

Beschlussvorlage

<u>für die Sitzung des:</u>	<u>zur Beratung im:</u>	☒ öffentlich ☐ nicht öffentlich
☒ Stadtrat	☒ Bauausschuss	Tagesordnungspunkt 14
☐ Hauptausschuss	☐ Ordnungsausschuss	
☐ Vergabeausschuss	☐ Finanzausschuss	
	☐ Kulturausschuss	

Beschlusstitel:

Kreuzungsvereinbarung nach §§ 3, 13 EKrG Änderung BÜ
Braschwitz – Bahn-km 78,500 Strecke 6403 OT Braschwitz

Beschlusnummer:

17/2 119

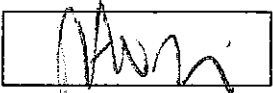
Vorlage erstellt von:

Moron - Wernicke

Sitzungstag:

28.02.2019

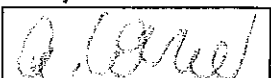
Unterschrift Vorlagenersteller:



Vorlage erstellt am:

06.02.2019

Bürgermeisterin
der Stadt Landsberg:



Antrag Fraktion:

dem Beschlussvorschlag wurde:

☒ zugestimmt ☐ nicht zugestimmt ☐ mit folgender Änderung zugestimmt:

Abstimmungsergebnis:

gesetzliche Anzahl:

29

Ja-Stimmen:

16

davon anwesend:

25

Nein-Stimmen:

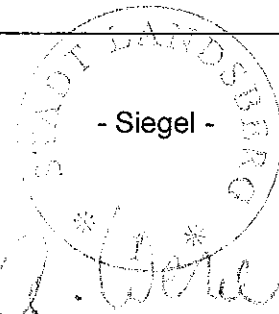
2

Mitwirkungsverbot:

☒

Enthaltungen:

6



Unterschrift Bürgermeisterin
der Stadt Landsberg

Anhörung Ortschaftsrat erforderlich:

ja

Anhörung Ortschaftsrat erfolgt/e am:

21.02.2019

Zustimmung Bürgermeister gemeindl.

Einvernehmen erfolgt/e am:

Beschlusstext:

Der Stadtrat ermächtigt die Bürgermeisterin, Frau Anja Werner, zum Abschluss der als Anlage beigefügten Kreuzungsvereinbarung zur Änderung Bahnübergang Braschwitz – Bahn-km 78,500 Strecke 6403 OT Braschwitz mit der DB Netz AG.

Sachverhalt:

1. Allgemeines

Die Eisenbahnstrecke 6403 Magdeburg Hbf - Leipzig Messe Süd ist eine zweigleisige, elektrifizierte Hauptbahn, die sich in Nord-Süd-Richtung in Sachsen-Anhalt und Sachsen auf einer Länge von ca. 118 km erstreckt und die drei Oberzentren Magdeburg, Halle und Leipzig verbindet.

Projektziel des Gesamtvorhabens "Maßnahmenkomplex: ESTW-Köthen, Neubau ESTW Abschnitt Köthen (a) – Abzw Am (a)" ist die Wiederherstellung der technischen Voraussetzung für die vollständige Nutzung der gleisgeometrischen Streckengeschwindigkeit $v = 160 \text{ km/h}$ auf dem Streckenabschnitt Köthen (a) - Abzw Am (a) der Strecke 6403. Dieser Abschnitt verbindet Köthen, Kreisstadt des Kreises Anhalt-Bitterfeld und die kreisfreie Stadt Halle (Saale).

Um die geforderten Anschlussbeziehungen in Halle (Saale) in Richtung München zu gewährleisten, wird die vorhandene Signaltechnik durch zwei abgesetzte elektronische Stellwerke (ESTW-A) in Stumsdorf und Niemberg ersetzt. Die freie Strecke wird ebenso mit ESTW-Signalen ausgerüstet, was eine Anpassung der vorhandenen BÜ-Anlagen nach sich zieht. Gegenstand der vorliegenden Planung ist im Rahmen des dargestellten Gesamtprojektes die Änderung des Bahnübergangs (BÜ) Braschwitz in Bahn-km 78,500 der Strecke 6403.

