

INFORMATIONSVORLAGE

IV-0012/2024
öffentlich

Amt:	Bau- und Ordnungsamt
Bearbeiter:	Carola Studte

Datum:	22.10.2024
Aktenzeichen:	

Gremien:	Datum:	TOP:	Kenntnisnahme:
Ortschaftsrat Barleben	21.11.2024		
Bauausschuss	26.11.2024		
Hauptausschuss	03.12.2024		
Gemeinderat	17.12.2024		

Gegenstand der Vorlage:

Bahnsicherungsanlagen (BÜSA), Bahnübergang (BÜ) 2,1 Breiteweg und BÜ1,5 Buschweg

Beschluss

Der Gemeinderat nimmt die vorgelegten Informationen zur Kenntnis.

Frank Nase
Bürgermeister

Sachverhalt

Noch im Jahr 2020 kündigte die DB Netze Aktiengesellschaft (Deutsche Bahn) nach langjährigem Planungsverlauf an, dass die Anpassung/ Erneuerung der Infrastruktur der Strecke Abzweig Glindenberg – Oebisfelde aus den neuesten Erkenntnissen heraus, die Sicherungsart des Bahnüberganges (BÜ) aufgrund geltender Richtlinien erforderlich wird.

In diesem Zusammenhang sei auf den bisherigen Planungs- und Abstimmungsverlauf zwischen der DB und der Gemeinde Barleben im Folgenden hingewiesen: Bereits im Jahr 2013 erfolgte seitens der Gemeinde Barleben (beschlossen durch den zuständigen Ortschaftsrat Barleben) die Bestätigung der erarbeiteten Entwurfsplanung sowie des damit verbundenen Flächentausches (Ecke Bahnhofstraße am Friedhof).

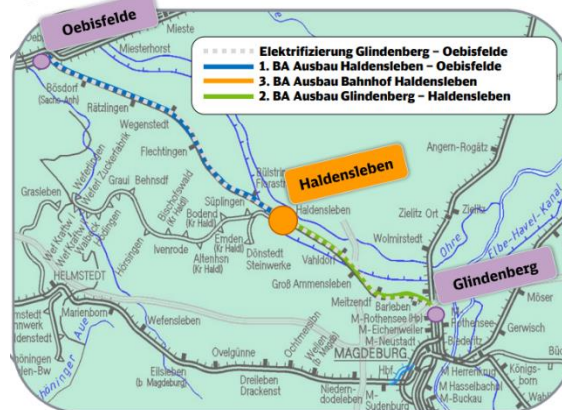
Ende 2016 wurde nach Beschlussfassung des Gemeinderates Barleben die notwendige Kreuzungsvereinbarung bestätigt und geschlossen. Eine immer wieder vorgenommene Aktualisierung des Bauzeitenplanes zur Realisierung des Bauvorhabens folgte bis in das Jahr 2021.

Mit der am 12.0 April 2023 durchgeführten örtlichen Verkehrsschau wurde letztendlich die Akte sämtlicher bis dahin vorgenommenen Planungen/ Abstimmungen und Vereinbarungen geschlossen.

Ohne weitere Kommentierung zum vorhergehenden Absatz nunmehr die aktuellen Planentwürfe der Deutschen Bahn (DB) mit Arbeitsstand vom 13.03.2024 zu den beiden Bahnübergängen (BÜ), Breiteweg BÜ 2,1 und Buschweg BÜ 1,5.

Auszug aus dem BauInfo Portal der DB

Wir planen, die rund 54 Kilometer lange eingleisige Strecke zwischen Glindenberg und Oebisfelde in Sachsen-Anhalt zu elektrifizieren und die Streckenge-



schwindigkeit zu erhöhen.



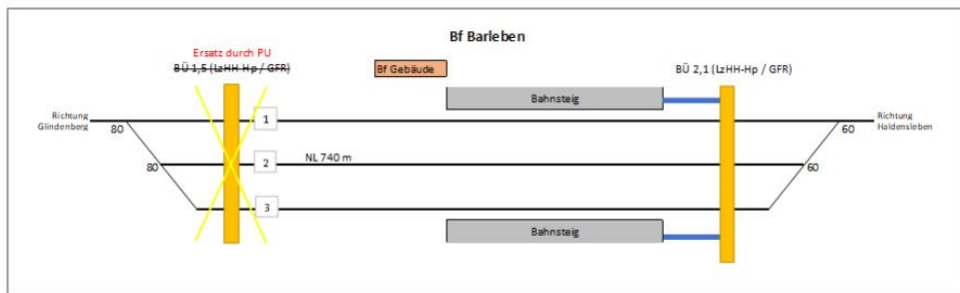
Weiterhin modernisieren wir zahlreiche Stationen und Bahnübergänge an der Strecke. Davon profitieren sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr. Im Rahmen des Projekts elektrifizieren wir die Strecke zwischen Glindenberg und Oebisfelde. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Durch eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 90 auf 120 km/h ist zudem eine dichtere Taktung im Regionalverkehr sowie eine Fahrzeitverkürzung zwischen Magdeburg und Haldensleben möglich.

