

Tagesordnungspunkt 2

Bericht der Fachverwaltung und der NIAG zum Bahnübergang Mühlenstraße in Baerl

B e r a t u n g s e r g e b n i s

(Sitzung der Bezirksvertretung Homberg/Ruhrort/Baerl am 02.05.2013)

Herr Sturm (NIAG) stellte zunächst sich und Herrn Scherbarth (NIAG) vor. Er erläuterte die aktuelle Sachlage des Bahnüberganges an der Mühlenstraße in Duisburg-Baerl. Derzeit laufe das Verfahren, wobei noch nicht bekannt sei, ob es ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren werde.

Herr Radny, CDU, stellte folgende Fragen:

Wann ist die Genehmigung zum Betrieb der Eisenbahnstrecke erteilt worden?

Zu welchem Zweck ist diese Anlage damals gebaut worden?

Hängt die Veränderung der Nutzung mit dem Hafen in Rheinberg-Orsoy zusammen bzw. mit der Verschiebung von Duisport nach Rheinberg-Orsoy?

Warum wurde die Beschränkung nicht längst durchgeführt, da dieses doch Bahnvorschrift sei?

Was wurde, anhand der Entwicklung von relativ wenig Verkehr zum heutigen Verkehr, getan, um die Bürger/innen vor Belästigungen zu schützen?

Herr Sturm antwortete, dass der Sinn der Schienen gewesen sei, den Kohleverkehr abzuwickeln. Die Kohle wurde von den Zechen zum Hafen gebracht. Im Hinblick auf den Wandel der hiesigen Kohlebergwerke werde nun Importkohle von den Häfen zu den Kraftwerken transportiert. Zu diesem Zweck wurde die Strecke seinerzeit gebaut. Das Verkehrsaufkommen ist nicht immer gleich, z.B. in der Weltwirtschaftskrise habe der Verkehr auf dieser Strecke deutlich abgenommen. Im Moment sei man wieder auf dem Niveau des Jahres 2004. Die Anlage habe man seinerzeit auf dem Stand der damaligen Technik gebaut. Die Anlage wird regelmäßig vom Eisenbahnbundesamt überprüft. Bereits im Jahr 2002 habe man bezüglich des Bahnüberganges entsprechende Anträge gestellt, diese seien aber immer wieder abgelehnt worden.

Herr Scherbart ergänzte, dass die ursprüngliche Betriebsgenehmigung aus dem Jahre 1909 stamme. Die Konzession sehe sowohl den Betrieb für Güterverkehr als auch für Personenverkehr vor. Bis 1967 wurde auf dieser Strecke auch regelmäßig der Personennahverkehr durchgeführt. Heute findet der Personenverkehr nur noch gelegentlich z.B. mit historischen Fahrzeugen statt.

Aktuell habe man derzeit 41 Bahnübergänge auf dieser Strecke, von denen 28 technisch gesichert seien. Bei den nichttechnisch gesicherten Bahnübergängen handle es sich überwiegend um reine Fuß- oder Radwege oder um Übergänge zu privaten Anwesen. Bezüglich des Bahnüberganges Mühlenstraße habe man bereits vor Jahren Überlegungen angestellt, diesen zu erneuern. Dieser Bahnübergang entspreche dem Stand der Technik aus den 50er-Jahren. Diese Technik werde aber heute noch weiterhin eingesetzt; auch bei der Deutschen Bahn gebe es noch ca. 1000 dieser Anlagen. Die Verkehrsbelastung auf dieser Straße habe aber in der Vergangenheit deutlich zugenommen, so dass die derzeitige Blinklichtanlage nicht mehr ausreiche. So habe man nun eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranke geplant. Im Jahr 2002 habe man bereits einen Planfeststellungsantrag an die Bezirksregierung gestellt; die Anlage wurde auch planfestgestellt und es wurde mit den beteiligten Kommunen Rheinberg und Duisburg eine Kreuzungsvereinbarung geschlossen. Letztlich sei dieses Vorhaben jedoch am Kämmerer der Stadt Duisburg gescheitert. Die Maßnahme wurde daraufhin auf unbestimmte Zeit verschoben. Im Jahr 2011 habe man aufgrund der turnusmäßig durchgeführten Bereisung erneut Handlungsbedarf gesehen. Problematisch hierbei sei jedoch, dass die eine Seite des Bahnüberganges auf Rheinberger Gebiet und die andere Seite auf Duisburger Gebiet liege. Auf der Duisburger Seite ende der Fuß- und Radweg bereits vor dem Bahnübergang, so dass ein gefahrloses Überqueren nicht möglich sei. Im Zuge einer Erneuerung müsse der Fuß- und Radweg mit eingeplant werden.

