

## Informationsvorlage 2017/0257

Amt / Fachbereich	Datum
Tiefbauamt	21.09.2017

Beratungsfolge	voraussichtlicher Sitzungstermin	TOP	Status
<b>Ortsrat Melle-Mitte</b>	<b>09.11.2017</b>	<b>9</b>	Ö
<b>Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Straßen und Tiefbau</b>			Ö

### **Erneuerung der technischen Sicherung am Bahnübergang "Bohnenkampsweg"**

Der nachfolgende Sachverhalt wird den Ausschussmitgliedern zur Kenntnis gegeben.

**Strategisches Ziel** 6

**Handlungsschwerpunkt(e)** 6.1

**Ergebnisse, Wirkung**  
*(Was wollen wir erreichen?)*

Verbesserung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen

**Leistungen, Prozess,  
angestrebtes Ergebnis**  
*(Was müssen wir dafür tun?)*

Bahnübergänge entsprechend den aktuellen Gegebenheiten  
entsprechend dem Stand der Technik ertüchtigen

**Ressourceneinsatz,  
einschl. Folgekosten-  
betrachtung und  
Personalressourcen**  
*(Was müssen wir einsetzen?)*

Ausreichende Finanzressourcen zur Verfügung stellen

## Sach- und Rechtslage

Die DB Netz AG plant eine Sanierung der technischen Sicherheitseinrichtungen an verschiedenen Bahnübergängen (BÜ) im Stadtgebiet von Melle, u.a. auch am BÜ „Bohnenkampsweg“. Im diesem Zuge beabsichtigt die DB Netz AG auch eine bauliche Erweiterung; siehe dazu die Varianten in den beigefügten Lageplänen. Die zugehörige Baubeschreibung lautet:

*„Die in der Stadt Melle gelegene öffentlich gewidmete Gemeindestraße „Bohnenkampsweg“ kreuzt die zweigleisige Strecke in Bahn- km 108,631 höhengleich.*

*Die Gemeindestraße ist gem. VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) im Zusammenhang mit ZZ 1026-38 nur für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr freigegeben.*

*Der Kreuzungsbereich befindet sich außerorts in der Straßenbaulastträgerschaft der Stadt Melle, VSt=70 km/h.*

*Durch die Erneuerung der Bahnübergangssicherungsanlage mit Lichtzeichen, Halbschranken, Seitenlichter und Fußgängerakustik wird die Erhöhung der Sicherheit, eine geringere Störanfälligkeit und eine Verbesserung der Betriebs- und Verkehrsabwicklung erzielt.*

*In Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger sollte hier der max. Begegnungsfall Pkw/Traktor mit einer Fahrbahnbreite von 5,55 m gemäß RAST 06 festgelegt werden.*

*Um ein gefahrenloses Räumen des Bahnübergangs zu ermöglichen, muss die vorhandene Fahrbahn für die Begegnung der Bemessungsfahrzeuge auf 5,55 m innerhalb der Räumstrecke verbreitert werden.*

*Die Seitenbereiche (Böschung, Graben) müssen aufgrund der Fahrbahnverbreiterung an den Bestand neu angepasst werden. Es ist Grunderwerb von Dritten erforderlich (Flur 5, Flurstück 65/3 und Flur 6, Flurstück 116).*

*Im Zuge der Asphaltarbeiten wird die Höhenlage der Straße für eine Verbesserung der Verkehrsabwicklung, Kuppenausrundung und Vermeidung von Senken entsprechend angepasst (sh. Höhenplan).*

### Variante 1

*vorgeschrieben Fahrtrichtung Geradeaus:*

*Bituminöser bahnparalleler Seitenweg in Quadranten II: die Aufstelllänge zum Linkabbiegen in den Seitenweg im II. Quadranten ist nicht gegeben. Zudem ist die Breite des Seitenwegs für den Begegnungsverkehr nicht ausreichend bemessen. Aus diesen Gründen wird durch die neu aufzustellende Beschilderung im III. Quadranten VZ 209-30 (Vorgeschriebene Fahrtrichtung - geradeaus) das Linksabbiegen untersagt.*

*Rasenweg in Quadranten I: die Aufstelllänge für den Rechtsabbieger inkl. Begegnungsfall in den Rasenweg im I. Quadranten ist nicht gegeben. Ein Rückstau in den Gleisbereich könnte bei Begegnung entstehen.*

