

# **Bahnübergang in Verlängerung des Wiedauer Weges**

**Gespräch am 11.06.2012**

12.06.2012

---

## **Teilnehmer:**

- Herr Schniederken, DB Netz
  - Herr Stallmeier
  - Herr Schneider
  - Herr Büker
  - Herr Schmitz
  - Herr Ludorf
- 

## **1. Inhalt der Beschlussvorlage 021/2012**

### **Ausgangslage**

- Anrufschränke, bedient durch den Wärterposten in Legden.
- Wärterposten erhält Signale, wenn der Zug den Bahnhof in Ahaus verlässt und wenn er in den Bahnhof Coesfeld eingefahren ist.
- Keine weiteren Kontrollmöglichkeiten.
- Schrankenanlage bleibt während des gesamten Zeitraumes zwischen dem Verlassen des Bahnhofes Ahaus und der Einfahrt in den Bahnhof Coesfeld geschlossen.
- Laut Fahrplan beträgt die Fahrzeit für diesen Streckenabschnitt 18 Minuten. Die vor Ort angegebene maximal mögliche Schließzeit von 25 Minuten bezieht sich auf einen langsam fahrenden Güterzug.

### **Aufgegebene Planungen DB**

- DB Netz beabsichtigte zunächst, die Anrufschränke durch einen Fußweg mit Umlaufsperrre zu ersetzen.
- Im Zuge des dazu eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens erhielt das Eisenbahn Bundesamt zahlreiche Einsprüche, die ein langwieriges Verfahren erwarten ließen.
- Daher wurde der Antrag auf Planfeststellung zurückgezogen.

### **Aktuelle Planungen DB**

- Beibehalten der Anrufschränke.
- Bedienung durch das Elektronische Stellwerk (ESTW) in Coesfeld.
- Hierzu sind einige technische Anpassungen notwendig, die sich aber alleine auf die Bahntechnik beschränken und kein Planfeststellungsverfahren erfordern.
- Die Einbindung in das ESTW ist für Mitte 2012 geplant.
- Nach der Umstellung ist eine (allerdings nicht wesentliche) Verkürzung der Schließzeiten zu erwarten, da ein Kontakt direkt hinter dem Bahnübergang die Strecke nach Durchfahrt des Zuges freigibt. Die Schließzeiten verkürzen sich also um die Fahrzeit vom Bahnübergang bis zum Bahnhof Coesfeld.
- Keine weitere Verkürzung aufgrund der bestehenden Vorschriften möglich.

## Mögliche Lösungen

### Umrüstung des Bahnüberganges auf eine Halbschrankenanlage.

- Setzt einen Ausbau der kreuzenden Straßen entsprechend der Fahrkurven der Bemesungsfahrzeuge voraus, um Begegnungen im Bereich des Bahnüberganges zu ermöglichen.
- Unter Beachtung des aktuellen Verkehrsaufkommens hält die DB Netz AG eine solche Umrüstung für nicht für gerechtfertigt.
- Eine solche Lösung lässt sich nicht bis zur Einbindung der Anlage in das ESTW Oktober 2012 realisieren, da hierbei umfangreiche Straßenbaumaßnahmen erforderlich werden.
- Im Rahmen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes könnte die Stadt einen solchen Ausbau aber verlangen.
- Die Kosten hätte nach einer ersten Einschätzung alleine die Stadt zu tragen, da die Umgestaltung nicht zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit führt.

### Erweiterung der Anlage um einen Bahnübergang, der mit Umlaufsperrern versehen wird

- unter Beibehaltung der heutigen Anlage (Anrufschränke) mit Vollschranken.
- DB Netz AG würde der Änderung der Anlage in Form einer Erweiterung mit einer Umlaufsperrung generell zustimmen.
- Planung und Finanzierung durch die Stadt.
- Kostenvolumen: 30.000 bis 50.000 € Baukosten, 20.000 € Planungskosten.
- Bei dieser Maßnahme handelt es sich um einen Umbau, verbunden mit einem Planfeststellungsverfahren.
- Für die Realisierung ist der Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung erforderlich.

