

Bundesminister für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Herrn Alexander Dobrindt
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

V. 09.3
Z-Verwendung
et.
9.12.14
Nei
Ø für mit + 24
mehren HA. Maßnahme.
09.12.14

Die Oberbürgermeisterin

Hausanschrift: Am Packhof 2-6 • 19053 Schwerin
Zimmer-Nr.: 6.030, Aufzug C
Telefon: (0385) 5 45-1000
Telefax: (0385) 5 451019
E-Mail: ob@schwerin.de

Ihre Nachricht vom/Ihre Zeichen	Unsere Nachricht vom/Unser Zeichen	Datum	Ansprechpartner/in
		2014-12-04	

05.12.14
lcc

Bahnstrecke Schwerin–Rehna

hier: höhengleiche Kreuzung in Schwerin im Bereich des Gosewinkler Weges

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

seit geraumer Zeit bemüht sich die Landeshauptstadt Schwerin gegenüber der DB Netz AG und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur um eine Ausnahmegenehmigung zur Herstellung einer höhengleichen Kreuzung auf ihrem nördlichen Stadtgebiet.

Es handelt sich hierbei um den Gosewinkler Weg, der im Stadtgebiet Schwerin – Medewege die Bahnstrecke Schwerin Rehna kreuzt. Dieser ist im Bereich der Kreuzung als Überführung ausgebildet. Die Brücke, das Kreuzungsbauwerk, besteht aus einem Stahlträgerrost und Stahlbetonfertigteilen als Fahrbahnplatte. Auf Grund von Abrostungen an den Stahlträgern und großflächigen Betonabplatzungen an den Fertigteilen ist das Bauwerk nicht mehr reparabel. Die Verkehrssicherheit konnte im Jahr 2009 durch Maßnahmen für den Bahn-, Straßen- und Fußgängerverkehr wieder hergestellt werden. In kurzer Zeit wird jedoch ein Zustand eintreten, bei dem das Versagen einer Stahlbetonplatte nicht mehr ausgeschlossen werden kann.

Dies ergibt sich aus den durchgeführten Bauwerksprüfungen gemäß DIN 1076. Die Zustandsfeststellungen führen zu dem Ergebnis, dass die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigt ist. Darüber hinaus ist auch die Dauerhaftigkeit des Bauwerks nicht mehr gegeben. Die Schadensausbreitung kann kurzfristig dazu führen, dass die Standsicherheit nicht mehr gegeben ist. Da das Bauwerk nicht mehr reparabel ist, sind Nutzungseinschränkungen für den Fahrzeugverkehr angeordnet worden. Zudem wird der Zustand des Bauwerkes im Rahmen von Sonderprüfungen in engem zeitlichen Abstand überprüft. Die letzte Sonderprüfung führte zu einer strengeren Bewertung des Abrostungszustandes der Stahlträger. Die Zustandsverschlechterung des Bauwerkes schreitet also wie angenommen tatsächlich fort.

Für den Bahnbetrieb wären die Folgen des Versagens der Konstruktion nicht kalkulierbar. Im Falle eines oben beschriebenen Versagens, wäre die Brücke sofort zu sperren. Die Erschließung der sich stadtauswärts anschließenden Grundstücke wäre nicht mehr gesichert.

Die Landeshauptstadt Schwerin plant daher den Neubau der Brücke. Allerdings sind die Kosten dieses Neubaus wegen der geringen Zahl zu erschließender Grundstücke unverhältnismäßig hoch. Deshalb untersucht die Landeshauptstadt Schwerin gleichzeitig, ob zulässigerweise an Stelle des vorhandenen Brückenbauwerkes eine höhengleiche Kreuzung ausgebildet werden darf.

Dabei ist der Landeshauptstadt Schwerin bekannt, dass grundsätzlich der Neubau von höhengleichen Eisenbahnkreuzungen nach § 2 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes unzulässig ist. In Einzelfällen, insbesondere bei schwachem Verkehr, kann die Anordnungsbehörde, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur jedoch Ausnahmen zulassen. Um diese Ausnahme hatten wir bei der DB Netz AG und Ihrem Hause nachgesucht. Denn nach den durchgeführten Verkehrsbeobachtungen hält sich der Verkehr, der über eine niveaugleiche Kreuzung abgewickelt werden müsste, in extrem engen Grenzen.

