



InfraGO

Bahnübergänge LK Vechta

Lösungsansätze zur Erhöhung der Sicherheit an
Bahnübergängen

27.01.2026 | Holdorf

Was ist die DB InfraGO AG?

Wer sind wir?

Was sind unsere Aufgabenbereiche?

- Was ist die DB InfraGO AG?

„Wir verwalten als **Gemeinwohl-orientiertes Infrastrukturunternehmen** der Deutschen Bahn AG

die Infrastruktur und sorgen damit für den **Ersatz-, Neu- und Ausbau** der vorhandenen **Schieneninfrastruktur** in Deutschland.

Im Einklang mit der gesellschaftlichen **Sicherheit** und **Akzeptanz**, der **Nachhaltigkeit** und der **Wirtschaftlichkeit** ist es unser Ziel, einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der **Attraktivität des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs** zu leisten.“

- Wer sind wir und was sind unsere Aufgabenbereiche?

- Herr **Behrend**, Senior Expert Qualitätssicherung Planrecht

- Frau **Schrader**, Projektmanagerin Kreuzungsrecht

- Fachliche Beratung & Unterstützung bzgl. Entschädigungsrecht sowie Kreuzungsrecht an Bahnübergängen

- Herr **Stecker**, Projektleiter

- Projektverantwortung für spätere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit an betrachteten Bahnübergängen

- Herr **Hanker**, Abschnittsmanager

- Herr **Schmelzer**, Betrieblicher Infrastrukturplaner

- Erste Ansprechpartner für Außenstehende & Dritte, Koordination von Vorhaben auf Streckenabschnitt

1. Anlassbezug

Warum sollten bestimmte Bahnübergänge aufgehoben bzw. mit einer Bahnübergangssicherungsanlage ausgestattet werden – warum von nun an?

1. Anlassbezug

Warum sollten bestimmte Bahnübergänge aufgehoben bzw. mit einer Bahnübergangssicherungsanlage ausgestattet werden – warum von nun an?

Verkehrliche Aufgabenstellung des Landes an die DB

*Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und
Verkehrsaufkommen auf der Strecke*

Aufruf vom Landkreis Vechta aus 12/2023

*Ziel: Erhöhung der Sicherheit an den
Bahnübergängen im LK Vechta*

Prävention

*Vorkehrung gegen gefährliche Ereignisse (Unfälle,
Beinaheunfälle, etc.) & Beseitigung von
Unfallschwerpunkten*

1. Anlassbezug

Warum sollten bestimmte Bahnübergänge aufgehoben bzw. mit einer Bahnübergangssicherungsanlage ausgestattet werden – warum von nun an?

In der Vergangenheit haben sich z. T. schwerwiegende Unfälle an nicht technisch gesicherten – umgangssprachlich „unbeschränkten“ – und technisch gesicherten Bahnübergängen im Verantwortungsbereich des Anlagen- und Instandhaltungsmanagements „Netz Osnabrück“ der DB InfraGO AG ereignet.

*Hierzu gehen wir auf folgenden **Untersuchungsraum** näher ein.*

1. Anlassbezug

Warum sollten bestimmte Bahnübergänge aufgehoben bzw. mit einer Bahnübergangssicherungsanlage ausgestattet werden – warum von nun an?



1. Anlassbezug

Warum sollten bestimmte Bahnübergänge aufgehoben bzw. mit einer Bahnübergangssicherungsanlage ausgestattet werden – warum von nun an?

Km 45,655

(Vechta – Visbeker Damm)



Km 50,852
(Vechta – Kötterweg)



Km 38,110

(Goldenstedt – Stieleichenweg)



Km 46,026

(Vechta – Oldenburger Straße)



Km 152,069

(Ibbenbüren – Fuchsweg)

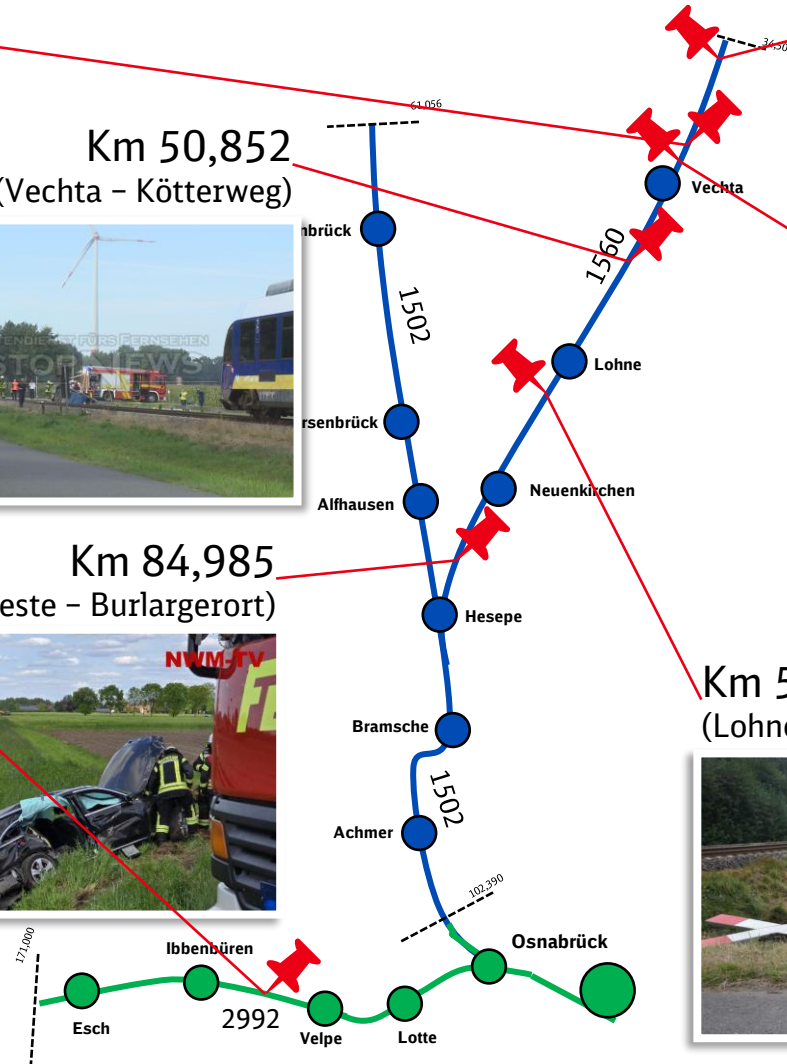


Km 84,985
(Rieste – Burlargerort)



Km 59,053

(Lohne – Pohlwiesendamm)



1. Anlassbezug

Warum sollten bestimmte Bahnübergänge aufgehoben bzw. mit einer Bahnübergangssicherungsanlage ausgestattet werden – warum von nun an?

Km 38,110
(Lutten – Stieleichenweg)



Grds. auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen

Gefahrenpotential bereits vorher identifiziert

→ Initiative des Landkreises Vechta

Wo?	Was?	Vorher	Aktueller Stand
Nicht technisch gesicherter Bahnübergang:			
Km 38,110 (Lutten – Stieleichenweg)	<u>Unfall mit PKW und glücklicherweise keine Verletzung 2025</u>	Nicht technisch gesichert , nur durch P-Tafel und Sichtdreieck	?

1. Anlassbezug

Warum sollten bestimmte Bahnübergänge aufgehoben bzw. mit einer Bahnübergangssicherungsanlage ausgestattet werden – warum von nun an?

Km 45,655
(Vechta – Visbeker Damm)



