



# ESTW Köndringen

## Neubau des Stellwerksgebäudes

Nachbarschaftliche Zustimmung zum Bauvorhaben

Eigentümer:  
Flurstück:

Dem Bauvorhaben stimmen wir zu.

---

Ort

Datum

Unterschrift



# Inhaltsverzeichnis

<b>1 Das Elektronische Stellwerk in Köndringen</b>	<b>3</b>
1.1 Das Vorhaben ETCS-Korridor Rhine-Alpine (Rotterdam – Genua)	3
1.2 Der ETCS-Korridor Rhine - Alpine im Bereich Riegel-Malterdingen – Köndringen – Emmendingen	3
1.3 Das ESTW Köndringen	4
1.3.1 Der Standort	4
1.3.2 Das Modulgebäude	5
1.3.3 Die Zufahrt und die Parkplätze	6
<b>2 Informationen zum Baurechtsverfahren</b>	<b>7</b>
2.1 Das eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren	7
2.2 Zustimmung der Anlieger	7
2.3 Die Plangenehmigung	7

# 1 Das Elektronische Stellwerk in Köndringen

## 1.1 Das Vorhaben ETCS-Korridor Rhine-Alpine (Rotterdam – Genua)

Die DB Netz AG hat den Auftrag, den Korridor Rhine-Alpine (Rotterdam – Genua) im Bereich der Bundesrepublik Deutschland gemäß der Entscheidung der Europäischen Kommission 2012/88/EU mit dem European Train Control System (ETCS) (Europäisches Zugsteuerungssystem) auszurüsten. ETCS führt die unterschiedlichen nationalen Systeme der europäischen Eisenbahnen für die die Signaltechnik zusammen.

In der Bundesrepublik Deutschland sind derzeit verschiedene Korridore in Nord-Süd-Richtung definiert. Im Kernnetz der DB Netz AG ist der **Korridor Rhine-Alpine (grün)** zwischen Emmerich und Basel eine bedeutende Verbindungsstrecke zwischen großen Wirtschafts- und Ballungsräumen.

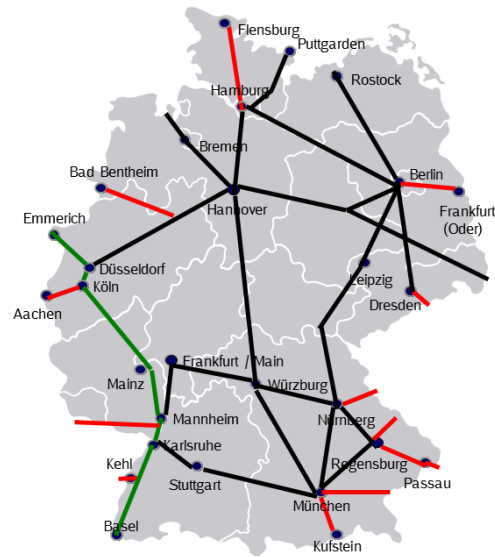


Abbildung 1: Übersicht über die ETCS-Strecken mit vsl. Inbetriebnahmen

Das Vorhaben der Ausrüstung des Korridors Rhine-Alpine steht nicht im Zusammenhang mit dem Großprojekt Karlsruhe – Basel und ist zeitlich vor diesem Großprojekt bis 2022 umzusetzen. Es bezieht sich ausschließlich auf die bestehende Rheintalbahn.

## 1.2 Der ETCS-Korridor Rhine - Alpine im Bereich Riegel-Malterdingen – Köndringen – Emmendingen

Der Bereich der Bahnhöfe Riegel-Malterdingen und Emmendingen sowie der Überleitstelle Köndringen wird heute durch drei Stellwerke mit den Baujahren 1971 und 1973 gesteuert. Die Stellwerke in sind örtlich durch Fahrdienstleiter besetzt, die Überleitstelle Köndringen wird von Emmendingen aus gestellt.

Im Zuge der Herstellung der durchgängigen Befahrbarkeit des Abschnittes mit dem europäischen Zugsicherungssystem werden diese 3 Stellwerke durch ein modernes **Elektronisches Stellwerk** (ESTW) ersetzt, das die Ausrüstung mit der europäischen Zugsicherungstechnik ermöglicht.

Eine Aufrüstung der bestehenden Stellwerke ist auf Grund des Alters weder technisch noch wirtschaftlich darstellbar.

Bedingt durch die Entfernung zwischen den Bahnhöfen Riegel-Malterdingen im Norden und Em-



Abbildung 2: Übersichtslageplan der Betriebsstellen mit Stellwerksstandort

mendingen im Süden dieses Abschnittes muss das neue ESTW in der Mitte dieses Abschnittes in Köndringen errichtet werden, damit die maximalen Entfernungen zu den beiden nördlich und südlich gelegenen Bahnhöfen nicht überschritten werden.

