

# Stadt Niebüll

**Aufhebung des Bahnübergangs  
BÜ140 „Gather Landstraße“ in km 198,628**

**DB-Strecken: 1210 „Elmshorn – Westerland“  
1201 „Niebüll W12 – Süderlügum“**





## Planungsteam

Ingenieurbüro Getter + Kollath  
**PROJEKTPlan**

**Projektsteuerung, bahnspezifische Planungen und Abstimmungen mit DB AG**

**SBI**

**Verkehrsgutachten und Straßenplanung**

**WTM**  
ENGINEERS

**Planung Bauwerke und konstruktiver Ingenieurbau**

**WIRSIND**  
ARCHITEKTEN & STADTPLANER

**Stadtplanung, Bauwerksgestaltung und Koordination**

**weitere Planungsbüros: Landschaftsplanung, Lärmschutz, Vermessung, Baugrund**



# Ablauf

## Planungsschritte zur Variantenwahl

## Rahmenbedingungen

## aktueller Planungsstand

## Kosten und Finanzierung

## Rahmenterminplan, Betrieb/Sperrzeiten und Projektablauf



# Ablauf

## Planungsschritte zur Variantenwahl

Rahmenbedingungen

aktueller Planungsstand

Kosten und Finanzierung

Rahmenterminplan, Betrieb/Sperrzeiten und Projektablauf



# Variantenwahl, Abstimmungs- und Planungsverlauf bisher

## Workshops Kommunalpolitik (19.05. und 29.09.2017)

Variante C aus vier grundsätzlichen Varianten ausgewählt

Vorzugsvariante aus wiederum vier Untervarianten ausgewählt

## Abstimmung mit der DB Netz AG (2018 und 2019)

Abstimmung Planung und Planungsvereinbarung

## Machbarkeitsstudie (2020)

## Klärung der Rahmenbedingungen (2021)

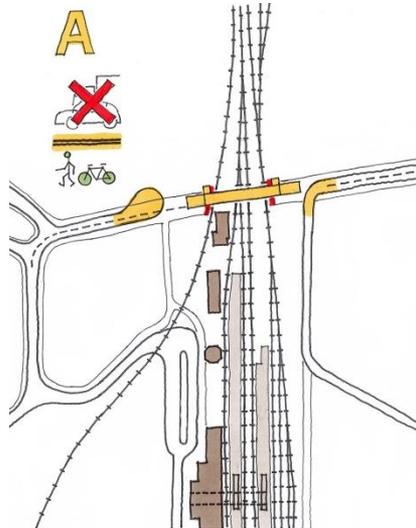
## Entwurfsplanung (seit Beginn 2022)

## Grundsatzvarianten, 19.05.2017

**A**

- Sperrung für Kfz
- Brücke für Fuß / Rad
- Verschlechterung im Verkehrsnetz

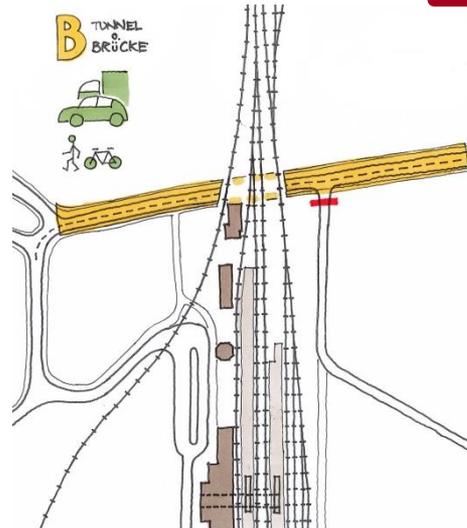
**verworfen**



**B**

- „lange Gerade“
- 1 Tunnel oder Brücke für Kfz und Fuß / Rad
- städtebaulich nicht verträglich

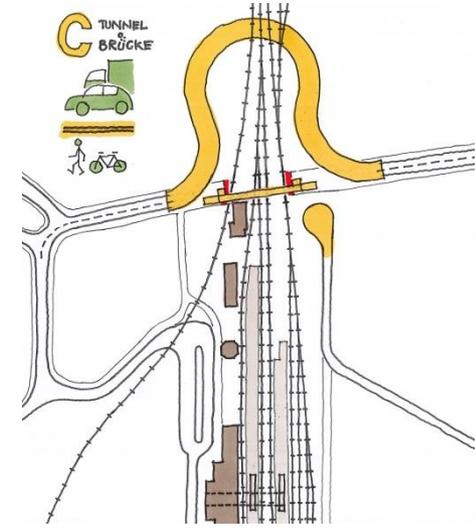
**verworfen**



**C**

- „Omega“
- 2 getrennte Tunnel oder Brücken für Kfz und Fuß / Rad
- Verbesserung im Verkehrsnetz

**ausgewählt**



**D**

- BÜ unverändert
- Anschluss an vorh. Bahnsteigtunnel
- keine Verbesserung im Verkehrsnetz