1.1. Lage im Netz

Der hier betrachtete BÜ befindet sich auf der Strecke 6403 im Streckenabschnitt Köthen (a) – Abzw Am (a) am km 78,500. Die Baumaßnahme erfolgt in Braschwitz, einer Ortschaft der Stadt Landsberg im Landkreis Saalekreis des Bundeslandes Sachsen-Anhalt.

1.2. Darlegung des Bezuges zum Gesamtprojekt

Die Änderung des BÜ 78,5 ist Bestandteil des Maßnahmenkomplexes ESTW Köthen. Mit Beginn der Bearbeitung und Betrachtung zu den benachbarten Bahnhöfen Köthen und Halle wurde deutlich, dass die Integration des bestellten ESTW Köthen (a) – Abzw Am (a) zu erheblichen Schnittstellen führt. Vor dem Hintergrund einer engen Fertigstellungsfrist und dem primären Ziel einer durchgängigen Geschwindigkeit von 160 km/h wurde eine Unterteilung in zwei Inbetriebnahmestufen vorgenommen.

Die 1. Inbetriebnahmestufe begrenzt sich dabei auf den Bereich der Bahnhöfe Niemberg und Stumsdorf sowie der Signaltechnik auf den angrenzenden Bereichen der freien Strecke. Innerhalb dieses Bereiches befinden sich Bahnübergänge, für die zunächst nur Ersatzmaßnahmen ohne kreuzungsrelevante Tatbestände geplant sind. Bauliche Änderungen an den Bahnübergängen werden im Rahmen der 2. Inbetriebnahmestufe vorgesehen.

Ausgangspunkt für die Planung ist der vorhandene Zustand der Anlage im Bauabschnitt, wo die folgenden Maßnahmen am BÜ vorgesehen sind:

- Sicherungstechnische Änderung am Bahnübergang 78,5;
- Neubau bzw. Änderung des Kabelführungssystems;
- Rück –und Neubau verschiedener bahnspezifischer Gebäude;
- Änderungen an Straßenverkehrs-/ Gehwegenanlagen;
- Landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Im folgenden Verlauf werden sowohl der Ist-Zustand, als auch die geplanten baulichen Maßnahmen und die damit im Zusammenhang stehenden Belange beschrieben.

2. Rechtliche Einordnung und Notwendigkeit der Maßnahme

2.1. Begründung der Erfordernis

Die DB Netz AG plant die Änderung des Bahnübergangs (BÜ) Braschwitz gemäß gültiger Regelwerke. Die Strecke 6403 kreuzt innerorts die Kreisstraße 2135 (Ewald-Brandt-Straße) am BÜ höhengleich. Im II. und IV. Quadranten sind Gehwege vorhanden, welche jedoch nicht über den BÜ geführt werden. Zusätzlich münden im I., II. und III. Quadranten im 27 m – Räumbereich Straßen/ Wege und eine private Zufahrt ein.

Baulastträger des Schienenweges ist die DB Netz AG. Kreuzungspartner sind der Landkreis Saalekreis als Straßenbaulastträger der K2135 und die Stadt Landsberg als Baulastträger der bestehenden Gehwege und einmündenden Straßen.

Nach Abstimmung aller Kreuzungsbeteiligter kann der BÜ nicht beseitigt werden. Mit durchschnittlich 2223 Kfz/d (Zählung vom 29.08.2017 bis 01.09.2017) herrscht mäßiger Verkehr vor. Unter Berücksichtigung bautechnologischer und wirtschaftlicher Aspekte wurde auch eine Beseitigung mit Ersatzvornahme verworfen.

