

DB InfraGO | I.II-SO-G-S  
Ernst-Kamieth-Str. 2b, Alte Post | 06112 Halle (Saale)

Gemeinde Barleben  
Ernst-Thälmann-Straße 22  
39179 Barleben

DB InfraGO  
Fahrweg  
I.II-SO-G-S  
Ernst-Kamieth-Str. 2b, Alte Post  
06112 Halle (Saale)

Dr.-Ing. Annemarie Wüstemann  
Annemarie.Wuestemann@deutschebahn.com  
015233135558

Zeichen: I.II-SO-G-S AWU

01.07.2024

**Ausbau der DB-Strecke 6409 (Glindenberg – Oebisfelde)  
hier: Antwortschreiben zur Stellungnahme BÜ 1,5 (Alte Kirchstraße/Buschweg) und BÜ 2,1  
(Breiteweg) in der Ortslage Barleben**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für ihre Stellungnahme zu unserem gemeinsamen Termin am 11.04.2024. Gerne möchten wir im Folgenden die Gelegenheit nutzen, um auf das Schreiben 17.05.2024 einzugehen.

1. Mit dem Wechsel der Zuständigkeiten im Jahr 2023 und der damit verbunden geänderten Aufgabenstellung wird der Umbau des Bahnübergangs BÜ 2,1 (Breiteweg) nicht länger als Einzelmaßnahme, sondern im Zusammenhang mit den Maßnahmen zur Modernisierung und des Umbaus des Bahnhofs Barleben bewertet und ausgeplant.
  - a. Gemäß Planungsstand vom 11.04.2024 wird mit dem Ausbau der DB-Strecke 6409 (Glindenberg bis Oebisfelde) im Bahnhof Barleben ein Überholgleis mit einer Länge von 740 m vorgesehen.
  - b. Die Notwendigkeit der Anordnung eines Überholgleises im Bf Barleben (Zufahrt Magdeburg-Rothensee) ergibt sich unter Berücksichtigung der betrieblichen Abläufe und der Schaffung ausreichender Überholmöglichkeiten für den langsamer fahrenden Güterverkehr.
  - c. Aufgrund der räumlichen Nähe der Bahnübergänge BÜ 1,5 (Buschweg) und BÜ 2,1 (Breiteweg) würde der ggf. längere Halt von Güterzügen auf dem

- Überholgleis zu einer Überstellung und damit zeitweise zu längeren Schrankenschließzeiten des BÜ 1,5 (Buschweg) führen.
- d. Mit der Umsetzung der Ausbauprojekte wird die Beibehaltung von zwei BÜ-Anlagen in unmittelbarer Nähe als nicht zielführend abgelehnt. Stattdessen wird die Auflassung (Schließung) des BÜ 1,5 Buschweg) in Kombination mit der Modernisierung des BÜ 2,1 (Breiteweg) vorgesehen.
2. Im Termin am 11.04.2024 haben wir Ihnen mit der Schließung des BÜ 1,5 (Buschweg) eine alternative Verkehrsführung vorgestellt.
- a. Der motorisierte Verkehr (Kfz) soll zukünftig über den BÜ 2,1 (Breiteweg) geführt werden. Diese Umleitung entspricht gem. EKrG einer zumutbaren Verkehrsumlegung für den vorhandenen mäßigen Verkehr (132 Kfz/Tag gem. Verkehrszählung vom Februar 2024).
  - b. Für den nichtmotorisierten Verkehr ist die barrierefreie Querung über eine Personenunterführung in ortsgleicher Lage des BÜ geplant.
  - c. Der Bau der Personenunterführung und der Straßenausbau für die Umleitung des motorisierten Verkehrs sind voraussichtlich kreuzungsbedingt. Nach der Fertigstellung gehen die Bauwerke in die Unterhaltung der Gemeinde bzw. des Straßenbaulastträgers über.
  - d. In unserem gemeinsamen Termin wurden weitere Lösungen diskutiert. Eine ortsgleiche Auflassung durch eine Eisenbahnüberführung, in Verbindung mit Straßenabsenkung, ist geometrisch aufgrund der engen Bebauung nicht möglich und wurde verworfen. Eine Verlegung des Kreuzungspunktes wäre mit dem Bau einer Straßenüberführung verbunden und wäre im Vergleich zur Schließung des BÜ unwirtschaftlich und damit in signifikanter Höhe nicht finanzierungsfähig.
  - e. Bauzeitlich wird vorgesehen, dass der BÜ 1,5 (Buschweg) erst nach Fertigstellung des Umbaus am BÜ 2,1 (Breiteweg) geschlossen wird und somit die Erreichbarkeit der nördlichen Bereiche von Barleben während der Bauzeit gewährleistet wird. Als zusätzliche Alternative zur Verkehrsanbindung dieses Bereiches steht neben dem BÜ 2,1 (Breiteweg) außerdem weiterhin die B189 zur Verfügung.
  - f. Die bereits erfassten Wohneinheiten Ammensleber Weg 1 und 2 sowie die Beamstensiedlung und „Am Lütgen-Feld“ sind weiterhin über den Breiteweg und den BÜ 2,1 (Breiteweg) zu erreichen. Die Zufahrten zu den Grundstücken sind mit der Schließung des BÜ 1,5 (Buschweg) weiterhin ohne Einschränkungen gegeben. Die Berücksichtigung reiner Planungsabsichten weiterer Erschließungen kann im Kreuzungsrecht nicht abgedeckt werden und findet daher keine Berücksichtigung.
3. Der BÜ 2,1 (Breiteweg) wird im Rahmen des Ausbaus der Strecke 6409 (Glindenberg-Oebisfelde) mit moderner BÜ-Technik ausgestattet.
- a. Die Ein-/Ausschaltung der Schranken erfolgt zukünftig zugesteuert. Im Vergleich zum aktuellen, mechanischen Stellwerk wird die im Bf Barleben installierte, neue Stellwerkstechnik zu einer Verkürzung der Schrankenschließzeiten führen. Damit wird auch einem potenziellen Rückstau im Breiteweg entgegengewirkt.
  - b. Die Einmündung "Bahnhofstraße" wurde in der vorliegenden BÜ-Planung berücksichtigt. Bei einer Einschaltung des BÜ durch einen sich nähernden Zug wird zuerst der aus dem Zentrum (Süden) kommende Verkehr auf dem

