



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	VO/20/307
	Status:	öffentlich
	Datum:	20.11.2020
Federführend: Amt für Bauen, Planung und Umwelt FD Stadtplanung und Umwelt	Bericht im Ausschuss:	Oliver Kath
	Bericht im Rat:	
	Bearbeiter:	Oliver Kath
Auflassung der Bahnübergänge Neuendeicher Weg und Kreyhorn		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	
01.02.2021	Bau- und Planungsausschuss	

Sachbericht / Stellungnahme der Verwaltung

Die Nahverkehrsgesellschaft NAH.SH GmbH plant zur Vorbereitung eines möglichen 3- oder 4-gleisigen Ausbaus der Strecke 1220 Hamburg - Neumünster – Kiel im Abschnitt Pinneberg - Elmshorn die Auflassung verschiedener Bahnübergänge auf der Strecke sowie ggf. deren Ersatz durch höhenfreie Kreuzungen. Für die Stadt Tornesch werden die Bahnübergänge am Neuendeicher Weg sowie am Kreyhorn betrachtet.

Hintergrund der Auflassung der Bahnübergänge ist die Optimierung des Bahnbetriebes durch den Rückbau von störanfälligen Altanlagen. Zudem könnten zwei Gefahrenquellen für den querenden Verkehr aufgehoben und die Instandhaltungskosten für den Straßenbaulastträger als auch die DB AG verringert werden.

Sollten die Bahnübergänge wie jetzt weiterbetrieben werden, würden sich neben den anhaltenden Instandhaltungskosten vor allem Schließzeiten mit Blick auf den möglichen 3- oder 4-gleisigen Ausbau signifikant erhöhen. Derzeit verkehren rund 150 Züge je Tag und Richtung auf dem Abschnitt. Die Prognose des Bundesverkehrsplanes für 2030 sieht ca. 185 Züge je Tag und Richtung vor. Die möglichen zusätzlichen Fahrten durch die Express-S-Bahn sind hier noch nicht berücksichtigt.

Als korrespondierende Maßnahme plant die DB AG das elektronische Stellwerk (ESTW) in Eidelstedt, in das die Bahnübergänge integriert werden sollen. Durch eine frühzeitige Festlegung der Auflassung kann eine kostenintensive Software-Nachrüstung des ESTW vermieden werden.

Nach der Novelle des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz) aus dem März 2020 entfällt der bis dahin noch notwendige finanzielle Anteil der Kommunen bei Beseitigungen von Bahnübergängen. Entsprechend des § 13 Abs. 2 EBKrG (2) trägt der Bund die Hälfte, die Eisenbahn des Bundes ein Drittel und das Land, in dem die Kreuzung liegt, ein Sechstel der Kosten bei Kreuzungen einer Eisenbahn des Bundes mit einer kommunalen Straße.

Für den **Bahnübergang am Neuendeicher Weg** wird nach Ansicht der DB Netz, der NAH.SH und den beteiligten Verwaltungen (Tornesch und Heidgraben) eine Auflassung des Bahnüberganges ohne die Schaffung eines Ersatzweges präferiert. Der nächste offene

Bahnübergang am Koppeldamm liegt 450 m entfernt. Der maximale Umweg beträgt 1,9 km und wird verwaltungsseitig - auch im Hinblick auf die Frequentierung des Neuendeicher Weges an dieser Stelle - als zumutbar eingeschätzt. Aufgrund der Lage der Regenrückhaltebecken nordöstlich der Bahn wäre ein möglicher Ersatzweg nur auf dem Gemeindegebiet von Heidgraben möglich.

Für den **Bahnübergang am Kreyhorn** wird nach Ansicht der DB Netz, der NAH.SH und der Verwaltung eine Auffassung des Bahnüberganges mit der Einrichtung eines Ersatzweges präferiert. Der maximale Umweg beträgt unter Benutzung des Bahnübergangs Denkmalstraße ca. 3 km. Da dieser im Rahmen der K 22 ebenfalls aufgehoben wird und der Kreyhorn sowohl für den landwirtschaftlichen als auch den touristischen noch eine Rolle spielt, soll ein Ersatzweg auf der nordöstlichen Seite der Bahntrasse vorgesehen werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen könnten bereits bis Ende 2022 erfolgen.

Weiterführende Informationen sind den angehängten Konzeptbeschreibungen der DB Netz zu entnehmen.

