

Niederschrift Nr.: 1

Projekt: 2168-05/ BÜ-Sicherung Alte Kleinbahn „Tennisplatz“

Strecke/Abschnitt: Zeven – Tostedt

Besprechungsort: Tostedt

Datum der Beratung: 09.05.2022

Teilnehmer: Siehe Teilnehmerliste

Anlagen: Teilnehmerliste,
BÜ-Lageplan

Verteiler:	Herr Mathwig	Gemeinde Tostedt
	Herr Markhardt	Gemeinde Tostedt
	Herr Hoppe	Gemeinde Tostedt
	Frau Jünemann	SG Tostedt
	Frau Schultz	SG Tostedt
	Herr Waldhaus	PI Harburg
	Herr Breden	evb

Aktenzeichen

Alte Kleinbahn „Tennisplatz“ (4-120):

- In Bahn-km 62,597 kreuzt die Straße Alte Kleinbahn „Tennisplatz“ die eingleisige Bahnstrecke der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) von Zeven nach Tostedt höhengleich. Auf der Strecke findet in unregelmäßigen Zeitabständen Güterverkehr statt. Auf Nachfrage wird seitens der evb ergänzt, dass derzeit Untersuchungen hinsichtlich einer Reaktivierung des Personennahverkehrs auf der Strecke bestehen. Bei einer entsprechenden Auswahl der Strecke durch das Land Niedersachsen, hätte dies einen Anstieg der Verkehre auf der Strecke zur Folge. Die Geschwindigkeit auf der Schiene beträgt $v_E = 50 \text{ km/h}$. Genehmigungsrechtlich ist der Bahnübergang (BÜ) zurzeit durch Übersicht auf die Bahnstrecke in Verbindung mit hörbaren Signalen der Eisenbahnfahrzeuge nichttechnisch gesichert. Bedingt durch vorhandenen Bewuchs, der Lage des Gleises im leichten Einschnitt und tlw. vorhandener kleinerer Einbauten (Gartenhütten) sind die erforderlichen Sichtflächen vor Ort eingeschränkt. Auf Grund der eingeschränkten Sichtflächen wurde der BÜ für Fahrzeuge aller Art gemäß StVO Z 250 gesperrt und die Geschwindigkeit auf der Schiene herabgesetzt. Die Beschilderung sowie die Aufstellung entsprechender Absperrschranken wurden seitens der Samtgemeinde Tostedt vor ca. 9 Monaten vorgenommen.
- Nach Aussage der Gemeinde dient der BÜ zur Erschließung der südlich gelegenen landwirtschaftlichen Flächen. Ferner werden die nahegelegenen Sportflächen zum Teil über den BÜ angefahren. Eine kleinere Parkfläche für PKW befindet sich ca. 55 m südlich des Gleises. Über die parallel verlaufende Schützenstraße besteht eine alternative Anbindung der südlichen Flächen. Nach Aussage der Gemeinde handelt es sich hierbei allerdings um Privatwege. Ferner wird darauf hingewiesen, dass der Ausbauzustand der rückwärtigen Anbindung eine Befahrung bei „nasser Witterung“ mit entsprechenden landwirtschaftlichen Geräten nicht zulässt. Eine generelle Aufhebung des BÜ für Fahrverkehr und Umwandlung in einen Fußwegbahnübergang wird seitens der Gemeinde nicht gesehen.
- Zur Erhöhung der Sicherheit und der leichteren Abwicklung des Verkehrs soll der Bahnübergang durch eine Lichtzeichenanlage technisch gesichert werden. Die Beteiligten stimmen der Maßnahme zu, eine Realisierung durch die evb ist für das Jahr 2024 vorgesehen.
- Für die Einstufung gemäß „Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO)“ § 11 (13) sind sich die Beteiligten einig, dass von mäßigem Verkehr (100 bis 2.500 Kfz pro Tag) auszugehen ist. Wobei sich die Verkehrsbelastung eher an der unteren Grenze bewegt und sich diese lediglich bei Sportfesten und ggf. zur Erntezeit oberhalb der 100 Kfz pro Tag bewegt. Auf eine intensive Nutzung des Weges durch Fußgänger und Radfahrer wird hingewiesen.
- Eine Beschilderung hinsichtlich der Geschwindigkeit besteht im Bereich des BÜ nicht. Allerdings sind sich die Beteiligten einig, dass auf Grund der angrenzenden Lage einer 30 km/h-Zone auch im Bereich des BÜ eine „theoretisch“ zugelassene Geschwindigkeit von 30 km/h besteht. Allerdings lässt der derzeitige Ausbauzustand des Weges diese Geschwindigkeit nicht zu.
- Durch die ConTrack GmbH wird die allgemeine Funktion der geplanten Anlage erläutert: Die Lichtzeichenanlage ist in Grundstellung dunkel – zweibildrig. Die Einschaltung erfolgt aus beiden Richtungen zugesteuert. Nach Einschalten des BÜ erfolgt die Sperrung durch die Lichtzeichenanlage mit der Farbfolge Gelb/Rot. Für Fußgänger und Radfahrer ist eine akustische Warneinrichtung vorgesehen. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird dem Lokführer durch im Bremswegabstand aufgestellte Überwachungssignale signalisiert. Die

