

2-Tunnel-Plan für die Bahnquerung Sythen

vorgelegt von
Initiative Haltern-fahrradfreundlich
in Zusammenarbeit mit
Parents-for-future
im April 2022



Inhalt

	Seite
Auf einen Blick	3
Strecke Wanne-Eickel - Münster	5
Die Pläne	7
Details zum 2-Tunnel-Plan	9
Strecken und Gefahrenstellen	10
Dimension der Bahnüberführung	11
Neue Planfeststellung	13

Auf einen Blick

Seit langem wird über die „Bahnüberführung Sythen“ diskutiert. Die Sythener wünschen sich eine schrankenlose Verbindung der Ortsteile, aber auch die Deutsche Bahn will die Strecke intensiver und effizienter nutzen können.

2003 erhielt der erste Planfeststellungsbeschluss Rechtskraft. Da aber kein Baubeginn des Projekts folgte, erlosch die Rechtskraft 2017.

Um das Projekt dennoch zeitnah zu realisieren, wäre eine Neuplanung unter Berücksichtigung aktueller Verkehrskonzepte sinnvoll.

Chronologie

- Anfang 1988: Antrag der Deutschen Bundesbahn (DB) beim Kreis Recklinghausen zur Beseitigung Bahnübergangs Sythen
- 25.07.2001: Planfeststellungsbeschluss (PFB) des Eisenbahnbundesamt (EBA), Außenstelle Essen
- 08.01.2003: Wirkung der Rechtskraft des PFB nach
- 18.12.2012: Verlängerung der Gültigkeit des PFB
- 2015-2017: Erwerb von Flurstücken und Verlegung einer Zufahrt
- 18.12.2017: Auslauf der Rechtskraftwirkung des PFB
- Ende 2021: Erneute Diskussion über die Realisierung der Bahnquerung
- **2022 - 2024: Erneute Planfeststellung?**
- **2025 - 2026: Realisierung?**

Vorteile einer Neuplanung

Da sich in den letzten 20 Jahren sich die politischen und verkehrstechnischen Prioritäten geändert haben, erscheint eine Neuplanung auf der Höhe der Zeit sinnvoll. Dazu legen wir auf der Basis bestehender Planungen den „2-Tunnel-Plan“ als konsensfähige Lösung vor, mit folgenden Vorteilen:

- geringerer Bauaufwand und geringere Baukosten
- kürzere Strecken für alle Verkehrsteilnehmer
- angemessene Anbindung von Fuß- und Radverkehr
- Erhalt der Dorfstruktur



Abb. 1. Zeitstrahl zur Planfeststellung

Kostenfaktoren im Vergleich

Kostenfaktor	Plan 2003	2-Tunnel-Plan
Planfeststellung		höher
Neubau K16	deutlich höher	
Fuß-/Radwege	höher	
Brückenbauwerk	deutlich höher	
Brückenbreite		höher
Betonwände und Böschungen	höher	
Baustelle/Logistik	deutlich höher	

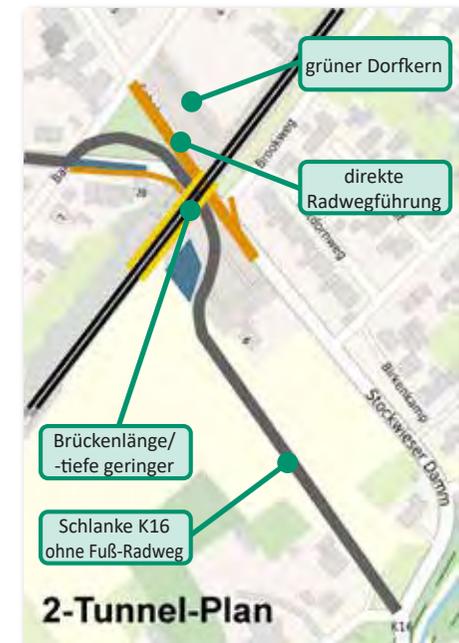


Abb. 2. Vergleich der Modelle - Unterschiede auf einen Blick

Strecke Wanne-Eickel - Münster

Strecke Wanne-Eickel - Münster

Die Strecke Wanne-Eickel - Münster (bzw. -Bremen) ist die westlichste deutsche Fernverbindung zwischen der Küste und dem Ruhrgebiet/Rheinland. Sie hat neben Anbindung der anliegenden Städte an das Schienennetz überregionale Bedeutung für den Personenfern- und den Güterverkehr.