Finanzielle Auswirkungen / Darstellung der Folgekosten

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen: ja nein

Die Maßnahme/Aufgabe ist: vollständig eigenfinanziert
 teilweise gegenfinanziert
 vollständig gegenfinanziert

Auswirkungen auf den Stellenplan: Stellenmehrbedarf Stellenminderbedarf
 höhere Dotierung Niedrigere Dotierung
 Keine Auswirkungen

Es wurde eine Wirtschaftlichkeitsprüfung durchgeführt: ja nein

Es liegt eine Ausweitung oder eine Neuaufnahme einer Freiwilligen Leistung vor: ja nein

<u>Produkt/e:</u>						
<u>Erträge/Aufwendungen</u>	2019	2020	2021	2022	2023	2024 ff.
	in EUR					
<small>* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge</small>						
<small>* Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</small>						
Erträge*:						
Aufwendungen*:						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
<u>Investition/Investitionsförderung</u>	2019	2020	2021	2022	2023	2024 ff.
	in EUR					
Einzahlungen						
Auszahlungen						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						

Erträge (z.B. Auflösung von Sonderposten)						
Abschreibungsaufwand						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Verpflichtungsermächtigungen						
davon noch zu veranschlagen:						
Folgeinsparungen/-kosten	2019	2020	2021	2022	2023	2024 ff.
(indirekte Auswirkungen, ggf. sorgfältig zu schätzen)	in EUR					
* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge						
* Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen						
Erträge*:						
Aufwendungen*:						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						

Beschluss(empfehlung)

1. Der Bau- und Planungsausschuss befürwortet die Auflassung des Bahnübergangs Neuendeicher Weg in der dargestellten Form.
2. Der Bau- und Planungsausschuss befürwortet die Auflassung des Bahnübergangs Kreyhorn in der dargestellten Form mit der Schaffung eines Ersatzweges nordöstlich der Bahntrasse.

gez.
Sabine Kählert
Bürgermeisterin

Anlage/n:

Konzepts zur Auflassung Banhübergangs Neuendeicher Weg

Konzepts zur Auflassung Banhübergangs Kreyhorn

Änderungshistorie:			
Datum: 08.01.21	Bearbeiter*in: Herr Goetze	Was wurde geändert: Beratungsfolge	Warum: Beratung wurde ver- schoben



DB Netz AG
RB Nord
[I.NA-N-N-KIE-P
Hamburger Chaussee 10
24114 Kiel

Konzept zur Auflassung des Bahnübergangs BÜ Neuendeicher Weg km 24,698

Erläuterungsbericht

Streckenummer: 1220
Planungsabschnitt: km 24,698

Inhaltsverzeichnis

1 Projektbeschreibung	3
Anlass der Infrastrukturmaßnahme	3
Projektziel	3
Lage im Netz	3
Korrespondierende Maßnahmen	3
2 Darstellung des Ist-Zustandes	4
Übersichtsplan-Ist	4
Anlagenbeschreibung	5
3 Darstellung des Soll-Zustandes	6
Übersichtsplan	6
Anlagenbeschreibung	6
4 Projektfinanzierung	8
Kostengegenüberstellung	8

1 Projektbeschreibung

Anlass der Infrastrukturmaßnahme

Die Nahverkehrsgesellschaft NAH.SH GmbH plant zur Vorbereitung eines möglichen 3- oder 4-gleisigen Ausbaus der Strecke 1220 Elmshorn – Neumünster – Kiel die Auflfassung verschiedener Bahnübergänge auf der Strecke sowie ggf. deren Ersatz durch höhenfreie Kreuzungen. Bei dem gegenständlichen Projekt soll die ersatzlose Auflfassung des BÜ Neuendeicher Weg im Streckenabschnitt Tornesch – Elmshorn, km 24,698 untersucht werden.

Projektziel

Projektziel ist die ersatzlose Auflfassung des genannten Bahnüberganges, um durch den Rückbau von stör anfälligen Altanlagen den Bahnbetrieb zu optimieren.

Die Außerbetriebnahme ist vorgesehen für Ende 2022.

Bei Nichtrealisierung der Maßnahme müsste der betroffene BÜ weiter betrieben werden, was sowohl zu höheren Instandhaltungskosten als auch zu Beeinträchtigungen des Bahnbetriebs führen kann. Zudem ist aufgrund der zukünftig 4-gleisigen Streckenführung mit signifikant höheren Schließzeiten des BÜ zu rechnen.

