

Beschlussvorlage Gemeinde Hohen Viecheln Federführend: Bauamt	Vorlage-Nr: VO/GV10/2009-129 Status: öffentlich Aktenzeichen: Datum: 17.08.2009 Einreicher: Bürgermeister	
Bahnübergangserneuerung BÜ km 63,761 Döpeweg, Hohen Viecheln - Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung		
Beratungsfolge:		
Beratung Ö / N	Datum	Gremium
Ö	07.09.2009	Gemeindevertretung Hohen Viecheln

Beschlussvorschlag:

Die Gemeinde Hohen Viecheln stimmt dem Abschluss der Kreuzungsvereinbarung zur Bahnübergangserneuerung BÜ km 63,761 der Strecke 1122 (BÜ Döpeweg) sowie der technischen Lösung zum Um- und Ausbau des Bahnüberganges zu.

Sachverhalt:

Laut Erläuterungsbericht entspricht der vorhandene Bahnübergang mit der elektrischen Halbschranke nicht den gültigen betriebstechnischen Vorschriften. Die Anforderungen aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung sind nicht umsetzbar und somit ist die Verkehrssicherheit nicht gegeben.

Im Rahmen des Blinklichtprogramms soll der oben genannte BÜ entsprechend den Forderungen der EBO angepasst werden. (Ausführungen zur Ausbauart der technischen Anlage und der Straßenanlage sind dem Erläuterungsbericht in der Anlage zu entnehmen.)

Laut vorgelegtem Entwurf der Kreuzungsvereinbarung betragen die voraussichtlichen Kosten ca. 392.323,49 € (einschließlich Umsatzsteuer). Sie sind in voller Höhe kreuzungsbedingt. Die kreuzungsbedingten Kosten werden nach § 13 Abs. 1 EKrG von der DB Netz AG, vom Straßenbaulastträger und vom Bund zu je einem Drittel getragen. Demnach entfallen voraussichtlich 130.774,50 € auf jede Institution. Lt. § 5 (5) d. Kreuzungsvereinbarung werden den Beteiligten in Höhe von 10 v.H. der aufgewandten Grunderwerbs- und Baukosten in Rechnung gestellt.

Finanzielle Auswirkungen:

voraussichtliche Kosten: 130.774,50 €

Anlage/n:

Erläuterungsbericht

Kreuzungsvereinbarung

Finanzierungsplan

Entwurfsplanung Verkehrs- und Signalanlagen liegen 1 x im Original zur Sitzung vor

Abstimmungsergebnis:	
-----------------------------	--

Gesetzliche Anzahl der Mitglieder des Gremiums	
Davon besetzte Mandate	
Davon anwesend	
Davon Ja- Stimmen	
Davon Nein- Stimmen	
Davon Stimmenthaltungen	
Davon Befangenheit nach § 24 KV M-V	

**Ersatz einer vorhandenen Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA)
durch eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranken**

**Ersatz einer vorhandenen Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA)
durch eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranken in Bahn-km 63,761
Döpeweg, Hohen Viecheln**

Strecke 1122 Lübeck - Strasburg

Kreuzungsvereinbarung

Aufgestellt:

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Ost
I.BV-O-P(P2)
Caroline-Michaelis-Straße 5 – 11
10115 Berlin

**Ersatz einer vorhandenen Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA)
durch eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranken**

**Ersatz einer vorhandenen Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA)
durch eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranken in Bahn-km 63,761
Döpeweg, Hohen Viecheln**

Strecke 1122 Lübeck - Strasburg

**Inhaltsverzeichnis
Kreuzungsvereinbarung**

Inhalt	Anlage
technischer Erläuterungsbericht	1
Lage im Netz	2
Kostenplanung	3
Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten	4
Finanzierungsplan	5
Planunterlagen	6

Kreuzungsvereinbarung (§§ 3/13 EKrG)

zwischen der

DB Netz AG, Regionalbereich Ost,
Produktionsdurchführung Schwerin
Dr. Külz-Straße 54
19053 Schwerin

- nachstehend DB Netz AG genannt -

und der

Gemeinde Hohen Viecheln

vertreten durch das Amt Dorf Mecklenburg – Bad Kleinen
Am Wehberg 17
23972 Dorf Mecklenburg

- nachstehend Straßenbaulastträger genannt -

wird gemäß § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) vom 14.08.1963 (BGBl. I, S. 681) in der Fassung vom 21.03.1971 (BGBl. I, S. 337), zuletzt geändert durch Artikel 281 der Neunten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom 31.10.2006. (BGBl. I S. 2407, 2444) folgende Vereinbarung getroffen:

§ 1 Gegenstand der Vereinbarung

- (1) Die Gemeindestraße Döpoweg in Hohen Viecheln kreuzt die im BÜ –Bereich zweigleisige elektrifizierte Eisenbahnstrecke von Lübeck nach Strasburg im Bahn-km 63,761 höhengleich.

Beteiligte an der Kreuzung sind die DB Netz AG als Baulastträger des Schienenweges und das Amt Dorf Mecklenburg – Bad Kleinen als Baulastträger der Straße.

- (2) Aus Gründen der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs ist es erforderlich, die vorhandene Sicherungsanlage durch eine dem Stand der Technik entsprechende Lichtzeichenanlage mit Halbschranken zu ersetzen. Die Lichtzeichen und Halbschranken werden unter Berücksichtigung des vorhandenen Querschnitts der Straße angeordnet.

§ 2 Art und Umfang der Maßnahme

- (1) Beschreibung der Maßnahme:

Das Bauvorhaben umfasst alle Maßnahmen, die erforderlich sind, um den Bahnübergang entsprechend den gesetzlichen Erfordernissen der EBO umzugestalten.

