

In Vorbereitung auf unser morgiges Folgetelefonat zu Ihrer Anfrage vom 2. Dezember 2016, möchte ich gern schon einmal mitteilen, was DB Netz nach unserem Telefongespräch am 16. Dezember 2016 zusätzlich erarbeitet hat.

Gegenstand Ihrer Anfrage war, ob die langen Schließzeiten am Bahnübergang im Rödermarker Stadtteil Ober-Roden durch eine Änderung an der Technik des betroffenen Bahnübergangs gekürzt werden können. Wir waren uns einig, dass dieser Gedanke aus Sicht der Straßenverkehrsteilnehmer nachvollziehbar ist.

Durch die anlagenverantwortliche Stelle Leit- und Sicherungstechnik wurde der Vorschlag deshalb auch sorgfältig geprüft. Dabei stellte sich, wie wir bereits am 16.12.2016 besprechen konnten, jedoch heraus, dass eine Änderung der bestehenden technischen Sicherungsanlage mit den vorhandenen Anlagen leider nicht umsetzbar ist: Um Geschwindigkeitsrestriktionen und unnötige Bremsvorgänge bei den Zügen zu vermeiden, ist es notwendig, den BÜ über Einschaltkontakte am Schienenfuß mit einer entsprechenden Vorlaufzeit zu schließen. Nur so kann gewährleistet werden, dass der Treibfahrzeugführer den Fahrtbegriff zeitgerecht aufnehmen kann. Da die Strecke zweigleisig ausgebaut ist, kommt es bedingt durch die hohe Zugfolge im Berufsverkehr (8 Züge pro Stunde) häufig vor, dass der Gegenzug einen Einschaltkontakt befährt, was eine Verlängerung der Schließdauer zur Folge hat. Dies kann im ungünstigen Fall auch wieder in der anderen Richtung so ablaufen. Die Schließzeit verlängert sich demnach erheblich.

Ein weiterer Grund ist, dass der Schließzeitpunkt für durchfahrende Züge bemessen wird. Wenn jedoch ein Zug in der Einschaltstrecke im Haltepunkt Rodgau-Rollwald hält, verlängert sich die Schließzeit des BÜ entsprechend um die Haltezeit des jeweiligen Zuges.

Wir hätten im Dezember vereinbart, dass unsere Experten aufarbeiten, mit welchem Aufwand bei Änderung der Technik am Bahnübergang in Ober-Roden gerechnet werden müsste. Ergebnis ist, dass eine Kürzung der Schließzeiten nur durch einen umfassenden Eingriff in die Signaltechnik und den Betriebsablauf möglich wäre. Dies würde u.a. Änderungen an der Anordnung der den Bahnübergang deckenden Haupt- und Vorsignale und Eingriffe in die Steuerung durch das Elektronische Stellwerk (ESTW) in Offenbach Ost nötig machen. Nach einer ersten groben Abschätzung wären dafür etwa 500 TEUR nötig.

Da es für eine solche Maßnahme bahnseitig keinen technischen Bedarf gibt, haben wir keine entsprechenden Finanzierungsmittel zur Verfügung. Sollte jedoch eine Finanzierung durch Dritte erfolgen, ist mit einem Vorlauf bis zur Inbetriebnahme von ca 1,5 bis 2 Jahren auszugehen.

Mit freundlichen Grüßen  
Dr. Klaus Vornhusen

Dr. Klaus Vornhusen  
Konzernbevollmächtigter für das Land Hessen (GL - ME)

Deutsche Bahn AG  
Weilburger Straße 22, 60326 Frankfurt am Main  
Tel. 069 265-24700, Intern 955-24700, Fax -24709  
Mobil: 0160 97474801

---

Der DB-Konzern im Internet >> <http://www.deutschebahn.com>

-- Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken, --

Sitz der Gesellschaft: Berlin  
Registergericht: Berlin-Charlottenburg, HRB 50 000  
USt-IdNr.: DE 811569869  
Vorstand: Dr. Rüdiger Grube (Vorsitzender), Berthold Huber, Dr. Richard Lutz, Ronald Pofalla, Ulrich Weber  
Vorsitzender des Aufsichtsrates: Prof. Dr. Utz-Hellmuth Feicht