Begründung:

0. Vorbemerkungen

In dieser Informationsvorlage sind alle der Stadtverwaltung Halle bekannten:

- zukünftige Änderungen von bestehenden Eisenbahnkreuzungen (also keine Herstellung neuer Kreuzungen) im Rahmen des Knotenausbaus Halle-Elektronisches Stellwerk (ESTW) mit Spurplanumbau, für die noch keine oder keine aktuellen Kreuzungsvereinbarungen vorliegen und keine Kostenansätze im mittelfristigen Haushalt der Stadt eingestellt sind, oder Mittelansätze zu korrigieren sind,

- niveaugleiche Bahnübergänge, die im Rahmen des sogenannten „Blinklicht-programmes“ der DB (und einer Privatbahn=Hafenbahn) umzurüsten sind,

- sowie zukünftige Änderungen von Eisenbahnkreuzungen, die keine Mittelbeteiligung der Stadt nach Eisenbahnkreuzungsgesetz bedingen, da aus fachlicher und kostensparender Sicht hier keine Aufweitungs -oder Änderungsverlangen des Straßenbauträgers Halle geltend gemacht werden, erfasst.

Da die unter Punkt 1 und 2 erfassten Vorhaben voraussehbar kurz- und mittelfristig finanzielle Auswirkungen im städtischen Haushalt haben werden (z.Bsp. bei Änderungen von Kreuzungen mit Änderungsverlangen des Straßenbaulastträgers und damit Kostenteilung nach §§ 3, 11(2) Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG); Ablösebeträge nach EKrG/BFG; Kostenbeteiligung Anprallschutz zur Sicherung des Straßenverkehrsweges) sind diese nachfolgend einzeln ausgewiesen und erläutert.
Für zwei der erfassten Vorhaben im Rahmen des „Eisenbahnknoten Halle-Elektronisches Stellwerk mit Spurplanumbau“ (im Weiteren „Knoten Halle. ESTW mit Spurplanumbau“ genannt) sind auf Grund ihrer Kostengröße gesonderte Beschlussvorlagen in den Stadtrat zur Entscheidungsfindung und zur Mitteleinstellung einzubringen.
Die Vorlage ist Grundlage für eine veränderte aber derzeit HH-Plan konforme (HH-Plan 2012 ff. - Finanzmasse der verteilten HH-Mittel 2012 bis 2018 wird grundsätzlich eingehalten) Zuordnung der benötigten HH-Mittel für Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen in den betreffenden Jahresscheiben (s. Anlage 3).

1. Knoten Halle- Elektronisches Stellwerk (ESTW) mit Spurplanumbau

1.1 Beschreibung der Gesamtmaßnahme

Hauptziel des Umbaus des Eisenbahnknoten - Halle, hier Halle (Saale) Hbf. ist für die DB AG die Ablösung der vorhandenen, mit Umbauverboten belegten Sicherungstechnik durch elektronische Stellwerktechnik (ESTW-Technik) mit gleichzeitiger Rationalisierung der vorhandenen Infrastruktur und des Personals. Die geplante zukünftige Steuerung des Knotens durch die Betriebszentrale Leipzig soll eine effizientere Betriebsführung ermöglichen.
Die Vorhaltung einer zukunftsorientierten Infrastruktur durch Vereinfachung des Spurplans bei gleichzeitiger Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit im Knoten führt nach Information der DB AG zu einer Senkung des Unterhaltungsaufwandes an baulichen und technischen Anlagen.
Die Gesamtheit der Maßnahmen soll zur Erhaltung der hohen verkehrlichen und strategischen Bedeutung des Knotens Halle (Saale) beitragen.
Der Umbau des Eisenbahnknoten - Halle(Saale) Hbf. erfolgt in allen Gewerken mit dem Ziel einer besseren, zukunftsweisenden Gestaltung der Bahnanlage

- zur Erhöhung der möglichen Geschwindigkeiten im Sinne der Verkürzung von Reisezeiten,
- zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Flexibilität für die Betriebsführung
- zur qualifizierten und leistungsfähigen Anbindung der Zugbildungsanlage als Wirtschaftsfaktor in der Region,
- zur Erhöhung der Sicherheit durch modernste elektronische Stellwerkstechnik,
- zur Erhöhung der Sicherheit und Reduzierungen der Einschränkungen für den Straßenverkehr durch die Beseitigung des Bahnübergangs Birkhahnweg und
- zum Ausbau von Bahnsteiganlagen im Sinne der Kundenfreundlichkeit.

Außerdem erfolgt mit dem Knotenausbau eine qualifizierte Ein- und Durchbindung des Verkehrsprojekts der Deutschen Einheit (VDE 8.3 = Nürnberg – Erfurt Leipzig / Halle – Berlin) und damit eine leistungsfähige Anbindung der Stadt Halle (Saale) an das Hochgeschwindigkeitsnetz der DB AG.
Weiterhin werden infrastrukturelle Voraussetzungen für ein verbessertes, flexibleres Nahverkehrskonzept geschaffen (S-Bahn Halle-Leipzig).
Dazu werden umgebaut und modernisiert:

- Gleisanlagen einschließlich Tiefbau und Entwässerung
- Oberleitungsanlagen
- Leit- und Sicherungstechnik
- Ingenieurbauten (Brücken, Unterführungen)
- Bahnsteiganlagen
- Elektrotechnische- und Telekommunikationsanlagen.

Die finanzielle Beteiligung der Kommune an den kreuzungsbedingten Maßnahmen regelt sich zwingend nach:

- dem Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (EKrG) vom 14.08.1963, zuletzt geändert durch Art 281 V vom 31.10.2006 (BGBl. I 2407)
- der Verordnung über die Kosten von Maßnahmen nach dem EKrG (1. EKrV) vom 02.09.1964, zuletzt geändert durch VO vom 11.02.1983 (BGBl. I 85) und
- der Verordnung zur Berechnung von Ablösebeiträgen nach dem EKrG, dem BFStrG und dem BWaStrG (Ablösebeiträge – Berechnungsverordnung – ABBV) vom 01.07.2010 (BEBI I 2010, 856)

1.2 Einzelvorhaben zu Knoten Halle-ESTW mit Spurplanumbau

Die Vorhaben sind in angefügter tabellarischer Aufstellung (Anlage 1) aufgeführt. Von den 7 Vorhaben bedürfen 2 einer **gesonderten Beschlussvorlage** auf Grund ihres baulichen und finanziellen Umfangs. Dies sind die Vorhaben lt. Nummerierung der Anlage 1:

- **Nr. 1:** Beschlussvorlage zur Beseitigung des vorhandenen BÜ Birkhahnweg - Halle (Saale), km 158,5, Strecke 6132 - durch eine Eisenbahnüberführung (EÜ) für Fußgänger/Radfahrer und Straßenüberquerung (SÜ) über die B 100

und

- **Nr. 2** Beschlussvorlage Knoten Halle, Ersatzneubau Eisenbahnüberführung (EÜ) über B 6, km 0,995, Strecke 6340 mit Umverlegung B 6/Leipziger Chaussee von Knoten Thüringer Straße bis EÜ Strecke 6350.

