

---

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>ALLGEMEINES</b>	<b>3</b>
1.1	Begründung der Maßnahme	3
1.2	Gesamtabwägung der Maßnahme, Planungsansatz	3
1.3	Wirtschaftlichkeit der geplanten Maßnahme	4
<b>2</b>	<b>LAGE IM NETZ</b>	<b>5</b>
2.1	Bahnübergang Althaldensleber Straße, in Bahn-km 18,766	5
2.2	Bahnübergang Töberhaide Jungfernstieg; in Bahn-km 19,360	6
2.3	Bahnübergang Klinggraben-Hagenstraße; in Bahn-km 20,300	7
<b>3</b>	<b>BESCHREIBUNG DER GEWÄHLTEN REALISIERUNGSLÖSUNG - PLANUNGSANSATZ</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>VERKEHRLICHE UND BETRIEBLICHE BEGRÜNDUNG</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>BESCHREIBUNG DER ERSATZMAßNAHMEN</b>	<b>10</b>
5.1	B245n, Ersatzlösung Straße	10
5.2	Eisenbahnüberführung Klinggraben-Hagenstraße, Bahn-km 20,300	11
5.3	Rad-und Gehwegüberführung Töberhaide-Jungfernstieg, Bahn-km 19,360	14
<b>6</b>	<b>FIKTIVENTWÜRFE BÜ-BESEITIGUNGEN AN ORT UND STELLE</b>	<b>14</b>
6.1	Beseitigung BÜ, Althaldensleber Straße, Bahn-km 18,766	15
6.2	Beseitigung BÜ Töberhaide-Jungfernstieg, Bahn-km 19,360	16
6.3	Beseitigung BÜ Klinggraben-Hagenstraße, Bahn-km 20,300	16
6.4	Kostenaufteilung des Straßenbaulastdrittels auf Grundlage fiktiver Bahnübergangsbeseitigungen an Ort und Stelle	17
<b>7</b>	<b>RECHTSANGELEGENHEITEN</b>	<b>17</b>
7.1	Kostentragung	17
7.2	Stand der Planrechtsverfahren	18
<b>8</b>	<b>GRUNDERWERB</b>	<b>19</b>
<b>9</b>	<b>ERLÄUTERUNG ZUR KOSTENBERECHNUNG</b>	<b>19</b>
9.1	Kostenermittlung	19
9.2	Kostenträger	21
9.3	Kosten	22

- Unterlagen zur Kreuzungsvereinbarung -  
Erläuterungsbericht  
Beseitigung von 3 höhengleichen Bahnübergängen im Stadtgebiet von Haldensleben  
DB Strecke 6409 Glindenberg-Oebisfelde  
BÜ's in Bahn km 18,766; Bahn km 19,360; Bahn km 20,300

Anlage 1 zur KV

---

---

## 1 ALLGEMEINES

### Anlass der Maßnahme:

Die DB-Strecke 6409 Glindenberg-Oebisfelde wird im Stadtgebiet von Haldensleben derzeit an vier schienengleichen Bahnübergängen von Straßen gekreuzt. Die geplante EKrG-Maßnahme bezieht sich auf die folgenden drei BÜ's:

- **BÜ bei Bahn-km 18,766 von der „Althaldensleber Straße“ im Zuge der L 24**
- **BÜ bei Bahn-km 19,360 von den Straßen „Töberhaide – Jungfernstieg“**
- **BÜ bei Bahn-km 20,300 von den Straßen „Klinggraben/Hagenstraße“ im Zuge der B245**

### 1.1 Begründung der Maßnahme

Durch die steigende Verkehrsbelastung der Straßen bei gleichzeitig hohen Zugfrequenzen ergeben sich in der Ortslage von Haldensleben zunehmend Probleme, wie die Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit, die Behinderungen des Straßenverkehrs und Belastungen des Wohnumfeldes. Durch die niveaufreie Kreuzung von Bahn und Straße ließen sich die durch die Bahnübergänge bedingten negativen Auswirkungen beseitigen.

Die negativen Auswirkungen der im Straßennetz vorhandenen Mängel sowie des insgesamt hohen Durchgangsverkehrs würden aber weiterhin bestehen bleiben.

Die geplanten Ersatzlösungen zur Beseitigung der Bahnübergänge in der Ortslage Haldensleben führen zu einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die B245n und führen dadurch zu einer Verbesserung der Verkehrssituation im Stadtgebiet von Haldensleben.

### 1.2 Gesamtabwägung der Maßnahme, Planungsansatz

Bereits seit dem Jahr 1996 wurden entsprechende Planungsüberlegungen zur Beseitigung der Bahnübergänge im Stadtgebiet von Haldensleben angestellt. An jedem der 3 Bahnübergänge gibt es unterschiedliche kreuzungsbeteiligte Straßenbaulastträger. Es wurden 3 Vorort-Lösungen untersucht. Im Folgenden werden diese Planungen zu den Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahmen als Fiktiv-Lösungen bezeichnet. Die Fiktivlösungen sehen vor, die Bahnübergänge mit niveaufreien Einzelkreuzungsanlagen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer zu beseitigen. Im Rahmen dieser Planungen werden alle möglichen Kreuzungsvarianten auf ihre wirtschaftliche und städtebauliche Umsetzbarkeit geprüft und bewertet. Die vor diesem Hintergrund ausgewählten BÜ-Beseitigungsmaßnahmen in Form von Einzelmaßnahmen bilden die Grundlage zur Kostenaufteilung des Kostendrittels des gemäß EKrG §§ 3; 13 auf den jeweiligen Straßenbaulastträger entfallenden Kostendrittels bei der getrennten Beseitigung der Bahnübergänge.

Parallel zu den BÜ-Beseitigungen plant die Landesstraßenverwaltung von Sachsen-Anhalt, den Neubau der B245n, zwischen Alvenslebener Straße südwestlich von Haldensleben und der Magdeburger Straße (B71) im Osten der Stadt geplant. Die dabei favorisierte Trassenführung beinhaltet ein Überführungsbauwerk in der Nähe der Althaldensleber Straße über die Bahnstrecke 6409 Glindenberg-Oebisfelde. Damit ist si-

---

chergestellt, dass der überörtliche Verkehr nicht mehr durch Haldensleben geführt werden muss. Aus diesem Grund sollte auf den KFZ-gerechten Ausbau der Bahnquerung im Bereich Klinggraben-Hagenstraße und der Verbindung Töberhaide-Jungfernstieg verzichtet werden. Aufgrund des im Rahmen der B245 neu gebauten Überführungsbauwerkes über die Bahn östlich der Althaldensleber Straße im Bereich der Industriestraße kann der Bahnübergang Althaldensleber Straße komplett aufgelassen werden. Daraus ergibt sich die Möglichkeit einer verkehrstechnisch sinnvollen und wirtschaftlich optimierten Beseitigung der 3 Bahnübergänge im Stadtgebiet von Haldensleben in Verbindung mit dem Neubau der B245 zu realisieren.

Nach Abwägung aller Aspekte stellte die nachfolgend beschriebene Ersatzlösung für die Beseitigung der Bahnübergänge mit dem Neubau der B245, dem Neubau einer Rad- und Gehwegunterführung mit Möglichkeit zur Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen, im Bereich Klinggraben-Hagenstraße, sowie dem Neubau einer Rad- und Gehwegüberführung im Bereich des Bahnüberganges Töberhaide-Jungfernstieg, die wirtschaftlichste Lösung zur Beseitigung der 3 Bahnübergänge im Stadtgebiet von Haldensleben dar.