Lage im Netz

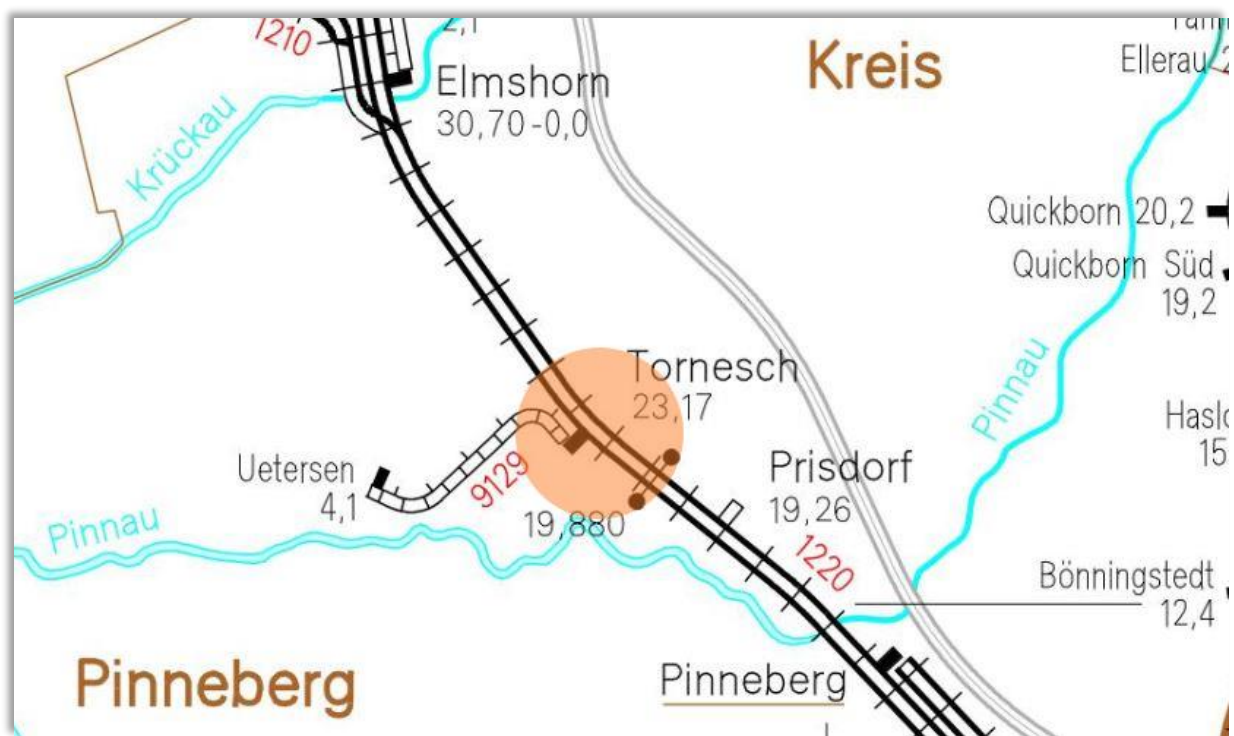


Abbildung 1: Ausschnitt Strecken- und Betriebsstellenkarte Kiel

Korrespondierende Maßnahmen

Die DB AG plant derzeit das elektronische Stellwerk (ESTW) Eidelstedt, in das der BÜ integriert werden soll. Durch eine frühzeitige Festlegung der Auflfassung kann eine kostenintensive Software-Nachrüstung des ESTW vermieden werden.

Des Weiteren ist die Maßnahme der S-Bahn-Verlängerung Pinneberg – Elmshorn (S4 West) zu berücksichtigen. Die Planung sieht eine Erweiterung der vorhandenen 2-gleisigen Strecke auf 3 oder 4 Gleise vor.

