

Herausforderung an die Infrastruktur von morgen

Infrastrukturthemen in Schleswig-Holstein

Hinterlandanbindung FBQ - www.deutschebahn.com/fbq

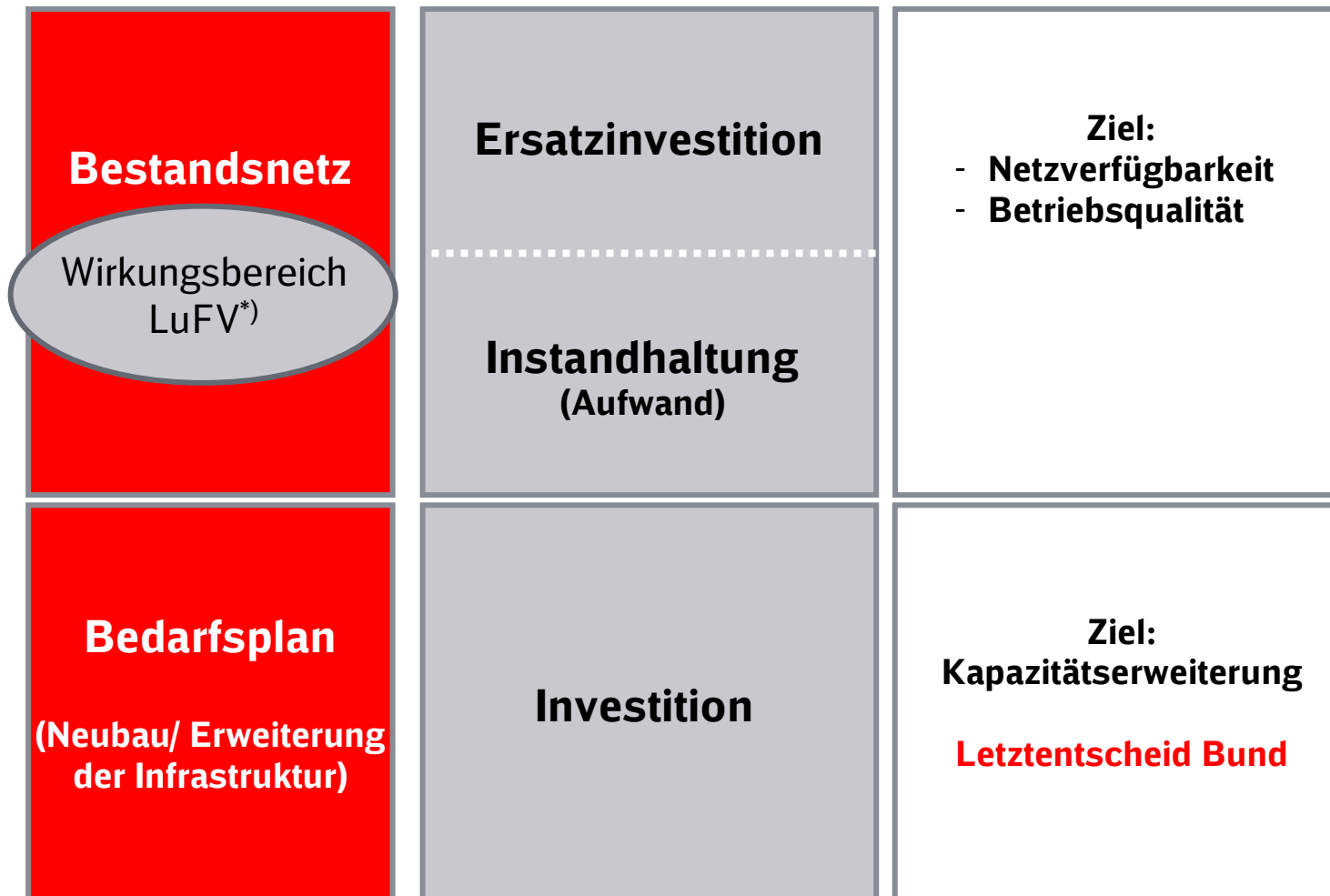
Rendsburger Hochbrücke

Grundlagen für Infrastrukturmaßnahmen

Lärmschutz an der Schieneninfrastruktur

BÜ-Maßnahmen - Eisenbahnkreuzungsgesetz

Grundsätzliche Struktur der Finanzierung in die Schienenwege des Bundes



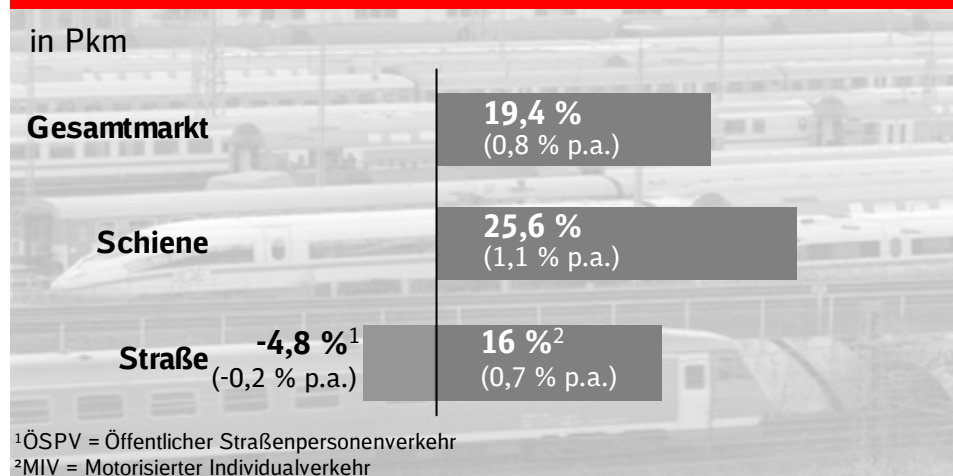
*) = Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

Sofortprogramm Seehafenhinter- landverkehr (SHHV)	Investition	Ziel: Kapazitätserweiterung Letztentscheid Bund
Konjunktur- programme I und II	Investition	Ziel: Kapazitätserweiterung Letztentscheid Bund
Verschiedene	Investition	Projektscharfe Zielstellung

Das BMVBS prognostiziert auch in Zukunft ein stetig steigendes Verkehrsaufkommen – Leistungsfähigkeit der Infrastruktur ist sicherzustellen

Entwicklung Verkehrsaufkommen bis 2025

Zuwachs Personenverkehr 2004-2025



- Marktwachstum führt – insbesondere im Personenfernverkehr – zu höherer Auslastung der Züge, aber kaum zu wachsenden Trassenkilometern

Zuwachs Güterverkehr 2004-2025



- Internationaler Güterverkehr wächst
- Überproportionaler Anstieg kombinierter Verkehr (+129%)
- Dennoch Modal-Split-Verlust Schiene prognostiziert

Wachstumspotenziale müssen konsequent **genutzt** und die **Kapazität ausgebaut** werden

Quelle: BMVBS-Prognose 2025

Der Mittelbedarf der Bedarfsplanprojekte erfordert eine Finanzierungslinie deutlich oberhalb der aktuell verfügbaren BHH-Mittel

