Sennestadt. Eine dauerhafte Beibehaltung des Linksabbiege-verbots kann deshalb nicht als Lösung angesehen werden.

Umbauvorschlag der DB Netz AG

Im Auftrag der DB Netz AG hatte das Ingenieurbüro Pöyry Infra GmbH ursprünglich eine Planung **(Anlage 1)** für den Umbau des BÜ vorgelegt.

Diese ursprüngliche Planung sah eine technische Sicherung des BÜ wie im Bestand vor, also durch eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranken sowie Geh- und Radwegschranken. Zusätzlich sollte die Bleicherfeldstraße verbreitert und der Einmündungsbereich durch großzügigere Aufstellflächen für Linksabbieger auf der Sender Straße erweitert werden. Dadurch und durch

eine frühzeitigere Rot-Schaltung auf der Sender Straße sollte das Räumen der Bleicherfeldstraße

besser gewährleistet werden. Ein solcher Umbau hätte Kosten in Höhe von insgesamt ca 510.000 € verursacht. Der Drittel-Anteil für die Stadt Bielefeld hätte ca. 170.000 € betragen. Das zu Lasten der Stadt Bielefeld anfallende Kostendrittel ist nach den Förderrichtlinien Straßenbau (FöRiStra) bis zu 75 % zuschussfähig, so dass hier Kosten von ca. 42.000 € zu erwarten gewesen wären.
Dieser Vorschlag wird nicht umgesetzt. Die DB Netz führt zunächst in einem ersten Schritt eine Anpassung an das ESTW ohne Umbau des BÜ und der Straße, und somit ohne Kostenbeteiligung der Stadt durch.

Variantenuntersuchung

Nach Ansicht des Amtes für Verkehr kann es auch nach dem von der DB AG vorgeschlagenen Ausbau der Einmündung zu Behinderungen im Einmündungsbereich durch wartende Linksabbieger kommen. Das Räumen des Bahnübergangs ist deshalb nicht in allen Fällen gesichert. Dies gilt insbesondere dann, wenn es weiterhin zu Missachtungen der Signalisierung auf der Sender Straße kommt.

Vom Amt für Verkehr wurden deshalb verschiedene weitere Varianten zum Umbau des Bahnübergangs Bleicherfeldstraße untersucht.

Variante 1 (Anlage 2) ist der Umbau des BÜ wie im Umbauvorschlag der DB Netz AG. Zusätzlich soll die Aufstellfläche für ausfahrende Fahrzeuge aus der Bleicherfeldstraße vergrößert werden. Hierfür ist eine Verschwenkung der Einmündung, bzw. der Sender Straße, um etwa 20 Meter in Richtung Piderits Bleiche in den vorhandenen Wald- bzw. Gehölzstreifens erforderlich. Durch die Vergrößerung der Aufstelllänge zwischen BÜ und Einmündung ist gewährleistet, dass große Lkw oder Busse nicht mehr mit dem Heck im Gleiskörper stehen, falls sie durch wartende Linksabbieger blockiert werden.

Diese Variante erfordert einen erheblichen Eingriff in die vorhandene Grünfläche. Im B-Plan Piderits Bleiche sind diese Flächen A/E-Flächen und gleichzeitig ein Schutzstreifen zur Wohnbebauung an der Bleicherfeldstraße. Dieser Eingriff wird von der Unteren Landschafts-behörde abgelehnt. Es ist Grunderwerb beiderseits der Sender Straße und Bleicherfeldstraße notwendig.

Diese Planung hätte zusätzlich zur ursprünglichen Planung Strassenbaukosten von ca. 450.000 € verursacht. Die Strassenbaukosten muss die Stadt alleine tragen. Die Gesamtkosten hätten sich auf ca. 620.000 € summiert. Auch diese Massnahme ist nach den Förderrichtlinien Straßenbau (FöRiStra) bis zu 75 % zuschussfähig, so dass hier Kosten von ca. 155.000 € für die Stadt zu tragen wären.

Variante 2 (Anlage 3 und Anlage 3a) sieht eine Vollsignalisierung der Einmündung unter Einbeziehung des Bahnübergangs vor. Damit werden alle Fahrbeziehungen durch Lichtsignale gesichert und ein Blockieren der Fahrzeuge aus der Bleicherfeldstraße wird ausgeschlossen. Dadurch ist gewährleistet, dass keine Kfz auf dem Bahnübergang zum Stehen kommen, da sie vor dem BÜ angehalten werden.

Hierfür ist die Anlage einer zusätzlichen Lichtsignalanlage erforderlich, die mit der BÜ-Anlage verknüpft ist. Diese sogenannte BÜSTRA-Anlage wäre mit der Signalanlage am Knotenpunkt Verler Straße / Krackser Straße vergleichbar.

Um beiden Fahrtrichtungen der Sender Straße gleichzeitig Grün geben zu können, ist in dieser Variante die Anlage einer Linksabbiegerspur und einer Rechtsabbiegerspur in der Sender Straße erforderlich. Dafür muss die Sender Straße aufgeweitet werden und es ist Grunderwerb südlich und nördlich der Sender Straße notwendig. Zusätzlich zu den Umbaukosten der BÜ-Technik kommen in diesem Fall noch Grunderwerbs- und Baukosten sowie die Kosten für die

BÜSTRA-Anlage hinzu.

