

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Aufhebung der beschränkten Bahnübergänge an der Bundesbahnstrecke Hamburg—Lübeck im Bezirk Wandsbek

- hier: 1. Unterrichtung der Bürgerschaft über die bauliche Konzeption
2. Zustimmung der Bürgerschaft zum Abschluß einer Vereinbarung
mit der Deutschen Bundesbahn

1. Veranlassung

Der im Bezirk Wandsbek fast auf der ganzen Länge ebenerdig verlegte Bahnkörper der Bundesbahnhauptstrecke Hamburg—Lübeck (Vogelfluglinie) wurde bereits seit dem Bau der Strecke im Jahre 1865 als problematisch empfunden, lange bevor die städtebauliche Entwicklung in Wandsbek, Jenfeld, Tonndorf und Rahlstedt einsetzte. Die dichte städtische Bebauung machte die trennende Wirkung der Bahn in allen Lebensbereichen immer deutlicher spürbar. Bereits 1913 sollten die verkehrsbehindernden Schranken in Tonndorf beseitigt werden. Der 1. Weltkrieg verhinderte das Vorhaben.

In den letzten Jahren konnten in einzelnen Straßen die Bahnübergänge aufgehoben und durch Überführungen ersetzt werden, so z. B. der Bahnübergang Wandsbeker Allee durch die heutige Robert-Schuman-Brücke, die Bahnübergänge Scharbeutzer Straße und Heestweg durch die Straßenüberführung Scharbeutzer Straße und der Bahnübergang Eichberg durch den Fuß- und Radwegtunnel Delingsdorfer Weg und die Straßenüberführung Höltigbaum.

Gleichfalls zur Entlastung beigetragen hat der Bau der Stein-Hardenberg-Straße (B 75) parallel zur Tonndorfer Hauptstraße auf der Nordseite der Bahnlinie.

Die Bundesbahndirektion Hamburg und die Baubehörde haben eine Studie ausgearbeitet, mit der verschiedene Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt und nach Kriterien der Umwelt, des Städtebaus und des Verkehrs bewertet worden sind. Dieser Bewertung sind die finanziellen Auswirkungen und der Zeitbedarf für die Realisierung gegenübergestellt worden. Die Studie liegt in der Kanzlei der Bürgerschaft zur Einsichtnahme aus.

2. Ausgangssituation

2.1 Verkehr

Die Eisenbahnstrecke Hamburg—Lübeck führt zwischen dem Bahnhof Hasselbrook und der Landesgrenze über 13 km durch den Bezirk Wandsbek und kreuzt hierbei 21 Straßen und Wege.

Die steigende Belastung der Eisenbahnstrecke mit immer längeren Zügen und höheren Geschwindigkeiten sowie die Motorisierung des Straßenverkehrs mit ihren ständigen Zuwachsraten führten an den heute noch vorhandenen 14 ebenerdigen Bahnübergängen zu immer unerträglicheren Verhältnissen. Die Strecke ist heute mit 230 Zügen pro Tag eine der meistbefahrenen der Bundesrepublik mit Güterzügen, Fernzügen der Vogelfluglinie und Nahverkehrszügen der S-Bahn-Linie S 4. In ungünstigen Stunden müssen die Schranken bis zu 75 % der Zeit geschlossen sein, so daß die

Verkehrsteilnehmer auf der Straße erhebliche Wartezeiten hinnehmen müssen. An einem Tag wurden an den Bahnübergängen insgesamt 8300 Fußgänger, 7900 Radfahrer, 51 000 Kraftfahrzeuge und 430 Busse mit 11 000 Fahrgeäten gezählt.

Besonders problematisch wirkt sich die Trennwirkung für die Feuerwehr und für Rettungsfahrzeuge aus. Nachteilig für die Umwelt wirken die Schadstoffemissionen der wartenden und anfahrenden Kraftfahrzeuge.

Ein aufwendiges Sicherheitssystem mit Abhängigkeit der Signale von den Schranken ist erforderlich, um das Unfallrisiko zu mindern. Dieses System führt gelegentlich zu Störungen im Eisenbahnbetrieb und wirkt sich damit leistungsmindernd auf die Strecke aus. Wenn auch größere Unfälle in Wandsbek auf diese Weise bisher verhindert werden konnten, ist das Unfallrisiko an Schranken dennoch erheblich. Die schweren Folgen aus Zusammenstößen von Bahnen mit Straßenfahrzeugen sind von anderen Bahnübergängen im Bundesgebiet und im Ausland bekannt.

2.2 Naturräumliche und städtebauliche Situation

Beiderseits der Strecke finden sich alle Bereiche städtischen Lebens: Wohnen, Arbeiten, Erholen. Zum einen ist die Bahn verbindendes Element als Trasse der Fernbahn und der S-Bahnlinie, zum anderen trennt sie innerörtliche Bezüge wie Wohngebiete und Grünzonen.

Zahlreiche Kreuzungen mit Wasserläufen kennzeichnen den Verlauf der Bahnstrecke. Allein dreimal wird die Wandse gekreuzt, außerdem der Stellmoorer Quellfluß, der Oldenfelder Graben, der Mushörngraben, die Rahlau und der Gehölzgraben. Teiche, Staubecken und Überschwemmungszonen charakterisieren die stark schwankende Wasserführung der Wandse, von der auch der Grundwasserhorizont wesentlich beeinflußt wird. Lösungen mit großen Eingriffen in die Gewässer und das Grundwasser hätten daher erhebliche negative Auswirkungen. Neben dem Wandse-Grünzug zwischen den Bahnhöfen Wandsbek-Ost und Rahlstedt sind die Ausläufer des Stellmoor Tunneltals nördlich des Bahnhofes Rahlstedt und schließlich das Stellmoorer Tunneltal in Meiendorf zwischen der Straße Höltigbaum und der Landesgrenze die bedeutendsten Landschaftsräume. Kleinräumig bedeutsam sind die linearen Grünelemente wie Hecken, Gehölzaufwuchs, Baumreihen, die sich im Laufe der Jahrzehnte an den Bahnböschungen und Grenzen zu den anschließenden Wohngrundstücken entlang der Bahn entwickelt haben.

Die städtebauliche Entwicklung geschah in Teilbereichen in Abhängigkeit von der vorhandenen Bahn. Dabei sind einerseits Randnutzungen entstanden, die in bezug auf Immissionen der Bahn verhältnismäßig unempfindlich sind wie Gewerbe- und Industriegebiete, Kasernenanlagen und Flächen für den Güterbahnhof, andererseits haben sich entlang größerer Teilstrecken auch Wohngebiete entwickelt. Immissionen werden hier als sehr negativ empfunden. Am Bahnhof Rahlstedt entwickelte sich das Einkaufszentrum. Der Bahnkörper bildet hier eine Zäsur zwischen dem Zentrum und den Wohngebieten Oldenfelde und Meiendorf.

Im Wandsbeker Kerngebiet dagegen geht die Entwicklung auf ältere Ursprünge zurück und steht weniger in Verbindung mit der Bahn. Dort dominieren große, stark durchgrünte Wohngrundstücke mit altem Baumbestand, diese Nutzungen gehen nach Osten in das Wandsbeker Gehölz

über. Besonders stark von Immissionen betroffen sind die Wohngebiete in Tonndorf zwischen der Stein-Hardenberg-Straße und der Bahn.