Das ESTW Köndringen wird von Freiburg aus gesteuert. Für allfällige Besetzungen mit einem Fahrdienstleiter, z.B. während betrieblicher Einschränkungen an der Strecke, wird das ESTW mit einem Notbedienplatz ausgerüstet.

Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke bzw. die Erhöhung der Zugzahlen sind mit der Maßnahme nicht verbunden.

---

## **1.3 Das ESTW Köndringen**

### **1.3.1 Der Standort**

Wie bereits beschrieben, muss das ESTW im Bereich Köndringen errichtet werden.

Das Gebäude des ESTW Köndringen soll auf dem vorhandenen Bahngelände rechts der Bahn zwischen dem Anwesen Sägemattenstraße 1 (Flurstück 92) und der Straßenüberführung der Kreisstraße K 5115 zwischen der Sägemattenstraße und der Eisenbahnstrecke errichtet werden.

Insgesamt wurden 6 Standortvarianten betrachtet. Nach Abwägung hat sich die Standortvariante 3 als die weiter zu verfolgende ergeben.

Die Standortvarianten 1, 2, 4, 5 und 6 wurden aus verschiedenen Gründen ausgeschieden.

Die Varianten 1 und 2 liegen auf der Nordostseite der Bahn zwar auf Bahngelände; sie sind jedoch sehr schlecht bzw. überhaupt nicht zu erschließen und liegen zur Kerngemeinde Köndringen hin, sie liegen damit in einem potentiellen Ortsentwicklungsgebiet.

Die Standorte 3 – 6 auf der Südwestseite der Bahn liegen ebenfalls auf Bahngelände. Sie sind über die Tscheulinstraße und der Sägemattenstraße deutlich besser erschlossen.

Nach bahninterner Diskussion und nach Rücksprache mit der Gemeinde, die die potentiellen Standorte 4 – 6 auf Bahngelände als eine Entwicklungsmöglichkeit für die Gemeinde bezeichnet hat, wurde der Standort 3 nordwestlich der Straßenüberführung zwischen Sägemattenstraße und der Bahn gewählt.

Auf Grund der Funktionsweise des ESTW sind geringere Beeinträchtigungen der Anwohnerschaft durch Zu- und Abfahrten zu erwarten, als wenn das Gelände mit entsprechender Wohnbebauung bebaut werden würde.



Abbildung 3: Luftbild mit Standortvarianten, Standort 3 als Ausführungslösung

### 1.3.2 Das Modulgebäude

Das ESTW Köndringen besteht aus Modulteilern, die jeweils in etwa die Größe einer Fertiggara-ge haben. Nach dem Aufsetzen der Module auf die vor Ort gefertigten Fundamente weist das ESTW folgende Abmessungen auf:

Länge: 24,0 m

Breite: 6,1 m

Höhe: 3,3 m

Es entspricht mit einer Fläche von rund 144 m<sup>2</sup> einem etwas langgestreckten Bungalow. Das Stellwerk weist ein Flachdach auf.

Die Module werden bereits vormontiert auf entsprechenden Transportern angeliefert und mit einem Autokran an die erforderliche Position gesetzt.



Abbildung 4: Ansichten des Modulgebäudes (Türen und Fenster können noch verändert werden)

### 1.3.3 Die Zufahrt und die Parkplätze

Die Zufahrt während der Bauzeit und auf Dauer erfolgt, wie für die übrigen Anwesen, über die Sägemattenstraße.

Während des Baus des Stellwerkes wird Lastwagenverkehr stattfinden. Nach der Stellung der Module per Autokran ist kaum noch mit Lastwagenverkehr zu rechnen. Dieser findet nur noch zur Anlieferung von Materialien statt.

Während des Betriebes des ESTW ist mit geringen Zu- und Abfahrten, vor allem für Wartungszwecke bzw. zur Besetzung mit Personalen zu rechnen.

Es wird die Anordnung von 2 Parkplätzen für das Instandhaltungspersonal und für seltene Besetzungen des Stellwerkes mit einem Fahrdienstleiter erforderlich. Die Parkplätze sind abgewandt von der Bebauung in Richtung der Straßenüberführung angeordnet.