Die Kosten der LSA und des Straßenumbaus trägt die Stadt alleine (= ca. 400.000 €). Die Kosten des BÜSTRA-Adapters (Kommunikator zwischen LSA und BÜ) in Höhe von ca. 75.000 € werden gedrittelt nach EkrG (1/3 = ca. 25.000 €). Der technische Umbau des BÜs in Höhe von ca. 50.000 € wird ebenfalls gedrittelt (1/3 = ca. 20.000 €). Die kreuzungsbedingten Umbaukosten (Tiefbau im Bereich BÜ: z.B. Schleppkurvenanpassung, Änderungen im Gleisbereich des BÜs etc.) werden ebenfalls gedrittelt Dazu beauftragt die Stadt ein LSA-geeignetes Ing.-Büro bis Leistungsphase 4 der HOAI (Kostenbeteiligung DB AG) und übergibt die Planung an die DB. Diese reicht die Planunterlagen an das Eisenbahnbundesamt ein. Daraufhin wird eine Kreuzungsvereinbarung geschlossen. Die Stadt beauftragt den Bau der BÜSTRA, die DB liefert die Beistellleistungen wie SiPO, Betra und den BüB. Geschätzte Kosten: Ing.-Büro 20.000 €, Umbaukosten: 150.000 €, Genehmigungs- und Verfahrenskosten 30.000 €, also ca. 200.000 € (1/3 = ca. 70.000 €). Die Förderfähigen Gesamtkosten summieren sich für die Stadt auf **515.000 €.**
Förderung des Umbaus Straße + LSA (400.000 €) wegen Funktion als verkehrswichtige Straße (derzeit 65 % Förderung): 400.000 € * 35 % = 140.000 € städt. Eigenanteil.
Förderantrag bei der Bez.Reg. für kreuzungsbedingte Kosten (115.00 €) gemäß EkrG (derzeit 75 % Förderung): 115.000 € * 25 % = 28.750 € städt. Eigenanteil.
Der städtische Haushalt wird somit grob geschätzt und gerundet mit ca. **170.000 €** für den Gesamtumbau des BÜ Bleicherfeldstr. mit einer BÜSTRA belastet.

Variante 3 ist die Belassung des Linksabbiegeverbotes. In diesem Fall müsste nur die BÜ-Anlage umgebaut werden und es ist kein Umbau der Einmündung erforderlich.

Variante 4 sieht eine Aufhebung des Bahnübergangs vor. In diesem Fall kann die BÜ-Anlage entfallen.

Gemäß § 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz – EkrG tragen die DB Netz AG und die Stadt je ein Drittel der Kosten. Das letzte Drittel trägt der Bund. Das zu Lasten der Stadt Bielefeld anfallende Kostendrittel ist nach den Förderrichtlinien Straßenbau (FöRiStra) bis zu 75 % zuschussfähig, soweit dieser Eigenanteil über der Bagatellgrenze von 20.000 € liegt.

Fazit

Eine Beibehaltung des Linksabbiegeverbotes und die Aufhebung des Bahnübergangs (Varianten 3 und 4) können aufgrund der erheblichen Nachteile für die Erreichbarkeit der Wohngebiete an der Bleicherfeldstraße nicht als sinnvolle Lösung angesehen werden.

Im Umbauvorschlag der DB AG kann es weiterhin zu Behinderungen durch wartende Links-abbieger kommen. Dies gilt insbesondere dann, wenn es weiterhin zu Missachtungen der Signalisierung auf der Sender Straße kommt. Weil die Aufstellfläche in der Bleicherfeldstraße nicht wesentlich vergrößert wird, ist deshalb auch das Räumen des Bahnübergangs nicht in allen Fällen gesichert.
Nach Ansicht des Amtes für Verkehr verbleiben die Varianten 1 und 2 als verkehrssicherste Lösungen. Beide Varianten erfordern ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren. Insgesamt sind durch Variante 2 die größten Vorteile zu erzielen:

- Durch die Vollsignalisierung der Einmündung unter Einbeziehung der BÜ-Anlage ist ein ungehindertes Abfließen des Verkehrs aus der Bleicherfeldstraße gewährleistet. Das Blockieren des Bahnübergangs wird dadurch ausgeschlossen.
- Eine Vollsignalisierung führt zu einer größeren Akzeptanz der Lichtsignale als bei der vorhandenen Rot/Gelb-Signalisierung
- Der Eingriff in die Natur ist geringer gegenüber der Variante 1.
- Es ist weniger Grunderwerb erforderlich als in Variante 1.
- Sie ist finanziell günstiger als Variante 1.

Die Stadt Bielefeld wird die DB Netz AG auffordern unabhängig vom Projekt Sennebahn, die Einrichtung einer BÜSTRA Anlage dem Planverfahren zur Erneuerung des BÜ Bleicherfeldstraße

zu Grunde zu legen.

Die Erneuerung der BÜ-Anlage ist technisch unabhängig von der BÜSTRA-Anlage zu bewerkstelligen. Dies bedeutet, dass in 2013 wie geplant die Erneuerung der BÜ-Anlage erfolgen kann. Darauf aufbauend können dann in 2014 der Ausbau der Einmündung und der Bau der BÜSTRA-Anlage nachfolgen. Bis zur Fertigstellung muss das Linksabbiegeverbot auf der Sender Str bestehen bleiben.

Die Kosten für den städtischen Anteil müssen im Haushalt für 2015 als investive Mittel berücksichtigt werden.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r) **Moss**	