3. Lösungsvarianten für die Bahnübergänge

Zur Aufhebung der 14 Bahnübergänge im Bezirk Wandsbek wurden in der Studie 8 Lösungsvarianten untersucht. Unterschiedliche Ansätze sind hauptsächlich für die Bahnübergänge in Tonndorf und Rahlstedt gemacht worden, während sich im Kerngebiet Wandsbek grundsätzlich unterschiedliche Lösungsansätze nicht ergaben.

Die wesentlichen Merkmale der einzelnen Varianten stellen sich wie folgt dar:

3.1 Variante 1 — Mäßige Hochlage im Raum Tonndorf

In Tonndorf werden die Gleise um etwa 3,50 m angehoben. Die dadurch erhöhten Immissionen werden durch Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen. Damit können die Tonndorfer Hauptstraße, der Sonnenweg und die Straße Am Pulverhof leicht unterführt werden. Die Eisenbahntrasse muß in diesem Bereich um eine Bahnbreite nach Südosten verlegt werden.

Die Kreuzungen außerhalb Tonndorfs werden durch die Anhebung nicht beeinflußt.

3.2 Variante 2 — Mäßige Tieflage im Raum Tonndorf

Durch Absenken der Gleise in den Bereichen Jenfeld und Tonndorf um 2,80 bzw. 3,40 m können die Jenfelder Straße, die Tonndorfer Hauptstraße und der Sonnenweg leicht überführt werden. Wegen der bereits jetzt vorhandenen starken Steigung der Gleise wirkt sich die Absenkung bis zum Bahnhof Rahlstedt aus, ohne Vorteile für die Bahnübergänge Am Pulverhof und Tonndorfer Weg zu bringen. Eine Verschiebung der Trasse ist wie bei Variante 1 erforderlich.

3.3 Variante 3 a — Tieflage im Raum Tonndorf und Rahlstedt

Die Tieflage im Trog wird gegenüber Variante 2 über den Bahnhof Rahlstedt hinaus verlängert. Dadurch können außer der Jenfelder Straße, Tonndorfer Hauptstraße und Sonnenweg auch die Straßen Am Pulverhof, Tonndorfer Weg und Oldenfelder Straße leicht überführt werden. In Jenfeld und Tonndorf muß die Eisenbahntrasse nach Südosten verlegt werden, in Rahlstedt werden provisorische Gleise nordwestlich der Trasse erforderlich.

3.4 Variante 3 b — Eisenbahntunnel

Eine weitere Absenkung der Trasse führt zu einem Eisenbahntunnel zwischen Tonndorfer Hauptstraße und dem Bahnhof Rahlstedt. Damit werden in diesem Bereich fünf Bahnübergänge aufgehoben. Auf beiden Seiten des Tunnels müssen Tröge für Rampen anschließen. Hierüber können im Westen die Jenfelder Straße und die Dammwiesenstraße leicht überführt werden. Im Osten reicht der Trog bis ins Stellmoorer Tunneltal, u. a. ist die Straßenüberführung Höltigbaum zu erneuern. Das Tunnelbauwerk muß einschließlich der Trogstrecken als zusammenhängende Maßnahme in einem Zuge erstellt werden. In Jenfeld und Tonndorf muß die Eisenbahntrasse nach Südosten verlegt werden, in Rahlstedt und Meiendorf sind provisorische Gleise bis ins Stellmoorer Tunneltal erforderlich.

3.5 Variante 4 — Einzellösungen

Die Eisenbahn bleibt höhen- und lagemäßig unverändert. Die kreuzenden Straßen und Wege werden unter der Bahn hindurchgeführt, Claudiusstraße und Luetkensallee jedoch nur noch für Fußgänger und Radfahrer. Für den Dassauweg wird eine Überführung vorgesehen.

Der Sonnenweg und die Straße Am Pulverhof können in den kurzen Abständen zwischen der Bahn und der Stein-Hardenberg-Straße bzw. der Tonndorfer Hauptstraße nicht aus der Tieflage auf das heutige Straßenniveau heraufgeführt werden. Daher sind hier längere Tunnel erforderlich, die auch noch unter den zur Bahn parallelen Straßen hindurchführen.

3.6 Variante 5 — Neuordnung des Straßennetzes

Diese Variante geht wie Variante 4 von Einzellösungen aus. Jedoch werden in der Jenfelder Straße, Am Pulverhof und an der Oldenfelder Straße nur Fußgänger und Radfahrer unterführt. Der Kraftfahrzeugverkehr von dort wird auf andere Kreuzungen verlagert.

3.7 Variante 6 — Modifizierte Einzellösungen

Die Eisenbahntrasse wird in Tonndorf ohne seitliche Verschiebung um etwa 0,90 m angehoben, in Rahlstedt unter Inanspruchnahme einer provisorischen Umfahrung auf der Nordostseite um etwa 3,30 m in einen Trog abgesenkt. Die durch die Anhebung der Bahn erhöhten Immissionen werden durch Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen.

Die Unterführungen für Sonnenweg und Am Pulverhof können unter Anwendung maximal zulässiger Steigungen für Straßen auf den Bereich zwischen Stein-Hardenberg-Straße und Tonndorfer Hauptstraße beschränkt werden. Auch die Tonndorfer Hauptstraße kann durch die leichte Anhebung der Bahn günstiger unterführt werden.

In Rahlstedt wird der Trog mit einer Bus-Plattform und einer Kraftfahrzeugspur überbaut.

Im übrigen entspricht diese Variante der Variante 4 — Einzellösungen.

3.8 Variante 6 a — Modifizierte Einzellösungen, sparsame Lösungen

Im Vergleich zu Variante 6 entfällt in Rahlstedt der Eisenbahntrog; die Bahnstrecke wird dort nur mit einer zweispurigen Straße überbrückt. Der zweigeteilte ZOB in Rahlstedt wird beibehalten.

Wie in Variante 5 wird auf die Kfz-Kreuzungen Jenfelder Straße und Am Pulverhof verzichtet.

4. Vorsorgeplanung für eine Gleichstrom-S-Bahn

Der Senat hat in seinen Beschlüssen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Hamburg 1979 und 1982 auch eine Schnellbahn nach Rahlstedt als Bestandteil der Netzkonzeption beschlossen (Drucksachen 9/1073 und 9/4349).

Wegen der geringeren Investitionskosten wurde eine Gleichstrom-S-Bahn unmittelbar neben der vorhandenen Trasse als günstiger beurteilt als andere Lösungen wie z. B. eine U-Bahn auf gesonderter Trasse, die auch Jenfeld und Hohenhorst bedienen könnte.

Bei den Maßnahmen zur Beseitigung der Bahnübergänge in Wandsbek und Rahlstedt wird der spätere Bau einer S-Bahn auf besonderen Gleisen planerisch berücksichtigt werden, ohne daß finanzielle Vorleistungen erforderlich sind. In einer ergänzenden Studie sind Möglichkeiten für alle Bahnübergänge untersucht worden. Diese liegt in der Kanzlei der Bürgerschaft zur Einsichtnahme aus.

Im Ergebnis wird festgestellt, daß der nachträgliche Bau einer S-Bahn bei allen Varianten möglich wäre.