Dazu gehören:

- a) Neubau einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
- b) Aufstellen eines Betonschalthauses (Containerbauweise)
- c) Einbau der für den BÜ erforderlichen Signale einschließlich des erforderlichen Kabeltiefbaus, und der Streckenverkabelung sowie der Fernüberwachung

- d) Rückbau der Altanlage
- e) Ersatzloser Rückbau der bahneigenen Beleuchtungsanlage
- f) Errichtung eines neuen Starkstromanschlusses für die BÜ-Anlage
- g) Markierung und Beschilderung

(2) Im übrigen gelten die nachstehend aufgeführten Unterlagen und Pläne:

- | | |
|----------------------------|------------|
| - Erläuterungsbericht | - Anlage 1 |
| - Übersichtsplan | - Anlage 2 |
| - Kostenschätzung | - Anlage 3 |
| - Kostenteilungsberechnung | - Anlage 4 |
| - Finanzierungsplan | - Anlage 5 |
| - Planunterlagen | - Anlage 6 |

§ 3 Planfeststellung/Plangenehmigung

Für die Maßnahme wird ein Planrechtsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) durchgeführt. Dieses Verfahren wird durch die DB Netz AG beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt.

§ 4 Durchführung der Maßnahme

- (1) Die DB Netz AG führt die in § 2 Abs. 1 Buchst. a) bis g), aufgeführten Maßnahmen durch. Der Baudurchführende ist für die Ausschreibung, Vergabe und Vertragsabwicklung mit dem Unternehmer zuständig.
- (2) Aufträge für Leistungen bis zur Höhe der voraussichtlichen Kosten dürfen ohne vorherige Bestätigung des anderen Beteiligten vergeben werden.
- (3) Führt ein Beteiligter Maßnahmen durch, die Auswirkungen auf Anlagen des anderen oder den Verkehr haben können, so wird er vorher dessen Zustimmung einholen.
- (4) Für Baubeginn, zeitliche Durchführung der Maßnahme u.ä. gelten die im Schriftwechsel zu vereinbarenden Einzelheiten. Mit der Durchführung der Maßnahme darf erst begonnen werden, wenn die verwaltungstechnischen Voraussetzungen erfüllt sind, die Finanzierung gesichert ist und alle Beteiligten dem Baubeginn zugestimmt haben.
- (5) Nach Durchführung der Maßnahme erfolgt eine gemeinsame Abnahme der Beteiligten.
- (6) Die endgültigen Abmessungen der Kreuzungsanlage werden in Bestandszeichnungen nachgewiesen. Nach Durchführung der Maßnahme übergibt der Baudurchführende dem anderen Beteiligten eine Ausfertigung der Bestandszeichnungen.

§ 5 Kosten der Maßnahme

- (1) Der Umfang der kreuzungsbedingten Kosten (=Kostenmasse) wird unter Beachtung des § 13 Abs. 1 EKRg, der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung (1.EKRv) und des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 8/1989 des BMV vom 17.05.1989 (VkBl. 1989, S. 419) ermittelt.
- (2) Die Kosten der Maßnahme (§ 2) betragen nach der als Anlage beigefügten „Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten“ voraussichtlich ca. 392.323,49 € (einschließlich Umsatzsteuer).

Sie sind in voller Höhe kreuzungsbedingt. Die kreuzungsbedingten Kosten werden nach § 13 Abs. 1 EKrG von der DB Netz AG, vom Straßenbaulastträger und vom Bund zu je einem Drittel getragen.

Demnach entfallen voraussichtlich auf

- die DB AG	130.774,50 €
- den Straßenbaulastträger	130.774,50 €
- den Bund	130.774,50 €

- (3) Anfallende Umsatzsteuer gehört zur Kostenmasse.
- (4) Bei der Berechnung der Personalkosten nach § 4 Abs. 2 Nr. 1 der 1. EKrV sind die Kosten für das tatsächlich eingesetzte Personal anzusetzen (s. Schreiben des BMV vom 18.09.95 – StB 17/E 11/E16/78.11. 00/27 Va 95).
Für die Berechnung der Eigenleistungen der DB Netz AG kommen die jeweils geltenden mit dem Eisenbahn-Bundesamt und dem BMVBS abgestimmten Leistungssätze in Ansatz.
- (5) Die Beteiligten werden Verwaltungskosten nach § 5 der 1. EKrV in Höhe von 10 v.H. der von ihnen aufgewandten Grunderwerbs- und Baukosten in Rechnung stellen.
- (6) Kosten für Betriebserschwernisse während der Bauzeit gehören – nur soweit solche der DB Netz AG selbst entstehen - zur Kostenmasse.
- (7) Die endgültigen Kosten ergeben sich aus der Schlussabrechnung, die von der DB Netz AG erstellt wird.

§ 6 Abschlagszahlungen und Abrechnung

- (1) Der Straßenbaulastträger leistet Abschlagszahlungen nach dem Baufortschritt auf die Kosten der Maßnahme, die vom anderen Beteiligten durchgeführt wird.
- (2) Der endgültige Zahlungsausgleich wird unverzüglich nach Übersendung und Prüfung der Kostenzusammenstellung durchgeführt. Bei Meinungsverschiedenheiten darf die Zahlung der unbestrittenen Beträge nicht bis zur Klärung der Streitfragen zurückgestellt werden.

