

**Nr.: BV-035/2014****Lutherstadt Wittenberg  
Der Oberbürgermeister**

aktuelle Fassung vom: 23.04.2014  
23.04.2014

Fachbereich  
Stadtentwicklung  
Frau Enikö Schröter  
Tel.: 421-648  
Aktz.:  
Bezug:

**Beschlussvorlage**

Nummer BV-035/2014

**Betreff :**

Bahnübergang Braunsdorfer Straße

| <b>Beratungsfolge</b>   | <b>Termin</b> | <b>Status</b>                      |
|---|---------------|------------------------------------|
| <b>Ausschuss Bau, Planung, Verkehr,<br/>Umwelt und Landwirtschaft</b> |               | <b>öffentlich<br/>vorberatend</b>  |
| <b>Stadtrat</b>   |               | <b>öffentlich<br/>beschließend</b> |

**Beschlussvorschlag:**

Der Stadtrat der Lutherstadt Wittenberg beschließt zur Erhaltung des Bahnübergangs an der Braunsdorfer Straße als Zwischenzustand den Aufbau einer wärterbedienten Schranke (Variante 3) sowie für den Endzustand den Vollausbau des Knotens mit BÜSTRA in Verbindung mit dem Ausbau der Straßenkreuzung Braunsdorfer Str. – B 187 Coswiger Landstraße (Variante 3).

Pflichtaufgabe Freiwillige Aufgabe Finanzielle Auswirkungen:  Ja  Nein

- Kosten für den Aufbau einer wärterbedienten Schranke am Bahnübergang Braunsdorfer Straße ca. 300.000,00 € im Jahr (Stadt trägt 1/3 der Kosten)
- Kosten für den Vollausbau des Knotens B 187 Coswiger Landstraße/Braunsdorfer Straße/Alte Dorfstraße mindestens 2,5 Mio € (Stadt trägt ½ der Kosten)
- Die Kosten werden nach Erfordernis im Nachtragshaushalt eingestellt oder dem Stadtrat als Beschlussfassung vorgelegt.

**Begründung :**I. Einleitungstext – Ausgangs- bzw. Beschlusslage

Vom Eisenbahnbundesamt (EBA) wurde der DB Netz AG ein Zwangsgeld mit Schließung des Bahnübergangs (BÜ) Braunsdorfer Straße angedroht, wenn bis zum 31.12.2014 kein regelkonformer Zustand am BÜ hergestellt wird. Ein regelkonformer Zustand muss den Anforderungen der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) entsprechen. Darüber hinaus ist der BÜ endgültig technisch zu sichern, beispielsweise mit einer BÜSTRA (Bahnübergangssteuersanlage: Diese Anlagen verbinden die Sicherungstechnik des BÜ an der Braunsdorfer Straße mit der Sicherungstechnik der Kreuzung Braunsdorfer Straße/B 187 Coswiger Landstraße in Entsprechung des § 11 Abs. 15 EBO).

Um den Forderungen des EBA nachzukommen, wurden von der DB Netz AG Maßnahmen entwickelt, die sich auf die beiden Kreuzungen **Bahnübergang / Braunsdorfer Straße** sowie **B 187 Coswiger Landstraße / Braunsdorfer Straße** auswirken und zu denen seitens der Stadt bis zum 30.05.2014 eine Positionierung erforderlich ist.

II. Beschlussgegenstand**Bahnübergang - Braunsdorfer Straße - Kreuzung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz**

Die Erforderlichkeit der Änderung des BÜ „Braunsdorfer Straße“ ergibt sich aus der Feststellung des EBA, dass der derzeitige Zustand des BÜ (Halbschranke mit Blinklicht und zusätzlicher Fernbeobachteranlage, d.h. Kamera) gemäß § 11 Abs. 15 EBO nicht regelkonform ist und unter Androhung von Zwangsgeld nur bis zum **31.12.2014** befristet aufrechterhalten bleiben kann.

Die Forderung des EBA nach einer endgültigen technischen (regelkonformen) Sicherung mit einer BÜSTRA ist bis zum 31.12.2014 nicht realisierbar, weshalb eine befristete Zwischenlösung erforderlich wird.

In einer Besprechung am 23.01.2014 wurden durch die DB Netz AG als Zwischenlösung drei Varianten vorgeschlagen:

1. Vollsperrung des BÜ oder
2. Sperrung des BÜ für Kraftverkehr (Radfahrer, Fußgänger frei) oder
3. Aufbau einer wärterbedienten Schranke

Es bedarf einer Einschätzung der Stadt bezüglich der Erforderlichkeit der Bahnquerung an der Braunsdorfer Straße (und zwar für Fußgänger, für Radfahrer, für Pkw, für LKW). Auf Grundlage dieser Erforderlichkeit muss sich die Stadt bis zum 30.05.2014 zu einer der drei Varianten positionieren. Die Realisierung soll laut DB Netz AG bis zum 28.11.2014 erfolgen. Kann zur Zwischenlösung keine Einigung erzielt werden, droht nach Aussage der DB Netz AG die Auflassung (Schließung) des BÜ zum 31.12.2014.