Herr Rangs, FDP, stellte folgende Fragen:

Wann ist mit dem Einbau der Betonschwellen zu rechnen bzw. wann erfolgt die Umsetzung in Duisburg-Baerl?

Was bringt dieser Ausbau überhaupt? Bringt er Lärmreduktion?

Sind die bisher durchgeführten Probefahrten beendet und ausgewertet?

Gibt es für diese Bahnstrecke eine Höchstgeschwindigkeit?

Wie sieht es mit Nachtfahrten und Wochenendfahrten aus?

Der Bahnübergang an der Waldstraße sei sehr eng installiert worden. Rollstuhlfahrer oder auch Doppelbuggys haben Probleme, diesen zu passieren. Liegt die Verkehrssicherungspflicht bei der NIAG oder bei der Stadt Duisburg?

Laut seiner Kenntnis sollen die Gefahrenpunkte auf Rheinberger Gebiet ebenfalls beseitigt werden. Ist diese Aussage richtig?

Herr Sturm entgegnete, dass es auf dieser Strecke eine zulässige Geschwindigkeit von 40 km/h gebe. Derzeit gebe es Versuche mit Leerzügen in Richtung Orsoy und mit beladenen Zügen Richtung Moers. Dabei habe man eine Reduzierung auf 35 km/h durchgeführt. Mittlerweile sei eine Dienstanweisung an die Lokführer bezüglich der Geschwindigkeit in Arbeit.

Herr Scherbarth erklärte, dass die bisherigen Holzschwellen abgängig seien und nunmehr durch Betonschwellen ersetzt werden. Die Betonschwellen sind günstiger und haben eine längere Lebensdauer. Da man bisher noch im Bergsenkungsgebiet war, konnte man Betonschwellen nicht einsetzen. Mitte dieses Jahres werde man dort endgültig entlassen, so dass nunmehr der Einbau von Betonschwellen zulässig sei. Ein Unterschied zu den Holzschwellen sei aber nicht erkennbar. Man werde wohl im Sommer mit dem streckenweisen Austausch beginnen. Ein Abschluss werde dieses Jahr erwartet.

Herr Bosch, SPD, teilte mit, dass er nunmehr die bereits bei der Eröffnung der Tagesordnung erwähnte Anfrage stellen möchte. Die Fragen seien aber zum Teil bereits beantwortet worden; er möchte aber der Vollständigkeit halber diese Fragen noch einmal stellen.

Der Oberbürgermeister (durch die Fachverwaltung) und die NIAG (durch entsprechende Vertreter) werden gebeten, die nachfolgenden Fragen zu beantworten:

a) Zuggeschwindigkeit sowie Reduktion der Geschwindigkeit

Mit welcher Zuggeschwindigkeit verkehren die Züge im beladenen bzw. ungeladenen Zustand auf der Bahnstrecke im Bereich Duisburg-Baerl? Damit im Zusammenhang stehende Fragen:

- Ist zwischenzeitlich diese Zuggeschwindigkeit reduziert worden und gibt es einen Zeitplan?
- Wenn ja: Wie stellt sich diese Reduktion der Geschwindigkeit dar?
- Wenn nein: Ist eine Reduktion der Geschwindigkeit beabsichtigt?
- Wird die Geschwindigkeit dokumentiert z.B. mit einem Fahrtenschreiber?
- Ist die Geschwindigkeit von der Tag- bzw. Nachtzeit abhängig?
- In welchem Umfang führt eine Geschwindigkeitsreduktion zu einer Verminderung von Lärm und Vibrationen?

Herr Sturm antwortete, dass die Zugfahrten generell an 7 Tagen 24 Stunden überprüft werden, so dass eine Kontrolle der Zuggeschwindigkeiten gewährleistet sei. Ob die Reduzierung von 40 km/h auf 35 km/h zu einer Reduzierung von Lärm und Vibration führe, könne das zu erwartende und bald in Auftrag gegebene Gutachten erst beantworten. Die restliche Fragen wurden bereits im Vorfeld beantwortet.

b) Frequenz der Züge und Zuglängen

In welcher Häufigkeit verkehren die Züge täglich:

- Absolute Anzahl der Züge pro Tag
- Anzahl der Züge in den Nacht- bzw. Tagzeiten
- Anzahl der Züge am Sonntag
- Länge der Züge max./im Mittel