Diese Änderungen von vorhandenen Eisenbahnkreuzungen und deren Kostenauswirkungen werden in den Beschlussvorlagen V/2011/10315 und V/2011/10313 gesondert ausführlich erläutert.

Die verbleibenden Kosten der Stadt reduzieren sich durch Förderung bei Verfügbarkeit der entsprechend der derzeitigen Kostenermittlungen angemeldeten und noch anzumeldenden Fördermittel nach bisherigem Entflechtgesetz.
Eine verbindliche Förderzusage kann es beim bisherigen Verfahrensstand nicht geben. Die Vertreter des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr bestätigten aber eine grundsätzliche Wichtigkeit der Maßnahmen zum Eisenbahnknotenausbau Halle und Blinklichtprogramm sowie die generell prioritäre Förderung von Eisenbahnkreuzungs-maßnahmen.

zu Nr.3 EÜ Delitzscher Straße - Eisenbahnbrücke im Bereich Delitzscher Straße/ Gütergleis Hermann-Richter-Weg, Strecke 6430, Bahn km 2,695



Fotoansicht

Veranlassung und kreuzungsrechtlicher Sachstand zur Erneuerung der EÜ

Es liegt ein Verlangen der DB Netz AG nach §§ 3, 12 Nr. 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) zur Erneuerung der Eisenbahnbrücke vor, da die Brücke Ihre Restnutzungsdauer weit überschritten hat und ausgewechselt werden muss.

Beim Brückenbauwerk handelt es sich weitestgehend um Kostentragung bei einseitigem Verlangen der zu veranlassenden Baumaßnahme durch die DB AG, da die DB Netz AG die Erneuerung der verschlissenen Eisenbahnüberführung (EKrG § 15Abs. 2) fordert. Die Stadt Halle hat grundsätzlich kein Änderungsverlangen geltend gemacht.

Eine Änderungsmaßnahme nach §3 Abs. 3 EKrG liegt jedoch ebenso vor, wenn nicht anprallsichere Stützen einer Eisenbahnüberführung (EÜ) gegen anprallsichere Stützen ausgewechselt werden müssen, um die Brückenkonstruktion bei Anprall von Fahrzeugen

gegen Einsturz zu schützen. Dies trifft bei dieser Maßnahme zu. Hier regelt das EKrG, dass eine hälftige Kostenteilung zwischen DB und Straßenbauträger zu erfolgen hat. Unabhängig vom neuen Stützenstandort müssen die vorhandenen Gusseisenstützen durch anprallsichere Stahlbetonstützen ersetzt werden um damit die Sicherheit für beide Verkehrswege zu erhöhen.

Die Baukosten für die beiden Stützenreihen betragen lt. vorliegendem 1. Entwurf der Kreuzungsvereinbarung 348.200,00 EUR insgesamt. Der Kostenanteil der Stadt beträgt somit vor Förderung 174.000,00 € (brutto). Durch die Stadt Halle ist an die DB Netz AG voraussichtlich ein Vorteilsausgleich von 8.500 € für die Instandhaltung der Brückenstützen zu zahlen.

Die Realisierung der Maßnahme ist vorbehaltlich der Sicherung der Finanzierung (auch durch die DB AG) in 2014/2015 vorgesehen.

Das Vorhaben war bisher in der Haushaltsplanung 2012 ff. nicht eingestellt, ist aber durch Maßnahmeverschiebung finanzierbar.
Der Entwurf der Kreuzungsvereinbarung mit Kostenanteilen liegt seit Ende Januar 2012 vor.

zu Nr.4/5/6: Komplexmaßnahme Ersatzneubau EÜ Merseburger Straße, Str. 6343, Bahn km 3,910; EÜ Merseburger Straße, Str. 6354, Bahn km 1,660 und EÜ Brühlstraße, Str. 6343, Bahn km 4,530



Luftbild-Übersichtsplan

Kurzbeschreibung der Maßnahmen Nr. 4/5/6

Die DB Netz AG, vertreten durch den Bereich Produktionsdurchführung Halle und DB Station & Service AG, planen die Komplexmaßnahme „Halle-Rosengarten“ im Stadtgebiet von Halle (Saale).
Die Komplexmaßnahme besteht aus den Ersatzneubauten:

EÜ Merseburger Straße, Str. 6343, km 3,910
EÜ Merseburger Straße, Str. 6354, km 1,660
EÜ ehem. Brühlstraße, Str. 6343, km 4,530.

Die Eisenbahnüberführungen wurden bei der letzten Begutachtung 2006 durch die DB als stark sanierungsbedürftig eingestuft, dies mit dem Hinweis, diese umgehend zu erneuern.

Für alle drei Bauwerke, EÜ Merseburger Straße Strecke, 6343 km, 3,910 und Strecke 6354, km 1,660 sowie EÜ Brühlstraße, Str. 6343, km 4,530 besteht von der Stadt Halle (Saale) kein Aufweitungsverlangen hinsichtlich der Durchfahrtsbreite und der Durchfahrtshöhe bei der Brückenerneuerung. Somit handelt es sich um ein einseitiges Verlangen (der DB Netz AG) mit Kostentragung nach §§ 3, 12 Nr. 1 EKrG ohne finanzielle Beteiligung der Stadt.

Brücken

zu Nr.4 EÜ Merseburger Straße, Str. 6343, Bahn km 3,910

Der Überbau des einfeldrigen Brückenbauwerks besteht aus zwei Stahl-Vollwandträgern mit Trogquerschnitt. Die Brücke wurde 1913 errichtet.

Unterführter Verkehrsweg
Unterführt werden die Merseburger Straße/B 91 mit zwei Richtungsfahrbahnen für den Straßenverkehr sowie zwei Straßenbahngleise der HAVAG. Außerdem werden beidseitig Geh- und Radwege unterführt. Ein Aufweitungsverlangen seitens der Stadt Halle (Saale) besteht nicht.

zu Nr.5 EÜ Merseburger Straße, Str. 6354, Bahn km 1,660

Das einfeldrige Brückenbauwerk besteht aus einem genieteten Stahlfachwerk und wurde 1940 als Provisorium errichtet.

Unterführter Verkehrsweg
Unterführt werden die Merseburger Straße/B 91 mit zwei Richtungsfahrbahnen für den Straßenverkehr sowie zwei Straßenbahngleise der HAVAG. Außerdem werden beidseitig Geh- und Radwege unterführt. Ein Aufweitungsverlangen seitens der Stadt Halle (Saale) besteht nicht.

zu Nr.6 EÜ Brühlstraße, Str. 6343, km 4,530

Das einfeldrige Brückenbauwerk besteht aus zwei Stahl-Vollwandträgern mit Trogquerschnitt und wurde 1914 errichtet.

Unterführter Verkehrsweg
Unterführt wird der für den Fußgänger- und Radverkehr freigegeben Weizenweg. Unter dem Bauwerk ist durch Poller die Durchfahrt für den Straßenverkehr gesperrt. Der Baulastträger des unterführten Weges ist die Stadt Halle (Saale). Ein Aufweitungsverlangen seitens der Stadt Halle besteht nicht. Das Bauwerk soll in den bestehenden lichten Abmessungen ersetzt werden.