Diese Lösung wird im Weiteren für die Kreuzungsvereinbarung und zur Ermittlung der EKrG-bedingten Kostenmasse für die Maßnahme nach EKrG §§ 3; 13 zugrunde gelegt. Weitere Forderungen bezüglich der baulichen Ausgestaltung der Ersatzlösungen sind nicht kreuzungsbedingt nach EKrG. Die Kosten dafür müssen vom Veranlasser als nicht-kreuzungsbedingten Kostenmasse getragen werden.

### 1.3 Wirtschaftlichkeit der geplanten Maßnahme

Eine Kostengegenüberstellung der EKrG-bedingten Maßnahmen im Rahmen der Realisierungslösung und der Beseitigung der Bahnübergänge durch 3 Einzelmaßnahmen an Ort- und Stelle wie in der Anlage 3.1.5 zur 1. Fortschreibung der Kreuzungsvereinbarung dargestellt ergibt, dass die Beseitigung der 3 Bahnübergänge im Zuge der Realisierungslösung eine **Kosteneinsparungen in Höhe ca. 1,40 Mio. Euro** gegenüber den Ersatzmaßnahmen zur Beseitigung der Bahnübergänge in Form von 3 Einzelmaßnahmen an Ort und Stelle ermöglicht.

Erläuterungen zu 3 Fiktivplanungen mit Ersatzlösungen an Ort- und Stelle siehe unter Abschnitt 6 dieses Erläuterungsberichtes.

(siehe Gegenüberstellung der Kosten von Real- zu Fiktivplanung siehe Anlage 3.1.5)

## 2 LAGE IM NETZ

### 2.1 Bahnübergang Althaldensleber Straße, in Bahn-km 18,766

Situation: Der schienengleiche Bahnübergang liegt in km 18,766 der Bahnstrecke 6409, Glindenberg - Oebisfelde, im Zuge einer der wichtigsten innerstädtischen Verbindungsstraßen „Althaldensleber Straße“ - in der Stadt Haldensleben. Die Bahnstrecke ist eine Nebenfernstrecke (NFS).



Abbildung 1: BÜ in km 18,766, Althaldensleber Straße, Blick in Richtung B245



Abbildung 2: BÜ in km 18,766, Althaldensleber Straße, Blick in Richtung Mittellandkanal

## 2.2 Bahnübergang Töberhaide Jungfernstieg; in Bahn-km 19,360

Situation: Der schienengleiche Bahnübergang liegt in km 19,360 der Bahnstrecke 6409, Glindenberg - Oebisfelde, im Zuge der Stadtstraßen - Töberhaide / Jungfernstieg" in der Stadt Haldensleben. Die Bahnstrecke ist eine Nebenfernstrecke (NFS).



Abbildung 3: BÜ in km 19,360, Blick in Richtung Köhlerstraße, links im Bild das Stellwerk W1



Abbildung 4: BÜ in km 19,360, Blick in Richtung Oebisfelde, rechts im Bild das Stellwerk W1

### 2.3 Bahnübergang Klinggraben-Hagenstraße; in Bahn-km 20,300

Situation: Der Bahnübergang in seiner jetzigen Lage befindet sich im funktionalen Straßennetz des Bundeslandes Sachsen-Anhalt. Im Stadtgebiet werden die B245, die B71 und die L 42 miteinander verknüpft, die B245 ist eine der wichtigsten innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen in Haldensleben. Die verkehrliche Situation des Bahnübergangs ist entsprechend der Funktion der B245 im relevanten Bereich überwiegend durch Ziel-/Quellverkehr und Durchgangsverkehr gekennzeichnet. Die Straßen „Klinggraben“ und „Hagenstraße“ weisen beidseitig einen Rad- und Gehweg auf.



Abbildung 5: BÜ in km 20,300, Blick in Richtung Hagenstraße

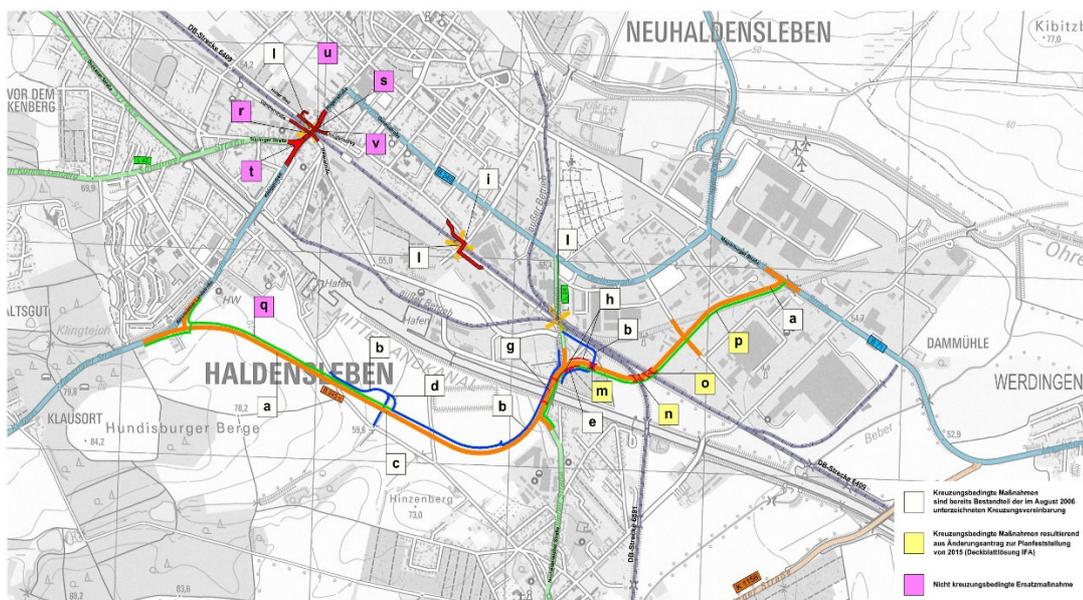


Abbildung 6: BÜ in km 20,300, Blick in Richtung Glindenberg (Magdeburg)

### 3 BESCHREIBUNG DER GEWÄHLTEN REALISIERUNGSLÖSUNG - PLANUNGSANSATZ

Es ist beabsichtigt, folgende Ersatzlösungen für die Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge zu schaffen:

1. Bau einer südlich und östlich der Bebauung von Neuwaldensleben verlaufenden Umgehungsstraße von der vorhandenen B245 im Zuge der Bebertaler Straße südlich von Haldensleben bis zum Anschlusspunkt an die Gerikestraße im Osten der Stadt.
2. Bau einer Eisenbahnüberführung über Klinggraben - Hagenstraße, Bahn-km 20.300.
3. Bau einer Rad- und Gehwegüberführung über Töberhaide - Jungfernstieg, Bahn-km 19.360.



**Abbildung 7: Gesamtübersichtsplan der im Realisierungsentwurf geplanten Einzelmaßnahmen**

Nach der Realisierung dieser Maßnahmen können die BÜ's zurück gebaut werden. Die unterbrochenen Verbindungen für den innerörtlichen Verkehr und den Ziel-/Quellverkehr werden durch den weiterhin vorhandenen BÜ „Schützenstraße“ und die Anbindung der B245 im Osten des Stadtgebietes an das innerstädtische Straßennetz übernommen. Damit werden die direkten negativen Auswirkungen der vorhandenen BÜ's beseitigt und gleichzeitig eine verkehrsgerechte Straße geschaffen sowie der Durchgangsverkehr in der Ortslage Haldensleben verringert.

Die vorliegende Planung wurde unter Beachtung verkehrlicher, bautechnischer, städtebaulicher und wirtschaftlicher Gesichtspunkte entwickelt und ist mit der Stadt Haldensleben, dem LSBB Sachsen-Anhalt, RB Mitte, Magdeburg und der DB Netz AG abgestimmt.

