

Bereich 35 - Mobilität

Datum:  
22.08.2023

## **Anfrage**

Beschließendes Gremium:

**Anfrage "Bahnübergang Drögenkamp" (Anfrage des ADFC Lüneburg vom 15.08.2023, eingegangen am 16.08.2023)**

### **Beratungsfolge:**

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	07.09.2023	Ausschuss für Mobilität

### **Sachverhalt:**

Siehe Anfrage "Bahnübergang Drögenkamp" (Anfrage des ADFC Lüneburg vom 15.08.2023)

### **Anlagen:**

Anfrage des ADFC

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

---

Per E-Mail

Lüneburg, 15.08.2023

Oberbürgermeisterin der Hansestadt Lüneburg  
Frau Claudia Kalisch  
Rathaus  
21335 Lüneburg

### Anfrage zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 07.09.2023

***Bahnübergang Drögenkamp – Auch für (mehrspurige) Lastenfahrräder und (motorisierte) Rollstühle passierbar machen?***

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin.

Der Drögenkamp ist eine innerörtliche Verbindungsstraße. Sie verbindet die beiden Ortsteile Häcklingen und Rettmer. Bedingt durch die geringe Breite (2,80m) ist diese Verbindung für PKW wenig attraktiv gewesen und wurde daher so gut wie ausschließlich durch Geh- und Radverkehr genutzt.

Der Drögenkamp wird auf halber Wegeslänge über einen schienengleichen Bahnübergang geführt. Dieser war während der letzten Jahrzehnte ohne Sicherheitstechnik ausgestattet und konnte durch den Geh- und Radverkehr hindernisfrei überquert werden. Die Signalisierung herannahenden Schienenverkehrs erfolgte durch Pfeifsignale.

Seit dem 12.07.2023 ist für diese Verkehrsarten eine Umlaufsperrung installiert worden. Diese bewirkt:

- Das Überqueren der Schienen mit mehrspurigen KFZ ist prinzipiell unterbunden;
- für Ausnahmeverkehre mit KFZ sind Schranken vorhanden. Diese bleiben ständig geschlossen, sind verriegelt und können nur von Berechtigten mittels eines Schlüssels geöffnet werden.

Die Schrankenanlage wird im Folgenden nicht weiter thematisiert.

Für die Umlaufsperrung ergeben sich im Wesentlichen diese Erkenntnisse:

- Die Sperre ist für geübte Radfahrerinnen auch ohne abzusteigen passierbar;
- Die Sperre ist für Lastenfahrräder oder Fahrräder mit Anhänger abhängig von körperlicher Kondition der Fahrerin nur mit Schwierigkeiten – in den meisten Fällen jedoch gar nicht passierbar;
- für mobilitätseingeschränkte Menschen mit (elektromotorischen) Rollstühlen dürften je nach Beschaffenheit der Fahrzeuge die Umlaufsperrung ebenfalls ein unüberwindliches Hindernis darstellen.
- Ortsunkundige Verkehrsteilnehmerinnen, die zu den beiden letztgenannten Gruppen zählen, werden zu Beginn des Drögenkamps (aus beiden Richtungen) in keiner Weise auf diese Einschränkungen hingewiesen und müssten u.U. wieder zurückfahren.

Mit anderen Worten: insbesondere dem Radverkehr werden an dieser Stelle Beschränkungen zugemutet, die nicht so zwingend sind, wie vielfach behauptet wird.

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) führt hierzu Alternativen an. So besagt der

**§ 11 Bahnübergänge, Absatz 9:**

*Bahnübergänge von Fuß- und Radwegen dürfen durch die Übersicht auf die Bahnstrecke (Absatz 12) oder durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge (Absatz 18) gesichert werden. Außerdem müssen Umlaufsperrn **oder ähnlich wirkende Einrichtungen angebracht sein.***

Die vorhandene Umlaufsperrre ließe sich mit wenig technischem Aufwand entsprechend modifizieren. Siehe dazu auch das beigefügte Bildmaterial.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Uwe Wenk', is written above the printed name.