Weiterhin modernisieren wir alle an der Strecke gelegenen Stationen und bauen diese barrierefrei aus. Die Zugänge zu den Bahnsteigen passen wir ebenfalls an. Zudem erneuern wir die Bahnübergänge sowie die Leit- und Sicherungstechnik an der Strecke.



In einigen Bahnhöfen sind Anpassungen des Spurplans notwendig, um Überholmöglichkeiten für Güterzüge zu schaffen.

Spurpläne Glindenberg–Haldensleben



- Gleisanpassung mit Überholgleisen (NL 740 m)
- Auflassung Altstellwerke
- 2. BÜs in Alttechnik -> Umbau/Auflassung erforderl.
- Umbau und Modernisierung des Bahnhofs Barleben



Dies schafft die Voraussetzungen, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Durch den Ausbau kann die Strecke künftig als überregionale Ausweichroute genutzt werden.

Im März 2024 hat die DB erstmalig den aktuellen Planungsstand in der Verwaltung der Gemeinde vorgestellt. In Kurzform stellt sich die neue Situation wie folgt dar:

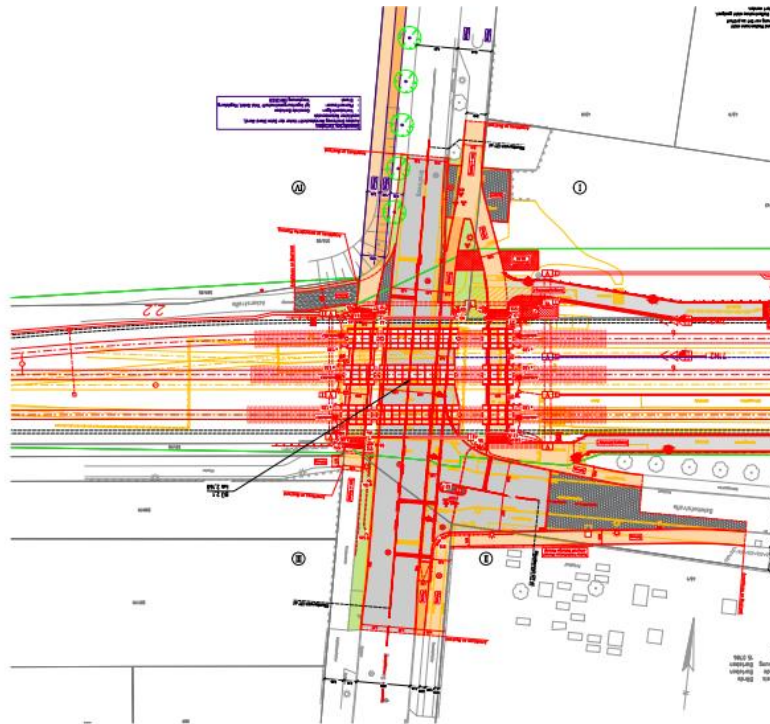
Die Strecke 6409 (Glindenberg – Oebisfelde) ist aktuell eingleisig ausgebaut und kann mit einer Geschwindigkeit bis 100 km/h befahren werden. Es ist ein Ausbau auf 120 km/h vorgesehen. Im Bereich Bahnhof Barleben ist die Strecke dreigleisig ausgebaut. Es existieren 2 Bahnübergänge (BÜ): km 2,1 Breitweg km 1,5 Buschweg. Seitens der DB AG ist ein Umbau der Strecke vorgesehen. Die beiden Stellwerke entfallen künftig. Mittelbahnsteige sollen künftig an Unterwegsbahnhöfen nicht mehr vorhanden sein und erhalten zwei Außenbahnsteige. Die gesamte Strecke soll neu elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut werden.

Planung DB AG:

- Erneuerung BÜ 2,1 (Breitweg) inkl. 2x Rad-/Gehweg (beschränkt)
- Umbau BÜ 1,5 (Buschweg) kreuzungsfrei als Unterquerung (Tunnellösung) für Radfahrer und Fußgänger
- Kreuzung für motorisierter Individualverkehr wird nicht mehr möglich sein
- Östlich vom BÜ 2,1 (Breitweg) wird für langsam fahrende Güterzüge mit einer Länge von 740 m (zzgl. 160 m) eine Abstellfläche eingerichtet. Diese Züge können mehrere Stunden dort verbleiben und ragen dann bis über den BÜ 1,5 (Buschweg) hinaus, so dass dieser längere Zeit blockiert wäre.

