



# Bahnübergänge

Strecke 4550 - Aulendorf



# Ausgangslage – Bedarf zur Anpassung bestehender Bahnübergänge in/um Aulendorf



- Inbetriebnahme (IBN) des elektronischen Stellwerks (ESTW) Aulendorf erfolgte Pfingsten 2020
- Nach Richtlinien der DB müssen Bahnübergänge (BÜ) in alter Bauform im Einwirkungsbereich des ESTW erneuert werden
- Erneuerung der BÜ war zeitlich nicht umsetzbar, ohne die IBN des ESTW zu gefährden
- Erteilung einer Ausnahmegenehmigung (Unternehmensinterne Genehmigung (UiG)) zum Weiterbetreiben der betroffenen BÜ **bis zum 31.12.2021** in Absprache mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA)
- Bei angedachten Erneuerungen von BÜ sind nach Vorgabe des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) grundsätzlich Beseitigungsszenarien mit/ohne Ersatzmaßnahmen (je nach Örtlichkeit) zu untersuchen und zu dokumentieren, da Bahnübergänge grundsätzlich Gefahrenpunkte bilden
- Umfangreichere Anpassungen an BÜ, v.a. bei Betroffenheiten Dritter, erfordern Planrechtsverfahren nach § 18 Allg. Eisenbahn Gesetz (AEG). Unter Einhaltung der Frist bis zum 31.12.2021 ist die Durchführung von Planfeststellungsverfahren jedoch nicht möglich
- Planfeststellungsrelevante Änderungen müssen in einem zweiten Schritt durchgeführt werden; zunächst geht es daher nur um die Erneuerung der technischen Komponenten bei den BÜ, die nicht beseitigt werden können