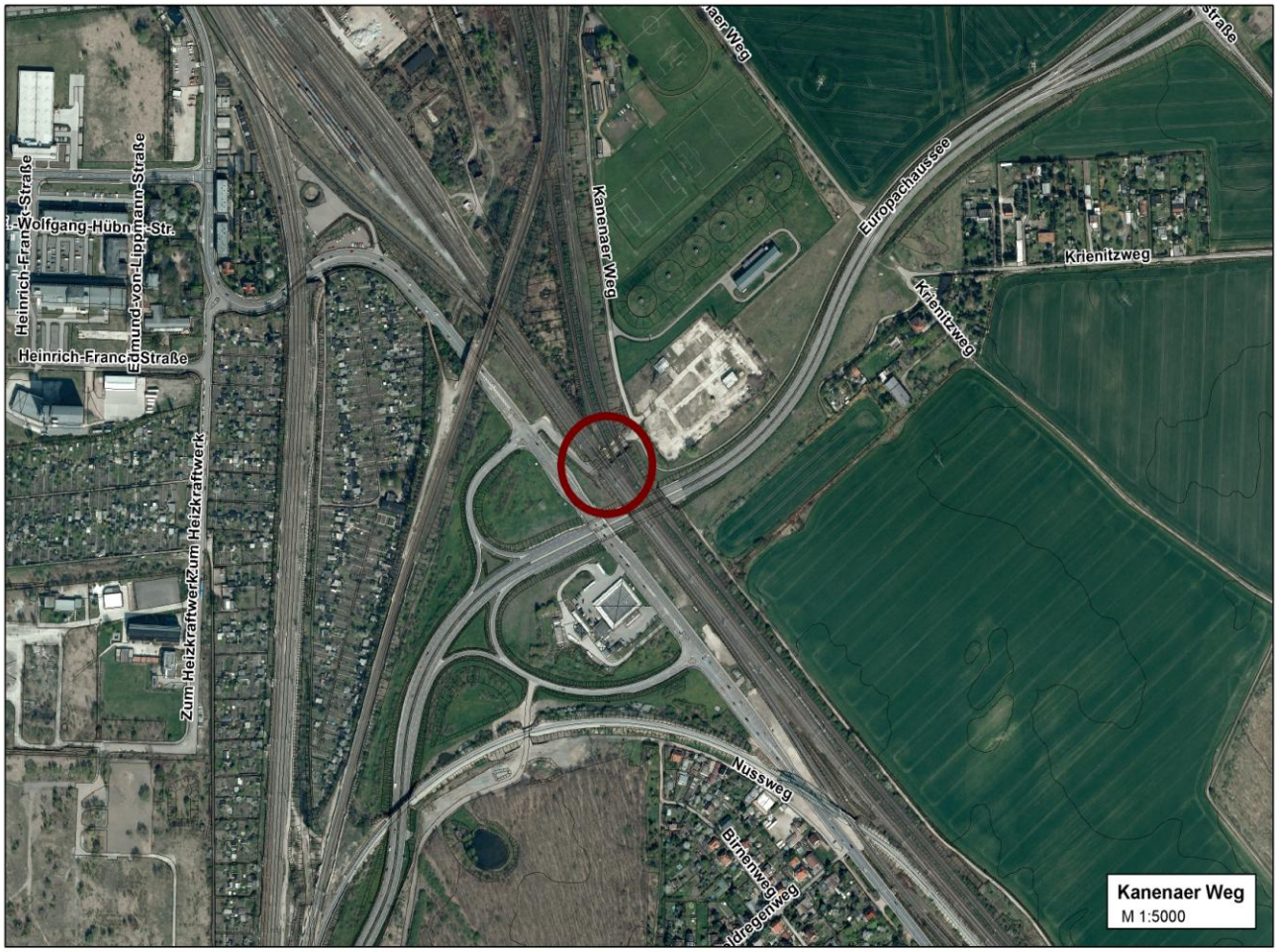
Bauzeit und Durchführung

Die gesamte Bauzeit beläuft sich bei der Vorzugsvariante auf ca. 2 Jahre (vorbehaltlich Finanzierung im Zeitraum 2015/2016). Der Baubeginn ist ab April 2015 geplant.

Für die vorgenannten Eisenbahnüberführungen wird die DB AG mit der Stadt Halle (Saale) eine Kreuzungsvereinbarungen nach §§3, 12.1 abschließen.

zu Nr. 7: EÜ Kanenaer Weg (3 EÜ- Strecken 6403, 6394, 6430)

Es liegt keine der 3 EÜ ein Verlangen der Stadt vor. Die Bahn hat ein Verlangen bzgl. Herstellung bzw. Änderung des Regelquerschnitts der Bauwerke. Es handelt sich daher um eine Maßnahme gem. §§ 3, 12/1 EKrG, d.h. ohne Kostenbeteiligung der Stadt. Die EÜ werden im Bauzeitraum 2015/16 realisiert.



Luftbild - 3 EÜ Kanenaer Weg

2. Blinklichtprogramm zur Umrüstung von vorhandenen Bahnübergängen

2.1 Beschreibung des Programmes

Die bei der ehemaligen Deutschen Reichsbahn gebräuchlichen Lichtzeichenanlagen an Bahnübergängen – Blinklichter in Andreaskreuzmitte – entsprechen nicht dem Erscheinungsbild der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung **(**EBO). Deshalb ist zurzeit ihr Weiterbetrieb nur auf Basis einer Ausnahmegenehmigung möglich. Zur Umrüstung dieser Bahnübergangssicherungen wurde schon 2005 ein Programm aufgelegt. Die praktische

Umsetzung der Umrüstung erweist sich als schwierig und zeitintensiv insbesondere bei der Erlangung des erforderlichen Baurechts, verbunden mit den Planrechtsverfahren auf Grundlage des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und bei der Sicherstellung der Finanzierung gemäß Eisenbahnkreuzungs-Gesetz (EKrG).

Die Grundlage für die jeweilig konkrete Planung bildet die durch die DB Netz AG (oder durch den Eigentümer von Privatbahnen) erstellte und mit dem Straßenbaulastträger, hier die Stadt Halle abgestimmte Aufgabenstellung.
Grundsätzliche beinhalte die Aufgabenstellung die ständige Steuerung der Termine, Kosten sowie die mit dem Besteller vereinbarten Qualität. Der AN (DB-Netz AG) hat dabei gegenüber allen anderen Projektbeteiligten die Interessen der AG (DB-AG und Straßenbaulastträger, hier Stadt Halle) initiativ zu vertreten. Die Federführung der Steuerung des Blinklichtprogramms liegt in der Verantwortung der DB ProjektBau GmbH.
Es liegt in diesen Fällen die Änderung von Kreuzungen vor, grundsätzlich bedingt durch die Erhöhung der Sicherheit der Verkehrswege (Bahn und Straße).