Eine Auflösung der noch bestehenden 17 Bahnquerungen (4 davon an Landes- und Kreisstraßen) wäre ein Beitrag zur sicheren und effizienten Nutzung der Strecke.

Bedeutung der K16

Die am Haltepunkt Sythen querende K16

- bildet die Verbindung von Stockwiese und Sythen-Mitte
- ist Zubringer zur L652 nach Süden
- nimmt nur Ziel-/Quellverkehr aus Sythen auf
- hat keine Bedeutung für den Durchgangsverkehr

Weitere Querungen im Bereich Sythen

Drei weitere beschränkte Querungen im Bereich Sythen sind zu diskutieren.

Niehuser Weg

Diese Querung ist wenig frequentiert und hat nur eine Bedeutung für Landwirtschaft und Rad- und Fußverkehr. Sie wird wohl mittelfristig entfallen oder durch eine Brücke ersetzt.

Melkenweg

Hier ist eine moderne Fußgängerquerung eingerichtet. Es ist zu prüfen, ob diese bestehen bleiben kann.

Am Wehr

Wenn die Unterführung der K16 realisiert ist, kann auf diese Querung für KFZ verzichtet werden. Für den Rad- und Fußverkehr behält sie aber als direkte Verbindung zwischen Haltern und Stockwiese/Schloss Sythen sowie Lavesum und Stausee Ostufer/Borkenberge eine wichtige Bedeutung. Ein Fahrradtunnel ist wünschenswert und aufgrund der Geländesituation realisierbar.