§ 7 Erhaltung und Eigentum

- (1) Für die Erhaltung der Kreuzungsanlagen gilt § 14 EKrG.
Danach erhält
 - a) die DB Netz AG die Eisenbahnanlagen, dies sind insbesondere z. B. am BÜ (das sowohl dem Eisenbahn- als auch dem Straßenverkehr dienende Kreuzungsstück, begrenzt durch einen Abstand von 2,25 m von der äußeren Schiene, die Schranken, die Andreaskreuze und die Lichtzeichen),
 - b) der Straßenbaulastträger die Straßenanlagen, dies sind insbesondere am BÜ (die Warnzeichen und Merktafeln (Baken) sowie andere der Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs dienende Verkehrseinrichtungen und -zeichen).
- (2) Für Erhaltungsmaßnahmen, die Anlagen des anderen Beteiligten betreffen, wird dessen vorherige Zustimmung eingeholt, es sei denn, dass Gefahr im Verzuge ist. Dabei werden auch der Umfang der Mitbenutzung der Anlagen des anderen Beteiligten sowie ggf. erforderliche Sicherheitsvorkehrungen festgelegt.
- (3) Die Eisenbahnanlagen werden Eigentum der DB Netz AG, die Straßenanlagen Eigentum des Straßenbaulastträgers

§ 8 Sonstiges

- (1) Alle Arbeiten sind unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes/Straßenverkehrs auszuführen.
- (2) Für das Verfahren bei der Bauausführung, der Kostenerstattung, der Leistung von Abschlagszahlungen und der Abrechnung der Maßnahme (§ 2) gilt die „Richtlinie für das Verfahren bei der Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem EKrG“, bekanntgegeben vom BMVBW mit dem ARS Straßenbau Nr.7/2000 – S 16/EW 15/78.10.20/8 Va 00 – vom 06.03.2000 (VkB 2000, S. 172 ff.).
- (3) Die Durchführung baulicher/technischer Maßnahmen bzw. die Genehmigung entsprechender Maßnahmen Dritter im Verkehrsweg eines Beteiligten obliegt jedem Beteiligten für seinen Verkehrsweg. Leitungsverlegungen und der An- oder Einbau sonstiger Einrichtungen bedürfen jedoch jeweils der vorherigen Zustimmung des anderen Beteiligten. Dieser kann seine Zustimmung verweigern, wenn eigene berechnete Interessen durch die Maßnahme beeinträchtigt werden können. Die Zustimmung kann davon abhängig gemacht werden, dass vor Durchführung der Maßnahme eine besondere vertragliche Regelung zwischen dem Beteiligten und dem Maßnahmenträger zustande kommt.
Diese Regelungen gelten nicht bei Erhaltungsmaßnahmen nach § 7 Abs. 2.
Die Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes bleiben hiervon unberührt.
- (4) Für die Verlegung, Änderung oder Sicherung von Telekommunikationslinien, die nicht zu den Eisenbahn- oder Straßenanlagen gehören, gelten die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes vom 22.06.2004, soweit keine besonderen vertraglichen Regelungen bestehen.
- (5) Von den Kosten für Leitungsanpassungsarbeiten werden nur die Anteile der Kostenmasse angelastet, die ein Beteiligter als Baulastträger eines der beteiligten Verkehrswege zu tragen hat. Nicht zur Kostenmasse zählen die auf Grund bestehender Rechtsverhältnisse von Dritten zu übernehmenden Kosten. Diese sind erforderlichenfalls von den jeweiligen Vertragspartnern bis zur Durchsetzung ihrer Ansprüche vorzufinanzieren.
- (6) Ein eventuell erforderlicher Grunderwerb eines Beteiligten von dem/einem anderen Beteiligten wird gesondert vertraglich geregelt.
- (7) Die Kosten für den Bauüberwacher Bahn (BüB) sind Verwaltungskosten.
- (8) Ansprechpartner Seitens der DB Netz AG für diese Maßnahme ist die:

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Ost
Caroline-Michaelis-Straße 5 – 11
10115 Berlin

- (9) Die Beteiligten vereinbaren abweichend von § 195 BGB eine Verjährungsfrist von 10 Jahren. Die Verjährungsfrist beginnt mit dem Ablauf des Jahres zu laufen, in dem der Vergütungsanspruch aus der Schlussrechnung bzw. bei Teilinbetriebnahme von in sich abgeschlossenen Bauwerksteilen aus der Teilschlussrechnung fällig geworden ist.

§ 9 Vertragsergänzungen

Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

§ 10 Genehmigungen

Diese Vereinbarung bedarf

- wegen des in § 5 vorgesehenen Beitrages des Bundes insoweit der Prüfung der obersten Landesbehörde und Ihrer Feststellung, dass der Kostenanteil des Bundes durch die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gedeckt wird. Die Genehmigung bzw. Prüfung wird von der DB Netz AG beantragt.

§ 11 Ausfertigungen

Diese Vereinbarung wird 3-fach ausgefertigt. Die Beteiligten erhalten je eine Ausfertigung.

Für die
Gemeinde Hohen Viecheln

Hohen Viecheln, den

.....
Bürgermeisterin

.....
Stellv. der Bürgermeisterin

Für die DB Netz AG

Schwerin, den 01.04.2009

i.V. hpf
DB Netz AG

Schultz
(Vor- und Zuname in Druckschrift)

i.V. Kiedig
LEDDIG

1 Allgemeines

Die zu planenden Maßnahmen an der technischen Sicherung des Bahnüberganges dienen zur Herstellung der Gesetzlichkeit gemäß EBO (Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung). Die vorhandenen Anlagen der technischen Sicherung des Bahnüberganges (Bauart elektrische Halbschrankenanlage Hs 64 b, in der Überwachungsart ÜS) entsprechen nicht den Bestimmungen der EBO und werden zurzeit mit einer befristeten Ausnahmegenehmigung des BMV BW betrieben. Die Anpassung der BÜ - Sicherungen wird aus Gründen der Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs zwingend erforderlich.

Im Rahmen des durch die DB AG aufgelegten Blinklichtprogramms „Erneuerung von Bahnübergangsanlagen Paket 5“ sind auf der Strecke 1122 für den Bahnübergang km 63,761 die erforderlichen Planunterlagen als Entwurfsunterlage zu erstellen und die Finanzierung mit den Kreuzungsbeteiligten abzuschließen.