Der bestehende BÜ entspricht den Vorgaben der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Er wird derzeit durch eine mechanische Vollschrakenanlage (mVs) technisch gesichert. Im Rahmen des Ausbaus der Strecke 6403 entlang des Abschnitts Köthen (a) – Abzw Am (a) ist es notwendig, die vorhanden Bahnübergangssicherungstechnik an die neue Stellwerkstechnik und die Streckengeschwindigkeit von 160 km/h anzupassen. Mit dem Umbau wird der Bestandsschutz am BÜ 78,5 aufgehoben, wodurch die Ril 815 in Verbindung mit der Technischen Mitteilung zu Straßenbreiten Anwendung findet.

2.2. Kreuzungsrechtliche Bewertung

Der BÜ soll eine automatische Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA) erhalten, die die derzeit vorhandene wärterbediente Schrankenanlage ablösen wird. Das dient der Rationalisierung im Eisenbahnbetrieb. Am BÜ sind dabei auch zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsflusses erforderlich.

Es handelt sich sowohl um eine Rationalisierungsmaßnahme der DB Netz AG, als auch um eine Kreuzungsmaßnahme nach §§ 3, 13 EKrG. Demnach wird die Maßnahme zum Zweck der Rationalisierung umfangreicher ausgeführt, als es § 3 EKrG erfordert, wodurch die kreuzungsbedingte Kostenmasse nach § 13 EKrG durch einen Fiktiventwurf auf das zur Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs Erforderliche zu beschränken ist.

Der in diesem Zusammenhang aufgestellte Fiktiventwurf betrachtet, im Gegensatz zum Realentwurf, die Anpassung der bestehenden Schrankenanlage an die neu herzustellenden Straßen- und Gehwegbreiten. Diese Anpassung wäre unabhängig vom realen Umbau in eine automatische BÜSA notwendig geworden und ist somit Bestandteil der kreuzungsbedingten Kostenmasse. Der Fiktiventwurf kommt nicht zur Ausführung.

Im Speziellen werden folgende Maßnahmen als kreuzungsbedingt eingestuft:

- Anpassung der vorhandenen mechanischen Vollschrackenanlage an die neu herzustellenden Straßen-/ Gehbreiten (Fiktiventwurf);
- Herstellung einer richtlinienkonformen Straßenbreite im BÜ- und Räumbereich unter Berücksichtigung der erforderlichen Kuppen- und Wannenausrundungen;
- Herstellung erforderlicher Schleppkurven im Räumbereich des BÜ;
- Herstellung richtlinienkonformer Gehwegenanlagen im BÜ-Bereich (1,80 m+50 cm);

- Anpassung der Zufahrt im III. Quadranten;
- Erweiterung der BÜ-Befestigung;
- Anpassung der Entwässerungsanlagen;
- Markierungs- und Beschilderungsarbeiten;
- Sicherung/ Umverlegung Medien Dritter;
- Grunderwerb und vorübergehende Inanspruchnahme.

Zu den nicht kreuzungsbedingten Maßnahmen (Rationalisierung) gehören folgende Maßnahmen:

- Neuerrichtung der BÜSA als LzHH/F-Hp+GFR+vLz und Einbindung in die ESTW-Technik;
- Aufstellen vorgeschalteter Lichtzeichen (vLz) im II./ III. Quadranten;
- Abbruch des Stellwerksgebäudes im I. Quadranten;
- Neubau eines Betonschalthauses im I. Quadranten;
- gesamthafte Erneuerung der BÜ-Befestigung.

3. Erläuterungen des vorhandenen Zustandes der Anlagen

3.1. BÜ km 78,500

Am Bahn-km 78,500 der zweigleisigen Strecke 6403 Magdeburg Hbf – Leipzig Hbf befindet sich der technisch gesicherte Bahnübergang BÜ 78,5 (alt: Po 58).

Der Bahnübergang wird technisch durch eine mechanische Vollschracke gesichert. Die Anlage wird durch den Fahrdienstleiter (Fdl) der Blockstelle (Bk) Braschwitz bedient und überwacht. Im I. Quadrant befindet sich das Stellwerk inkl. Container.