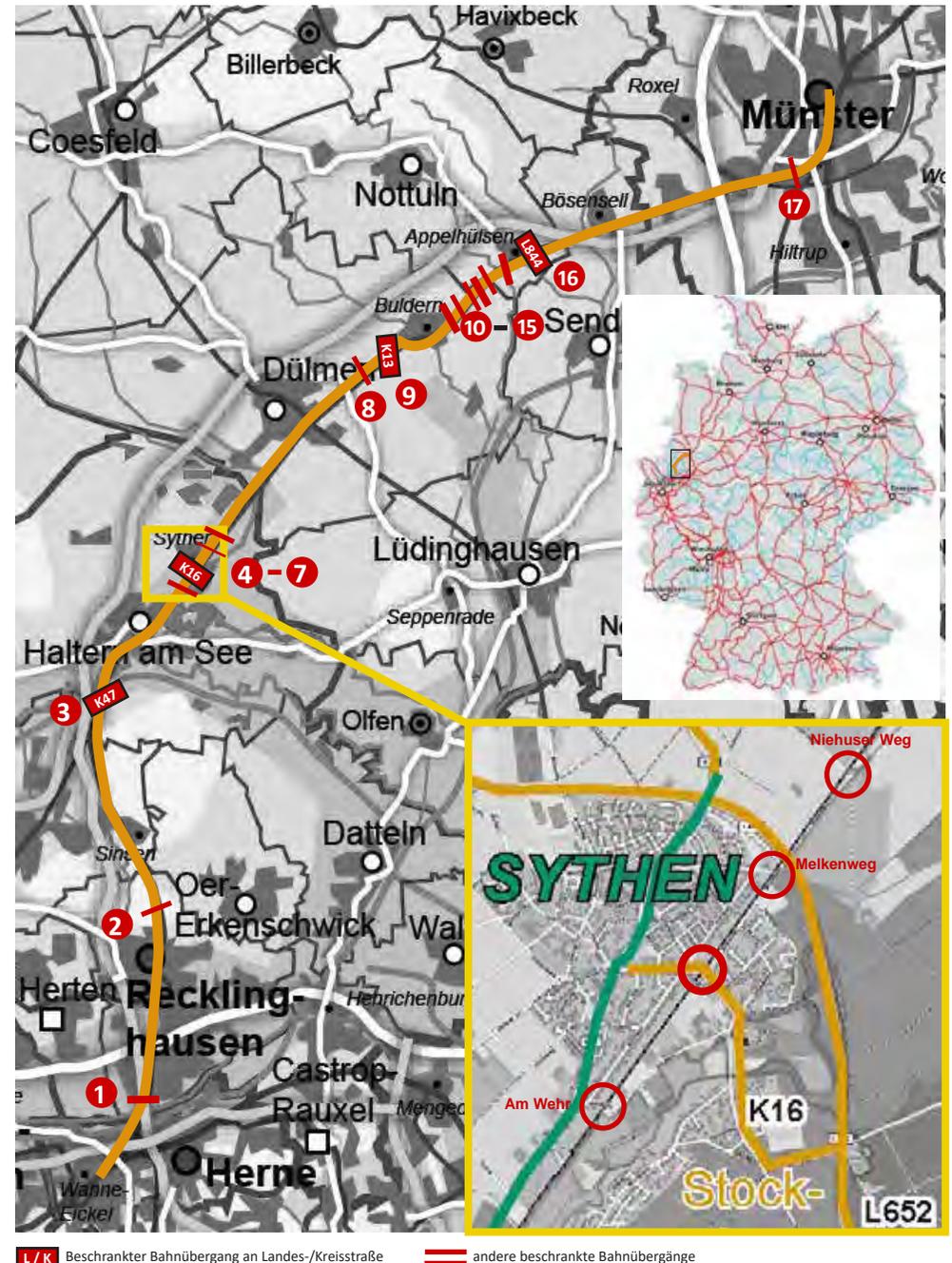


Abb. 3. Bestehende Bahnübergänge zwischen Wanne-Eickel und Münster

Die Pläne

Plan von 2003

Der ursprüngliche Plan wurde 2003 genehmigt und sah vor:

- Verlegung des Stockwieser Damms zwischen Mühle und Bahndamm
- Unterquerung der Gleise im 45°-Winkel
- 180°-Schleife (Kreisradius 25m) Richtung Eschweg/Bahnweg und Ausbau des Bahnwegs bis zur Thiestraße

Ergänzt werden begleitende Rad-/Fußwege, Zubringerwege zu den Bahnsteigen und eine Wendeschleife für Busse sowie ein Park-&-Ride-Platz.

2-Tunnel-Plan

Der 2-Tunnel-Plan sieht eine Trennung von KFZ- und nicht motorisiertem Verkehr vor. Für die K16 ist vorgesehen:

- die gleiche Verschwenkung wie beim Plan 2003
- nahezu senkrechte Unterquerung der Bahnlinie.
- ein Bogen zum Bahnweg und abknickende Vorfahrt in die Thiestraße

Die Kreisstraße verlängert sich um wenige Meter sich nicht und sie beschreibt in der Summe Kurvenradien von rund 200°.

Statt einer Begleitung durch Rad-Fußwege entsteht eine weitere, autofreie Unterquerung in der Achse (alter) Stockwieser Damm - Schalweg.

Auf ihrer Nordost-Seite befinden sich Zugänge zu den Bahnsteigen, die über die Brücke reichen. Der Park-&-Ride-Platz ist auf der Stockwieser Seite geplant.

Streckenlängen

Beim Plan 2003 verlängert sich die Kreisstraße um ca. 120 m und beschreibt in der Summe Kurvenradien von über 400°. Beim 2-Tunnel-Plan verlängert sich die Kreisstraße kaum und beschreibt Kurven von 200°. Die Querungen von Rad- und Fußwegen entsprechen hier quasi Luftlinie, während sich die Wege im Plan 2003 gegenüber heute fast verdoppeln.

Versiegelung

Beim Plan 2003 werden von knapp 20.000 m² diesseits und jenseits der Bahntrasse 3.000 m² zusätzlich versiegelt und sind nicht mehr für Natur, Erholung oder Landwirtschaft (oder auch als Bauland) nutzbar. Beim der 2-Tunnel-Plan sind es weniger als 1.000 m² und auf der Sythener Seite werden durch den Wegfall des P&R-Platzes sogar Flächen entsiegelt.



