

Vortragender zu diesem TOP ist Herr Stefan May von der ISB Ingenieurgesellschaft für Sicherungstechnik und Bau mbH aus Dresden. Herr May stellt sein Unternehmen vor und erläutert sodann die verschiedenen Varianten zur Schließung des Bahnübergangs für den Wegfall des Warntons (Pfeifen). Die Varianten liegen den Ausschussmitgliedern in Form einer Matrix als Anlage zur Beschlussvorlage vor. Es kommt im Anschluss an den Vortrag zu einer intensiven Diskussion über die unterschiedlichen Möglichkeiten der Schließung.

Herr May weist darauf hin, dass die jeweils angegebenen Baukosten sowie Prozess- und Planungskosten grobe Schätzungen sind. Besonders die Prozesskosten seien im Vorfeld kaum ermittelbar.

Als ungefähren Zeitrahmen für das Plangenehmigungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt nennt Herr May 18 Monate. Für eine Realisierung des Vorhabens bestünden gute Chancen und mit etwas Glück ginge es auch schneller.

BM Meisenberg merkt an, dass die Varianten I und III aus Kostengründen und die Variante IV aus ökologischen Gründen ausscheiden. Der Variante III war der SPD-Antrag zum möglichen Bau einer Fußgängerbrücke vorausgegangen. Zur Variante IV, die beinhaltet, dass der Bahnübergang um ca. 100 m an eine besser einsehbare Stelle versetzt würde, ergänzt Herr Meisenberg, dass der parallel zum Bahndamm verlaufende Fußweg komplett bewachsen sei. Man müsse diesen freischneiden sowie den Hang roden und absichern. Dies käme aus Sicht der Verwaltung jedoch nicht als Möglichkeit infrage.

Auch RM Holger Maurer und SB Detlev Rockenberg sprechen sich für Variante II a und gegen Variante IV aus. Variante II a sieht eine Beseitigung des vorhandenen Fußgänger-Bahnübergangs und Nutzung einer alternativen Route im vorhandenen Wegenetz vor.

RM Dr. Karl-Heinz Hanke vertritt die Meinung, dass es alternativ möglich sei, dass der Zug statt mit einer Geschwindigkeit von 70 km/h, mit 30 km/h einfahren könne und erkundigt sich, ob diese Variante nicht auch in Betracht gezogen worden sei. Herr May erklärt, dass man dies geprüft habe und einen Fahrzeitverlust von 27 Sekunden festgestellt habe. Diese Zeitverzögerung lehne die Deutsche Bahn jedoch ab, da die Fahrpläne sonst nicht eingehalten werden könnten.

Im Jahr 2015 wurde die Zahl der Personen, die den Bahndamm täglich überqueren mit 45 erhoben. Eine aktuellere Erhebung hierzu gibt es nicht.

Auf Nachfrage von RM Sebastian Göldner nach der Entstehung der Kostenschätzung wird verwaltungsseitig geantwortet, dass diese eher „pessimistische“ Schätzung nach Gesprächen mit der Bahn und unter Berücksichtigung des Haushaltes der Gemeinde entstanden sei. Die Kosten für die Schließung müsse die Gemeinde selbst tragen, eine Fördermöglichkeit besteht nicht. Aus Sicht der Deutschen Bahn ist der Bahnübergang in seiner jetzigen Form sicher und einer Schließung bedarf es nicht.