

**Gegenstand der Vorlage**

**1. Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung nach §§ 3, 13 Abs. 2 EKGr zur Änderung Bahnübergang (BÜ) Hp Braschwitz "Ewald-Brandt-Straße" (K2135), Bahn-km 78,5 Strecke 6403**

| Gremium                  | Sitzung    | Zuständigkeit |
|--------------------------|------------|---------------|
| Ortschaftsrat Braschwitz | 11.04.2024 | Vorberatung   |
| Bauausschuss             | 23.04.2024 | Vorberatung   |
| Stadtrat                 | 25.04.2024 | Entscheidung  |

**Beschlussvorschlag:**

Der Stadtrat der Stadt Landsberg ermächtigt den Bürgermeister der Stadt Landsberg, Herrn Tobias Halfpap zum Abschluss, des als Anlage beigefügten 1. Nachtrages zur Kreuzungsvereinbarung nach §§ 3, 13 Abs. 2 EKGr zur Änderung Bahnübergang (BÜ) Hp Braschwitz "Ewald-Brandt-Straße", Bahn-km 78,500 Strecke 6403 mit der DB InfraGO AG, Adam – Riese – Straße 11-13, 60327 Frankfurt a. Main.

**Sachverhalt:**

Der Stadtrat der Stadt Landsberg hat unter Beschlussnummer 17/2/19 am 28.02.2019 mehrheitlich den Beschluss zum Abschluss der Kreuzungsvereinbarung nach §§ 3, 13 EKGr zur Änderung Bahnübergang (BÜ) Hp Braschwitz „Ewald-Brandt-Straße“ im OT Braschwitz gefasst (siehe Anlage).

**Sachstand zum Zeitpunkt des Abschlusses der Kreuzungsvereinbarung (2018/ 2019)**

Die Kreuzungsvereinbarung (KV) zur Änderung des Bahnübergangs (BÜ) in Braschwitz, Bahn-km 78,500 der DB-Strecke 6403, wurde am 16.07.2018/ 22.01.2019/ 05.03.2019 durch die Kreuzungsbeteiligten gezeichnet und am 22.05.2019 durch die oberste Landesbehörde Sachsen-Anhalts mit Kürzung der kreuzungsbedingten Kostenmasse genehmigt.

Der Umfang der Realmaßnahme am BÜ sieht u.a. den Umbau der bestehenden mechanischen Vollschränke (mVs) in eine automatische Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA) mit Gefahrraumfreimeldeanlage (GFR) sowie die Einbindung in die neue Elektronische Stellwerkstechnik ((ESTW) vor. Des Weiteren werden im BÜ- und Räumbereich eine regelkonforme Straßenbreite realisiert und die Gehwegenlagen in Regelbreite angepasst

und über den BÜ geführt. Folgemaßnahmen sind die Herstellung notwendiger Schleppkurven in den Nebenstraßen (I./ II. Q.), die Anpassung einer Zufahrt im Räumbereich (III.Q.), die Erweiterung der BÜ- Befestigung, die Anpassung der Straßenbeleuchtung infolge des Entfalls der BÜ-Beleuchtung und die Anpassung eines Straßendurchlasses im II./ III. Quadranten (Gewässer II. Ordnung, Nebengraben der Reide).

Der kreuzungsbedingte Umfang ist mittels Fiktiventwurf abgrenzt, der sowohl reale als auch reine Fiktivleistungen umfasst. Er beinhaltet die Herstellung einer regelkonformen Straßenbreite im BÜ- und Räumbereich ( $\geq 6,50 \text{ m} / \geq 6,84 \text{ m}$ ) mit grundhaften Eingriff in die Straßenanlagen sowie die Ausbildung notwendiger Schleppkurven in den Nebenstraßen. Die vorhandenen Gehweganlagen werden im II. und IV. Quadranten infolge der Straßenverbreiterung angepasst und regelkonform ausgebildet (1,80 m zzgl. 50 cm Sicherheitsraum). Zur sicheren Führung der Fußgänger wird ein Gehweg im Bereich I./ II. Quadrant regelkonform über den BÜ geführt. Entsprechende Aufstellflächen sind herzustellen. Die bestehende Bahnübergangssicherungsanlage (mVs) muss an die neue Straßenbreite sowie den neu überführten Gehweg angepasst (Versetzen der Anlagenteile, Anpassung Drahtzugleitungen ins Stellwerk) bzw. um Anlagenteile ergänzt werden. Kreuzungsbedingte Folgemaßnahmen sind auch hier die Anpassung der Zufahrt im II. Quadranten, die Erweiterung der BÜ-Befestigung, die Anpassung der Straßenbeleuchtung und die Anpassung des vorhandenen Straßendurchlasses.

Für die Realmaßnahme wurde 2018 ein Planfeststellungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) beantragt. Die Realisierung der Maßnahme war ursprünglich für 2020 im Rahmen der 2. IBN-Stufe ESTW Köthen geplant

#### Aktueller Sachstand der Kreuzungsvereinbarung (2024)

Der 2018 gestellte Antrag auf Planfeststellung wurde seitens der DB InfraGO AG zurückgezogen und die Genehmigungsplanung grundhaft überarbeitet. Eine Neueinreichung mit Antrag auf Plangenehmigung erfolgte 2020. Mit Datum vom 16.06.2022 erging der Plangenehmigungsbeschluss durch das EBA, Ast. Halle (Az. 631ppw/005-2020#062).

