

Projekt S4, PFA 3



Kreuzungen Kremerberg, Ostring, Aue, Bahntrasse, Moorwanderweg, G5K3 und Brauner Hirsch

1. Die Straßen und Wege sämtlicher Kreuzungen sind gewidmet und liegen in der Baulast der Stadt Ahrensburg.
2. Bei den Kreuzungen „G5K3“ und „Brauner Hirsch“ handelt es sich um Bahnübergänge. Die Kostenfolge für diese Kreuzungen ergibt sich daher aus § 13 EKrG. Kreuzungsbedingte Baukosten werden von den beiden Kreuzungsbeteiligten und dem Bund zu je einem Drittel getragen.

Dies sind im Falle des Ersatzes eines Bahnübergangs durch ein Überführungsbauwerk auch die Baukosten hierfür. Wird das Ersatzbauwerk als Straßenüberführung ausgeführt, fällt diese in die Erhaltungslast des Straßenbaulastträgers. Das Gesetz sieht bei Maßnahmen nach § 13 weder einen Vorteilsausgleich noch eine Erstattung (oder Ablösung) von Mehrerhaltungskosten vor.

3. Maßnahmen an bestehenden Überführungsbauwerken werden nach § 12 EKrG beurteilt. Die Kostenfolge ergibt sich daraus, wer die jeweilige Änderung verlangt. Der ändernde Kreuzungsbeteiligte darf den anderen Verkehrsweg nicht verschlechtern, er hat die (Kosten-) Verpflichtung, den anderen Verkehrsweg in seinen Bestandsmaßen wiederherzustellen. Hat der andere Kreuzungsbeteiligte ein eigenes, darüber hinausgehendes Änderungsverlangen oder ergibt sich sogar, dass er eine Änderung zur Verbesserung seines Verkehrswegs z. B. wegen neuer Vorschriften verlangen muss, haben beide Kreuzungspartner die kreuzungsbedingten Kosten der Baumaßnahme anteilig zu tragen und „zwar in dem Verhältnis, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Änderung zueinander stehen würden.“ Kosten für solche Maßnahmen, die nicht der Erhöhung der Sicherheit oder der Verbesserung der Verkehrsabwicklung dienen (§ 3 EKrG), sind als nicht-kreuzungsbedingte Kosten von demjenigen zu tragen, der sie bestellt.

Dies heißt im Einzelnen:

4. **EÜ/PU Moorwanderweg** – Die über das Bestandsmaß hinausgehende Vergrößerung der Wegbreite ist ein eigenes Verlangen der Stadt Ahrensburg nach § 3 EKrG. Das Verhältnis der Kostentragung wird ermittelt, indem in zwei Fiktiventwürfen das Verlangen des einen Kreuzungsbeteiligten unabhängig vom Verlangen des anderen abgebildet wird. Die realen Baukosten werden in diesem Verhältnis aufgeteilt.
Insoweit die Gestaltung der Ausgänge mit Gabionenwänden die wirtschaftlichste Bauweise darstellt, stellt dies kein Verlangen des Straßenbaulastträgers dar.
5. **EÜ Bahntrasse** – Die lichten Maße über der Straße werden gegenüber dem Bestand nicht verändert. Es handelt sich somit um eine Maßnahme nach § 12 Nr. 1 EKrG, deren Kosten die DB Netz AG allein zu tragen hat. Es ist zu ermitteln, ob dem Straßenbaulastträger hierdurch ein Vorteil oder Mehrerhaltungsaufwand entsteht.
6. **EÜ Die Aue** – Der bisher noch vorhandene gewidmete Fußweg soll nicht mehr unter der EÜ geführt werden. Da die DB Netz AG durch die Umsetzung ihres Verlangens nicht mehr ausführt, als im Interesse ihres Verkehrsweges ohnehin notwendig gewesen wäre, ergibt sich

keine Kostenbeteiligung der Stadt Ahrensburg an dieser Maßnahme: § 12 Nr.1 EKrG, alleinige Kostentragung bei der DB Netz AG (Marschall-Schweinsberg, § 12, 3.2 am Ende, S. 153).

7. **EÜ Ostring** – Der Straßenbaulastträger verlangt die Erhöhung der lichten Maße über der Straße und hat damit die Baukosten anteilig mitzutragen. Das Verhältnis der Kostentragung ergibt sich aus § 12 Nr. 2 EKrG. Die sich daraus ergebenden eventuellen Vorteile und Mehrerhaltungskosten bei beiden Beteiligten sind entsprechend zu ermitteln.
Die Bestellung der Verkleidung von Sichtflächen ist nicht-kreuzungsbedingt, die Kosten hierfür sind von der Stadt Ahrensburg allein zu tragen.
8. **FÜ Kremerberg** – Die Erhöhung der Wegbreite über das Bestandsmaß von 3,00 m hinaus stellt ein Verlangen der Stadt Ahrensburg dar, so dass die Kostenfolge aus § 12 Nr. 2 EKrG zu entnehmen ist. Der Kostenteilungsschlüssel wird auch hier über Fiktiventwürfe ermittelt, Vorteile und Mehrerhaltungsaufwand nach der ABBV, wie für die anderen Maßnahmen nach § 12 EKrG auch.

