

Bahnübergangs- beseitigung Pelkum / Selmigerheide

Bezirksvertretung Pelkum
05. Dezember 2017

Stadt Hamm
Stadtplanungsamt
- Verkehrsplanung -

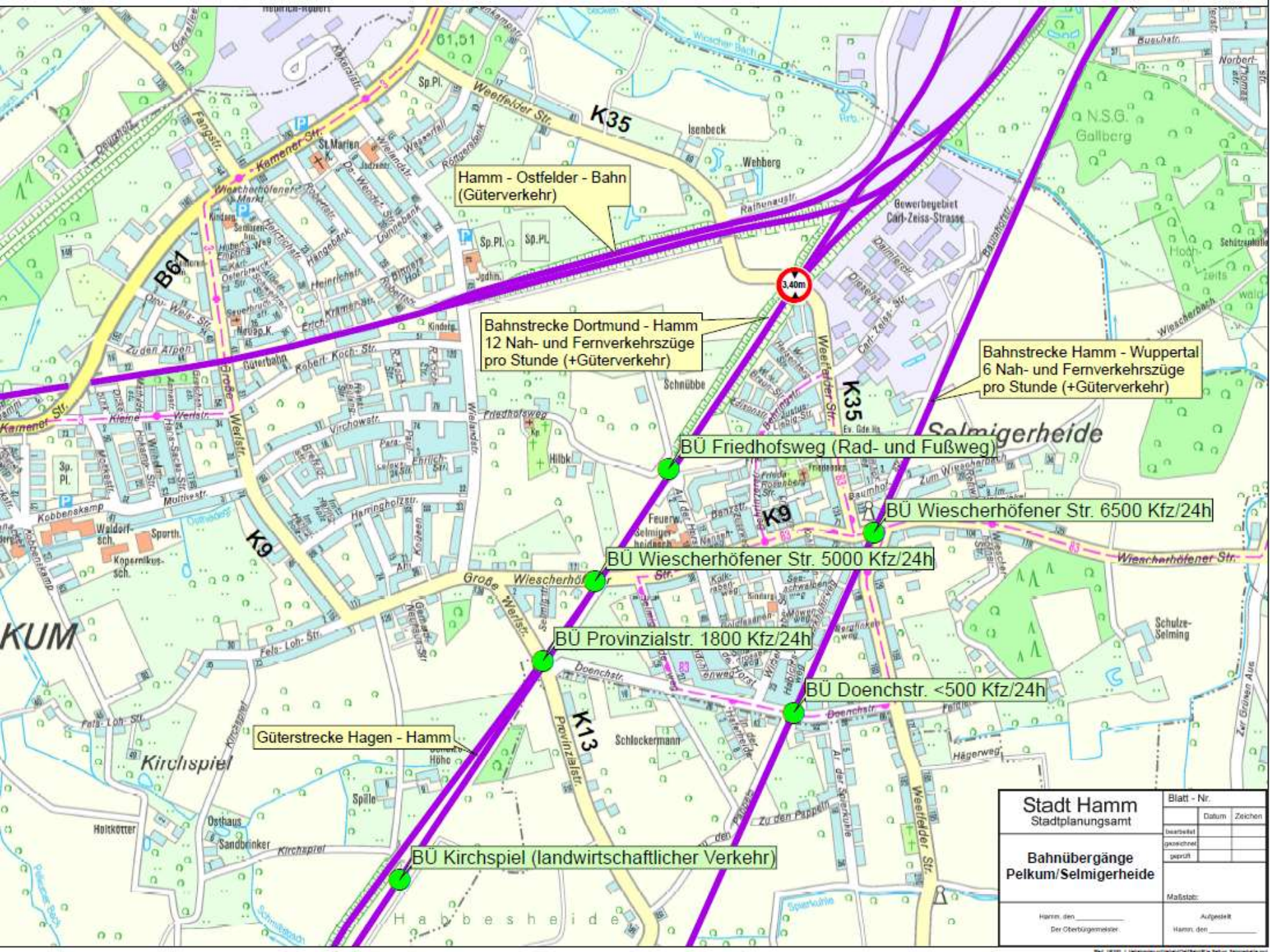


Provinzialstraße



Wiescherhöfener Straße

1. Ausgangs- situation / Planungsanlass



Hamm - Ostfelder - Bahn
(Güterverkehr)

Bahnstrecke Dortmund - Hamm
12 Nah- und Fernverkehrszüge
pro Stunde (+Güterverkehr)

Bahnstrecke Hamm - Wuppertal
6 Nah- und Fernverkehrszüge
pro Stunde (+Güterverkehr)

BU Friedhofsweg (Rad- und Fußweg)

BU Wiescherhöfener Str. 6500 Kfz/24h

BU Wiescherhöfener Str. 5000 Kfz/24h

BU Provinzialstr. 1800 Kfz/24h

BU Doenchstr. <500 Kfz/24h

Güterstrecke Hagen - Hamm

BU Kirchspiel (landwirtschaftlicher Verkehr)

Stadt Hamm Stadtplanungsamt	Blatt - Nr.	
	Datum	Zeichen
	überprüft	gezeichnet
Bahnübergänge Pelkum/Selmigerheide	geprüft	
	geprüft	
Hamm, den _____		Maßstab:
Der Oberbürgermeister		Aufgestellt Hamm, den _____

Immer längere Wartezeiten

Bürger fordern Beseitigung von Bahnübergängen / Stadt macht wenig Hoffnung

SCHLIEßFÄHIGKEIT • Die Situation vor den Bahnübergängen der Bahnhöfe Hamm-Dortmund hat sich in den vergangenen Monaten „drastisch verschlechtert“. Nach Angaben von Ralf Schindler, Thomas Niemann und Guido Krüger habe der Zugsverkehr stark zugenommen. Werktags zwischen 6 und 20 Uhr findet jeder Stunde 16 bis 18 Zugbewegungen statt. Die Folge seien Wartezeiten von teilweise mehr als 20 Minuten vor den Übergängen Wiescherhöfener Straße, Provinzialstraße und Friedhofsweg. Sie forderten die Stadt auf über Maßnahmen zur Beseitigung der Übergänge nachzudenken – auch ohne B 63n.



Lange Wartezeiten und Rückstau vor dem Bahnübergang Wiescherhöfener Straße prägen das Bild schon seit Jahren. Durch auch mehr Zugverkehr habe sich die Situation, so die Bürger, drastisch verschlechtert. Sie fordern die Stadt auf die Bahn auf die Übergänge zu beseitigen. • Foto: Rother

Doch das ist nicht so einfach. Die Beseitigung der Übergänge könne nämlich nur in Zusammenhang mit der B 63n gescheit werden, machte Verkehrsplaner Gertzen Güter den Bürgern wenig Hoffnung auf eine schnelle Lösung. Mit dem Bau der neuen Straße würde man in Höhe der Provinzialstraße eine Überführung schaffen, um Gegenüber über die drei anderen Übergänge schließen. Zwar setze Güter Verständnis für die Sorgen der Bürger. Doch im Moment seien der Stadt die Hände gebunden – auch hinsichtlich einer alternativen Überführung auf der Wiescherhöfener Straße. „Da die B 63n parallel zur Bahnhöhre verläuft, muss man diese Straße bei allen Maßnahmen im Blick behalten.“

Güter wollte sich auf keine Spekulation einlassen, wenn der „Helferlinger“ B 63n end-

lich kommt. Zwar habe die Straße im Bundesverkehrswegeplan die höchste Priorität. Aktuell werde aber nicht mehr aufgestellt. Anfang 2013 werde die Stadt das Verfahren möglicherweise neu bewerten müssen. Aus Sicht von Güter kommt ersatzweise rund herum, das bei den fehlenden Autobahnprojekten gegenüber Bundesstraßen den Vorrang genießen.

Den Bürgern sind drei Alternativen, die schon seit Jahren lange Wartezeiten vor dem Bahnübergang bei der Bahnstraße in Kauf nehmen müssen, über diese Aussagen nicht gefallen. In einer Anregung, die auch auf der Tagesordnung der jüngsten IV-Sitzung stand, beschreiben sie daher die Situation. Mehrere Gründe sind nach

arbeiten der Bahn, sondern durch automatische Gefährdungsmittelmaßnahmen erfolgt. Dies bedeute aber, dass die Schranken noch früher geschlossen werden müssen, um diese Prüfung durchzuführen zu können. „Und wie die Situation in einigen Jahren aussieht, wenn zusätzlich noch der Berlin-Biele Express die Strecke befährt, möchte man sich nicht vorstellen“, so die Bürger.

Durch Sicherheitsfragen auch sind die Öffnungssysteme der Schranken teilweise so kurz, dass nicht einmal der aufzustehende Verkehr komplett abfließen kann. Das wiederum habe zur Folge, dass Autofahrer noch bei sich wieder schließenden Schranken ver-

Dauer-Frust am Bahnübergang

Schranken bleiben fast zwei Stunden unten / Anzeigetafel für Wartende gefordert

WIESCHERHÖFEN • An Bahnübergängen von bis zu 20 Minuten warten sich die geplagten Verkehrsteilnehmer schon gewöhnt. Doch nun Karlsruher und andere am Sonntagnachmittag vom Bahnübergang Selzig auf der Wiescherhöfener Straße erlitten hat, war auch für den gestandenen Menschen zu viel: Wie es sich über die Bahnübergang Schranken erlitten nach fast zwei Stunden wieder geöffnet.