---

## 2. Ergebnisse des Gespräches

### Allgemeines

- Der in der Beschlussvorlage 021/2012 dargestellte Sachverhalt ist nach wie vor richtig.
- Ergänzung: Mit dem Ausbau der Strecke ist die Blockstelle Legden weggefallen. Dies hat eine Verlängerung der Schließzeiten zur Folge, da die Schranke nun schon geschlossen sein muss, wenn der Zug in Ahaus abfährt. Vor dem Ausbau der Strecke konnte der Zug noch in Legden gestoppt werden, so dass die Schranken während der Fahrt von Ahaus nach Legden noch geöffnet werden konnten.
- Für das Öffnen der Anrufschränke reicht es nicht aus, zu wissen, wo sich der Zug auf der Strecke befindet. Erforderlich ist es, den Zug rechtzeitig vor Erreichen des BÜ's mit Hilfe von Signalen oder anderen Einrichtungen rechtzeitig stoppen zu können, da der BÜ z.B. durch ein Fahrzeug blockiert sein könnte. Diese Möglichkeit des Eingreifens ist zwischen Ahaus und dem BÜ nicht gegeben. Holtwick ist lediglich nicht signalgesteuerter Haltepunkt.
- Die Umschaltung des BÜ's vom Wärterposten auf das Stellwerk hat eine unwesentliche Verkürzung der Schließzeiten zur Folge (siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage).
- Neben der fehlenden positiven Stellungnahme der Stadt Coesfeld und den Einwänden des Landwirtes Grothues war auch die Situation am nächsten BÜ am Sirksfelder Weg ein Grund für die Rücknahme des Planfeststellungsverfahrens. Da dies die Umfahrungsmöglichkeit (bei einem geschlossenen BÜ am Wiedauer Weg) für die Landwirte ist, müsste die Einmündung in diesem Bereich ggf. großzügig ausgebaut werden, um die Befahrbar-

keit auch für große landwirtschaftliche Fahrzeuge zu gewährleisten. Zudem sind die Sichtverhältnisse in diesem Bereich sehr schwierig.

### **Lösungsmöglichkeiten:**

- Vorbemerkung 1: Die Aufschaltung des BÜ's Wiedauer Weg auf das elektronische Stellwerk ist bereits beauftragt. Kostenvolumen: ca. 70.000 €. Eine Rücknahme der Beauftragung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr möglich.
- Vorbemerkung 2: Die Umrüstung des BÜ's auf einen BÜ mit Halbschranken und dem damit zwingend verbundenen Ausbau der kreuzenden Wirtschaftswege halten alle Beteiligten für nicht vertretbar.
- Im Gespräch wurden zwei Lösungsmöglichkeiten gesehen, die die DB auch grundsätzlich mittragen würde:
  - Beibehalten des mit einer Anrufschränke versehenen BÜ's, Bau einer parallel angeordneten zusätzlichen Querungsmöglichkeit am bestehenden BÜ für Radfahrer- und Fußgänger, versehen mit einer Umlaufsperre

Diese Lösung hat keine Auswirkungen auf die Landwirtschaft.

Es handelt sich um eine eigenständige Maßnahme nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Eine Kostendrittung greift nicht, da die Maßnahme zunächst nicht zu einer Erhöhung der Sicherheit führt (siehe Anmerkung weiter unten). Die Kosten wären alleine durch die Stadt Coesfeld zu tragen.

Eine Planfeststellung bzw. Plangenehmigung durch das Eisenbahnbundesamt wird erforderlich.