---

Gemäß der 2006 unterzeichneten und durch das BMVI mit einem „gesehen Vermerk“ geprüften Kreuzungsvereinbarung sind einzelne Teile der Gesamtrealisierungslösung nicht kreuzungsbedingt nach EKrG §§3;13.

Dies sind im Einzelnen die Ersatzmaßnahmen zur Beseitigung des Bahnüberganges Klinggraben/Hagenstraße, DB Strecke 6409 Glindenberg-Oebisfelde, Bahn km 20,300.

Die Aufteilung von kreuzungs- und nicht kreuzungsbedingten Maßnahmenteilen erfolgt auf der Grundlage der folgenden zwei Entwurfsplanungen:

EKrG-bedingte Ersatzmaßnahme im Zuge der Vor-Ort Lösung zur Beseitigung des Bahnüberganges

Der durch das BMVI genehmigte Maßnahmenumfang zur Beseitigung der 3 Bahnübergänge sah als Vor-Ort Ersatzmaßnahme am Bahnübergang in Bahn km 20,300 Hagenstraße/Klinggraben eine niveaufreie Kreuzung mit der DB Strecke 6409 für Fußgänger/Radfahrer und Rettungsfahrzeuge vor.

Siehe hierzu Anlage 2.1.2.1 zur 1. Fortschreibung der Kreuzungsvereinbarung zugehörige Planunterlagen und Kostenermittlungen.

Realisierungsmaßnahme im Zuge der Vor-Ort-Lösung zur Beseitigung des Bahnüberganges

Die Stadt Haldensleben fordert einen Kfz- und ÖPNV-gerechten Ausbau mit separat geführten beidseitig abgesetzten Geh- und Radwegen. Die daraus resultierenden Mehrkosten der Kreuzungsanlage sind im Sinne des EKrG nicht kreuzungsbedingte Kosten. Sie sind durch die Stadt Haldensleben zu tragen.

Siehe hierzu Anlage 2.1.2.2 zur 1. Fortschreibung der Kreuzungsvereinbarung:

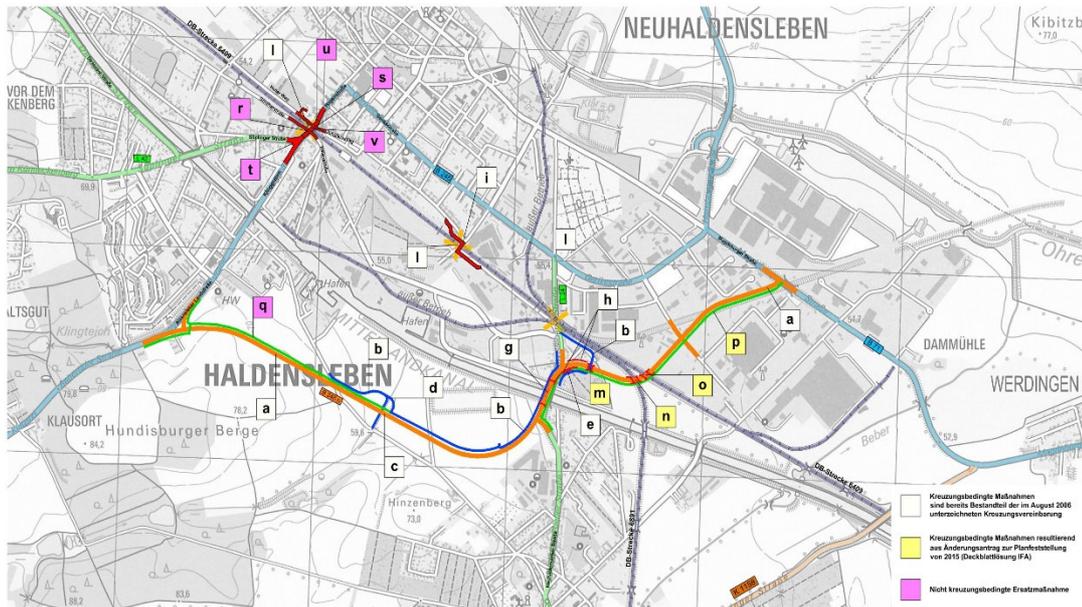
Realisierungsentwurf, einschließlich nicht EKrG §§ 3;13-bedingter Maßnahmen, ausgelöst durch das Aufweitungsverlangen der Stadt Haldensleben.

Zusätzlicher Rad- und Gehweg von Bau km 0+100 – 1+400:

Die Kosten für Rad- und Gehweg (Bauanfang der Ortsumgehung Höhe Aral-Tankstelle bis Knotenpunkt Neuhaldensleber Str.) werden auf der Grundlage einer getrennten Kostenberechnung ermittelt.

Siehe hierzu Anlage 2.2.2 zur 1. Fortschreibung der Kreuzungsvereinbarung:

Realisierungsentwurf, einschließlich nicht EKrG §§ 3;13-bedingter Maßnahmen, ausgelöst durch das Verlangen der Stadt Haldensleben.



**Abbildung 8: Gesamtübersicht EKRg-bedingte Maßnahmen §§ 3;13 im Rahmen der Ersatzmaßnahmen zur Beseitigung der Bahnübergänge**

#### 4 VERKEHRLICHE UND BETRIEBLICHE BEGRÜNDUNG

Die Ersatzlösungen zur Beseitigung der Bahnübergänge in der Ortslage Haldensleben bestand aus dem Bau der B245 neu sowie dem Neubau einer Rad- und Gehwegunterführung im Bereich des Bahnüberganges Klinggraben-Hagenstraße und einer Rad- und Gehwegüberführung im Bereich des Bahnüberganges Töberhaide-Jungfernstieg. Sie wurde von allen Kreuzungsbeteiligten favorisiert, da sie aufgrund der Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumgehung B245n eine Verbesserung der Verkehrssituation von Haldensleben darstellt und dadurch den baulichen und finanziellen Aufwand zur Beseitigung der Bahnübergänge minimiert.

Eine Veränderung der verkehrlichen und betrieblichen Situation der Strecke 6904, Glindenberg - Oebisfelde im Zusammenhang mit dem vorliegenden Bauvorhaben nicht vorgesehen. Die Streckengeschwindigkeit beträgt derzeit 100 km/h und perspektivisch 120 km/h.

#### 5 BESCHREIBUNG DER ERSATZMAßNAHMEN

##### 5.1 B245n, Ersatzlösung Straße

Der geplante Neubau der B245n eröffnet die Möglichkeit einer deutlichen Reduzierung des Fahrzeugaufkommens im innerörtlichen Bereich. Daraus ergibt sich die Möglichkeit, die vorhandenen plangleichen Bahnübergänge Klinggraben/Hagenstraße, Töberhaide/Jungfernstieg und der Althaldensleber Straße mit der DB Strecke 6409 Glindenberg - Oebisfelde auf der Grundlage des Eisenbahnkreuzungsgesetzes durch wirtschaftlich günstigere Ersatzmaßnahmen, als dies ohne den Bau der Ortsumgehung möglich ist, zu beseitigen. Im Falle der Bahnübergänge Klinggraben/Hagenstraße und Töberhaide/Jungfernstieg war die Auflassung der vorhandenen BÜ's durch den Bau

---

von Ersatzlösungen für den Fußgänger- und Radverkehr möglich. Die Baulänge der geplanten B245 beträgt ca. 3,820 km.

Die Neubautrasse der B245 beginnt am Netzknoten NK 3704028 Stat. 2,242 = Bau km 0+100, Alvensleber Straße, südwestlich von Haldensleben und nördlich der Hundisburger Berge. Sie schwenkt in ihrem weiteren Verlauf nach Osten ab und verläuft südlich des Südhafens auf landwirtschaftlich bewirtschafteten Flächen, schleift mit einem Linksbogen in nördlicher Richtung in die L24, Neuhaldensleber Straße, ein und quert den Mittellandkanal.