Abb. 4. Plan 2003 Luftbildmontage

	K 16		Fuß-/Radweg
	Radweg		Fußweg, Bahnsteig

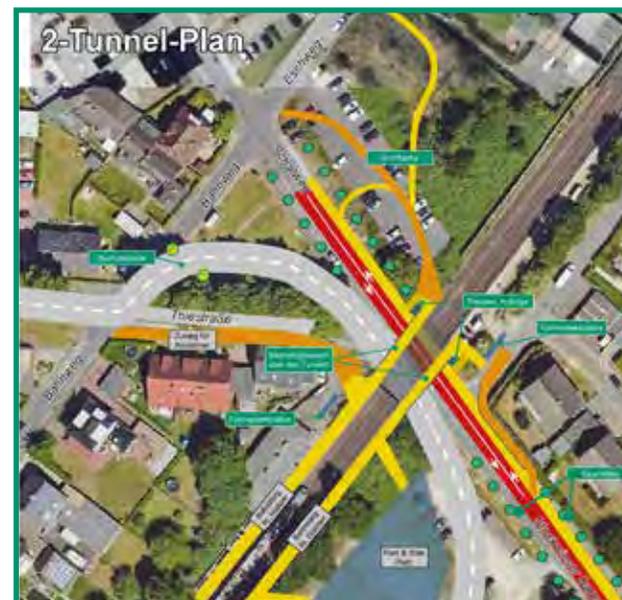


Abb. 5. 2-Tunnel-Plan Luftbildmontage



Details zum 2-Tunnel-Plan

Die wesentlichen Vorteile des 2-Tunnel-Plans aus Nutzersicht sind kürzere Wegstrecken für alle, bessere Einbindung des emissionsfreien Verkehrs und geringere Beeinträchtigung von Dorfstruktur und Grünfläche.

Daraus ergeben sich auch für den Baulastträger Vorteile durch gesparte Kosten, Logistik und Zeit.

Verlauf Thiestraße

Die ursprünglich geplante große Schleife ist nicht erforderlich, um die Tunneltiefe zu erreichen. Ein kleiner Bogen genügt für eine Durchfahrthöhe von 5m und einer Maximalsteigung von 7%. Es bleibt Platz für eine Bushaltestelle und eine Anwohner-/Bahnsteigzufahrt. Die Lindenallee kann bestehen bleiben.

Fußgänger- und Fahrradpromenade

Für den Rad-/Fußtunnel ist eine Durchfahrthöhe von 3m vorgesehen und auch mit 7% Steigung zu erreichen. Die Bahnsteige werden über Treppen zugänglich. Die Ergänzung um Aufzüge ist möglich. Der barrierefreie Zugang ist aber auch über Zubringerwege möglich.