Mittelbedarf

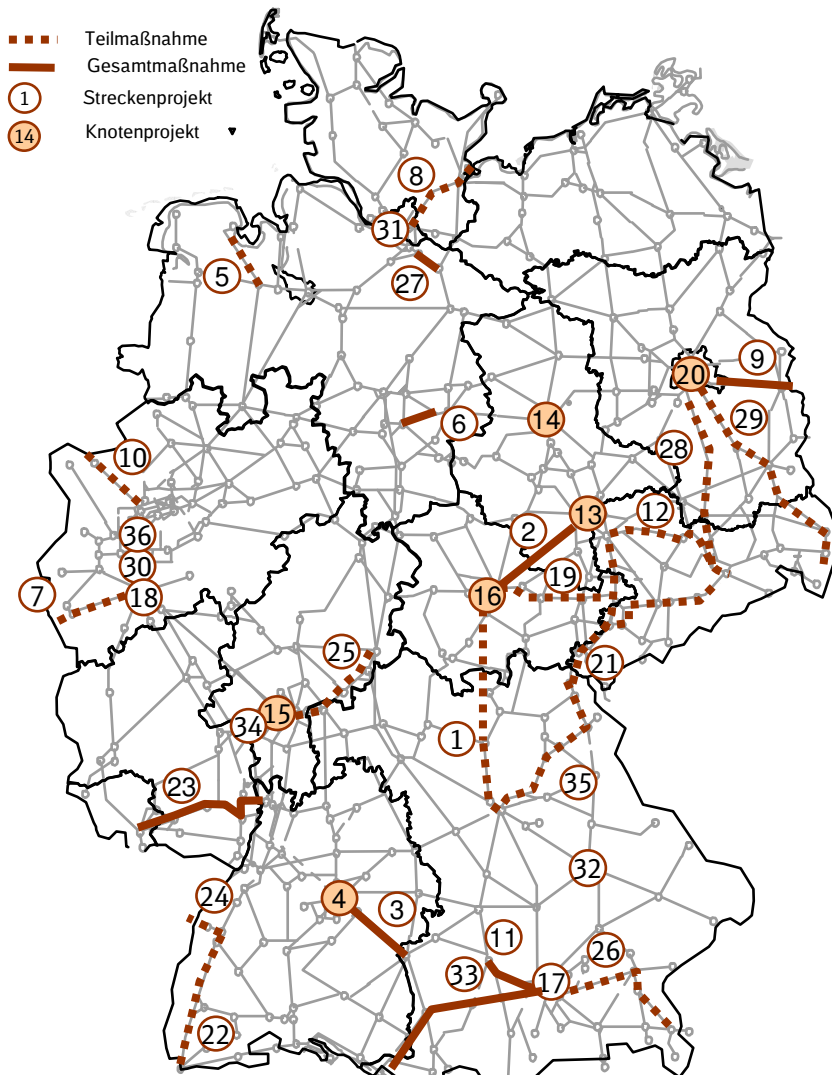


Jährlicher BHH-Bedarf in Abhängigkeit vom Realisierungszeitraum		
Realisierungszeitraum		Mittel-Bedarf p.a
25 Jahre (bis 2035):	➡	1,2 Mrd. EUR
20 Jahre (bis 2030):	➡	1,5 Mrd. EUR
15 Jahre (bis 2025):	➡	2,0 Mrd. EUR
<i>Nachrichtlich:</i>		
Verfügbar BHH p.a.:		rd. 1,1-1,2 Mrd. EUR ¹⁾
¹⁾ Mit dem „Finanzkreislauf Schiene“ zeichnet sich eine Erhöhung dieser Linie ab.		

* Realisierungsprojekte umfassen eine Teilmenge des vordringlichen Bedarfs inkl. ETCS-Ansatz

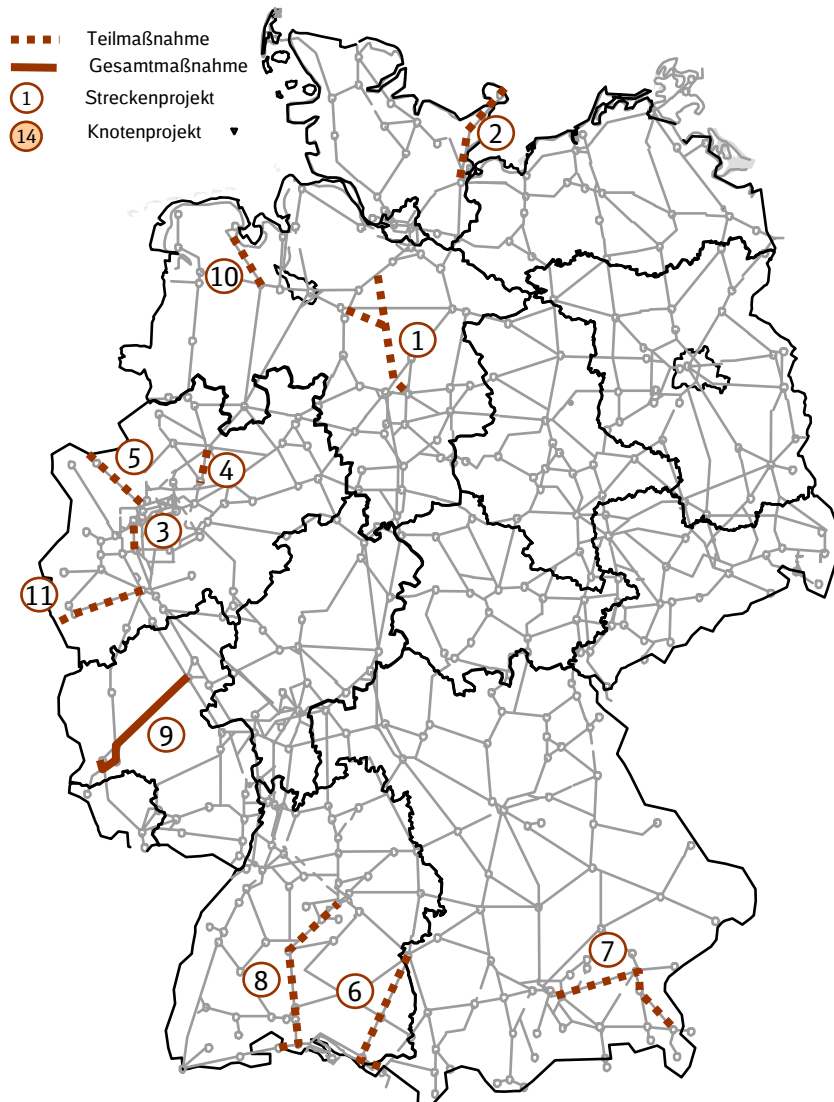
Deutsche Bahn AG, Ute Plambeck, 26.05.2011

Derzeit sind 36 Bedarfsplanprojekte im Bau bzw. mit Finanzierungsvereinbarungen hinterlegt



