

---

## Bahnübergang in Verlängerung des Wiedauer Weges

### Teilnehmer

Herr Akkermann  
Herr Schniederken  
Herr Lunge                      alle DB Netz  
Herr Schmitz  
Herr Ludorf                      beide Stadt Coesfeld

### Ergebnisse

DB Netz hat die Situation am Bahnübergang Wiedauer Weg noch einmal eingehend untersucht und gemeinsam mit dem Eisenbahnbundesamt (EBA) die Genehmigungsfähigkeit einzelner Lösungen sondiert. Klar gestellt wurde zunächst, dass aus Sicht des EBA / der DB Netz am Bahnübergang keine gravierenden Sicherheitsmängel bestehen. Zu gewährleisten ist zunächst die Sicherheit des Zugverkehrs. Diese ist durch die bestehende Anlage jederzeit gegeben. Der Bahnübergang ist derzeit sowohl für den Kraftfahrzeugverkehr, als auch für Fußgänger und Radfahrer durch einen Vollschrankenabschluss technisch gesichert. Hierbei handelt es sich um die bestmögliche höhengleiche Sicherungsform. Bei einem gesetzeskonformen Verhalten ist die Sicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmer gewährleistet. Eine Begrenzung der Schließzeit, wie beispielsweise bei Bahnübergangssicherungen mit Lichtzeichen/Blinklichtern und Halbschranken auf 240 Sekunden, beziehungsweise ohne Schranken auf 90 Sekunden, gibt es für Vollschrankenabschlüsse nicht. Obwohl bei der im Zuge des Wiedauer Weges vorhandenen Bahnübergangssicherungsanlage, auch unter Beachtung der langen Schließzeiten, die gesetzlichen Vorgaben vollumfänglich erfüllt werden, ist die DB Netz AG im Rahmen der gültigen Regularien, sowie der technischen, wirtschaftlichen und gesetzlichen Möglichkeiten bereit ihren Teil zur Lösung der Problematik beizutragen, beziehungsweise die Stadt Coesfeld hierbei zu unterstützen. Die Vertreter der DB wiesen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass das Überschreiten der Gleise nicht nur lediglich eine Ordnungswidrigkeit, sondern einen Straftatbestand darstelle. Lange Wartezeiten der übrigen Verkehrsteilnehmer fließen in diese Beurteilung nicht ein. Insofern ist das Protokoll über die Bahnverkehrsschau vom 02.10.2012, in dem Sicherheitsmängel (verursacht durch Verkehrsteilnehmer, die wegen der langen Wartezeiten die Gleise bei geschlossener Schranke überqueren) an diesem Bahnübergang angesprochen wurden, nicht von Belang.

Darauf aufbauend zeigten die Vertreter der DB zwei grundsätzliche Lösungsmöglichkeiten auf:

1. Der vorhandene mit einer Anrufschanke versehene BÜ bleibt bestehen, parallel dazu wird ein zusätzlicher Übergang gebaut, der mit einer Umlaufsperre versehen wird und somit nur von Radfahrern und Fußgängern genutzt werden kann. Bei dem zusätzlichen Übergang handelt es sich um eine völlig eigenständige Anlage. Der Mindestabstand zum

vorhandenen Übergang beträgt 20 m. Eine direkte Kombination von neuer Anlage und vorhandenem Übergang ist nach Auskunft des Eisenbahnbundesamtes (EBA) nicht genehmigungsfähig.

Die Baukosten betragen nach einer ersten Schätzung der DB 40.000 bis 50.000 €, die Planungskosten ca. 20.000 €

Grundsätzlich handelt sich um eine Maßnahme nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Eine Kostenteilung i. S. der §§ 3, 13 EKrG, wobei der Bund, die Stadt Coesfeld und die DB Netz AG jeweils ein Drittel tragen würden, ist für den Bau der Umlaufsperrung nicht möglich. Gegenüber der jetzigen Sicherung der Fußgänger und Radfahrer durch einen Vollschrankenabschluss wäre der Bau der Umlaufsperrungen, auch aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes, eine Herabsetzung der Sicherheit.