Die Energieversorgung des Stellwerksgebäudes erfolgt aus dem Niederspannungsnetz des örtlichen Verteilungsnetzbetreibers über einen Verteilerschrank neben dem Eingang im I. Quadranten. Es ist eine aus zwei Leuchten bestehende Bahnübergangsbeleuchtung vorhanden.

Die vorhandene Bahnübergangssicherungsanlage entspricht den Anforderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), §11, Abs. (15).

3.2. Straßenanlagen am BÜ km 78,500

Der BÜ liegt innerhalb der Gemeinde Braschwitz, die zur Stadt Landsberg gehört. Über den Bahnübergang führt die K2135 (Ewald-Brandt-Straße). Die Straße kreuzt die beiden Gleise mit einem Winkel von 89,02 gon (80). Die Straßenbreite beträgt im BÜ-Bereich ca. 5,50 m, rechts der Bahn ca. 7,60 m und links der Bahn ca. 6,20 m. Gehwege sind im II. und IV. Quadranten vorhanden, die jedoch nicht über den BÜ führen. Im I. und II. Quadranten münden Straßen/ Wege in den 27 m-Räumbereich ein. Im III. Quadranten befindet sich eine private Zufahrt.

Die K2135 ist mit Asphaltoberbau befestigt. Eine Straßenentwässerung im BÜ-Bereich ist nicht vorhanden. Die Straße entwässert vom BÜ weg. Im II. Quadranten ist am Straßenrand eine Kastenrinne angeordnet.

Die Einmündung der Ladestraße im I. Quadrant ist mit den Verkehrszeichen Z 253 (Verbot Kraftfahrzeuge mit einem zul. Gesamtgewicht über 2,8 t, einschl. ihrer Anhänger, und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse) mit den Zusatzzeichen Zz 1026-35 (Lieferverkehr frei) und Zz 1026-36 (landwirtschaftlicher Verkehr frei) beschildert.

Im II. und IV. Quadranten sind jeweils das Verkehrszeichen Z 306 (Vorfahrtsstraße) mit Zusatzzeichen Zz 1002-23 (Verlauf der Vorfahrtsstraße an Einmündungen (von unten nach rechts)) bzw. Zz 1002-13 (Verlauf der Vorfahrtsstraße an Einmündungen (von unten nach links)) angeordnet.

Straßenbaulastträger der K2135 ist der Landkreis Saalekreis. Baulastträger der Gehwege im II. und IV. Quadranten sowie der einmündenden Straßen/ Wege im I. und II. Quadranten ist die Stadt Landsberg.

Straßenparameter

▪ Klassifizierung:	Kreisstraße K2135
▪ Straßenbelag:	Asphalt
▪ BÜ-Belag Innenplatten	Bodan
Außenplatten	Bodan
▪ zugrunde gelegte Straßengeschwindigkeit:	50 km/h
▪ minimale Räumgeschwindigkeit Fahrzeuge:	10 km/h
▪ minimale Räumgeschwindigkeit Fußgänger:	1,2 m/s
▪ maximale Länge Straßenfahrzeuge:	20 m
▪ Neigung vor dem BÜ:	bahnrechts < 5 %
	Bahnlinks <5%

4. Erläuterungen des geplanten Zustandes der Anlagen

4.1. BÜ km 78,500

Der Bahnübergang wird mit einer neuen Bahnübergangssicherungsanlage mit Lichtzeichen gelb/rot, doppelschlägigen Schranken und Gefahrenraumfreimeldeanlage der Überwachungsart -Hp- ausgerüstet. Die Anlage wird in der Betriebsart LzHH/F - Hp (GFR+vLz) ausgeführt.

Das vorhandene Stellwerksgebäude im I. Quadrant wird abgebrochen. Zur Aufnahme der Steuereinrichtung der Bahnübergangssicherungsanlage wird ein neues Betonschaltheus (BSH) im I. Quadrant auf dem Gelände der DB Netz AG errichtet. Zusätzlich wird ein Schutzgeländer vorgesehen, da sich das BSH sehr nah (< 5,50 m) an der Gleisachse befindet. Das Geländer wird nach Abriss des Stellwerksgebäudes bis zum neuen Schrankenantrieb A3 gebaut, um ein Umlaufen der Schrankenanlage durch die Fußgänger zu verhindern. Aufgrund des Vollabschlusses erhält die Anlage eine Gefahrenraumfreimeldeanlage, die zur Überwachung des Gefahrenraumes dient.