(Uwe Wenk)



12.07.2023 - Bahnübergang Drögenkamp (Foto: Uwe Wenk, ADFC Lüneburg)



07.11.2019 Bahnübergang in Cölbe (Foto: Boris Lang IG Mobilität)

**Dezernat III**

Bereich 35 - Mobilität

Sachbearbeitung: **Markus Moßmann**

☎ 309-3460

Lüneburg, den 05.09.2023

**Folgende Anfrage wurde eingereicht:**

Anfrage des ADFC Kreisverband Lüneburg, eingegangen am 16.08.2023  
zur Sitzung des Mobilitätsausschusses am 07.09.2023  
„Bahnübergang Drögenkamp – Auch für (mehrspurige) Lastenfahrräder und (motorisierte)  
Rollstühle passierbar machen? “

**Antwort der Verwaltung zu obiger Anfrage:**

Um eine sachgerechte Beantwortung der Anfrage sicherzustellen, hat sich die Verwaltung an die Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA) gewandt und um ihre Einschätzung dazu gebeten, ob die Situation für Lastenfahrräder und Rollstühle im Sinne der Anfrage verbessert werden kann. Die LEA wiederum hat die Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH (SInON) als verantwortliches verkehrs- und betriebssicherungspflichtiges Eisenbahnstrukturunternehmen vor Abgabe einer Stellungnahme einbezogen.

In der Sache hatte sich zuvor auch Herr Schulz-Hendel, MdL, an die Landeseisenbahnaufsicht gewandt. Die an ihn gerichtete Antwort hat die LEA ebenfalls der Hansestadt Lüneburg als Stellungnahme zur Verfügung gestellt (s. Anlage).

Zwecks Beantwortung der Anfrage wird auf die Stellungnahme der LEA verwiesen.

**Kosten der Beantwortung der Anfrage:** 74 €

**Für die Beantwortung benötigte Zeit:** 0,5 h

*Im Original gezeichnet*

Markus Moßmann

Sehr geehrter Herr Schulz-Hendel,

vielen Dank für Ihre Anfrage und Vermittlung zum Sachverhalt.

Zu der Problematik am Bahnübergang (BÜ) Drögenkamp haben wir vorab um Stellungnahme der Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH (SInON), ehemals Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE) als verantwortliches, verkehrs- und betriebssicherungspflichtiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) gebeten.

Der Feldweg-Bahnübergang Drögenkamp war bis Mitte dieses Jahres durch Übersicht der Straßenverkehrsteilnehmer auf die Bahnstrecke und zusätzlich hörbare Signale der Eisenbahn gem. § 11 (7) der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) gesichert. Wegen fehlender, nicht ausreichend groß herstellbarer Sichtflächen am Bahnübergang waren Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Straßen- und Bahnverkehr angeordnet. Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Straße betrug zuletzt für alle Straßenverkehrsteilnehmer 10 km/h.

Im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen BÜ-Verkehrsschauen mit der Straßenverkehrsbehörde, Polizei, den Kreuzungsbeteiligten (Straßenbaustraßensträger und Eisenbahninfrastrukturunternehmen) und der Eisenbahnaufsichtsbehörde (LEA) wurden die mangelhaften Sichtflächen zuzüglich der vermehrten Meldungen der Triebfahrzeugführer zu gefährliche Ereignisse an diesem Bahnübergang (Missachtung der Geschwindigkeitsbeschränkung und des Vorranges der Schienenfahrzeuge durch Straßenverkehrsteilnehmer) diskutiert. Hieraus folgte, dass die Eisenbahn weitergehende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Bahnübergang Drögenkamp in Abstimmung mit den Beteiligten einleiten musste.

Die Pläne für die Maßnahme „Rückbau der Feldwegkreuzung Drögenkamp“ und die Umwidmung des Bahnübergangs in eine Gehwegkreuzung mit Einbau von Umlaufsperrern und mechanischen Schranken“ in Bahn-km 5,573 der Nebenbahnstrecke Lüneburg Süd – Soltau (Han) Süd hat das EIU erstmals am 22.07.2019 bei der zuständigen Genehmigungsbehörde, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, eingereicht. Im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Verfahrens sind Überarbeitungen von der Eisenbahn erfolgt und die Pläne mit Antragsschreiben vom 15.07.2021 erneut zur eisenbahnrechtlichen Entscheidung vorgelegt. Die öffentliche Auslegung der Pläne im Rathaus der Hansestadt Lüneburg erfolgte in der Zeit vom 04.10.2021 bis einschließlich 03.11.2021. Die Möglichkeit Einwendungen zu erheben war bis zum 17.11.2021 gegeben. Die Pläne sind am 14.03.2022 mit Planfeststellungsbeschluss, Az. 4122-30224-141 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr festgestellt worden und anschließend, seit Ablauf der Monatsfrist der Rechtsbelehrung, rechtskräftig.