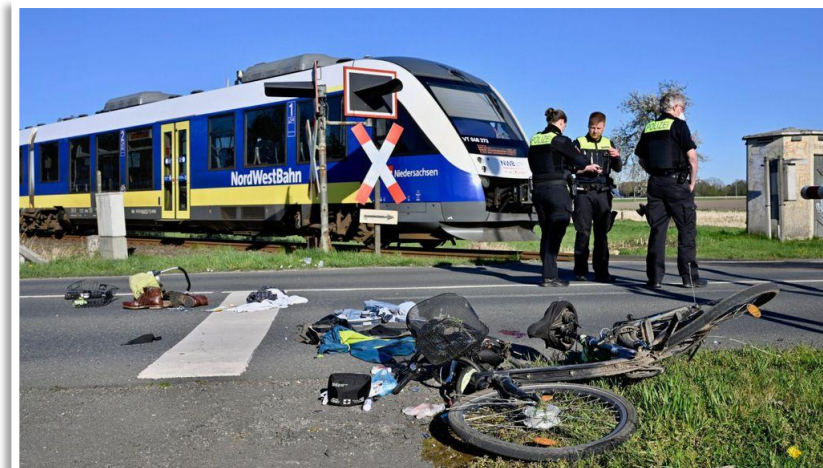
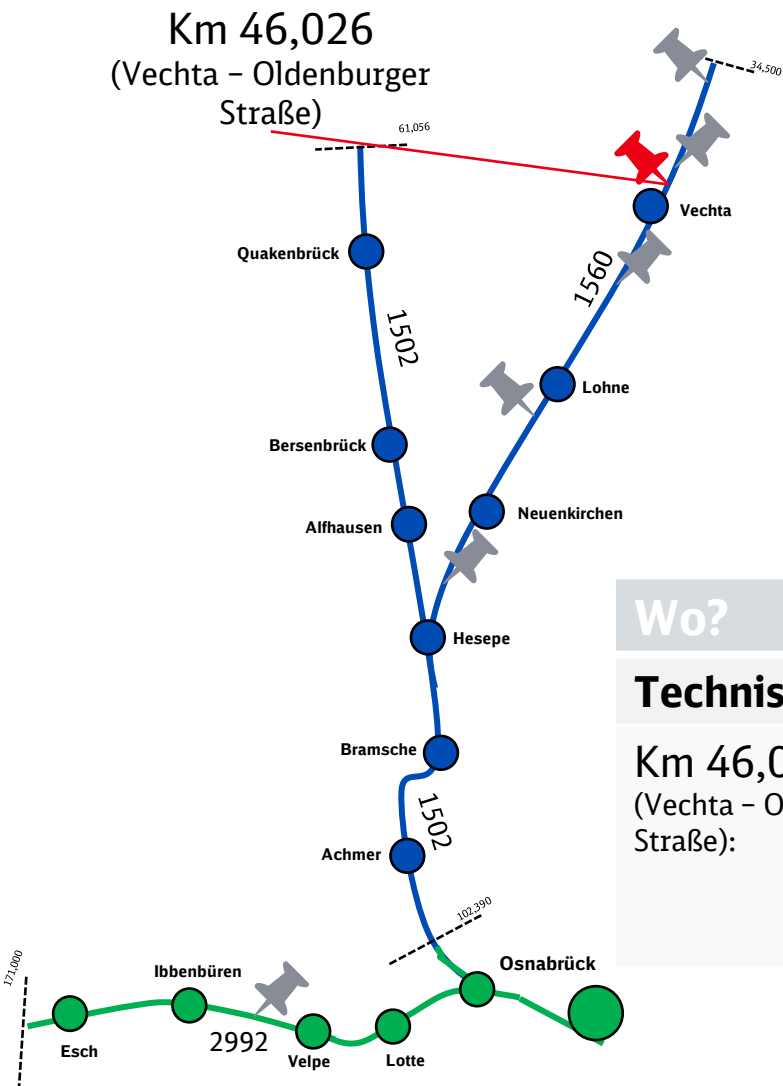
Grds. auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen

Gefahrenpotential identifiziert
→ erforderliche Anpassungen an Bahnübergangstechnik zur Erhöhung der Sicherheit umgesetzt

Wo?	Was?	Vorher	Aktueller Stand
Technisch gesicherter Bahnübergang:			
Km 45,655 (Vechta – Visbeker Damm):	<u>Unfall mit Fahrrad und tödlicher Verletzung 2022</u>	Technische Sicherung des Bahnübergangs Straße beleuchtet & beschränkt Radweg beleuchtet	(2023) Umbau und Erweiterung der Bahnübergangssicherungsanlage mit Beschränkung des Radwegs

1. Anlassbezug

Warum sollten bestimmte Bahnübergänge aufgehoben bzw. mit einer Bahnübergangssicherungsanlage ausgestattet werden – warum von nun an?



Grds. auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen

Gefahrenpotential identifiziert

→ erforderliche Anpassungen an Bahnübergangstechnik zur Erhöhung der Sicherheit umgesetzt

Wo?	Was?	Vorher	Aktueller Stand
Technisch gesicherter Bahnübergang:			
Km 46,026 (Vechta – Oldenburger Straße):	<u>Unfall mit Fahrrad und lebensgefährlicher Verletzung 2022</u>	Technische Sicherung des Bahnübergangs Straße beleuchtet & beschränkt Radweg beleuchtet	(2023) Umbau und Erweiterung der Bahnübergangssicherungsanlage mit Beschränkung des Radwegs

1. Anlassbezug

Warum sollten bestimmte Bahnübergänge aufgehoben bzw. mit einer Bahnübergangssicherungsanlage ausgestattet werden – warum von nun an?



Grds. auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen

Gefahrenpotential identifiziert

→ erforderliche Anpassungen an Bahnübergangstechnik zur Erhöhung der Sicherheit umgesetzt

Wo?	Was?	Vorher	Aktueller Stand
Nicht technisch gesicherter Bahnübergang:			
Km 50,852 (Vechta – Kötterweg):	<u>Unfall mit PKW und tödlicher Verletzung 2019</u>	Nicht technisch gesichert , nur durch P-Tafel und Sichtdreieck	(2025) erstmalige technische Sicherung durch Bahnübergangssicherungsanlage

1. Anlassbezug

Warum sollten bestimmte Bahnübergänge aufgehoben bzw. mit einer Bahnübergangssicherungsanlage ausgestattet werden – warum von nun an?

Km 59,053
(Lohne – Pohlwiesendamm)



Grds. auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen

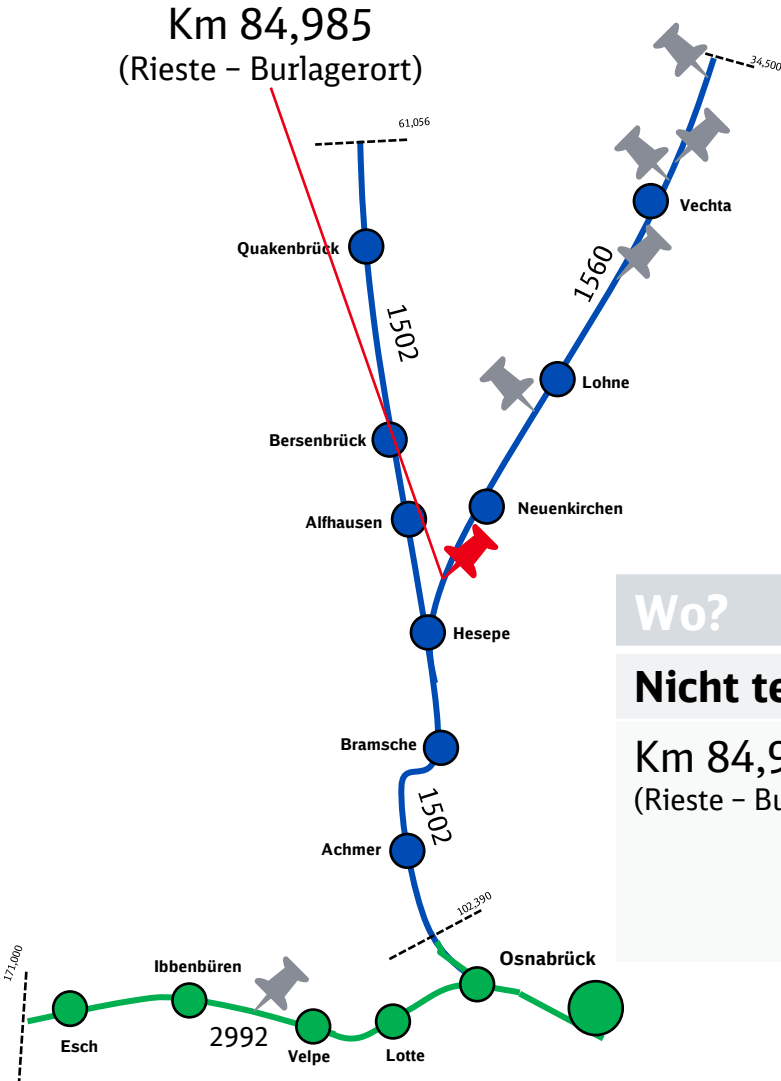
Gefahrenpotential identifiziert

→ erforderliche Anpassungen an Bahnübergangstechnik zur Erhöhung der Sicherheit werden umgesetzt

Wo?	Was?	Vorher	Aktueller Stand
Nicht technisch gesicherter Bahnübergang:			
Km 59,053 (Lohne – Pohlwiesendamm)	<u>Unfall mit PKW und lebensgefährlicher Verletzung 2023</u>	Nicht technisch gesichert , nur durch P-Tafel und Sichtdreieck	<u>(2026) Erstmalige technische Sicherung durch Bahnübergangssicherungsanlage</u>

1. Anlassbezug

Warum sollten bestimmte Bahnübergänge aufgehoben bzw. mit einer Bahnübergangssicherungsanlage ausgestattet werden – warum von nun an?