Die Straßenbrücke im Zuge der L24 über den Mittellandkanal wurde im Rahmen der Kanalverbreiterung in veränderter Lage unter der Regie des WNA neu errichtet werden. Die Trassenführung der B245n entspricht im Bereich des Kanals den Parametern des neuen Bauwerkes.

Nach Überquerung des Mittellandkanals verläuft die geplante Trasse der B245n in nordöstlicher Richtung und quert mit einer neuen Brücke die Gemeindestraße „Steinbettenbreite, die DB-Strecke Glindenberg-Oebisfelde, eine Nebenstrecke und mehrere Werksgleise. Anschließend kreuzt sie die Industriestraße und endet auf der vorhandenen B71 Magdeburger Straße.

Im Zuge der B245n entstehen 5 plangleiche, Knotenpunkte bzw. Einmündungen, durch die plangleichen Knoten Alvensleber Landstraße (B245), die Hinzenbergstraße/Wirtschaftsweg/Stadtbad, die Neuhaldensleber Straße (L24), die Althaldensleber Straße (L24), die Industriestraße und die Magdeburger Straße (B71) an die B71 angeschlossen werden.

Entlang des außerörtlich verlaufenden Abschnittes der B245n (Bauanfang Höhe Aral Tankstelle bis zum Knoten Neuhaldensleber Str.) ist die Finanzierung eines begleitenden Rad- und Gehweges durch das Verkehrsministerium wg. bestehender innerörtlicher Radwegeverbindungen abgelehnt wurden. Im Zuge des Planungsprozesses wurde seitens der Stadt Haldensleben der Bau dieses Radweges gefordert. Die daraus resultierenden Kosten sind nach Eisenbahnkreuzungsgesetz nicht kreuzungsbedingt und deshalb im Rahmen der Kostenaufteilung von der Stadt Haldensleben zu tragen.

## **5.2 Eisenbahnüberführung Klinggraben-Hagenstraße, Bahn-km 20,300**

Als Ersatzlösung zur Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge von Klinggraben-Hagenstraße war im Rahmen der geplanten Maßnahmen zur Beseitigung von 3 Bahnübergängen im Stadtgebiet von Haldensleben eine Vor-Ort-Lösung für Radfahrer und Fußgänger als kreuzungsbedingt nach Eisenbahnkreuzungsgesetz vorgesehen. (siehe Punkt 5.2.1).

Im Zuge des Planungsprozesses wurde seitens der Stadt Haldensleben die Forderung nach einer Aufweitung der im Rahmen der Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahme Fuß- und Radwegquerung im Zuge Klinggraben-Hagenstraße erhoben. Die zu planende Ersatzmaßnahme soll auch für den KFZ-Verkehr ausgelegt werden. Darüber hinaus sollen die Hafestraße und der Hellerweg die nach Umsetzung der Ersatzmaßnahme den in Tieflage die Bahnstrecke querenden Klinggraben-Hagenstraße durch den Neubau von zwei Überführungsbauwerken niveaufrei kreuzen können.

Die Beschreibung der zur Realisierung geplanten Maßnahmen erfolgt unter Punkt 5.2.2 dieses Erläuterungsberichtes.

Zwischen den Kreuzungspartnern wurde festgelegt, dass die Aufweitung der Kreuzungsanlage von 5,00 m auf 12,40 m lichte Weite und die beiden zusätzlichen Quermöglichkeiten im Rahmen der Baumaßnahme realisiert werden können. Die

---

dadurch verursachten Mehrkosten gegenüber der EKrG-bedingten BÜ-Beseitigungslösung, wie sie unter Punkt 5.2.1 beschrieben wird, sind als nicht kreuzungsbedingte Kosten nach EKrG von der Stadt Haldensleben zu tragen.

Die für den Baulastträger Bahn durch die Aufweitung der Eisenbahnüberführung entstehenden Mehrerhaltungskosten, werden auf Grundlage einer Ablöseberechnung gemäß der Ablöserichtlinien des Bundes ermittelt. Sie sind durch die Stadt Haldensleben bei der Bahn abzulösen. Gemäß Berechnung wird die Höhe des Ablösebetrages nach derzeitigem Kostenstand 149.000,00 € betragen. Die Ablösung ist nicht Bestandteil der Fortschreibung zur Kreuzungsvereinbarung nach EKrG § 3;13 und durch eine Vereinbarung zwischen der DB Netz AG und der Stadt separat zu vereinbaren.

Die Ermittlung der nicht-kreuzungsbedingten Kosten sowie des Vorteilsausgleiches erfolgt durch die Stadt Haldensleben auf Grundlage von Fiktiventwürfen.

Die nicht-kreuzungsbedingten Kosten berechnen sich aus der Differenz zwischen den Kosten der Kreuzungsanlage unter Berücksichtigung der Forderungen der Stadt Haldensleben (wie unter Pkt.5.2.2 beschrieben) - und den gemäß EKrG §§ 3;13 kreuzungsbedingten Kosten (wie unter Pkt.5.2.1 beschrieben).

#### **5.2.1 Ersatzmaßnahme auf Grundlage des EKrG §§ 3;13 für Fußgänger und Radfahrer**

(Siehe hierzu auch Vorentwurf Teil A und B vom 30.11.2011)

Nach der Schließung des Bahnüberganges ist im Zuge der Klinggraben/Hagenstraße eine Querungsmöglichkeit der Eisenbahnlinie für den Fußgänger- und Radverkehr neu zu schaffen, da deren Umwege ansonsten unzumutbar lang würden. Die gewählte Lösung kann auch von Rettungsfahrzeugen befahren werden. Die lichte Weite des 3-gleisigen Eisenbahnüberführungsbauwerkes beträgt ebenso wie die lichte Weite der in beiden Rampenstrecken erforderlichen Trogbauwerke 5,00 m. Die Unterführung wird in Richtung der Klinggraben/Hagenstraße mit geradlinig geführten Rampen ausgebildet. Die Längsneigung der Verkehrsflächen innerhalb der Bauwerke beträgt max. 6 %. Da die Sohle der beidseitigen Trogbauwerke über weite Strecken unterhalb des Bemessungswasserstands zum Liegen kommt wird das Bauwerk als weiße Wanne ausgebildet. Die Gesamtlänge der Trogbauwerke beträgt ca.75 m.

Die Rampen erhalten zur Aufnahme von Fußgängern aus den seitlich auf die Rampen treffenden Straßen Treppen.

Der Klinggraben bis zur Einmündung der Süplinger Straße bleibt baulich unverändert. Die Mittelinsel an der Einmündung Süplinger Straße in den Klinggraben sowie die Radwege vom Klinggraben kommend werden baulich umgestaltet. Zur verkehrstechnischen Erschließung des ehemaligen Postgebäudes und eines Eckgebäudes sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich.

#### **5.2.2 Ersatzmaßnahme gemäß Forderung der Stadt Haldensleben für den KFZ-Verkehr (mit beschränkter Durchfahrtshöhe), und Fußgänger/Radfahrer**

(Siehe hierzu auch Ordner Vorentwurf nach RE Teil A und B von 30.11.2011)

Gemäß Forderung der Stadt Haldensleben soll der Straßenzug „Klinggraben“/„Hagenstraße“ auch für den KFZ-Verkehr erhalten bleiben. Hierzu ist der Bau einer 3-gleisigen Eisenbahnüberführung mit einer lichten Weite von 12,40 m und einer eingeschränkten lichten Höhe von 3,50 geplant.

---

An das Eisenbahnüberführungsbauwerk schließen sich beiderseitig Trogbauwerke an. Da die Sohlen der Trogbauwerke über weite Strecken unterhalb des Bemessungswasserstands zum Liegen kommen werden die Bauwerke als weiße Wannen ausgebildet. Die Gesamtlänge der Trogbauwerke beträgt ca.75 m.

