

Antwort zum Fragenkatalog (hier Frage 2) zur Korridorstudie – Stand 06.08.2021**Frage 2**

„Können zur Optimierung des Verkehrsflusses technische Maßnahmen zur Verkürzung der Schrankenschließzeiten, möglichst für alle Bahnübergänge, getroffen werden?“

- **Betrachtete Bahnübergangssicherungsanlagen gemäß „Korridorstudie Stadtbahnlinie 66 Sankt Augustin“, Pkt. 2.4**
Husarenstraße
Arnold-Janssen-Straße
Südstraße
Am Lindenhof
Mendener Straße
- **Bahnübergang Dammstraße, St. Augustin Mülldorf (Studie Seite 12)**
Ohne nähere Betrachtung in der Studie
- **Bahnübergänge Hangelar (Studie Seite 19, Seite 60)**
Ohne nähere Betrachtung in der Studie bzw. als nicht relevant bewertet.

Antwort Frage 2:**1. Bahnübergangssicherungsanlagen „Husarenstraße“ und „Arnold-Janssen-Straße“**

Bei den Bahnübergangssicherungsanlagen „Husarenstraße“ und „Arnold-Janssen-Straße“ handelt es sich um autonom laufende Einzelanlagen, die in Abhängigkeit von sich im Zulauf befindlichen Bahnen ein- bzw. ausgeschaltet werden. Zugbegegnungen im Bereich der Bahnübergänge werden technisch als eine Einschaltung ausgeführt.

Beide Anlagen weisen jeweils eine Verbindungsschaltung zur benachbarten LSA (Lichtsignalanlage) des Kreuzungsbereiches B56/A.-J.-Str. und B56/Husarenstraße auf (BÜSTRA-Schnittstelle).

Die BÜSTRA-Schnittstelle stellt sicher, dass ein koordinierter Ablauf zwischen der LSA (IV-Verkehr) und der Einschaltung bzw. Schließung des Bahnübergangs stattfindet.

Die Koordinierung stellt sicher, dass mögliche Verkehre im querenden Bereich des Bahnüberganges gezielt abfließen können und bei geschlossenem Bahnübergang die Bundesstraße B56 zur Befahrung freigegeben wird. Zusätzlich werden alle Signalphasen der LSA, die einen Zulauf zum Bahnübergang ermöglichen würden, unterdrückt.

Aus o. g. Schnittstelle resultiert der Hauptbestandteil der Einschaltdauer. Da zugbewirkte Einschaltungen zu einem unbestimmten Zeitpunkt an die LSA übermittelt werden, muss die LSA zwangsläufig den Phasenablauf für den IV so einstellen, dass das Schließen des BÜ konfliktfrei mit den LSA-Signalgebern erfolgt (Ausschluss feindlicher Signalbilder zwischen BÜ und LSA).

Bahnseitig besteht keine Möglichkeit, Zeitkreise oder Abläufe der BÜSTRA-Schnittstelle einzustellen oder zu optimieren, da hier im Wesentlichen die Ampelphasen der LSA von Bedeutung sind.

Direkte, BÜ-interne Zeitkreise wie die Anschaltung und Dauer der Gelb- und Rotlichter sowie der Schrankenlaufzeiten sind nach den gültigen Richtlinien gebaut und bereits einschaltoptimiert für kurze

Sperrzeiten ausgelegt. Die Möglichkeit weiterer zeitl. Kürzungen von Zeitkreisen besteht nicht, da unter Berücksichtigung der Regelwerke dies nicht mehr zulässig wäre.

2. Bahnübergangssicherungsanlagen „Südstraße“, „Am Lindenhof“ und „Mendener Straße“

Die Bahnübergangssicherungsanlagen „Südstraße“, „Am Lindenhof“ und „Mendener Straße“ sind von ihrem Ablaufverhalten her nicht autonom laufend, sondern in die Zugsicherungsanlage Augustin eingebunden (BOStrab §22).

Die Zugsicherungsanlage Augustin ist für das zeitgerechte Ein- und Ausschalten der zuvor genannten Bahnübergänge zuständig und führt diese, in Abhängigkeit von der Fahrwegsicherung der Bahnen im Stellwerksbereich, signaltechnisch sicher aus.

Da in Zugsicherungsanlagen kein „Fahren auf Sicht“, sondern „Fahren auf Hauptsignal“ mit entsprechenden Streckengeschwindigkeiten gilt, werden die Bahnübergänge zeitgerecht für die gültigen Streckengeschwindigkeiten eingeschaltet.

Sich hieraus ergebende zeitliche Abläufe (Einschaltdauer) sind nicht „einstellbar“, sondern werden mit dem Bau der Zugsicherungsanlage festgelegt bzw. zeitoptimiert projiziert.

Für die BÜ-internen Zeitkreise gilt die gleiche Aussage wie unter Punkt 1.

3. Allgemeine Bemerkungen

Die Bahnübergänge „Am Lindenhof“ und „Mendener Straße“ sind örtlich als zwei Einzelanlagen ausgeführt, werden von der Zugsicherungsanlage Augustin jedoch als einzelne Anlage gewertet und entsprechend zeitgleich ein- bzw. ausgeschaltet.

Bei der Planung und dem Bau von Bahnübergangssicherungsanlagen durch SWBV gilt, soweit technisch vertretbar und regelkonform, die Auslegung der technischen Anlagen an Bahnübergängen auf möglichst kurze Einschalt- bzw. Schließzeiten und damit ein zeitoptimiertes Anlageverhalten für den IV.

Demgegenüber stehen zeitl. Phasenabläufe, die zwar technisch in Teilen berücksichtigt, jedoch nicht beeinflussbar sind. Beispiele:

- **Streckengeschwindigkeit**
- **BÜSTRA-Schnittstelle (Phasenabläufe LSA)**
- **Fahrstraßensicherung Zugsicherungsanlage**
- **Fahrgastwechselzeiten an Haltepunkten**
- **Unregelmäßigkeiten im Fahrbetrieb, Folgezugfahrten**
- **BOStrab, Regelwerke**

4. Zusammenfassung

Die Anlagen wurden in ihrer derzeitigen Auslegung von der Technischen Aufsichtsbehörde genehmigt. Sie sind regelkonform gebaut und entsprechen damit den hierfür gültigen Rechtsgrundlagen und dem Stand der Technik.

Die Möglichkeiten zur Optimierung (Verkürzung) der Einschaltdauer der hier betrachteten Bahnübergangssicherungsanlagen sind ausgereizt, da entsprechende Stellschrauben bereits bei der Planung, der Genehmigung und dem Bau berücksichtigt wurden.