2 Darstellung des Ist-Zustandes

Übersichtsplan-Ist

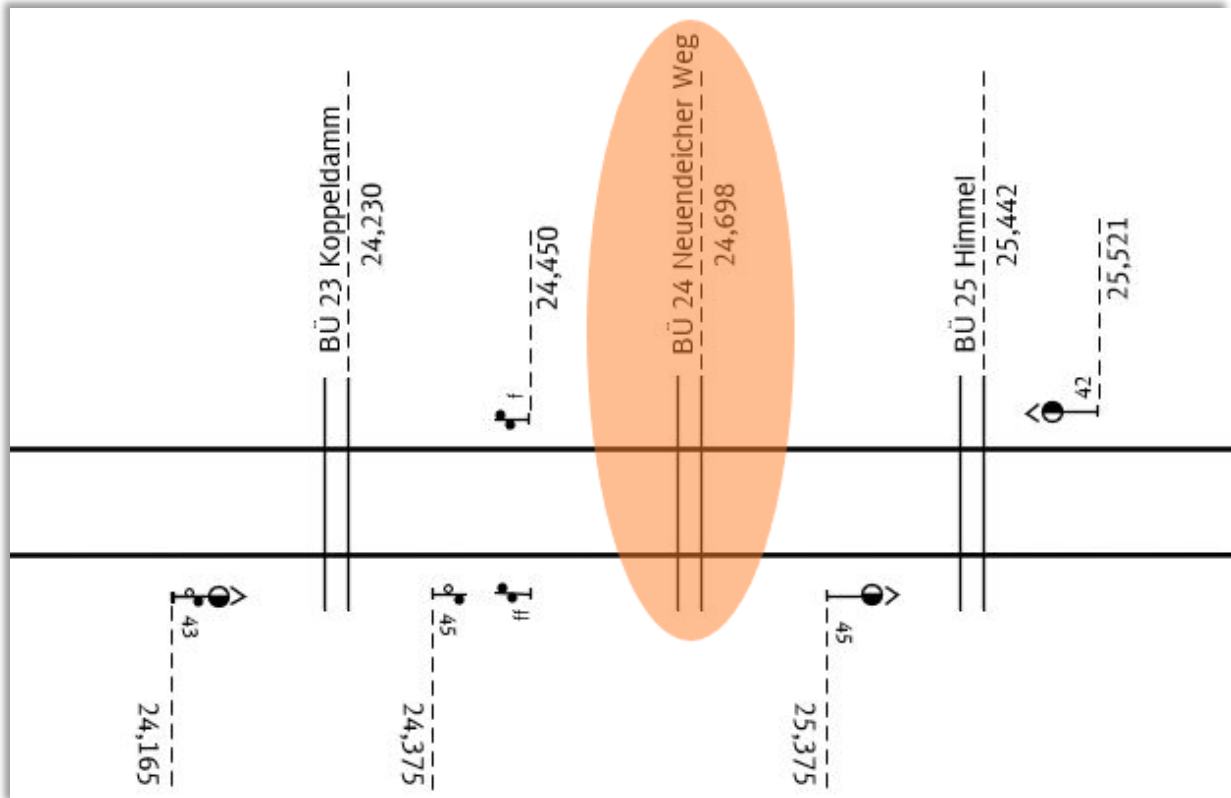


Abbildung 2: Lageskizze BÜ Neuendeicher Weg



Abbildung 3: Luftbildausschnitt Bereich Neuendeicher Weg

Anlagenbeschreibung

Die Strecke 1220 verbindet den Knoten Hamburg über Elmshorn und den Knoten Neumünster mit Kiel. Die Strecke dient im Wesentlichen dem SPNV und SPfV sowie (ab Neumünster über die Strecke 1040 in Richtung Flensburg / Dänemark) dem SGV.

Die Zahl der auf dem BÜ verkehrenden Züge beträgt aktuell 149 Züge je Tag und Richtung.

Der BÜ Neuendeicher Weg im Bahn-km 24,698 ist eine öffentliche Straße und verbindet die Gemeinde Heidgraben westlich der Bahn mit der Stadt Tornesch östlich der Bahn.

Der Weg wird überwiegend von Fußgängern/Radfahrern sowie für den landwirtschaftlichen Verkehr genutzt.

Der BÜ-Belag besteht aus Stahlbeton-Gleiseindeckplatten. Im Gleis Richtung Kiel sind nur Innenplatten eingebaut, im Gleis Richtung Hamburg Innen- und außenplatten. Außerhalb des Gleisbereichs ist die Straße asphaltiert. Im unmittelbaren BÜ-Bereich ist die Fahrbahn zweistreifig.

Die Strecke ist elektrifiziert. Oberleitungsbauart ist Re 200 100k.

3 Darstellung des Soll-Zustandes

Übersichtsplan



Abbildung 4: Luftbildauschnitt Bereich Neuendeicher Weg, maximaler Umweg

Anlagenbeschreibung

Der Bahnübergang Neuendeicher Weg soll ersatzlos aufgelassen werden. Nach Auflassung des BÜ kann der benachbarte, ca. 450 m südlich liegende BÜ „Koppeldamm“ zur Querung der Bahnanlagen genutzt werden. Am BÜ Koppeldamm können Fußgänger-/Radverkehr und Kfz-Verkehr getrennt voneinander die Bahnanlagen queren.

Der maximale Umweg beträgt ca. 1,9 km.

Beim Rückbau der Bahnübergangsanlagen ist im Bedarfsfall ein regelkonformer Gleisunterbau herzustellen. Evtl. vorhandene Anlagen der Gleisentwässerung sind anzupassen (z.B. Durchbindung von Seitengräben oder Tiefenentwässerung). Die Bahnübergangs-Sicherungsanlagen sind vollständig und qualifiziert zurückzubauen.

Die Strecke ist elektrifiziert. Änderungen an der vorhandenen Oberleitungsanlage ergeben sich durch die geplanten BÜ-Auflassungen nicht.

Die Zahl der auf dem BÜ verkehrenden Züge beträgt gemäß der Prognose des BVWP 2030 ca. 185 Züge je Tag und Richtung. Der zukünftig geplante S-Bahn-Verkehr nach dem 3- bzw. 4-gleisigen Ausbau der Strecke ist hier noch nicht berücksichtigt.

Straßenbaulastträger des Neuendeicher Wegs ist:

Amt Geest und Marsch Südholstein, Amtsstraße 12, 25436 Moorrege, Telefon 04122/854-0.

Vorteile der Auflassung des Bahnüberganges:

- Entfall einer störanfälligen und damit den Bahnbetrieb behindernden Anlage,
- Entfall eines Gefahrenpunktes für den querenden Verkehr,
- laufende Instandhaltungskosten sowohl für den Straßenbaulastträger als auch für die DB AG.

Nachteile:

- Entfall einer Querungsmöglichkeit für den Fußgänger- und Radverkehr unter Inkaufnahme eines Umweges. Der Umweg beträgt im konkreten Fall (Weg von unmittelbar westlich der Gleise bis unmittelbar östlich der Gleise) max. 1,9 km.

4 Projektfinanzierung

Kostengegenüberstellung

Verglichen werden hier die Kosten für die Auflassung des BÜ mit den Kosten für eine 1:1-Erneuerung und den Kosten für die Schaffung eines ggf. benötigten Ersatzweges.

Prognose Rückbaukosten Auflassung ca. 81 T€

Die Kosten setzen sich aus den folgenden Positionen zusammen:

Rückbau Sicherungsanlage	ca. 31 T€
Rückbau/Anpassung Straße (einschl. Entsorgung)	ca. 23 T€
Rückbau Stromversorgung	ca. 7 T€
Rückbau Kabelanlagen	ca. 5 T€
Anpassung Gleisoberbau:	ca. 15 T€

Die Kosten für Planung/Bauüberwachung/Prüfgebühren sind hier nicht berücksichtigt.