Grds. auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen

Gefahrenpotential bereits vorher identifiziert

Wo?	Was?	Vorher	Aktueller Stand
Nicht technisch gesicherter Bahnübergang:			
Km 84,985 (Rieste - Burlagerort)	<u>Unfall mit PKW und tödlicher Verletzung 2025</u>	Nicht technisch gesichert , nur durch P-Tafel und Sichtdreieck	(2025) Aufhebung des Bahnübergangs

1. Anlassbezug

Warum sollten bestimmte Bahnübergänge aufgehoben bzw. mit einer Bahnübergangssicherungsanlage ausgestattet werden – warum von nun an?



Grds. auf menschliches
Fehlverhalten zurückzuführen

Wo?	Was?	Vorher	Aktueller Stand
Nicht technisch gesicherter Bahnübergang:			
Km 152,069 (Ibbenbüren – Fuchsweg)	<u>Unfall mit Güllefass und tödlichen Verletzungen 2015</u>	Technische Sicherung des Bahnübergangs Straße beleuchtet & beschränkt	(2028) Technische Erneuerung des Bahnübergangs

Warum sollten bestimmte Rohrübergänge aufgehoben bzw. mit einer Ballastmulde versehen werden – warum von nur



GO

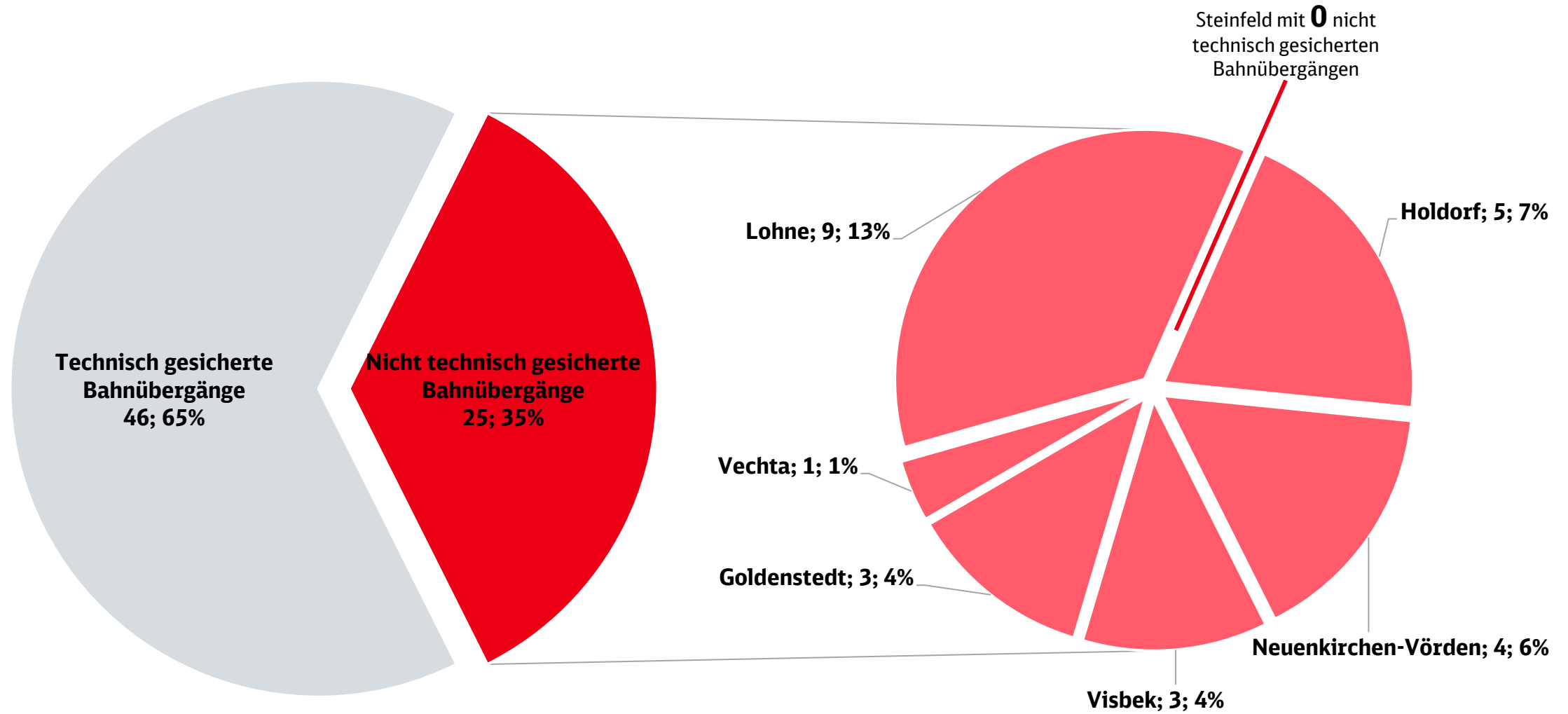


2. Zahlen, Daten, Fakten

Welche Situation besteht derzeit an den bestimmten Bahnübergängen?

2. Zahlen, Daten, Fakten

Welche Situation besteht derzeit?

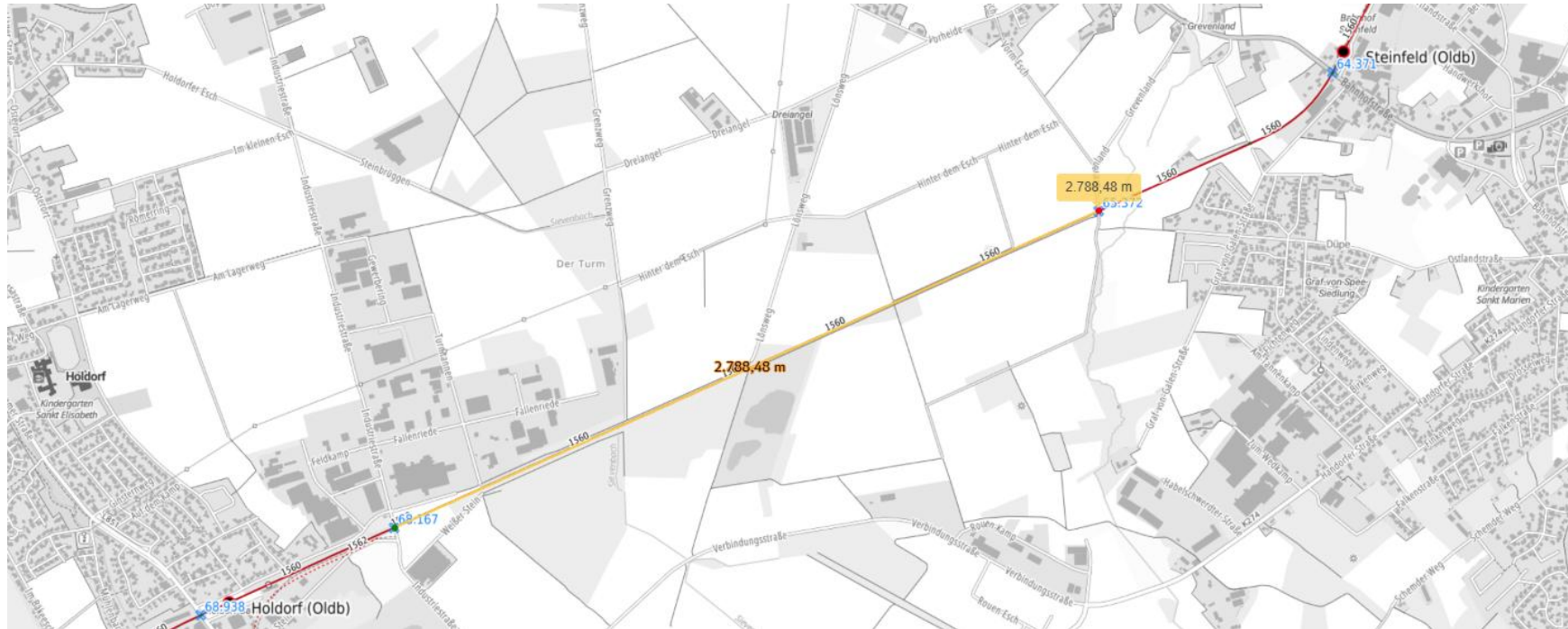


2. Zahlen, Daten, Fakten

Welche Situation besteht derzeit?