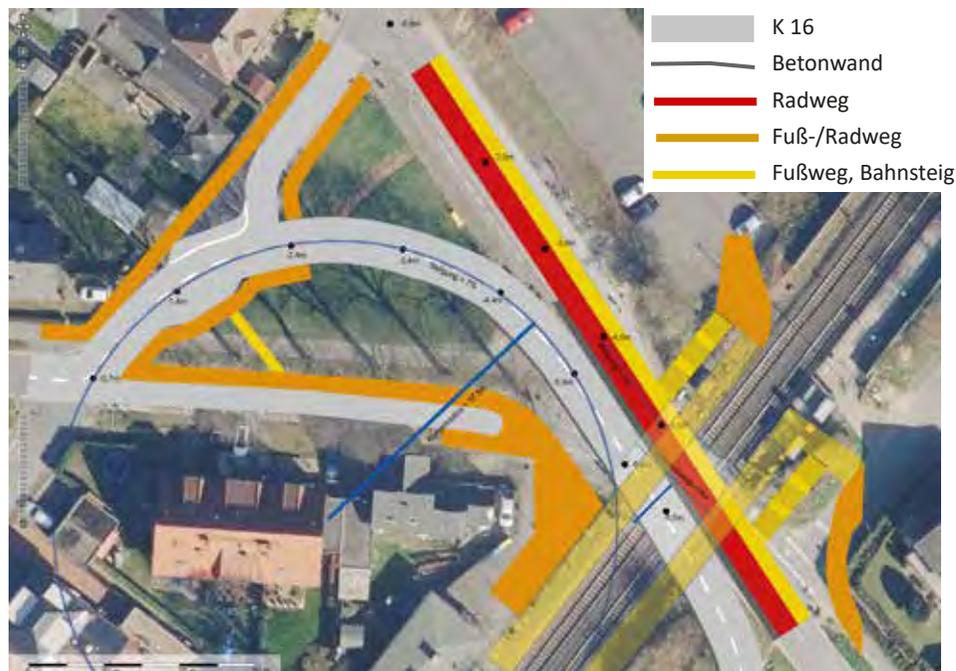


Abb. 6. Detail: Neue Thiestraße und Bahnsteig

Strecken und Gefahrenstellen

Streckenvergleich

Die höheren Kosten für Bau und Unterhalt der verlängerten Straßen und Wegen beim Plan 2003 bringen keine Vorteile, sondern nur die Nachteile größerer Versiegelung und längerer Fahr- und Laufstrecken. Im 2-Tunnel-Plan verkürzen sich die Wege für alle Verkehrsteilnehmer bis zu 50%, wie sich an Beispielwegen zeigen lässt

Gefahrenstellen und Geisterfahrten

Außerdem ergeben sich beim Plan 2003 Gefahrenstellen z.B. bei den Querungen der K16. Besonders problematisch ist die Serpentine als Tunnelzufahrt von der Dorfseite aus.

Voraussehbar ist, dass dieses Nadelöhr in Gegenrichtung befahren wird, da es die einzig sinnvolle Verbindung ist

- vom Gleis 2 Richtung Sythen Mitte
- von Stockwiese zum Gleis 1 und
- von Stockwiese zum Gleis 2

Konflikte und Unfälle sind vorprogrammiert! Eine Absteigepflicht in diesen Bereichen ist nicht wünschenswert und kaum durchsetzbar.

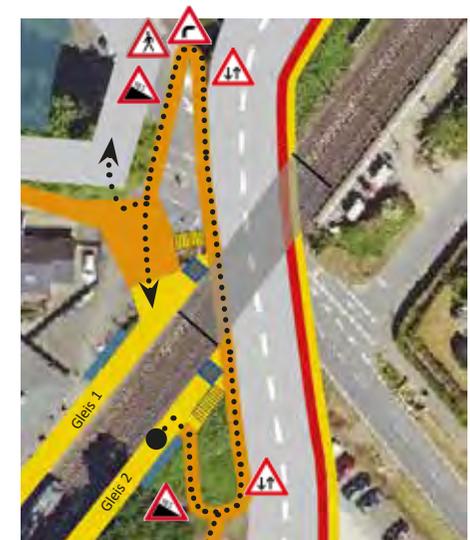


Abb. 9. DB-Plan: Gefahrenstellen



Abb. 7. Beispielstreckenvergleich



Abb. 8. Beispiel-Geisterfahrt

Dimension der Bahnüberführung

Brückenkonstruktion

Durch die fast rechtwinklige Querung ist beim 2-Tunnel-Plan eine deutlich kürzere Brückenkonstruktion notwendig. Durch eine Abstützung in der Mitte stellt sie zusätzlich geringere Ansprüche an Gründung, Statik und Bau-management.

	Plan 2003	2-Tunnel-Plan
Fahrbahn	6 m	6 m
Fuß-Radwege	6 m	5 m (+1m Mittelstreifen)
Querungswinkel	45°	80°
Einfahrtbreite	17 m	13 m
Versatz	10 m	2 m

Brückenbreite

Wegen der integrierten Bahnsteige (jeweils 3,5m) muss die Brücke im 2-Tunnel-Plan ca. 5 Meter breiter sein. Dank entsprechend breitere Brückenpfeiler dürfte dies statisch kein Problem darstellen.

Brückentiefe

Für den lokalen KFZ-Bedarf der K16 reicht nach unserer Überzeugung eine Durchfahrthöhe von 4,5 m (5 m beim Plan 2003). Für den Rad-Fußweg erscheint eine Durchfahrthöhe von 3,0 m als ausreichend.