Freigabe des Bahnübergangs erfolgt zuggesteuert nach Verlassen des BÜ durch die letzte Achse des Zuges. Der Bremsweg auf der Strecke beträgt $s_b = 400$ m.

- Um Begegnungsverkehr im BÜ-Bereich zu ermöglichen, wird bei der Anordnung von Lichtzeichenanlagen in der Regel eine durchgehende Fahrbahnbreite von 5,0 m beidseitig des BÜ (ca. 25 m vor bzw. hinter dem BÜ) gefordert. Dieser Querschnitt ermöglicht den Begegnungsfall LKW/PKW bei einer reduzierten Geschwindigkeit. Da die Fahrbahn auf der Nordseite des Gleises in einem leichten Bogen verläuft, wird unter Berücksichtigung der erforderlichen Schleppkurven und dem o.g. Begegnungsfall in diesem Bereich voraussichtlich eine Fahrbahnbreite von ca. 6 m erforderlich. Eine abschließende Aussage kann diesbezüglich erst nach einer weiterführenden Trassierung im CAD-System getroffen werden.
Die vorhandene mittels Mineralgemisch befestigte Fahrbahn hat derzeit eine Ausbaubreite von ca. 2,8 m.

Nach eingehender Diskussion sind sich die Beteiligten einig, dass der o.g. Begegnungsfall LKW/PKW für die Verhältnisse am BÜ, insbesondere unter Berücksichtigung der geringen Verkehrsstärke und der erheblichen Verbesserung gegenüber der Bestandssituation, als ausreichend anzusehen ist. Da es zur Erntezeit ggf. zu Begegnungsfällen landwirtschaftlicher Fahrzeuge kommen könnte, halten die Beteiligten es für sinnvoll im IV. Quadranten eine entsprechende Ausweichstelle anzulegen. Die dortige Fläche befindet sich im Eigentum der evb. Für die Erntezeit halten die Beteiligten auch eine Abstimmung der einzelnen Fahrer untereinander für möglich, so dass der Begegnungsfall landwirtschaftlicher Fahrzeuge im Gefahrenbereich des BÜ ggf. vermieden werden kann. Diese Vorgehensweise wird auch auf anderen nicht genügend ausgebauten Wegen so gehandhabt.

Zusatz: Nach einer ersten Prüfung im Haus der ConTrack GmbH ist auf Grund der zur Verfügung stehenden Länge die Anlage einer Ausweichstelle auf der Eigentumsfläche der evb nicht möglich.

Gemäß Rücksprache mit der LEA, Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH, am 20.05. 2022 kann auf Grund der deutlichen Verbesserung gegenüber dem Bestand und des zu erwartenden geringen landwirtschaftlichen Verkehrs, auf die zusätzliche Anlage einer Ausweichstelle verzichtet werden. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Gefahr besteht, dass die Fläche einer Ausweichstelle bei Sportfesten o.Ä. als zusätzlicher Parkraum angesehen wird, welches zu einer Verschlechterung der Sicherheit am BÜ führen würde. Eine abschließende Bewertung muss seitens der Kreuzungsbeteiligten erfolgen.