Referenzbeispiel: Strecke 1560 innerhalb der Gemeinde Steinfeld

0 nicht technisch gesicherte Bahnübergänge



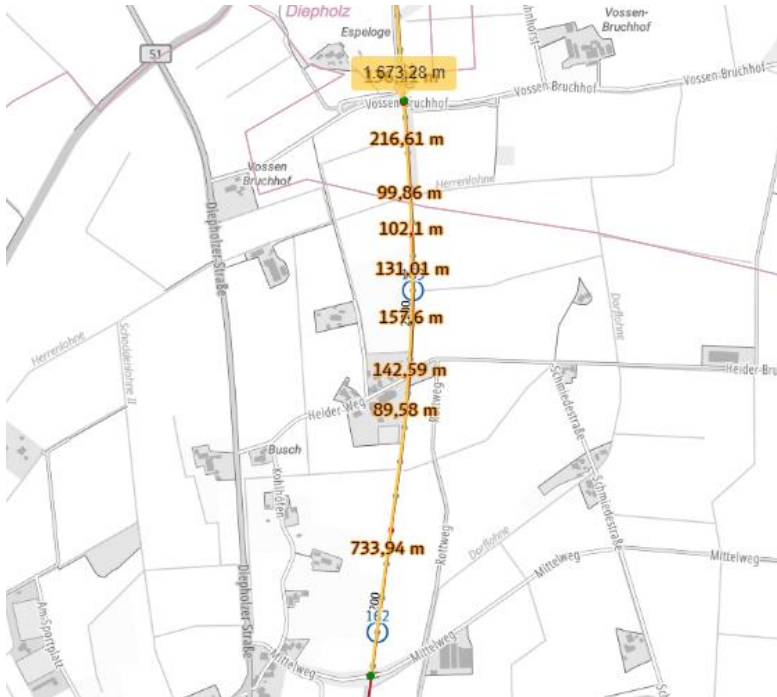
Ca. 2,8 km Länge *ohne* Querungsmöglichkeit zw. Steinfeld und Holdorf

2. Zahlen, Daten, Fakten

Welche Situation besteht derzeit?

Referenzbeispiel: Strecke 2200 zw. Lembruch und Diepholz

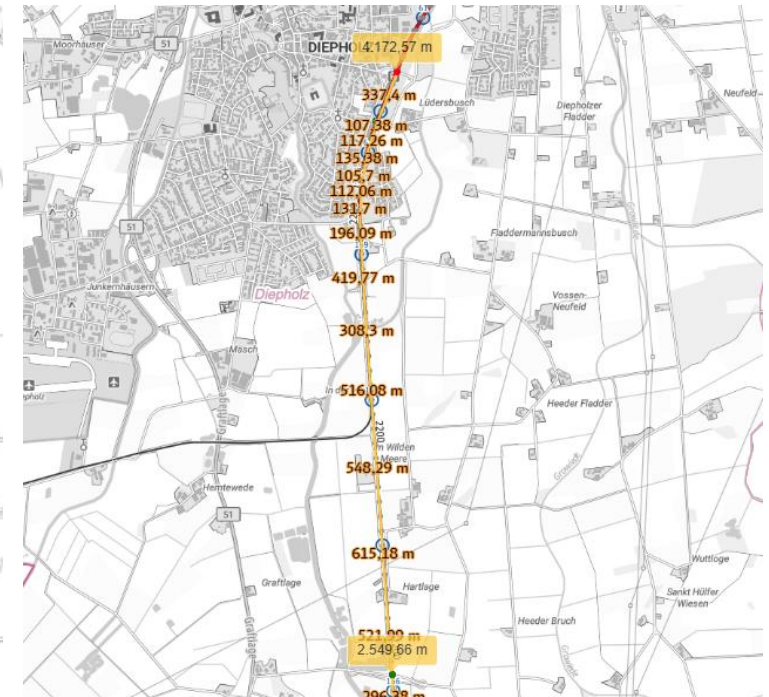
3 Folgeabschnitte unterschiedlicher Länge **ohne** Querungsmöglichkeit



Ca. 1,6 km Länge



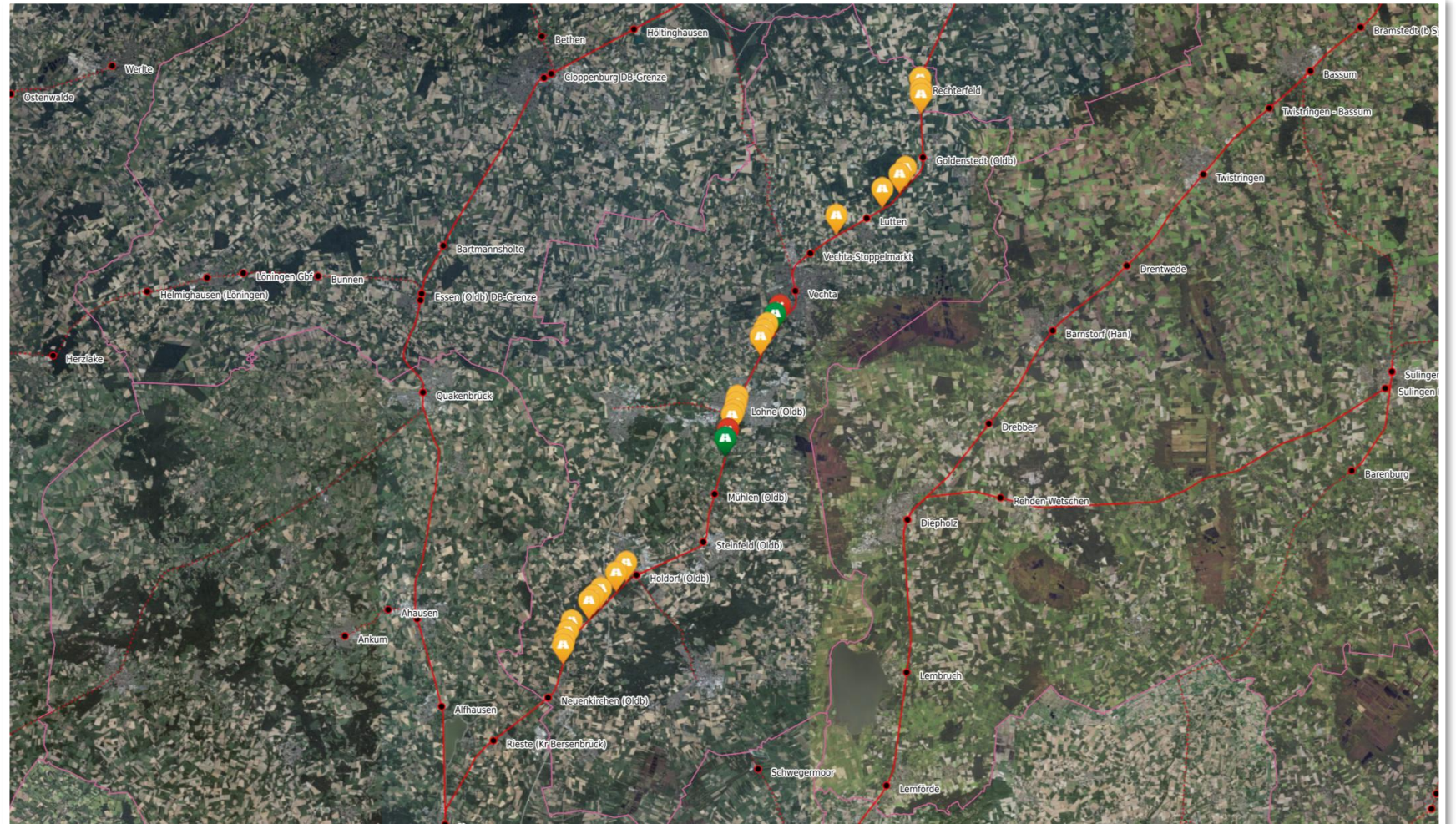
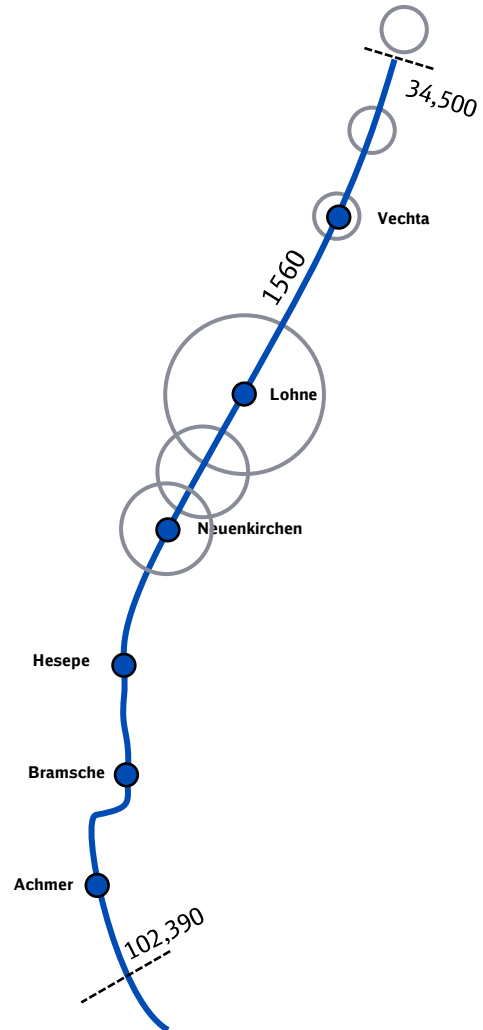
Ca. 2,5 km Länge