Wenn Änderungen gegenüber den festgestellten Plänen sowie Bedenken zur Gestaltung des Bahnübergangs geäußert werden und hier eine Behebung eines „Mangels“ bzw. Herstellung des alten Zustandes gefordert wird, ist dies wegen der komplexen Rechtsgrundlage und der großen Gefahren immer neu abzuwägen und erfordert zudem ein neues eisenbahnrechtliches Genehmigungsverfahren.

Stichpunktartig sind bei diesen Abwägungen folgende Grundlagen zu nennen (kein Anspruch auf Vollständigkeit):

#### Grundgesetz:

- Art. 2 Abs. 2: Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit.
- Art 14: Recht auf Gewährleistung des Eigentums, soweit Zerstörung und Beschädigung von Sachen in Betracht kommt.

Verwaltungsverfahrensgesetz:

- Aus dem Planungsrecht ergibt sich die öffentlich-rechtliche Verpflichtung, Vorkehrungen oder Anlagen vorzusehen, die dem Wohl der Allgemeinheit dienen und zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Anderer erforderlich sind (§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG).

Bürgerliches Gesetzbuch:

- Reisende haben Anspruch auf sichere Beförderung. Es besteht die Pflicht der Eisenbahn als Schuldner der Transportleistung, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt walten zu lassen (§ 276 BGB).
- Ansprüche von Geschädigten aus unerlaubter Handlung (§§ 823ff BGB): Hierzu haben die Gerichte unter dem Begriff der „Verkehrssicherungspflicht“ eine Vielzahl von Entscheidungen getroffen, die Sicherheitspflichten konkretisieren.

Straf- und Haftpflichtgesetze:

- Unabhängig von der Verletzung von Sicherheitspflichten haften Eisenbahnen aus der Gefährdungshaftung nach dem Haftpflichtgesetz.
- Wichtige strafrechtliche Vorschriften sind im Strafgesetzbuch aufgeführt:
  - § 315: gefährliche Eingriffe in den Eisenbahnverkehr,  
u.a. Beschädigung oder Entfernung von Bahnanlagen / Sicherungseinrichtungen
  - § 222: fahrlässige Tötung,
  - § 223: Körperverletzung.

Aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) ergeben sich:

- Sicherheitspflichten der Eisenbahnen gemäß Generalklausel des § 4 Abs. 1:  
Die Eisenbahnen sind verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, die Fahrzeuge und das Zubehör sicher zu bauen und in betriebs sicherem Zustand zu halten.

Ausführungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO):

- Die wesentlichen Vorschriften daraus:
  - Anforderungen an den Bau der Bahnanlagen
  - Zulässige Geschwindigkeiten
  - Abweichen von den anerkannten Regeln
  - Kinematischer Regellichraum
  - Bahnübergänge (§ 11)
  - Eisenbahnbetrieb mit Sicherheitsfahrerschaltung, Zugbeeinflussung, Zugfunk
  - Belange Schwerbehinderter und mobilitätseingeschränkter Personen

Straßenverkehrsordnung (StVO)

- Das Verhalten der Verkehrsteilnehmer an Bahnübergängen ist vor allem in §§ 12, 19, 49 Abs. 1 Nr. 19 StVO i.V.m. § 24 StVG geregelt.
- Die Sicherheit an den Bahnübergängen beruht im Wesentlichen auf dem richtigen Verhalten der Wegebenutzer. Am Bahnübergang handelt es sich nicht um eine Verkehrsregelung zwischen Straßenverkehrsteilnehmer, sondern um eine Verhaltensregelung an einem Knotenpunkt mit zwei verschiedenen Verkehrssystemen. Ein Bahnübergang ist nur so sicher, wie sich der Straßenverkehrsteilnehmer richtig verhält. Die Eisenbahn hat aufgrund der langen Bremswege und Spurführung keine Möglichkeit der Gefahrenabwehr bei verbotswidrigem Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer.
- Daraus ergibt sich die absolute Vorrangregel für die Schienenbahnen (keine Vorfahrtregel wie an Straßenkreuzungen).
- Straßenverkehr darf sich einem Bahnübergang nur mit mäßiger Geschwindigkeit nähern (sog. Weltregel).
- Gefahrenzeichen Bahnübergang kündigt den Bahnübergang an und Vorschriftenzeichen Andreaskreuz nach § 41 StVO (§ 11 und Anhang 5 EBO) gewährt den absoluten Vorrang der Schienenfahrzeuge.
- Häufige Verletzung der Regeln durch Straßenverkehrsteilnehmer führen zu immer umfangreicheren Forderungen nach Sicherungsmaßnahmen an Bahnübergängen. Die Gefahren an einem

Bahnübergang mit Todesfolge für Straßenverkehrsteilnehmer sind wegen der hohen Gewichte und langen Bremswege der Eisenbahn extrem hoch.

#### Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)

- Das Kreuzungsrecht dient dazu, die aus dem Verhältnis der Beteiligten an der Kreuzung „Schiene – Straße“ entstehenden Rechtsverhältnisse zu regeln und soll die Verbesserung der Verkehrs- und Betriebssicherheit an Bahnübergängen hierbei unterstützen.

#### Die Verkehrssicherungspflicht, die z.B. aus BGH-Urteil zum Unfall „Rheinweiler“ abzuleiten ist:

- Verkehrssicherheit, die jede Gefahr ausschließt, ist nicht erreichbar.
- Je größer die Gefahr, desto höher die Anforderungen.
- Organe haben die Vorkehrungen zu treffen, die sie nach dem jeweiligen Stand der Technik als verständige, umsichtige, vorsichtige und gewissenhafte Fachleute
  1. für ausreichend halten dürfen und
  2. die den Umständen nach zumutbar sind.

#### Aus der allg. Rechtsprechung zur Verkehrssicherungspflicht an Bahnübergänge ergibt sich (Bahnübergangs-Urteile):

- Die EBO stellt Mindestanforderungen für die Sicherung auf, die im entschiedenen Fall nicht ausreichen, weil es sich z.B. um eine besonders unübersichtliche Situation am Bahnübergang handelte (einmündende Straßen im Kreuzungsbereich, Einkaufsmarkt, erhöhte Verkehrsbelastung, nicht ausreichende Sichtflächen, Geschwindigkeit auf der Straße wird nicht beachtet, u.a.):
- Bahn hätte bei der Kommune (Kreuzungsbeteiligter) auf eine Entschärfung hinwirken müssen!
- Bei erkannter Gefährlichkeit eines BÜ (mehrere Unfälle, gefährliche Ereignisse) müssen die Beteiligten handeln!

#### Zusammenfassend ist festzustellen:

- Eisenbahnfahrzeuge haben wegen des geringen Reibwertes zwischen Rad und Schiene (Stahl auf Stahl) verhältnismäßig lange Bremswege (bis zu 1000 m). Straßenfahrzeuge haben wegen des größeren Reibwertes zwischen Gummireifen und Straßendecke erheblich kürzere Bremswege (entsprechend Rad- und Fußgängerverkehr). Dieses unterschiedliche Bremsverhalten muss bei der Sicherung von Bahnüberwegen besonders berücksichtigt werden.
- Bahnübergänge sind besonders gefahrenträchtig und deshalb Gegenstand umfassender gesetzlicher Vorschriften, die durch interne Regelungen der Eisenbahnen und der Baulastträger der Straße sowie durch die Rechtsprechung ständig ergänzt werden.
- Bei Nichtbeachtung dieser Regeln bestehen erhebliche zivil- und strafrechtliche Haftungsrisiken für die Verantwortlichen.
- Wenn die Sicherheit eines Bahnübergangs durch besondere Umstände bedroht wird, muss die Eisenbahn eigene Maßnahmen veranlassen. Sie kann sich nicht darauf berufen, dass es schon gut geht (Stichpunkt Bestandsschutz).
- Veranlasst die Eisenbahn anstelle eines untätig bleibenden Straßenbaulastträgers Maßnahmen, hat sie Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen nach den Bestimmungen über die Geschäftsführung ohne Auftrag (§§ 679, 683 BGB).
- Die aktuelle Rechtsprechung lässt einen Trend zur Verschärfung der Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht an Bahnübergängen erkennen.

Der Eisenbahn wurde wegen der von ihr ausgehenden großen Gefahren bei der Gestaltung der Bahnübergänge schon immer besondere Privilegien und Verantwortung auferlegt.