1.1 Einordnung des Entwurfs in das Gesamtvorhaben

Zurzeit entspricht der auf der Strecke 1122 am km 63,761 vorhandene Bahnübergang mit der elektrischen Halbschranke, Bauart Hs 64 b, nicht den gültigen betriebstechnischen Vorschriften. Die Anforderungen aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung sind nicht umsetzbar und somit ist die Verkehrssicherheit nicht gegeben.

Im Rahmen des Blinklichtprogramms soll der oben genannte BÜ entsprechend den Forderungen der EBO angepasst werden.

1.2 Lage im Netz

Bahntechnische Angaben:

Strecke:	Lübeck Hbf., 90W108 - NL Grenze - Bad Kleinen - Bützow - Strasburg
Streckenabschnitt	Bad Kleinen - Ventschow
bisherige Bezeichnung:	BÜ Po 144
neue Bezeichnung:	BÜ 63,7
Kennwort:	Hohen Viecheln, Döpeweg
Bahn-Km:	63,761
Ortslage:	außerorts

Folgende Verkehrsangaben gelten für die Strecke Lübeck Hbf., 90W108 - NL Grenze - Bad Kleinen - Bützow - Strasburg

Bremswegabstand:	1000 m
Max. Zuglänge:	750 m
Geschwindigkeit der langsamsten Regelzüge:	60 km/h
Streckengeschwindigkeit :	120 km/h
geplante Streckengeschwindigkeit:	160 km/h
Regelhaltezeit	kein Halt
Fußgängergeschwindigkeit berücksichtigen:	nein
Anzahl der Züge in 24h:	84
Max. Anzahl der Züge innerhalb 3h:	15

Straßentechnische Angaben:

Überquerende Straße am BÜ

Bundesland:	Mecklenburg Vorpommern
Landkreis:	Nordwestmecklenburg
Gemeinde:	Hohen Viecheln
Straßenname:	Döpeweg
Kreuzungswinkel:	123,70 gon (111,33°)
Bezeichnung im Straßennetz:	Gemeindestraße
Straßenbaulasträger:	Gemeinde Bad Kleinen, Amt Dorf Mecklenburg - Bad Kleinen
örtlich zugelassene Geschwindigkeit:	50 km/h

Die Straße wird mit 3 Kfz/Tag schwach frequentiert. Die Verkehrszählung erfolgte vom 23.10. bis 25.10.2007.

Einmündende Wege innerhalb der Räumstrecke sowie Fußwege sind nicht vorhanden.

2 Erläuterung des Zustands vorhandener Anlagen

2.1 Gleisanlagen

Die BÜ-Anlage befindet sich an der Strecke (1122) Lübeck Hbf., 90W108 - NL Grenze - Bad Kleinen - Bützow - Strasburg. Der Streckenabschnitt ist zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert(F-Bahn).

Die Oberbauform für das vorhandenen Gleise im BÜ-Bereich ist:

Gleis Blankenberg - Bad Kleinen: K65 - BS 66 - 1667 - 60 - Sch,

Gleis Bad Kleinen - Blankenberg: W60 - B 70 - 1667 - 60 - Sch.

2.2 Straßenanlagen

Die Straßenbreite im BÜ-Bereich beträgt 3,5 m. Im BÜ Bereich sind 2 Satz Stahlbetongroßflächenplatten mit Randplatten eingebaut. Der Straßenbelag ist Schotter mit Splittabdeckung bis an die Randplatten. Die Straßengradiente ist bahnrechts vom BÜ weg leicht abfallend geneigt und bahnlinks leicht zum BÜ hin fallend. Hier wird das auf dem Weg anfallende Wasser vor dem BÜ durch eine Pflasterrinne in den Straßengraben geleitet.

Im Bereich des BÜ befindet sich kein separater Fußweg.

Bü - Schauen wurden durchgeführt, jedoch keine Besonderheiten festgestellt. Die Einsehbarkeit des BÜ ist beidseitig gegeben. Rad- Gehweg und Schallschutz sind an diesem BÜ nicht vorhanden. Rückstaugefahr besteht grundsätzlich nicht.

2.3 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

Der Bahnübergang Po 144 km 63,760 ist derzeit mit einer elektrischen Halbschrankenanlage HS 64b ausgerüstet in der Überwachungsart ÜS. Die Anlage wurde 1968 errichtet.

2.3 Anlagen der Elektrotechnik

Der Hausanschluss der DB AG befindet sich in einem Funktionsgebäude LST oberhalb des Bahnüberganges außerhalb der Bahngrenzen. Das Gebäude wird nicht mehr genutzt und ist in einem sehr schlechten Zustand. Vom Hausanschluss ist ein Verteiler am Quadrant III angeschlossen. Dieser wiederum speist das BÜ-Schaltheus und die BÜ- Beleuchtung .Die BÜ-Beleuchtung besteht aus zwei Stahlrohrmasten mit Aufsatzleuchte. Die den BÜ kreuzende öffentliche Straße ist nicht beleuchtet.

2.4 Bahnübergänge

Die BÜ-Befestigung besteht aus zwei Satz Stahlbeton-Großflächenplatten, Mittelplatten und Randplatten. Der wegegeseitige Anschluss ist beidseitig in Schotter mit Splittabdeckung bis an die Randplatten.

2.5 Anlagen der Telekommunikation

Im Bereich des Bahnüberganges am Schaltheus befindet sich ein Fernspreckschrank und auf der Strecke ist GSM-R im Wirkbetrieb.

2.5 Leitungsbestand

Im Zuge der technischen Bearbeitung wurden nachfolgende Leitungsträger abgefragt:

- E.ON edis AG Neubuckow
- E.ON Hanse Gas AG Schwerin
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH Schwerin*
- Deutsche Telekom Stahnsdorf**
- Verbundnetz Gas AG, Hauptreferat Genehmigungswesen Leipzig*

Von folgenden Unternehmen befinden sich Kabel- und Leitungen im Planungsbereich:

- E.ON edis AG Neubuckow
- E.ON Hanse Gas AG Schwerin

Von den mit * benannten Unternehmen sind keine Kabel- und Leitungsbestände vorhanden. Die Zuarbeiten der restlichen Unternehmen (mit ** bezeichnet) stehen noch aus.