Diese S-Bahn wird in Hasselbrook mit der vorhandenen Linie S 1 (Wedel—Poppenbüttel) zusammengeführt. Hieraus ergibt sich, daß die S-Bahn später auf ganzer Länge nördlich der Fernbahn liegen muß. Bei einigen Varianten wären später neue Gleisanlagen für die S-Bahn zu schaffen, bei anderen wären neue Fernbahngleise zu verlegen und die jetzigen Gleise würden später von der S-Bahn genutzt werden.

Soweit Straßen zu unterführen sind, werden deren Tunnel und Tröge so ausgebildet werden, daß der nachträgliche S-Bahn-Bau möglich bleibt. Bei den Varianten 3 a und 3 b mit Eisenbahntrog und -tunnel müßte die S-Bahn später durchgehend ebenfalls im Tunnel oder Trog hergestellt werden.

Die S-Bahn-Haltestelle Wandsbek-Ost wird bei der vorgesehenen Lösung bereits mit dem Programm zur Beseitigung der Bahnübergänge endgültig — auch für die spätere S-Bahn — hergestellt, bei den übrigen Varianten wäre die Haltestelle später neu zu bauen.

Die Baukosten für eine spätere S-Bahn lägen bei der Variante 3 b (Eisenbahntunnel) mit 420 Mio. \mathcal{M} sehr viel höher als bei den anderen Varianten mit 210 bis 240 Mio. \mathcal{M} . Die Bauzeit für eine spätere S-Bahn wäre bei den Varianten, bei denen die Gleisanlage höhenmäßig stark verändert wird, länger als bei der auf der Variante 6 A basierenden vorgesehenen Lösung.

5. Bewertung

Die untersuchten Varianten wurden nach den Kriterien

- Umwelt
- Städtebau und
- Verkehr

beurteilt. Dem wurde der erforderliche Aufwand an Investitionsmittel und Bauzeit gegenübergestellt.

5.1 Umwelt

Die Eingriffe ins Grundwasser während der Bauzeit können langfristige Schäden an der Ökologie hervorrufen. Der Grundwasserabfluß wird auf Dauer beeinträchtigt, wenn unterirdische Bauwerke von großer Ausdehnung quer zur Fließrichtung stehen und damit Barrieren bilden. Beide Kriterien führten zu Nachteilen bei der Variante V 2 (mäßige Tieflage in Tonndorf), in noch stärkerem Maße bei V 3 A und V 3 B (Trog- bzw. Tunnellösung). Bei den übrigen Varianten wären für den Bahnverkehrsweg keine Eingriffe notwendig. Die abzusenkenden Straßen beeinflussen den Grundwasserstrom nicht. Die Eingriffe für die Bauausführung sind gering.

Die Veränderungen des bahnbegleitenden Wildwuchses als Kleinlebensraum wären bei den umfassenden Neubauten größer als bei den punktuellen Lösungen. Die Varianten 4 und 5 wären hier besonders günstig, die Varianten 1, 2, 3 A und 3 B besonders ungünstig.

Im Stellmoorer Tunneltal war besonders die lange Trogstrecke der Variante 3 B negativ zu beurteilen, ähnlich ungünstig würden die Eingriffe durch das provisorische Überholgleis bei den Varianten 3 A und 6 wirken. Das Landschaftsbild würde bei allen Lösungen negativ beeinflusst durch die nach der Studie vorzusehende Straßenüberführung Dassauweg.

Beim Lärm war die Tunnellösung (V 3 B) am günstigsten zu beurteilen mit erheblichen Gewinnen gegenüber der heutigen Situation. Bei der Troglösung (V 3 A) wären die Gewinne bereits wesentlich geringer. Bei den übrigen Varianten müßte die durch die Hochlage der Bahn verursachte Zunahme des Lärms durch geeignete Schallschutzeinrichtungen ausgeglichen werden. Soweit der Schienenweg nicht verändert wird, sind Verbesserungen nur im Rahmen von Lärmsanierungen möglich, über die gesondert zu entscheiden ist. Mit Entfallen der Schranken verbessert sich die Lärmsituation aus dem Straßenverkehr durch Verringerung von Anfahr- und Bremsvorgängen.

Erschütterungen durch den Bahnbetrieb würden sich stärker auswirken, wenn die Gleise wie bei den Trog- und Tunnellösungen (Varianten 2, 3 A, 3 B) unter den Grundwasserspiegel gelegt würden.

Bei den Schadstoffbelastungen würden alle Varianten zu Vorteilen wegen des Wegfalls der Wartezeiten vor den geschlossenen Schranken führen. Trog- und Tunnel-Lösung würden zu den günstigsten Werten führen. Beim Tunnel wurde in der Studie davon ausgegangen, daß das Entlüftungsproblem ohne Schwierigkeiten gelöst werden könnte. Hier hätten jedoch Nachteile durch Ausstoß größerer Abluftmengen auf engem Raum auftreten können.

5.2 Städtebau

Die Besiedlung der betroffenen Gebiete hat im wesentlichen nach dem Bau der Bahn stattgefunden. Die Trasse war hier weitgehend Zwangs- und Orientierungspunkt für die Entwicklung der Stadtteile und wurde so zu einem Gliederungselement. Auf langen Teilstrecken jedoch bildet die Bahnlinie ein trennendes Element für die innerörtlichen Bezüge (Wohnen, Erholen in den Grünzonen und entlang der Wasserläufe). Flächengewinne würden nur bei der Tunnellösung 3 B auftreten, städtebaulich nutzbar wären diese jedoch fast nur im Rahlstedter Zentrum. Hier würde auch die leichter überbrückbare Tieferlegung in einen Trog (Varianten 3 A, 6) zu Gewinnen führen. Städtebaulich negative Auswirkungen würden sich bei wesentlicher Höherlegung der Bahn (Variante 1) und bei umfangreichen Änderungen des Straßenraumes bis in größere Entfernungen von der Bahn (Variante 4) ergeben. Außer bei der Tunnel- und Troglösung waren die günstigsten städtebaulichen Wirkungen mit den geringsten Störungen bei leichter Anhebung der Bahn und Unterführung der Straßen zu sehen (Varianten 6, 6 A). In Rahlstedt wäre bei der Variante 6 A die hohe Führung der Straße über die Bahn hinweg unvertretbar.

5.3 Verkehr

Verkehrlich ist der Ersatz von Bahnübergängen durch Über- und Unterführung immer positiv zu beurteilen. Für Fußgänger und Radfahrer würde dies in allen Fällen an gleicher Stelle geschehen. Da Kraftfahrzeuge weniger entfernungsempfindlich sind, ist für sie die Schließung einzelner Übergänge und damit die Verlagerung auf andere Kreuzungen mit der Bahn leichter hinzunehmen. Grenzen entstehen dann, wenn durch die Umwegfahrten in ver-

stärktem Umfang Belästigungen entstehen oder wenn die Belastungen an Straßenknoten deren Leistungsfähigkeit übersteigen.

Die Neuordnung des Verkehrs nach Variante 5 würde zu kritischen Situationen an einigen Straßenknoten führen. Mit der vorgesehenen Lösung auf Basis der Variante 6 A werden diese Probleme vermieden. Alle anderen Varianten würden keine verkehrlichen Nachteile bieten.