Herr Sturm erwiderte, dass diese Fahrten sich grundsätzlich nach der Nachfrage und auch nach der Jahreszeit richten. Man habe im ersten Quartal des Jahres Zählungen durchgeführt und durchschnittlich fahren am Tag 20 bis 25 Züge. In der Spitze können dies aber auch schon mal bis zu 31 Züge sein. Dies könne man aber nicht an einen bestimmten Tag festlegen. Die Fahrzeiten der Züge seien davon abhängig, wann sie am Zielort eintreffen sollen. Mittlerweile fahre man bereits bis nach Süddeutschland. Somit müsse man auch verstärkt am Wochenende fahren. Einen Teil der Züge habe man aber bereits ausgelagert, so dass eine Entlastung bereits erfolgte. Man habe aber grundsätzlich wenig Einfluss auf die Fahrzeiten, weil diese von den zu beliefernden Kraftwerken abhängig seien.

c) Vibrationen durch den Zugverkehr

Welche Beeinträchtigungen finden durch die verkehrsbedingten Vibrationen statt

d) Austausch von Bahnschwellen

Es findet zurzeit ein Austausch von Bahnschwellen entlang der Streckenführung in Baerl statt (Austausch von Holzschwellen durch Betonschwellen). Mit Durchführung dieser Maßnahme ergeben sich folgende Fragen:

- Werden die Bahnschwellen entlang der gesamten Bahnlinie ausgetauscht?
- Entspricht der Einbau von „Betonschwellen“ dem Stand der Technik i. S. des BImSchG?
- Wird mit dem Einbau dieser „Betonschwellen“ eine Reduzierung von Lärm und Vibrationen erreicht?
- Wird mit dem Einbau dieser Schwellen auch das Schotterbett ausgetauscht?

e) Bahnübergang Hubertusstraße Baerl

Nach Auskunft betroffener Bürger/Bürgerinnen sind an diesem Bahnübergang Bahnschwellen ausgetauscht worden. Diese Maßnahme hat jetzt dazu geführt, dass der Bahnlärm und die Vibration durch den Zugverkehr sich nicht verringert habe sondern gestiegen sei. Werden hier Nachbesserungen vorgenommen?

Herr Scherbarth erläuterte, dass, selbst wenn man Messungen vornehmen würde, ein Unterschied nicht zu erkennen sei. Beide Arten von Schwellen haben entsprechende Dämmmaßnahmen. Derzeit sind jedoch die Betonschwellen „Stand der Technik“.

f) Einsatz von Zügen verschiedener Bauart und Baujahren

Nach Auskunft betroffener Bürger/Bürgerinnen werden auf dieser Bahnstrecke verschiedene Züge eingesetzt, die sich nach Baujahr und technischer Ausstattung erheblich unterscheiden würden. Dies habe zur Folge, dass je nach Baujahr und Typ sehr unterschiedliche Lärmemissionen eintreten. Damit verbunden ergibt sich die Frage, entsprechen die eingesetzten Züge dem neuen technischen Standard?

Herr Sturm teilte mit, dass man bezüglich der Fahrzeuge der Aufsicht des Eisenbahnbundesamtes und der Landesaufsichtsbehörde unterliege. Es findet eine jährliche Kontrolle statt. Im letzten Jahr wurde eine neue Diesellokomotive angeschafft, so dass man hier auch auf dem Stand der heutigen Technik sei. Sicherlich habe man auch noch ältere Maschinen, die aber auch dem heutigen Standard entsprechen. Die Waggons selber werden entweder von den Kunden zur Verfügung gestellt oder gehören der DB.

Herr Beckmann, Bd90/Die Grünen, möchte wissen, ob es ein Programm zur „umweltfreundlichen Betriebsweise“ gebe. Hierzu gehöre die Planung der Betriebszeiten, die Auswahl des Wagenmaterials, Maßnahmen am Unterbau sowie konkrete Pläne über die nächsten Jahre.

Herr Scherbarth entgegnete, dass dies bei der Eisenbahn nur schwer umzusetzen sei. Man sei z.B. auf bestimmte Wagentypen angewiesen; diese seien zum Teil auch nur angemietet. Bezüglich des Unterbaus verwende man ein übliches Schwellen-Schotter-Gleis.

Herr Beckmann, Bd90/Die Grünen, möchte wissen, ob es sich hierbei überhaupt um den Stand der Technik nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz oder um die Technik von 1909 handele. Beim Eisenbahnbundesamt gebe es bereits Techniken um das Rad-Schiene-System weiter zu entwickeln. Beim Intercity sei man da schon sehr weit gekommen. Da man

zum jetzigen Zeitpunkt die Schwellen doch erneuere, könne man doch direkt Schalldämpfer einsetzen.