Es wird ein neuer Niederspannungsanschluss zur Versorgung des BÜ-Schaltheuses errichtet. Die vorhandene BÜ-Beleuchtung wird zurückgebaut. Aufgrund des neu überführten Gehweges über den BÜ ist eine Beleuchtung neu zu planen. Die Gehwegbeleuchtung ist erforderlich, um ein schwarzes Loch zu vermeiden und eine sichere Führung des fußläufigen Verkehrs zu ermöglichen. Der elektrische Anschluss erfolgt an das städtische Beleuchtungssystem. Die vorhandenen elektrischen Anlagen werden außer Betrieb genommen und demontiert.

Der BÜ erhält eine Fußgängerakustik mit zwei Lautsprechern und nächtlicher Lautstärkeabsenkung aufgrund der naheliegenden Wohnhäuser.

4.2. Straßenanlagen am Bahnübergang km 78,500

Die vorhandene Kreisstraße K2135 (Ewald-Brandt-Straße) ist wegen des zu gewährleistenden Begegnungsverkehrs Lastzug – Lastzug und der Kurvenlage im BÜ-Bereich auf ca. 8,00 m entsprechend der Schleppkurven aufzuweiten.

Diese Fahrbahnbreite verringert sich bis zum Ende des 27 m Raumes auf ca. 6,50 m. Im Anschluss wird die Straße an die vorhandene Fahrbahnbreite angepasst.

Im I./ II. Quadranten wird ein Gehweg im BÜ-Bereich mit dem Regelmaß gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006 (RASt 06) von ca. 1,80 m angelegt. Dieser Gehweg dient der sicheren Führung der Fußgänger im BÜ-Bereich. Zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg wird ein ca. 0,50 m breiter Sicherheitsstreifen angelegt. Im II. Quadranten wird auf der gegenüberliegenden Seite des Wirtschaftsweges eine Aufstellfläche für Fußgänger hergestellt und an den bestehenden Gehweg angepasst.

Im IV. Quadranten wird der bestehende Gehweg bis an den BÜ heran in einer Breite von 1,80 m, zzgl. 0,50 m Sicherheitsstreifen ausgebaut, um vor der Schrankenanlage eine Quermöglichkeit zu schaffen.

Die Einmündungen im I. und II. Quadranten werden hinsichtlich der Schleppkurven für Lastzüge ausgebaut. Die vorhandene Kastenrinne entlang des Gehweges wird im Einmündungsbereich zurückgebaut. Die Zufahrt im III. Quadrant wird angepasst.

Die vorhandenen, nicht mehr zulässigen, Verkehrszeichen Z 150 (Bahnübergang mit Schranken oder Halbschraken) werden durch das Verkehrszeichen Z 151 (Bahnübergang) ersetzt. Die vorhandenen anderen Verkehrszeichen bleiben erhalten bzw. werden wegen der geänderten Straße versetzt.

Für die Fußgänger, aus dem IV. Quadranten kommend, wird mittels Verkehrszeichen Z 259 (Verbot für Fußgänger) und Zz 1000-12 (Richtungsangabe durch Pfeile) eine Überführung zum Gehweg im I/ II. Quadranten sichergestellt, um den BÜ zu überqueren.

Die Gradienten der Straße wird an die Sollhöhen der Gleisauflattung mit den notwendigen Abrundungen angepasst. Die Entwässerung der Fahrbahn erfolgt wie bisher mit Quer- und Längsgefälle vom BÜ weg in die vorhandenen Straßenabläufe im II. Quadranten sowie breitflächig über das Bankett.