Darüber hinaus wurden folgende Ämter vorab über die geplante Baumaßnahme informiert und um Stellungnahme gebeten:

- Straßenbaulastträger

- Zweckverband Grevesmühlen
- Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei Mecklenburg/Vorpommern in 19061 Schwerin

Eine erste Überprüfung durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst hat ergeben, dass sich der BÜ-Bereich in keinem kampfmittelbelasteten Gebiet befindet.

Grundlage für die Leitungsbestandspläne sind die Bestandsunterlagen der Bahn und die übersandten Unterlagen der oben genannten Leitungsträger.

3 Erläuterung des geplanten Zustands der Anlagen

3.1 Gleisanlagen

- Keine Veränderung gegenüber dem Bestand

3.2 Straßenanlagen

Im Bereich des Bahnüberganges wird bahnlinks und bahnrechts eine Straßenanpassung, entsprechend RIL 815 in ungebundener Bauweise nach „Ländlicher Wegebau, Bild 8.2, mittlere Beanspruchung Zeile 1, bei einer Tragfähigkeit des Untergrundes von 45 MN/m²“, vorgenommen.

Es wird bahnlinks (nördlich) ein Begegnungsverkehr „Müllfahrzeug - PKW“ für eine Geschwindigkeit von ≤ 30 km / h mit einer Länge von 25,0 m und einer Straßenbreite von 5,0 m entsprechend Verkehrszählung (3 Pkw / Tag, 0 LKW / Tag) hergestellt.

Bahnrechts (südlich) erfolgt eine Straßenaufweitung im Bereich des Schrankenbaumes, damit entsprechend RIL 815.0032 Abschnitt 2, Bild 2 - Fahrbahnbreite 4,50 m - ein Schrankenausfahrbereich von 2,75 m gegeben ist. Dazu erfolgt eine Dammaufweitung mit einer Länge von ca. 9,0 m und einer Breite von max. 1,0 m.

Die Bankette mit einer Breite von 0,5 m werden entsprechend gestaltet.

Nördlich des BÜ wird eine Schlitzrinne mit Anschluss an den im II. Quadranten vorhandenen Bahngraben eingebaut.

Durch die Beschilderung (Vz 208, 308) wird ein Begegnungsverkehr auf dem Bahnübergang ausgeschlossen. Straßenmarkierungen werden gemäß den geltenden Richtlinien für Markierungsarbeiten an Straßen (RMS) ausgeführt. Im Kreuzungsbereich ist die Fahrbahnbegrenzung Vz 295 als Schmalstrich (0,12 m breit) durch Kaltplastik herzustellen. Die Haltlinie Vz 294 wird als Breitstrich (0,5 m breit) jeweils 2,50 m vor dem Andreaskreuz mittels Kaltplastik ausgeführt.

Die Beschilderung erfolgt entsprechend dem Markierungs- und Beschilderungsplan (BUEkm63,761_EP_004). Teilspernung des BÜ zur Anbindung der Straßenanschlüsse werden örtlich festgelegt und kurzzeitig durchgeführt.

Die Lage der BE Fläche wird im Rahmen der Erarbeitung der Genehmigungsplanung abgestimmt und festgelegt.

3.3 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

Die elektrische Halbschrankenanlage HS64b wird durch eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranken als SIMIS LC LzH in der Überwachungsart FÜ ersetzt. Die in der Aufgabenstellung festgelegte Überwachungsart ÜS kann nicht umgesetzt werden. Die vorhandene Gleislage lässt die Aufstellung von Überwachungssignalen nicht zu. Die Sicht auf die Überwachungssignale ist nicht gewährleistet. In Abstimmung mit dem Bauherrn DB Netz AG und dem Betrieb wird die Anlage in der Überwachungsart FÜ ausgeführt. Eine Bestätigung beider liegt vor. Die Anschaltung der FÜ wird über freie Adern der Fernmeldekabel gewährleistet. Eine Beantragung zu deren Nutzung erfolgt über den Bauherrn an den Vertrieb von DB Systel. Eine Bestätigung über die Reservierung der notwendigen Aderpaare liegt durch die DB Systel bereits vor.

3.3.1 Gleisschaltmittel

Die Einschaltung der BÜ- Anlage aus beiden Richtungen erfolgt durch Achszähler. Am Bahnübergang ist Automatik HET zu programmieren.

Die Einschaltpunkte wurden für eine Geschwindigkeit von 160 km/h berechnet.

3.3.2 Deckungssignale

Entfällt

3.3.3 Lichtzeichen und Antriebe

Die Anordnung der Lichtzeichen, Schrankenantriebe, Gleisschaltmittel und der BÜ-Kennzeichentafeln sind den Planungsunterlagen zu entnehmen. Es sind insgesamt 2 Antriebe mit Halbschrankenbäumen und 4 Lichtzeichen für Straßensignale vorgesehen. Alle Lichtzeichen werden mit Kontrastblenden und die dazugehörigen Andreaskreuze mit Schutzbügeln ausgestattet.

Eine Fußgängerakustik mit Nachtabenkung ist vorgesehen.

Es werden Schrankenbäume mit rundem Schrankenbaumprofil verwendet.

Die genauen Einbaumaße sind im Kreuzungsplan Verkehrsanlagen tabellarisch dargestellt.