# km 22,7 BÜ Steinenbach

## Schmittenweg



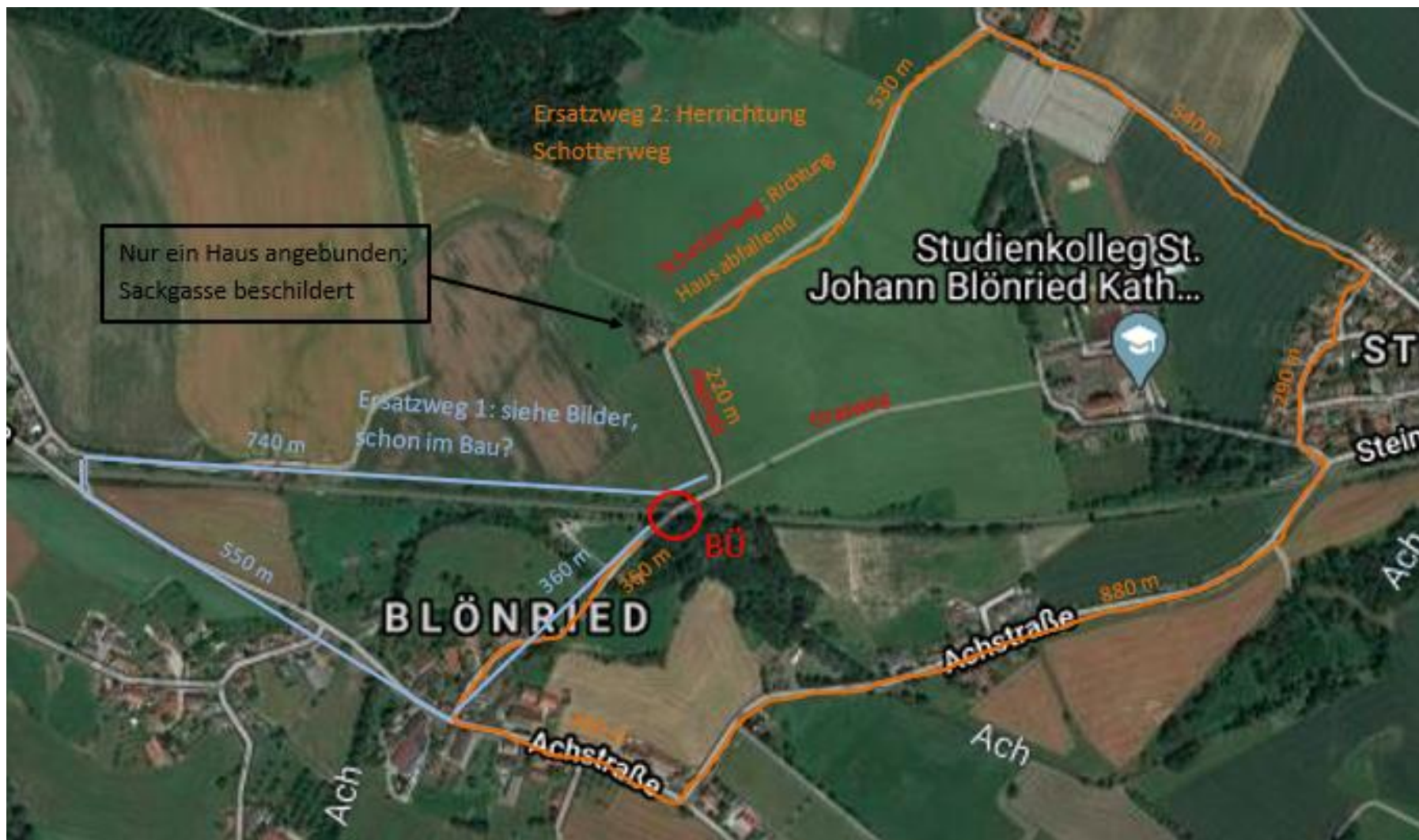
# BÜ Steinenbach – Schmittengeweg

## Fakten und Vorschläge



- Zu geringe Fahrbahnbreite
- Keine Sicht von sich begegnenden Verkehrsteilnehmern
- Alleiniger 1:1 Technik-Tausch nicht möglich, da Regelkonformität nicht vollends gegeben ist
  
- BÜ Beseitigung erscheint möglich, ggf. mit Ersatzwegebau (Wegerecht?) (siehe Folie 10)
- Falls keine Zustimmung zur Beseitigung => zweistufiger Ausbau
  - 1. Stufe:
    - 1. Variante: Ohne Veränderung nur mit Aufstellung eines Pollers (Fuß- und Radweg)
    - 2. Variante: Umbau zum Geh- und Radweg-BÜ mit Lichtzeichen und Fußwegschranken (LzF)
  - 2. Stufe: großräumiger Umbau für Aufrechterhaltung Kfz-Verkehr mit Lichtzeichen und Fahrbahnhalbschranken (LzH)
  
- im Falle der BÜ-Beseitigung wird die Alttechnik außerbetrieb genommen
- im Falle der Ablehnung der Beseitigung muss der Techniktausch in der 1. Stufe wegen der UiG-Frist **bis zum 31.12.2021** erfolgen
  
- In letzterem Fall müsste der Endausbau bis x+6 Jahre nach IBN Stufe 1 erfolgen
  
- Sollte die Stadt der Auflassung des BÜ zustimmen, liegt seitens der DB ein Angebot über Zahlung von 200.000 Euro für Ersatzmaßnahmen vor

# BÜ Steinenbach - Schmittengeweg Ersatzweg



# Km 29,4 BÜ Tiergarten Verlängerung Steegen

Techn. Abhängigkeit mit BÜ km 29,8 & km 30,7





# BÜ Tiergarten – Steegen

## Fakten und Vorschläge



- Zu geringe Fahrbahnbreite
- Abbiegebeziehungen direkt am BÜ innerhalb des sogenannten *Räumbereichs*
- Alleiniger 1:1 Technik-Tausch nicht möglich, da Regelkonformität nicht vollends gegeben ist
  
- BÜ Beseitigung erscheint möglich, ggf. mit Ersatzwegebau (siehe Folie 18)
- Falls keine Zustimmung zur Beseitigung => zweistufiger Ausbau
  - 1. Stufe:
    - 1. Variante: Ohne Veränderung nur mit Aufstellung eines Pollers (Fuß- und Radweg)
    - 2. Variante: Umbau zum Geh- und Radweg-BÜ mit Lichtzeichen und Fußwegschranken (LzF)
  - 2. Stufe: großräumiger Umbau für Aufrechterhaltung Kfz-Verkehr mit Lichtzeichen und Fahrbahnhalbschranken (LzH)
  
- im Falle der BÜ-Beseitigung wird die Alttechnik außerbetrieb genommen
- im Falle der Ablehnung der Beseitigung muss der Techniktausch in der 1. Stufe wegen der UiG-Frist **bis zum 31.12.2021** erfolgen
  
- In letzterem Fall müsste der Endausbau bis x+6 Jahre nach IBN Teil 1 erfolgen
  
- Sollte die Stadt der Auflassung des BÜ zustimmen, liegt seitens der DB ein Angebot über Zahlung von 200.000 Euro für Ersatzmaßnahmen vor