5.4 Aufwand

Die Bau- und Grunderwerbskosten (in Mio. *DM*) der einzelnen Varianten sind in der Studie wie folgt geschätzt worden:

Variante	Grunderwerb	Baukosten	gesamt
1	43	242	285
2	48	367	415
3 A	57	618	675
3 B	60	845	905
4	16	284	300
5	14	246	260
6	25	355	380
6 A	9	221	230

Der Aufwand steigt in erheblichem Maße mit der Absenkung der Schienengradiente. Durch die insgesamt längste Absenkungstrecke mit Trog und Tunnel ergaben sich die höchsten Kosten für die Variante 3 B, $\frac{2}{3}$ der Kosten für die Troglösung 3 A, während für die Varianten ohne Eisenbahntrog nur rund ein Drittel der Investitionskosten der teuersten Lösung geschätzt wurden.

Ähnliche Verhältnisse ergaben sich für die jährlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten zugunsten der einfacheren Lösungen (T DM /Jahr):

Variante	Betriebskosten	Unterhaltungskosten	laufende Kosten/Jahr
1	140	1600	1740
2	250	2700	2950
3 A	450	4800	5250
3 B	680	6800	7480
4	230	2500	2730
5	190	2100	2290
6	160	2800	2960
6 (A)	130	1400	1530

Die erforderliche Bauzeit wird weniger von den rein bautechnischen Möglichkeiten, sondern hauptsächlich von der Zumutbarkeit der gleichzeitigen Baudurchführung an verschiedenen Stellen bestimmt werden. Hier gibt es Abhängigkeiten vom Bahnbetrieb, in noch größerem Umfang von Umleitungsmöglichkeiten des Straßenverkehrs. Während bei den aufwendigen Tunnel- und Troglösungen große Teilabschnitte mit langen Bauzeiten und erheblicher Beeinträchtigung der Umgebung gebildet werden müßten, ist das Ausmaß der Bauarbeiten bei der vorgesehenen Lösung besser zu begrenzen. An einzelnen Stellen sind Bauarbeiten von nur jeweils wenigen Jahren notwendig. Teilmaßnahmen haben bei einer Konzeption mit Einzelmaßnahmen nach Fertigstellung jeweils einen eigenen Verkehrs-wert.

5.5 Gesamtbewertung

Die Varianten mit dem größten städtebaulichen Gewinn (3 A, 3 B — Trog- bzw. Tunnellösung) würden zugleich die schwerwiegendsten Eingriffe in die Natur, insbesondere in die Grundwasserverhältnisse, darstellen. Sie würden die bedeutendste Verbesserung der Lärmsituation bewirken, aber auch die höchsten Investitions- und jährlichen Folgekosten verursachen. Zusätzlich waren die langen Bauzeiten und die vergleichsweise hohen Belästigungen der Bevölkerung während dieser Zeit zu berücksichtigen. Der städtebauliche Gewinn und die Verbesserung der Lärmsituation sind daher nicht realisierbar.

Punktueller Maßnahmen mit vergleichsweise geringen Eingriffen am Schienenweg wie bei der Variante 6 A führen zu den insgesamt geringsten Beeinträchtigungen der Anwohner und der Umwelt. Außerdem erfordert die Variante 6 A die niedrigsten Investitions- und Folgekosten.

Einige verkehrliche Nachteile (Aufhebung der Kreuzungsmöglichkeit im Schloßgarten, Aufhebung der Kreuzungsmöglichkeit für den Kfz-, insbesondere Lkw-Verkehr in der Jenfelder Straße) und die städtebaulich und landschaftsbildlich problematischen Überführungen Amtsstraße/Doberaner Weg und Dassauweg haben zu einer Fortentwicklung der Variante 6 A zur nachfolgend erläuterten, vorgesehenen Lösung geführt.

6. Lösung

Alle 14 Bahnübergänge der Bundesbahnstrecke Hamburg—Lübeck im Bezirk Wandsbek werden beseitigt. Da die Variante 6 A nach Gesichtspunkten des Verkehrs, des Städtebaus und der Umwelt unter Berücksichtigung der Investitions- und Folgekosten am günstigsten bewertet wurde, bildet sie im wesentlichen die Grundlage für die vorgesehene Lösung. Sie berücksichtigt die Möglichkeit für einen späteren Ausbau der S-Bahn auf besonderem Gleiskörper neben der Fernbahn, ohne daß hierfür materielle Vorleistungen erbracht werden.

Die vorgesehenen Einzellösungen müssen noch durchgeplant werden. Hierbei sind insbesondere Fragen der Grundstücksbeschaffung, die Vereinbarkeit mit anderen Vorhaben und die Durchsetzbarkeit der Maßnahmen unter Abwägung der berechtigten Interessen von Anliegern zu klären. Es kann sich die Notwendigkeit ergeben, Einzelmaßnahmen zu modifizieren.

Die gefundenen Lösungen müssen schließlich in einem formalen Verfahren nach § 36 Bundesbahngesetz unter Beteiligung der Betroffenen festgestellt werden.

6.1 Einzelheiten der vorgesehenen Lösung

Der Kostenschätzung und der Rahmenvereinbarung mit der Bundesbahn werden folgende Maßnahmen zugrunde gelegt:

— Hammer Straße

Die Straße wird abgesenkt und in einem Zuge unter der Haupteisenbahnstrecke und dem Abzweig aus der Güterumgebungsbahn hindurchgeführt. Dabei wird entsprechend dem heutigen Bestand von einem Querschnitt mit vierspuriger Fahrbahn ausgegangen. Geh- und Radwege werden mit unterführt.

Da die Verkehrsprobleme im Bereich Hammer Straße dringend einer umfassenden Lösung bedürfen, wird eine weitgehende Untersuchung unter Berücksichtigung insbesondere der Situation am Horner Kreisel

und der Verkehrsabwicklung im Bezirk Hamburg-Nord durchgeführt. Diese Untersuchung soll Grundlage für die Straßenplanung im einzelnen sein.

— Claudiusstraße

Ein Geh- und Radweg mit Rampen und Treppen wird unter der Bahn hindurchgeführt. Der Kraftfahrzeugverkehr wird zur Hammer Straße geleitet, die Straßenführung wird dementsprechend umgestaltet.

— Schloßgarten

Zusätzlich gegenüber der Variante 6 A wird der Geh- und Radweg im Zuge des Schloßgartens abgesenkt und unter der Bahn hindurchgeführt, um längere Umwege für Fußgänger zu vermeiden.

— Luetkensallee

Ein Geh- und Radweg wird unter der Bahn hindurchgeführt. Der Kraftfahrzeugverkehr wird zum Holstenhofweg geleitet.

— Holstenhofweg

Der Straßenzug Holstenhofweg mit der Überführung über die Bundesbahn wird zwischen Schimmelmannstraße und Ahrensburger Straße auf 4 Spuren verbreitert. Damit kann auf Dauer der Verkehr der Luetkensallee mit aufgenommen werden. Während der Bauarbeiten an den Bahnübergängen in Tonndorf wird damit zugleich eine leistungsfähige Umleitungsstrecke im Hauptverkehrsstraßennetz bereitstehen.