2.2 Gesetzliche Regelung der Baukostenteilung/städtische Beteiligung

Im Rahmen des Blinklichtprogramms müssen die Bahnübergänge komplett erneuert werden. Die Änderung der Bahnübergänge regelt sich bei der Baukostenaufteilung nach EKrG § 13 Abs. 2. Die Kosten werden gedrittelt. Die beiden Baulastträger haben je ein Drittel der Kosten zu tragen, das letzte Drittel trägt bei Kreuzungen mit Eisenbahnen des Bundes der Bund, sonst das Land.
Bis auf die Vorhaben Nr. 2 – G BÜ Gbf Zöberitzer Weg (Wasserwerk Posten 3), Bahn km 4,790 und Nr. 8 – BÜ Halle Steintorbahnhof- Halle Trotha, Bahn km 2,340 liegen der Stadt Halle noch keine Entwürfe zu Kreuzungsvereinbarungen oder Kreuzungsvereinbarungen vor. Damit sind alle anderen Maßnahmen des Blinklichtprogrammes nur mit Kostenschätzungen untersetzt und können nach Kostenberechnung gegenüber den in der Anlage 3 ausgewiesenen Kosten abweichen
Generell sind auch hier alle Maßnahmen mit kostenpflichtiger Beteiligung der Stadt Halle(Saale) förderfähig nach Entflechtgesetz. In der Verhandlung mit dem Fördermittelgeber Land Sachsen-Anhalt (Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr) hat es hierzu positive Signale aber noch keine konkreten Zusagen gegeben.

2.3 Einzelvorhaben Blinklichtprogramm

Die Vorhaben sind in angefügter tabellarischer Aufstellung (Anlage 2) aufgeführt.

zu Nr.1: BÜ "Zöberitzer Weg", Strecke 6348 Halle Gbf Am – Peißen, Bahn km 4,853

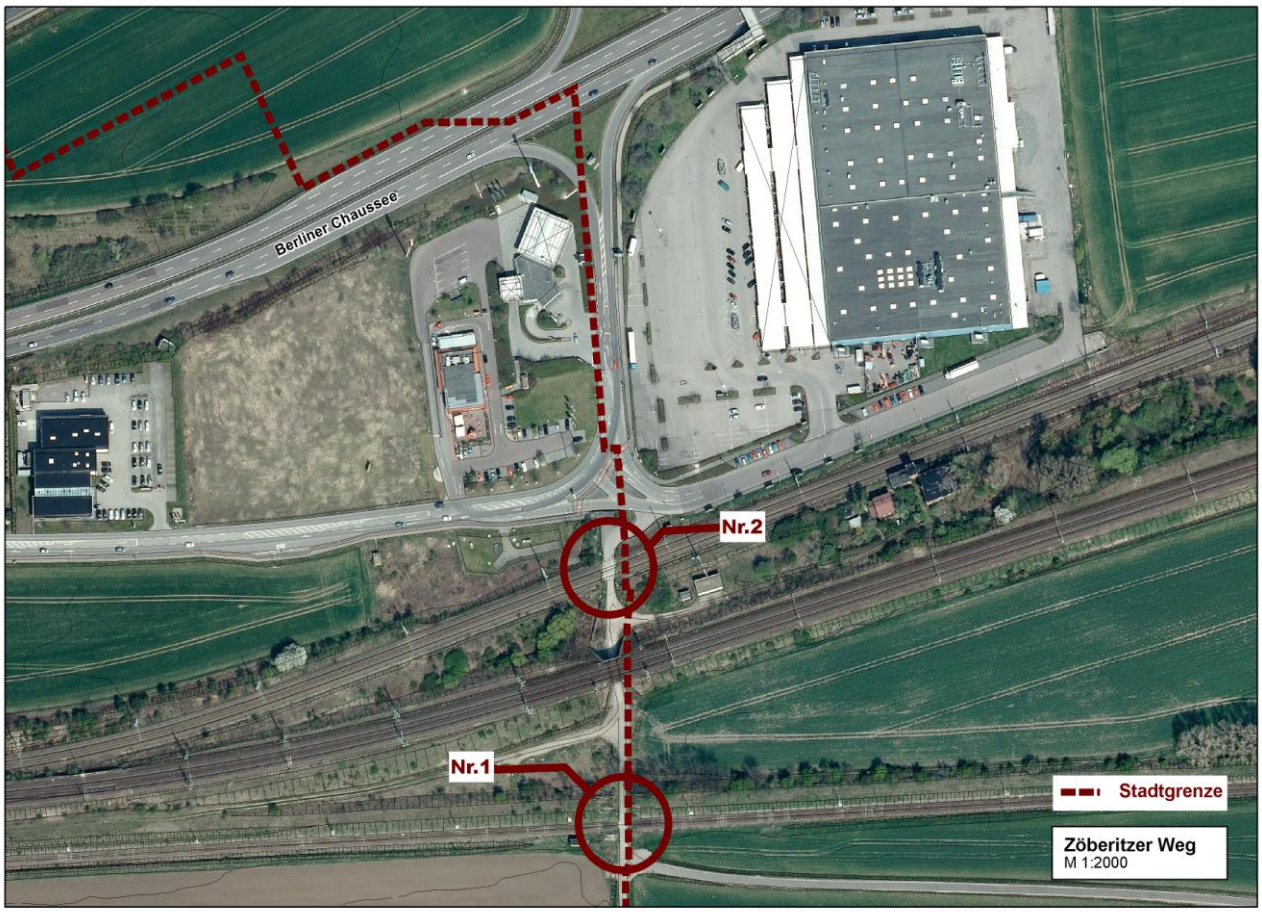
Die vorhandene Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA) ist wegen der im Andreaskreuz integrierten Blinklichter nicht mehr nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) gerecht und deshalb durch eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranken zu ersetzen. Hierbei handelt es sich wiederum um eine Maßnahme nach § 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) mit Kostenfolge nach § 13.
Nach Prüfung kann der Bahnübergang nicht aufgelassen werden. Die ursprüngliche Planung aus dem Jahre 2007 zur Teileinziehung des Zöberitzer Weges im Bereich des BÜ km 4,853 für den motorisierten Individualverkehr und Ersatz der vorhandenen Haltlichtanlage durch eine Umlaufsperre wurde per Bescheid durch das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Halle im Planfeststellungsverfahren abgelehnt. Somit ist der Neubau einer BÜSA zwingend erforderlich.
Straßenbaulastträger für den kreuzenden Zöberitzer Weg ist die Stadt Halle, Baulastträger-Schiene für die Strecke 6348 ist die DB Netz AG.

