



Häfen und
Güterverkehr Köln
Aktiengesellschaft

Häfen und Güterverkehr Köln AG • Postfach 25 03 48 • 50519 Köln

Rhein-Sieg-Kreis
Fachbereich Verkehr und Mobilität
Postfach 1551
53705 Siegburg

Postanschrift:
Postfach 25 03 48
50519 Köln

Besucherschrift:
Scheidtweilerstraße 4
50933 Köln

Telefon 02 21 - 3 90 - 0
Telefax 02 21 - 3 90 - 13 43

Ihr Ansprechpartner:
Herr Berthold Suermann
Bereich Netz -N 1-
Telefon: 0221 / 390 - 1200
Fax: 0221 / 390 - 1202
E-Mail: suermannb@hgk.de

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Michael Zimmermann

Vorstand:
Uwe Wedig, Vorsitzender
Wolfgang Birlin

22.02.2019

Amtsgericht Köln
HRB 22 957

Optimierungen im Zusammenhang mit der Stadtbahnlinie 16 Ihr Zeichen: 01.4 – PVA/hi

Sehr geehrter Herr Landrat Schuster,
sehr geehrte Damen und Herren,

anlässlich Ihres Schreibens vom 31.01.2019, welches bei uns am
08.02.2019 eingegangen ist, nehmen wir gerne Stellung.

Bankverbindung:

Sparkasse KölnBonn
IBAN: DE46 3705 0198 0016 5229 55
SWIFT-BIC: COLS DE33

USt-ID-Nr. DE 811 183 980
USt-Nr. 217/5785/0020

So erreichen Sie uns:

Haltestelle Aachener Straße / Gürtel
Linien 1, 7, 13 und 140

www.hgk.de

Bei der Bahnübergangsanlage Roisdorfer Straße in Verbindung mit der Verkehrssignalanlage handelt es sich um eine sogenannte Voll-Büstra-Anlage. Bereits im Jahre 2014 haben wir darauf hingewiesen, dass die Vs-Technik der hier verbauten MS-Geräte-Serie veraltet ist und keine Ersatzteile mehr zur Verfügung stehen. Auch die Reparaturmöglichkeiten wurden vom Hersteller Siemens abgekündigt.

Bei den Voll-Büstra-Anlagen werden die Straßensignale der Vs-Anlage im Regelfall vom Vs-Steuergerät angesteuert. Bei Störung oder Ausfall des Steuergerätes schaltet die Bahnübergangsanlage bei einer zugbewirkten Einschaltung diese Signale direkt an.

Für den Bahnbetrieb wirkt sich der Ausfall eines Vs-Steuergerätes somit nicht störend aus. Der IV wäre aber empfindlich behindert.

Bei einer vergleichbaren Vs-Anlage im Stadtgebiet Hürth wurde der Bahnübergang aus Sicherheitsgründen komplett für den Fahrzeugverkehr für ca. zwei Jahre von der zuständigen Ordnungsbehörde gesperrt (bis zur Inbetriebnahme einer Neuanlage), da sich die Verkehrsteilnehmer nicht an die Beschilderung der Kreuzung gehalten haben und es in kurzer Zeit mehrfach zu Unfällen kam.

Die neue Generation der Steuergeräte unterstützt dieses in den 70er Jahren entwickelte Schaltungskonzept einer Voll-Büstra nicht mehr.



Der Einsatz der neuen Geräte erfordert eine komplette Änderung der Signalanschlaltungen, wobei ein größerer zeitlicher Vorlauf für die Planung, Genehmigungen und Umbau vorzusehen ist.

Wir sehen einen Austausch des abgekündigten Vs-Steuergerätes einhergehend mit einer Umplanung des Kreuzungsbereichs als dringend geboten an.

Auch mit dem Neubau einer Verkehrssignalanlage und der Bahnübergangssteuerung lässt sich das Problem der eingeschränkten Leistungsfähigkeit der Kreuzung nicht lösen. Dies bestätigt auch die verkehrstechnische Untersuchung der Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH Brilon Bondzio Weiser aus Bochum, welche von Straßen.NRW beauftragt wurde und allen Projektbeteiligten am 26.07.2017 im Rathaus in Bornheim vorgestellt worden ist.