Weiterhin ist geplant, die Hafenstraße mit der Güntherstraße sowie den Jungfernstieg mit dem Heller Weg durch jeweils ein Überführungsbauwerk über den in Tieflage kreuzenden Straßenzug „Klinggraben“ / „Hagenstraße“ miteinander zu verbinden.

Die B245 alt verläuft im relevanten Abschnitt innerhalb der Ortslage Haldensleben und weist die Streckencharakteristik einer innerstädtischen Verbindungsstraße auf. Städtebaulich liegt sie im gründerzeitlichen Stadterweiterungsgebiet von Haldensleben und ist durch Wohnbebauung und Gewerbeflächen geprägt.

Als Ersatzlösung für die für den großräumigen Durchgangsverkehr unterbrochene Verbindung der B245 alt Klinggraben - Hagenstraße ist die „Umgehung Haldensleben im Zuge der B245 n“ geplant (siehe auch Punkt 5.1).

Die Längen der auszubauenden Straßen betragen für die B245 „Klinggraben / Hagenstraße“ ca. 330 m; davon ca. 134 m innerhalb von Ingenieurbauwerke in Form des Eisenbahnüberführungs- und Trogbauwerkes.

Für die L42 „Süplingerstraße“ sind ca. 50 m, für die Straße „Jungfernstieg“ ebenfalls ca. 50 m und für den „Heller Weg“ ca. 110 m Ausbaulängen zu verzeichnen.

Die Baustrecke der B245 beginnt ca. 210 m südwestlich des heutigen Bahnübergangs. Sie verläuft im Rechtsbogen nach Norden, unterfährt in einem sich anschließenden Linksbogen die Trasse der DB Strecke 6409 Glindenberg – Oebisfelde und schwenkt in ca. Bau – km 0+350 auf die vorhandene Achse der Hagenstraße.

Der geplante Querschnitt der Straße hat im Bereich der Ingenieurbauwerke eine Regelbreite von 5,50m zwischen den Borden und weist beidseitig einen Rad- und Gehweg mit einer Breite von 2,75 m auf. Die Regelfahrbahnbreiten der durchgehenden Straße im Zuge des Klinggrabens und der Hagenstraße orientieren sich an den bestehenden (Klinggraben: 6.50 m zwischen den Borden) bzw. bereits ausgebauten (Hagenstraße:6,10 m zwischen den Borden) Straßenzügen.

Die Einmündung Süplingerstraße - Klinggraben wird an die geänderte Trassenführung der B245 angepasst und verkehrsgerecht mit Tropfen in der untergeordneten Knotenpunktzufahrt ausgebaut. Der Tropfen übernimmt gleichzeitig die Funktion einer Überquerungshilfe für den auf der Nordseite parallel der B245 geführten Rad- und Gehweg. Mit dem Bau des Trogbauwerkes und der einhergehenden Tieflage der durchgehenden B245 alt müssen die höhengleichen Einmündungen „Hafenstraße / Güntherstraße“ und „Jungfernstieg / Heller Weg“ sowie die Zufahrten zur Post und dem ehemaligen Hotel Fürst Bismarck geschlossen werden. Als Ersatz und zur Aufrechterhaltung der bestehenden Wegebeziehungen sind im Zuge dieser Straßenzüge Überführungen vorgesehen. Der „Heller Weg“ übernimmt hierbei noch die Funktion einer rückwärtigen Erschließung des ehemaligen Postgebäudes.

Die Einmündung der L42 („Süplinger Straße“) in die B245 alt wird wie bisher plangleich, in einfacher Form mit Tropfen in der L42 und Linksabbiegerstreifen ausgebildet. Zur Verbesserung der Querungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger im Einmündungsbereich, wird der Tropfen als Überquerungshilfe ausgebildet.

Die höhengleichen Anschlüsse in die B245 alt von

- **Hafenstraße**
- **Güntherstraße**

- 
- **Jungfernstieg**
  
  - **Heller Weg**

entfallen künftig. Als Ersatz ist die Verknüpfung der Hafen- und der Güntherstraße sowie des Jungfernstieges und des Heller Weges mit je einer Straßenüberführung vorgesehen.

### **5.3 Rad-und Gehwegüberführung Töberhaide-Jungfernstieg, Bahn-km 19,360**

Nach der Schließung des Bahnübergangs ist im Zuge der Straße Töberhaide-Jungfernstieg eine Quermöglichkeit der Eisenbahnlinie für den Fußgänger- und Radverkehr neu zu schaffen, da deren Umwege ansonsten unzumutbar lang würden.

Zur Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs wird daher eine niveaufreie Kreuzung geschaffen, wobei der Rad- und Fußweg die Bahntrasse mit einer Brücke überquert. Die Länge des Rad- und Fußweges beträgt ca. 425 m.

Die lichte Höhe der Brücke im Bereich der Bahn beträgt 6,70 m und im Bereich der Straße (Töberhaide) 4,70 m.

Die Rampe auf der Südseite der Gleise beginnt etwa 180 m östlich der Rad- und Fußgängerbrücke an der Straße Töberhaide und verläuft parallel zur Straße.

Die Rampe auf der Nordseite der Gleise beginnt ca. 180 m nordwestlich der Brücke an der Straße Jungfernstieg, verläuft annähernd parallel zum Jungfernstieg Richtung Süden, auf den letzten 20 m verläuft die Trasse bis zur Brücke parallel zu den Gleisen.

Die lichte Breite des Rad- und Fußweges beträgt 3,00 m zwischen den Geländern. Die Längsneigung der Bauwerke beträgt in Anlehnung an die DIN 18024.1 „Barrierefreies Bauen“ max. 6 %.

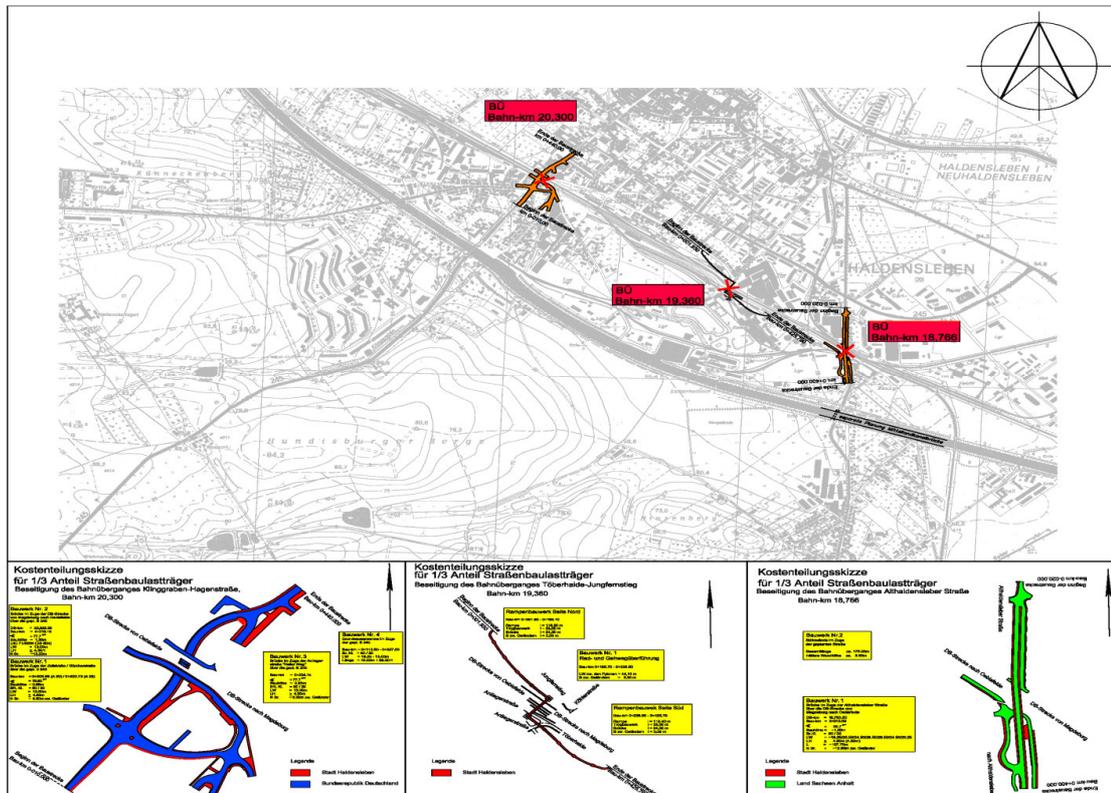
Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (gemeinsamer Rad- und Gehverkehr) wurden Verweilflächen im Abstand von 33 m außerhalb der Verkehrsflächen des Radverkehrs angelegt.