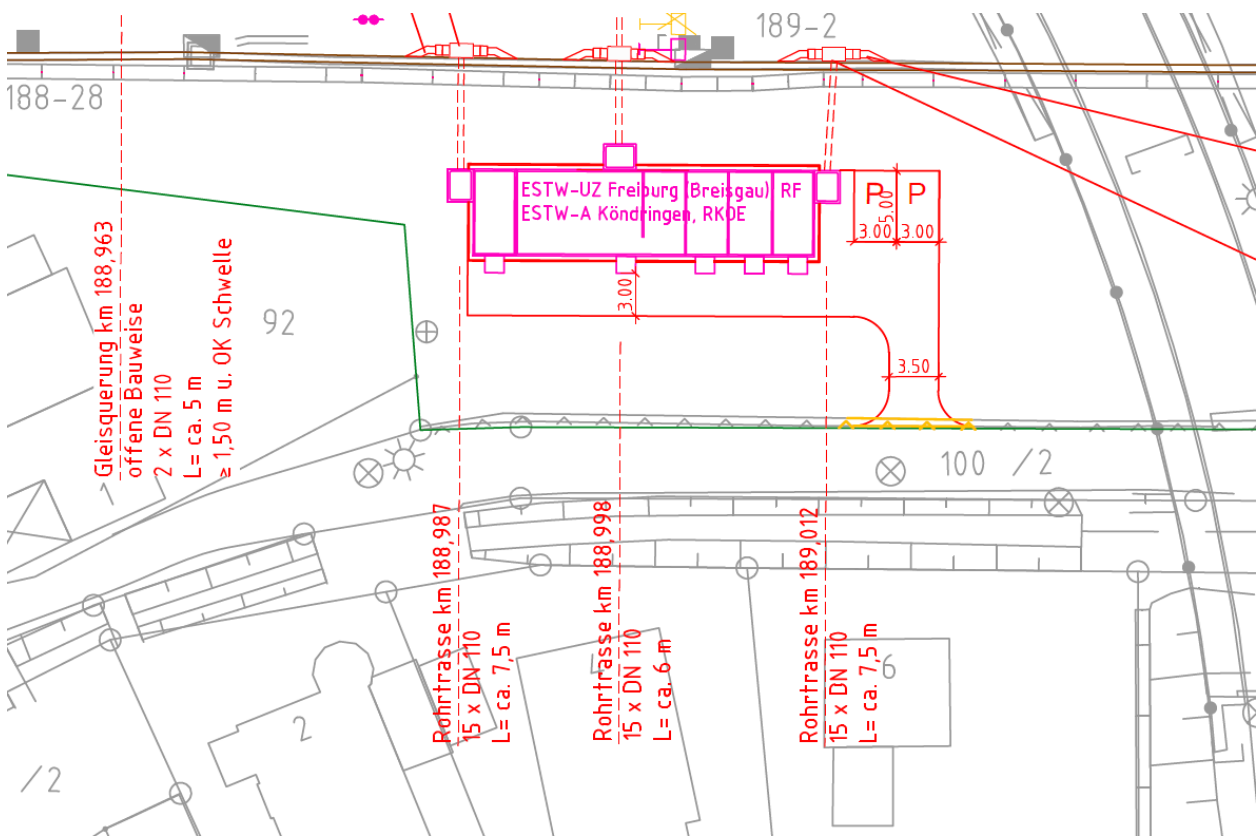


Abbildung 5: Lageplan des Modulgebäudes mit Zufahrt und Parkplätzen

## 2 Informationen zum Baurechtsverfahren

---

### 2.1 Das eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren

Beim ESTW Köndringen handelt es sich um eine Anlage der Eisenbahninfrastruktur. Daher ist nach § 18 Allgemeines Eisenbahn-Gesetz (AEG) ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Die Planfeststellungsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt, hier die örtlich zuständige Außenstelle Karlsruhe.

Da das ESTW Köndringen auf einem Grundstück der DB errichtet wird und Rechte Anderer nicht beeinträchtigt werden, wird zur Verwaltungsvereinfachung ein Plangenehmigungsverfahren im Sinne des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) § 74 Absatz 6 durchgeführt.

---

### 2.2 Zustimmung der Anlieger

Wie bei einer normalen öffentlich-rechtlichen Baugenehmigung ist bei einer Plangenehmigung die nachbarschaftliche Zustimmung der Anlieger erforderlich.

Die Zustimmungen werden gegenüber der DB Netz AG erklärt und von der DB Netz AG dem Eisenbahn-Bundesamt übergeben.

---

### 2.3 Die Plangenehmigung

Das Eisenbahn-Bundesamt führt im Weiteren die Anhörungen der Träger öffentlicher Belange (Gemeinde, Landratsamt, ...) durch und erlässt daraufhin die Plangenehmigung. Diese stellt die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für das ESTW dar.