Verschärfen würde sich die Situation noch erheblich bei Einführung eines 10-Minuten-Taktes im Stadtbahnbetrieb der Linie 16. Es wären statt jetzt sechs Zugfahrten über den Bü dann 12 Zugfahrten pro Stunde. Die Schließzeiten würden sich nochmals annähernd verdoppeln. Auch wenn Zugkreuzungen im Bahnhof Hersel stattfinden würden und bei einer Schrankenschließphase jeweils der Zug Richtung Köln als auch der Zug Richtung Bonn den Bü passieren würden, ist mit höheren Schließzeiten zu rechnen. Eine technische Lösung, die dies verhindert, wird es auf Grund der Komplexität der Kreuzung in Verbindung mit dem Bahnübergang nicht geben. Dies haben verschiedene Modellrechnungen gezeigt.

Die Funktionsabläufe Bü-Technik / Vs-Technik haben wir in der Bestandsanlage schon optimiert.

Alle höhengleichen Kreuzungen Schiene / Straße werden das gesetzte Ziel einer weitestgehend staufreien Kreuzung nicht erreichen.

Bei der Besprechung am 26.07.2017 haben wir die Variante einer planfreien Kreuzung analog der Kreuzung Militärring / Luxemburger Straße wie sie zurzeit in Köln-Klettenberg geplant wird (Straße über der Gleistrasse) in die Diskussion eingebracht. Diese Möglichkeit wurde seinerzeit aber mit Blick auf die hohen Kosten abgelehnt.

Bei einer Aufrechterhaltung des Güterverkehrs würde diese Möglichkeit aber auf Grund der physikalisch nicht realisierbaren Steigungen entfallen. Die Option des Güterverkehrs war 2017 (noch) kein Thema.

Eine weitere Variante wäre eine planfreie Kreuzung vergleichbar Brühl-Vochem (Gleistrasse über Straße).

Diese Variante wäre aus unserer Sicht die einzige Möglichkeit, den Kreuzungsbereich leistungsstark auszubauen, sofern eine Kreuzung an dieser Stelle bleiben müsste. Ggf. bieten sich auch optimalere Standorte für eine planfreie Kreuzung an.

Auch wenn der planfreie Ausbau der Kreuzung in Verbindung mit der Gleisanlage einmal beschlossen und realisiert werden sollte (wir rechnen hier mit einer Planungs-, genehmigungs- und Bauzeit von mindestens 10

bis 15 Jahren), muss die Vs- und BÜ-Technik möglichst kurzfristig zu erneuern sein, um die Anlagenverfügbarkeit gewährleisten zu können

Bei der vorgeschlagenen Interimslösung, die Routenführung südwärts des Mittelweges durchzuführen, unterstelle ich, dass die Gleisanlagen der Stadtbahnlinie 16 ebenfalls in irgendeiner Art gequert werden müssen. Da ich den geplanten Routenverlauf nicht kenne, möchte ich darauf hinweisen, dass die Konzessionsgrenze HGK (EBO) / SWB (BoStrab) in Bahn-km 23,0725 liegt, dies ist in Höhe des Einfahrsignals F 894 des Bahnhofs Hersel. Möglicherweise ist die SWB bei den weiteren Planungen mit einzubinden. Auch möchte ich darauf hinweisen, dass das Gütergleis Hersel – Bonn-Bendenfeld gequert werden muss.

Eine Taktverdichtung im Stadtbahnbetrieb auf 10 Minuten können wir als Infrastrukturbetreiber kurzfristig realisieren. Die technischen Möglichkeiten sind vorhanden. Allerdings werden sich dadurch die Schließzeiten der Bahnübergänge erheblich erhöhen. Auch mit neuen Stellwerks- und Bahnübergangstechniken lässt sich das Problem nicht lösen.

Mehrverkehre müssen beim betriebsführenden Verkehrsunternehmen (KVB /SWBV) bestellt werden. Die HGK wird als Eisenbahninfrastrukturbetreiber die Trassen auf Anmeldung zur Verfügung stellen. Das ist heute schon möglich.

Für weitere Gespräche bzw. Rückfragen steht Ihnen Herr Suermann unter der Rufnummer 0221 390 1200 gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

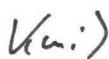
Häfen und Güterverkehr Köln AG

i.V.

i.A.



Suermann



Kaib