*Aus diesen Gründen wird durch die neu aufzustellende Beschilderung im I. Quadranten VZ 209-30 (Vorgeschriebene Fahrtrichtung - geradeaus) das Rechtseinbiegen untersagt.*

### Variante 2

*vorgeschaltetes Lichtzeichen, Ausbau Einmündung in Quadranten II, von der Bahn bevorzugte Variante:*

*Damit das Linkseinbiegen in den bahnparallelen Seitenweg im II. Quadranten und somit das Räumen des BÜ ungehindert ermöglicht werden kann, ist ein vorgeschaltetes Lichtzeichen (S7) im II. Quadranten vorzusehen.*

*Der Verkehr aus südlicher Richtung wird vorab durch Lichtzeichen angehalten, das Räumen des Linksabbiegers gewährleistet, Rückstau in den Gleisbereich vermieden.*

*Aufgrund der Aufweitung des Einmündungsbereiches des bituminösen Seitenweges im Quadranten II wird der Begegnungsfall ermöglicht.*

*Die erforderliche Haltlinie inkl. Vz 205 Vorfahrt achten sollen das weitere Einfahren in den Bohnenkampsweg bei Begegnungsverkehr unterbinden.*

*Diese Variante wird seitens der DB Netz bevorzugt, da der Seitenweg ggf. durch*

Servicefahrzeuge der Instandhalter bzw. Sicherungspersonal der Bahn noch genutzt wird. Innerhalb des Kreuzungsbereiches sind Markierungsarbeiten zur Herstellung der Zeichen 294 (Haltelinie), 295 und 340 (Fahrstreifen- und Fahrbahnbegrenzung) auf der Fahrbahndecke durchzuführen.

Das Linkseinbiegen aus nördlicher Richtung kommend in den Seitenweg Q II muss durch die neu aufzustellende Beschilderung, Vorschlag VZ 209-30 (Vorgeschriebene Fahrtrichtung - geradeaus) in Verbindung mit ZZ nur für Fahrzeuge über 12 m Länge, beschränkt werden. Eine Begegnung und die Aufstelllänge von größeren Fahrzeugen ist hier nicht gegeben (sh. Schleppkurvenplan)

### Variante 3

Um ein gefahrenloses Räumen des Bahnübergangs zu ermöglichen, muss die vorhandene Fahrbahn für die Begegnung der Bemessungsfahrzeuge auf 5,55 m innerhalb der Räumstrecke verbreitert werden.

Durch das Aufstellen der Gegenverkehrsregelung (Z208/308) kann der nördliche Fahrbahnausbau eingeschränkt werden. Südlich der Bahn ist dann die Begegnung innerhalb der 27 m Räumstrecke herzustellen.

Der Einmündungsbereich Seitenweg im Quadranten II muß für einen evtl. auftretenden Begegnungsfall weiterhin aufgeweitet werden (sh. Schleppkurvenplan).

Das vorgeschaltete Lichtzeichen kann hierbei gemäß Regelwerk der Bahn bei Feld- und Waldwegen mit schwachem Verkehr bei vorhandener Übersichtlichkeit in Abstimmung mit den zuständigen Behörden **entfallen!**

Rasenweg in Quadranten I: bei Aufstellung VZ 209-30 (Vorgeschriebene Fahrtrichtung - geradeaus) ist kein Ausbau des Einmündungsbereiches erforderlich.

“

Aus Sicht des Ordnungsamtes und des Tiefbauamtes ist der geplante Ausbau des Bahnüberganges nicht unbedingt zu befürworten. Verschiedene Zählungen haben eine sehr geringen Verkehrsfrequenz ergeben (zwischen 0 und 6 Querungen pro Tag). Diese Anzahl kann sich zu Erntezeiten sicherlich erhöhen, steht aber in keinem Verhältnis zur Verkehrsbelastung beispielsweise am Segelfliegerweg. Zudem wäre eine bauliche Erweiterung wie sie von der DB Netz AG vorgestellt wird, recht teuer und erfordert zudem noch Grunderwerb. Nach Rücksprache mit dem Planungsbüro stellt die Variante 3 die Mindestanforderung nach geltendem Regelwerk der DB dar. Die Alternative wäre die Schließung des Bahnüberganges.

## **Anlagen**

Lageplan BÜ „Bohnenkampsweg“ – Variante 1

Lageplan BÜ „Bohnenkampsweg“ – Variante 2

Lageplan BÜ „Bohnenkampsweg“ – Variante 3

(Achtung Tippfehler im Textfeld: Variante 4 gibt es nicht)