Prognose Baukosten 1:1-Ersatz ca. 452 T€

Die Kosten setzen sich aus den folgenden Positionen zusammen:

Straßenanpassung	ca. 40 T€
Neubau Sicherungsanlage	ca. 350 T€
Elektrische Anlagen, TK-Anlagen	c. 30 T€
Rückbau Altanlagen	ca. 32 T€

Die Kosten für Planung/Bauüberwachung/Prüfgebühren sind hier nicht berücksichtigt. Ebenso sind jährliche Wartungs- und Instandhaltungskosten, die durch die DB AG zu tragen sind, unberücksichtigt.

Prognose Baukosten Ersatzweg: ca. 415 T€

Ein Ersatzweg wäre zwischen dem aufzulassenden Bahnübergang und dem vorhandenen Bahnübergang Koppeldamm in Parallellage zur Bahn herzustellen. Die geschätzte Länge des Ersatzweges beträgt ca. 450 m.

Die Kosten setzen sich aus den folgenden Positionen zusammen:

Baugelände freimachen	ca. 25 T€
Erdbau, Straßenbau	ca. 165 T€ (Annahme: 4 m breiter Weg)
Grunderwerb	ca. 225 T€ bei 50 €/m ²

Die Kosten für Planung/Bauüberwachung/Prüfgebühren sowie Kosten für Wartung und Instandhaltung, die durch den Straßenbaulastträger zu tragen sind, sind hier nicht berücksichtigt.



DB Netz AG
RB Nord
I.NA-N-N-KIE-P
Hamburger Chaussee 10
24114 Kiel

Konzept zur Auflassung des Bahnübergangs km 21,116 BÜ Kreyhorn

Erläuterungsbericht

Streckenummer: 1220
Planungsabschnitt: km 21,116

Inhaltsverzeichnis

1 Projektbeschreibung	3
Anlass der Infrastrukturmaßnahme	3
Projektziel	3
Lage im Netz	3
Korrespondierende Maßnahmen	3
2 Darstellung des Ist-Zustandes	4
Übersichtsplan-Ist	4
Anlagenbeschreibung	5
3 Darstellung des Soll-Zustandes	6
Übersichtsplan	6
Anlagenbeschreibung	6
4 Projektfinanzierung	8
Kostengegenüberstellung	8

1 Projektbeschreibung

Anlass der Infrastrukturmaßnahme

Die Nahverkehrsgesellschaft NAH.SH GmbH plant zur Vorbereitung eines möglichen 3- oder 4-gleisigen Ausbaus der Strecke 1220 Hamburg – Neumünster – Kiel im Abschnitt Pinneberg – Elmshorn die Auflassung verschiedener Bahnübergänge auf der Strecke sowie ggf. deren Ersatz durch höhenfreie Kreuzungen. Bei dem gegenständlichen Projekt soll die Auflassung des Bahnüberganges Kreyhorn im Streckenabschnitt Tornesch – Prisdorf, km 21,116 untersucht werden.

Projektziel

Projektziel ist die ersatzlose Auflassung des genannten Bahnüberganges, um durch den Rückbau von störanfälligen Altanlagen den Bahnbetrieb zu optimieren.

Die Außerbetriebnahme ist vorgesehen für Ende 2022.

Bei Nichtrealisierung der Maßnahme müsste der betroffene BÜ weiter betrieben werden, was sowohl zu höheren Instandhaltungskosten als auch zu Beeinträchtigungen des Bahnbetriebs führen kann. Zudem ist aufgrund der zukünftig 4-gleisigen Streckenführung mit signifikant höheren Schließzeiten des BÜ zu rechnen.