## **6 FIKTIVENTWÜRFE BÜ-BESEITIGUNGEN AN ORT UND STELLE**

Die Fiktiventwürfe behandeln die Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge in Bahn- km 18,766, in Bahn- km 19,360, in Bahn- km 20,300 im Zuge der Bahnstrecke 6409 Oebisfelde - Glindenberg und dienen der Ermittlung der kreuzungsbedingten Kosten für die fiktiven Ersatzmaßnahmen.

Die Tragung des Kostendrittels der Straßenbaulastträger für die geplanten Maßnahmen zur Beseitigung der Bahnübergänge erfolgt auf der Grundlage der Kostenanteile, die sich für die fiktive Beseitigung der BÜ's nach den Vorschriften des EKrG ergeben. Die Fiktiventwürfe liegen in Form von Entwurfsunterlagen vor.

Die geplante fiktive BÜ-Beseitigungsmaßnahme wird im Folgenden kurz beschrieben.



**Abbildung 9: Übersichtsskizze zu den geplanten Fiktivmaßnahmen**

### 6.1 Beseitigung BÜ, Althaldensleber Straße, Bahn-km 18,766

Der vorhandene Bahnübergang der „Althaldensleber Straße“ im Zuge der L24 über die DB-Strecke 6409 Glindenberg - Oebisfelde in Bahn-km 18,766 wird durch eine niveaufreie Kreuzung ersetzt, wobei die L24 die Bahntrasse mit einer Straßenbrücke überquert.

Die Länge der geplanten Baustrecke beträgt ca. 425 m. Die Längen der Baunebenstrecken betragen ca. 210 m für die Erschließungsstraße „Töberhaide“, ca. 160 m für den Anliegerweg „Steinbetten“ und weitere 175 m für den Anliegerweg parallel zur Althaldensleber Straße.

Die Baustrecke beginnt etwa 200 m nördlich des Bahnübergangs am nördlichen Ende der Werkhalle der ASM GmbH, verläuft in gerader Linienführung nach Süden und endet etwa 150 m südlich des Bahnübergangs.

Die Gradienten steigen von Geländehöhe mit ca. 4,6 % an, erreichen am Bahnübergang eine Höhe von 6,40 m (4,90 m lichte Höhe) über den Bahngleisen und fällt danach wieder mit 5,5 % bis auf die südlich des Bahnübergangs in Dammlage verlaufende Althaldensleber Straße ab und geht in deren vorhandene Steigung von ca. 2,5 % über.

Etwa von Bau-km 0+026 bis Bau-km 0+125 wird der Höhenunterschied zum Gelände durch beidseitige Stützmauern ausgeglichen. Anschließend erstreckt sich bis etwa Bau-km 0+302 ein Brückenbauwerk. Daran anschließend verläuft die Baustrecke bis zum Bauende in Dammlage.

---

Der geplante Querschnitt der Straße hat eine Breite von 7,50 m zwischen den Borden und weist beidseitige Rad-/Gehwege mit einer Breite von 2,75 m auf. Bei gleicher Fahrbahnbreite verringert sich der Rad-/Gehweg im Dammbereich auf 2,50 m.

Die Einzelkostenermittlung zum Fiktiventwurf einschließlich der Kostenfortschreibung auf den Kostenstand 2015 ist der Anlage 4.1.1 zur KV zu entnehmen.

## **6.2 Beseitigung BÜ Töberhaide-Jungfernstieg, Bahn-km 19,360**

Der höhengleiche Bahnübergang im Zuge der städtischen Verbindungsstraßen „Töberhaide – Jungfernstieg“ über die DB-Strecke 6409 Glindenberg - Oebisfelde in Bahn-km 19,360 soll durch eine niveaufreie Kreuzung ersetzt werden.

Aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Bonn vom 15.08.2008 kann bei der Fiktivlösung Bahnübergang Töberhaide – Jungfernstieg auf eine planfreie Querung der Bahngleise für den Kfz-Verkehr verzichtet werden. Dem Kfz-Verkehr ist es zumutbar auf die benachbarten Bahnübergänge auszuweichen.

Im Realentwurf (vgl. Pkt. 5.3) wurde zur Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs eine niveaufreie Kreuzung geschaffen, wobei der Rad- und Fußweg die Bahntrasse mit einer Brücke überquert. Diese Lösung entspricht o.g. Forderungen und ist somit der Fiktiventwurf für die Beseitigung des Bahnübergangs Töberhaide – Jungfernstieg in Bahn km 19,360.

Die Einzelkostenermittlung zum Fiktiventwurf einschließlich der Kostenfortschreibung auf den Kostenstand 2015 ist der Anlage 4.1.3 zur KV zu entnehmen.

## **6.3 Beseitigung BÜ Klinggraben-Hagenstraße, Bahn-km 20,300**

Der vorhandene Bahnübergang der Straßen „Klinggraben / Hagenstraße“ im Zuge der B245 über die DB-Strecke 6409 Glindenberg - Oebisfelde in Bahn-km 20,300 sowie eine Fußgängerüberführung werden durch eine niveaufreie Kreuzung ersetzt, wobei die B245 die Bahntrasse mit einer Grundwasserwanne unterquert.

Die Länge der geplanten Baustrecke beträgt ca. 410 m. Die Längen der Baunebenstrecken betragen ca. 298 m für die Anliegerstraße „Zollstraße/- Güntherstraße“, ca. 280 m für die „Süplingerstraße/Querspange zur Hafestraße“, ca. 55 m für die Anliegerstraße „Heller Weg“ und je weitere ca. 35 m für den Anschluss der Straße „Jungfernstieg“ und der „Alvensleber Straße“.

Die Baustrecke beginnt etwa 220 m südlich des heutigen Bahnübergangs an der Einmündung der „Siedlungsstraße“, verläuft im Linksbogen nach Norden, unterquert die Bahngleise ca. 30 m südwestlich des vorhandenen Bahnübergangs, verläuft anschließend hinter den bestehenden Gebäuden Hagenstraße 68 und 70 und schwenkt dann wieder auf die vorhandene Achse der Hagenstraße. Die Baustrecke endet ca. 160 m nördlich des Bahnübergangs kurz hinter der Einmündung der „Peter-Wilhelm-Behrends-Straße“.

Die Gradiente verläuft zunächst in Geländeneigung mit 2,2 % bzw. 1,2 % Gefälle. Ab Bau-km 0+099 taucht sie mit 5 % Gefälle ab, erreicht bei Bau-km 0+220 eine Tiefenlage von 6,10 m (4,50 m lichte Höhe) unter den Gleisen und steigt anschließend wieder mit 5 % an. Bei Bau-km 0+352 wird wieder das ursprüngliche Gelände erreicht und an die bestehende Gradiente der Hagenstraße angeschlossen, die hier eine Längsneigung von 0,17 % hat.