Da es sich um einen neu zu schaffenden Übergang handelt, trägt der Antragsteller die gesamten Kosten. Das ist in diesem Fall die Stadt Coesfeld als Straßenbaulastträger.

Bei dieser Lösung gibt es keine unmittelbar Betroffenen, eine Plangenehmigung wäre somit unproblematisch und die Maßnahme ließe sich relativ kurzfristig realisieren. Die Vertreter der DB empfehlen, dass die Stadt - sollte sie sich für eine Realisierung des Übergangs in dieser Form entscheiden – die entsprechende Planung selber beauftragen sollte.

2. Der vorhandene mit einer Anrufschränke versehene BÜ wird ersetzt durch einen Übergang nur noch für Fußgänger und Radfahrer, dieser wird durch eine Lichtzeichenanlage mit Fuß-/Radwegschranken (Vollschranken) gesichert. Die Schrankenanlage wird durch den fahrenden Zug über Kontakte gesteuert, die im Rahmen der Maßnahme einzubauen wären. Die vorhandene Anlage kann nicht genutzt werden, es muss ein komplett neuer Übergang gebaut werden.

Die in einem früheren Gespräch durch die DB vorgestellte Lösung (Ersatz des mit einer Anrufschränke versehenen Bahnübergangs durch einen mit einer Umlaufsperrung versehenen reinen Radfahrer- und Fußgängerübergang) ist nach Auskunft des EBA nicht als Maßnahme nach § 3 EKrG (Erhöhung der Verkehrssicherheit) mit Kostenfolge nach § 13 EKrG (Kostendrittung) genehmigungsfähig, da die Sicherheit am Bahnübergang durch eine Umlaufsperrung de facto nicht erhöht wird. Bei einem Vollschrankenabschluss handelt es sich um die bestmögliche höhengleiche Sicherungsart.

Die Baukosten betragen nach einer ersten Schätzung der DB 350.000 €, die Planungskosten ca. 70.000 €

Es handelt sich um eine Maßnahme nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz i. S. der §§ 3, 13. Nach Auskunft des EBA, im weiteren Verfahren auch zuständig für eine entsprechende fachtechnische und wirtschaftliche Prüfung der Kreuzungsvereinbarung, greift bei einem solchen Umbau die Kostendrittung. Für die Stadt Coesfeld verbliebe somit ein Anteil von ca. 120.000 €. Diese wären entsprechend der Förderrichtlinien Stadtverkehr förderfähig. Der Fördersatz beträgt derzeit 75%. Insgesamt verbliebe für die Stadt Coesfeld somit ein Eigenanteil von 30.000 €. Für die Planungskosten erhält die DB eine pauschalierte Förderung in Höhe von 10% der förderfähigen Baukosten, die verbleibenden Planungskosten trüge die DB.

Bei dieser Lösung gäbe es mit dem Landwirt [REDACTED] zumindest einen unmittelbar Betroffenen. Dieser erführe durch die Maßnahme eine gewerbliche Erschwernis. Hieraus ergäbe sich ein Anspruch auf Umwegentschädigung. Die Durchführung eines Plangenehmigungsverfahrens erfordert die vorbehaltlose Zustimmung aller Betroffenen. Erforderlich wäre also die Zustimmung des Landwirtes. Liegt diese nicht vor, müsste ein reguläres Planfeststellungsverfahren mit dem erforderlichen zeitlichen, finanziellen und per-

sonellen Aufwand betrieben werden. Dies halten alle Gesprächsteilnehmer für unverhältnismäßig.

### **Weiterer Ablauf**

Die Stadt wird

- die Förderfähigkeit der zuerst genannten Lösung noch einmal in einem Gespräch mit der Bezirksregierung erörtern,
- ein Gespräch mit dem Landwirt [REDACTED] führen,
- dem Rat die Thematik zur Entscheidung vorlegen und
- DB Netz über die Ergebnisse informieren.

gez. Holger Ludorf