

Für die ebenfalls in Rede stehende Einrichtung eines Haltepunktes an der Strecke 2265 ist eine erforderliche Bahnsteiglänge von 120m anzusetzen. Bei einer Verkürzung (und ggf. Verschwenkung) des Gleises 705 mit dem Ziel, diese Gleistrasse im Bereich der geplanten Eisenbahnunterführung „neue Heroldstraße“ einzusparen, kann eine ausreichende Nutzlänge der Kreuzungsgleise nicht mehr erreicht werden. Hierzu wäre eine Verschiebung der bestehenden Weichenverbindung (Weiche 7) in Richtung Westen erforderlich, was baulich grundsätzlich möglich erscheint.

Für die signaltechnische Beurteilung gilt jedoch: Die Verlegung bzw. Neuanlage von Weichenverbindungen führt zu einem Verlust des Bestandsschutzes des heutigen Stellwerks. Selbst, wenn die Änderungen in der vorhandenen Alttechnik realisierbar sein sollten, was im Einzelfall intensiver Prüfung bedarf, ist seitens des Eisenbahnbundesamtes als Aufsichtsbehörde der DB Netz AG mit weitergehenden Forderungen zur Anpassung an heutige Sicherheitsstandards zu rechnen. Diese Forderungen, so haben Erfahrungen wiederholt gezeigt, umfassen oft auch Maßnahmen, die mit der beantragten signaltechnischen Änderung nicht in Zusammenhang stehen. Somit ergibt sich hier ein finanzielles Risiko, dass selbst die Angabe eines groben Schätzwertes für Umbauten wie den oben angesprochenen unmöglich macht.

Bei umfassenderen Umbauten wie der alternativ denkbaren Verschiebung des östlichen Bahnhofskopfes ist davon auszugehen, dass eine Realisierung in der vorhandenen „Alttechnik“ nicht möglich ist. Es wäre der Bau eines Elektronischen Stellwerks (ESTW, genauer eines ESTW-Aussenrechners mit Anschluss an die ESTW-Zentrale in Dülmen) und damit der gesamten signaltechnischen Sicherung des Bahnhofes Mecklenbeck erforderlich, was zusammen mit dem Umbau des Gleisplans und der Oberleitung eine Investitionssumme von – vorsichtig geschätzt – mind. 30 Mio. Euro bedeuten würde.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG



i.V. Janßen



i.V. Kranz