Maßnahmen	Abschnitt
1 VDE 8.1 Nürnberg - Erfurt	NBS, Anteile ABS Nürnberg - Erfurt (inkl. Anteile KP)
2 VDE 8.2 Erfurt - Halle/ Leipzig	inkl. Anteile KP
3 ABS/NBS Stuttgart - Ulm - Augsburg	NBS Wendlingen - Ulm
4 ABS/NBS Stuttgart - Ulm - Augsburg	Stuttgart 21
5 ABS Oldenburg - Wilhelmshaven	2. BS (inkl. Anteile KP)
6 ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg	Hildesheim - Groß Gleidingen
7 ABS Köln - Aachen	Aachen - Landesgrenze inkl. Buschtunnel (AA III)
8 ABS Hamburg - Lübeck	2gl. Schwartau - Kücknitz
9 ABS Berlin - Frankfurt/Oder	
10 ABS D/NL Emmerich - Oberhausen	ESTW Emmerich, ETCS
11 ABS Augsburg - München	
12 VDE 9 Leipzig - Dresden	2. BS, Teile der 3. BS (KP: Weinböhla - Radebeul West)
13 Knoten Halle/ Leipzig	1. BS Leipzig
14 Knoten Magdeburg	2. BS
15 Knoten Frankfurt/Main	1. BS FFM Sportfeld, Galluswarte (KP)
16 Knoten Erfurt	2.BS (Umbau Bhf), 3.BS (Einb. VDE 8.1/8.2 inkl. Anteile KP)
17 Ubf München-Riem	3. Modul
18 ZBA Gremberg	
19 ABS Paderborn - Chemnitz	2. + 3. RS, ESTW Meerane (inkl. Anteile KP), Knoten Chemnitz
20 Knoten Berlin	Ostkreuz, Anbindung BBI (inkl. Anteile KP)
21 ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden	1.BS Gaschwitz - Crimmitschau; Hohenstein-Ernstthal - St. Egidien (KP)
22 ABS/NBS Karlsruhe - Basel	PfA 9.1 (Schliengen - Eimeldingen; Katzenbergtunnel), "Anbindung 2. Rheinbrücke Basel" und 4-gleisiger Ausbau bis Basel in PfA 9.2 und 9.3
23 ABS Saarbrücken - Ludwigshafen	POS Nord
24 ABS Kehl - Appenweier	1. Baustufe (POS Süd)
25 ABS Fulda - Frankfurt/Main	Bahnhof Neuhof
26 ABS München - Mühldorf - Freilassing	Ampfing - Alt-Mühldorf, ESTW Burghausen (KP), Innbrücke (KP)
27 ABS Stelle - Lüneburg	3gl. Ausbau
28 ABS Berlin - Dresden	Fortf. 1. BS, (KP: GE Brenitz - Doberlug, ESTW Doberlug)
29 ABS Berlin - Cottbus - Görlitz	Königs Wusterhausen - Lübbenau (KP)
30 Ubf Köln-Eifeltor	3. Modul (KP)
31 Ubf Hamburg-Billwerder	KP
32 Ubf Regensburg	Erweiterung (KP)
33 ABS München - Lindau - Grenze D/A	Elektrifizierung
34 ABS Mainz - Mannheim	Nordkopf Mainz (KP)
35 ABS Nürnberg - Marktredwitz - Reichenbach /Grenze D/CZ (-Prag)	Elektrifizierung Reichenbach - Hof (KP)
36 KLV-Drehscheibe Rhein/Ruhr	1. und 2. BS

Bei weiteren 11 Projekten gibt es eine Finanzierung der Planungsleistungen, die Finanzierung der Baukosten muss noch vereinbart werden



Maßnahmen	Vereinbarung mit
1 ABS/NBS Hamburg/Bremen - Hannover	Bund/ Land
2 Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ)	Bund
3 ABS Düsseldorf - Duisburg (RRX)	Bund/ Land
4 ABS Münster - Lünen	Land
5 ABS D/NL Emmerich - Oberhausen	Land/ TEN-Förderung
6 ABS Ulm - Friedrichshafen - Lindau	Land
7 ABS München - Mühldorf - Freilassing	Bund/ TEN-Förderung
8 ABS Stuttgart - Singen	Land/ Gemeinden
9 ABS Luxemburg - Trier - Koblenz, Igel - Igel West (SV 35 KP)	Bund
10 ABS Oldenburg - Wilhelmshaven, 3. BS (SV 35 KP)	Bund
11 ABS Köln - Aachen, AA II Düren - Aachen (SV 35 KP)	Bund

Herausforderung an die Infrastruktur von morgen

Infrastrukturthemen in Schleswig-Holstein

Hinterlandanbindung FBQ - www.deutschebahn.com/fbq

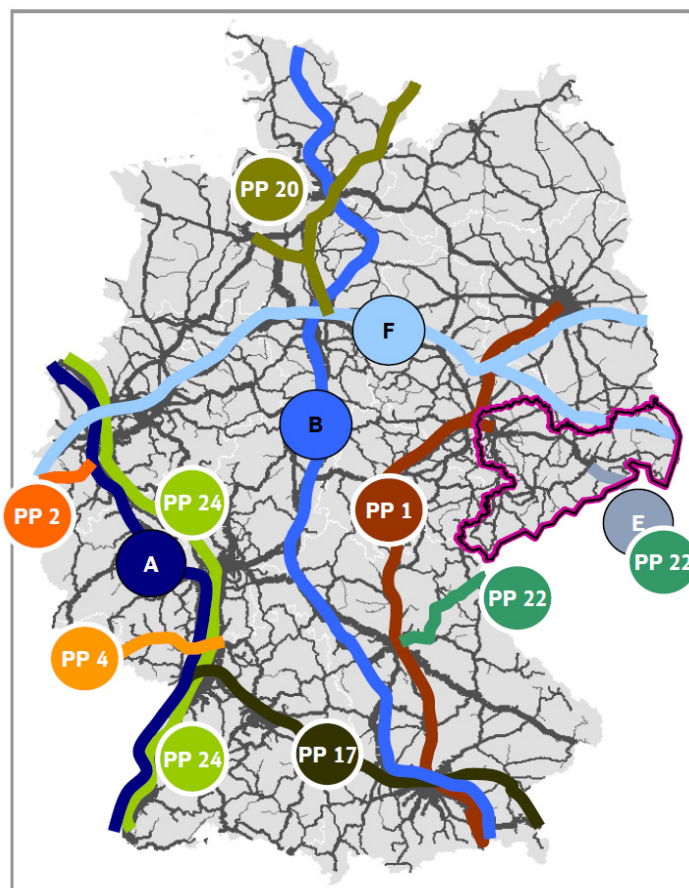
Rendsburger Hochbrücke

Grundlagen für Infrastrukturmaßnahmen

Lärmschutz an der Schieneninfrastruktur

BÜ-Maßnahmen - Eisenbahnkreuzungsgesetz

Sieben TEN-Korridore (Prioritäre Projekte) und vier internationale ERTMS-Korridore betreffen Deutschland