Die Situation stellt sich hier wie folgt dar:

Die Eisenbahnstrecke Schwerin – Rehna verläuft im Bereich der Kreuzung mit dem Gosewinkler Weg stadtauswärts von Südost nach Nordwest. Der Gosewinkler Weg kreuzt die Eisenbahnstrecke stadtauswärts von Südwest nach Nordost. Am 10. Januar 2014 wurde der auf dem Gosewinkler Weg über das Brückenbauwerk stattfindende Verkehr in der Zeit von 6.00 Uhr bis 9.00 Uhr und von 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr gezählt. Dabei wurde folgende Verkehrsbelegung festgestellt:

6.00 Uhr bis 9.00 Uhr:

stadteinwärts 8 Kfz
1 Radfahrer
1 Fußgänger

stadtauswärts 0 Kfz
0 Radfahrer
1 Fußgänger

15.00 Uhr bis 19.00 Uhr:

stadteinwärts 5 Kfz
0 Radfahrer
0 Fußgänger

stadtauswärts 14 Kfz
1 Radfahrer
1 Fußgänger

Für die Früh-Spitzenstunde (6.15 Uhr bis 7:15 Uhr) ergibt sich folgende Belegung:

stadteinwärts 6 Kfz
1 Radfahrer
0 Fußgänger

stadtauswärts 0 Kfz
0 Radfahrer
0 Fußgänger

Für die Nachmittags-Spitzenstunde (16.30 Uhr bis 17:30 Uhr) ergibt sich folgende Belegung:

stadteinwärts 5 Kfz
0 Radfahrer
0 Fußgänger

stadtauswärts 3 Kfz
1 Radfahrer
1 Fußgänger

Die Hochrechnung aus der Nachmittagszählung (15.00 - 19.00 Uhr) hat einen DTV-Wert von 65 Kfz ergeben. Über die Eisenbahnbrücke werden auch ca. 20 Kleingartenparzellen erschlossen. Wegen des Zeitpunktes der Zählung ist der daraus entstehende Verkehrsanteil in den Zählergebnissen nicht enthalten. In einer Berechnung nach Bosserhoff erzeugen diese Kleingärten ca. 15 Fahrten pro Tag. So entsteht eine DTV-Belastung von 80 Kfz.

Auch auf der Schienenstrecke findet nur ein sehr geringer Verkehr statt. Denn auf der gekreuzten Eisenbahnstrecke findet ausschließlich der Schienenpersonennahverkehr von Rehna über Schwerin nach Parchim und in der Gegenrichtung statt. In der Richtung Rehna über Schwerin nach Parchim verkehren in der Zeit zwischen 6.30 Uhr bis 21.30 Uhr 16 Züge. In der Richtung Parchim über Schwerin nach Rehna verkehren in der Zeit zwischen 5.00 Uhr bis 20.00 Uhr ebenfalls nur 16 Züge.

Diese geringe Verkehrsbelegung wurde Ihrem Ministerium im Zuge des Antragsverfahrens übermittelt. Ihr Haus teilte uns daraufhin im Rahmen dieses Antragsverfahrens mit, dass es seine Auffassung und Entscheidung von der Stellungnahme der DB Netz AG abhängig machen wird. Diese übermittelte uns, dass die Definition Ihres Hauses zum „Schwachen Verkehr“ in zwei Fahrten je Tag und Richtung besteht. Jeder darüber hinausgehender Verkehr würde für den Übergang eine technische Sicherung nach sich ziehen. Dies würde Kosten für die DB Netz AG im Bereich Erhaltung und Betrieb erzeugen. Sie lehne insofern die Errichtung eines Bahnübergangs ab.

Daraufhin teilt uns Ihr Haus mit, dass es keine Ausnahme für die Errichtung des Bahnübergangs geben wird.

Wir bitten sehr, diese Auffassung zu überdenken und eine Ausnahme für die Errichtung eines Bahnüberganges zu erteilen.

Wenn auch nicht nur zwei Züge am Tag pro Richtung die Strecke befahren, so zeigen doch die oben geschilderten Verkehrszahlen, dass hier eine sehr schwache Auslastung besteht. Auch an der geringen Anzahl der Querungen der Gleise durch Fußgänger, Radfahrer und KFZ wird sich nichts ändern. Denn die Landeshauptstadt Schwerin beabsichtigt keine weitere Siedlungsentwicklung, die eine Verkehrszunahme an diesem Bahnübergang auslösen wird.

Die Landeshauptstadt Schwerin geht und ging daher davon aus, dass die Ausnahmevoraussetzung des schwachen Verkehrs insofern vorliegt.

Sehr geehrter Herr Bundesminister, wir möchten abschließend darauf hinweisen, dass die DB Netz AG in der Abwägung maßgeblich Kostenaspekte für ihre Ablehnung der niveaugleichen Querung eingebracht hat und darauf fußend Ihre Zustimmung versagte.

Eine erhebliche Kostenbelastung kommt allerdings auch auf die Landeshauptstadt zu, wenn die mögliche Ausnahme nicht erteilt werden sollte. Die Errichtung einer neuen Brücke stellt für den

Haushalt der Landeshauptstadt eine Belastung von voraussichtlich 1,25 Mio. € dar. In Anbetracht der extrem schwierigen Haushaltslage bitten wir daher, diesen Kostenfaktor auf der städtischen Seite zu berücksichtigen und eine Genehmigung zur ausnahmsweisen Errichtung eines Bahnüberganges aussprechen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen



Angelika Gramkow
Oberbürgermeisterin

Mit freundlichen Grüßen


Angelika Gramkow
Oberbürgermeisterin

69.3	69	III
		N.J
26.11 2014	26.11 2014	3/12