— Jenfelder Straße

Abweichend von der Variante 6 A wird für die örtliche Erschließung des Gewerbegebietes Rahlau die Straßenverbindung aufrechterhalten und mit Geh- und Radwegen unter der Bahn hindurchgeführt.

— Dammwiesenstraße

Der Geh- und Radweg wird abgesenkt und unter der Bahn hindurchgeführt. Der Durchlaß für die Rahlau wird bei der Planung berücksichtigt.

— Tonndorfer Hauptstraße

Die Bahn wird in vorhandener Trasse um 90 cm angehoben, die zweispurige Straße mit Geh- und Radwegen abgesenkt und unter der Bahn hindurchgeführt.

Der Kreuzungspunkt zwischen Straße und Bahn wird nach Osten verschoben, um einen günstigen Kreuzungswinkel zwischen Bahn und Straße zu erreichen.

Nach dieser Konzeption werden u. a. Flächen benötigt, die gemäß B-Plan Tonndorf 22 für die Feuerwache Wandsbek vorgesehen sind. Die Straßenplanung und die Bauplanung der Feuerwache Wandsbek sind im Detail aufeinander abzustimmen.

— Sonnenweg

Die Bahngleise werde in vorhandener Trasse um 90 cm angehoben, die Straße wird zur Unterquerung der Bahn abgesenkt. Fußgänger und Radfahrer werden gesondert geführt, um unnötige Höhendifferenzen auf dem Weg zu vermeiden.

— S-Bahn Haltestelle Wandsbek-Ost

Die Haltestelle wird neu gebaut mit Zugängen von beiden Seiten des Sonnenweges. Sie wird so angelegt, daß sie beim späteren Bau einer Gleichstrom-S-Bahn beibehalten und nur höhenmäßig angepaßt werden muß. Die Zugänge werden behindertengerecht ausgebaut, die

Lage der Bus-Haltestellen wird ein bequemes Umsteigen von und zur S-Bahn ermöglichen.

— Am Pulverhof

Für Fußgänger und Radfahrer wird eine Unterquerungsmöglichkeit geschaffen. Die Option für eine spätere Straßenunterführung bleibt offen. In der Rahmenvereinbarung mit der Bundesbahn wird vorsorglich eine Straßenunterquerung unter Anhebung der Bahngleise um 90 cm berücksichtigt. Eine endgültige Entscheidung kann nach Beobachtung der Verkehrsentwicklung getroffen werden.

— Tonndorfer Weg

Der vorhandene Geh- und Radweg wird abgesenkt und neben der Wandse unter der Bahn hindurchgeführt.

— Zentrum Rahlstedt

Der Bahnübergang Oldenfelder Straße wird aufgehoben. Der Doberaner Weg und die Amtsstraße werden abgesenkt und durch einen Tunnel mit beschränkter Durchfahrtshöhe verbunden. Hierdurch wird eine Zufahrt für Pkw's aus Oldenfelde zum Zentrum geschaffen, ohne die städtebaulich problematisch hohen Überbauungen der Bahnanlagen gemäß Variante 6 A. Vom abgesenkten Doberaner Weg aus wird ein P + R-Parkhaus angeschlossen. Für den Lkw-Verkehr kann der Doberaner Weg bis zum Heestweg verlängert werden, um dort Anschluß an die vorhandene Brücke der Scharbeutzer Straße über die Bahn zu finden. Die Meinungsbildung hierzu ist im Bezirk noch nicht abgeschlossen, in der Rahmenvereinbarung mit der Bundesbahn ist diese Möglichkeit vorsorglich berücksichtigt worden.

Fußgänger und Radfahrer werden vom Doberaner Weg zum Zentrum und zur Busanlage durch Verlängerung des mit dem Bau der Omnibusanlage bereits begonnenen Tunnels geführt werden. Von diesem Tunnel wird auch ein neuer Zugang zum S-Bahnsteig geschaffen, so daß insbesondere das Umsteigen von den Bussen und von der P + R-Anlage verbessert wird. Der Zugang wird mit einem Aufzug behindertengerecht gestaltet.¹⁾ Die Bus-Haltestellen am Doberaner Weg werden zum Tunnelausgang hin verlegt. Der vorhandene Fußgängertunnel in Höhe Grubesallee bleibt erhalten und wird modernisiert.¹⁾

— Dassauweg

Die Eisenbahn bleibt in ihrer Lage erhalten. Die Straße wird abgesenkt und nördlich des heutigen Bahnüberganges unter der Bahn hindurchgeführt. Das besondere Landschaftsbild des Stellmoorer Tunneltales verträgt ein Überführungsbauwerk — wie in Variante 6 A vorgeschlagen — für die Straße schlecht. Der örtlich begrenzte Eingriff in das Grundwasser ist demgegenüber an dieser Stelle leichter hinzunehmen.

— Nornenweg

Der Bahnübergang wird langfristig ersatzlos aufgehoben.

7. Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen 255,3 Mio. DM. Mit diesem Investitionsvolumen wird ein hoher ver-

kehrlicher Nutzen erzielt. Der Investitionsschub wird auch positive Auswirkungen auf die Hamburger Bauindustrie haben und damit die Arbeitsmarktsituation der am Bau Beschäftigten verbessern. Dies wird mit einer nur geringen Belastung des hamburgischen Haushaltes in Höhe von 30 Mio. DM erreicht.

Die Finanzierung stellt sich im einzelnen wie folgt dar:

Bau- und Grunderwerbskosten für die Kreuzungsmaßnahmen	230,0 Mio. DM
Verwaltungskosten (10 % gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz)	23,0 Mio. DM
Summe der kreuzungsbedingten Kosten	253,0 Mio. DM
Flankierende Maßnahmen	2,3 Mio. DM
Gesamtkosten der Maßnahme	255,3 Mio. DM

Die Gesamtkosten in Höhe von 255,3 Mio. DM werden wie folgt finanziert:

Anteil der Bundesbahn an den kreuzungsbedingten Kosten	84,33 Mio. DM
Anteil des Bundes an den kreuzungsbedingten Kosten	84,34 Mio. DM
Zuwendungen des Bundes nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in Höhe von 60 % des Anteils Hamburgs an den kreuzungsbedingten Kosten, 84,33 Mio. DM × 60 % =	50,6 Mio. DM
Zuwendungen des Bundes nach GVFG in Höhe von 60 % der zuwendungsfähigen Kosten der von Hamburg zu finanzierenden flankierenden Maßnahmen	0,8 Mio. DM

Von den Verwaltungskosten steht jedem der Partner (Hamburg und Bundesbahn) ein Anteil entsprechend dem von ihm zu betreuenden Bauvolumen zu. Vorbehaltlich einer endgültigen Abgrenzung mit der Bundesbahn wird Hamburg ein Volumen von 167,4 Mio. DM durchführen. Es ergeben sich hieraus Rückflüsse in Höhe von 167,4 Mio. DM × 10 % = 16,74 Mio. DM

Hiervon müssen u. a. Honorare für Ingenieure, Architekten und Sonderfachleute gezahlt werden in Höhe von rund 11,51 Mio. DM

Es verbleiben Rückflüsse netto in Höhe von 5,23 Mio. DM	5,23 Mio. DM
Durch andere Kostenträger werden damit insgesamt finanziert	225,3 Mio. DM
Netto zu veranschlagen ist somit als Kostenbeitrag Hamburgs (255,3—225,3 Mio. DM)	30,0 Mio. DM

Der Senat hat in seiner Sitzung vom 10.—15. Juli 1989 die Maßnahme mit den nachfolgenden Raten in die Mittelfristige Finanzplanung für die Jahre 1989—1993 (94) aufgenommen:

1991 —	1,2 Mio. DM
1992 —	3,6 Mio. DM
1993 —	4,2 Mio. DM
(1994) —	4,3 Mio. DM

¹⁾ flankierende Maßnahmen in der Baulast Hamburgs

8. Vereinbarung mit der Deutschen Bundesbahn

Die Gesamtmaßnahme „Aufhebung der Bahnübergänge in Wandsbek“ ist gemeinsam von der Deutschen Bundesbahn und der Baubehörde entwickelt worden. Es handelt sich um ein Paket von Einzelmaßnahmen, das unter Abwägung der berechtigten Interessen beider Beteiligter konzipiert worden ist.