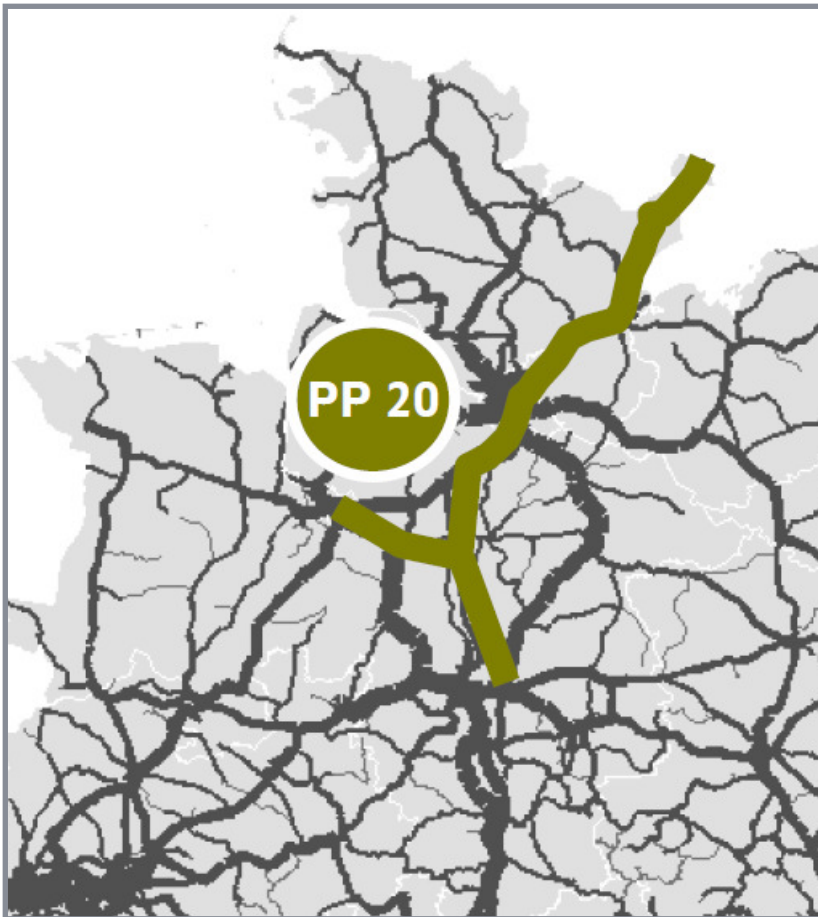
TEN-Prioritäre Projekte

- PP 1** Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo
- PP 2** Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam-London
- PP 4** Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Ost
- PP 17** Eisenbahnachse Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava
- PP 20** Eisenbahnachse Fehmarnbelt
- PP 22** Eisenbahnachse Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Dresden/Nürnberg
- PP 24** Eisenbahnachse Lyon/Genua-Basel—Duisburg-Rotterdam/Antwerpen

ERTMS-Korridore

- | | |
|---------------------------|-------------------------------------|
| A Rotterdam-Genua | E Dresden-Prag-(Budapest) |
| B Stockholm-Neapel | F Aachen-Warschau-(Terespol) |

TEN Prioritäres Projekt Nr. 20: Eisenbahnachse Fehmarnbelt



- **Fehmarnbelt:**
Verkehrliche Zielsetzung Bedarfsgerechte Anbindung der Festen Fehmarnbeltquerung an das deutsche Schienennetz
- Vorgesehene Maßnahmen Herstellung der
 - 2-Gleisigkeit zwischen Bad Schwartau und Puttgarden
 - Elektrifizierung Lübeck Hbf – Puttgarden
- Die im Memorandum of Understanding zwischen der BR Deutschland und dem Königreich Dänemark vereinbarte Inbetriebnahme einer 1-gleisig elektrifizierten Strecke bis 2018 und nachfolgend die Inbetriebnahme einer 2-gleisig elektrifizierten Strecke bis 2025 ist im Rahmen der Vorentwurfsplanung technisch, betrieblich und wirtschaftlich zu bewerten (vgl. +2 Jahre)
- Ein Staatsvertrag wurde am 3. September 2008 abgeschlossen
- **Y-Trasse (Hamburg/ Bremen – Hannover)**
 - Streckenneubau für Geschwindigkeiten bis 250 km/h
 - Inbetriebnahme vsl. 2020



Verkehrliche Zielsetzung:

Bedarfsgerechte Anbindung der Festen Fehmarnbelt Querung an das deutsche Schienennetz gemäß Staatsvertrag.

Geplante Maßnahmen gemäß Staatsvertrag:

- zweigleisiger Ausbau zw. Bad Schwartau u. Puttgarden (ohne Fehmarnsundbrücke, eingleisige Inbetriebnahme 2020, zweigleisige Inbetriebnahme 7 Jahre nach Öffnung der Querung)
- Durchgehende Elektrifizierung Lübeck Hbf – Puttgarden bis 2018 (2020)

Varianten gem. Vorentwurfsplanung:

Varianten sind obsolet, da derzeit das Raumordnungsverfahren seitens des Landes Schleswig-Holstein vorgeschaltet ist


- Variante 1A: Ausbau der Bestandsstrasse für 160 km/h mit leichten Linienverbesserungen und Umfahrungen von Neustadt und Oldenburg
- Varianten A/E: zusätzliche Umfahrung der Ostseebäder östlich/westlich der Autobahn

Projektkennwerte:

- Streckenlänge: 88 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Aktueller Stand

- **Die Vorbereitungen für das Raumordnungsverfahren sind mit der Antragskonferenz im Juni 2010 gestartet, derzeit laufen die für die raumordnerische Umweltverträglichkeitsstudie Untersuchungen**
- **Das Raumordnungsverfahren beginnt mit Übergabe der entsprechenden Unterlagen an das Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein Mitte 2012**
- **i.R. der Überprüfung der Projekte des Bundesverkehrswegeplans wurden die Zugzahlen**
 - **Personenverkehr**
 - Personennahverkehr
 - Abschnitt Bad Schwartau - Neustadt(Holst)
26 Züge pro Tag und Richtung
 - Abschnitt Neustadt(Holst) - Fehmarn
8 Züge pro Tag und Richtung
 - Personenfernverkehr
11 Züge pro Tag und Richtung
 - **Güterverkehr**
39 Züge pro Tag und Richtung
- in und aus Richtung Dänemark in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium in Kopenhagen neu bewertet**
- **Anpassung der vorliegenden Vorentwurfsplanungen und Auswirkungen auf die Zeitschiene sind noch nicht absehbar**
- **Die entsprechenden Ergebnisse müssen für die nächste Planungsphase/Planfeststellung abgewartet werden!**



Für die Dauer der Umweltuntersuchungen und des anschließenden Raumordnungsverfahrens hat die DB AG ein Kommunikationskonzept erarbeitet, Die Umsetzung ist gestartet

Die DB AG stellt mit Infostelen Information zur Hinterlandanbindung der Fest Fehmarnbeltquerung sicher



- **Interaktive Information über die Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung**
- **2 moderne Stelen stehen im Rathaus in Scharbeutz und im Info-Center der Projektgesellschaft Femern A/S in Burg auf Fehmarn**
- **über berührungsempfindliche Bildschirme können Besucher verschiedene Informationen zum Projekt abrufen**

06.2010	Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren (ROV)
11.2010	Übergabe des Festlegungsprotokolls
02.2011	Ausschreibungen der für das ROV notwendigen Untersuchungen/Gutachten
04.2011-06.2012	Erstellen der Unterlagen für das Raumordnungsverfahren
07.2012	Zusammenstellen der Unterlagen und Übergabe an das Innenministerium
08.-09.2012	Auslegen der Unterlagen
10.2012-04.2013	Prüfen der Unterlagen inkl. Raumordnungsbeschluss
04.2013	Raumordnungsbeschluss
05.2013	Abschluss Lph 1 und 2 (Vorplanung), Erstellen Vorstandsvorlage und Finanzierungsvereinbarung
07.2013-06.2017	Entwurfs- und Genehmigungsplanung, Durchführung stufenweise in 5 Planfeststellungsabschnitten
2016-2020	Bau der ersten Stufe gemäß Staatsvertrag (1-gleisig, elektrifiziert)
2020-2027	Bau der zweiten Stufe gemäß Staatsvertrag (2-gleisiger Ausbau)