Franz Heumüller, Sprecher der Deutschen Bahn AG, bestätigte gegenüber unserer Zeitung, dass es am Bahnübergang Selzig aufgrund einer technischen Störung zu längeren Wartezeiten gekommen sei. Sie sei aber nicht, so Heumüller, auf dem Bahnübergang an sich zurückzuführen. Nach Angaben des Bahnsprechers sei vielmehr eine Signalstörung in der Nähe des Bahnübergangs für die geschlossenen Schranken verantwortlich gewesen. „Die Verbindung zwischen dem Signal und den Schranken war gestört.“ Doch gerade sie sei wichtig. „Das Signal ist mit der Schließung der Schranken gekoppelt.“ Bei sich nähernden Zügen signa-

lisieren es den Schranken, dass diese heruntergelassen müssen, so der Sprecher.

Eine weitere Folge der Signalstörung, die nach Angaben des Bahnsprechers erst am Sonntagabend behoben werden konnte, war, dass die Züge „nur auf Befehl fahren konnten“. Insgesamt 40 Züge hätten sich in der Zeit zwischen 16:30 und 18:30 Uhr versperrt, so Heumüller.

Für Karlsruhe Junker und viele andere ist das Maß indes längst voll – und das nicht erst aufgrund des jüngsten Ereignisses. Er habe ausgekehrt, so der Wiescherhöfener, dass er übers ganze Jahr gesehen fünf Tage mit Warten vor der Schranke verbringe.

Innershalb weniger Tage hat der Bahnübergang Selzig somit zum zweiten Mal für Schlagzeilen gewirkt. Erst Mitte September hatte der WA von einem Schreiben einiger Anwohner an die Bezirksverwaltung Polkow berichtet. Die Situation vom Bahnübergang habe sich drastisch verschlechtert, so die Bürger mit Verweis auf die „immer längeren Wartezeiten“. Die Stadt machte ihnen damals



Und täglich grüßt den Mann: Schlangen vom Bahnübergang Selzig. • Foto: Rother

allerdings wenig Hoffnung, dass der Übergang, so wie von ihnen gefordert, in absehbarer Zeit beseitigt wird. Das unterstrich gestern auch der Bahnsprecher gegenüber unserer Zeitung: „Die Beseitigung des Bahnübergangs ist aktuell nicht geplant.“

Und so werden sich die Autofahrer vorerst weiter gedulden müssen, wenn sie – mal wieder – vor der verschlossenen Schranke stehen. Doch für Karlsruhe Junker ist dies kein Zustand mehr. Verschiedene Vorstöße, eine Lösung zu finden, seien gescheitert.

Bahn-Chef bietet Gespräch an

Übergang Wiescherhöfener Straße bleibt Thema / Wird Tempo-30-Zone verlängert?

WIESCHERHÖFEN • Die von Anliegern und Autofahrern geschädigten Zustände rund um den Bahnübergang Wiescherhöfener Straße – Wartezeiten von bis zu 20 Minuten sind an der Tagesordnung – sind mittlerweile auch in der Chef-Etage der Deutschen Bahn AG ein Thema: Bahn-

le Autofahrer die Einfahrten ignorierten, sei es für die Bewohner oft ein schwieriges Unterfangen, auf ihr Grundstück zu gelangen beziehungsweise es zu verlassen. Und nicht nur das: „Aus Richtung Selmigerheideschule kommend, drücken viele Autmächtig aufs Gaspedal geöffneten Schranken zu können.“

„durch schon oft zu den Situationen gele.“ Als Konsequenz: an, die Tempo-30 zum Bahnübergang übergangern. Diese Anreißer Schulte umgehend leitete eine entsprechende Anfrage an die Verkehrs-

Lösung abseits der B 63n gefordert

Wie die Bahn in ihrem Schreiben an Schulte erklärt, handele es sich bei den Bahnübergängen Kirchspiel, Provinzialstraße, Wiescherhöfener Straße und Friedhofsweg um planfestgestellte Anlagen, die sich in einem einfachen Zustand befinden. „Bis heute wurden seitens der städtisch verantwortlichen Gremien keine Änderungswünsche an uns herangetragen“, heißt es weiter. Insbesondere auch im Hinblick auf gegebenenfalls freiwerdende Grundstücke oder anzunehmende Wirtschaftsunternehmen wiederhole man aber gerne das Gesprächsangebot, um diese

Maßnahmen zu erörtern. Anders als von den geplagten Anliegern beschrieben, ist laut Bahn mit der Umstellung auf eine automatisierte Streckenüberwachung „keine Verlängerung der Schließzeiten der Bahnübergänge verbunden“. Laut Bahn ist auch das Warten von Zügen auf den Bahnübergängen ausgeschlossen, da diese bereits im Vorfeld rechtzeitig durch Signale angehalten werden. Auch die Zugfahrgeschwindigkeit im Bereich der Bahnübergänge sei nicht verändert worden.

Nach Angaben der Deutschen Bahn gibt es deutschlandweit noch rund 19100 höhengleiche Bahnübergänge (Stand: Ende 2011). Seit 1950 sei ihre Zahl damit mehr als halbiert worden. Für die Anlieger und die Verkehrsteilnehmer – darunter vor allem Schulkinder – in Wiescherhöfener-Dorf ist dies nur ein schwacher Trost. Ihnen und Schulte bleibt nur die Hoffnung, dass Bahn und Stadt aufeinander zugehen und gemeinsam nach einer Lösung abseits der B 63n suchen. • stg

WA 13.09.2014

WA 04.11.2014

WA 02.10.2014

Der gesetzliche Auftrag zur Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge:

§3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKRG)

Wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert, sind nach Maßgabe der Vereinbarung der Beteiligten (§ 5) oder der Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren (§§ 6 und 7) Kreuzungen

- zu beseitigen oder
- durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, zu entlasten oder
- durch den Bau von Überführungen, durch die Einrichtung technischer Sicherungen, insbesondere von Schranken oder Lichtsignalen, durch die Herstellung von Sichtflächen an Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind, oder in sonstiger Weise zu ändern.

B 63n

B 63n:

- Künftiges Rückgrat des Hammer Straßennetzes
- Hamms wichtigster Autobahnzubringer
- Entlastung mehrerer Ortsteilzentren vom starken Durchgangsverkehr
- Anbindung wesentlicher Projekte der Wirtschafts- und Stadtentwicklung

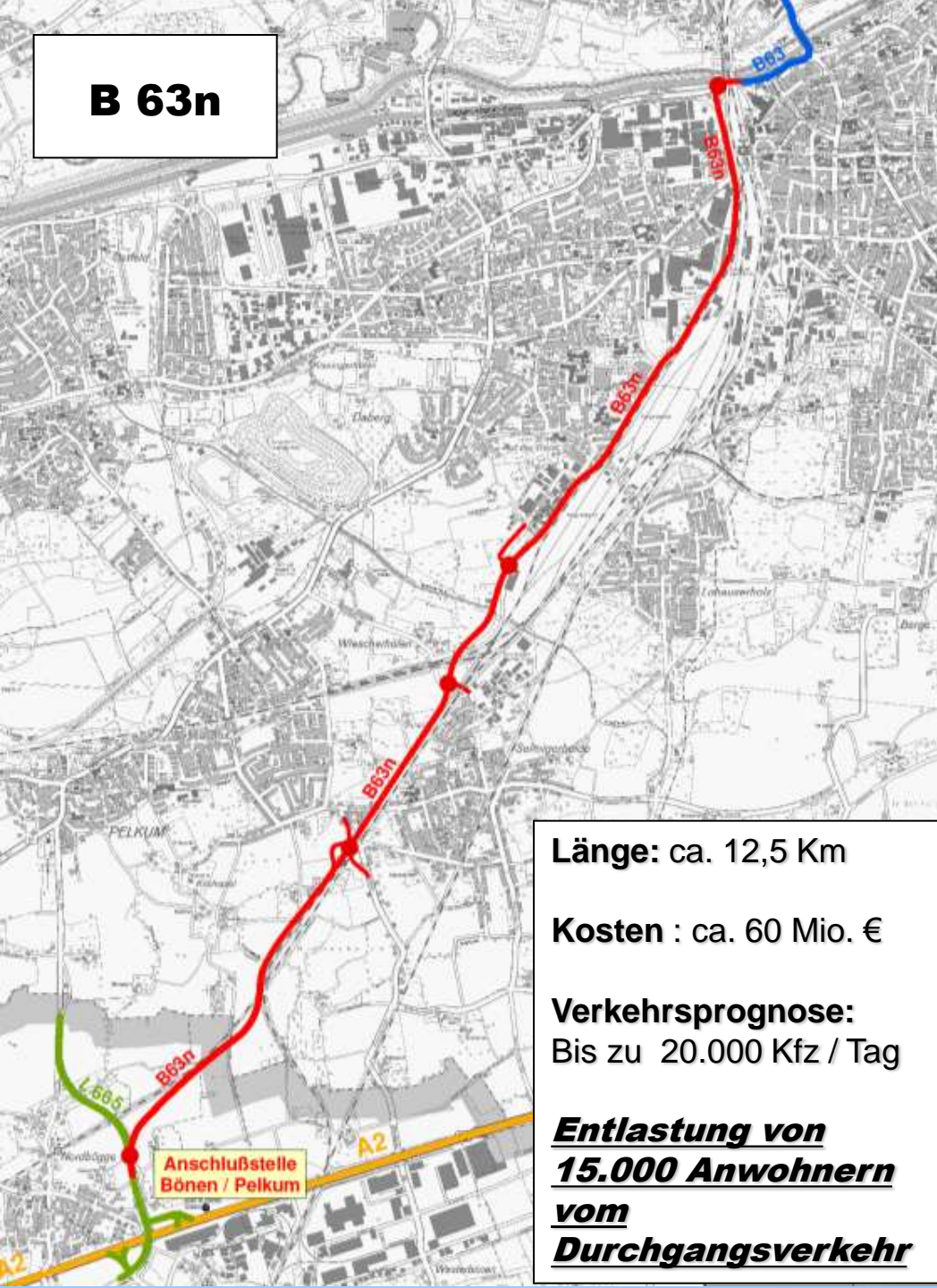
Trotz erneuter Platzierung im Bundesverkehrswegeplan gibt es noch keine Perspektive für die Realisierung.