Die Festlegung des Straßenoberbaus für die Ewald-Brandt-Straße erfolgt nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen 2012 (RStO 2012). Die Fahrbahn der K2135 wird in Asphaltbauweise hergestellt. Für die Zuwegung zum BÜ-Schalthaus wird eine ungebundene Deckschicht ohne Bindemittel vorgesehen. Die BÜ-Auflattung der beiden Gleise wird durch den Einbau von Strail-Platten erneuert.

Fahrbahn (Belastungskategorie Bk 3,2; Frosteinwirkzone II; Frostepfindlichkeitsklasse F3) nach Tafel 1, Zeile 3 (RStO 2012):

4	cm	Asphaltdeckschicht (AC 11 DS)
6	cm	Asphaltbinderschicht (AC 16 BS)
10	cm	Asphalttragschicht (AC 22 TS)
15	cm	Schottertragschicht (0/45)
35	cm	Frostschutzschicht (0/45)
70	cm	frostsicherer Oberbau

Einmündung im I. Quadranten (Belastungskategorie Bk 1,0; Frosteinwirkzone II; Frostepfindlichkeitsklasse F3) nach Tafel 3, Zeile 1 (RStO 2012):

16	cm	Naturstein-Großpflaster
4	cm	Pflasterbettung
20	cm	Schottertragschicht (0/45)
30	cm	Frostschutzschicht (0/45)
70	cm	frostsicherer Oberbau

Gehweg (Frosteinwirkzone II; Frostepfindlichkeitsklasse F3) nach Tafel 6, Zeile 2:

10	cm	Betonsteinpflaster
4	cm	Pflasterbettung
16	cm	Schottertragschicht (0/45)
30	cm	frostsicherer Oberbau

Einmündung II. Quadrant, Zufahrt im III. Quadrant und Zufahrt Schalthaus I. Quadrant (Beanspruchung Hoch) nach Bild 8.3a, Zeile 2 DWA-A 904:

5	cm	Deckschicht ohne Bindemittel (Baustoffgemisch 0/16 gem. TL SOB-StB 04/07)
35	cm	Schottertragschicht (0/45)
40	cm	frostsicherer Oberbau

Zur Erreichung der Mindesttragfähigkeit von 45 MN/m² auf dem Planum wird gem. Baugrundgutachten ein Bodenaustausch von ca. 0,30 m notwendig.

Für die Verlegung der neuen Kabel der Signaltechnik werden neue oberirdische Kabelführungssysteme errichtet und bereits vorhandene Kabelführungssysteme genutzt. Vorgesehen sind Kabelkanäle verschiedener Größen. Bei erforderlichen Gleis- bzw. Straßenquerungen werden die Kabel in Schutzrohre verlegt.

Die Straßenquerungen werden in offener Bauweise innerhalb der Straßensperrung errichtet. Die Herstellung der Gleisquerung erfolgt ebenfalls in offener Bauweise in den Sperrpausen. Dafür wird der vorhandene Gleisoberbau aus und wieder eingebaut.

An Gleiskreuzungen sind grundsätzlich Kabelschächte (Ausnahme bis zu 2 PE-Rohre) vorgesehen. Es kommen bahnzugelassene Kabelschächte zum Einsatz. Der Anschluss der Betonkabelkanäle an die Kabelschächte erfolgt über Schachtanschlussbausätze Typ B und C.

Durch die geplante Verbreiterung der Straße im II. und III. Quadranten muss der vorhandene Durchlass verlängert werden. An den vorhandenen Durchlass kann aber nicht mit Betonformstücken angeschlossen und die erforderliche Dichtigkeit erreicht werden, sodass der Neubau des Rohrdurchlasses in der gesamten Länge notwendig wird.

5. Temporär zu errichtende Anlagen: Baustelleneinrichtungsflächen

Für die Durchführung der Baumaßnahme sind Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) und entsprechende Zufahrten zu diesen Flächen erforderlich.