In Abhängigkeit von der Zwischenlösung stehen folgende Varianten für die endgültige regelkonforme Sicherung (Endzustand) des BÜ zur Entscheidung:

1. endgültige Auflassung oder
2. Schrankenanlage als Rad- und Fußweg oder
3. Vollausbau mit BÜSTRA in Verbindung mit dem Ausbau der Straßenkreuzung Braunsdorfer Str. – B 187 Coswiger Landstraße

Jede der drei Varianten stellt eine kreuzungsbedingte Maßnahme nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) dar, die, wenn erforderlich, von dem anderen Kreuzungsbeteiligten zu dulden ist. Die Kreuzungsbeteiligten sind DB und Stadt. Der Zeitplan zur Umsetzung des Endausbauzustandes ist noch unklar und abhängig von der Festlegung der Variante.

Die Kostenfolge für jede der drei Varianten (Zwischen- und Endausbauzustand) ergibt sich aus § 13 EKrG, das heißt, dass die Stadt 1/3 aller kreuzungsbedingten Kosten zu tragen hat. Bei Einigkeit zwischen Bahn und Stadt zu den möglichen Varianten sind Planungs- bzw. Kreuzungsvereinbarung inkl. Kostenverteilung gemäß § 5 EKrG abzuschließen. Kommen diese Vereinbarungen nicht zustande, so kann jeder Beteiligte eine Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren beantragen (§ 6 EKrG).

### **B 187 Coswiger Landstraße / Braunsdorfer Str. / Alte Dorfstraße - Kreuzung nach Bundesfernstraßengesetz**

Ausschließlich die Erforderlichkeit der Variante 3 des Endausbauzustands (BÜSTRA) würde den Ausbau der Straßenkreuzung erfordern. Die Kreuzungsbeteiligten für diesen Kreuzungsausbau sind Stadt und Bund. Die Kosten des Kreuzungsaubaus sind im Verhältnis der Fahrbahnbreiten zwischen den Kreuzungsbeteiligten aufzuteilen.

Derzeit liegt für diesen Kreuzungsausbau eine Verkehrsuntersuchung mit 3 Ausbauvarianten vor (die mangeln Planungskapazität der Landesstraßenbaubehörde von der DB beauftragt wurde). Die geschätzten Realisierungskosten für den Ausbau der Straßenkreuzung liegen bei > 2,5 Mio €.

### **Erforderlichkeit der Erhaltung des BÜ**

#### **1. VERKEHRSWIRKUNG EINER SCHLIEßUNG**

Die Verkehrsdatenauswertung für die Braunsdorfer Straße ergibt ca. 3.600 Fahrzeuge/Tag aus Summe aus beiden Richtungen (Zählung vom 15. bis 17.04.2014). Eine Sperrung des BÜ für Kraftfahrzeuge hätte eine Verlagerung des o. g. Kfz-, Bus- bzw. LKW-Verkehrs u. a. auf die Knoten Heuweg/B 187 sowie Pestalozzistraße/ B 187 zur Folge.

Aufgrund der Doppelschranke am Heuweg und des für diesen Belastungsfall nicht ausreichend dimensionierten Knotens Heuweg/ B187 ist zu erwarten, dass sich der verlagerte Verkehr in diesem Bereich massiv staut oder - um dem zu entgehen - einen wesentliche längeren Umweg über den Ortsteil Piesteritz in Kauf nimmt. Dabei ist zu bedenken, dass besonders die

Einwohner von Piesteritz bereits gesundheitsgefährdenden Belastungen durch Lärm und Luftverschmutzung ausgesetzt sind.

Zudem ist eine Verkehrsverlagerung auf den Heuweg bzw. die Möllensdorfer Straße aufgrund des sich aus der Nähe zum SKW-Werk gegebenen Gefahrenpotenzials laut SEWESO II (Richtlinie 96/82/EG) grundsätzlich nicht zu empfehlen.

Laut Brandschutz- und Hilfeleistungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt ist die Feuerwehr so zu organisieren, dass sie in der Regel zu jeder Zeit und an jedem Ort ihres Zuständigkeitsbereiches, der über öffentliche Verkehrsflächen zu erreichen ist, unter gewöhnlichen Bedingungen innerhalb von 12 Minuten nach deren Alarmierung am Einsatzort eintreffen kann (BSchG-SA §2).