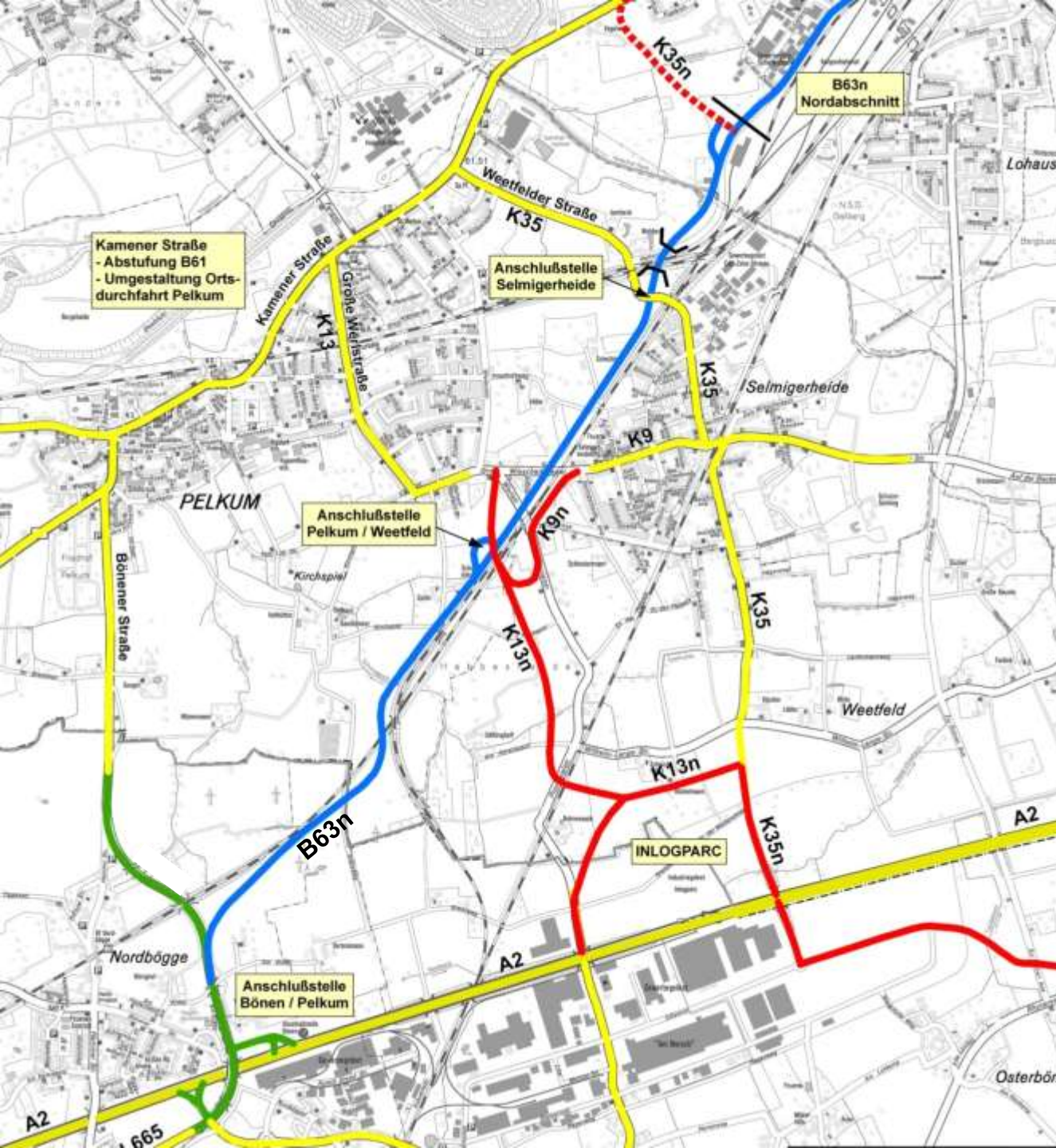
Länge: ca. 12,5 Km

Kosten : ca. 60 Mio. €

Verkehrsprognose:
Bis zu 20.000 Kfz / Tag

**Entlastung von
15.000 Anwohnern
vom
Durchgangsverkehr**





B 63n Ortsumgehung Pelkum

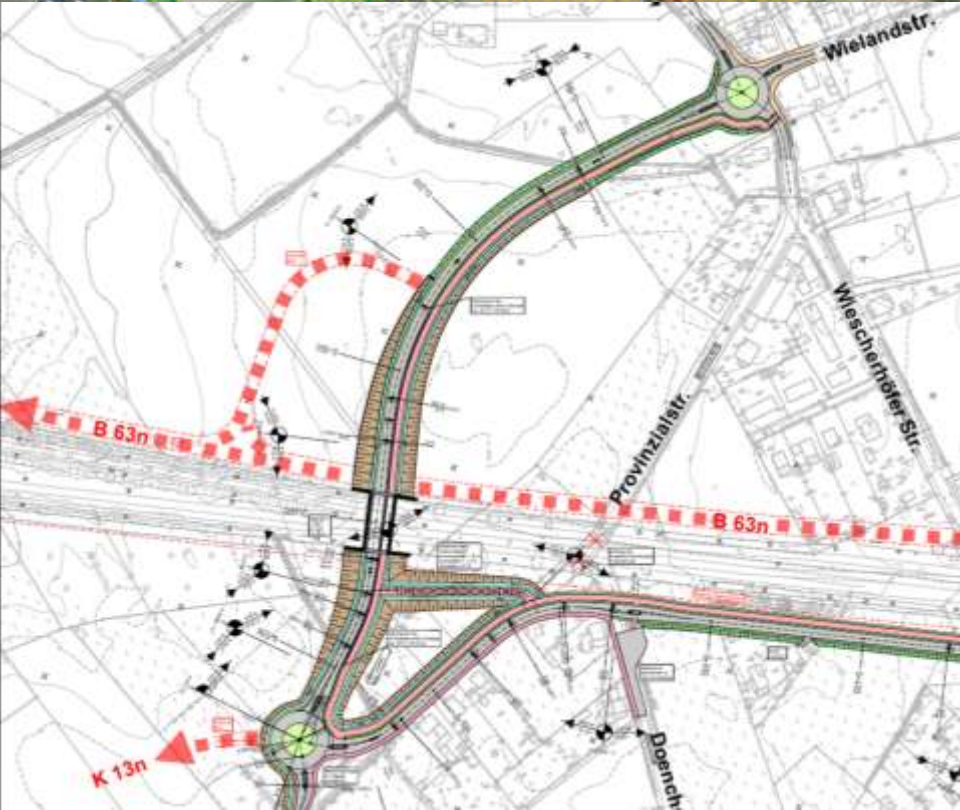
Problem:

Die Verknüpfung der Baumaßnahmen B 63n und BÜ-Beseitigung Pelkum wäre bautechnisch und wirtschaftlich sinnvoll.

Damit würde jedoch die BÜ-Beseitigung mit dem langwierigen und noch unsicheren Straßenplanungsverfahren verknüpft. Der Landesbetrieb Straßen kann beim jetzigen Verfahrensstand in Pelkum aber noch nicht aktiv mitwirken.

Lösung:

- Stadt und DB suchen nach Trassenvarianten für die BÜ-Beseitigung, die eine nachträgliche Anbindung der B 63n und der K 13n mit vertretbarem Aufwand ermöglichen. ⇒ **Erstellung einer Machbarkeitsstudie**
- Wenn eine verkehrlich und technisch sinnvolle Lösung gefunden wird, leitet die Stadt das Verfahren zur Beseitigung der Bahnübergänge Friedhofsweg, Wiescherhöfener Straße und Provinzialstraße ein.
- Bund, DB und Stadt teilen sich die Kosten im üblichen Rahmen (,Dritteteilung‘). Mit dem Bau der B 63n werden die neuen Bauwerke auf Kosten des Landes entsprechend erweitert.



2. Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

Schließzeiten

Standort	Summe[min]	Anteil [%]	MW [min/h]	maximale Stunde
BÜ Friedhofsweg	221 / 360	61,4	37	40 min 7-8
BÜ Wiescherhöfener Str.	212 / 360	58,9	35	38 min 13-14
BÜ Provinzialstraße	219 / 360	60,8	37	40 min 17-18
BÜ Kirchspiel	188 / 360	52,2	31	36 min 16-17

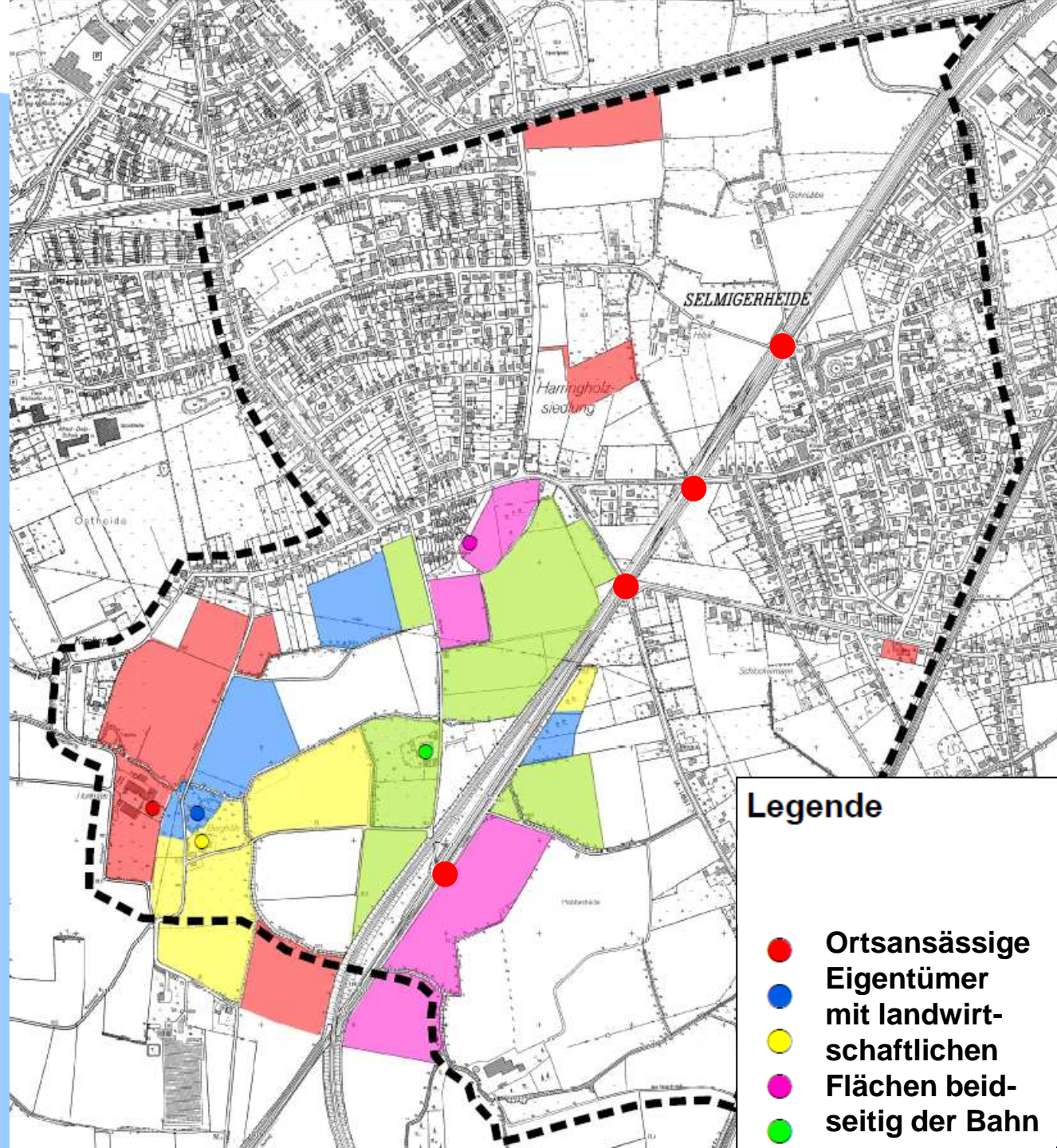
Standort	7 - 8 Uhr	8 - 9 Uhr
BÜ Friedhofsweg		
BÜ Wiescherhöfener Str.		
BÜ Provinzialstraße		
BÜ Kirchspiel		

Standort	12 - 13 Uhr	13 - 14 Uhr
BÜ Friedhofsweg		
BÜ Wiescherhöfener Str.		
BÜ Provinzialstraße		
BÜ Kirchspiel		

Standort	16 - 17 Uhr	17 - 18 Uhr
BÜ Friedhofsweg		
BÜ Wiescherhöfener Str.		
BÜ Provinzialstraße		
BÜ Kirchspiel		

Berücksichtigung der Belange der Landwirtschaft

- Analyse der landwirtschaftlichen Wegebeziehungen
- Gespräch mit Vertretern der Landwirte am 21.11.2016



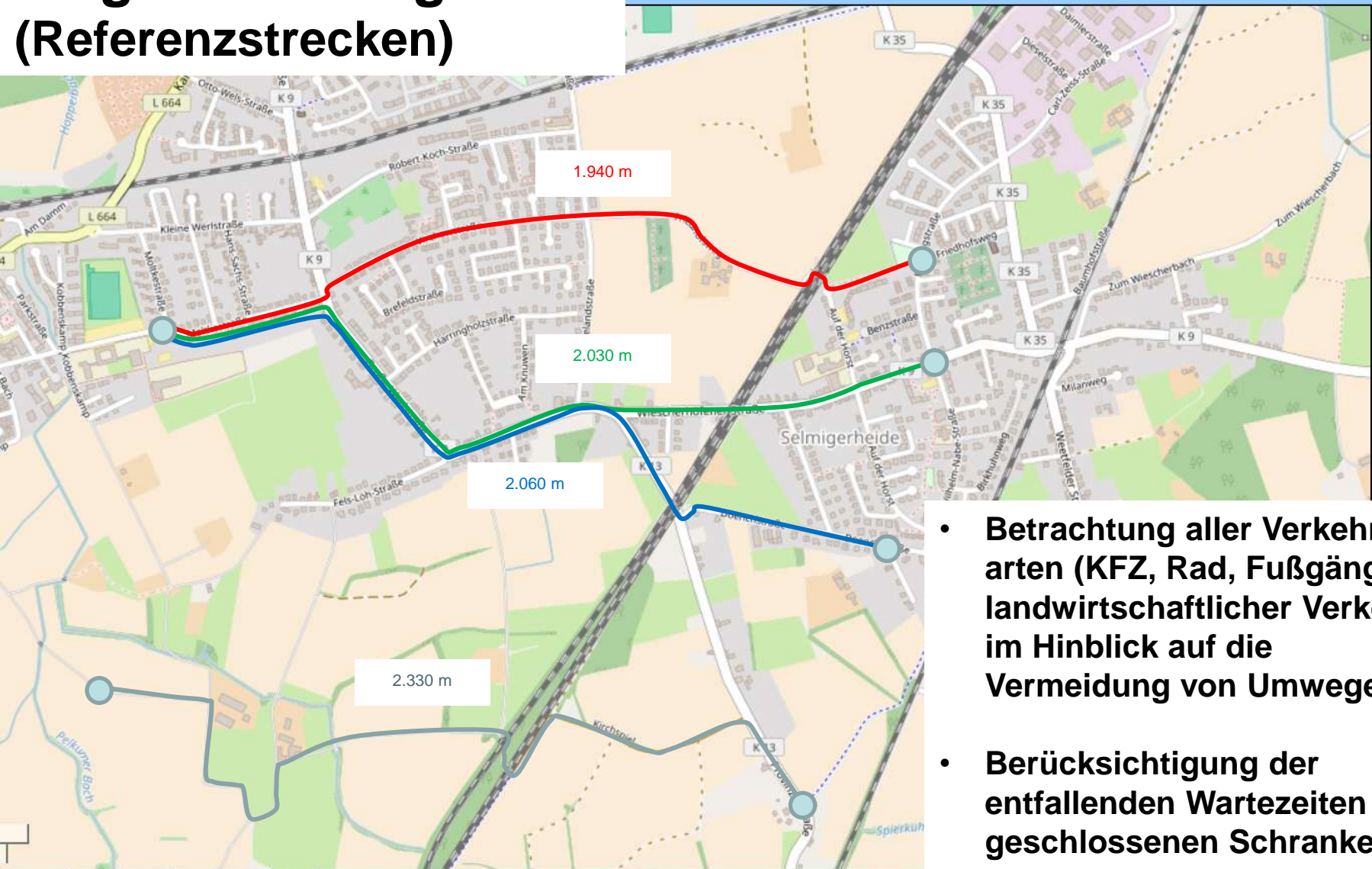
Legende

- Ortsansässige
- Eigentümer mit landwirtschaftlichen
- Flächen beidseitig der Bahn
- Flächen beidseitig der Bahn
- Flächen beidseitig der Bahn

Fazit der Bestandsanalyse:

- BÜ Friedhofsweg und BÜ Wiescherhöfener Str. bilden die Hauptachse für den Fuß- und Radverkehr
- BÜ Kirchspiel für Fußgänger nicht relevant, für Radfahrer nur bedingt
- BÜ Provinzialstr. als Fuß- und Radstrecke eher unbedeutend
- Wiescherhöfener Str. und Weetfelder Str. stellen die Hauptachse für den Kfz-Verkehr im Stadtteil dar
- Sehr lange Schrankenschließzeiten
- Keine regelmäßige ÖPNV-Verbindung, nur Taxi-Bus auf Anfrage
- Erhöhtes Nutzungsaufkommen des landwirtschaftlichen Verkehrs zu Erntezeiten

Wegebeziehungen (Referenzstrecken)

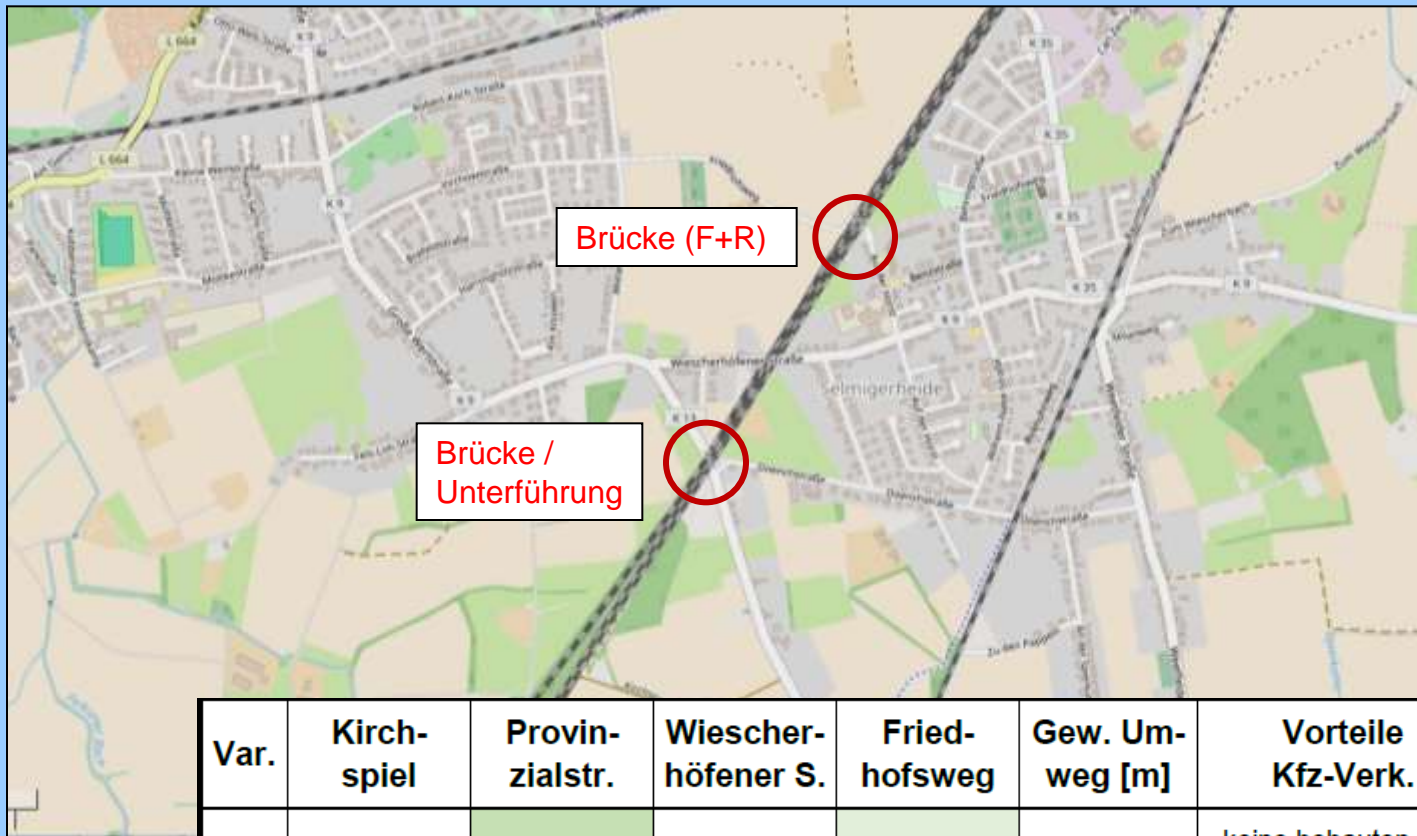


- **Betrachtung aller Verkehrsarten (KFZ, Rad, Fußgänger, landwirtschaftlicher Verkehr) im Hinblick auf die Vermeidung von Umwegen**
- **Berücksichtigung der entfallenden Wartezeiten vor geschlossenen Schranken**

Varianten - Vorauswahl

Variante	BÜ	Vorteile	Nachteile
1	Kirchspiel	keine bebauten Gebiete betroffen	kaum Erschließungsfunktion für Selmigerheide, Bauwerk wegen 2 Bahnlinien kompliziert, kein Netzschluss der Kreisstraßen
2	Provinzialstr.	keine bebauten Gebiete betroffen, tangentielle Erschließung für Selmigerheide, direkte Verbindung der Kreisstraßen	Verbindungsstraße zw. Wiescherh. Str. und Provinzialstr. erforderlich
3	Wiescherhöf.	Ersatz an der höchstbelasteten Stelle	bündelt Verkehr im Ortskern, Realisierung schwierig, Verbindungsstraße zur Provinzialstr. erforderlich
4	Friedhofsweg	ebenfalls zentrale Stelle, kann zukünftige Haltepunkte ggf. mit bedienen	bündelt Verkehr in Tempo-30-Zonen, Ausbau Friedhofsweg notwendig, kein Netzschluss der Kreisstraßen