Lage im Netz

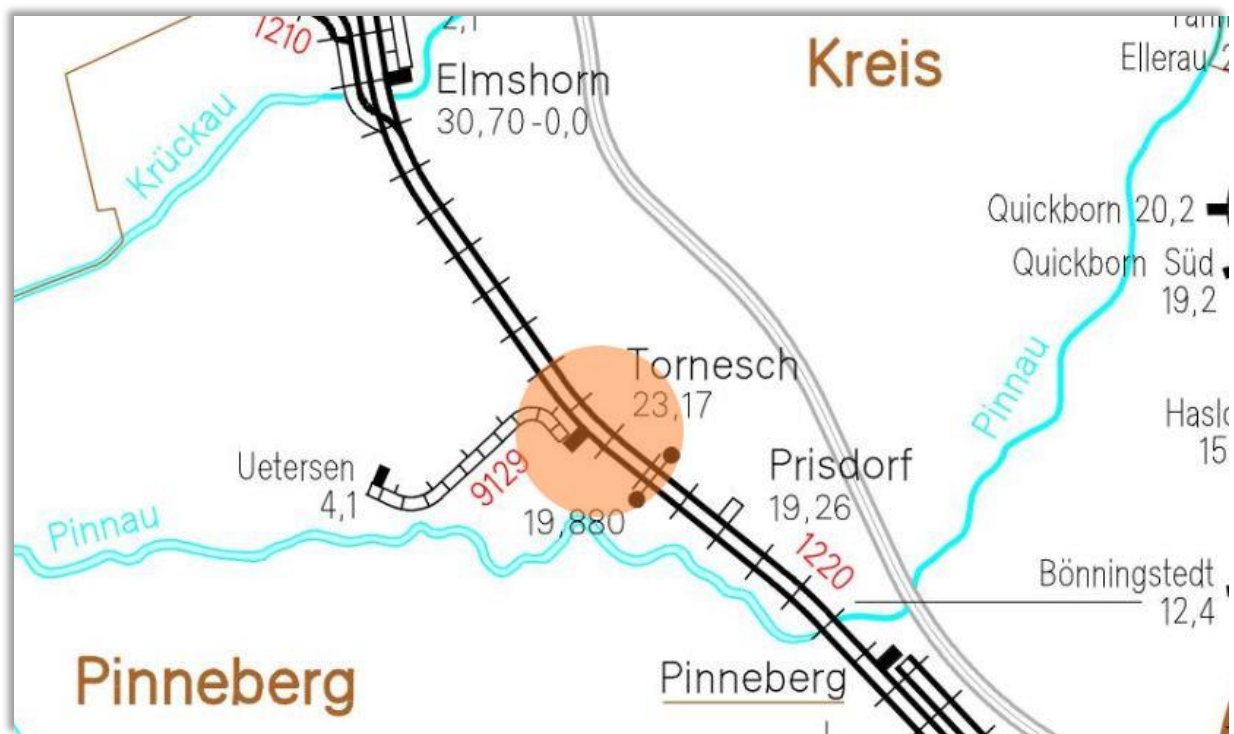


Abbildung 1: Ausschnitt Strecken- und Betriebsstellenkarte Kiel

Korrespondierende Maßnahmen

Die DB AG plant derzeit das elektronische Stellwerk (ESTW) Eidelstedt, in das der BÜ integriert werden soll. Durch eine frühzeitige Festlegung der Auflassung kann eine kostenintensive Software-Nachrüstung des ESTW vermieden werden.

Des Weiteren ist die Maßnahme der S-Bahn-Verlängerung Pinneberg – Elmshorn (S4 West) zu berücksichtigen. Die Planung sieht eine Erweiterung der vorhandenen 2-gleisigen Strecke auf 3 oder 4 Gleise vor.

2 Darstellung des Ist-Zustandes

Übersichtsplan-Ist

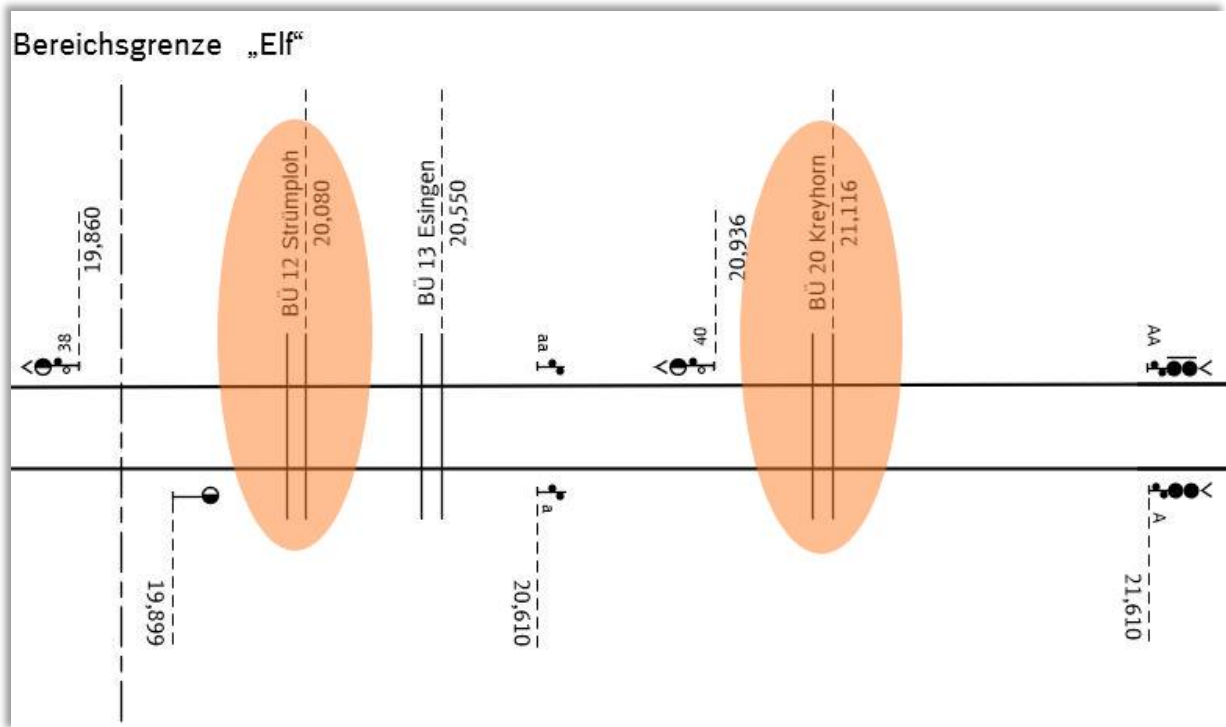


Abbildung 2: Lageskizze BÜ Strümploh und Kreyhorn



Abbildung 3: Luftbildausschnitt Bereich Kreyhorn

Anlagenbeschreibung

Die Strecke 1220 verbindet den Knoten Hamburg über Elmshorn und den Knoten Neumünster mit Kiel. Die Strecke dient im Wesentlichen dem Schienenpersonennah- und fernverkehr sowie (ab Neumünster in Richtung Flensburg / Dänemark) dem Schienengüterverkehr.

