



Bahnübergang in Zell wird saniert

Geldverschwendung oder nötig?

Verena Wehrle 26.11.2025 - 15:00 Uhr



Dieser Bahnübergang zwischen Zell und Hausen, der zu einem Feld führt, will die Bahn nun aufwendig sanieren. (Archivbild) Foto: Verena Wehrle

Große Pläne hat die Bahn mit dem Bahnübergang zwischen Zell und Hausen. „Geldverschwendungen ohne Ende“, nennt dies Karl Argast.



Über diesen [Bahnübergang](#) zwischen Zeller Sportplatz und Grendelkurve wurde in den vergangenen Jahren viel diskutiert. Dabei dient er eigentlich ausschließlich den Landwirten, um auf ihr Feld zu kommen. [Und für diese wurde zunächst Ende Oktober 2022 eine Langsamfahrstelle als Notlösung](#) und Ende 2023 dann die Schranke installiert.

Hintergrund: Dem Eisenbahnbusdeshamt sei aufgefallen, dass der unbeschrankte [Bahnübergang](#) mit Blinklichtanlage, den es schon Jahrzehnte gab, so nicht zulässig ist. Wie daraufhin angekündigt, plant die Bahn nun den großen [Umbau](#). Dazu läuft aktuell das Planfeststellungsverfahren – die Unterlagen sind noch bis zum 2. Dezember öffentlich ausgelegt.

Großer Umbau des Übergangs geplant

Konkret geplant: Die Bahnübergangsanlage soll altersbedingt erneuert werden, erläutert ein Sprecher der Bahn auf Anfrage unserer Zeitung. Dafür soll sie komplett zurück- und neu gebaut werden. Dabei werde die technische Sicherung auf den aktuellen Stand gebracht: Die bisherigen Blinklichter würden durch moderne Lichtzeichen mit Farbfolge gelb/rot ersetzt und um zusätzliche ergänzt, so der Bahnsprecher weiter. Darüber hinaus erhalte der Bahnübergang künftig zwei Halbschranken.



Von hier aus soll nach dem Umbau des Bahnübergangs noch eine Ausfahrt in Richtung Zell möglich sein (Archivbild). Foto: Verena Wehrle

Die vorhandene Feldzufahrt, die an dieser Stelle die Bahnlinie kreuzt, werde auf 4,75 Meter verbreitert. Ein Begegnungsverkehr auf dem Bahnübergang selbst sei künftig nicht mehr vorgesehen, stattdessen werde eine Gegenverkehrsregelung eingerichtet.

Die Bundesstraße wird verlegt

Die Bundesstraße 317 muss dann verlegt werden. Denn: Es soll zudem eine Abbiege- und Einfädelungsspur in Fahrtrichtung Zell angelegt werden. Dafür wird die Bundesstraße auf einer Länge von etwa 28 Metern um rund 2,40 Meter – weg von der Bahnlinie – verschwenkt. Es ergebe sich, so der Bahnsprecher, somit eine Anpassung der Bundesstraße auf etwa 188 Metern Länge. Dazu müssen auch Leitungen und der Gleisoberbau angepasst werden.

Ausfahrt nur noch in Richtung Zell möglich

Zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung werde auf dem Bahnübergang eine Längenbeschränkung von zwölf Metern (etwa für Traktoren mit Anhängern) eingeführt. Zudem werde die Ausfahrt auf die B 317 nach dem Umbau ausschließlich in Richtung [Zell im Wiesental](#) möglich sein, erläutert der Pressesprecher der Bahn.

Betroffene können Einwendungen erheben

Das Planfeststellungsverfahren führt das Eisenbahnbundesamt (EBA) durch, Vorhabenträger ist die DB InfraGO AG. Aktuell läuft das Anhörungsverfahren. In diesem werden die Planunterlagen zur Beteiligung der Öffentlichkeit [auf dem Antrags- und Beteiligungsportal des Bundes für Verkehr und Offshore-Vorhaben](#) veröffentlicht, informiert ein Sprecher des EBA auf Nachfrage. Dadurch könne jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis zum 16. Dezember Einwendungen gegen den ausgelegten Plan erheben.

Im Übrigen fordert das EBA die Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme auf. Mit dem Planfeststellungsbeschluss erhält der Vorhabenträger- also die Bahn – dann Baurecht – oder eben nicht.

Karl Argast spricht von „Geldverschwendungen ohne Ende“

Einer, der sich damals über die Langsamfahrstelle aufgeregt hat, ist über die neuen Pläne gar nicht erfreut: „Das ist völlig überzogen, idiotisch“, ärgert sich Karl Argast von Pro Schiene Dreiland im Gespräch mit unserer Zeitung.



Karl Argast – einer der mitredet, wenn es um den öffentlichen [Nahverkehr](#) im [Wiesental](#) geht (Archivbild). Foto: Verena Wehrle

„Das ist Geldverschwendungen ohne Ende.“ Er rechnet für die Kosten der Baumaßnahmen mit einem siebenstelligen Betrag. Und stellt sich dazu konkrete Fragen: „Wofür das alles?“ und „Wer bezahlt das?“ Zu den konkreten Kosten für das Bauprojekt halte sich die Bahn auch nach mehrmaligem Nachfragen bedeckt. Auch den konkreten Zeitplan gebe sie nicht bekannt.

„Die Kirche im Dorf lassen“

Argast verstehe die Welt nicht mehr. Denn: Allein mit der Blinklichtanlage und dem Andreaskreuz sei es ein gesicherter Bahnübergang. Da dieser nun auch eine Schranke habe, sei die Sicherheit mehr als gewährleistet. „Mir ist völlig schleierhaft, wieso die Bahn das macht“, ärgert er sich über das Großprojekt.

Immerhin werde der Übergang nur von Landwirten genutzt, damit diese auf ihre Weide gelangen können. Und dies komme nur fünf bis sechs Mal im Jahr vor. Da ja dann die Schranke oben ist, werde zu diesen Zeiten auch die Langsamfahrstelle wieder eingerichtet. Wenn es nur darum ginge, die Langsamfahrstelle komplett zu vermeiden, wären diese Kosten „absolut nicht gerechtfertigt.“ Argast fügt hinzu: „Wir müssen die Kirche im Dorf lassen.“

Seine Maßgabe sei es immer gewesen, Vorschriften nicht auf Punkt und Komma zu befolgen, sondern mit ihnen zu arbeiten – auch als er selbst jahrelang bei der Bahn angestellt war.

Die große Baumaßnahme war angekündigt und er habe befürchtet, dass die Bahn diese auch umsetzen werde.