Optimale Kombination der erforderlichen Kreuzungsbauwerke

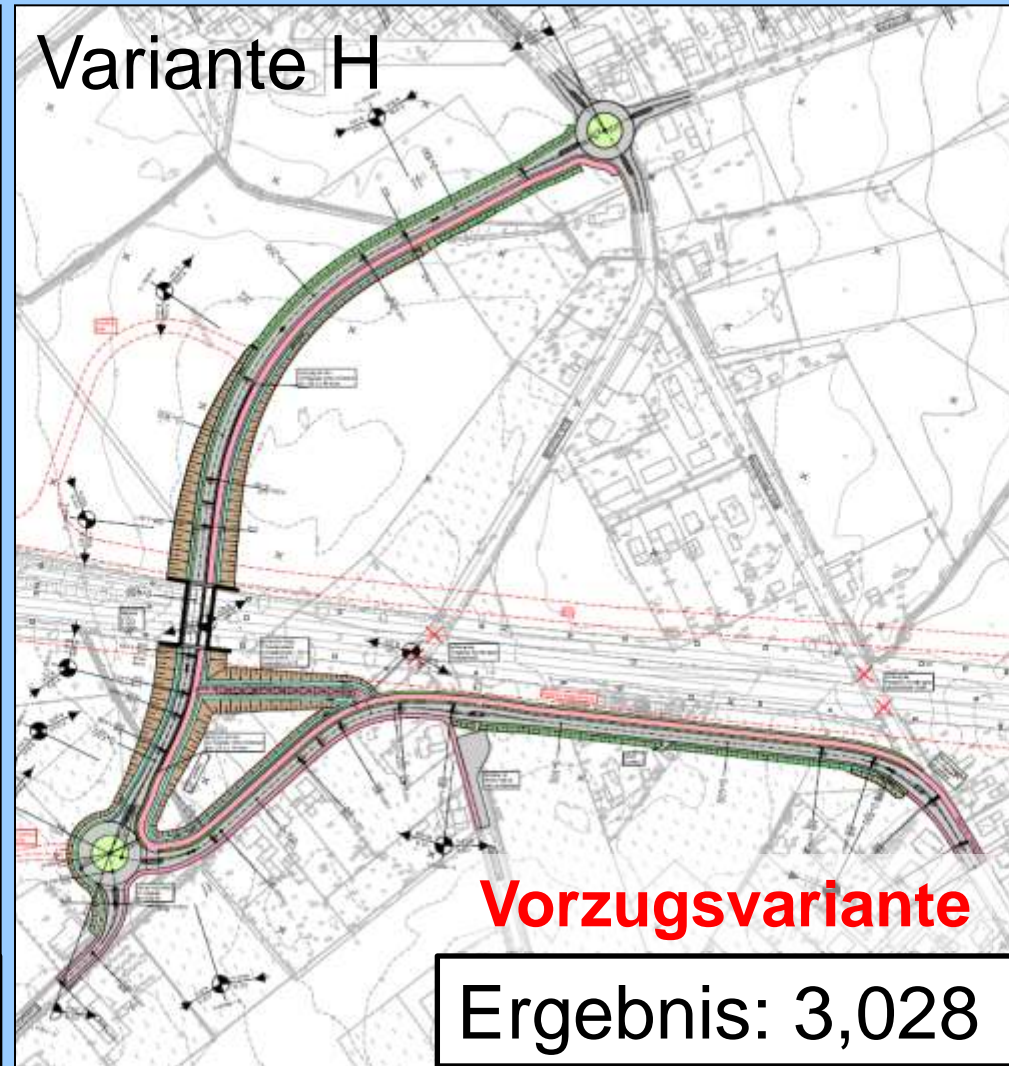
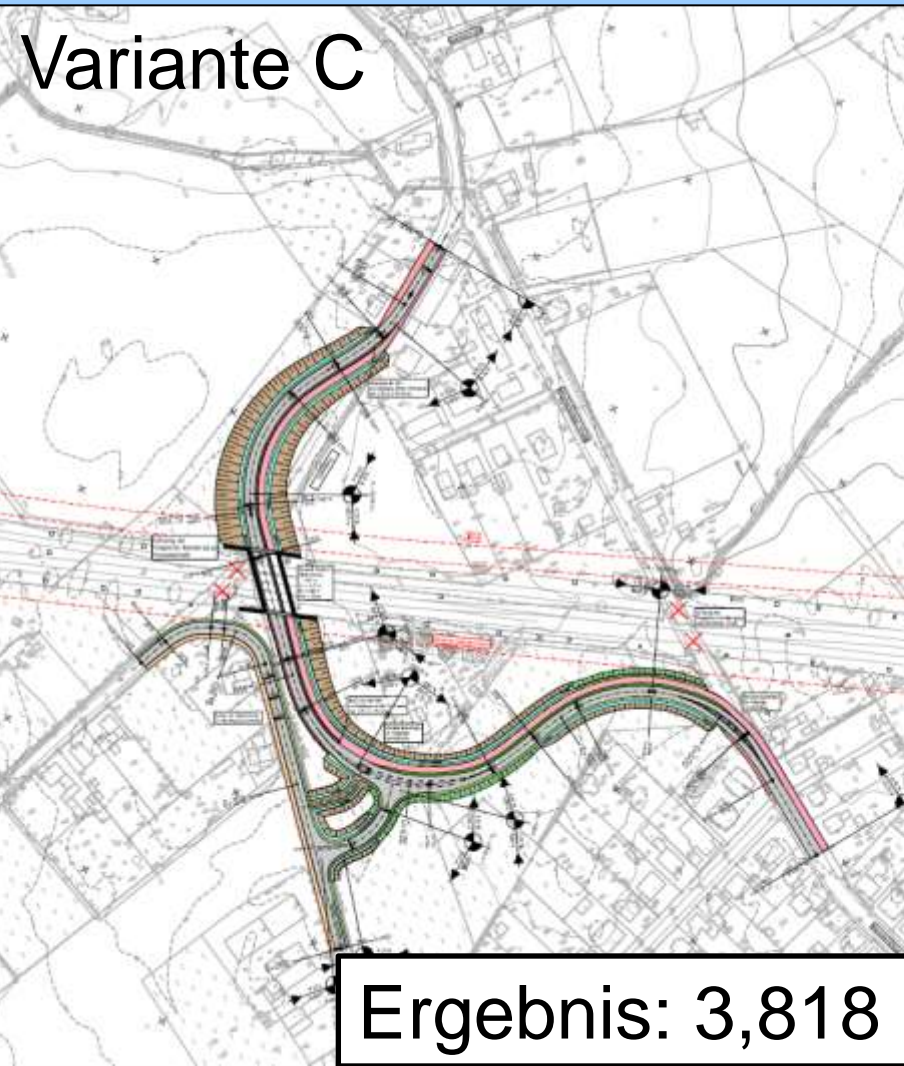


Var.	Kirchspiel	Provinzialstr.	Wiescherhöfener S.	Friedhofsweg	Gew. Umweg [m]	Vorteile Kfz-Verk.	Nachteile Kfz-Verk.
2.3	entfällt	Brücke	entfällt	FG Brücke	210	keine bebauten Gebiete betroffen, tangentielle Erschließg. für Selmigerheide	Verbindungsstraße zw. Wiescherh. Str. und Provinzialstr. erforderlich

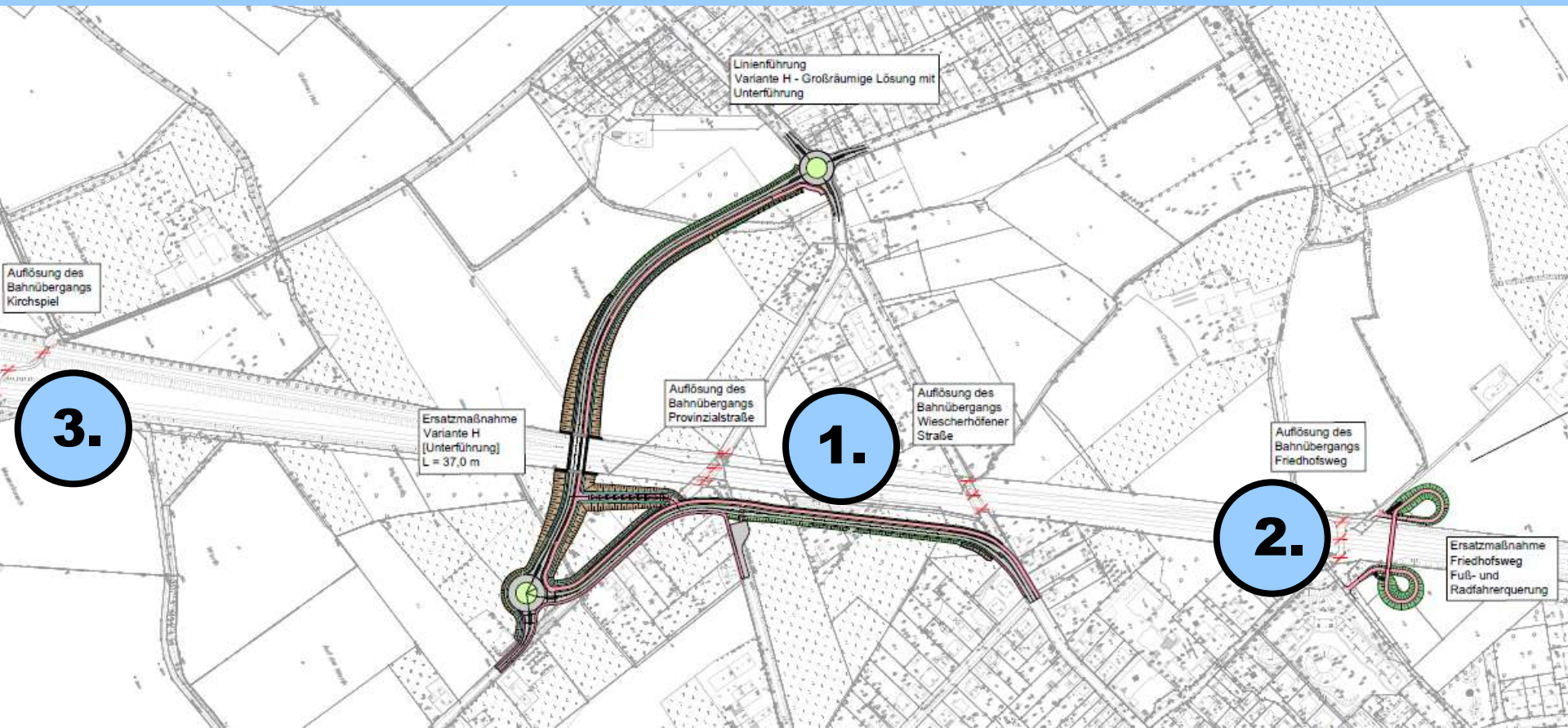
Raumanalyse als Grundlage für die Trassenvarianten