Die Zahl der auf dem BÜ verkehrenden Züge beträgt aktuell 149 Züge je Tag und Richtung.

Der BÜ Kreyhorn im Bahn-km 21,116 ist eine öffentliche Straße (Gemeindestraße) mit sehr geringer Verkehrsstärke und verbindet die Stadt Tornesch südwestlich der Bahn mit den landwirtschaftlichen Wegetz nordöstlich der Bahn.

Der Weg wird überwiegend von Fußgängern/Radfahrern sowie untergeordnet für den landwirtschaftlichen Verkehr genutzt. Die Nutzung durch Diesen soll aber auf Hinweis der Stadt Tornesch vermieden werden und alternativ der BÜ Denkmalstraße genutzt werden.

Der BÜ-Belag besteht zwischen den Schienen der beiden Gleise aus Elastomer-Gleiseindeckplatten und außerhalb der Gleise aus Asphalt. Im unmittelbaren BÜ-Bereich ist die Fahrbahn zweistreifig.

Die Strecke ist elektrifiziert. Oberleitungsbauart ist Re 200 100k.

3 Darstellung des Soll-Zustandes

Übersichtsplan



Abbildung 4: Luftbildausschnitt Bereich Kreyhorn, maximaler Umweg über Denkmalstraße

Anlagenbeschreibung

Der Bahnübergang Kreyhorn soll nach Möglichkeit ersatzlos aufgelassen werden. Bei Auflassung des BÜ steht als nächste Quermöglichkeit der BÜ Denkmalstraße zur Verfügung. Die Entfernung (Luftlinie) zu diesem BÜ beträgt ca. 550 m.

Der maximale Umweg beträgt dabei (Weg von unmittelbar südwestlich der Gleise bis unmittelbar nordöstlich der Gleise) max. ca. 3 km (s. Abb. 4).

Alternativ ist für die Erschließung von auf der gegenüber liegenden Seite der Strecke befindlichen landwirtschaftlichen Nutzflächen Ersatz in Form eines Parallelweges zwischen der Denkmalstraße und der Straße Kreyhorn zu schaffen. Hierzu sind vorhandene, teilweise unbefestigte Wirtschaftswegen nordöstlich der Strecke 1220 auszubauen. Dieser Parallelweg wird dann Bestandteil des Radschnellweges Hamburg – Elmshorn (s. Abb. 5).

Beim Rückbau der Bahnübergangsanlagen ist im Bedarfsfall ein regelkonformer Gleisunterbau herzustellen. Evtl. vorhandene Anlagen der Gleisentwässerung sind anzupassen (z.B. Durchbindung von Seitengräben oder Tiefenentwässerung).

Die Strecke ist elektrifiziert. Änderungen an der vorhandenen Oberleitungsanlage ergeben sich durch die geplanten BÜ-Auflassungen nicht.

Die Zahl der auf dem BÜ verkehrenden Züge beträgt gemäß der Prognose des BVWP 2030 ca. 185 Züge je Tag und Richtung. Der zukünftig geplante S-Bahn-Verkehr nach dem 3- bzw. 4-gleisigen Ausbau der Strecke ist hier noch nicht berücksichtigt.

Straßenbaulastträger der Straße Kreyhorn ist:

Stadt Tornesch, Wittstocker Straße 7, 25436 Tornesch, Telefon:04122 9572-0

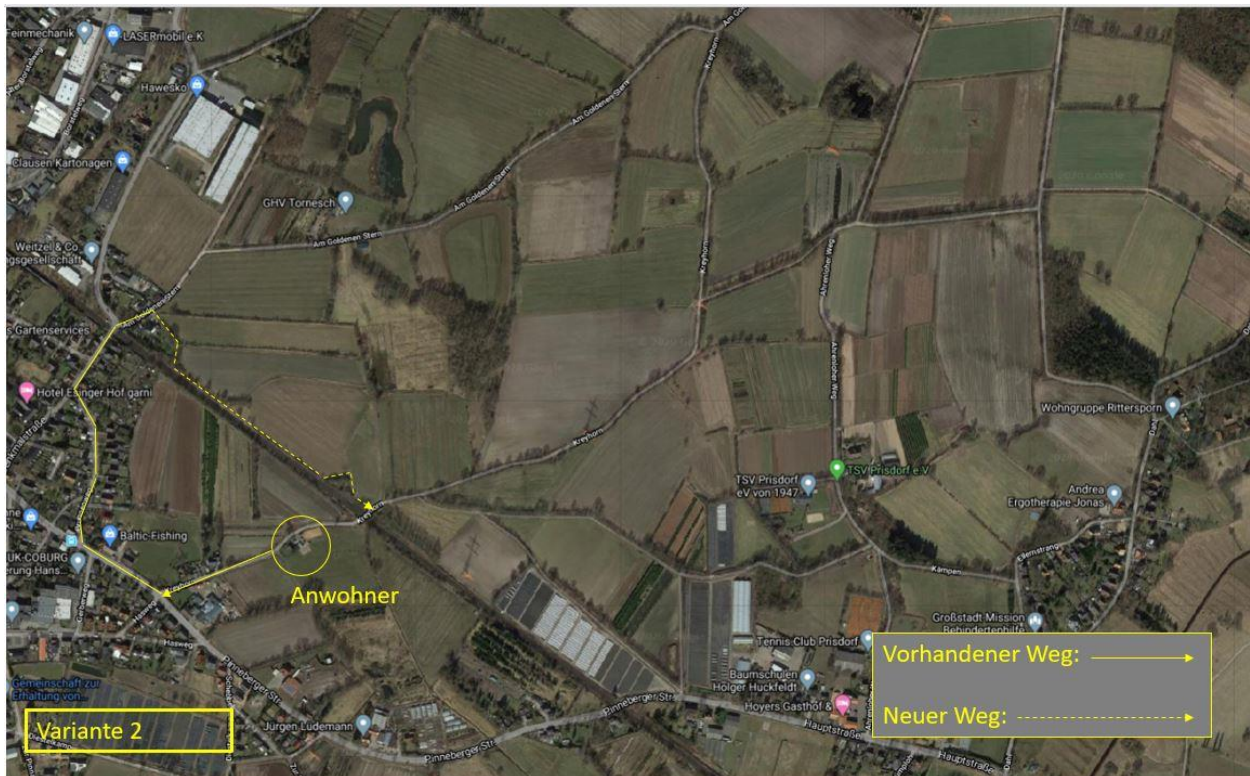


Abbildung 5: Luftbildausschnitt Bereich Kreyhorn, Umweg über Denkmalstraße mit Parallelweg

Eine Abhängigkeit besteht zu der geplanten Straßenüberführung K22 in ca. 200 m Entfernung, für die derzeit das Planverfahren noch läuft. Die Planungen sehen eine Unterführung der Strecke 1220 ca. 220 m nordwestlich des Bahnübergangs Denkmalstraße vor. Dieser wird bei Realisierung der K22 für den kreuzenden Individualverkehr geschlossen.

Bei Umsetzung dieser Maßnahme wäre der vorgenannte Parallelweg bis zur neuen Unterführung zu verlängern.

4 Projektfinanzierung

Kostengegenüberstellung

Verglichen werden hier die Kosten für die Auflassung des BÜ mit den Kosten für eine 1:1-Erneuerung und den Kosten für die Schaffung eines ggf. benötigten Ersatzweges.

Prognose Rückbaukosten Auflassung ca. 87 T€

Die Kosten setzen sich aus den folgenden Positionen zusammen:

Rückbau Sicherungsanlage	ca. 35 T€
Rückbau/Anpassung Straße (einschl. Entsorgung)	ca. 25 T€
Rückbau Stromversorgung	ca. 7 T€
Rückbau Kabelanlagen	ca. 5 T€
Anpassung Gleisoberbau:	ca. 15 T€

Die Kosten für Planung/Bauüberwachung/Prüfgebühren sind hier nicht berücksichtigt.

Prognose Baukosten 1:1-Ersatz ca. 457 T€

Die Kosten setzen sich aus den folgenden Positionen zusammen:

Straßenanpassung	ca. 45 T€
Neubau Sicherungsanlage	ca. 350 T€
Elektrische Anlagen, TK-Anlagen	c. 30 T€
Rückbau Altanlagen	ca. 32 T€

Die Kosten für Planung/Bauüberwachung/Prüfgebühren sind hier nicht berücksichtigt. Ebenso sind jährliche Wartungs- und Instandhaltungskosten, die durch die DB AG zu tragen sind, unberücksichtigt.

Prognose Baukosten Ersatzweg: ca. 501 T€

Ein Ersatzweg wäre zwischen dem aufzulassenden Bahnübergang und dem vorhandenen Bahnübergang Denkmalstraße in teilweiser Parallellage zur Bahn durch Ausbau von vorhandenen Wirtschaftswegen herzustellen. Die geschätzte Länge des Ersatzweges beträgt ca. 550 m.

Die Kosten setzen sich aus den folgenden Positionen zusammen:

Baugelände freimachen	ca. 30 T€
Erdbau, Straßenbau	ca. 196 T€ (Annahme: 4 m breiter Weg)
Grunderwerb	ca. 275 T€ bei 50 €/m ²

Die Kosten für Planung/Bauüberwachung/Prüfgebühren sowie Kosten für Wartung und Instandhaltung, die durch den Straßenbaulastträger zu tragen sind, sind hier nicht berücksichtigt.