		Brückenbauwerke						
		1 FÜ Kremerberg km 39,740	2 EÜ Ostring K104 km 41,201	3 EÜ Die Aue km 41,242	4 EÜ Bahntrasse km 41,330	6 PU Moorwanderweg km 43,589	7 SÜ GSK3 km 44,020	8 SÜ Brauner Hirsch km 46,126
		Stahltrög	WIB	Vollrahmen	Halbrahmen	Vollrahmen	Spannbeton	Spannbeton
Lösung aus VP (informativ)		-Lichte Weite auf Brücke: 3,00 m	-Lichte Weite unter Brücke: 17,5 m Fußweg von der EÜ Aue wird hier unterführt	-Ergänzungsbauwerk, zum Bestand	-keine Angabe zur lichten Höhe	-Lichte Weite im Rahmen: 2,60 m	SÜ als Ersatz für BÜ Grävlinghorst	SÜ als Ersatz für BÜ
Forderung der Stadt Ahrensburg bezüglich der Vorplanung		-lichte Weite auf Brücke von 4,55 m gefordert -Verbesserung der Gestaltung	-Aufweitung lichte Weite auf 22,5 m gefordert -Lichte Höhe von 4,75 m gefordert -Fuß-/Radweg unter Brücke umverlegen	-Verbreiterung Rad- und Fußweg gefordert	-Lichte Höhe von 4,75 m gefordert	-Aufweitung lichte Weite auf 4,55 m gefordert	-	-Forderung der Brücke auf Stützen
Lösungsvorschlag DB E&C (Stand 28.07.16)		Fachwerk (gerade) -gerades Fachwerk -integrierter Berührungsschutz -Anhebung lichte Weite auf 4,00 m (Regelwerk, RAST 06)	WIB -Aufgeweitet auf 18 m lichte Weite -Verlegung Fuß-/ Radweg berücksichtigt -Lichte Höhe v. 4,75 m berücksichtigt	Halbrahmen -kostengünstiger -verringerte Aushub- massen, -Rückbau Fußweg -kein Rückbau der bestehenden EÜ -keine Bachumleitung -keine Hilfsbrücken	Halbrahmen -Lichte Höhe von 4,75 m berücksichtigt	Vollrahmen -Aufweitung der lichten Weite auf 4,00m (nach Regelwerk, RASt 06 aber 6,0 m - nicht zwingend - ist Ermessenssache)	Verbund -Verringerung der Betriebein- schränkung -wirtschaftlich herstellbar	Verbund -Verringerung der Betriebein- schränkung -wirtschaftlich herstellbar
Forderungen der Stadt Ahrensburg bezüglich des 1. Planungsstandes DB E&C		-gebogenes Fachwerk, dadurch keine zusätzliche Entwässerungsleitung erforderlich	-Verkleidung der Sichtflächen von Widerlager und Flügelwänden mit Klinkern und Granit	-Wiederherstellung bahnparalleler Weg zw. Ostring - Aue - Bahntrasse, wäre sowieso erforderlich und steht nicht direkt mit dem Bauwerk im Zusammenhang	-Ausbildung der Randkappe wie im Bestand	-Aufweitung lichte Breite auf 4,55 m gefordert -Umplanung Rampe (gerader Verlauf) -Gestaltung der Ausgänge (Gabionen) statt Stützwand	-Kein Verbund aufgrund der Instand- haltungskosten inf. Korrosionsschutz -Spannbeton-Lösung	-Forderung der Brücke in Achse der bestehenden Straße
Überarbeiteter Lösungsvorschlag DB E&C (Stand 18.11.16)		Fachwerk (gebogen) -alle Forderungen berücksichtigt	WIB -Verkleidung berücksichtigt	Halbrahmen -keine Anpassungen -parallel verlaufender Weg geplant	Halbrahmen -Ausbildung Kappe berücksichtigt	Vollrahmen -alle Forderungen berücksichtigt	Spannbeton (FT) -alle Forderungen berücksichtigt	Weitgespannte Brücke -Varianten in Bearbeitung
Forderungen der Stadt Ahrensburg bezüglich des 2. Planungsstandes DB E&C		-	-	-	-	-	-	-

Abstimmung mit Straßenbulasträger (Stand 02.12.16)		Die Breite des Weges wird mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt (Stadt Ahrensburg) 4,00 m laut RAST06; Klärung -Industriegleis der Stadt (Bahn)	Lichte Weite von 18,00 m gerechtfertigt denn Fußgänger und Radfahrer vom noch existierenden Weg EÜ Aue werden hier zusätzlich unterführt. Die Verkleidung der Sichflächen und Widerlager ist ein "Verlangen wollen" der Stadt.	-Aufhebung der Kreuzung da Weg entfällt (§14a); Gewässerkreuzung	Das Bauwerk ist architektonisch wieder dem vorhandenen anzupassen. Daher hier kein Verlangen der Stadt.	-Höheres Personen-Verkehrsaufkommen da Ersatz für BÜ Kühlenmoorweg und BÜ Grävininghorst; gemeinsamer Geh-und Radweg geplant. - Es werden 4,55 m aus verkehrsrechtlichen Gründen verlangt. Klärung mit der Straßenverkehrsbehörde (Stadt Ahrensburg).		2 Varianten in Bearbeitung
	Kreuzungsart, abgestimmt am 02.12.2016	Fuß-/Radweg/ Bahn (§12/2)	Bahn/ Bundesstraße innerorts (§12/2)	Bahn/ Gewässer (Bach) (§12/2)	Bahn/ Bundesstraße innerorts (§12/1)	Bahn/ Fuß-/Radweg Weg gewidmet (§12/2)	gewidmeter Weg/ Bahn (§13)	Gemeindestraße/ Bahn (§13)

Auflassung BÜ Grävinghorst - Maßnahme nach §13

LW Lichte Weite = kleinster lichter Abstand zwischen Geländern (auf Brücke) oder zwischen Wänden/Widerlagern (bei unterführten Verkehrswegen)

RASt06 "Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen" (für die Stadt eine Handlungsempfehlung mit Ermessensspielraum)