

## Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: 282/2009

Beratungsfolge	Status	Termin	Art der Beratung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Planung und Umweltschutz	öffentlich	27.10.2009	Vorberatung
Verwaltungsausschuss	nicht öffentlich		Entscheidung

### Vorstellung von Planungen für die Erstellung einer Unterführung unter dem Bahnübergang in Verlängerung der Hellmut-Barthel-Straße/Dangaster-Straße

#### 1. Situation an den Bahnübergängen in Varel:

Mit dem Planfeststellungsverfahren für den Bau des Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven wurde auch die ungefähre Verdoppelung des Güterverkehrs auf der Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven prognostiziert. Als Folge ist mit längeren Schrankenschließzeiten und Aufstaulängen an den Bahnübergängen auch in Varel zu rechnen.

Wesentliche Veränderung zeichnen sich vor allem im Bereich der höhengleichen Bahnübergangs der Straße „Zum Jadebusen“ (K 110) im Ortsteil Dangastermoor ab, sowie für den Übergang Dangaster Straße (K 111) ab. Bereits im Jahr 2004 wurde im Auftrag der Stadt Varel durch das Büro IST (Dr. Schwerdhelm und Tjardes), Schortens, für diese beiden Übergänge eine erste Abschätzung zu den möglichen Rückstaulängen auf der K 110 und der K111 / Hellmut-Barthel-Straße nach Inbetriebnahme des Jade-Weser-Ports vorgenommen.

Als Eingangsdaten für die Belastung der Straße zum Jadebusen wurde aufgrund von Zählungen des Büros IST mit einer täglichen Verkehrsmenge von ca. 8.000 Kfz in 24 h gerechnet (Stand 2000). Allerdings ist die Belastung der K 110 räumlich und zeitlich stark schwankend. Die Landesstraßenbauverwaltung hatte in der letzten offiziellen Zählung auf der K 110 im Jahr 1995 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge von 6.972 ermittelt. Auf der Dangaster Straße/Hellmut-Barthel-Straße war nach einer Zählung aus dem Jahr 2001 durch das Büro IST eine tägliche Verkehrsmenge von ca. 2.500 Kfz eingestellt worden.

Grundlage für die Ermittlung der Staulängen war eine Erhebung der tatsächlichen Schließzeiten der Schrankenanlagen in Juni 2004. Danach wurde am Bahnübergang in Dangastermoor (Zum Jadebusen/K 110) während der nachmittäglichen Stunde mit dem höchsten Straßenverkehrsaufkommen (16:00 - 17:00 Uhr) insgesamt 5 Schließzeiten ermittelt mit Schließzeiten zwischen 1:10 Minuten im Minimum und 2:10 Minuten im Maximum. Am Bahnübergang Dangaster Straße (K 111) gab es im selben Zeitraum ebenfalls 5 Schließzeiten mit einer Dauer zwischen 1:38 Minuten und 5:03 Minuten. Insgesamt waren in der betrachteten Stunde die Schranken am BÜ K 110 (Zum Jadebusen) 7:27 Minuten geschlossen. Am Bahnübergang Dangaster Straße (K 111) ergibt sich in der Betrachtungsstunde eine Gesamtschließzeit von 17:02 Minuten. Die Differenz ergibt sich aus geringeren Vorlaufzeiten

im Bereich des BÜ Zum Jadebusen (K 110) bzw. durch Begegnungsfälle von Zügen.

Durch 2 - 4 zusätzliche Züge pro Stunde, wie sie infolge der Hafenausbauten in Wilhelmshaven erwartet werden, würden sich die Schrankenschließzeiten erhöhen. Details hierzu sind in der damaligen Abschätzung nicht ausgearbeitet worden. Allerdings wurde damals Staulängenprognosen an den Bahnübergängen erstellt, die auf eine maximale Staulänge von bis 240 m am BÜ in Dangastermoor (K 110) und von bis zu 330 m am Übergang an der K 111 (Dangaster Straße) kommen. Eingestellt wurde dabei eine Zunahme des Straßenverkehrs, wobei für den BÜ Dangaster Straße/K 111 unterstellt wurde, dass es zu Verlagerungen vom BÜ K110 kommt und somit von Straßenverkehrsbelastungen von über 6.000 Fahrten ausgegangen wird. Diese Zahl ist aus heutiger Sicht allerdings sehr hoch.