Im Interesse eines wirtschaftlichen Mitteleinsatzes wird auf zwei Kreuzungsmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr verzichtet (Claudiusstraße und Luetkensallee), ein Bahnübergang sogar ersatzlos aufgehoben (Nornenweg). Weiter wird eine Entscheidung über die Kreuzungsmöglichkeit „Am Pulverhof“ erst nach sorgfältiger Beobachtung des sich einstellenden Verkehrsablaufes gefällt werden.

Im Interesse der Minimierung von Betriebskosten bei der Bundesbahn ist es unabdingbar, alle Bahnübergänge mit der erforderlichen aufwendigen Sicherungstechnik und den auftretenden Betriebsstörungen durch technisches Fehlverhalten dieser Sicherungsanlagen gemeinsam zu beseitigen.

Dieses Ziel wird im Interesse der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und in Übereinstimmung mit den Forderungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes auch vom Senat verfolgt.

Zur Bekräftigung der beiderseitigen Absicht, ausnahmslos alle Bahnübergänge aufzuheben, wird der Senat mit der Direktion Hamburg der Deutschen Bundesbahn eine Rahmenvereinbarung nach § 5 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes abschließen.

Die Vereinbarung regelt die Art und den Umfang der vorgesehenen Teilmaßnahmen, ohne die weitere Detailplanung zu beschränken oder gar die erforderliche Planfeststellungen nach § 36 Bundesbahngesetz zu präjudizieren, weiterhin die Durchführung und Kostentragung der Maßnahmen.

Die Rahmenvereinbarung bedarf der Genehmigung durch die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn und den Bundesminister für Verkehr. Beide haben ihr Einverständnis grundsätzlich erklärt.

Der Text der Rahmenvereinbarung ist in der Anlage beigelegt, die zugehörigen Anlagen (Lageplan, Kostenzusammenstellung und Bauzeiten- und Finanzierungsplan) liegen in der Kanzlei der Bürgerschaft zur Einsichtnahme aus.

9. Bauablauf

Voraussetzung für den Umbau der Eisenbahnkreuzungen Tonndorfer Hauptstraße und Sonnenweg sind leistungsfähige Umleitungsstrecken. Hierfür wird ab 1991 der Holstenhofweg zwischen Ahrensburger Straße und Schimmelmannstraße ausgebaut. Planungsrechtliche Grundlagen für den Ausbau des Holstenhofweges sind durch Bebauungspläne vorhanden.

Für die übrigen Maßnahmen müssen vor Baubeginn Planfeststellungsverfahren nach § 36 Bundesbahngesetz durchgeführt werden.

Auch für die Ersatzmaßnahmen für den Bahnübergang Oldenfelder Straße wird ein Baubeginn 1991 angestrebt. Die Realisierung dieses Termins wird vom Fortgang des Bebauungsplanverfahrens Rahlstedt 86 bzw. vom Ablauf des Planfeststellungsverfahrens abhängen.

Die Maßnahmen Am Pulverhof und Jenfelder Straße können erst in Angriff genommen werden, wenn die benachbarten großen Maßnahmen abgeschlossen sind. Die Maßnahme Hammer Straße kann erst nach umfangreichen Untersuchungen begonnen werden.

10. Petitum

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle

1. von der Entscheidung des Senats über die Konzeption für die Aufhebung der Bahnübergänge in Wandsbek Kenntnis nehmen,
2. der in der Anlage beigelegten Rahmenvereinbarung zustimmen.

Rahmen-Vereinbarung

zwischen der Deutschen Bundesbahn,
vertreten durch die Bundesbahndirektion Hamburg,

— nachstehend Bundesbahn genannt —

und

der Freien und Hansestadt Hamburg,
vertreten durch die Baubehörde

— nachstehend Hamburg genannt —

über

die Aufhebung der Bahnübergänge der Strecke Lübeck—Hamburg
auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg
gemäß § 5 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG)
in der Fassung vom 21. März 1971 (BGBl. I Seite 337)

§ 1

Gegenstand der Vereinbarung

(1) Die zweigleisige Hauptbahn Lübeck—Hamburg der Bundesbahn wird auf dem Gebiet Hamburgs zur Zeit noch von 13 öffentlichen Straßen und Wegen höhengleich gekreuzt. Es sind folgende 14 Bahnübergänge vorhanden, davon liegt ein Bahnübergang (Hammerstraße II) an der abzweigenden Strecke zur Güterumgehungsbahn:

Bahn-km	Straße	Verkehrsart auf der Straße
59,158	Hammer Straße II	Alle Verkehrsarten
59,150	Hammer Straße I	Alle Verkehrsarten
58,808	Claudiusstraße	Alle Verkehrsarten
58,631	Schloßgarten	Fußgänger- und Radfahrverkehr
57,706	Luetkensallee	Alle Verkehrsarten
55,875	Jenfelder Straße	Alle Verkehrsarten
55,418	Dammwiesenstraße	Fußgänger- und Radfahrverkehr
54,867	Tonndorfer Hauptstr.	Alle Verkehrsarten
54,443	Sonnenweg	Alle Verkehrsarten
53,392	Am Pulverhof	Alle Verkehrsarten
52,989	Tonndorfer Weg	Fußgänger- und Radfahrverkehr
51,520	Oldenfelder Straße	Alle Verkehrsarten
49,282	Dassauweg	Alle Verkehrsarten
47,343	Nornenweg	Alle Verkehrsarten

(2) Beteiligte an den Kreuzungen sind die Bundesbahn als Baulastträger des Schienenweges und Hamburg als Straßenbaulastträger.

(3) Aus Gründen der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs ist es erforderlich, die in Absatz 1 genannten Bahnübergänge aufzuheben. Die Beteiligten beabsichtigen deshalb, Ersatzmaßnahmen gemäß § 3 EKrG durchzuführen. Hierfür sind in einer vergleichenden Studie 8 Varianten untersucht worden. Hamburg und die Bundesbahn sind übereingekommen, eine Lösung auf der Grundlage einer Variante auszuführen, die Einzellösungen und im Raum Tonndorf ein Hochlegen

der Gleise um etwa 0,9 m vorsieht. Die Lösung wird den Ansprüchen der Verkehrsabwicklung und des Umweltschutzes gleichermaßen gerecht und ist in der Öffentlichkeit durchsetzbar. Die einzelnen Teilmaßnahmen sind im § 2 näher beschrieben.