Aufwand und Kosten

Die Brücke im 2-Tunnel-Plan ist bautechnisch deutlich weniger anspruchsvoll als die Konstruktion im ursprünglichen Plan, und zwar weil sie

- nur 10 m statt 17 m überspannen muss
- das Brückengewicht auf 3 statt auf 2 Stützen liegt
- demzufolge weniger tief im Auenland gegründet werden muss

Je mächtiger das Brückenbauwerk, desto größer ist

- der Aufwand für die Bautechnik (Grubengröße und -tiefe, Krane, Pumpen)
- der Ressourcenverbrauch
- der Anspruch an die Logistik (Bahnstreckensperrung)
- der Zeitaufwand

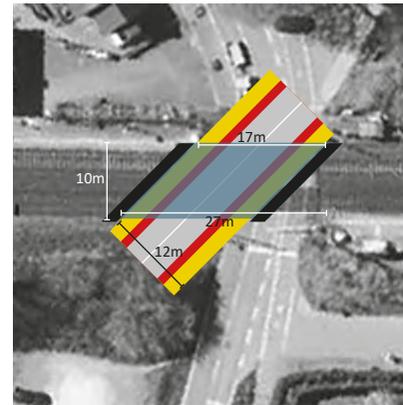


Abb. 10. DB-Plan Brücke



Abb. 11. 2-Tunnel-Lösung Brücke

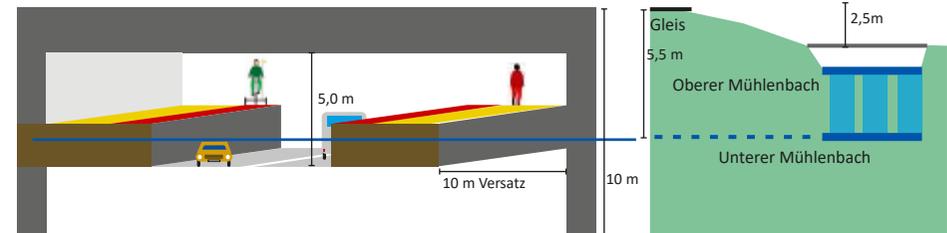


Abb. 12. Plan von 2003

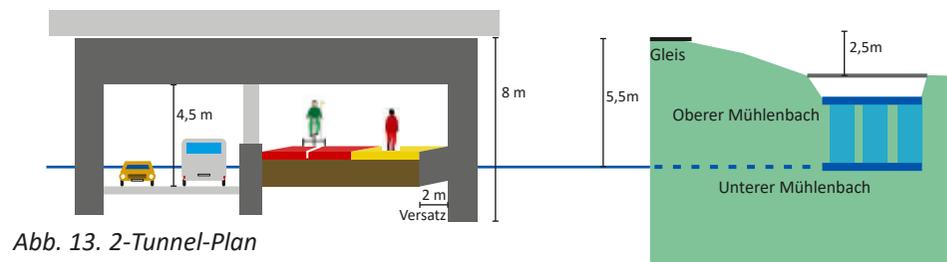


Abb. 13. 2-Tunnel-Plan

Grundwasserproblematik

Die Bahnstrecke befindet sich im Auenland des Mühlenbachs, der 250m von der Bahntrasse entfernt an der Sythener Mühle eine Kaskade hinabfällt. Je tiefer der Brückenbau gegründet und die Fahrstrecke gebaut wird, desto größer ist die Grundwasserproblematik.

Neue Planfeststellung

Gründe, die für ein neues Verfahren sprechen

- Rechtssicherheit
- Kostenersparnis
- weniger Aufwand für Bautechnik und Logistik

Grundlagen für die Planfeststellung

Eine neue Planfeststellung kann auf der Basis der bestehenden erfolgen:

- da geologische und naturrechtliche Gutachten bekannt sind
- die Trassen weitgehend bereits beplanten Trassen vorhandenen Straßenzügen folgen
- die Dimensionierung des Brückenbauwerks geringer ausfällt
- da eine rasche Effizienzsteigerung im Interesse der Deutschen Bahn ist
- da die Verkehrsministerien von Bund und Land für beschleunigte Verfahren für Maßnahmen, die einen ökologischen Mehrwert haben, empfänglich sein dürften.

Zum Zeitplan

Ein stringenter Zeitplan und ein neuer Planfeststellungsbeschluss in wenigen Jahren sollte möglich sein, weil das Interesse an einer raschen Realisierung auf allen Ebenen hoch ist.