3.3.4 Betonschalthaus

Zur Unterbringung der signaltechnischen Anlagen für den Bahnübergang einschl. der Stromversorgung wird ein Schalthaus errichtet. Die Aufstellung des Rechteck - Betonschalthauses erfolgt bahnlinks im III. Quadranten auf dem Gelände der DB Netz AG. Es wird direkt an den dort vorhandenen Kabelschacht gesetzt und zur Verkabelung mit dem Schalthaus werden in den Kabelschacht Kernbohrungen eingebracht. Das Schalthaus wird von der Signalbaufirma vorverdrahtet geliefert. Die Gründung des BÜ-Schalthauses erfolgt auf 4 Betonfertigteilstützen. Es werden Betonfüße der Bauart „kleine Bauform“, bestehend aus je 2 Zwischenstücken L/B/H 400/400/450 mm und je 1 Unterteil L/B/H 500/600/150 mm gem. Regelzeichnung der DB Netz AG S 8240.11.7 eingebaut.

Das BÜ Schalthaus wird so errichtet, dass ein direkter Blick aus der Tür des BSH zum BÜ gewährleistet werden kann. Die Zuwegung zum Schalthaus wird 1 m breit, mittels sandge-schlämmter Schotterdecke, hergestellt. Zur Vermeidung von Gefahren aus dem Eisenbahn-betrieb gegenüber des Wartungspersonales wird zwischen der Zuwegung Schalthaus und den Gleisanlagen ein Geländer errichtet.

3.3.5 BÜ – Befestigung

Keine Veränderung

3.3.6 Kabelanlage / Tiefbau

Im Zusammenhang mit der Errichtung der Sicherungsanlagen für den BÜ 63,761 werden für die Aufstellung des Schalthauses und der sicherungstechnischen Anlagenteile (Antriebe, Lichtzeichen, Signale usw.) Tiefbauleistungen erforderlich.

Es sind Erdarbeiten zur Aufstellung der Fertigteilfundamente für die Schrankenantriebe, Lichtzeichen, Signale und des Schalthauses auszuführen.

Das Schalthaus wird direkt an den vorhandenen Kabelschacht (KS) im III. Quadranten ge-setzt und durch Kernbohrungen im Schacht werden die Kabel miteinander verbunden.

Für die Verkabelung der Einschaltstellen des Bahnüberganges werden vorhandene, auf-geständerte Kabelkanäle genutzt.

Im Kreuzungsbereich werden die vorhandenen Straßen- und Gleisquerungen einschl. der Kabelziehschächte genutzt. Es wird nur noch vom KS im Quadrant I in offener Bauweise bis zur neuen Straßenquerung bahnrechts eine Kabelverrohrung hergestellt.

Nach dem Ausbau der Ausrüstungsanlagen wie Fundamente und Pfosten der vorhandenen Halbschrankenanlage sowie Beleuchtungsmaste werden die Baugruben verfüllt und verdich-tet. Vorhandene Anschlusskabel werden abgeschnitten und verbleiben in der Erde.

3.3.7 Rückbau der vorhandenen Anlage

Der Rückbau der vorhandenen Anlage erfolgt nach Inbetriebnahme der neu zu errichtenden BÜ- Anlage. Nicht mehr benötigte Altkabel sind von den Kabelverteilern abzunehmen, ord-nungsgemäß zu verkappen und im Erdreich zu belassen. Schranken, Blinklichter, Überwa-chungssignale und der Si- Schaltschrank sind zurückzubauen.

Die Rückbaumaterialien sind nach "Handlungsanweisungen für signaltechnische Reststoffe" zu behandeln.

4. Anlagen der Elektrotechnik

Am BÜ-Schalthaus ist eine neue Zähleranschlusssäule (ZAS) zu errichten. Auf diese ZAS ist der bestehende Hausanschluss (HA) des Verteilungsnetzbetreibers (VNB) zu verlegen. In der nächsten Planungsphase sind Abstimmungen mit dem VNB zur Verlegung des Hausan-schlusses notwendig.

Das einspeisende Netz ist ein TN- C- System. Die ZAS und die Einspeisung zum Schalthaus werden im TT-System ausgeführt. Als Abgang für das BÜ- Schalthaus ist ein einpoliger LS-Schalter zu montieren. Die Einspeisung erfolgt über ein Kabel Typ NYY-0 mit einer Länge

von ca. 10 m. Dieses Kabel wird durch den neuen Kabelschacht ins Schaltheus eingeführt. Der Anschluss im BÜ-Schaltheus erfolgt auf der Netzanschlussplatte NA, die Bestandteil der Schaltheusausrüstung ist. Im BÜ-Schaltheus wird ein TT-Netz aufgebaut. Der Leistungsbedarf wird auf 3 kVA festgesetzt.

Die Erdungsanlage des Schaltheuses wird gemäß „Mustererdungsplan“ unter Beachtung TU 954.0107 und Ril 819.0904 errichtet. Dazu werden die PE-Schiene und die ES-Schiene des Schaltheuses mit einem Kabel des Typs NYY-J bzw. NYY-0 mit der HES/HPAS verbunden. Die HES/HPAS ist in der Zähleranschlusssäule zu montieren. Der Gleisanschluss erfolgt im bahnzugelassenen Verfahren nach der TU 954.0107 mit einer Abdeckung nach 2 Ebh 165 an der nichtisolierten Schiene. Der Tiefenerder ist über Kabel NYY-0 an der HES/HPAS anzuschließen. Anschlüsse am Gleis sind nachweislich nur in Abstimmung mit dem zuständigen LST-Bereich durchzuführen.

Durch die neue Sicherungsanlage am BÜ nach Ril 819.0032 ist keine BÜ-Beleuchtung mehr notwendig.

Während der Realisierung der BÜ-Erneuerung sind Zwischenzustände bei den Elektrischen Energieanlagen zu berücksichtigen.