Von Bau-km 0+100,5 bis Bau-km 0+237,5 erstreckt sich eine Grundwasserwanne. Die Anliegerstraße „Zollstraße/Güntherstraße“ überquert die Grundwasserwanne bei Bau-km 0+205 mit einem Brückenbauwerk. Die Bahnlinie überquert die Grundwasserwanne

---

bei Bau-km 0+220 mit einem Brückenbauwerk. Die Anliegerstraße „Heller Weg“ überquert die Grundwasserwanne bei Bau-km 0+235 mit einem Brückenbauwerk.

Der geplante Querschnitt der durchgehenden Strecke hat eine Breite von 7,00 m zwischen den Borden und weist einseitig einen Rad-/Gehweg mit einer Breite von 2,50 m und einseitig einen Radweg mit einer Breite von 1,50 m auf. Im Bereich der Kreuzung „Süplingerstraße/Querspange zur Hafensstraße“ sind zusätzliche Linksabbiegestreifen vorgesehen.

Der Anschluss der Straßen „Haldensleber Straße“, „Zollstraße“, „Hafensstraße“ und „Güntherstraße“ an die B245 erfolgt über eine neu zu bauende Querspange. Diese beginnt etwa an der heutigen vorhandenen Einmündung der Alvensleber Straße in die Hafensstraße. Sie verläuft durch heute bebauten Gebiet und schließt nach einer Baulänge von ca. 110 m an der zum Vollknoten ergänzten Einmündung der L 42 „Süplingerstraße“ an die B245 an.

Der Querschnitt weist eine Fahrbahnbreite von 7,10 m und beidseitige Gehwege von 1,50 m auf.

Das auf der Nordseite des Bahnübergangs verbleibende ehemalige Stück der B245 dient zur Anbindung der Straße „Töberhaide“ an die durchgehende Strecke.

Die Einzelkostenermittlung zum Fiktiventwurf einschließlich der Kostenfortschreibung auf den Kostenstand 2015 ist der Anlage 4.1.2 zur KV zu entnehmen.

#### **6.4 Kostenaufteilung des Straßenbaulastdrittels auf Grundlage fiktiver Bahnübergangsbeseitigungen an Ort und Stelle**

Die Kostenanteile des jeweiligen Straßenbaulastträger-Drittels bei der Umsetzung der geplanten Ersatzmaßnahmen zur Beseitigung von drei Bahnübergängen im Stadtgebiet von Haldensleben berechnen sich aus den fiktiven Kostenanteilen, die sich auf der Grundlage des Eisenbahnkreuzungsgesetzes für die Beseitigung der Bahnübergänge an jeweiliger Ort und Stelle ergeben. Da laut EKRg §§ 3.13 der Kostenanteil von Bahn und Bund mit jeweils 1/3 der kreuzungsbedingten Kosten festgelegt sind, ist lediglich die Trägerschaft und Höhe des vom jeweiligen Straßenbaulastträger zu übernehmenden Kostendrittelanteil zu ermitteln.

Der kommunale Kostenanteil im Zuge der Maßnahmen für den Bau innerörtlicher, straßenbegleitender Gehwege wird auf der Grundlage des Verhältnisses der lichten Verkehrsräume, wie sie bei getrennter Baudurchführung entstehen würden, berechnet.

Die Berechnung der Anteile am EKRg-bedingten Drittelanteil sowie der Quoten zur Kostenbeteiligung der Straßenbaulastträger an den Bahnübergangsbeseitigungen ist der Anlage 5.2 zur KV zu entnehmen.

## **7 RECHTSANGELEGENHEITEN**

### **7.1 Kostentragung**

Das geplante Bauvorhaben ist eine Kreuzungsmaßnahme gemäß § 3 in Verbindung mit §13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKRg). Die Kosten für die Baumaßnahme werden gedrittelt. Je ein Drittel fällt den Trägern der jeweiligen Straßenbaulast und dem Eisenbahnunternehmen zur Last. Das dritte Drittel trägt der Bund, da ein Schienenweg der Deutschen Bahn am Bahnübergang beteiligt ist.

An den jeweiligen Bahnübergängen sind folgende Straßenbaulastträger an den Drittlungsmaßnahmen beteiligt:

---

- **Althaldensleber Straße in Bahn km 18,766**

Am Bahnübergang Althaldensleber Straße kreuzt die L24 die Bahnstrecke 6409 Glindenberg–Oebisfelde höhengleich. Hier ist der Straßenbaulastträger das Land Sachsen-Anhalt.

- **Töberhaide-Jungfernstieg, Bahn-km 19,360**

Am Bahnübergang Töberhaide-Jungfernstieg kreuzt eine Stadtstraße die Bahnstrecke die Bahnstrecke 6409 Glindenberg–Oebisfelde höhengleich. Hier ist der Straßenbaulastträger die Stadt Haldensleben.

- **und Klinggraben-Hagenstraße in Bahn km 20,300**

Am Bahnübergang Klinggraben-Hagenstraße kreuzt die Bundesstraße 245 die Bahnstrecke Glindenberg–Oebisfelde höhengleich. Hier ist der Straßenbaulastträger die Bundesrepublik Deutschland vertreten durch den LSBB Sachsen-Anhalt, Magdeburg

## 7.2 Stand der Planrechtsverfahren

### **Planfeststellungsverfahren für das geplante Bauvorhaben: „Bundesstraße 245n, einschließlich des Rückbaus der Bahnübergänge Althaldensleber Straße (Bahn-km 18,766) und Klinggraben-Hagenstraße (Bahn-km 20,300), Neubau Eisenbahnüberführung–Tunnellösung- in den Gemarkungen: Haldensleben, Wedringen“; Stadt Haldensleben; Landkreis Börde**

Das laufende Planfeststellungsverfahren zur Bahnübergangsbeseitigung im Stadtgebiet von Haldensleben sah neben dem Neubau der Bundesstraße B245n den Rückbau der Bahnübergänge Althaldensleber Straße und Klinggraben/Hagenstraße vor. An Stelle des Bahnüberganges Klinggraben/Hagenstraße war als Ersatzlösung der Neubau einer Eisenbahnüberführung/Tunnellösung für den Fußgänger- und Radverkehr vorgesehen. Im durchgeführten Anhörungsverfahren gab es vor allem gegen diese geplante Tunnellösung nur für Fußgänger und Radfahrer erhebliche Einwände und Bedenken. Die Stadt entschloss sich daher, gemeinsam mit den Planungsbeteiligten, diese Planung zu überarbeiten und an dieser Stelle eine niveaufreie Querung der Bahnstrecke auch für den PKW-Verkehr anzubieten.

Die geänderte Planung der Eisenbahnüberführung Klinggraben-Hagenstraße (Bahn-km 20,300) wurde mit Datum vom 17.06.2011 eingereicht und ein Änderungsantrag im Rahmen des o.g. Planfeststellungsverfahrens (Deckblattlösung Tunnel) gestellt.

Die Auslegung dieser Unterlagen erfolgte vom 23.06.2011 bis zum 22.07.2011, die Erörterungstermine mit den TÖB und privater Einwander fanden am 28. und 29.03.2012 statt.

Die im August 2012 vorgestellte und inzwischen abgeschlossene Werkserweiterung der IFA-Rotorion – Holding GmbH beansprucht zwingend einen Teilabschnitt der im Verfahren befindlichen Trasse der B245n.

Hierfür wurde im Einvernehmen mit dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr eine Ausnahmegenehmigung zur Veränderungssperre durch das Landesverwaltungsamt erteilt und eine Umplanung der Trassenführung der B245n ab Bau-km 2+700 bis zum Bauende durchgeführt.