# BÜ Tiergarten – Steegen Ersatzweg



# km 29,8 BÜ Röhren

## Booser Straße

Techn. Abhängigkeit mit BÜ km 29,4 & km 30,7



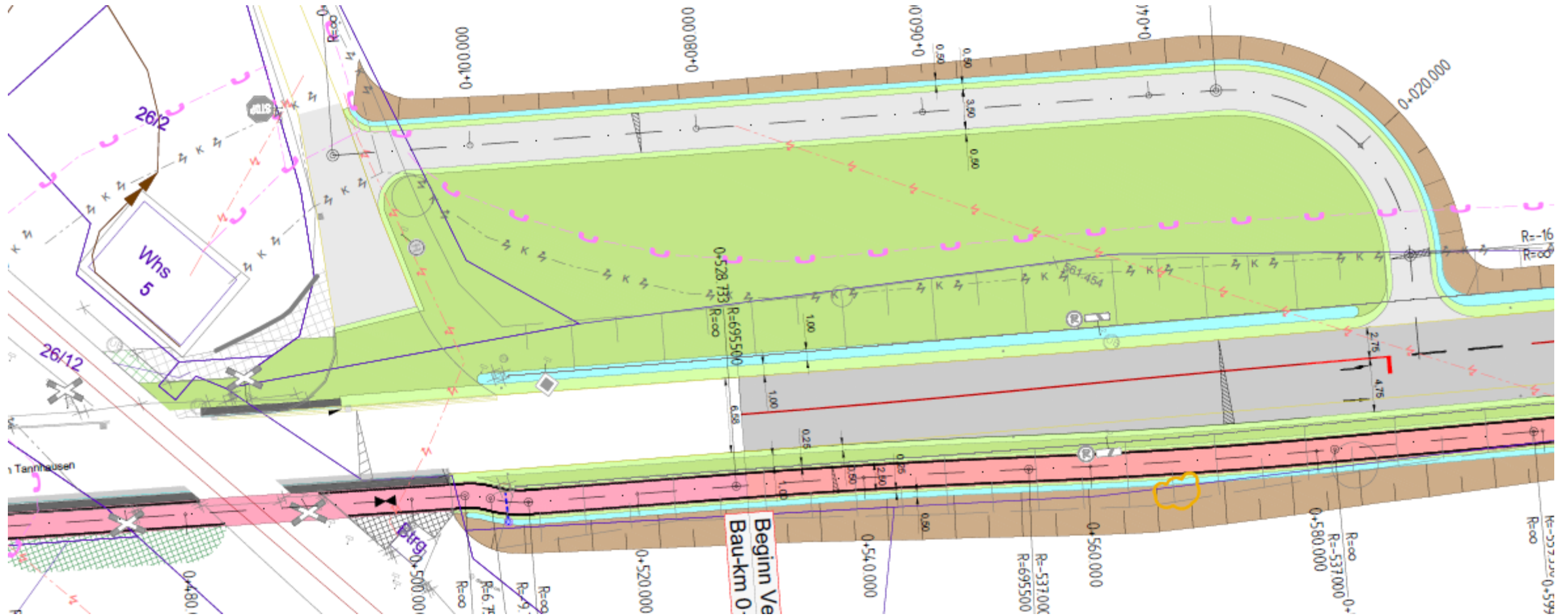
# BÜ Röhren – Booser Straße

## Fakten und Vorschläge



- Sofortige Herstellung eines regelkonformen Zustands ohne Planrechtsverfahren gem. EBA-Regelliste wäre möglich
- Voraussetzung dafür ist, dass die Schleppkurve des Bemessungsfahrzeuges (welches der Straßenbaulastträger festzulegen hat) für Linksabbiegen hinter dem BÜ nachgewiesen werden kann
- Vorhandener „Gehweg“ wird nicht berücksichtigt, weil sich der BÜ außerorts befindet und keine entsprechenden Elemente vor/nach dem BÜ vorhanden sind
- Es werden vor der Einmündung zwei vorgeschaltete Lichtzeichen (je eines links + rechts der Straße) errichtet, um dem Gegenverkehr das Abbiegen und Räumen vom BÜ im Falle der Einschaltung der Anlage durch einen Zug zu ermöglichen
- Der Umbau des BÜ muss wegen der UiG-Frist **bis zum 31.12.2021** erfolgen
- Radwegplanung des LRA kann im ersten Schritt nicht berücksichtigt werden
- Die Planungen zur Radwegführung bedürfen die Durchführung eines Planrechtsverfahrens nach § 18 AEG

# Planung Landratsamt Ravensburg Radweg und Verschwenkung Straßeneinfahrt



# km 30,7 BÜ Tannhausen

## Kohlstattweg

Techn. Abhängigkeit mit BÜ km 29,4 & km 29,8





# BÜ Tannhausen – Kohlstattweg

## Fakten und Vorschläge



- Zu geringe Fahrbahnbreite
- BÜ liegt straßenseitig in einer Wanne; evtl. besteht Aufsetzgefahr
- Abbiegebeziehungen direkt am BÜ innerhalb des sogenannten *Räumbereichs*
- Alleiniger 1:1 Technik-Tausch nicht möglich, da Regelkonformität nicht vollends gegeben ist
- 2-stufiger Ausbau mit vorgezogenem Techniktausch
  
- 1. Stufe:
  - Auf Grund der Verkehrszählung wird der Begegnungsfall PKW-PKW angesetzt -> Bestätigung durch Straßenbaulastträger erforderlich
  - Es wird eine Gegenverkehrsregelung eingerichtet. Eine Begegnungsfläche für die Bemessungsfahrzeuge ist vorzusehen
  - Linksabbiegen hinter dem BÜ in den Feldweg wird durch Beschilderung verboten, bis zur Umsetzung der 2. Stufe
  
- 2. Stufe:
  - Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens mit Verlegung der Feldwegzufahrt aus dem Räumbereich hinaus
  
- Stufe 1 muss wegen der UiG-Frist **bis zum 31.12.2021** erfolgen



**DB**