Herausforderung an die Infrastruktur von morgen

Infrastrukturthemen in Schleswig-Holstein

Hinterlandanbindung FBQ - www.deutschebahn.com/fbq

Rendsburger Hochbrücke

Grundlagen für Infrastrukturmaßnahmen

Lärmschutz an der Schieneninfrastruktur

BÜ-Maßnahmen - Eisenbahnkreuzungsgesetz

Die Rendsburger Hochbrücke ist eines der bedeutenden Technikdenkmäler in Deutschland

Eckdaten Rendsburger Hochbrücke



- Die Brücke befindet sich im Eigentum der **Bundeswasserstraßenverwaltung**; in der Verantwortlichkeit der **Deutschen Bahn AG** liegt die Schieneninfrastruktur (Schienen/ Schwellen) sowie der Randweg
- **145 Zugfahrten täglich, davon 6 bis 12 SPFV-, 80 SPNV- und 56 SGV-Trassen**; nach Wiederherstellung Zweigleisigkeit zusätzlich 38 SPNV-Trassen
- **Erbaut 1911-1913** für 13,4 Mio. Reichsmark und heute eines der bedeutendsten Technikdenkmäler
- **Gesamtabmessungen 7,5 km, Länge der Stahlkonstruktion 2.486 m**
- **Kanalbrücke mit Gesamtlänge von 317 m**, lichte Höhe 42 m, 140 m Stützweite
- **17.740 Tonnen Stahl** mit 3,2 Millionen Nieten
- **Schwebefähre** für bis zu vier Fahrzeuge und 60 Fußgänger pro Fahrt ausgelegt

Wiederherstellung der Zweigleisigkeit beseitigt vor dem Hintergrund der prognostizierten Verkehrszuwächse einen betrieblichen Engpass

Die Ertüchtigung des Tragwerks führt zu einer signifikanten Erhöhung der maximal möglichen Lasten

	eingleisig	zweigleisig		eingleisig	zweigleisig
Achslast	22,5 t	die Last darf die Einschränkung für den eingleisigen Verkehr nicht überschreiten		22,5 t	22,5 t
Gesamtzuglast	1.300 t			6.012 t	4.640 t
Zuglänge	300 m			835 m	580 m
Meterlast	4,33 t/m			7,20 t/m	8,00 t/m
	— aktuelle Parameter —			durch DB AG bestellte Parameter	

Herausforderung an die Infrastruktur von morgen

Infrastrukturthemen in Schleswig-Holstein

Hinterlandanbindung FBQ - www.deutschebahn.com/fbq

Rendsburger Hochbrücke

Grundlagen für Infrastrukturmaßnahmen

Lärmschutz an der Schieneninfrastruktur

BÜ-Maßnahmen - Eisenbahnkreuzungsgesetz



Grenzwerte für neue Schienenfahrzeuge:

- Die „Technische Spezifikation Interoperabilität Lärm“, kurz TSI Lärm, legt Grenzwerte für neue Schienenfahrzeuge fest.
- Diese seit Februar 2007 gültigen Werte sind für Güterwagen ohne die Verbundstoff-Bremssohle nicht erreichbar

Lärmvorsorge an Neu- und Ausbaustrecken:

- Lärmvorsorge: Die 16. BImSchV verpflichtet zu Lärminderungsmaßnahmen an Neu- und Ausbaustrecken (wesentliche bauliche Änderung)

Lärmsanierung an Bestandsstrecken:

- Seit 1999 setzt die Bahn das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes um
- Gestartet ist das Programm mit einem Volumen von jährlich 50 Mio. Euro, seit 2007 stehen 100 Mio. Euro zur Verfügung
- Die Maßnahmen finanzieren im wesentlichen die Errichtung von Lärmschutzwänden und den Einbau von Schallschutzfenstern
- Für Maßnahmen an der Quelle (Fahrzeuge und Schiene) konnten die Mittel bisher nicht genutzt werden



■ Rechengrundlage „Schall 03“, keine Messungen

Immissionsgrenzwerte in dB(A)				
	Neubau, wesentliche Änderung		Erheblicher baulicher Eingriff	
Anlagen und Gebiete	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime	57	47	70	60
Reine Wohngebiete, allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59	49	70	60
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	64	54	70	60
Gewerbegebiete	69	59	70	60



- Anwendung bei **Bestandsstrecken** seit 1999
- **Freiwilliges Programm** des Bundes für Schienenwege, **keine gesetzliche Grundlage**
- **Rechengrundlage „Schall 03“**, keine Messungen

Immissionsgrenzwert in dB(A)		
Anlagen und Gebiete	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime	70	60
Reine Wohngebiete, allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	70	60
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	72	62
Gewerbegebiete	75	65



Ermittlung der Belastungssituation unter Einbeziehung von

- Ist-Belastungspegel
 - Ziel-Belastungspegel
 - Anzahl betroffener Anwohner
 - Länge des Sanierungsabschnittes
-
- Ermittlung einer **Priorisierungskennziffer**
 - Priorisierungskennziffer als Maßstab für die Reihenfolge der Umsetzung
 - Maximierung des Nutzens für die Anwohner

Lärmsanierung - Finanzielle Rahmenbedingungen



- 1999 - 2005: 51 Mio. €/a
- 2006: 76 Mio. €/a
- 2007ff: 100 Mio. €/a

- Aktueller Gesamtumfang des Programms
ca. 3.500 km sanierungsbedürftige Strecken

- Durchschnittskosten 700 T€/km Streckenlänge

- Bei gleichbleibender finanzieller Ausstattung erfordert die Abarbeitung
des gesamten Programms noch einen Zeitraum von ca. 20 Jahren

Schallschutz an bestehenden Schienenwegen der DB Netz AG. Förderungsfähige Maßnahmen im Lärmsanierungsprogramm