Geplant ist der Neubau der BÜSA im Jahr 2014. Die vorhandene Anlage wird dabei vollständig zurückgebaut mit nachfolgender Ausrüstung des Bahnüberganges mit einer

Lichtzeichenanlage Gelb /Rot mit Halbschranken, sowie EBO-gerechte und richtlinien-konformer Herstellung des BÜ (Rili 815 - Bahnübergänge planen und instand halten).
Das Sichern des BÜ nur mit einer Lichtzeichenanlage ohne zusätzliche Halbschranken ist bei der derzeitigen und künftigen Zugbelastung von > 40 Züge/Tag nicht mehr möglich. Mit dem Neubau wird hier der Bestandsschutz aufgehoben.
Mit dem Einrichten einer Begegnungsfläche für Fahrzeuge (Fahrbahnbreite 5,50 m und ca. 25 m Länge) bahnrechts kann auf den vollständigen Ausbau des BÜ-Bereiches einschl. der Schleppkurven für den Begegnungsfall aufgrund des schwachen Verkehr auf der Straße (< 100 Kfz/Tag) verzichtet werden.
Der Zöberitzer Weg wird bahnrechts, unmittelbar nach der Einmündung des Stichelsdorfer Weges, in Richtung Dautzsch für den Kfz Verkehr gesperrt. Dies wird neben der Beschilderung auch baulich, durch fest errichtete Poller, erzwungen. Durch diese Maßnahme ist die Einmündung bahnrechts im Räumbereich des BÜ als solche nicht mehr relevant. Abbiegebeziehungen und Begegnungsfälle im bahnrechten Räumbereich entfallen dadurch. Der Kfz Verkehr geht lediglich vom Zöberitzer Weg auf den Stichelsdorfer Weg über.

Der südlich der Poller gelegene Teil des Zöberitzer Weges kann weiterhin aus Richtung Dautzsch für den Kfz Verkehr als Sackgasse genutzt werden. Das Anlegen von separaten Rad-/Fußwegen über den BÜ ist nicht erforderlich.

Die Kreuzungsvereinbarung liegt voraussichtlich erst Mitte 2012 vor, die Baumaßnahme soll 2015 realisiert werden.
Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt nach EKrG §§ 3,13. Die Kosten werden gedrittelt durch die Stadt Halle, die DB Netz AG und den Bund getragen.
Die Gesamtkosten werden auf 530 T€ geschätzt, der städtische Anteil beträgt 176.700 € wobei nach Förderung Entflechtungsgesetz ein Eigenmittelanteil von ca. 35.300 € notwendig wird.



Luftbild - zu Nr.1 und Nr.2 – Zöberitzer Weg

zu Nr.2: Berliner Straße, BÜ Zöberitzer Weg - (Wasserwerk Posten 3), Bahn km 4,790

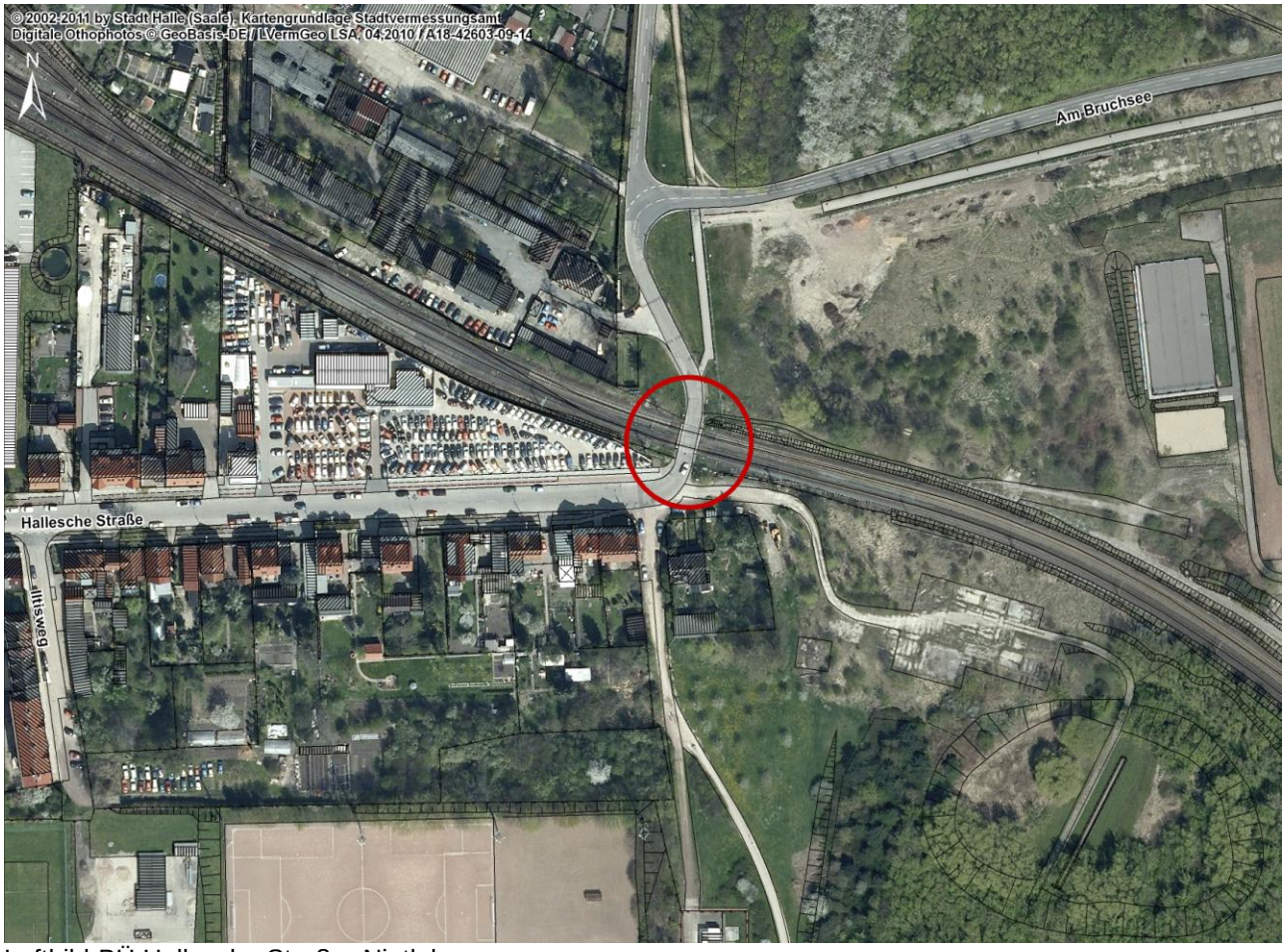
Die vorhandene elektrische Halbschrankenanlage mit Blinklicht wird durch eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ersetzt. Das Diagnosesystem wird über die ESTW Anlage zur Bahnzentrale Leipzig geschaltet.
Der kreuzende Straßenverkehrsweg Zöberitzer Weg und dessen Straßenanbindungen sind im Kreuzungsbereich zu erneuern.

Die Kreuzungsvereinbarung liegt vor, die Baumaßnahme soll 2014 realisiert werden.
Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt nach EKrG §§ 3,13. Die Gesamtkosten betragen ca. 800.000 €.
Der Kostenanteil der Stadt beträgt 266.700,00 €, wobei nach Förderung nach Entflechtungsgesetz ein Eigenmittelanteil von ca. 53.300,00 € notwendig ist.

zu Nr.3: Hallesche Straße – Nietleben, BÜ, Bahn km 18,625

Die vorhandene elektrische Vollschrankenanlage mit Blinklicht wird durch eine Lichtzeichenanlage mit Vollschranken ersetzt.