Aufgrund des nicht vorliegenden Baurechts und infolge fehlender Sperrpausen musste die Umsetzung der Maßnahme von 2020 auf 2023 verschoben werden.

Die Leistungen zum realen Umbau des BÜ 78,5 wurden 2023 vergeben und durch den BauAN BUG Verkehrsbau SE realisiert. Die Inbetriebnahme erfolgte ebenfalls 2023.

Von den Realmaßnahmen sind folgende Leistungen kreuzungsbedingt (vgl. Anlage 6.2: LV 17.1):

- Herstellen regelkonformer Straßen- und Gehweganlagen im Kreuzungsstück des BÜ sowie in den 27m- Räumbereichen vor/ hinter dem BÜ ( $\geq 6,50 \text{ m} / \geq 6,84 \text{ m}$ ) unter Berücksichtigung der erforderlichen Kuppen- und Wannenausrundungen (grundhafter Straßenausbau)
- Herstellen notwendiger Schleppkurven in den Nebenstraßen I. / II. Quadrant und Aufweitung der Nebenstraßen jeweils auf Länge des 27m-Räumbereiches (grundhafter Straßenausbau)
- Aufweitung und Anpassung der Zufahrt im III. Quadranten zur Gewährleistung der Räumbarkeit des BÜ
- Erweiterung der BÜ-Befestigung infolge der Herstellung regelkonformer Straßen- und Gehweganlagen
- Ersatzneubau des vorhandenen Straßendurchlasses (II. / III. Q.) als

- Rahmenbauwerk auf einer Länge von 34,00 m
- Markierungs- und Beschilderungsarbeiten
- Sicherung / Umverlegung Medien Dritter
- Grunderwerb und vorübergehende Flächeninanspruchnahmen

Reine kreuzungsbedingte Fiktivleistungen sind:

- Anpassung der vorhandenen mechanischen Vollschränkenanlage an die neu hergestellten Straßen-/ Gehwegbreiten

Die genehmigte, kreuzungsbedingte Kostenmasse wurde aufgrund der realen Anteile um ca. 52% überschritten (vgl. Anlage 6: Kostenübersicht/ Kostengegenüberstellung). Dies resultiert zum einen aus der Überarbeitung der GP-Unterlage mit Neubeantragung des Baurechts. Grundlage der Kreuzungsvereinbarung war die ursprüngliche Planung der Lph 3/ 4 mit Kostenberechnung; die Umplanung und folgend die plangenehmigten Änderungen sind nicht im Vertragswerk berücksichtigt. Zum anderen kam es auch infolge der Realisierung zu geänderten und zusätzlichen Leistungen. Kostensteigerungen im Zuge der Vergabe und der Baupreisentwicklungen (Kostenstand KV 2018 vs. Vergabe der Bauleistungen 2023) fließen ebenfalls ein.

**Die damit einhergehende Mittelerhöhung /-verschiebung 2024/2025 ist dem Nachtrag als Fortschreibung beigelegt, wobei es den Landkreis Saalekreis/ die Stadt Landsberg, als kommunalen Straßenbaulastträger, erfreulicherweise nicht mehr betrifft.**

### **Finanzierung:**

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt:

Es bestehen keine Auswirkungen auf den Haushalt.

**Bürgermeister**  
der Stadt Landsberg

### **Anlagenverzeichnis:**

240319\_NT1\_KV\_BÜ\_78-5\_6403  
 A\_1\_EB\_1NT\_KV\_BÜ\_78-5\_6403  
 A\_4-1\_KP-Str\_NT1\_KV\_BÜ\_78-5\_6403  
 A\_4-2\_MuB\_NT1\_KV\_BÜ\_78-5\_6403  
 A\_4-3\_HP\_NT1\_KV\_BÜ\_78-5\_6403  
 A\_4-4\_RQ\_NT1\_KV\_BÜ\_78-5\_6403  
 A\_4-5\_SK\_NT1\_KV\_BÜ\_78-5\_6403  
 A\_4-6\_KP-EEA\_NT1\_KV\_BÜ\_78-5\_6403  
 A\_5-2\_KP-fiktiv\_NT1\_KV\_BÜ\_78-5\_6403  
 A\_6\_KostÜ\_NT1\_KV\_BÜ\_78-5\_6403  
 A\_6-1\_KostÜ\_KV-A6\_NT1\_KV\_BÜ\_78-5\_6403

A\_6-2\_KostÜ\_LV22\_17-1\_NT1\_KV\_BÜ\_78-5\_6403

A\_7\_ZvK\_NT1\_KV\_BÜ\_78-5\_6403

A\_8\_FS-MB\_NT1\_KV\_BÜ\_78-5\_6403

2019-02-28 BS SR 17-2-2019\_KV Ä BÜ Ewald-Brandt-Straße OT Braschwitz

2019-03-05 KV Änderung BÜ Ewald-Brandt-Straße OT Braschwitz\_unt