Als Baustelleneinrichtungsfläche ist eine Fläche auf dem Flurstück 483, Flur 2 im I. Quadrant unmittelbar neben der herzurichtenden Wegeanbindung vorgesehen. Für die Zufahrt zur BE-Fläche müssen die vorhandenen Findlinge sowie die vorhandene Bank aufgenommen und gelagert werden und nach Beendigung der Baumaßnahme wieder an deren ursprünglichen Platz gebracht werden. Die vorhandenen beiden Bäume sind zu sichern und vor Beschädigung zu schützen.

6. Baudurchführung

6.1 Bauzeit, Baudurchführung

Da für die Bauarbeiten im Bereich des BÜ 81,0 in Zöberitz eine Umleitungsstrecke über den BÜ 78,5 Braschwitz vorgesehen ist, können die Arbeiten am BÜ in Braschwitz nicht zeitgleich stattfinden.

Die Umsetzung der Maßnahme ist nach derzeitigem Stand im Jahr 2020 vorgesehen. Die Medienumverlegung sollte im Vorfeld oder, wenn möglich, zeitgleich mit der Maßnahme erfolgen.

Als Gesamtbauzeit (Medien und BÜ) werden ca. zwei Monate veranschlagt.

6.2. Straßensperrungen und Umleitungen

Die Straßenbaumaßnahmen werden unter Vollsperrung für den Kfz-Verkehr (ca. dreieinhalb Wochen) der „Ewald-Brandt-Straße“ realisiert.

Die Umleitungsstrecke wird ab der B100, Alte Schule, Zum Rittergut sowie weiter über den Zöberitzer Weg und umgekehrt verlaufen. Die Mehrkilometer dieser Strecke betragen gegenüber der Direktverbindung ca. 6,2 km.

Der Fußgänger- und Radverkehr wird während der Bauzeit durch entsprechende Führung im Baustellenbereich (Markierung, Beschilderung, Absperrungen) gewährleistet.

7. Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

Die Bewertung möglicher bau-, betriebs- und anlagebedingter Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt erfolgt innerhalb der Plangenehmigungsunterlage. Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben werden Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild vermieden bzw. die Eingriffsintensität bei nicht vermeidbaren Eingriffen durch entsprechende Maßnahmen vermindert. Im Rahmen eines Landschaftspflegerischen Begleitplans werden, neben den entsprechend der gesetzlichen Vorgaben generell zu beachtenden Maßnahmen, Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen vorgesehen

8. Weitere Rechte und Belange

8.1. Grunderwerb

Die Baumaßnahmen finden vorrangig auf Flächen der DB Netz AG oder der Straßenbaulastträger (SBL) statt.

Die Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsflächen für die Straßenbaumaßnahmen auf Flächen der SBL unterliegen gemäß § 4 EKrG der Duldungspflicht.

Es werden in geringem Umfang erforderlich:

- Vorübergehende (temporäre) Inanspruchnahme von Flächen, die während der Bauzeit zum Zweck der Baudurchführung beansprucht werden, z. B. Baustelleneinrichtungsfläche, Flächen zur Herstellung der Einmündungsbereiche im I. und II. Quadranten;
- Grunderwerb von Flächen der Stadt Landsberg für den Landkreis Saalekreis (Flur 2, Flurstück 68/1) bzw. von Privat für die Stadt Landsberg (Flur 1, Flurstück 82) zur Herstellung der Straßen- und Gehwegenlagen;
- Dingliche Belastung von Flächen für die Nutzung von Straßen und Wegen für Service-Fahrzeuge sowie Kabelkanäle.

Auf temporär in Anspruch zu nehmenden Flächen werden die Eigentümer/Pächter teilweise von der Mitnutzung ausgeschlossen (Baustelleneinrichtungsfläche).

Diese Fläche wird nach Abschluss der Baumaßnahme in Abstimmung mit den Eigentümern wieder nutzbar gemacht. Bei der bauzeitlichen Nutzung von Straßen, Wegen bzw. Zufahrten ist die Mitnutzung für die Eigentümer der Flächen gewährleistet.