Der Bauzeitraum für den Neubau des o.g. BÜ im Rahmen des Blinklichtprogramms wird ist für 2013/14 geplant.
Die Gesamtkosten belaufen sich geschätzt (die Entwurfsplanung liegt noch nicht vollständig vor) auf 900.000 €, davon hat die Stadt Halle ein Drittel, also nur 300.000 € (brutto) zu tragen. Nach Förderung beträgt der städtische Eigenanteil ca. 60.000 €.



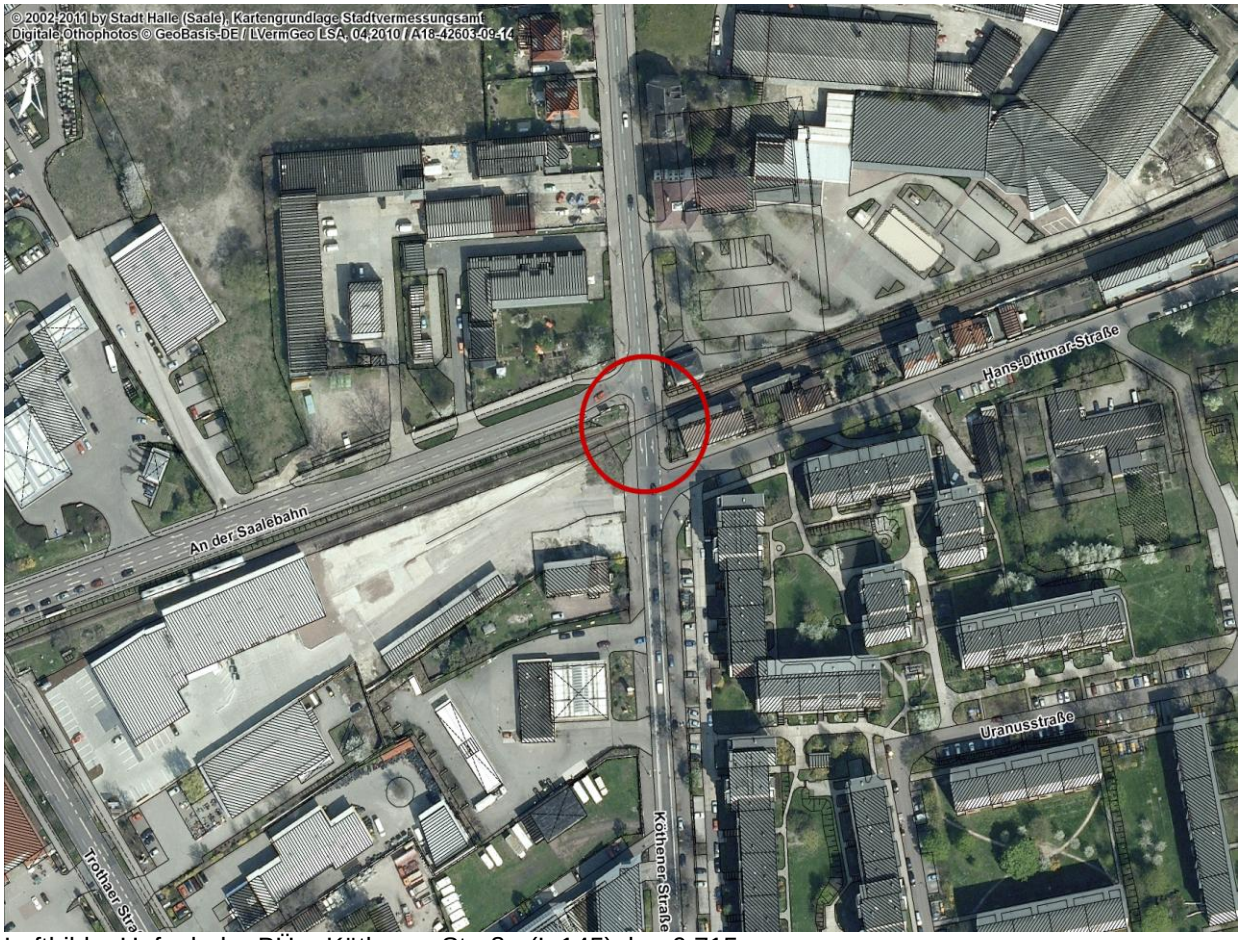
Luftbild-BÜ Hallesche Straße- Nietleben

zu Nr.4: Anschlussbahn-Hafenbahn (Privatbahn) BÜ km 0,715 - Köthener Straße (L 145)

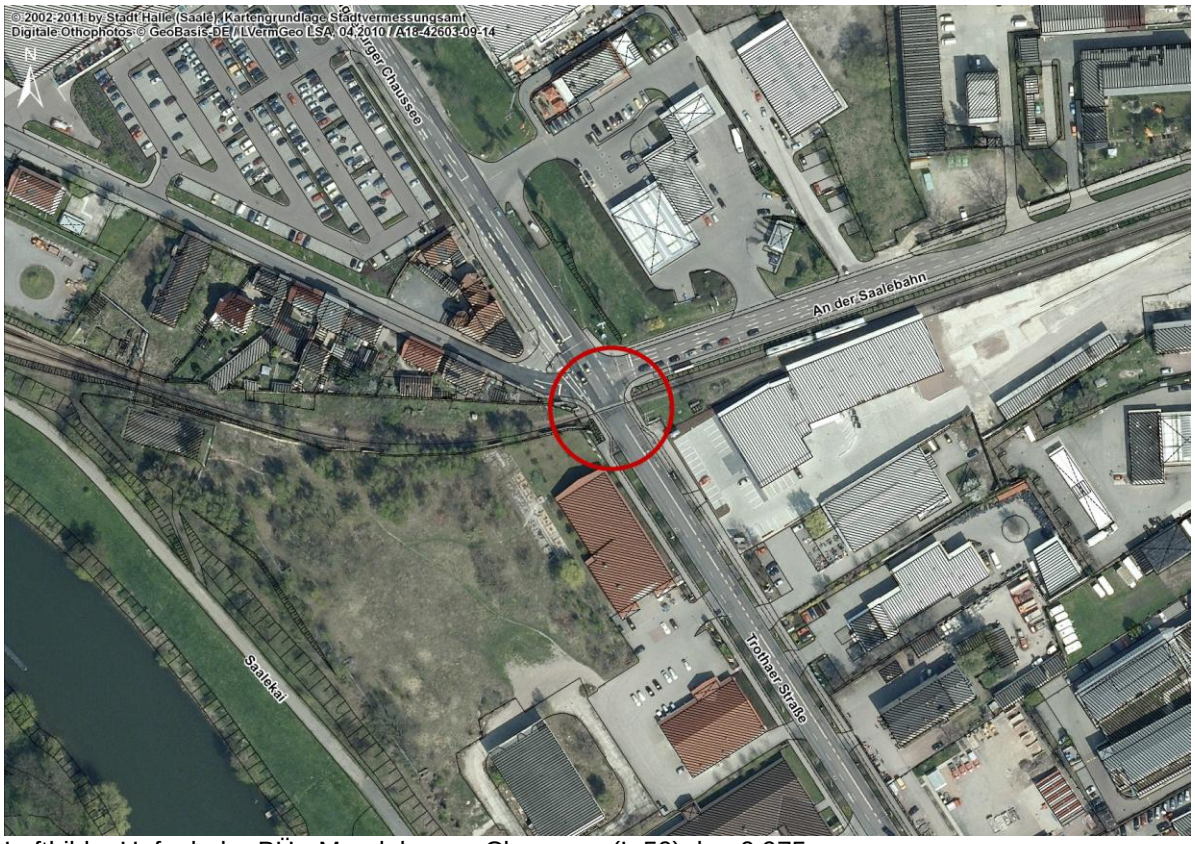
zu Nr.5: Anschlussbahn-Hafenbahn (Privatbahn) BÜ km 0,975 - Magdeburger Chaussee (L 50)