(4) Diese Vereinbarung regelt Art, Umfang und Durchführung sowie die Kostentragung der Gesamtmaßnahme.

(5) Umfang und Durchführung von Teilmaßnahmen, die bereichsweise zusammengefaßt werden können, werden in ergänzenden Vereinbarungen zwischen Hamburg und der Bundesbahn bestimmt.

§ 2

Art und Umfang der Maßnahme

(1) Die in § 1 Absatz 1 genannten Bahnübergänge werden ersetzt durch:

1. Hammer Straße I und II

Herstellen von Eisenbahnüberführungen für die Bundesbahnstrecke Lübeck—Hamburg und für die Verbindungskurve von Wandsbek nach Horn. Die Hammer Straße wird vierspurig einschließlich der Geh- und Radwege abgesenkt.

2. Claudiusstraße

Herstellen einer Eisenbahnüberführung über einen Geh- und Radweg mit getrennter Verkehrsführung sowie Rampen und Treppen. Der Kfz-Verkehr wird von der Hammer Straße aufgenommen. Die Straßenanbindungen werden entsprechend angepaßt.

3. Schloßgarten

Herstellen einer Eisenbahnüberführung über den Geh- und Radweg mit getrennter Verkehrsführung sowie Rampen und Treppen.

4. Luetkensallee

Herstellen einer Eisenbahnüberführung über einen Geh- und Radweg mit getrennter Verkehrsführung sowie Rampen und Treppen. Die Anlieger werden verkehrsgerecht angeschlossen. Der Kfz-Verkehr wird auf den Holstenhofweg verlagert.

5. Holstenhofweg

Der Straßenzug Holstenhofweg zwischen Schimmelmannstraße und Ahrensburger Straße wird einschließlich der Straßenüberführung über die Bundesbahn zur Aufnahme des Kfz-Verkehrs der Luetkensallee sowie zur Abwicklung des Umleitungsverkehrs im Hauptverkehrsstraßennetz für die Durchführung der Ersatzmaßnahmen der Bahnübergänge von zwei auf vier Fahrspuren ausgebaut. Die zur Zeit vorhandene LH über SO von 5,15 m bleibt erhalten.

6. Jenfelder Straße

Herstellen einer Eisenbahnüberführung, Absenkung einer zweispurigen Fahrbahn sowie der beidseitigen Geh- und Radwege.

7. Dammwiesenstraße

Herstellen einer Eisenbahnüberführung über den abzusenken- den Geh- und Radweg.

8. Tonndorfer Hauptstraße

Herstellen einer Eisenbahnüberführung über die gegen- über dem heutigen Kreuzungspunkt in Richtung Lübeck verschobene, abgesenkt zu verlegende Straße (einschließ- lich Geh- und Radwege). Die Bundesbahnstrecke wird um etwa 0,9 m angehoben. Die Anliegergrundstücke werden verkehrsgerecht angeschlossen.

9. Sonnenweg

Herstellen einer Eisenbahnüberführung über den abzusen- kenden Sonnenweg. Die Bundesbahnstrecke wird um etwa 0,9 m angehoben. Die Anliegergrundstücke werden ver- kehrsgerecht angeschlossen. Außerdem werden die Anla- gen des Haltepunktes Wandsbek Ost für den Schienen-Per- sonen-Nahverkehr (S-Bahnlinie S 4) angepaßt.

10. Am Pulverhof

Herstellen einer Eisenbahnüberführung. Die Straße wird einschließlich Geh- und Radwege abgesenkt. Die Bundes- bahnsstrecke wird um etwa 0,9 m angehoben. Die Anlie- gergrundstücke werden verkehrsgerecht angeschlossen.

11. Tonndorfer Weg

Herstellen einer Eisenbahnüberführung über den abzusen- kenden Geh- und Radweg.

12. Oldenfelder Straße

Herstellen einer Fuß- und Radwegverbindung vom ZOB Rahlstedt zum Doberaner Weg durch den Bau einer Eisen- bahnüberführung mit Rampen und Treppen. Innerhalb der Eisenbahnüberführung wird ein Zugang zum Bahn- steig der S-Bahn (S 4) hergestellt. Der Pkw-Verkehr des Bahnüberganges wird von einer als Eisenbahnüberführung herzustellenden Straßenverbindung mit beschränkter Durchfahrthöhe vom Doberaner Weg zur Amtsstraße auf- genommen. An diese Straßenverbindung wird eine P + R-Anlage angeschlossen. Verlängern des Doberaner Weges bis zum Heestweg insbesondere für den Lkw-Ver- kehr und verlagern der Bushaltestelle im Doberaner Weg. Verkehrsgerechter Ausbau des Doberaner Weges.

Der Zugang vom neuen Geh- und Radweg zum S-Bahn- steig sowie der Anschluß der P + R-Anlage an den Dobe- raner Weg sind nicht kreuzungsbedingt.

13. Dassauweg

Es wird eine Eisenbahnüberführung nördlich des heutigen Bahnüberganges hergestellt.

14. Nornenweg

Dieser Bahnübergang wird ersatzlos aufgehoben. Die Stra- ßenanlagen werden angepaßt.

(2) Zu den Teilmaßnahmen gehört auch der erforderliche Lärmschutz.

(3) Zukünftige Planungen für eine Elektrifizierung der Bahn mit Oberleitung sowie für gesonderte Gleise einer Gleichstrom-S-Bahn werden bei der Gradienten- und Linien- führung der Straßen planerisch, jedoch ohne materielle Vorlei- stungen berücksichtigt.

(4) Im übrigen gelten zur Abgrenzung der Kreuzungsmasse die Entwürfe und Unterlagen der Anlagen, die sich wie folgt zusammensetzen:

1. Übersichtsplan M 1:5000
2. Kostenzusammenstellung
3. Vereinfachter Bauzeiten- und Finanzierungsplan.

(5) Hamburg und die Bundesbahn stellen Kostenunter- lagen, bestehend aus Erläuterungen, Kostenanschlägen und Plänen der einzelnen Maßnahmen für ihre Anlagen nach den jeweiligen haushaltsrechtlichen und sonstigen einschlägigen Bestimmungen auf. Sie werden Bestandteil der in § 1 Absatz 5 genannten ergänzenden Vereinbarungen und bedürfen der gegenseitigen Anerkennung.

§ 3

Planfeststellung

Für die Maßnahme wird die Bundesbahn ein Planfeststel- lungsverfahren, gegebenenfalls in Abschnitten, nach § 36 Bun- desbahngesetz durchführen. Hamburg wird die Unterlagen für die planfestzustellenden Straßenanlagen zur Verfügung stellen. Soweit erforderlich, wird Hamburg ergänzende Festsetzungen in Bebauungsplänen nach dem Baugesetzbuch vornehmen.

§ 4

Durchführung der Maßnahmen

(1) Die Bundesbahn führt von den im § 2 Absatz 1 aufge- führten Maßnahmen die Baumaßnahmen durch, die den Bahn- betrieb unmittelbar beeinflussen. Alle anderen erforderlichen Maßnahmen führt Hamburg durch. Die genaue Abgrenzung wird in den ergänzenden Einzelvereinbarungen vorgenommen.