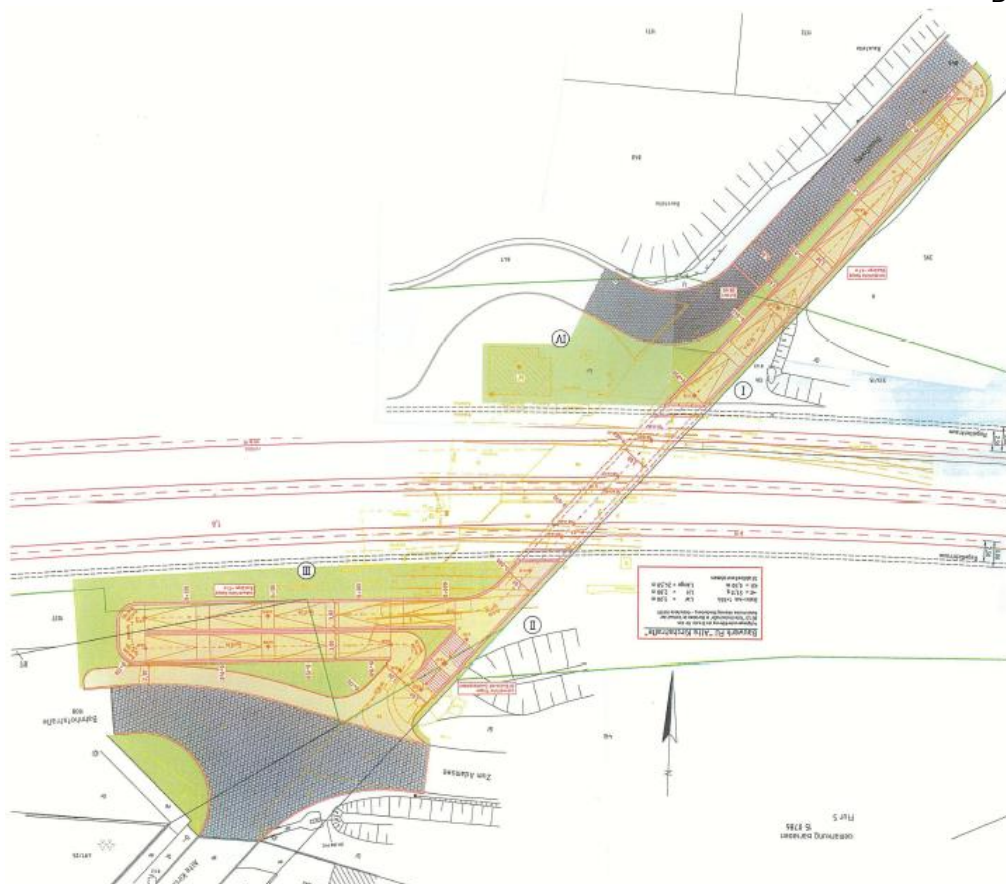
Zum vorgetragenen Sachverhalt gab es seitens der Gemeinde Barleben eine schriftliche Stellungnahme untersetzt durch die einzelnen Fachämter (siehe Anlage).

In Kurzform aus der Stellungnahme der Gemeinde wie folgt:
Die derzeit vorgelegte Unterlage zum BÜ 2.1 (Breitweg) lässt erkennen, dass die wesentlichen Planungsparameter aus der früheren Planung übernommen wurden (z.B. Anbindungsbereiche Breitweg, Versetzen der Friedhofsmauer zur Einordnung notwendiger Schleppkurven). Der Einordnung der Außenbahnsteige und Gehwegführung im Querungsbereich kann gefolgt werden.



Viel schwerwiegender und kritischer wird jedoch die Schließung des BÜ 1,5 (Buschweg) für motorisierter Individualverkehr eingeschätzt.

Buschweg



Alte Kirchstraße

Die Stellungnahme der Fachämter bezog sich dann auf den Brandschutz, die Bauleitplanung sowie ordnungsrechtliche Einflüsse.

Die **Brandschutzbedarfsplanung** für die Gemeinde Barleben und somit die Bemessung der Eintreffzeiten der Feuerwehr erfolgte unter Berücksichtigung beider Bahnübergänge.

Als Schlussfolgerung daraus ist eine Schließung des BÜ 1.5 aus Sicht des abwehrenden Brandschutzes nicht in Betracht zu ziehen und kann nicht zugestimmt werden.

Aus Sicht der **Bauleitplanung** sind zukünftig für den nördlichen Bereich der Bahn in Barleben zusätzlich ca. 184 neue Baugrundstücke zu erwarten.