Ca. 4,2 km Länge

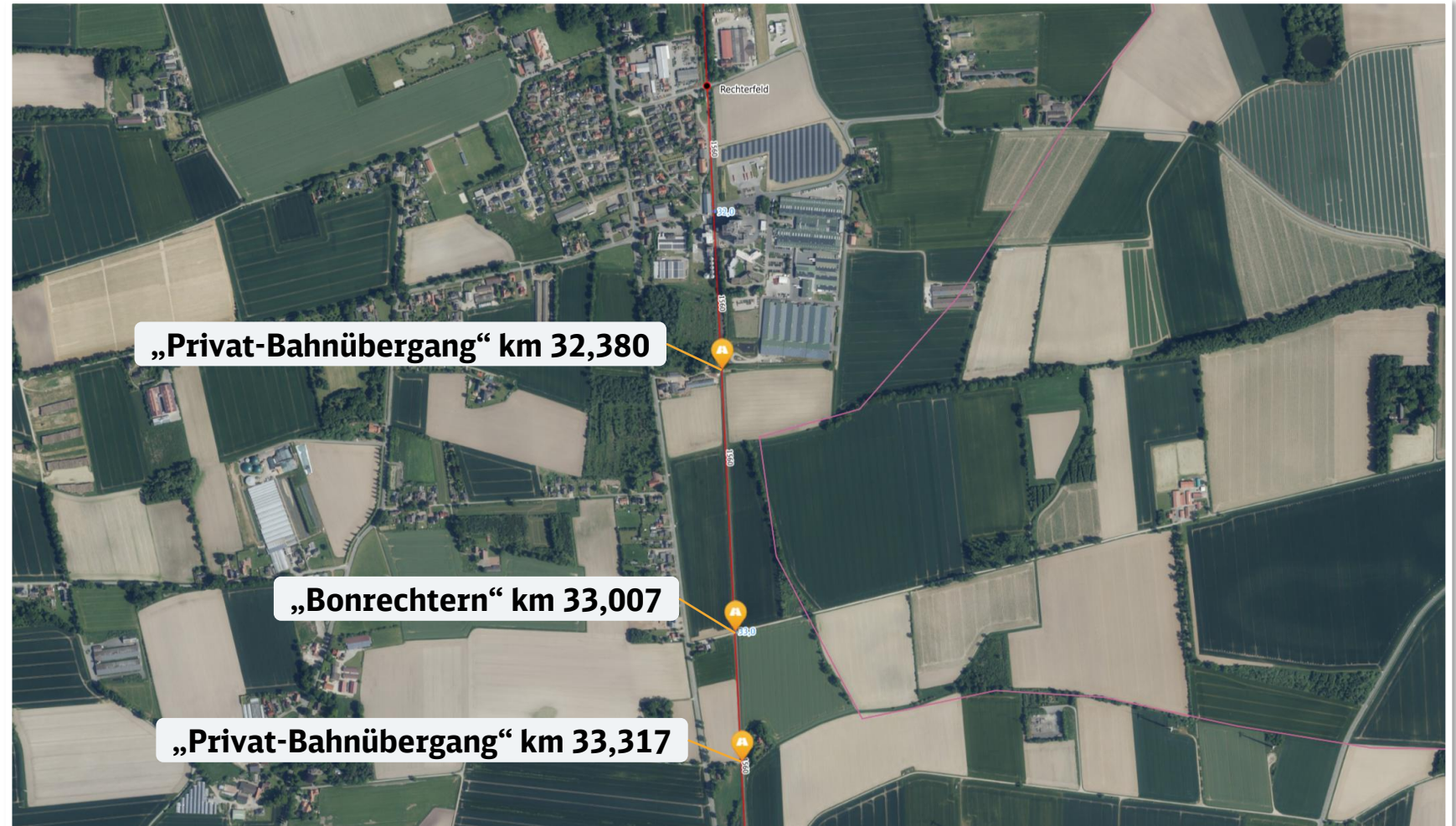
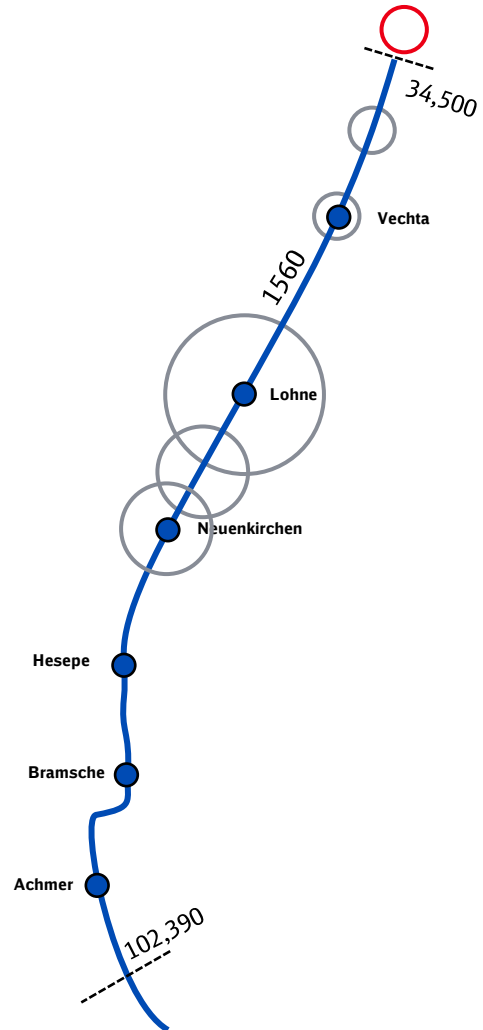
2. Zahlen, Daten, Fakten

Welche Situation besteht derzeit?



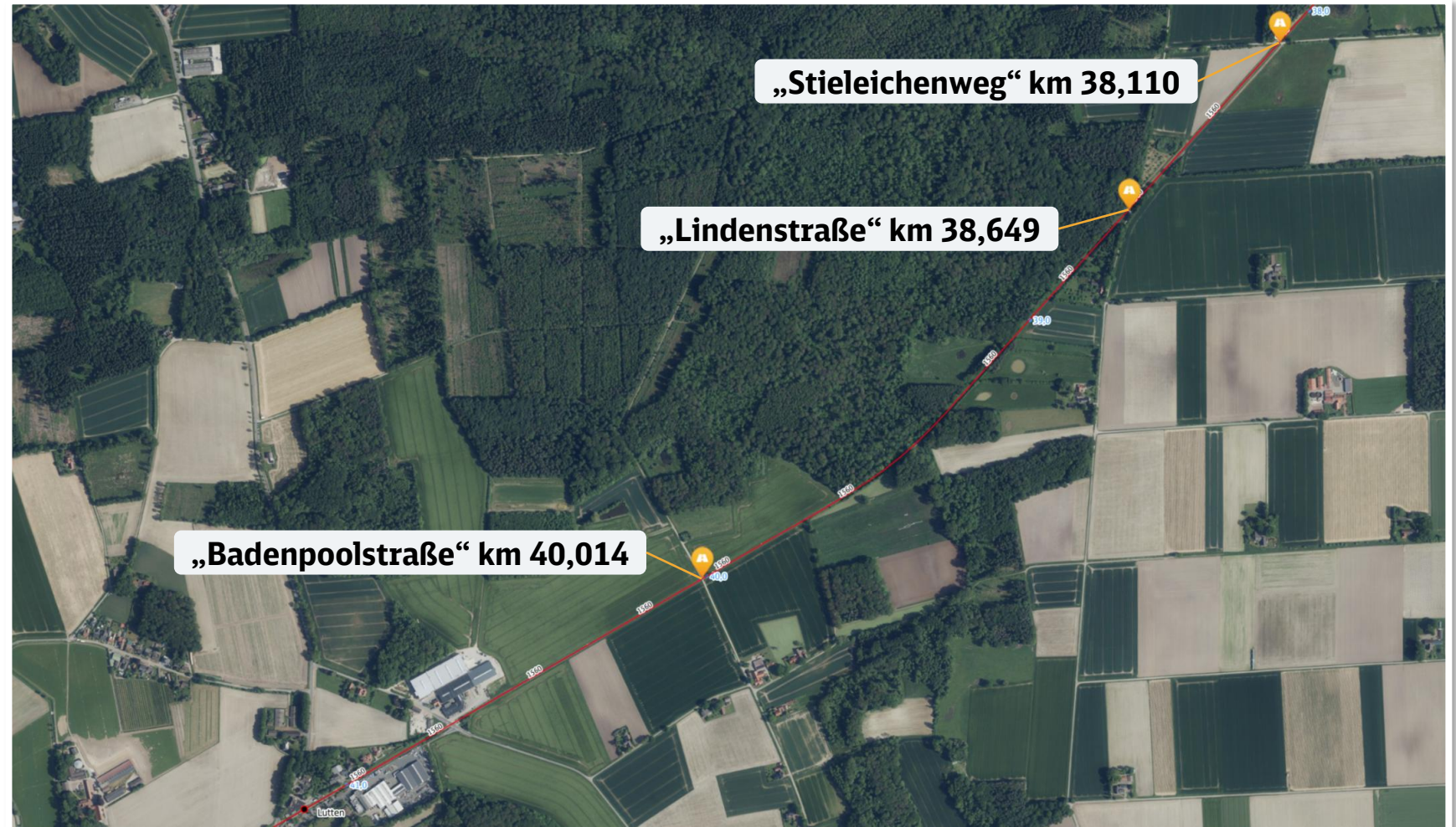
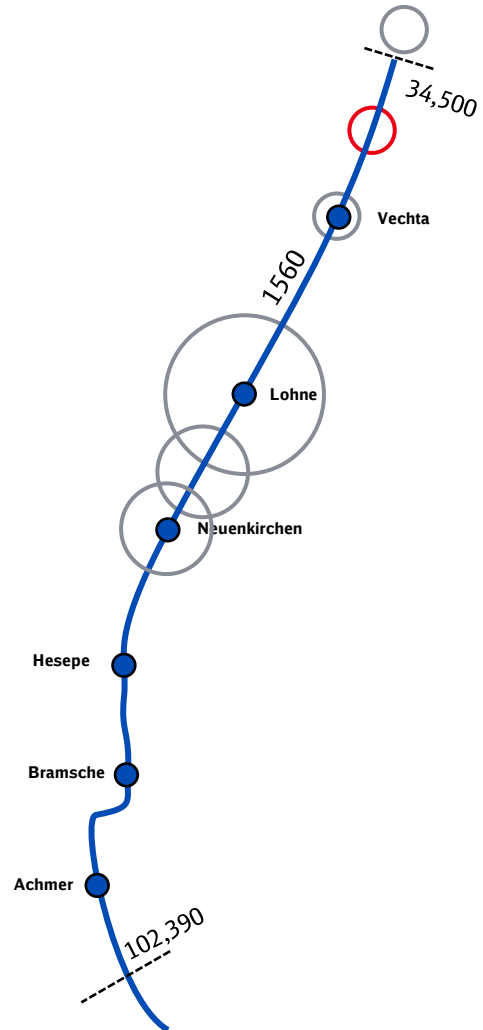
2. Zahlen, Daten, Fakten

