

Süderbrarup-Kappeln

Trassensicherung - Streckenentwicklung



13.05.2024

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.



NAH.SH

Der Nahverkehr

Die Bahnübergänge sind heute vielfach **nicht technisch gesichert**. Mit zunehmender Verkehrsstärke ist dies problematisch und es müssen **Langsamfahrstellen eingerichtet** werden.

- Lösungsmöglichkeiten:
 - technische Sicherung (teuer in Investition und Betrieb)
 - Umwandlung in Privatübergänge (landwirtschaftliche Wegfunktion bleibt erhalten)
 - Umwandlung in Fußwegbahnübergänge mit Umlaufsperre (Rad- und Fußwegfunktion bleibt erhalten)
 - Anlage von Ersatzwegen
 - Kombination von verschiedenen Varianten



Bei kommunalen Bahnübergängen werden die Kosten durch das **Land zu 2/3** und durch den **Bahnbetreiber zu 1/3** getragen. Es entstehen **keine Kosten für die Kommunen**.

Bei Kreuzungen einer nichtbundeseigenen Eisenbahn mit einer Straße in kommunaler Baulast trägt das Land, in dem die Kreuzung liegt, zwei Drittel und die nichtbundeseigene Eisenbahn ein Drittel der Kosten.

Demnach können 2/3 der Kosten an BÜ durch das Land übernommen werden. 1/3 verbleibt bei der nichtbundeseigenen Eisenbahn, wobei das Landes-GVFG SH nach §2 Nr.5 und Nr.7 auch das letzte Drittel finanzieren kann:

Durch Zuwendungen aus den Kompensationsmitteln des Bundes und den Landesmitteln kann die zuständige Behörde folgende Vorhaben fördern:

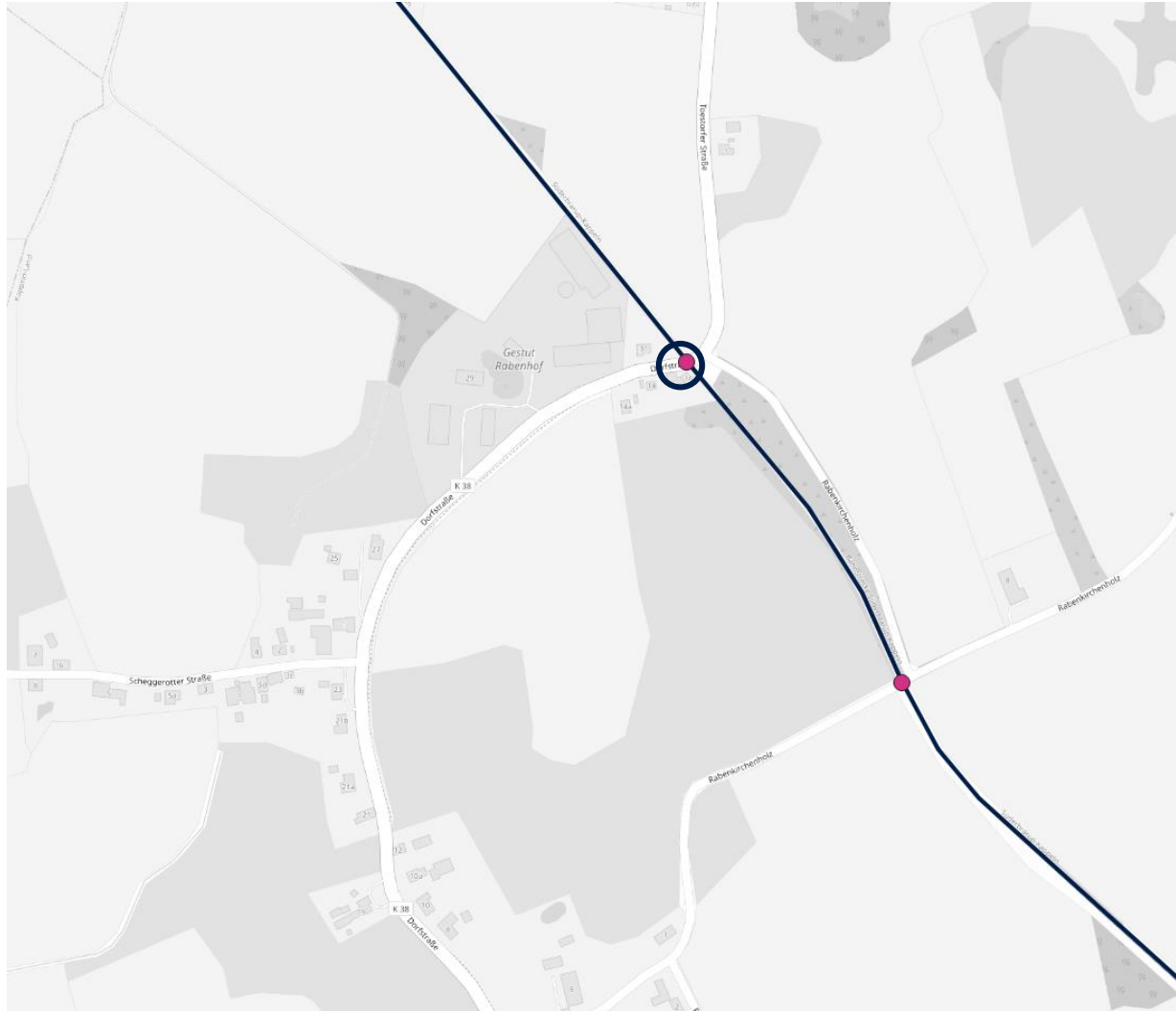
Nr.5:

Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 31. Mai 2021 (BGBl. I S. 1221), oder dem Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), zuletzt geändert durch Artikel 57 des Gesetzes vom 23. Juni 2021 (BGBl. I S. 1858, 1980) geändert worden ist, soweit Gemeinden, Kreise oder kommunale Zusammenschlüsse im Sinne der Nummer 1 als gesetzliche Baulastträger der kreuzenden Straße Kostenanteile zu tragen haben; in Ausnahmefällen gilt das gleiche für nicht bundeseigene Eisenbahnen als Baulastträger des kreuzenden Schienenweges.

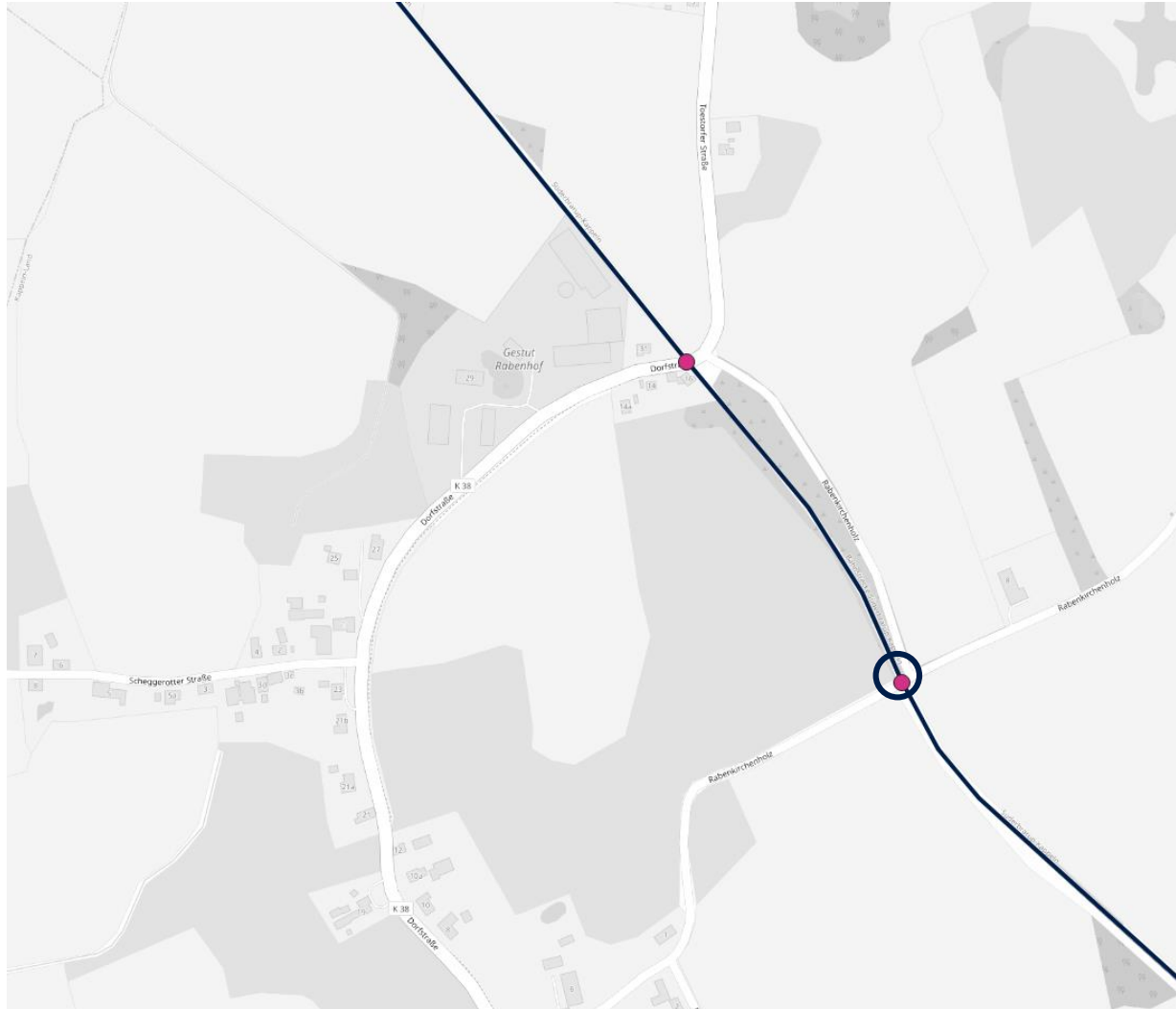
Nr.7:

Maßnahmen von landespolitischer Bedeutung, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr oder dem Schienengüterverkehr dienen

- Beibehaltung Status Quo
- Bei Reaktivierung soll eine technische Sicherung erfolgen.



- Herstellung Sichtdreiecke für 50km/h
- Bei Reaktivierung soll eine Umwandlung in einen Privat-Übergang mit zusätzlicher Querungsmöglichkeit für Fußgänger erhalten bleiben.



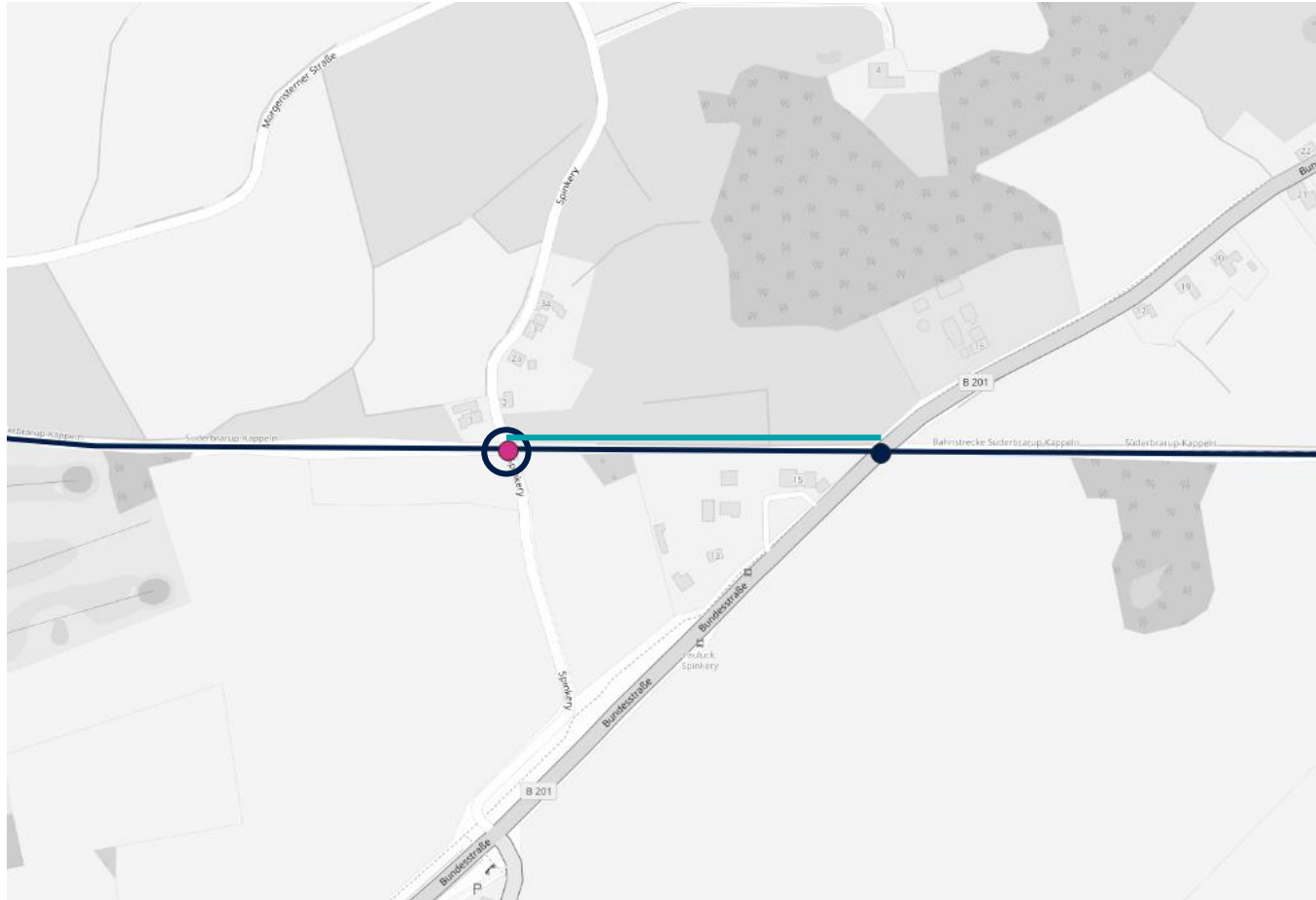
Morgensterner Straße

- Herstellung Sichtdreiecke für 50km/h
- Bei Reaktivierung soll eine Umwandlung in einen Privat-Übergang mit zusätzlicher Querungsmöglichkeit für Fußgänger erhalten bleiben.



