



Der Bürgermeister

**Öffentliche  
Beschlussvorlage  
021/2012**

Dezernat II, gez. Backes

Federführung:  
60 - Planung, Bauordnung, Verkehr  
Produkt:  
30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs  
60.03 Verkehrsplanung  
70.01 Verkehrsanlagen

Datum:  
02.04.2012

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	18.04.2012	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	19.04.2012	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	26.04.2012	Entscheidung

**Bahnübergang an der Strecke Coesfeld - Gronau in km 62,768 (Verlängerung des Wiedauer Weges)**

**Beschlussvorschlag1:**

Es wird beschlossen, die erforderlichen Finanzmittel in den Haushalt 2013 aufzunehmen.

**Beschlussvorschlag2:**

Es wird beschlossen, die erforderlichen Finanzmittel in den Haushalt 2013 nicht aufzunehmen, aber eine Hinweistafel aufzustellen, die über die Hintergründe der geschlossenen Schranke und die Schließzeiten informiert.

**Sachverhalt:**

Der Bahnübergang ist mit einer Anrufschränke ausgestattet. Bedient wird die Anlage derzeit vom Wärterposten in Legden. Der Wärterposten erhält Signale, wenn der Zug den Bahnhof in Ahaus verlässt und wenn er in den Bahnhof Coesfeld eingefahren ist. Weitere Kontrollmöglichkeiten hat der Wärterposten nicht. Da der Wärterposten den Zug nicht näher lokalisieren kann, muss die Schrankenanlage während des gesamten Zeitraumes zwischen dem Verlassen des Bahnhofes Ahaus und der Einfahrt in den Bahnhof Coesfeld geschlossen bleiben. 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.

DB Netz beabsichtigte zunächst beim jüngsten Ausbau der Strecke, die Anrufschränke durch einen Fußweg mit Umlaufsperrung zu ersetzen. Im Zuge des dazu eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens erhielt das Eisenbahnbundesamt zahlreiche Einsprüche. Da die Einsprüche ein langwieriges Verfahren erwarten ließen, wurde der Antrag auf Planfeststellung zurückgezogen. Nunmehr plant die DB Netz AG, die Anrufschränke beizubehalten und durch das Elektronische Stellwerk (ESTW) in Coesfeld bedienen zu lassen. 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. Eine weitere Verkürzung ist aufgrund der bestehenden Vorschriften nicht möglich.

Um die Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer zu verkürzen sind generell zwei Lösungen denkbar:

1. Zum einen ist dies die Umrüstung des Bahnüberganges auf eine Halbschrankenanlage, wie dies z.B. auf der Strecke Richtung Münster an einigen Bahnübergängen umgesetzt wurde. Dies setzt aber voraus, dass die kreuzenden Straßen entsprechend der Fahrkurven der Bemessungsfahrzeuge ausgebaut werden, um Begegnungen im Bereich des Bahnüberganges zu ermöglichen. In der Folge müssen sehr große Flächen ausgebaut werden. Unter Beachtung des aktuellen Verkehrsaufkommens hält die DB Netz AG eine solche Umrüstung für nicht für gerechtfertigt. Zudem lässt sich eine solche Lösung kaum bis zur Einbindung der Anlage in das ESTW Mitte 2012 realisieren. 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. Unabhängig hiervon hält die Verwaltung einen solch umfangreichen Ausbau angesichts der geringen Verkehrsbedeutung allerdings ebenfalls nicht für angemessen.
2. Die zweite Möglichkeit ist die Erweiterung der Anlage um einen Bahnübergang, der mit Umlaufsperrern versehen wird (unter Beibehaltung der heutigen Anlage mit Halbschranken). Um zu einer verbindlichen Stellungnahme zu kommen, wurde am 18.01.2012 eine schriftliche Anfrage an die DB Netz AG gestellt. Das Antwortschreiben mit Datum vom 24.01.2012 ist der Beschlussvorlage als Anlage beigefügt. Demnach würde die DB Netz AG der Änderung der Anlage in Form einer Erweiterung mit einer Umlaufsperrung generell zustimmen. Desweiteren wird der Stadt empfohlen, ein mit Bahnübergangsplanungen erfahrenes Ingenieurbüro mit der Planung zu beauftragen.

Um eine erste Einschätzung über den zu erwartenden Kostenrahmen zu erhalten, wurde die Pöyry Infra GmbH kontaktiert. Diese hat u.a. einige Bahnübergänge auf der Strecke Richtung Münster geplant. Demnach werden die voraussichtlichen Baukosten zwischen 30.000 und 50.000 € liegen. Wegen der angrenzenden wassergebundenen Wege bewegen sie sich wahrscheinlich eher im unteren Drittel. Die Planungskosten werden auf ca. 20.000 € geschätzt. Dies hängt vor allem mit dem notwendigen Verwaltungsaufwand zusammen, weniger mit den Planungen der Verkehrsanlagen. Bei der Anlage handelt es sich um einen Neubau, verbunden mit einem Planfeststellungsverfahren. Für die Realisierung ist der Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung erforderlich.

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Der Bahnübergang wird hauptsächlich von Spaziergängern genutzt. Darüber hinaus, wie im Artikel der Allgemeinen Zeitung vom 29.12.2011 beschrieben, für Wege zum Einkaufen im Hengtegebiet, zu anderen Zielen im Hengtegebiet und in der nord-westlichen Innenstadt oder von Kindern auf dem Weg zur Schule. All diese Ziele können ohne wesentlichen Umweg über den Wiedauer Weg oder den Wiedauer Weg in Verbindung mit dem Hengtering erreicht werden. Fast alle Passanten sind ortskundig, so dass sie sich in Abhängigkeit von den Schrankenschließzeiten den für den Augenblick richtigen Weg suchen können. Reine Spaziergänge können unter Umständen zeitlich so gelegt werden, dass der Spaziergang nicht vor der geschlossenen Schranke endet.

Schaut man vergleichend in das südliche Stadtgebiet, erkennt man, dass zwischen der Rekener Straße (oder vielleicht dem Bahnhof mit dem Bahnhofstunnel) und der Straße Am Wasserturm keine Möglichkeit existiert, die Bahnstrecke zu queren, obwohl der Querungsbedarf an dieser Stelle aufgrund der zahlreichen Ziele links und rechts der Bahnstrecke wesentlich größer ist.

Folgerichtig schlägt der Verkehrsentwicklungsplan an dieser Stelle auch den Bau einer Brücke für Fußgänger- und Radfahrer vor.

Daher hält es die Verwaltung für fraglich, ob eine Ergänzung des Bahnübergangs um einen Fußweg mit Umlaufsperre bei dem dargestellten Kostenvolumen verhältnismäßig ist. Natürlich sind Schrankenschließzeiten von bis zu 25 Minuten sehr unbefriedigend. Vor dem Hintergrund der schwachen Frequentierung und der beschriebenen Ausweichmöglichkeiten kann es unter Umständen aber auch sinnvoll sein, den an sich unbefriedigenden Zustand zu akzeptieren. Zur Information der Öffentlichkeit könnte eine Hinweistafel aufgestellt werden, auf der die Zusammenhänge erläutert und die Fahrzeiten der Züge dargestellt werden. Dies könnte zu einer erhöhten Akzeptanz in der Bevölkerung führen und die zeitliche Planung des Weges erleichtern.

### **Anlagen:**

Auszug aus der Allgemeinen Zeitung vom 29.12.2011

Schreiben von Herrn [REDACTED] vom 30.12.2011

Schreiben der DB Netz AG vom 24.01.2012