Herr Scherbarth erwiderte, dass man Bedenken müsse, dass man hier mit Güterzügen (40 km/h) fahre und nicht mit einem Intercityexpresszug (200 bis 300 km/h). Hier seien doch wohl andere Schallimmissionen vorhanden und man müsse die Verhältnismäßigkeit betrachten. Die angesprochenen Schienenschalldämpfer würden lediglich eine Minderung von 2 Dezibel herbeiführen. Diese Reduktion ist für das menschliche Ohr nicht hörbar. Demgegenüber stünden enorme Kosten. Seiner Meinung nach trete der Großteil der Schallimmissionen nicht aus dem Fahrweg aus, sondern aus dem Fahrzeug selbst.

Herr Schneider, Bd90/Die Grünen, **beantragte**, dass sich alle Beteiligten „an einen Tisch“ setzen und die Modernisierung der betroffenen Bahnübergänge in die Wege leiten. Dies solle man ausdrücklich als Wille und Aufforderung hier festhalten. Man habe das gemeinsame Interesse, Verkehr auf die Schiene zu legen. Hier sei man in der Pflicht, diesen Bahnverkehr für die Anwohnerinnen und Anwohner verträglich zu machen. Er wünsche sich weiter, dass die NIAG zum Thema Lärmreduzierung stehen solle und nicht nur die Pflicht, also die gesetzlichen Vorgaben, erfülle.

Herr Sturm sagte, dass man genau dieses Thema schon eine Weile behandle und er könne dazu einfach nur „Ja“ sagen. Wo es Verbesserungsmöglichkeiten gebe (die auch etwas bringen), die auch finanzierbar seien, werde man tätig werden.

Herr Bezirksbürgermeister Paschmann, SPD, ließ zunächst über den **Antrag des Herrn Schneider, Bd90/Die Grünen** abstimmen:

- einstimmig -

Frau Fink, Die Linke., möchte wissen, wann der Bahnübergang denn überhaupt gebaut werde. Weiter möchte sie wissen, inwieweit Lärmschutzwände in Betracht gezogen werden.

Herr Sturm antwortete, dass man zunächst das davor angesprochene Gutachten abwarten wolle. Erst dann könne man prüfen, welche Maßnahmen es überhaupt gebe. Bezüglich des Baubeginnes müsse man doch erst einmal die Entscheidungen abwarten; dies liege nicht in der Hand der NIAG. Man sei jedoch an einer zügigen Umsetzung interessiert.

Herr Radny, CDU, merkte an, dass man hier in der Bezirksvertretung Homberg/Ruhrort/Baerl noch eine andere „Baustelle“ habe, nämlich die „Halde Lohmannsheide“. In dieser Diskussion wurde auch immer der anliefernde Schwerlastverkehr per LKW angegriffen. Seitens der RAG-Immobilien kam dann der Hinweis, dass man bis zu 50 % des anliefernden Gutes auf der Schiene transportieren könne. Er möchte nun wissen, ob die NIAG dieses Vorhaben kenne bzw. überhaupt bereit sei, das Schienennetz dorthin zu ergänzen.

Herr Sturm teilte mit, dass ihm dieses Thema durchaus bekannt sei. Es seien auch schon Gespräche geführt worden, aber es gebe noch keine konkreten Pläne.

Herr Rangs, FDP, kam noch einmal auf seine gestellten Fragen zurück. Bezüglich der Probefahrten, der Zunahme des Zugverkehrs und des Bahnüberganges an der Waldstraße habe er noch keine Antworten erhalten.

Herr Scherbarth entgegnete, dass der Bahnübergang Waldstraße mit einem sogenannten Drängelgitter oder Umlaufschranke gesichert sei. Für die Maße gebe es klare Richtlinien (RIL 814), wo diese geregelt seien. Da es sich hierbei um einen Gefahrenpunkt handele,

seien die Maße tatsächlich sehr eng. Diese Richtlinie sehe vor, dass die Weite max. 90cm betragen dürfe. Hier sei man somit an die eisenbahnrechtlichen Vorschriften gebunden.

Herr Sturm erwiderte, dass er die Probefahrten und auch die Zunahme des Zugverkehrs am Wochenende u.a. bereits im Vorfeld erläutert habe.

Herr Bosch, SPD, möchte wissen, ob die NIAG derzeit einen „Masterplan“ habe bzw. womit man sich vorrangig beschäftige.

Herr Sturm antwortete, dass man sich vorrangig mit der Sicherheit beschäftige. Natürlich sei man auch an den Problemen mit dem Lärm bzw. der Erschütterung interessiert. Man könne aber nicht jede erdenkliche Maßnahme realisieren; diese Maßnahmen müssten auch etwas „erbringen“ und sie müssten bezahlbar sein. Auf einer Nebenstrecke würde man z.B. niemals erreichen, dass beidseitig Lärmschutzwände aufgebaut werden.