Die eingesetzten Elektrobauteile für die betrieblichen und sicherheitsrelevanten Anlagen müssen bei der Deutschen Bahn gelistet bzw. zugelassen sein. Die eingesetzten Bauteile müssen das VDE-Prüfzeichen tragen.

Die vorhandenen Elektroanlagen am BÜ und der Hausanschluss sind zurückzubauen (Beleuchtung/Erdung/Verteilung).

Die erdverlegten Kabel sind unterhalb der Erdoberfläche abzutrennen und zu verkappen. Die zwei vorhandenen Leuchtenmaste der BÜ- Beleuchtung sind zurückzubauen und dem Auftraggeber zur Wiederverwendung anzubieten.

5. Anlagen der Telekommunikationstechnik

Da sich GSM-R im Wirkbetrieb befindet, wird kein Fernsprechtschrank errichtet.

6. Allgemeine Parameter

Die vorhandene Bahnübergangssicherungsanlage entspricht nicht dem Erscheinungsbild der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung sowie der Ril 815. Für die Herstellung des EBO - gerechten Erscheinungsbildes hat der Gesetzgeber Übergangsfristen gesetzt, indem der Bundesminister für Verkehr mit Schreiben vom 27.11.2003 -, EW 15/32.31.01/186 DB 03 die befristete Ausnahme zum § 11 EBO für die Blinklichtanlagen bis zum 31.12.2010 verlängert hat. Über den Bahnübergang finden keine Rangierfahrten statt.

7. Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz sowie Denkmalpflege

Die Belange von Natur und Umwelt werden im Rahmen der Genehmigungsplanung untersucht. Entsprechend dem Ergebnis der Eingriffsbewertung nach BNatSchG werden Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie ggf. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgelegt. Im Rahmen der Genehmigungsplanung erfolgt auch die Einzelprüfung nach § 3c UVPG (Screening). Nach erster Einschätzung ist dieses Vorhaben jedoch nicht UVP-pflichtig."

Der Bahnübergang befindet sich außerorts. Die umliegenden Flächen sind vor allem durch brachliegendes und genutztes Offenland gekennzeichnet, welches durch Gehölze reich strukturiert ist. Diese sind als Aufwuchs bzw. Gebüsch und als Bäume vorhanden. Auf den unmittelbar an den Bahnübergang angrenzenden Vegetationsflächen befindet sich Ruderalvegetation (Gräser und Hochstauden).

Bauzeitlich sind geringe Störwirkungen auf die umgebenden Lebensräume von Tieren nicht auszuschließen. Diese werden jedoch nicht bis in die Natura 2000-Gebiete hineinreichen, da die Bauarbeiten nur geringfügig sind und sich auf den unmittelbaren Bahnübergangsbereich beschränken. Gegen die jeweiligen Schutzgebietsbestimmungen wird nicht verstoßen. Ein Verstoß gegen § 42 BNatSchG liegt ebenfalls nicht vor. Die gesamten Einzelmaßnahmen finden auf Flächen mit geringer bis mittlerer ökologischer Wertigkeit statt, die zum Teil anthropogen geprägt sind. Die Errichtung der Kabelkanäle dürfte keine Rückschnittmaßnahmen an Sträuchern bzw. Gehölzen erfordern, da im Herbst 2007 ein Freischnitt an der Strecke erfolgte. Sofern Rückschnittmaßnahmen trotzdem unvermeidbar sind, werden diese jedoch innerhalb des 6-m-Streifens vorgenommen und stellen gemäß Exkurs II des Umwelt-Leitfadens des EBA keinen ausgleichspflichtigen Eingriff dar. Die Erneuerung der Sicherungsanlagen am Bahnübergang haben nur marginale Auswirkungen auf den Naturhaushalt. Für die Baustelleneinrichtung wird Ruderalvegetation sowie Ackervegetation in Anspruch genommen. Die Ruderalvegetation wird sich nach Beendigung der Baumaßnahme in kurzer Zeit wieder regeneriert haben. Die baubedingten Beeinträchtigungen auf sämtliche Schutzgüter sind aufgrund der geringen räumlichen Ausdehnung, der geringen Bauintensität und der kurzen Bauzeit (1 - 2 Monate) nicht erheblich. Eingriffe in geschützte Biotope erfolgen nicht.

Beginn und Ende der Baumaßnahme sind vom Vorhabensträger dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der zuständigen Naturschutzbehörde anzuzeigen.

Das Vorhaben wird nicht innerhalb eines FFH-Gebietes realisiert. Darüber hinaus hat das Vorhaben keine Auswirkung auf in der Nähe befindende FFH-Gebiete. Eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung gemäß Art. 6 der FFH-Richtlinie ist daher nicht erforderlich.

8. Abhängigkeit zu anderen Vorhaben der Bahn und Dritter (Verknüpfungen)

keine

9. Alternativlösung und Fiktiventwurf

Eine ersatzlose Schließung des Bahnüberganges ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht möglich. Eine zumutbare Umfahrungsmöglichkeit ist in diesem Bereich nicht vorhanden. Die Herstellung einer höhenfreien Kreuzung (Brückenlösung) ist unter Berücksichtigung der örtlichen Situation wirtschaftlich nicht zu vertreten.

Zur Aufrechterhaltung der direkten Verbindungen ist daher der Ausbau des BÜ's geboten. Die vorliegende Planung erfasst die Anpassung des BÜ's einschließlich aller erforderlichen und notwendigen Folgemaßnahmen. Darüber hinausgehende Maßnahmen sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planung.

Bei der vorhandenen Anlage handelt es sich um eine elektrische Halbschranke mit Lichtzeichen. Diese Anlage entspricht nicht den Anforderungen der EBO. Eine fiktive Anpassung dieser Schrankenanlage ist entsprechend den Festlegungen zum EBA-Fax 193 f bei

zweigleisigen Strecken, sowie nicht zutreffender Stellwerksrationalisierung nicht zugelassen. Somit handelt es sich bei dem Ersatz dieser elektrischen Halbschranke gesamt um eine Maßnahme entsprechend dem EKrG §§ 3/13.