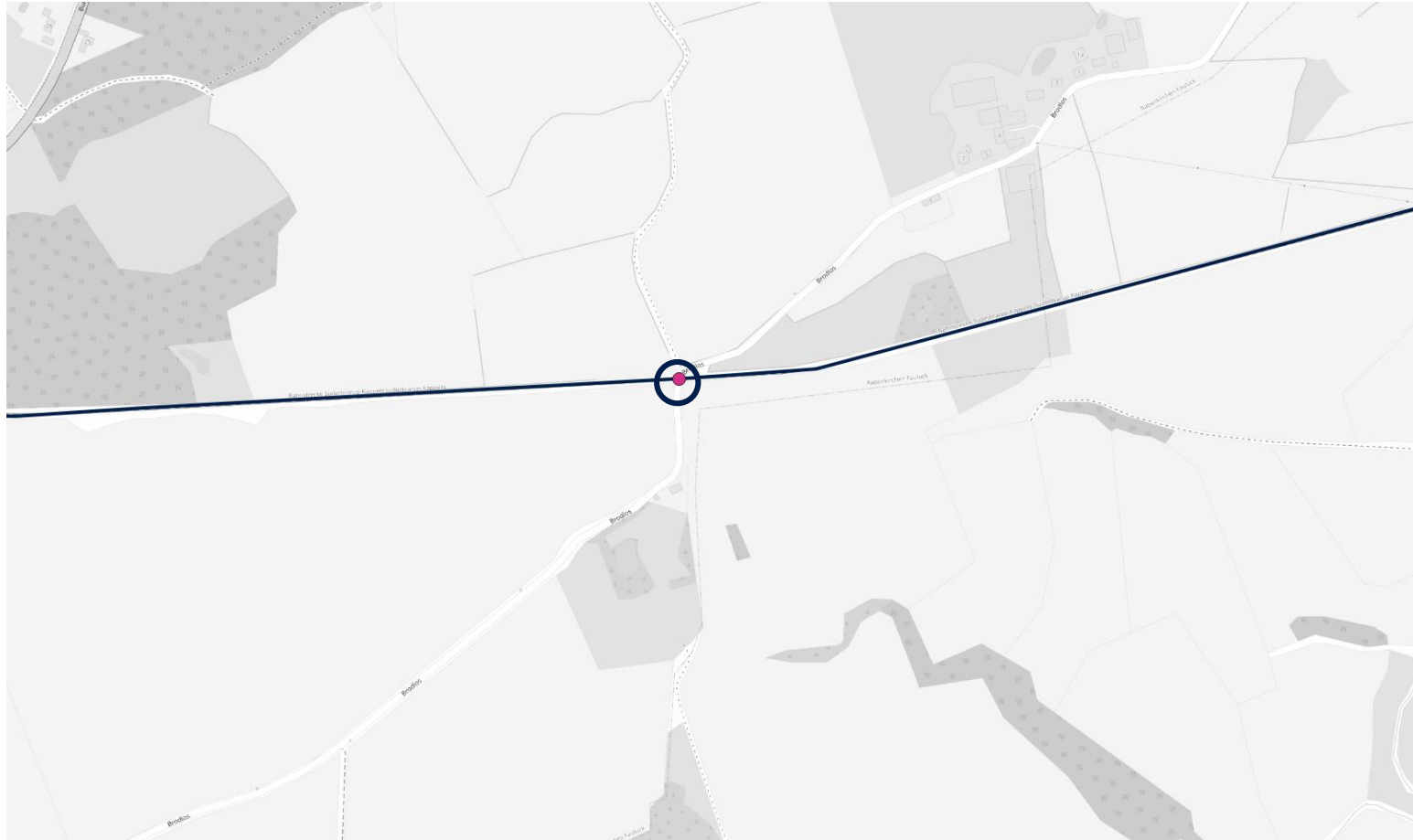
Spinkery

- Anlage eines Ersatzwegs auf der Nordseite (ca. 280m)



Brodlos

- Herstellung Sichtdreiecke für 50km/h
- Bei Reaktivierung soll eine Umwandlung in einen Privat-Übergang mit zusätzlicher Querungsmöglichkeit für Fußgänger erhalten bleiben.





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



NAH.SH

Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.