

Betreff:

Bahnübergang Teufelsspring

Organisationseinheit:

DEZERNAT VI - Wirtschaftsdezernat

Datum:

19.05.2017

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Timmerlah-Geitelde-Stiddien (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

13.06.2017

Status

Ö

Sachverhalt:

Zum Antrag der CDU-Fraktion im Stadtbezirksrat 222 vom 2. März 2017 (17-04129) wird wie folgt Stellung genommen:

Die zuständige DB Netz AG hat auf Bitte der Stadt Braunschweig eine Verkürzung der Schließzeiten der Schranken am Bahnübergang Teufelsspring geprüft. Danach gibt es keine Möglichkeiten, die Schließzeiten zu verkürzen.

Die näheren Einzelheiten zur Begründung ergeben sich aus der schriftlichen Rückmeldung der DB Netz AG, die als Anlage beigefügt ist.

Leppa

Anlage/n:

Rückmeldung der DB Netz AG

DB Netz AG • Lindemannallee 3 • 30173 Hannover

Stadt Braunschweig
Zu Hd. Frau Achillis
Postfach 3309
38023 Braunschweig

*TK 8/5 7815
ACH
m. d. B. um
Bearbeitung.*

DB Netz AG
Regionalbereich Nord
Vertrieb und Fahrplan
Lindemannallee 3
30173 Hannover
www.dbnetze.com/fahrweg

🚶 bis Bf Bismarckstraße
🚶 Stadtbahnlinie 6 ab Kröpcke
bis Bult Kinderkrankenhaus

Michael Körber
Telefon 0511 286-49002
Telefax 0511 286-49110
michael.m.koerber@deutschebahn.com
Zeichen: I.NM-N

02.05.2017

Betreff: Lange Schließzeiten der Bahnschranken am Bahnübergang Teufelsspring
Ihr Schreiben vom 18. April 2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir haben den Sachverhalt Ihres Schreibens geprüft. Leider müssen wir Ihnen mitteilen, dass aufgrund technischer Sicherheitsvorschriften und der örtlichen Gegebenheiten keine Änderungen an den Schließzeiten des Bahnüberganges Teufelsspring möglich sind.

Generell lässt sich sagen, dass es sich bei dem angesprochenen Bahnübergang um eine sogenannte „signalabhängige Anlage“ handelt, die vom Fahrdienstleiter im Stellwerk des Bahnhofes Groß Gleidingen überwacht wird. Ein Zug darf den im Bereich des Bahnüberganges liegenden Streckenabschnitt nur befahren, wenn das den Streckenabschnitt überwachende Signal den Begriff „Fahrt“ (grünes Licht) zeigt. Das Signal lässt sich nur auf Fahrt stellen, wenn der Bahnübergang verschlossen ist. Diese Abhängigkeit zwischen Signal und Bahnübergang soll sicherstellen, dass menschliche Fehler, wie z.B. ein Vergessen, die Schranken zu schließen, nicht möglich sind und somit gefährliche Unfälle zwischen Straßenverkehr und Eisenbahn vermieden werden. Dieses Sicherungsprinzip trägt damit maßgeblich zur Sicherheit an Bahnübergängen bei. Eine solche technische Sicherung ist an diesem Bahnübergang durch die Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) vorgeschrieben.

...

Da es sich bei dem Bahnübergang um einen Bahnübergang mit Vollschränken handelt, muss außerdem nach dem Verschließen der Schranken geprüft werden, dass kein Verkehrsteilnehmer zwischen den Schranken eingeschlossen wurde. Auch diese Prüfung bedarf einer gewissen Zeit.

Aufgrund der Annäherungsfahrtzeiten und je nach Standort des Signals kann es zudem bei langsamen Zügen den Anschein haben, dass ein späteres Schließen der Schranken möglich gewesen wäre, der Bahnübergang aufgrund der Zulassung der Zugfahrt am Signal aber bereits technisch gesichert und verschlossen werden musste.

Hinzu kommt außerdem, dass an dem Bahnübergang Teufelsspring sowohl die zweigleisige Hauptverkehrsstrecke Hannover – Braunschweig als auch die eingleisige Strecke Braunschweig – Beddingen gekreuzt werden, und somit auch ein entsprechend hohes Verkehrsaufkommen zu langen Schließzeiten führt.

Der in Ihrem Schreiben angesprochener Bahnübergang Braunschweig-Rüningen lässt sich leider mit dem Bahnübergang Teufelsspring nicht vergleichen, da es sich hier um eine andere Bahnstrecke mit sehr viel geringerem Eisenbahnverkehrsaufkommen und anderen infrastrukturellen Voraussetzungen handelt. Aus diesem Grund ist an diesem Bahnübergang auch eine andere Sicherungstechnik möglich. Hieraus und aus dem geringeren Verkehrsaufkommen ergeben sich zwangsläufig kürzere Schließzeiten als bei dem Bahnübergang Teufelsspring.

Wir hoffen, dass wir Ihnen mit unseren Ausführungen die vorliegenden technischen Zwänge verständlich erläutern konnten. Langfristig lässt sich das Problem nur durch den Bau einer Straßen- oder Eisenbahnbrücke beheben. Hierfür sind aber langfristige Planungen und vor allem eine gemeinsame Finanzierung durch den Straßenbaulastträger und der DB Netz AG gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz notwendig.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Körber', with the letters 'MPO.' written below it.

Michael Körber