Die verschlissene BÜ-Sicherungsanlage an den BÜ km 0,7 (Köthener Straße) und km 0.9 (Trothaer Straße) sollen seit den 1990-er Jahren ersetzt werden. Für den BÜ Köthener Straße ist eine Sicherung durch Verkehrsneuordnung im Kreuzungsbereich mit Halte-vorschrift und Blinklichtanlage geplant. Für den BÜ Magdeburger Chaussee/ Trothaer Straße ist eine elektrisch ortsbediente Vollschranke mit Blinklichtanlage vorgesehen. Die vorgelegten Entwurfsunterlagen werden z.Z. als Ausführungsplanung bearbeitet.

Ursprünglich sollte der Umbau der BÜs im zweiten Halbjahr 2011 erfolgen. Dies war nicht möglich, so dass sich der Baubeginn auf Mitte 2012 verschiebt. Die Gesamtkosten für beide BÜ belaufen sich auf ca. 395 T€.
Der Kostenanteil der Stadt beträgt 131.700 €, nach Förderung bleibt ein Eigenanteil von ca. 26.300 €.



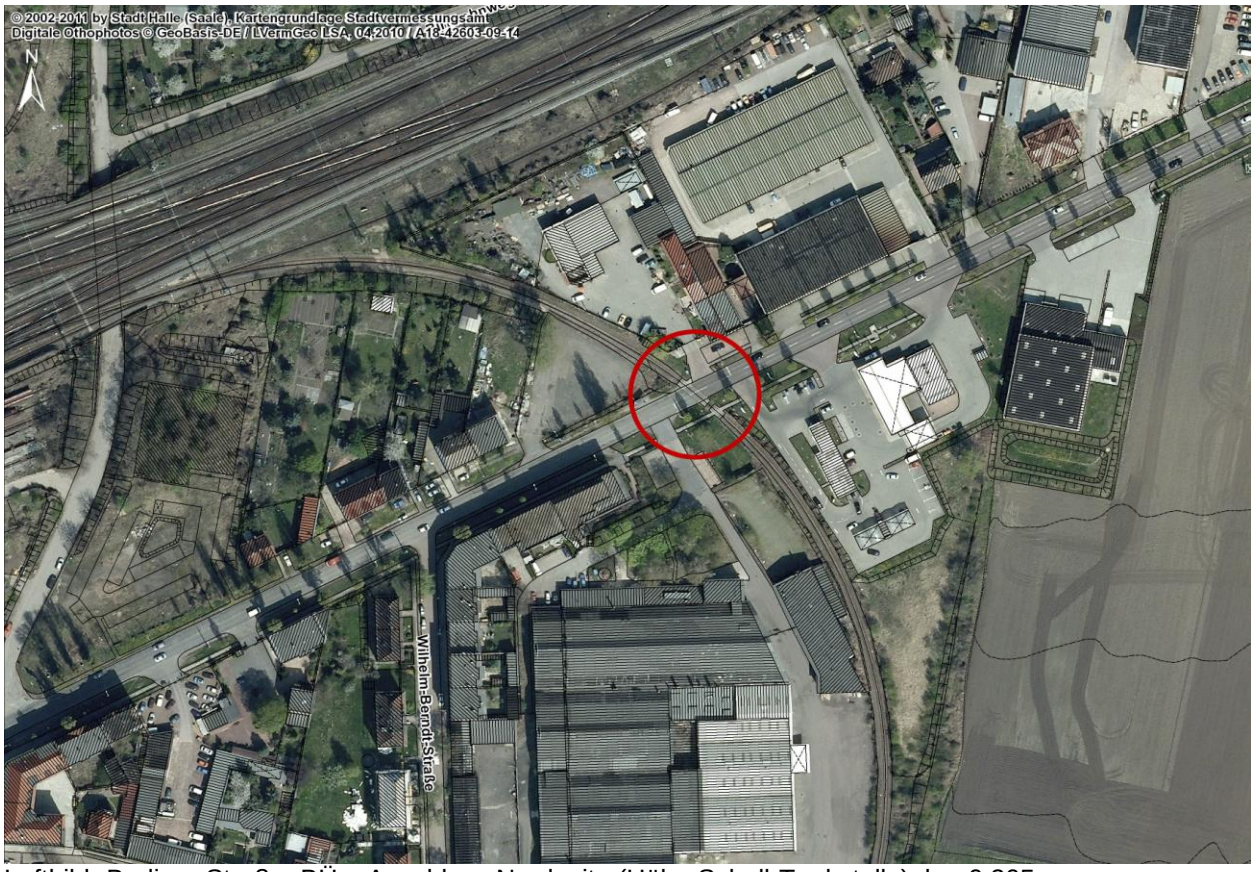
Luftbild – Hafenbahn BÜ - Köthener Straße (L 145), km 0,715



Luftbild – Hafenbahn BÜ - Magdeburger Chaussee (L 50), km 0,975

zu Nr.6: Berliner Straße, BÜ – Anschluss Nordende (Höhe Shell-Tankstelle), Bahn km 0,205