Ergebnis der vertieften Variantenuntersuchung

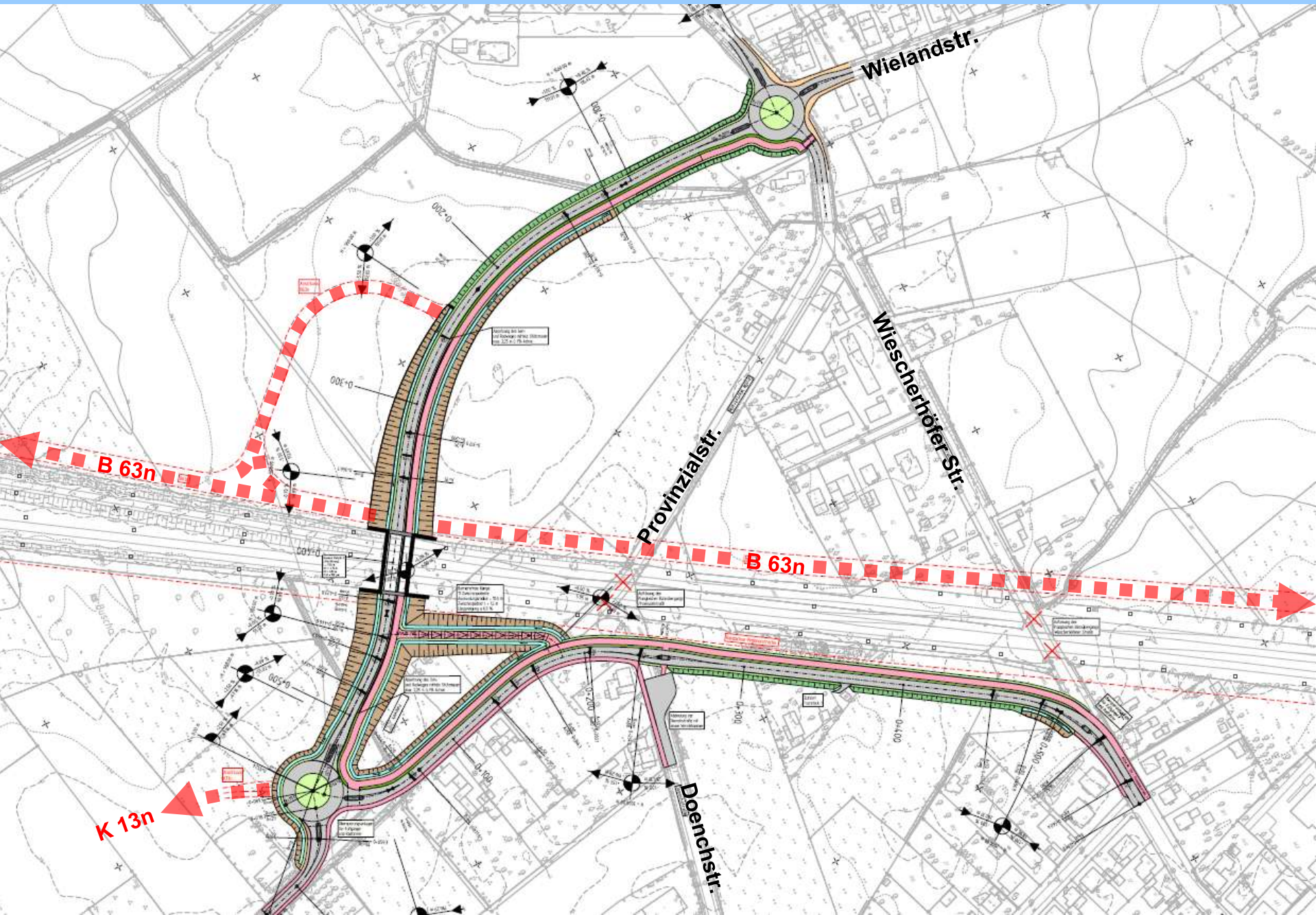


Maßnahmenübersicht:

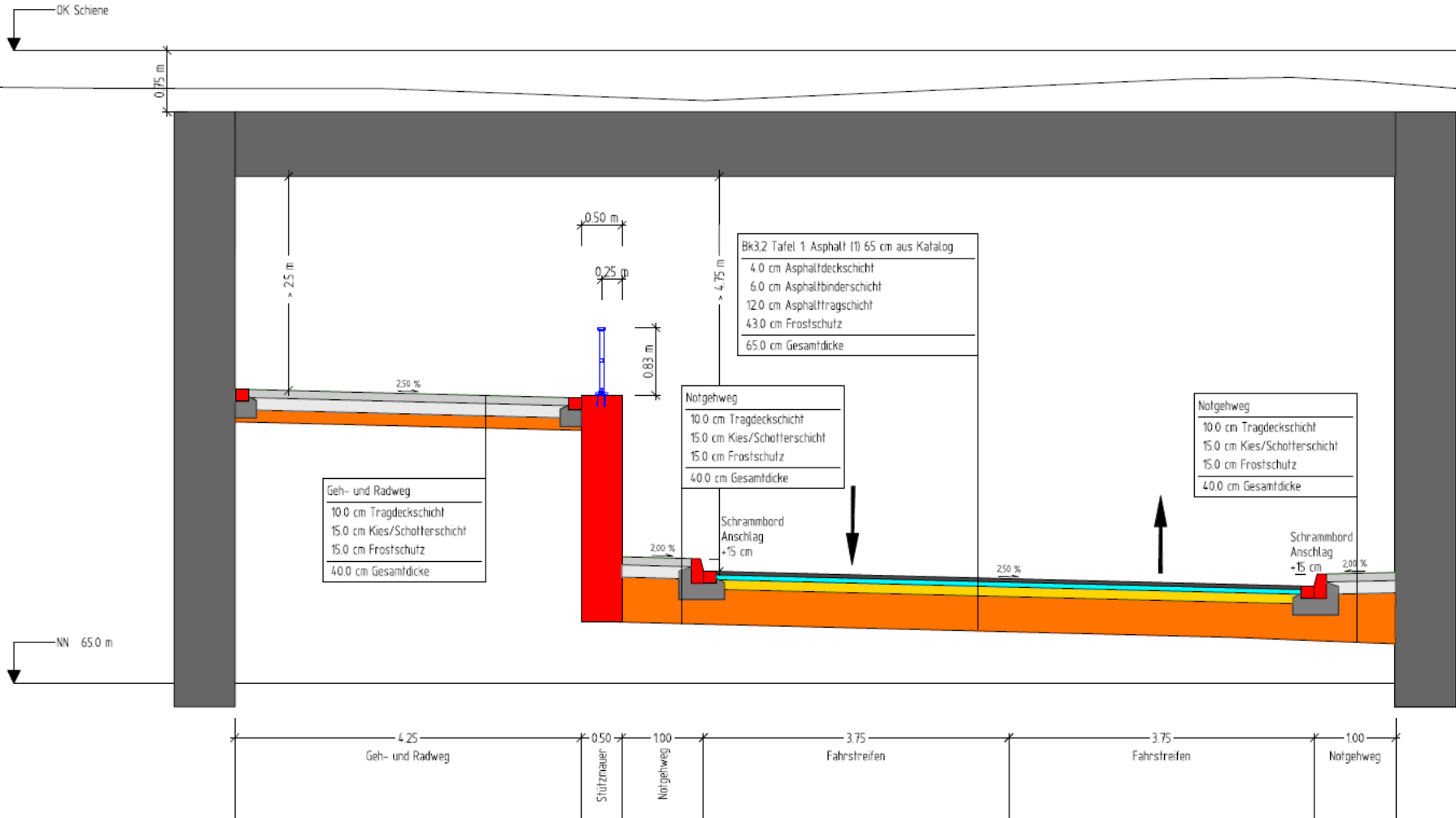


- 1. Beseitigung der BÜ Wiescherhöfener Straße und Provinzialstraße und Ersatz durch eine Unterführung für alle Verkehrsarten gemäß Vorzugsvariante H**
- 2. Beseitigung des BÜ Friedhofsweg und Ersatz durch ein Brückenbauwerk für Fußgänger und Radfahrer**
- 3. Beseitigung des BÜ Kirchspiel (ersatzlos)**

Vorzugsvariante H im Detail:

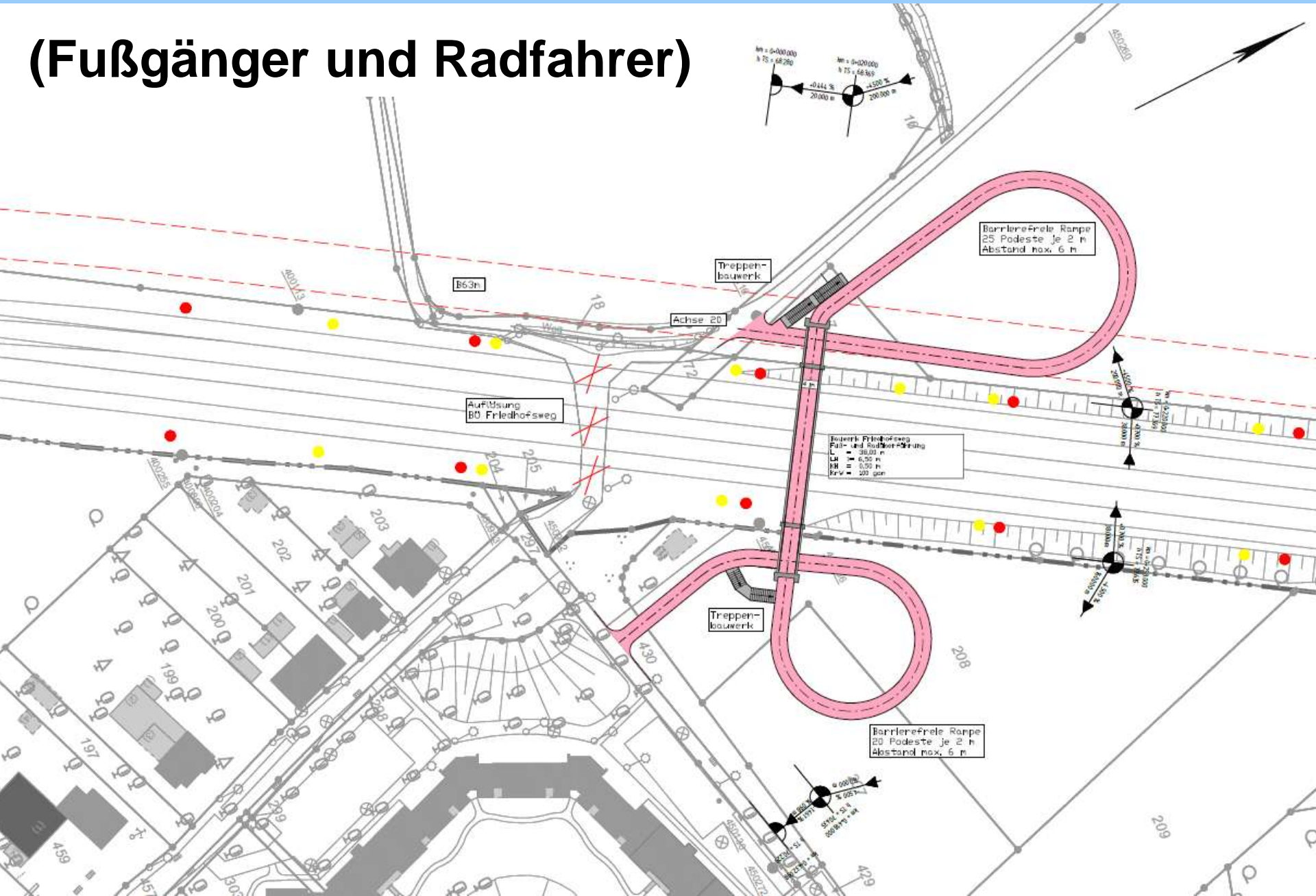


Straßenquerschnitt in der Unterführung:



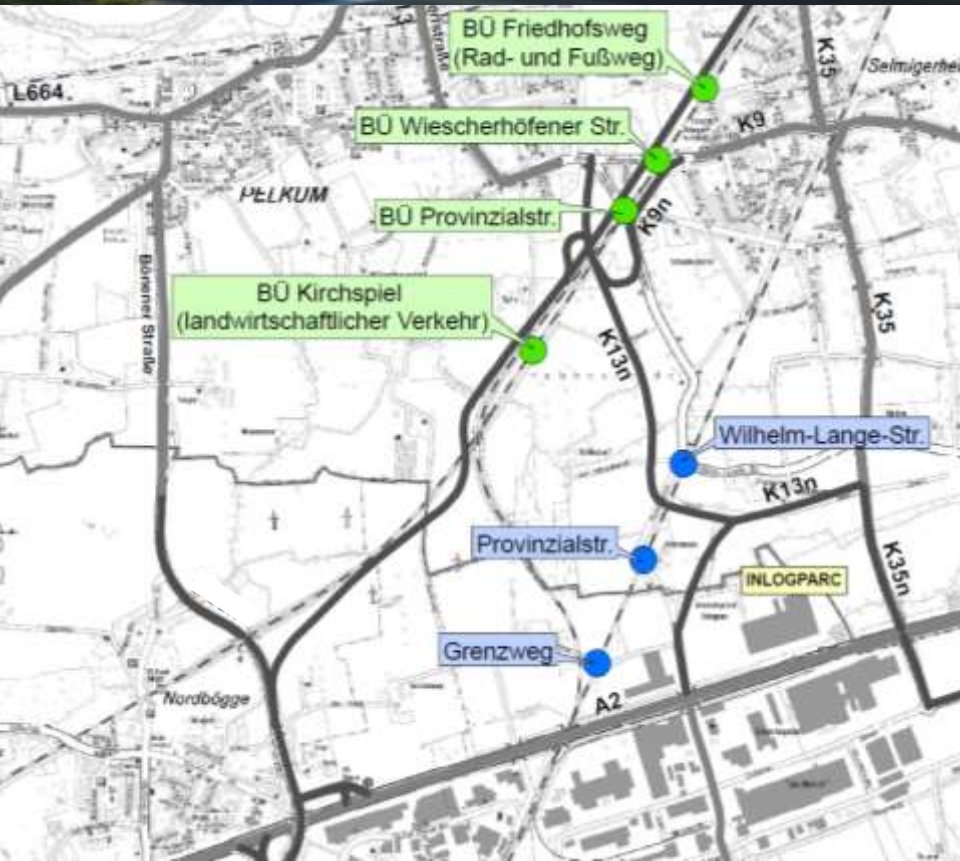
Ersatzbauwerk Friedhofsweg

(Fußgänger und Radfahrer)



Weiteres Vorgehen:

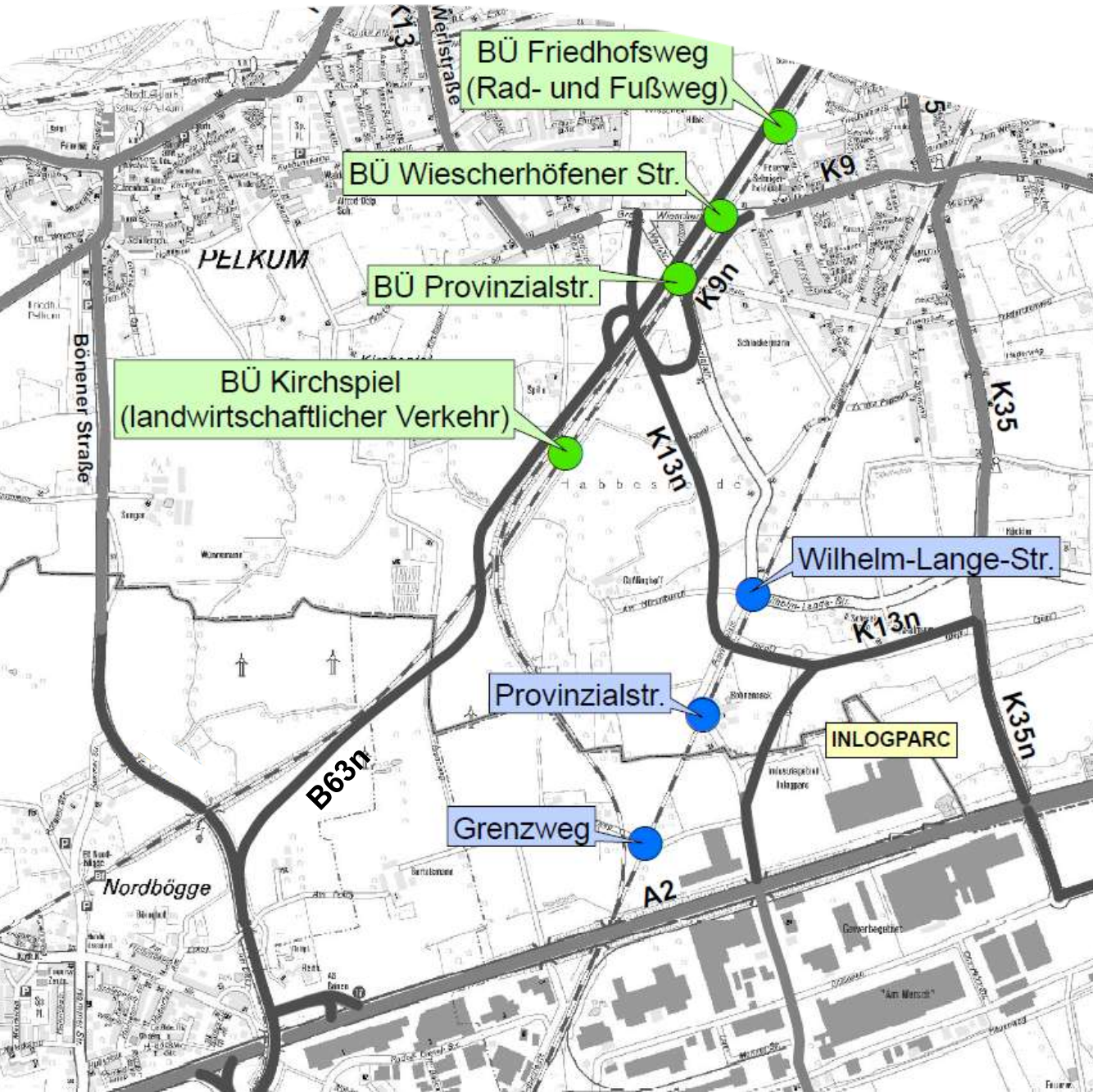
Planungsschritt	Zeit
Bürgerinformationsveranstaltung im Ev. Gemeindehaus Friedenskirche, Weetfelder Str. 104	23. Januar 2018 ab 17:00 Uhr
Grundsatzbeschluss der politischen Gremien	Mai 2018
Aufnahme in die mittelfristige Finanzplanung bei DB, Land (Förderung) und Stadt	2019
Planungsvereinbarung zwischen Stadt und DB	2019
Entwurfsplanung durch die Stadt Hamm	2022
Kreuzungsvereinbarung zwischen Stadt und DB	2023
Förderantrag	2023
Planungs- und Beteiligungsverfahren	2024
Baubeginn	2025



3. Bahnübergänge Strecke Hamm – Unna

Planungsanlass:

- Die DB muss die Sicherungstechnik der Bahnübergänge Wilhelm-Lange-Straße, Provinzialstraße und Grenzweg (Bönen) erneuern.
 - Die DB hat vorgeschlagen, an Stelle einer kostenaufwändigen Erneuerung beide Übergänge durch ein neues Kreuzungsbauwerk zu ersetzen.
- ⇒ Stadt und DB haben sich auf eine Studie für die BÜ W.-Lange-Str., Provinzialstraße und Grenzweg verständigt, die von der DB finanziert und von der Stadt inhaltlich betreut wird.



Einmündung Provinzialstraße / Wilhelm-Lange-Straße

Rotsignal für die
Provinzialstraße



Stauraum für
max. 1 PKW



*Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!*