Der umgebaute Bahnübergang Drögenkamp entspricht den derzeit geltenden gesetzlichen und technischen Anforderungen. Für den Bahnübergang ist eine Rückkehr zur alten Ausführung/Regelung nach Abwägung aller Vor- und Nachteile zurzeit nicht möglich, zumal der Umbau nach einem ordnungsgemäßen Verfahren genehmigt worden ist.

Zum vorliegenden Fall: Ein Abbau der Umlaufsperrung und Wegeschränke würde zu einem ungehinderten Zugang in den Gefahrenbereich der Eisenbahn führen und ist wegen der unzureichenden Sichtflächen nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften und Regelungen nicht zulässig. Radfahrer

müssen hier vor der Umlaufsperrung absteigen und werden dann zu Fußgängern und können die Bahnstrecke in beide Richtungen einsehen um damit sicher die Bahnstrecke, als Fußgänger der sein Rad schiebt, überqueren.

Abhilfe kann hier die Herstellung der Sichtflächen oder der Einbau einer technischen Bahnübergangssicherungsanlage schaffen. Die Herstellung der Sichtflächen hat in der Vergangenheit auch mit den Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Straße nicht funktioniert. Zudem wäre eine größere Waldfläche und Gehölz am Bahnübergang und entlang der Straße/Bahn abzuholzen, was heute aus Umweltschutzgründen kaum noch durchsetzbar und allgemein akzeptabel wäre.

Der Einbau einer technischen Sicherungsanlage ist aufgrund der hohen Einbaukosten von geschätzt über 400.000 € als unverhältnismäßig anzusehen. Zumal andere Bahnübergänge mit einer höheren Verkehrsbelastung und Gefahrenpotential im Rahmen von Risiko- und Gefahrenbetrachtungen hier zu priorisieren sind. Die benachbarten Bahnübergänge „Lüneburger Straße“ (K17) in Bahn-km 4,961 und „Am Wischfeld“ in Bahn-km 5,995 wurden in diesem Zusammenhang mit neuen, umfangreicheren technischen Sicherungsanlagen ausgestattet. Den Wegebenutzern (allg. Straßenverkehr/Landwirte/Lastenräder), die den Bahnübergang Drögenkamp derzeit nicht benutzen können, ist der (geringe) Umweg über die beiden benachbarten, technisch gesicherten Bahnübergänge Lüneburger Straße bzw. Am Wischfeld in Hinblick auf die Sicherheitsziele und eigene Unversehrtheit zuzumuten.

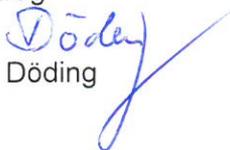
Transparenz ist wesentlich, frühzeitige Information, offen diskutiert und kontinuierlich kommuniziert, lässt das Wissen der Beteiligten wachsen und führt meistens zur allgemeinen Zustimmung und Akzeptanz. Bei der Sicherung von Bahnübergängen können die einzelnen Interessengruppen nicht immer zufriedenstellend alle ihre Erwartungen umsetzen, sondern hier sind immer Kompromisse zum Wohl der Straßen- und Eisenbahnnutzer und benachbarte Wohnbevölkerung einzugehen. Gerade bei Bahnübergängen prallen die unterschiedlichsten Blickwinkel aufeinander. Sicherheit und Wirtschaftlichkeit sowie Akzeptanz von allen Beteiligten und (Verkehrs) - Teilnehmern in Einklang zu bringen, ähnelt nicht selten der Quadratur des Kreises, daher sind oft Kompromisse unter Beachtung der hohen Sicherheitsziele einzugehen.

Im Rahmen der Weiterentwicklung der Verkehre auf der Straße und Schiene sowie der Wohnbebauung in den Ortsteilen Rettmer und Häcklingen sind ständig Überprüfungen und Lösungen an den Bahnübergängen zu suchen. Zudem muss die Suche nach Lösungen immer auch das rechtlich und finanziell Machbare im Blick behalten. Will die Allgemeinheit das und sind finanzielle (Steuer-) Mittel da, so kann auch der untergeordnete ehem. Feldweg-Bahnübergang Drögenkamp vollständig aufgehoben, technisch gesichert oder durch eine Brücke ersetzt werden. Hier müssen die Politik, die Bürger und die Kreuzungsbeteiligten ehrlich und verantwortlich mit den Ressourcen umgehen, um das Größtmögliche für alle Beteiligten herauszuholen.

Für weitere Rückfragen und Auskünfte stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

  
Döding