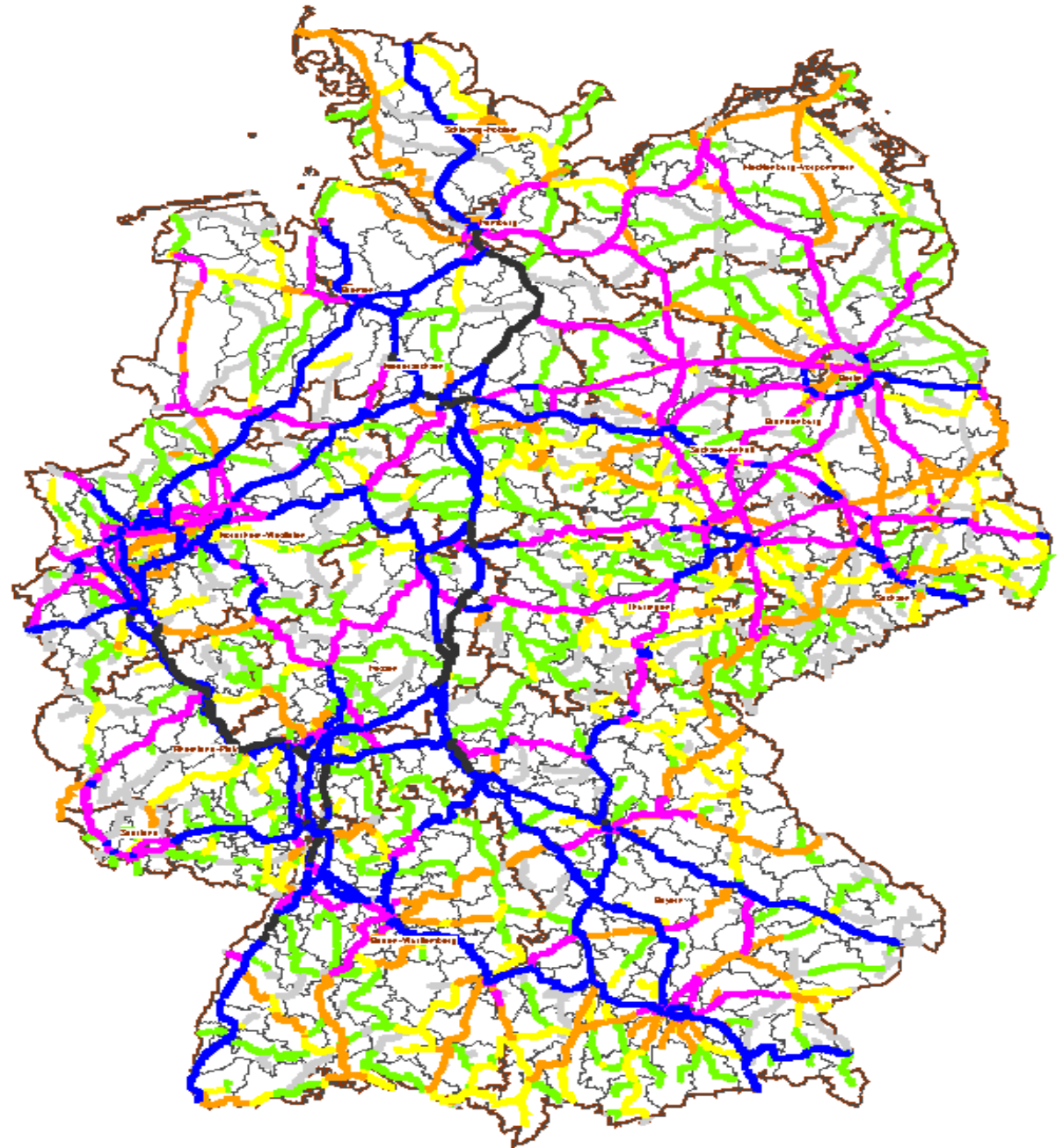
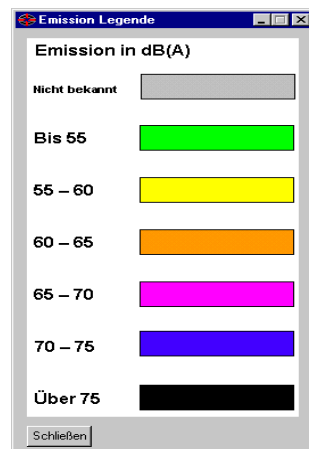


Arten des Schallschutzes:

- „BüG“ = Besonders überwachtetes Gleis
Schienenschleifen aus akustischen Gründen
- Schallschutzwände
- Schallschutzwälle
- Schienenschmierer in engen Gleisradien

Emissionsdarstellung des Schienenverkehrslärms für das Streckennetz der DB AG

36.000 Streckenkilometer
Ist-Fahrplan liegt zugrunde.
Nachtzeitraum (22.00 - 06.00)



Ein Anreizsystem zur Umrüstung von Güterwagen kann dazu beitragen, den Lärm an der Quelle zu vermeiden

Ziel: Vermeidung des Schienenlärms direkt am Fahrzeug

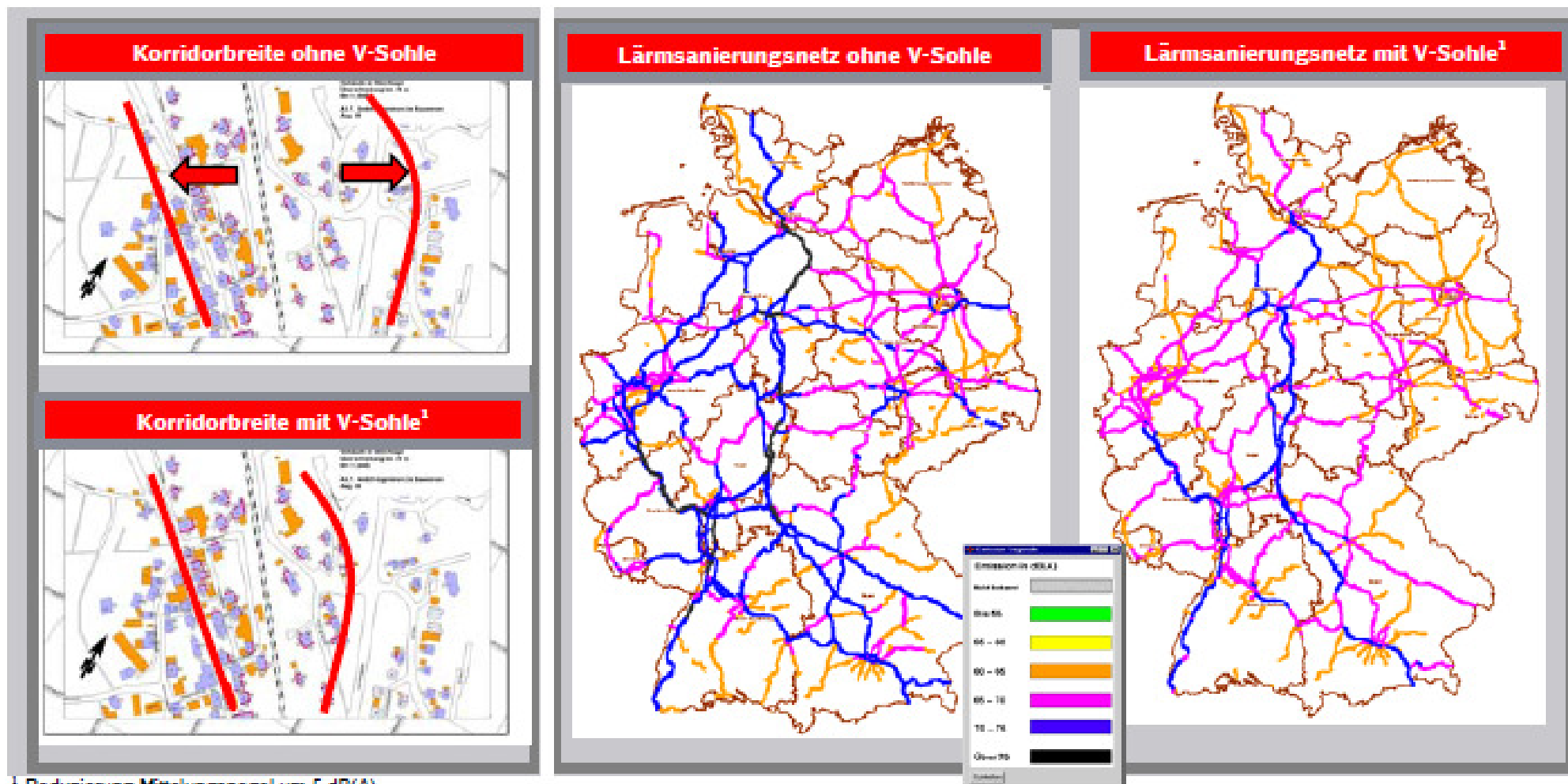
- Stärkere Incentivierung der Neubeschaffung von Güterwagen mit und Umrüstung alter Güterwagen auf Verbundstoff-Bremssohle durch Weiterführung des Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterwagen“ des Bundes
- Etablierung einer Direktförderung der Güterwagenumrüstung als Anreizinstrument sowie einführen eines einfache lärm- und laufleistungsabhängiges Wagenbonussystem für die Wagenhalter
- Keine lärmabhängige Trassenpreismodelle, die höhere Kosten für Wagenerfassung und Abrechnungssysteme verursacht, als für die Umrüstung der Wagen mit leisen Bremsen nötig wäre