Welche Situation besteht derzeit? – Visbek-Rechterfeld



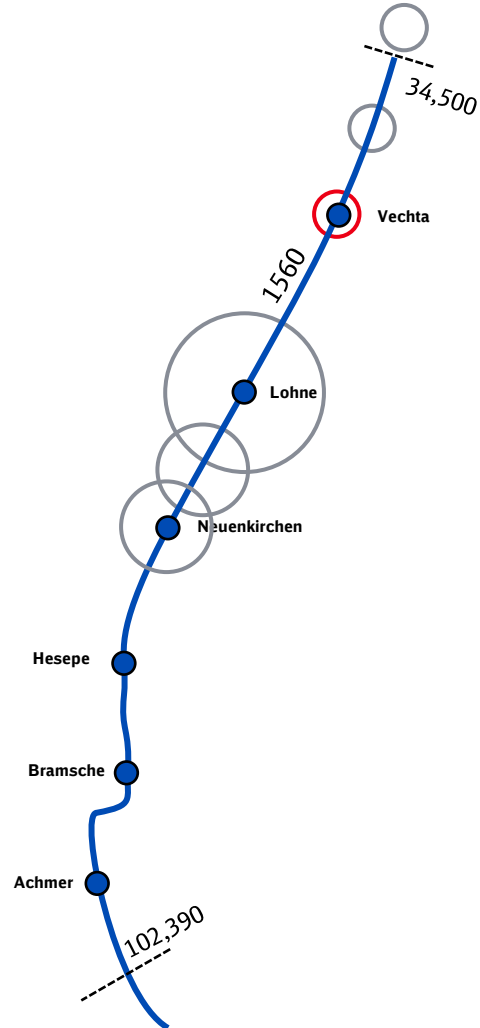
2. Zahlen, Daten, Fakten

Welche Situation besteht derzeit? – Goldenstedt-Lutten



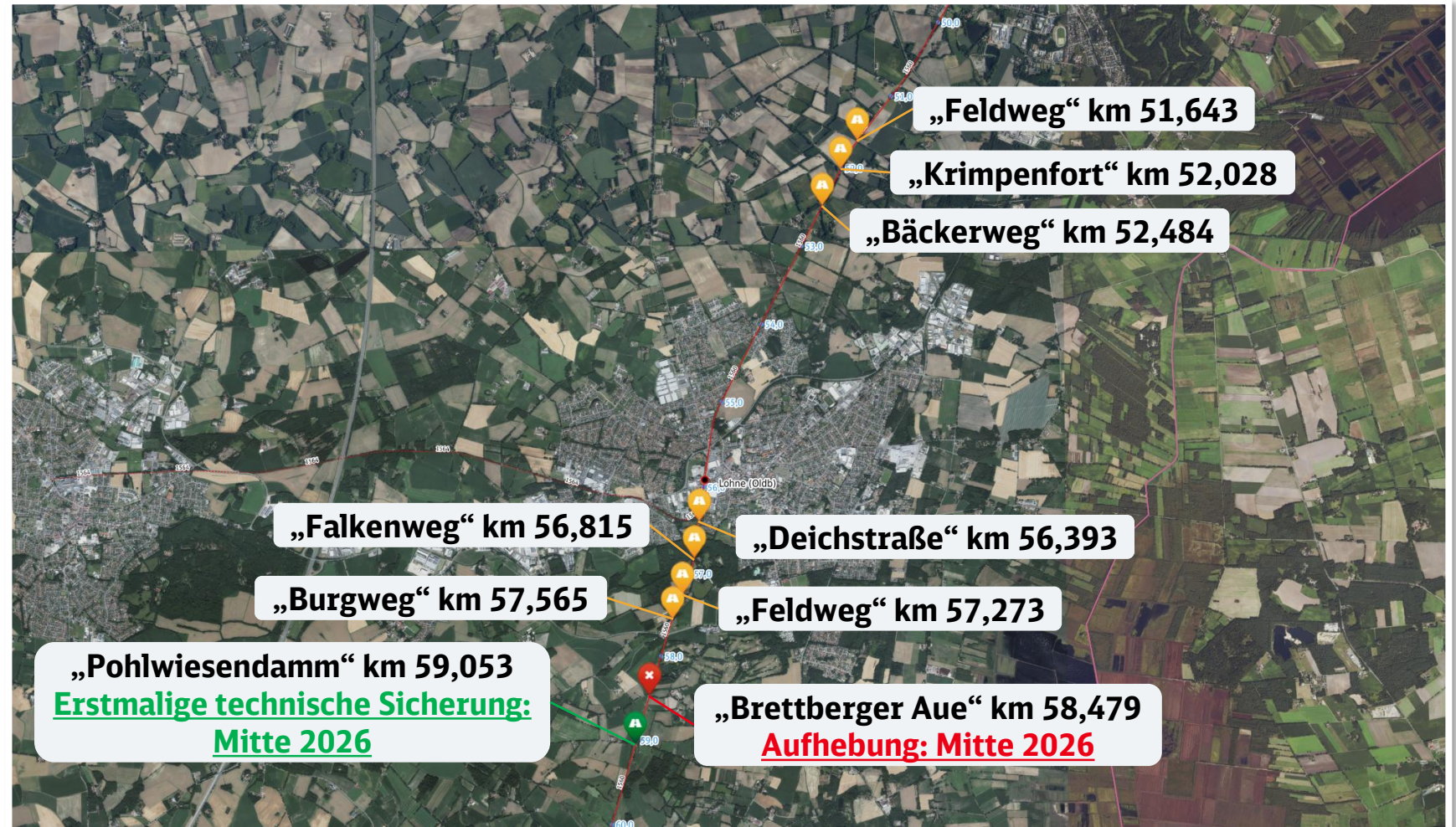
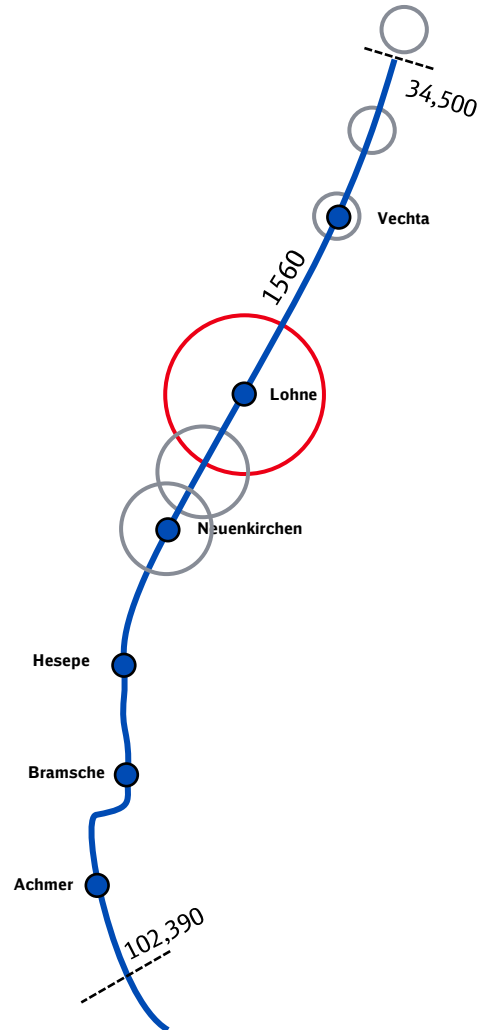
2. Zahlen, Daten, Fakten