- "Breiteweg" durch separate Lichtzeichen vor der Einmündung angehalten. Dadurch ist es einem ggf. auf dem BÜ wartenden Linksabbieger möglich, in die "Bahnhofstraße" einzufahren. Damit in jedem Fall das Räumen des BÜ möglich ist, wird diese Einmündung schleppkurvengerecht aufgeweitet. Ein separater Linksabbiegefahrstreifen ist nicht Bestandteil der bereits planfestgestellten Lösung und aus Sicht der BÜ-Planung besteht auch aufgrund der kürzeren Schrankenschließzeiten dafür kein Erfordernis.
- c. Eine richtlinienkonforme BÜ-Ankündigung mit Z 151 in allen relevanten, zuführenden Verkehrsbeziehungen ist selbstverständlich und wird im weiteren Planungsfortschritt in Form des Markierungs- und Beschilderungsplans enthalten sein und mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.
  - d. Die Einmündung in Quadrant II (Bahnhofstraße) wurde gemäß den aktuellen Richtlinienanforderung geplant und überarbeitet. Ein Fahrbahnteiler ermöglicht die korrekte Anordnung des rechten Bezugslichtzeichens, welches das reibungslose Abbiegen von Fahrzeugen am Bahnübergang unterstützt.
  - e. Mit dem Umbau des BÜ 2,1 (Breiteweg) wird der behindertengerechte Zugang zu den Außenbahnsteigen sichergestellt.
4. Das geplante Überholgleis dient nur der temporären Räumung des Hauptgleises für die Vorbeifahrt schnellerer Personenzüge und dem Vorstauen für den Güterbahnhof Magdeburg-Rothensee. Die Standzeit der Züge lässt sich aufgrund der operativen Betriebsführung nicht eingrenzen. Es sind jedoch keine Rangiertätigkeiten im Bf Barleben und damit verbundene Lärmentwicklungen vorgesehen. Dennoch wird im Rahmen des Projektes ein Schallschutzgutachten erstellt, um den Bedarf an Lärmschutzmaßnahmen zu ermitteln.
  5. Durch die Güterzüge besteht keine geänderte Gefahrenlage. Es gelten die örtlichen Richtlinien und Festlegungen.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Beibehaltung von zwei BÜ-Anlagen in unmittelbarer räumlicher Nähe aus Sicht der DB InfraGO abzulehnen ist.

Die vorgestellte Planung ermöglicht die Aufrechterhaltung der innerörtlichen Verkehrsbeziehung unter allen Aspekten der Sicherheit, der eisenbahnbetrieblichen Vorgaben sowie der Wirtschaftlichkeit im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes und wird daher in der weiteren Planung fortgeführt.

Für Abstimmungen zu den vorgestellten Planungen im Bereich Barleben sind wir jederzeit offen und stehen gerne für Gespräche bereit.

Mit freundlichen Grüßen

DB InfraGO

i. V.

Andreas Kieler  
Leiter  
GSH Stendal-Magdeburg  
I.IF-SO-P-G-S

i. A.

Dr.-Ing. Annemarie Wüstemann  
Projektingenieurin  
GSH Stendal-Magdeburg  
I.II-SO-G-S