Insgesamt basiert die erste grobe Abschätzung aus dem Jahr 2004 also auf einer Reihe von Annahmen und hatte vielmehr die Ermittlung von Staulängen als die Ermittlung der künftigen Schrankenschließzeiten zum Ziel. Aufgrund der zwischenzeitlich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Elektrifizierung der Bahnstrecke Oldenburg - Wilhelmshaven benutzten Daten müssten inzwischen präzisere Aussagen möglich sein. Die Verwaltung fordert seit April 2009 von der DB AG Aussagen zu den künftigen Schrankenschließzeiten an. Bislang hat die Bahn darauf nicht reagiert. Vor dem Hintergrund des Positionspapiers der Bürgerinitiative Lärmschutz Varel BLV, die u.a. die Schaffung von höhenungleichen Bahnübergängen an der K 110 und der K 111 fordert, sollte daher nunmehr von Seiten der Stadt Varel ein aktuelles Gutachten zu den künftigen Schrankenschließzeiten in Auftrag gegeben werden. In diesem Zusammenhang sollte auch eine aktuelle Verkehrszählung auf der Straße zum Jadebusen (K 110) sowie auf der Hellmut-Barthel-Straße / Dangaster Straße (K111) auf Höhe des dortigen Bahnübergangs vorgenommen werden.

## **2. Mögliche Straßenunterführung unter der Bahnstrecke in Verlängerung der Hellmut-Barthel-Straße bis zur Dangaster-Straße**

Vor dem Hintergrund der Veränderung der Schrankenschließzeiten wurde verwaltungsseitig über eine Verbesserung der zukünftigen Situation nachgedacht. Dabei stellt sich nach den derzeitigen Informationen v.a. der Übergang Hellmut-Barthel-Straße /K 111 als problematisch dar. Da im Bereich des BÜ Dangastermoor die Schaffung eines höhenungleichen Bahnübergangs vor dem Hintergrund der beidseitig angrenzenden Bebauung und der Grundstückszufahrten wenn überhaupt nur mit erheblichen Problemen möglich wäre, wurde das Ingenieurbüro IST im Juli 2009 gebeten, eine Studie zur Realisierungsmöglichkeit und zu voraussichtlichen Kosten für eine höhenungleiche Bahnquerung in Verlängerung der Hellmut-Barthel-Straße mit Anbindung an die Dangaster Straße (K111) auszuarbeiten.

Aufgrund der deutlich über dem Straßenniveau liegenden Bahnstrecke bietet es sich an, über die Errichtung des Trogbauwerkes nachzudenken, um einen höhenungleichen Bahnübergang zu schaffen. Zur Realisierung einer solchen Idee wäre die Hellmut-Barthel-Straße in einem Teilbereich zurückzubauen und mit einer Abkröpfung an die neue Anbindung anzuschließen. Die Nordender Leke wäre auf einer Strecke von etwa 200 m umzulegen und unter dem neuen Teilstück der Hellmut-Barthel-Straße durchzuführen. Die Straßenbaulast der gesamten Hellmut-Barthel-Straße liegt bei der Stadt Varel. Die Straßenbaulast für den Bahnübergang und die K 111 in Richtung Rallenbüschen liegt beim Landkreis Friesland.

Die Baukosten einer entsprechenden Unterführung belaufen sich geschätzt auf rund 15 Millionen Euro brutto ohne mögliche Kosten für den Grunderwerb.

Aufgrund des Eisenbahnkreuzungsgesetzes sind die DB AG und der Bund verpflichtet, von diesen Gesamtkosten jeweils ca. 3,5 Mio. € zu tragen. Der verbleibende Rest ist vom Straßenbaulastträger der querenden Straße, an der der Bahnübergang liegt, zu übernehmen. Dieser verbleibende Rest könnte durch eine Anteilsfinanzierung über Mittel des Land Nie-

dersachsen aus dem Entflechtungsgesetz (ehemals GVFG) erfolgen. Voraussichtlich 6,08 Mio. Euro der verbleibenden Kosten sind zu 60 % zuwendungsfähig. Hinzu kämen nicht förderfähige Baunebenkosten in Höhe von ca. 1,96 Mio.

Um Mittel aus dem Entflechtungsgesetz beantragen zu können müsste ein Antrag auf Aufnahme in das Mehrjahresprogramm nach dem Entflechtungsgesetz gestellt werden. Die Entscheidung darüber, ob eine solche Maßnahme durchgeführt werden sollte, wird mit einem Antrag nicht vorweg genommen. Er dient jedoch dazu rechtzeitig die Fördermöglichkeiten durch das Land/die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zu klären und in das entsprechende Mehrjahresprogramm aufgenommen zu werden.

**Beschlussvorschlag:**

Die Verwaltung wird beauftragt kurzfristig ein Angebot für ein Gutachten zu der Veränderung der Schrankenschließen an den höhengleichen Bahnübergängen auf dem Vareler Stadtgebiet einzuholen.