- Schließen des mit einer Anrufschränke versehenen BÜ's, Ersatz durch einen reinen Radfahrer- und Fußgängerübergang, versehen mit einer Umlaufsperre

Dies hätte unter Umständen große Umwege für den betroffenen Landwirt zur Folge. Daher wäre zunächst zu klären, welche Flächen dieser überhaupt noch bewirtschaftet. Grundsätzlich waren die politischen Vertreter aber der Meinung, dass dem Landwirt ein solcher Umweg durchaus zuzumuten sei. Eingehend zu beurteilen in Bezug auf die Befahrbarkeit und die Sicherheit wären in diesem Fall die möglichen Ausweichstrecken (siehe oben: Problematik Sirksfelder Weg). Allerdings wurde auch die Meinung geäußert, dass der Landwirt auch heute bereits bei geschlossenen Schranken den Umweg in Kauf nimmt und mit der Befahrbarkeit keine Probleme hat.

Es handelt sich um eine Maßnahme nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Ob eine Kostendrittung greift, wäre im weiteren Verfahren zu prüfen. Voraussetzung hierfür wäre, dass sich durch die Maßnahme die Sicherheit erhöht. Der kommunale Anteil erhöht sich dann aber auch auf den Rückbau der heutigen Schrankenanlage (siehe unten).

Eine Planfeststellung bzw. Plangenehmigung durch das Eisenbahnbundesamt wird erforderlich.

Das Kostenvolumen gegenüber der ersten Lösung steigt beträchtlich. Die Herausnahme des BÜ's aus der Stellwerksteuerung muss geplant und umgesetzt werden. Nach Einschätzung von Herrn Schniederken kann hier durchaus mit Kosten von ca. 50.000 – 70.000 € gerechnet werden. Der vorhandene BÜ muss zu-

rückgebaut werden. Unter Umständen muss die Einmündung in den Sirksfelder Weg ausgebaut werden. Im Falle der Kostendrittung muss die Maßnahme durch die Bezirksregierung geprüft und die Bundesmittel freigegeben werden. Ob die Bezirksregierung eine solch aufwändige Lösung mittragen würde, ist zumindest fraglich.

### **3. Weiteres Vorgehen**

- Präferiert von allen Beteiligten wird die Umsetzung der insgesamt kostengünstigsten Lösung: Beibehalten des mit einer Anrufschanke versehenen BÜ's, Bau eines parallel angeordneten zusätzlichen BÜ's für Radfahrer- und Fußgänger, versehen mit einer Umlaufsperrung.
- Die Verwaltung wird prüfen, ob die von der Pöry Infra GmbH für diese Lösung geschätzten Kosten (Baukosten zwischen 30.000 und 50.000 €, Planungskosten ca. 20.000 €) realistisch sind. Hierzu wird sie Vergleichsschätzungen von weiteren Ingenieurbüros einholen. Herr Schniederken wird entsprechende Kontaktdaten zur Verfügung stellen.
- Zusätzlich wird die Verwaltung recherchieren, ob eine Förderung der Maßnahme möglich ist. Hierzu wird sie Gespräche mit der Bezirksregierung und ggf. mit dem Städte- und Gemeindebund führen.
- Bei dieser Lösung kommt aus Sicht der DB eine Kostendrittung nicht in Betracht, da es bereits heute eine funktionierende Lösung gibt und die Sicherheit nicht verbessert wird. Dies setzt voraus, dass es heute keine Sicherheitsdefizite gibt. Der Trampelpfad neben dem BÜ lässt aber erkennen, dass die langen Schließzeiten dazu führen, dass viele Fußgänger und Radfahrer die Gleise bei geschlossener Schranke überqueren. Dies birgt ein großes Gefahrenpotential. Eine entsprechende Feststellung in der nächsten Bahnverkehrsschau könnte ein Argument dafür liefern, dass der Bau eines parallelen Überganges mit Umlaufsperrung für die Erhöhung der Sicherheit erforderlich ist und somit eine Kostendrittung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz doch greifen würde.

gez. Holger Ludorf