Welche Situation besteht derzeit? – Vechta



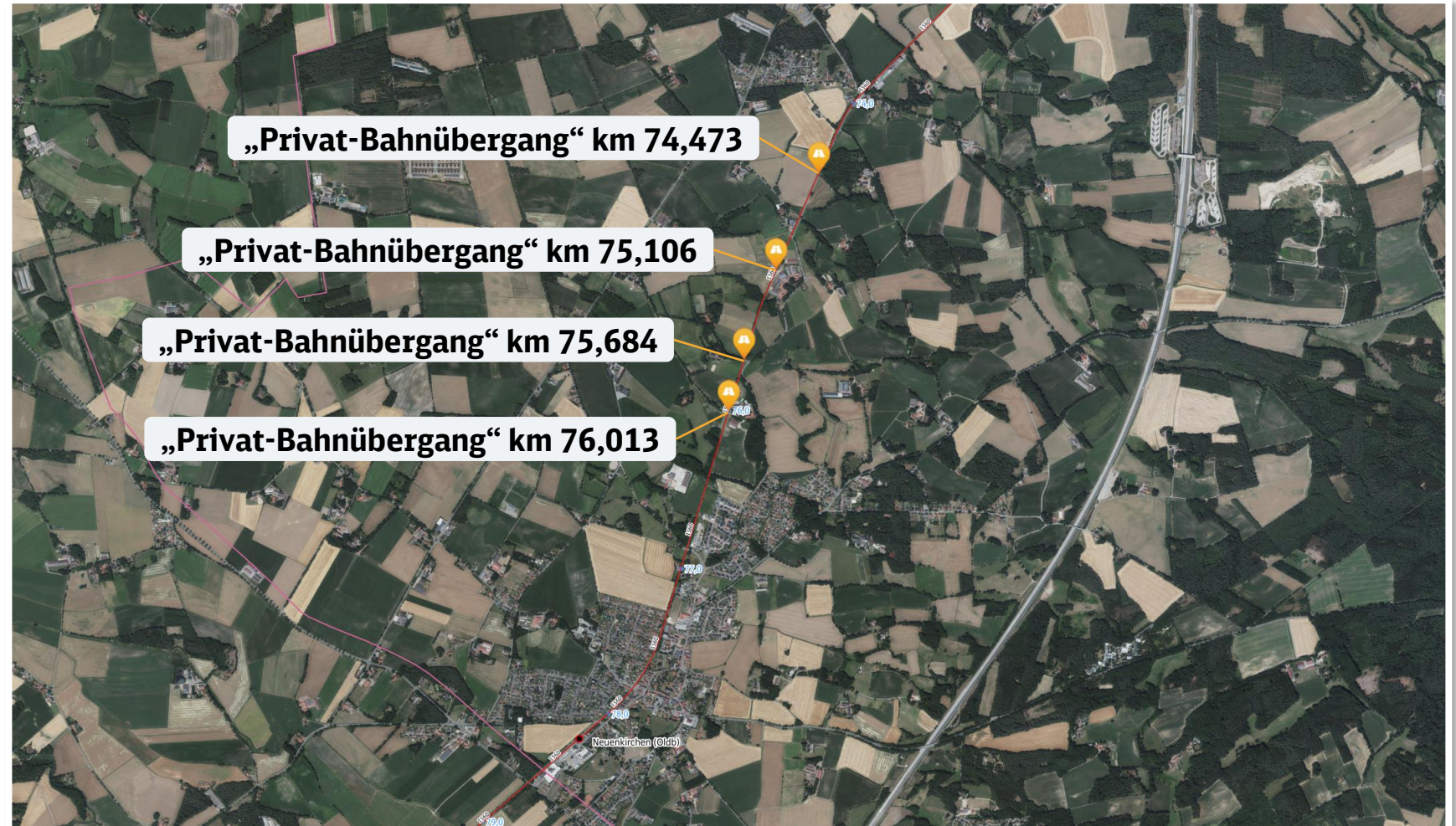
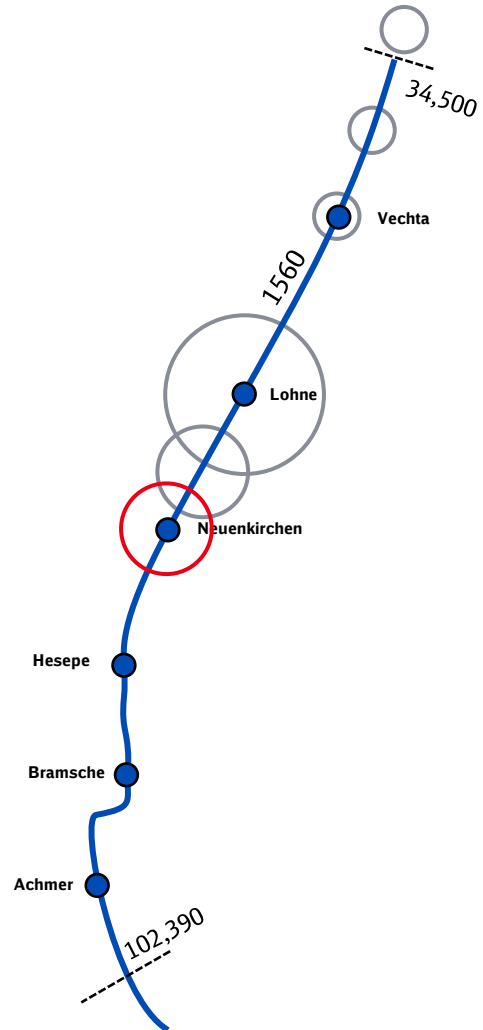
2. Zahlen, Daten, Fakten