Für eine optimale Verkehrsanbindung aller Gebiete ca. 500 Wohn- und Gewerbeeinheiten und zusätzlicher landwirtschaftlicher Betriebe ist der BÜ 1.5 unverzichtbar.

Ordnungsrechtlich gesehen wirkt sich aufgrund des zusätzlichen Güterverkehrs die Erhöhung der Anzahl der Schrankenschließungen negativ aus.

Kritisch zu betrachten ist die zu erwartende Erhöhung des Lärmpegels aufgrund des zusätzlichen Rangierbetriebes. Beschwerden aus der Bevölkerung sind die Folge und sollten bei der Planung im innerörtlichen Bereich zwingend berücksichtigt werden. Gegebenenfalls ist über Lärmschutzmaßnahmen nachzudenken, daher wäre eine Verlegung des Abstellgleises weiter in den außerörtlichen Bereich sinnvoll.

Fragen zu den Gütern (Gefahrgüter), die dann innerhalb der Ortschaft lagern, werden sicher noch zusätzlich geklärt und beantwortet werden müssen.

Die Stellungnahme der Bahn vom 1.7.2024 ist als Anlage beigefügt. Diesbezüglich ist festzustellen, dass auf die Belange der Gemeinde Barleben letztendlich nicht eingegangen wird.

Im Rahmen weiterer Untersuchungen und Prüfungen zum fließenden Verkehr nördlich der Bahn wird seitens der Bahn festgestellt, dass sich mit dem Schließen des BÜ 1,5 für motorisierter Individualverkehr eine veränderte Verkehrsführung ergibt. Letztendlich ja, weil der motorisierte Individualverkehr dann ausschließlich über den Breitweg erfolgen muss. Die durch die Gemeinde Barleben angedachte verkehrliche Entwicklung zwischen Buschweg und Alter Kirchstraße wird somit ausgeschlossen.

Lediglich aufgegriffen wurden die Planungsabsichten der Gemeinde bzw. die verkehrliche Entwicklung im Zusammenhang umfangreicher Straßenbaumaßnahmen des Breitwegs, hier insbesondere die Einrichtung eines Kreisverkehrs im Einmündungsbereich der Agrarstraße. Ein nicht wegzuredender Konflikt stellt hier die motorisierte Verkehrsführung aus der Agrarstraße kommend während der Bauzeit dar. Sollt der BÜ 1,5 dann bereits umgebaut sein stellt das für die Gemeinde ein erhebliches Problem dar. Die Bahn ist aus heutiger Sicht nicht gewillt die zeitlichen Abläufe der Gemeinde in der Umsetzung seine straßenbaulichen Maßnahme zu berücksichtigen.

Auszug aus dem Protokoll der DB vom 14.10.2024 (sh. Anlage)

- Bei einer Realisierung der Straßenbaumaßnahme „Breitweg Nord“ und dem Neubau des Kreisverkehrs „Breitweg / Agrarstraße“ vor 03/2027 ist eine bauzeitliche Umleitung über den BÜ 1,5 (Buschweg) möglich.

- *Bei einer späteren Realisierung der Straßenbaumaßnahme „Breitweg Nord“ und bereits geschlossenem BÜ 1,5 (Buschweg) wurde im Rahmen des Ortstermins mit der Gemeinde die temporäre Errichtung eines Bypasses (seitliche Umfahrung des neuen Kreisverkehrs) als möglicher Lösungsansatz besprochen.*

Anmerkung nach erfolgter Prüfung:

Derzeit ist nicht gesichert, wann die Straßenbaumaßnahme „Breitweg Nord“ mit dem neuen Kreisverkehr „Breitweg / Agrarstraße“ zeitlich umgesetzt wird. Bei einer späteren Realisierung muss die Gemeinde die temporäre Anbindung der Gemeindestraßen im Rahmen einer Bauphasenplanung durch ihren Planer (IB IGT) betrachten lassen und z.B. durch die Verlagerung der Baufelder am neuen Kreisverkehr absichern. Eine Beteiligung der DB an der Herstellung und Finanzierung einer bauzeitlichen Umfahrung (Umleiterstrecke; Bypass) kann vor dem Hintergrund einer nicht verfestigten Planungsabsicht aus Sicht des EKrG derzeit nicht bestätigt werden.

Seitens der Bahn sind die Angaben im Protokoll vom 14.10.2024 Grundlage für die technische Planung in der Lph 4 (Genehmigungsplanung). Die Einreichung des Planfeststellungsantrages ist für den 18.12.2024 vorgesehen.

(Stand der Ausführung 22.10.2024)

Begründung für Status „nicht öffentlich“: entfällt

Anlagen

Präsentation der DB InfraGO

Protokoll der DB vom 01.07.2024

Stellungnahme der DB 14.10.2024

Stellungnahme der Gemeinde Barleben vom 17.05.2024