8.2. Kabel und Leitungen Dritter

In den anzupassenden Einmündungen im I. und II. Quadranten befinden sich drei Elt-Kabel der MitNetz Strom. Diese liegen gemäß Abstimmung mit der MitNetz Strom in ca. 0,90 m Tiefe. Da der Deckenaufbau im Bereich der Einmündung im I. Quadrant 0,70 m, im II. Quadrant 0,40 m, zzgl. 0,30 m Bodenaustausch beträgt, sind die Kabel im I. Quadrant umzuverlegen und im II. Quadrant mindestens zu sichern.

Bahnrechts, die Ewald-Brandt-Straße querend, anschließend den BÜ vom IV. in den III. Quadrant querend und dann erneut die Ewald-Brandt-Straße querend, verläuft ein Elt-Kabel der MitNetz Strom, welches außer Betrieb ist. Dieses wird im Zuge der Straßenbaumaßnahmen zurückgebaut.

Das Kabel der MitNetz Strom und der Telekom, welche im I. Quadrant die Zufahrtsstraße queren, dienen zur Anbindung des alten Stellwerkes und müssen zur Anbindung des Schalthauses im Zufahrtsbereich umverlegt und im BE-Bereich gesichert werden.

Das TK-Kabel, welches den BÜ mittig quert, wird im Vorlauf dieser Maßnahme errichtet und wird in ausreichender Tiefe verlegt. Trotzdem ist im Zuge der Baumaßnahme eine Sicherung dieses Kabels im Baubereich (I./ II. Quadrant) vorzusehen.

8.3. Kampfmittel

Im Rahmen der Entwurfsplanung wurde beim Landkreis Saalekreis eine Anfrage zur Kampfmittelbelastung getätigt. Für die betroffenen Flächen liegt kein Kampfmittelverdacht vor.

8.4. Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Laut abfallrechtlicher Kurzdarstellung können Gemische aus oder getrennte Fraktionen von Beton, Ziegeln, Fliesen und Keramik, die gefährliche Stoffe enthalten vor-kommen. Außerdem können Glas, Kunststoff und Holz, die gefährliche Stoffe enthalten oder durch gefährliche Stoffe verunreinigt sind sowie teerhaltige Produkte an-fallen. Des Weiteren wird anderes Dämmmaterial, das aus gefährlichen Stoffen besteht oder solche Stoffe enthält vermutet.

Der Bodenaushub bzw. das Bau- und Abbruchmaterial wird vor/ während der Bautätigkeit analysiert, um eine Einstufung des Abfalls gemäß Abfallverzeichnisverordnung (AVV) vorzunehmen und eine Planung für die Verwertung/Entsorgung durch-zuführen.

Die anfallenden Holzschwellen werden, wenn sie nicht mehr für eine Wiederverwertung im Gleisbereich vorgesehen sind, als gefährlicher Abfall der Altholzkategorie A IV zugeordnet und ordnungsgemäß entsorgt (vorrangig

energetische Verwertung). Anfallende Althölzer aus Rückbau von Gebäuden werden nach den Regeln der Altholzverordnung ordnungsgemäß entsorgt.

8.5. Land- und Forstwirtschaft

Durch das Bauvorhaben sind keine forstwirtschaftlichen Flächen betroffen. Baubedingt werden landwirtschaftliche Flächen temporär beansprucht (II. und III. Quadrant). Nach Abschluss der Baumaßnahme ist die ausschließlich bauzeitlich beanspruchte Ackerfläche zu rekultivieren und wieder der landwirtschaftlichen Nutzung zu übergeben.

Anlagen: Entwurf der Vereinbarung über eine Eisenbahnkreuzungsmaßnahme nach §§ 3, 13 EKrG - Änderung Bahnübergang Braschwitz – Bahn-km 78,500 Strecke

Topografischer Übersichtsplan

Gesamtkostenübersicht

voraussichtlicher Mittelbedarfsplan

Hinweis: Die vollständige Verfahrensakte einschließlich der weiteren Detailpläne und Übersichtskarten liegt im FB Bauen zur Einsicht bereit.

