



Der Bürgermeister

**Öffentliche  
Beschlussvorlage  
099/2013**

Dezernat II, gez. Backes

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

Datum:  
10.06.2013

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	19.06.2013	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	11.07.2013	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	18.07.2013	Entscheidung

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

### **Beschlussvorschlag 1:**

Die Verwaltung wird beauftragt, die für die Umsetzung der Lösung 1 erforderlichen Planungen in die Prioritätenliste für den Produktbereich Verkehrsplanung und die erforderlichen Mittel den Haushaltsentwurf für das Jahr 2014 einzustellen.

### **Beschlussvorschlag 2:**

Der Status Quo wird beibehalten. Die Verwaltung wird beauftragt,

- DB Netz zu drängen, die Sicherheitseinrichtungen am Bahnübergang in der geschilderten Form zu ergänzen und
- am Bahnübergang eine Hinweistafel aufzustellen, die über die Hintergründe der geschlossenen Schranke und die Schließzeiten informiert.

### **Sachverhalt:**

Der Bahnübergang an der Strecke Coesfeld – Gronau in km 62,768 (Verlängerung des Wiedauer Weges) war bereits mehrfach Gegenstand der Beratungen im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen:

- Sitzung am 18.04.2012, Beschlussvorlage 021/2012

Die Entscheidung wurde vertagt, die Verwaltung wurde beauftragt, mit Vertretern des Ausschusses Verhandlungen mit der Bahn zu führen

- Sitzung am 27.06.2012, Berichtsvorlage 133/2012

Der Bericht wurde durch den Ausschuss ohne Wortmeldung zur Kenntnis genommen.

Anlässlich einer Bahnverkehrsschau wurde die Situation am Bahnübergang am 02.12.2012 erneut begutachtet. Der entsprechende Auszug aus der Niederschrift lautet:

*Der Bahnübergang ist zurzeit mit einer Anrufschränke ausgestattet. Die Wartezeiten betragen bis zu 20 Minuten. Wartende Personen nehmen diese nicht in Kauf, sondern klettern unterhalb der Schranken hindurch, um den Bahnübergang zu passieren. (Aussage einer wartenden Schülerin, die sich zum Zeitpunkt der Inaugenscheinnahme im Rahmen der Verkehrsschau am Bahnübergang befand)*

*Dieser Mangel muss schnellstens beseitigt werden, um Passanten, bes. Kinder und Jugendliche nicht zu gefährden. Daher ist aus Sicht der Teilnehmer der Verkehrsschau zwingend erforderlich, dass eine Querungsmöglichkeit unabhängig von den Schließzeiten geschaffen wird (z.B. Umlaufschranke).*

Dies nahm die Verwaltung zum Anlass, DB Netz mit Schreiben vom 31.10.2013 um eine erneute Bewertung zu bitten. Insbesondere war zu klären, ob es sich bei dem Bau eines zusätzlichen Bahnübergangs, gesichert durch Umlaufsperrern, aufgrund der festgestellten Sicherheitsmängelurteilung um eine Maßnahme handelt, bei der eine Kostendrittteilung (DB, Stadt, Bund) nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz zum Tragen kommt.

Ein Abstimmungsgespräch mit Vertretern von DB Netz kam am 16.05.2013 zustande. In der Zwischenzeit hatte DB Netz die Situation am Bahnübergang Wiedauer Weg noch einmal eingehend untersucht und gemeinsam mit dem Eisenbahnbundesamt (EBA) die Genehmigungsfähigkeit einzelner Lösungen sondiert. Das Protokoll über das Gespräch ist als Anlage beigefügt.

Die Vertreter von DB Netz stellten zunächst klar, 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. Desweiteren wiesen sie darauf hin, dass das Überschreiten der Gleise nicht nur lediglich eine Ordnungswidrigkeit, sondern einen Straftatbestand darstelle. Lange Wartezeiten der übrigen Verkehrsteilnehmer fließen in eine Beurteilung der Rechtslage 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:

#### Lösung 1:

Der vorhandene mit einer Anrufschränke versehene BÜ bleibt bestehen, parallel dazu wird ein zusätzlicher Übergang gebaut, der mit einer Umlaufsperrre 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 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 Umlaufsperrre nicht möglich. Gegenüber der jetzigen Sicherung der Fußgänger und Radfahrer durch einen Vollschrankenabschluss wäre der Bau der Umlaufsperrern, auch aus Sicht des Eisenbahnbundesamtes, 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.