---

## 7.2.1 Zeitschiene und Ablauf der Planrechtsverfahren

- **Ersatzmaßnahme: Neubau Bundesstraße 245n, einschließlich des Rückbaus der Bahnübergänge Althaldensleber Straße (Bahn-km 18,766) und Klinggraben-Hagenstraße (Bahn-km 20,300), Neubau Eisenbahnüberführung–Tunnelösung**

Dezember 2008	Einreichung der Planunterlagen zur Durchführung des PFV
1.Quartal 2009	Auslegung
2.Quartal 2011	Auslegung geänderter Planunterlagen (Deckblattlösung Tunnel)
März 2012	Erörterungstermin
Januar 2013	Ausnahmezulassung von der Veränderungssperre für IFA-Rotorion
April 2015	Änderungsantrag im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens (Deckblattlösung IFA)
2./3. Quartal 2017	Auslage Planunterlagen B245n (Deckblattlösung IFA)

- **Ersatzmaßnahme: Beseitigung BÜ- Töberhaide-Jungfernstieg**

Für die geplante Ersatzmaßnahme liegt Planrecht vor. Der vom Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Halle, Ernst-Kamieth-Straße 5, gefertigte Planfeststellungsbeschluss gemäß AEG §18, AZ Nr.Pap 010/08 datiert vom 20.12.2013.

## 8 GRUNDERWERB

Zur Umsetzung der Baumaßnahmen ist Grunderwerb erforderlich.

## 9 ERLÄUTERUNG ZUR KOSTENBERECHNUNG

### 9.1 Kostenermittlung

Die Kostenermittlung erfolgt auf der Grundlage einer Kostenberechnung nach AKS für einzelne Teilbauabschnitte

(Übersichtsskizzen mit Darstellung der einzelnen AKS-Teile, siehe Anlage 3.1.0. zur KV).

Die über einen Zeitraum von ca. 10 Jahren erstellten Einzelkostenberechnungen wurden auf den Kostenstand von 2015 fortgeschrieben.

Kostenermittlung für die Realisierungslösung (siehe Anlagen 3.1. zur KV)

Die Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten (siehe Anlage 2 zur KV).

Fortschreibung der Kosten für die in Abschnitt 6 dargestellten Fiktiventwürfe zur BÜ-Beseitigung auf Grundlage von 3 Vor-Ort Einzelmaßnahmen.

Kostenfortschreibungen Fiktiventwürfe auf den Kostenstand 2015

---

(siehe Anlagen 4.1 zur KV).

- Kosten Beseitigung BÜ, Althaldensleber Straße, Bahn-km 18,766
- Kosten Beseitigung BÜ Töberhaide-Jungfernstieg, Bahn-km 19,360
- Kosten Beseitigung BÜ Klinggraben-Hagenstraße, Bahn-km 20,300

Gegenüberstellung der EKrG-bedingten Kostenmasse für die Realisierungslösung und die EKrG-bedingte Kostenmasse bei Beseitigung der 3 vorstehend benannten Bahnübergänge in Form von 3 Einzelmaßnahmen (siehe Anlage 6.1 zur KV).

Ergebnis:

Die BÜ-Beseitigung auf Grundlage der Realisierungslösung ergibt unter Berücksichtigung der Kostenfortschreibung zum Stand 2015 eine **Kosteneinsparung bei Umsetzung der Realisierungslösung in Höhe von ca. 1.400.000 Euro**

Fortschreibung der Kosten aufgrund der Deckblattlösung zum Verlauf der B245n im Streckenabschnitt von 2+700 bis zum Bauende (Anschluss an die B71, Magdeburger Straße)

Durch die Planänderung des Teilabschnitts der B 245 von Bau km 2+700 bis 3+920 aus dem Jahre 2015 ergibt sich gegenüber der ursprünglichen Trassenführung von 2005 keine Erhöhung der EKrG-bedingten Kostenmasse.

Siehe hierzu die Kostengegenüberstellung in Anlage 6.2.0 zur KV.

- Fortschreibung der Kostenberechnungen zum Neubau der B 245n, mit Planungsstand der bereits 2006 unterzeichneten KV. vom Kostenstand aus 2005 auf das Jahr 2015.
- Kostenberechnungen für die Ersatzlösung Neubau der B245n unter Berücksichtigung der IFA Deckblattlösung im Rahmen der PLF mit Planungs- u. Kostenstand von 2015

Kostenberechnungen zur Ersatzlösung B 245n Planungsstand 2005 / Kostenstand 2015

(Siehe Anlage 6.2.1 zur KV)

- AKS Ersatzlösung Straße B 245n -verbleibender Abschnitt Bau km 0+100 bis 2+700-
- AKS Ersatzlösung Straße B 245n -entfallender Abschnitt Bau km 2+700 bis 3+530-

Kostenberechnungen zur Ersatzlösung B 245n unter Berücksichtigung der Deckblattlösung IFA im Rahmen der Planänderung von 2015

(Siehe Anlage 6.2.2 zur KV)

- AKS Ersatzlösung Straße -Planänderungsabschnitt Bau km 2+700 bis 3+919,521
- AKS Ersatzlösung Straße -Gesamtstrecke Bau km 0+100 bis 3+919,521-

Ergebnis:

---

Die Umsetzung der Deckblattlösung im Rahmen der Ersatzmaßnahmen zu den Bahnübergangsbeseitigungen ergibt eine **Kostenreduzierung von rd. 690.000 Euro**. Die vorgenannten Zahlen wurden mit Schreiben vom 19.11.2015 der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt Zentrale, mit dem BMVI abgestimmt und durch das BMVI bestätigt.

## 9.2 Kostenträger

Bei der vorgesehenen Maßnahme handelt es sich um eine Eisenbahnkreuzungsmaßnahme §§ 3,13 EKrG. Die anfallenden Maßnahmenkosten unterliegen der vom Gesetzgeber vorgegebenen Kostenaufteilung.

Die kreuzungsbedingte Kostenmasse wird wie folgt geteilt:

- **1/3 Deutsche Bahn**
- **1/3 Bundesrepublik Deutschland**
- **1/3 Baulastträger der Verkehrswege**

Die nicht kreuzungsbedingten Kosten gemäß EKrG §§ 3; 13 sind allein von dem Veranlasser der zusätzlichen Maßnahmen zu tragen.

Die Forderung der Stadt Haldensleben nach Aufweitung der Verkehrswegeabmessungen von Klinggraben-Hagenstraße, im Zuge der Realisierungslösung zur Beseitigung des Bahnüberganges in Bahn km 20,300, ist nach EKrG §§ 3;13 nicht kreuzungsbedingt.

Die aus der Anlage eines außerörtlichen straßenbegleitenden Rad-,Gehweges an der B245n resultierenden Kosten sind nach Eisenbahnkreuzungsgesetz nicht kreuzungsbedingt und deshalb im Rahmen der Kostenaufteilung von der Stadt Haldensleben zu tragen.

---

### 9.3 Kosten

Die Ermittlung der voraussichtlichen Kosten der geplanten Ersatzmaßnahmen im Rahmen der Beseitigung von 3 Bahnübergängen im Stadtgebiet von Haldensleben erfolgt auf Grundlage der in Anlage 2 dargestellten Übersichtsskizze der einzelnen AKS-Teile. Die Gesamtkosten (Kostenstand 2015) der Ersatzmaßnahmen betragen gemäß

**„Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten nach EKrG §§ 3/13“  
Ersatzmaßnahmen zur Beseitigung von 3 Bahnübergängen  
im Stadtgebiet von Haldensleben**

**28.519.735 Euro** (einschließlich Verwaltungskosten)

Davon sind nach EKrG §§ 3;13,

kreuzungsbedingt	<b>26.287.326 Euro</b>
nicht kreuzungsbedingt	<b>2.232.409 Euro</b>