- Im Bereich der Anbindung des über den BÜ führenden Weges an die nördlich gelegene bituminös befestigte Fahrbahn stehen drei größere Bäume. Die beiden östlichen Bäume müssen im Zuge der Fahrbahnaufweitung und der neuen Anbindung an den Bestand gefällt werden. Ferner wird im II. Quadranten Grunderwerb des Flurstücks 399 erforderlich. Die Gemeinde erläutert, dass der Eigentümer des Grundstücks vermutlich das gesamte Flurstück verkaufen möchte. Herr Breden äußert, dass seitens der evb dann der Erwerb des gesamten Flurstücks 399 favorisiert wird, da dieses auch ggf. für erforderliche Ausgleichsmaßnahmen verwendet werden kann.
- Auf Grund des vorgesehenen Erwerbs des gesamten Flurstücks im IV. Quadranten, sind sich die Beteiligten einig, dass bei der weiteren Planung eine möglichst gerade Wegeführung über den BÜ zu berücksichtigen ist. Dies könnte ggf. auch zu einer geringeren Ausbaubreite führen. Der westlich gelegene dritte Baum soll hierbei möglichst erhalten bleiben. Eine Beeinträchtigung durch Arbeiten im Kronenbereich lässt sich nicht vermeiden. Die Beteiligten

sind sich einig, dass bezüglich Erhalts der Bäume bzw. mögliche Vorschäden frühzeitig ein entsprechender Baumgutachter hinzugezogen werden soll. Eine entsprechende Veranlassung erfolgt durch die evb.

- Bei der nördlichen Anbindung des Weges an den Bestand soll ein durchgehender Tiefbord berücksichtigt werden. Hierdurch bleibt der vom BÜ kommende Verkehr gegenüber dem Verkehr im Bereich des Wendehammers wartepflichtig.
- Auf Grund der Höhenlage des Gleises soll beidseitig des BÜ eine Entwässerungsrinne im Fahrbahnbereich auf ca. Höhe der Lichtzeichen angeordnet werden. Hierdurch wird vermieden, dass das anfallende Niederschlagswasser aus dem Weg direkt in den Bahnkörper geführt wird. Die Ausführung soll als gepflasterte Gosse (5reihig) erfolgen. Der Anschluss der Rinnen erfolgt an die bestehenden Bahnseitengräben.
- Die Befestigung des Weges soll mittels Mineralgemisch erfolgen. Lediglich im eigentlichen BÜ-Bereich ist eine bituminöse Befestigung vorgesehen. Um die erforderlichen Haltlinien aufzubringen, sind sich die Beteiligten einig, dass die bituminöse Befestigung ca. 1 m über die Haltlinien hinausgezogen werden soll. Ein Verzicht auf die Haltlinien wird seitens der Beteiligten nicht gesehen.
- Für die Aufstellung der Lichtzeichen wird teilweise eine geringfügige Anschüttung der beidseitig des Gleises vorhandenen Gräben erforderlich.
- Das erforderliche Schaltheus wird im IV. Quadranten auf Eigentumsflächen der evb angeordnet.
- Für die Maßnahme ist seitens der evb ein Antrag auf Planfeststellung gemäß „Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)“ § 18 bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr als zuständige Planfeststellungsbehörde zu stellen.
- Über die Abwicklung der Maßnahme und Finanzierung wird zwischen den Kreuzungsbeteiligten eine Vereinbarung gemäß „Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (EKrG)“ abgeschlossen.

Zusatz: Seitens der Gemeinde Tostedt wird per Mail vom 12.05.2022 bestätigt, dass es sich bei der Wegeverbindung Alte Kleinbahn im Bereich des BÜ um eine rechtlich-öffentliche Straße, welche dem EKrG unterliegt, handelt.

Erstellt:

ConTrack Consulting – Gesellschaft
für Schienenbahnen mbH

Hannover, den 20.05.2022

gez. Holger Heinemann

Ort, Datum Tostedt, 9. Mai 2022

[illegible]