#### Lösung 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 (Kostendrittellung) 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 Kostendrittellung. 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 Landwirts. Liegt diese nicht vor, müsste ein reguläres Planfeststellungsverfahren mit dem erforderlichen zeitlichen, finanziellen und personellen Aufwand betrieben werden. Dies halten alle Gesprächsteilnehmer für unverhältnismäßig.

Im Rahmen der Protokollabstimmung zeigte DB Netz schließlich auf schriftlichem Wege noch einen dritten Lösungsansatz auf, der bereits im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren verfolgt wurde:

#### Lösung 3:

Der vorhandene mit einer Anrufschränke versehene BÜ wird ersetzt durch einen Übergang nur noch für Fußgänger und Radfahrer, dieser wird durch Umlaufsperrungen gesichert. Hierbei handelt es sich um die Variante, die die DB bereits im Zuge des ursprünglichen Plangenehmigungsverfahrens verfolgt hatte.

Im Gegensatz zu der Anordnung einer LzF, die als Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Sinne der §§ 3, 13 EKrG mit Kostentragung durch den Bund, die Stadt Coesfeld und die DB Netz AG realisiert würde, wäre der Ersatz der vorhandenen Anrufschränke durch eine Umlaufsperrung eine Rationalisierungsmaßnahme zu Lasten der DB Netz AG. Die Stadt Coesfeld wäre an den Kosten nicht beteiligt.

Bei dieser Lösung gäbe es wie in der Lösung 2 mit dem Landwirt [REDACTED] zumindest einen unmittelbar Betroffenen. Insofern gilt an dieser Stelle in Bezug auf ein Planfeststellungsverfahren das unter dieser Lösung Geschriebene.

DB Netz hat für die beiden Lösungen 2 und 3, bei denen DB Netz an der Finanzierung beteiligt wäre, die Platzierung in der Mittelfristplanung geprüft und kann als Realisierungshorizont das Jahr 2017 in Aussicht stellen. Als kurzfristig realisierbare Maßnahme bleibt demnach ausschließlich der Bau eines zusätzlichen Bahnübergangs mit Umlaufsperrung in circa 20 m

Entfernung zur weiterhin bestehenden Anrufschränke in Bahn-km 62,768. Wie bereits beschrieben wäre in diesem Fall die Stadt Coesfeld als Veranlasser alleiniger Kostenträger.

	Baukosten	Planungskosten	Gesamtkosten	Eigenanteil Stadt Coe
Lösung 1	45.000 €	20.000 €	65.000 €	65.000 €
Lösung 2	350.000 €	70.000 €	400.000 €	30.000 €
Lösung 3	45.000 €	20.000 €	65.000 €	0 €

Die Lösungen 2 und 3 lassen sich wie beschrieben nur im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens realisieren, wenn alle unmittelbar Betroffenen im Rahmen des Verfahrens keine Einwände erheben und der Planung vorbehaltlos zustimmen. In einem Gespräch am 27.05.2013 erläuterte der Landwirt [REDACTED] noch einmal seine Situation:

*Die Hofstelle liegt westlich der Bahngleise, östlich bearbeitet er eine Fläche von ca. 7 Hektar. Zur Bewirtschaftung der Flächen befährt er regelmäßig den zur Diskussion stehenden Bahnübergang. Dabei stellt er sich auf die aktuellen Schließzeiten ein. Den nächstgelegenen Bahnübergang in nördlicher Richtung am Sirksfelder Weg kann er mit größeren Fahrzeugen aufgrund der ungünstigen Streckengeometrie nicht anfahren. Insofern müsste er sehr große Umwege in Kauf nehmen, falls der Bahnübergang geschlossen würde. Ein Ausgleich über eine Umwegeentschädigung kommt für ihn aus verschiedenen Gründen nicht in Betracht. Insofern kann er keine vorbehaltlose Zustimmung zur Schließung des Bahnüberganges für Kraftfahrzeuge in Aussicht stellen.*