Welche Situation besteht derzeit? – Lohne



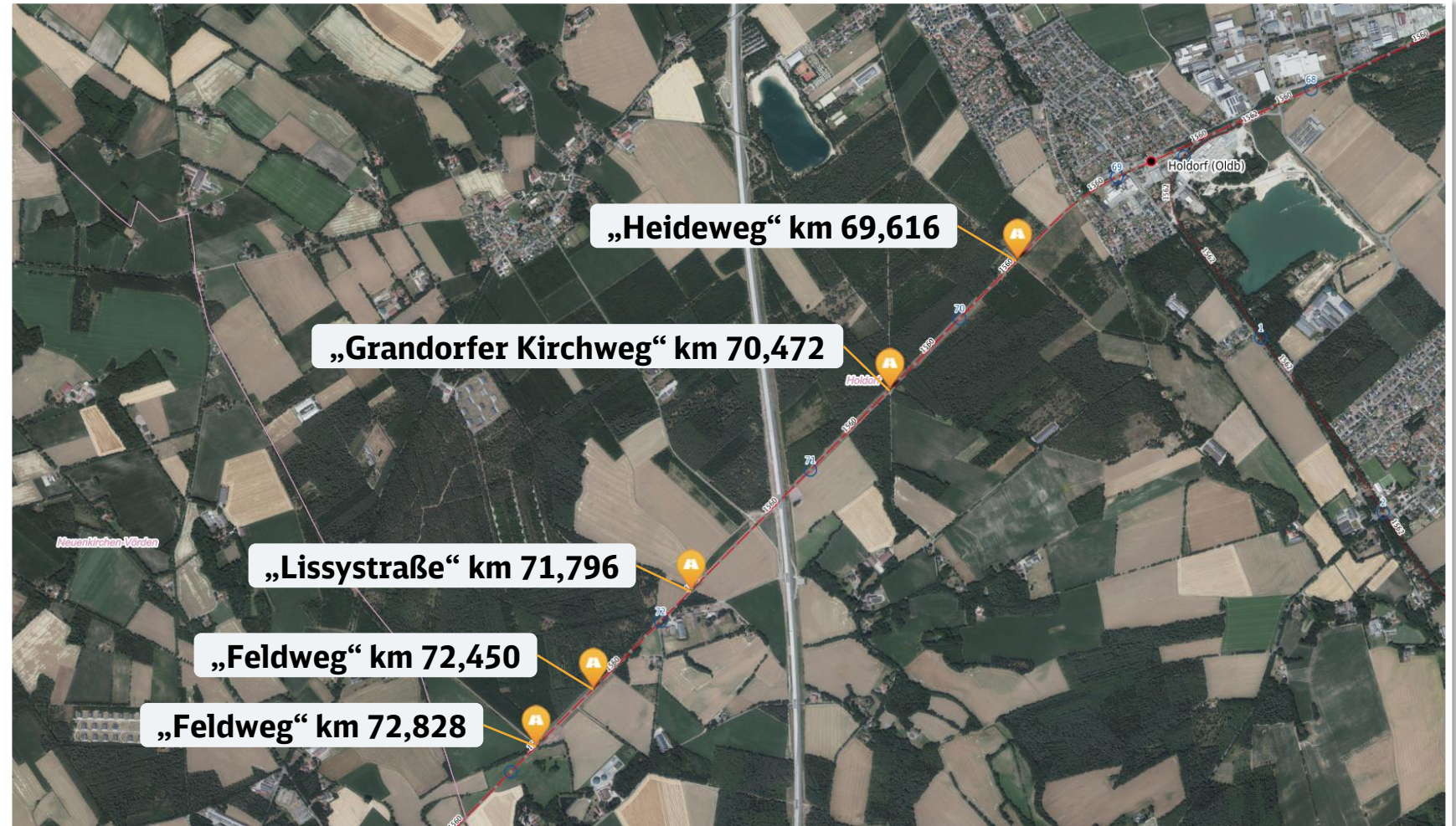
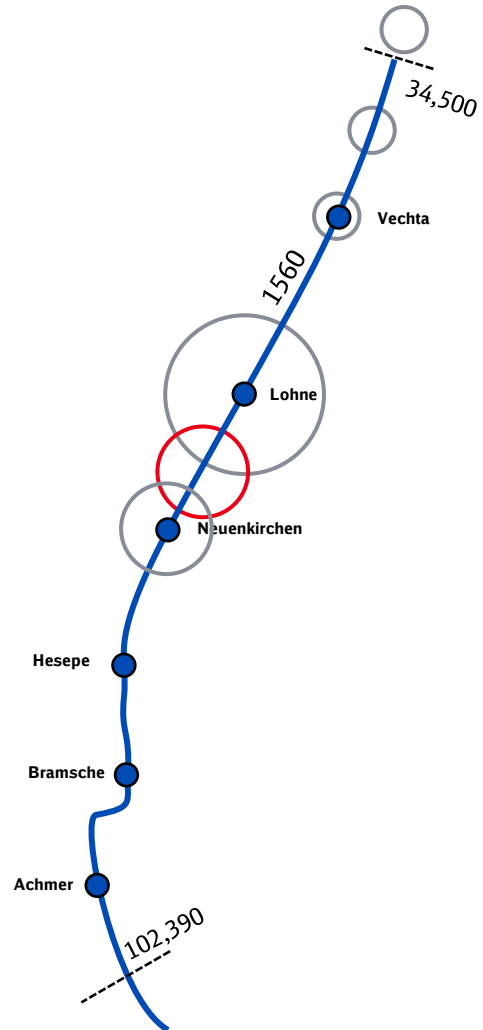
2. Zahlen, Daten, Fakten

Welche Situation besteht derzeit? – Neuenkirchen-Vörden



2. Zahlen, Daten, Fakten

Welche Situation besteht derzeit? – Holdorf



2. Zahlen, Daten, Fakten

Welche Situation besteht derzeit?

	„Heideweg“ km 69,616	„Grandorfer Kirchweg“ km 70,472
Art der Sicherung	Übersicht und P-Tafel	Übersicht und P-Tafel
Wegeeigentümer	Gemeinde Holdorf	Gemeinde Holdorf
Widmung für den öffentlichen Verkehr vorhanden	Nein	Nein

Es bedarf einer
Nutzungsvereinbarung
nach **EBO §62 Absatz 4**

„Bahnübergänge von **Privatwegen mit öffentlichem Verkehr** dürfen Personen nur anlegen und dem öffentlichen Verkehr überlassen, sofern sie dies **mit dem Bahnunternehmer vereinbart** haben und **ihnen obliegende Sicherungsmaßnahmen durchführen.**“

3. Lösungsvorschlag

Wie können mögliche Lösungen
gestaltet sein, für...
...die Gemeinde Holdorf?

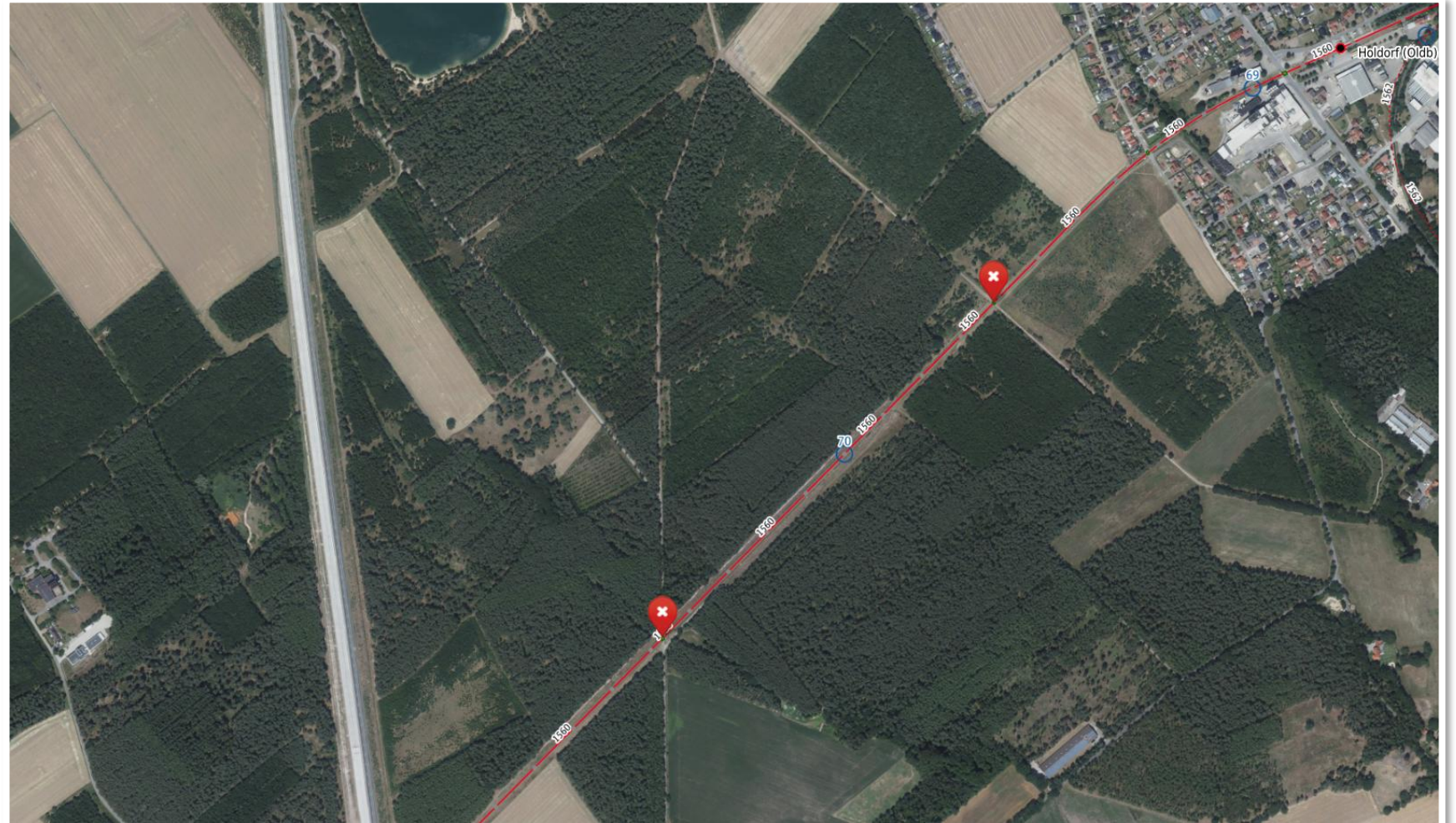
3. Lösungsvorschlag

69,616 & 70,472

- **Aufhebung beider Bahnübergänge**
- Vorbehaltlich der festgestellten Notwendigkeit: **Schaffung von bahnparallelen Ersatzwegen**
- Vorbehaltlich der festgestellten Notwendigkeit: **Anlegen eines Alternativwanderweges**

Herausforderungen:

- Vsl. Grunderwerb von Dritten
- Vsl. Flächentausche





InfraGO