Für die Freiwillige Feuerwehr Apollensdorf der Lutherstadt Wittenberg, Gerätehausstandort Hubertusstraße, mit der unmittelbaren Zuständigkeit im betreffenden Ausrückebereich, ist der Erhalt des Bahnüberganges notwendig.

Die Erreichbarkeit der Sonder- und Schwerpunktobjekte im Ausrückebereich, bei Einhaltung der geforderten Eintreffzeit, ist nur bei Nutzung des Bahnüberganges Braunsdorfer Straße sichergestellt.

Weiterhin ist zu beachten, dass die Mitglieder der Einsatzabteilung der Freiwilligen Feuerwehr Apollensdorf, welche nördlich der Eisenbahnlinie wohnen, den Bahnübergang im Einsatzfall zum Gerätehaus nutzen. Durch die Schließung ist die geforderte Ausrückeszeit der betroffenen Mitglieder der Einsatzabteilung, sowie die Eintreffzeit der zuständigen Freiwilligen Ortsfeuerwehr Apollensdorf, nicht mehr gewährleistet.

## 2. NOTWEG DER ERWEITERTEN GEWÄCHSHAUSANLAGE

Im Bebauungsplan W 15 ist im nördlichen Bereich eine verkehrliche Anbindung an die Braunsdorfer Straße vorgesehen. Aufgrund der Größe des Gebiets besteht die Erforderlichkeit einer zweiten Anbindung an das örtliche Verkehrssystem (neben der Hans-Heinrich-Fanck-Straße). Der geplante Rettungs- bzw. Notweg ermöglicht im Havariefall eine Evakuierung in Richtung Westen.

## 3. RÄUMLICHE TRENNUNG IN APOLLENSDORF

Die Ortschaft Apollensdorf ist durch die Bahntrasse und die B 187 räumlich voneinander getrennt. Die Schließung des Bahnüberganges Braunsdorfer Straße würde zu einer noch stärkeren räumlichen Trennung führen, als sie ohnehin schon besteht.

## 4. VERBINDUNG ZWISCHEN DEN ORTSCHAFTEN

Ein weiterer Grund zur Erhaltung des Bahnüberganges Braunsdorfer Straße ist, dass über die Braunsdorfer Straße unter anderen eine direkte Verbindung zwischen Apollensdorf sowie den aus der Richtung Coswig (Anhalt) kommenden Verkehrsteilnehmern und den nördlichen Ortschaften der Lutherstadt Wittenberg (z.B. Reinsdorf) besteht. Durch die Schließung des Bahnüberganges Braunsdorfer Straße würde diese Verbindung wegfallen.

## 5. ERREICHBARKEIT VON ZIEL- UND QUELLPUNKTEN

Nicht nur die Erreichbarkeit der Ortschaften wird mit der Schließung des Bahnüberganges erheblich verschlechtert, sondern vor allem auch die Erreichbarkeit des Industriegebiets sowie der Gewächshausanlage in Apollensdorf-Nord, des Seniorenwohnheims und des Friedhofes in der Braunsdorfer Straße, des Kindergartens in der Ringstraße bzw. in Apollensdorf-Nord sowie der Grundschule im OT Reinsdorf.

## 6. ERREICHBARKEIT VON NAHVERSORGUNGSEINRICHTUNGEN

Das gesamte Stadtgebiet westlich von Piesteritz (Apollensdorf, Apollensdorf Nord und Griebo) verfügt bislang über keine Einrichtungen zur Nahversorgung. Daher wird seitens der Stadt seit Jahren die Etablierung eines Nahversorgers im Bereich Bussardweg/ Ecke Kastanienweg bzw. B 187/ Ecke Alte Dorfstraße angestrebt. Mit der Schließung des BÜ würde sich das Einzugsgebiet des Nahversorgers an beiden Standorten wesentlich verkleinern.

## 7. WIRKUNG DER SOFORTMAßNAHME AUF DEN ENZZUSTAND

Die (teilweise) Auflassung des BÜ als Sofortmaßnahme (Varianten 1 und 2) ist auch mit Risiken für den Endzustand behaftet:

1. Zeitraum zwischen Einrichtung Sofortmaßnahme und Umsetzung des Endzustands kann nicht eingeschätzt werden und wird möglicherweise unverhältnismäßig lang.
2. Sofortmaßnahme wird (eventuell in der Konsequenz von 1.) als Endzustand beibehalten.

Die Bahnquerung in der Braunsdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung für alle Verkehrsteilnehmer unabdingbar. Aus diesem Grund kommen lediglich jene Varianten in Frage, die eine Erhaltung des Bahnübergangs sicherstellen, d.h.

- als Zwischenzustand Variante 3 (wärterbediente Schranke) und
- als Endzustand Variante 3 (Vollausbau mit BÜSTRA in Verbindung mit dem Ausbau der Straßenkreuzung Braunsdorfer Str. – B 187 Coswiger Landstraße)