Vor diesem Hintergrund verbleiben aus derzeitiger Sicht als realistische Möglichkeiten nur die Umsetzung der Lösung 1 oder der Erhalt des Status Quo. Insofern hat sich gegenüber dem Sachverhalt, wie er sich zum Zeitpunkt der Beratung der Beschlussvorlage 021/2012 darstellte, nichts Wesentliches verändert. Der Vollständigkeit halber an dieser Stelle noch einmal die damalige Einschätzung 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 Umlaufsperrung 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.*

Als weitere Entscheidungsgrundlage hat die Verwaltung die Situation vor Ort am 29.05.2013 in der Zeit zwischen 7.15 und 8:05 Uhr noch einmal exemplarisch in Augenschein genommen. In dieser Zeit wird der Bahnübergang hauptsächlich als Schulweg genutzt. Insgesamt nutzten in dieser Zeit 18 Personen den Übergang, davon 12 Kinder bzw. Jugendliche. 17 Personen waren mit dem Fahrrad unterwegs, 1 Person überquerte die Gleise zu Fuß. 4 Erwachsene und 5 Kinder querten die Gleise bei geöffneter Schranke, 2 Erwachsene und 7 Kinder/Jugendliche bei geschlossener Schranke. Alle Personen, die die Gleise bei geschlossener Schranke überschritten, nutzten den Bahnübergang und krochen unter den geschlossenen Schranken hindurch (und liefen nicht etwa unter Umgehung der Schranken neben dem Übergang über die Gleise). Diese Personen scheinen die Situation am Bahnübergang genau zu kennen, da sie zumeist gar nicht erst versuchen, die Schranke per Anruf öffnen zu lassen. Der zeitliche Ablauf sah wie folgt aus, der Ablauf wiederholt sich im Stundenintervall innerhalb der Bahnbetriebszeiten:

7:36 Uhr: Schließen der Schranken

7:40 Uhr: Abfahrt des Zuges in Ahaus in Richtung Coesfeld

7:53 Uhr: Zugdurchfahrt aus Richtung Ahaus

7:53 bis 7:56 Uhr: Schranke wird auf Anruf geöffnet

7:56 Uhr: Schließen der Schranken

8:01 Uhr: Abfahrt des Zuges in Coesfeld

8:03 Uhr Zugdurchfahrt in Richtung Ahaus

8:03 bis 8:36 Uhr: Schranke wird auf Anruf geöffnet

8:36 Uhr: Schließen der Schranken

Wenn sich der Rat gegen die Finanzierung eines zusätzlichen Überganges entscheidet, sollte das Ziel sein, den bestehenden Übergang möglichst sicher zu gestalten. Hierfür muss wirksam verhindert werden, dass Personen die Gleise bei geschlossenen Schranken ohne größere Mühen queren können und in der Folge die alternativen Wegeverbindungen nutzen. Daher schlägt die Verwaltung in diesem Fall vor, die Schranke mit einem Gitterbehang auszustatten und die vorhandenen Holzgatter zumindest auf der südöstlichen Seite zu verlängern. Somit würde das Umlaufen bzw. Unterlaufen der Schranken deutlich erschwert. Im weiteren Verlauf wird der Wiedauer Weg und der gegenüberliegende Fuß- und Radweg durch einen Grünstreifen von der Gleisanlage getrennt, die mit dem Fahrrad zumindest nicht leicht zu überwinden sind. DB Netz hat sich telefonisch bereits positiv zu einer solchen Erweiterung der Sicherheitseinrichtungen geäußert.

Ein Großteil der Personen/Schüler, die den Übergang wahrscheinlich Richtung Schulzentrum nutzen, sind grundsätzlich nicht auf genau diesen Weg angewiesen, sondern könnten ihre Ziele mit einem kleinen Umweg auch auf anderen Wegen (Hengtering/Wetmarstraße) erreichen.

## **Anlagen:**

Protokoll zum Gespräch am 16.05.2013