Einsatz der Verbundbremssohle – Flüsterbremse – Optimierte Lärminderung an der Quelle

Verbundbremssohle

- Die Verbundstoffbremssohle verhindert das Aufrauen der Räder und mindert so das Rollgeräusch
- Sie reduziert die Schallemissionen von Güterzügen um rund 10 dB(A); das ist eine Halbierung des subjektiven Lärmempfindens.
- DB Schenker hat über 6.500 neue Güterwagen mit der Verbundstoffbremssohle im Einsatz.
- DB Schenker Rail beschafft bereits seit 2001 neue Güterwagen mit der leisen K-Sohle; eine rechtliche Pflicht zur Beschaffung neuer Fahrzeuge mit der “Flüsterbremse“ besteht erst seit dem Inkrafttreten der TSI Noise im Februar 2007
- Die Umrüstung aller dafür in Frage kommenden 135.000–150.000 Güterwagen aus dem deutschen Bestand würde je nach verfügbarer Verbundstoffsohle bis zu 700 Mio. € (inkl. T-Wagen) kosten
- Eine vollständige öffentliche Förderung ist notwendig, da die Kunden nicht bereit sind, für leise Transporte höhere Preise zu zahlen

Der Einsatz der Verbundstoffsohle führt zu einer flächendeckenden Lärminderung



Maßnahmen aus dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes werden durch Maßnahmen aus den Konjunkturprogrammen ergänzt



Herausforderung an die Infrastruktur von morgen

Infrastrukturthemen in Schleswig-Holstein

Hinterlandanbindung FBQ - www.deutschebahn.com/fbq

Rendsburger Hochbrücke

Grundlagen für Infrastrukturmaßnahmen

Lärmschutz an der Schieneninfrastruktur

BÜ-Maßnahmen - Eisenbahnkreuzungsgesetz

Die Kreuzung zweier Verkehrswege wird durch das Kreuzungsrecht geregelt

Was ist eine Kreuzung?

- Eine Kreuzung liegt vor, wenn sich zwei Verkehrswege überschneiden und an der Kreuzungsstelle die gleiche Grundstücksfläche benötigen.

Was regelt das Kreuzungsrecht?

- Regelt die Verantwortung der Beteiligten an Kreuzungen (Herstellung, Änderung, Beseitigung, Erhaltung) und Kostentragung (Pflicht und Höhe)



Die wesentlichen Regelungen für die DB AG finden sich im Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)

Der Geltungsbereich des EKrG betrifft...

- Kreuzungen zwischen Eisenbahnen und Straßen (Straßenbahnen und U-Bahn)
- Kreuzungen sind höhengleich (Bahnübergang) oder nicht höhengleich (Überführungen)
- Beteiligte:
 - Baulastträger des Schienenweges ist eine dem öffentl. Verkehr dienende Eisenbahn o. Anschlussbahn
 - Baulastträger der kreuzenden öffentlichen Straße (SBLT) (auch Wege und Plätze)

... die Herstellungen neuer oder Änderungen bestehender Kreuzungen

- Eine Kreuzung ist immer dann neu, wenn einer der beiden Verkehrswege oder beide Verkehrswege neu angelegt werden, z.B. wenn:
 - eine neue Straße eine Eisenbahn kreuzt
 - eine neue Eisenbahn eine Straße, kreuzt
 - ein Verkehrsweg so verlegt wird, dass unter Beibehaltung der bisherigen Kreuzung eine neue Kreuzung gebaut wird (z.B. eine Ortsumgehung)
 - *Keine neue Kreuzung liegt vor, wenn eine bestehende Kreuzung (Überführung oder Bahnübergang) verlegt wird und die Kreuzung an alter Stelle entfällt.*
- Bestehende Kreuzungen müssen dann beseitigt, entlastet oder geändert werden, wenn es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs

Es gibt ein grundsätzliches ein Verbot für neu Bahnübergänge – Änderungen oder Neuerstellungen an Kreuzungen sind zu dulden

-
- Neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen sind als Überführungen herzustellen; Verbot für neue Bahnübergänge (im Zuge kraftfahrzeugfähiger Straßen)
 - Verbot gilt nicht, für nicht kraftfahrzeugfähige Straßen z.B. Geh- und Radwege
 - In Einzelfälle, z. B. bei nur schwachem Verkehr, sind Ausnahmen gestattet
-

Wird eine Kreuzungsanlage neuerstellt oder geändert, so haben die Beteiligten unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen verkehrlichen und betrieblichen Belange eine Duldungspflicht, die sich auf Bereich und Umfang der erforderlichen techn. Lösung des Kreuzungsverhältnisses (Bau, Erhaltung, Änderung und Rückbau) erstreckt.

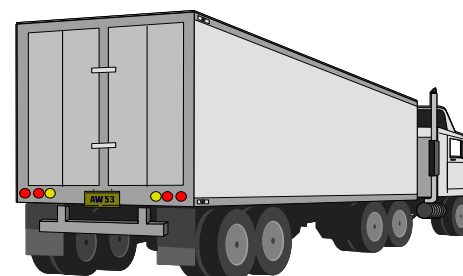
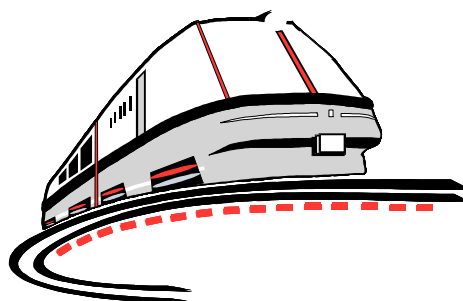
Basis für die Finanzierung einer neuen oder geänderten Eisenbahnkreuzung ist die Kreuzungsvereinbarung