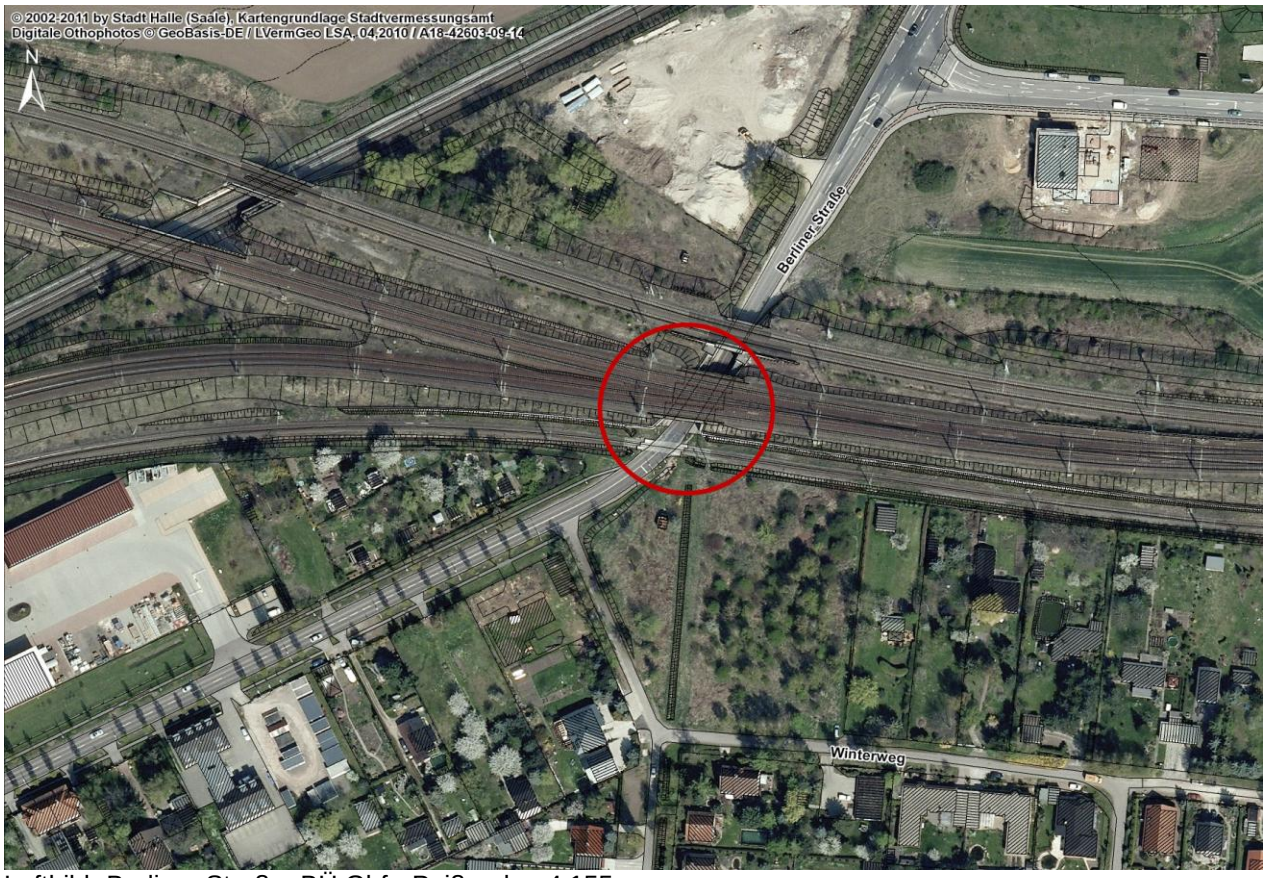
Der Baubeginn für den Neubau des o.g. BÜ im Rahmen des Blinklichtprogramms soll Ende 2012 und die Inbetriebnahme dann in 2013 erfolgen. Die Entwurfsplanung befindet sich in Arbeit, die Kreuzungsvereinbarung liegt der Stadt Halle noch nicht vor. Die Kosten der Kreuzungsmaßnahme sind vorläufig mit ca. 390.000 € anzusetzen. Der städtische Kostenanteil der Kreuzungsmaßnahme beträgt demnach ca.130.00 € (brutto), nach Förderung werden ca. 26.000 € Eigenmittel benötigt.



Luftbild- Berliner Straße, BÜ – Anschluss Nordseite (Höhe Schell-Tankstelle), km 0,205

zu Nr.7: Berliner Straße, BÜ Gbf.- Peißen, Bahn km 4,157

Der technisch gesicherte Bahnübergang wird von der Berliner Straße gekreuzt. Die Altanlage ist durch eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranke zu ersetzen. Im BÜ- Bereich ist einseitig ein Gehweg anzulegen, um die fußläufige Verbindung zu verbessen.
Der der Stadt Halle zur Prüfung von der DB-Netz AG vorgelegte Entwurf der Kreuzungs-vereinbarung (KV) im Planfeststellungsverfahren wurde Ende August 2011 von der DB AG für nichtig erklärt. Grund ist, dass der von der DB vorgelegten Planung im Planfeststellungs-verfahren vom EBA wegen unzureichender Planungsaussagen des externen Planungsbüros der DB Netz AG ein ablehnender Bescheid erteilt wurde.
Das bedeutet, dass der erreichte Planungsstand einschließlich Kostenermittlung und die Kostenvereinbarung mit der Stadt Halle neu erstellt werden müssen.
Damit entsteht eine zu erwartende Änderung des HH-Ansatzes der Stadt und eine Verschiebung der Realisierung der Baumaßnahme frühestmöglich in die Jahre 2013/2014.



Luftbild- Berliner Straße, BÜ Gbf.- Peißen km 4,155

zu Nr.8: BÜ (ehemals Hordorfer Straße), Strecke 6050 -Halle Steintorbahnhof - Halle Trotha, Bahn km 2,340 Halle

Die vorhandene Bahnübergangssicherungsanlage ist an das neue ESTW anzupassen Fernüberwachung und Diagnosesystem wird über das ESTW zur Bahnzentrale Leipzig geschaltet.
Der Umbau der o.g. BÜ hat sich zur ursprünglich geplanten Bauzeit durch die geplante Inanspruchnahme eines sich in der Zwangsversteigerung befindlichen Grundstückes wesentlich verzögert.
Gemäß Entscheidung der DB Netz AG soll die weitere Planung und Realisierung der o.g. Maßnahme ohne Inanspruchnahme des v.g. Grundstückes erfolgen. Dies macht eine Änderung des bestehenden Planrechtes, eine Überarbeitung der sicherungstechnischen Ausführungsplanung sowie einen 1. Nachtrag zur bestehenden Kreuzungsvereinbarung erforderlich. Die Änderung des Planrechtes und der 1. Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung (KV) wird auch erforderlich, da als technische Lösung nunmehr eine Vollschrankenanlage mit Gefahrraumfreimeldung zu realisieren ist. Ursache für diese sicherungstechnische Änderung ist u.a. die Tatsache, dass die ursprünglich angesetzten Haltezeiten (es befinden sich 2 S-Bahn Haltepunkte im Bereich der Einschaltstrecke) zu erhöhen sind.

Sofern rechtzeitig eine freigegebene Planung zur Verfügung steht, soll mit der Realisierung der Baumaßnahmen vor Ort frühestens ab 04/2012 begonnen werden.
Die bisher ermittelten Gesamtkosten betragen 684.000 €, das städtische Kostendrittel beläuft sich somit auf 228.000 €, nach Förderung beläuft sich der Eigenanteil der Stadt auf ca. 45.600 €. Für die Maßnahme liegt eine Kreuzungsvereinbarung und ebenfalls der Bewilligungsbescheid für Fördermittel vor.
Die benötigten Mittel sind im HH-Entwurf 2012ff. eingeordnet.



Luftbild: BÜ Halle, (ehemals Hordorfer Straße), Halle Steintorbahnhof – Halle Trotha, km 2,340