Notfallplan „Holländische Lösung“

Als Kompromissvorschlag wurde inzwischen eine Lösung vorgestellt, in der lediglich die Aufteilung der K16 gegenüber dem Plan 2003 geändert wurde. Hier soll der nichtmotorisierte Verkehr komplett auf der Zugangsseite der Bahnsteige verlaufen und die große Schleife aussparen.

Verkehrstechnisch ist diese Lösung akzeptabel, bedeutet aber keine Verbesserung bei den anderen Faktoren (hohe Kosten, versiegelte Flächen, Bauaufwand, Rechtssicherheit). Sie sollte deshalb nur als Notfallplan angesehen werden.

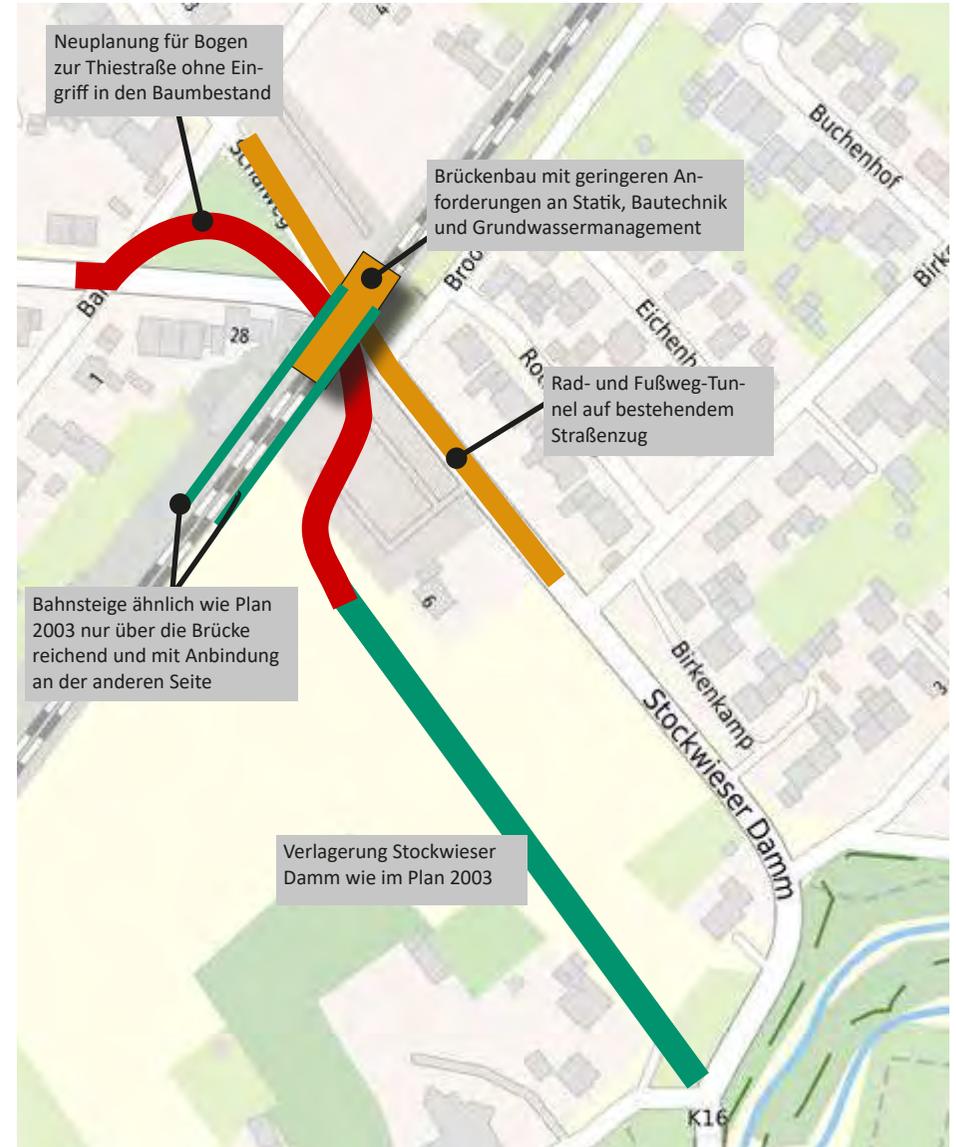


Abb. 14. Anforderungen an neue Planfeststellung