Kreuzungsvereinbarung

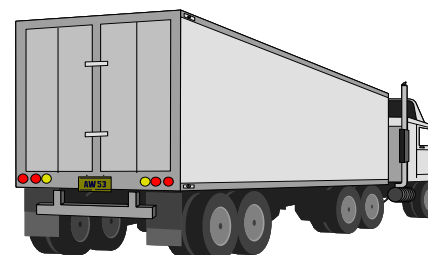
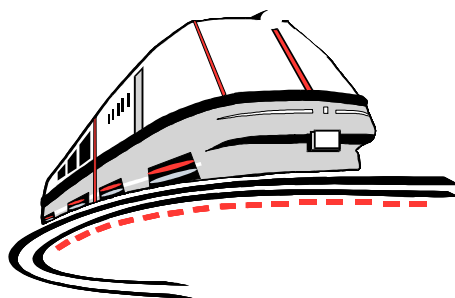
- Über Art, Umfang, Durchführung und Verteilung der Kosten wird zwischen den Beteiligten eine Vereinbarung abgeschlossen = Kreuzungsvereinbarung (KrV)
- Durch die Unterzeichnung der KrV bekennen sich beide Beteiligten zu der Baumaßnahme
- Was ist zu beachten?
 - Bekanntgabe der Planungsabsichten zur Abstimmung der zu planenden Maßnahme
 - Abstimmung wirtschaftlichste Variante EÜ/SÜ
 - vorhersehbare Verkehrsentwicklung
 - Detailwünsche wie Gehwegbreite, Rampenneigungen, Hochpunkte auf SÜ's
 - ggf. nicht kreuzungsbedingte Wünsche

Bei der Herstellung einer neue Kreuzung trägt der Verursacher die Kosten

§ 11 (1) EKrG: Ein Beteiligter kommt neu hinzu; Neuer Beteiligter zahlt

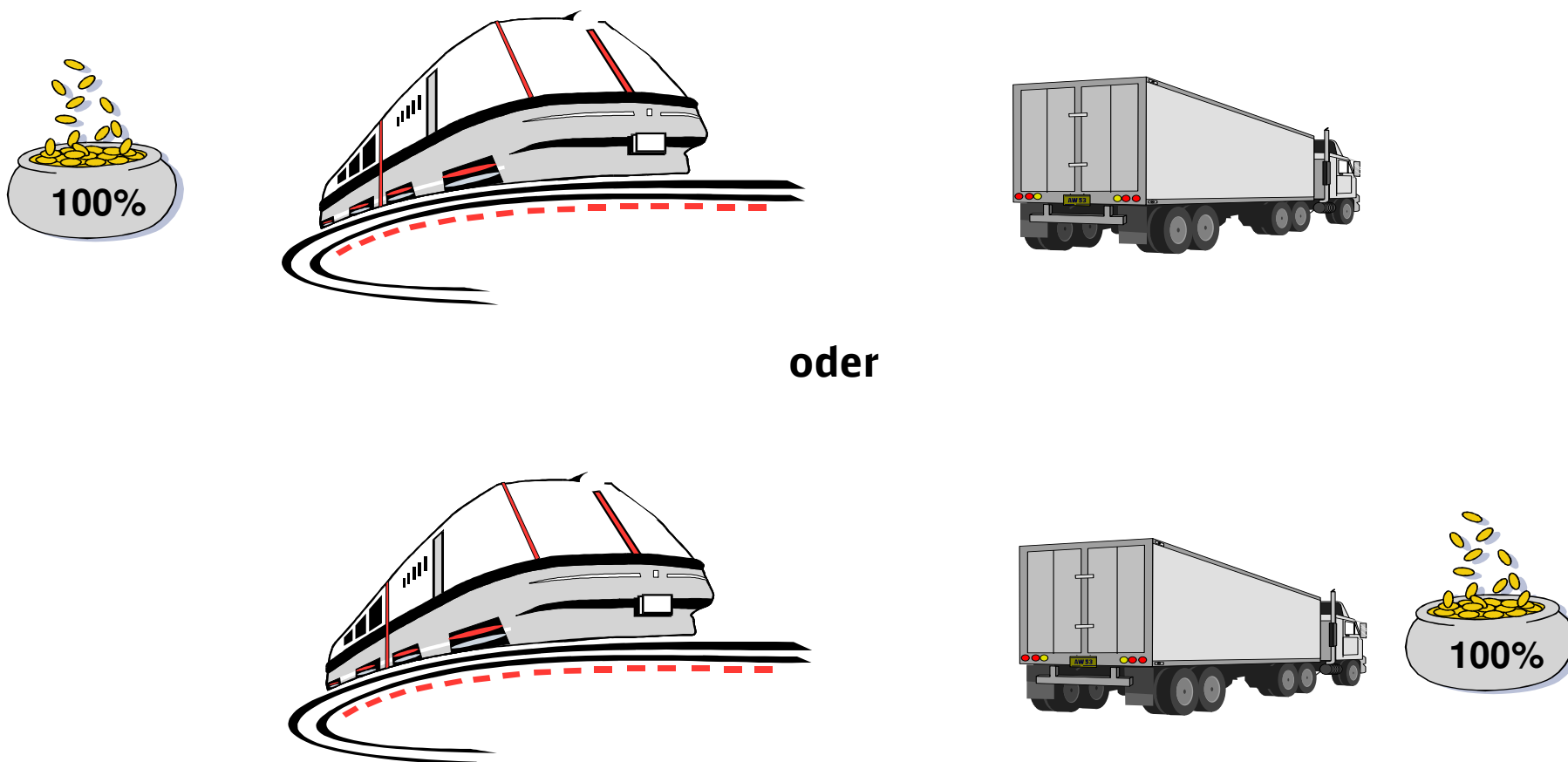


§ 11 (2) EKrG: Straße und Schiene werden gleichzeitig neu angelegt; jeder Beteiligte trägt die Hälfte der Kosten



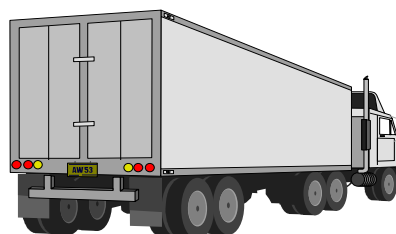
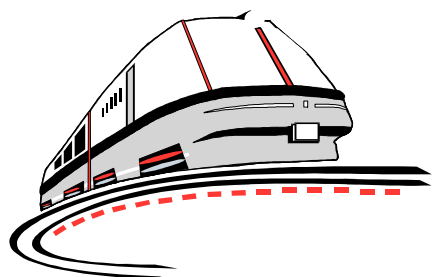
Wird eine Kreuzungen auf Verlangen geändert, dann trägt der Verlangende die Kosten

§ 12 (1) EKrG: Ein Beteiligter verlangt eine Änderung; Verlangender zahlt



Bei Maßnahmen u.a. zur Erhöhung der Sicherheit erfolgt eine Kostendrittung zwischen Straße, Schiene und Bund*

§ 13 (1) EKrG: Bei Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit oder Verbesserung der Verkehrsabwicklung an Kreuzungen erfolgt eine Kostendrittung (z.B. bei Beseitigung eines Bahnübergangs, bauliche Maßnahmen zur Verkehrsminderung oder Einbau von Überführungen, technischen Sicherungen usw.)



* Nur bei Kreuzung mit einem Schienenweg einer Eisenbahnen des Bundes; in allen sonstigen Fällen übernimmt das Land