10. Rechtsangelegenheiten / Inanspruchnahme von Grund und Boden

Durch die erforderlichen Baumaßnahmen werden die Flurstücksgrenzen der Deutschen Bahn AG nicht überschritten. Grunderwerb ist nicht erforderlich.
Die Nutzung von Straßenraum im Zusammenhang mit der Anpassung des Bahnüberganges unterliegt der Duldungspflicht des Straßenbaulasträgers.

11. Bauzeiten und Baudurchführung

Die Realisierung der Baumaßnahme ist für 2009 geplant.

Aufgestellt:


25.07.2008

DB PB

Regionalbereich Ost

I.BV-O-P(P2)

Abkürzungsverzeichnis

Allgemein

A III	- Straßenkategorie, hier : III
ABS	- Ausbaustrecke
Abs.	- Absatz
ARS	- allgemeines Rundschreiben
ATV	- Abwassertechnische Vereinigung
ATV-A	- Regelwerke der ATV – Arbeitsblätter
b	- Breite
B	- Bundesstraße
BA	- Bauabschnitt
BÜ	- Bahnübergang
BÜSA	- Bahnübergangssicherungsanlage
DIN 483	- DIN-Norm für Bordsteine aus Beton
DIN 1072	- DIN-Norm für Straßen- und Wegbrücken; Lastannahmen; Ausgabe 12/85
DIN 18 501	- DIN-Norm für Pflastersteine aus Beton
DN	- Nenndurchmesser
DS	- Druckschrift der DB AG
DStrO	- Korrekturwert für den Fahrbahnbelag in Dezibel (A), siehe Unterlage 11.1
DTV	- durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EAHV 93	- Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen von 1993
EBÜT	- Einheits- Bahnübergangstechnik
ESTW	- Elektronisches Stellwerk
FFH	- Flora-Fauna-Habitat
gon	- Gon (Winkel-Einheit)
GV	- Güterverkehr
HET-Taste	- Hilfeinschalttaste
Hz	- Hertz (Einheit der Frequenz; Oberleitung)
LBP	- Landschaftspflegerischer Begleitplan
LKW	- Lastkraftwagen
LSA	- Lichtsignalanlage
Lz	- Lastzug
MSV	- Verkehrsstärke in Kfz/h für Linksabbiegestreifen
NSG	- Naturschutzgebiet
OK	- Oberkante
OLA	- Oberleitungsanlage(n)
Q	- Einleitmenge
RAS-Ew	- Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung
RAS-K-1	- Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Knotenpunkte
RAS-L	- Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Linienführung
RAS-Q	- Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte
Ril 997 01	- Richtlinie der DB Netz AG für Elektrotechnische Anlagen (OLA)
Riz Elt 2	- Richtzeichnung des BMVBW für den Berührungsschutz an Brücken über OLA
RLS-90	- Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RPS	- Richtlinie für passive Schutzeinrichtungen
RQ	- Regelquerschnitt
RStO	- Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen
RW-Kanal	- Regenwasserkanal
SO	- Schienenoberkante
Str.-km	- Straßenkilometer

SÜ	- Straßenüberführung
SV	- Schwerlastverkehr
ü.NN	- Höhenangabe „über Null-Null“ (Amsterdamer Pegel)
UT-Taste	- Unwirksamkeitstaste
UVS	- Umweltverträglichkeitsstudie
V	- Geschwindigkeit

Trassierung / Planunterlagen

A	- Klothoide
b	- Fahrbahnbreite
B III	- Straßenkategorie (hier z.B. Straßenkategorie III)
Br.Kl	- Brückenklasse
BW	- Bauwerk
Δs	- Anrampungsneigung
EDSP	- Einfache Distanzschutzplanke
ESP	- Einfache Schutzplanke
f	- Stichmaß
H	- Halbmesser
Hk	- Kuppenausrundungshalbmesser
Hw	- Wannenausrundungshalbmesser
i	- Kurvenaufweitung
KH	- Konstruktionshöhe
KM	- Angabe Stationierung (Kilometer)
Kr.w.	- Kreuzungswinkel
L	- Länge
la	- Aufstelllänge
LH	- lichte Höhe
li	- links
lv	- Verzögerungsstrecke
LW	- lichte Weite
lz	- Verziehungsstrecke
MLC	- militärische Lastenklasse
NN	- Normal Null - Bezugshorizont im Höhensystem (Amsterdamer Pegel)
q	- Querneigung
R	- Radius
re	- rechts
s	- Steigung in Prozent
sA	- Auslaufhöhe
sE	- Einlaufhöhe
T	- Angabe zur Tangentenlänge
v	- Geschwindigkeit in km/h
ve	- Entwurfsgeschwindigkeit
vK	- Geschwindigkeit im Knotenpunkt
vzul	- zulässige Geschwindigkeit

Finanzierungsplan

**Ersatz einer vorhandenen Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA)
durch eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranken in Bahn-km 63,761
Döpoweg, Hohen Viecheln**

Strecke 1122 Lübeck - Strasburg

Gesamtkosten: 392.323,49 € (brutto)

- davon kreuzungsbedingte Kosten: 392.323,49 € (brutto)
- davon nicht kreuzungsbedingte
Kosten zu Lasten Straßenbaulastträger
- davon nicht kreuzungsbedingte Kosten
zu Lasten der DB Netz AG

Kostenbeteiligte	Gesamtkosten [€]	Einstellung in Geschäftsjahr [€]				
		2009	I. Qu	2010 II. Qu	III. Qu	IV. Qu
DB Netz AG	130.774,50			130.774,50		
Straßenbaulastträger	130.774,50			130.774,50		
Bundesrepublik Deutschland	130.774,50			130.774,50		