(2) Der Baudurchführende ist für die Ausschreibung, Verga- be und Vertragsabwicklung mit dem Auftragnehmer zuständig.

(3) Der Grunderwerb einschließlich etwa erforderlich wer- dender Enteignungsverfahren führt der Beteiligte durch, der Eigentümer des jeweiligen Grundstücks wird. Einzelheiten der Durchführung des Grunderwerbs einschließlich etwa erforder- licher Enteignungsverfahren werden in den ergänzenden Ein- zelvereinbarungen geregelt.

(4) Aufträge für Leistungen bis zu dem in den ergänzenden Einzelvereinbarungen vereinbarten Betrag dürfen ohne vor- herige Bestätigung des anderen Beteiligten vergeben werden.

(5) Führt ein Beteiligter Maßnahmen durch, die Einwirkun- gen auf Anlagen des anderen oder den Verkehr haben können, so wird er vorher dessen Zustimmung einholen.

(6) Voraussetzung für den Baubeginn der Teilmaßnahmen ist, daß die jeweiligen planungsrechtlichen Voraussetzungen

vorliegen und die Finanzierung der Maßnahmen bei den Beteiligten gesichert ist. Die Baudurchführung ist gemäß Anlage 3 vorgesehen.

§ 5

Kosten der Maßnahme

(1) Der Umfang der kreuzungsbedingten Kosten (Kostenmasse) wird unter Beachtung des § 13 Absatz 2 EKrG, der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung (1. EKrV) und des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 4./1970 des Bundesministers für Verkehr vom 26. März 1970 (VkB1 1970 S. 232) ermittelt.

(2) Die kreuzungsbedingten Kosten der Gesamtmaßnahme betragen nach der Anlage 2 253,0 Mio. *DM* (einschließlich Verwaltungskosten und Umsatzsteuer). Sie sind in voller Höhe kreuzungsbedingt.

(3) Die kreuzungsbedingten Kosten werden nach § 13 Absatz 1 EKrG von der Bundesbahn, von Hamburg und vom Bund zu je einem Drittel getragen.

Demnach entfallen voraussichtlich auf

— die Bundesbahn	84,33 Mio. <i>DM</i>
— Hamburg	84,33 Mio. <i>DM</i>
— den Bund	84,34 Mio. <i>DM</i>

Hamburg übernimmt die Einwerbung des Anteiles des Bundes.

(4) Die Kreuzungsbeteiligten beantragen jeder für sich auf den von ihnen jeweils zu tragenden Kostenanteil Zuschüsse nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen.

(5) Die Mittel werden je nach Baufortschritt abgerufen.

(6) Anfallende Umsatzsteuer gehört zur Kostenmasse.

(7) Für die Berechnung der Personalkosten nach § 4 Absatz 2 Nr. 1 der 1. EKrV gelten die jeweiligen vom Bundesminister für Verkehr bekanntgegebenen Durchschnittssätze (unmittelbare Kosten ohne Gesamtkosten; vergleiche Schreiben des BMV vom 3. November 1966—StB 2/E 1-Lbk-53 B 66 I —).

(8) Die Beteiligten werden Verwaltungskosten nach § 5 der 1. EKrV in Höhe von 10 % der von ihnen aufgewandten Grunderwerbs- und Baukosten in Rechnung stellen. Das Nähere wird in den ergänzenden Einzelvereinbarungen gemäß § 1 Absatz 5 festgelegt.

(9) Kosten für Betriebserschwernisse der Bundesbahn und Maßnahmen zur Umleitung des Straßenverkehrs während der Bauzeit gehören zur Kostenmasse.

(10) Die endgültigen Gesamtkosten ergeben sich aus der Zusammenstellung der Kosten der Beteiligten, die von Hamburg aufgestellt wird.

§ 6

Abschlagszahlungen und Abrechnung

(1) Die Beteiligten leisten Abschlagszahlungen nach dem Baufortschritt auf die Maßnahmen, die vom anderen Beteiligten durchgeführt werden.

(2) Der endgültige Zahlungsausgleich wird unverzüglich nach Übersendung und Prüfung der Kostenzusammenstellung durchgeführt. Bei Meinungsverschiedenheiten darf die Zahlung der unbestrittenen Beträge nicht bis zur Klärung der Streitfragen zurückgestellt werden.

§ 7

Erhaltung und Eigentum

(1) Für die Erhaltung der Kreuzungsanlagen gilt § 14 EKrG. Besonderheiten werden in den ergänzenden Einzelvereinbarungen gemäß § 1 Absatz 5 geregelt.

(2) Für Erhaltungsmaßnahmen, die Anlagen des anderen Beteiligten betreffen, wird dessen vorherige Zustimmung eingeholt, es sei denn, daß Gefahr im Verzug ist. Dabei werden auch Umfang der Mitbenutzung der Anlagen des anderen Beteiligten sowie gegebenenfalls erforderlich Sicherheitsvorkehrungen festgelegt.

(3) Die Eisenbahnanlagen werden Eigentum der Bundesbahn, die Straßenanlagen Eigentum Hamburgs.

§ 8

Sonstiges

Die Verpflichtungen der Vertragspartner nach diesem Vertrag gelten nur, wenn

- die Finanzlage des Bundes und der Vertragspartner die Durchführung der Gesamtmaßnahme zuläßt und
- der Bund, Hamburg und die Bundesbahn die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen schaffen.

§ 9

Vertragsergänzungen

Vertragsergänzungen bedürfen der Schriftform.

§ 10

Genehmigungen

(1) Diese Vereinbarung bedarf der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg.

(2) Die Vereinbarung bedarf wegen des im § 5 vorgesehenen Beitrages und der Zuschüsse des Bundes der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr nach § 5 EKrG. Hamburg wird die Genehmigung beantragen.

§ 11

Ausfertigungen

Diese Vereinbarung wird dreifach ausgefertigt.

Die Beteiligten erhalten je 1 Ausfertigung.

Hamburg, den	Hamburg, den
Freie und Hansestadt Hamburg	Deutsche Bundesbahn
Baubehörde	Bundesbahndirektion
Tiefbauamt	Baurechtsamt Hamburg
	B 3.111 Iwü 1120—Wn

Druckfehlerberichtigung

Betr.: Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft
Aufhebung der beschränkten Bahnübergänge an der Bundesbahn-
strecke Hamburg-Lübeck im Bezirk Wandsbek
hier: 1. Unterrichtung der Bürgerschaft über die bauliche
Konzeption
2. Zustimmung der Bürgerschaft zum Abschluß einer
Vereinbarung mit der Deutschen Bundesbahn
(Bürgerschaftsdrucksache 13/5583)

Folgender Druckfehler ist zu berichtigen:

Seite 10 Rechte Spalte: Der § 11 erhält folgende Fassung:

§ 11
Ausfertigungen

Diese Vereinbarung wird dreifach ausgefertigt.

Die Beteiligten erhalten je 1 Ausfertigung.

Hamburg, den	Hamburg, den
Freie und Hansestadt Hamburg	Deutsche Bundesbahn
Baubehörde	Bundesbahndirektion
Tiefbauamt Baurechtsamt	Hamburg
	B 3.111 Iwü 1120—Wn"