**verworfen**



# Untervarianten, 29.09.2017 und Prüfaufträge in der Folge

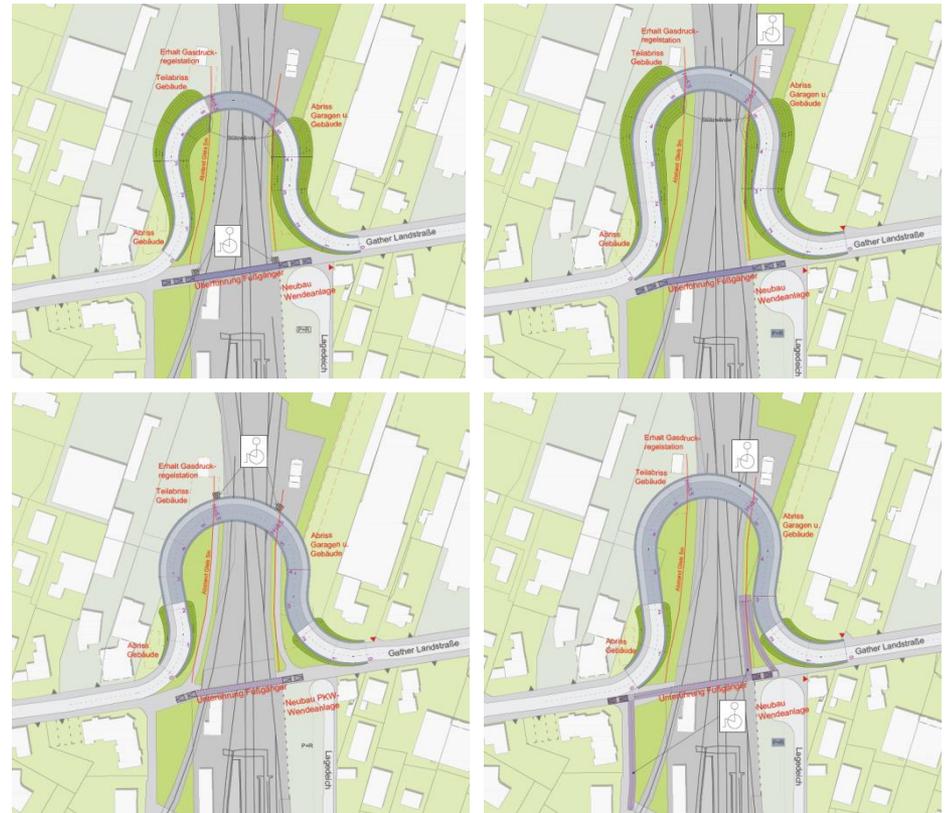
## Fragestellungen

### Straßenquerung:

- Brücke oder Tunnel ?
- mit oder ohne Fuß- / Radweg ?
- wenn ja: barrierefrei ?
- wenn nein: Aufzüge ?

### Fußgängerquerung:

- Brücke oder Tunnel ?
- Barrierefreiheit: Aufzüge oder Rampen ?



# Untervarianten, 29.09.2017 und Prüfaufträge in der Folge

## Ergebnisse

### Straßenquerung als Brücke

- teils Erd-Rampen (kostengünstiger)
- teils Brückenkonstruktion
- Neigung: 6% ohne Fuß- / Radweg
- nicht barrierefrei
- Art der Brückenkonstruktion ?
- lichte Höhe: ohne / mit Elektrifizierung ?

### Fußgängerquerung als Unterführung

- Geh- und Radweg
- Treppen und Rampen (Barrierefreiheit)
- ausreichende Breite
- Lichtöffnungen in der Decke



(Zuschnitt)

# Machbarkeitsstudie (2020)

## Ergebnis

### Straßenquerung als Brücke

- Erd-Rampen / Viadukt
- Neigung: 6% ohne Fuß- / Radweg
- nicht barrierefrei
- Trogbrücke mit Kastenträger
- Gegenüberstellung lichte Höhe:  
ohne Elektrifizierung: 4,90m  
mit Elektrifizierung: 6,50m

### Fußgängerquerung als Unterführung

- Treppen und Rampen (Barrierefreiheit)
- Rampe West nach Süden
- Rampe Ost nach Norden
- ausreichende Breite / Deckenöffnungen



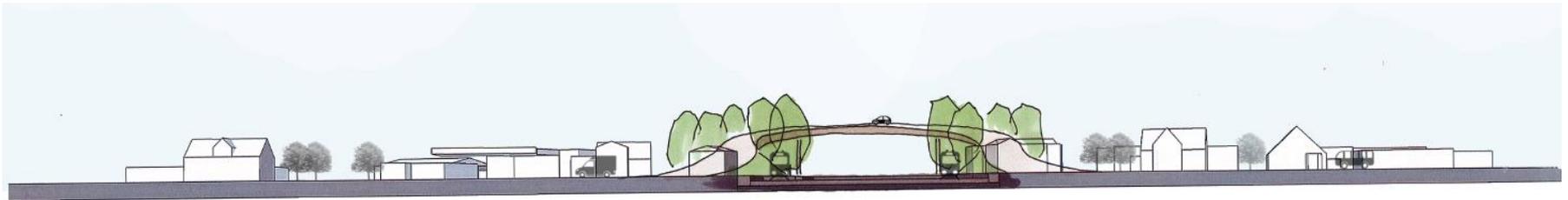


# Machbarkeitsstudie (2020)

## Straßenbrücke: Beispielfotos, Ansichtsskizze



EKM Dassauweg (Hamburg, WTM)

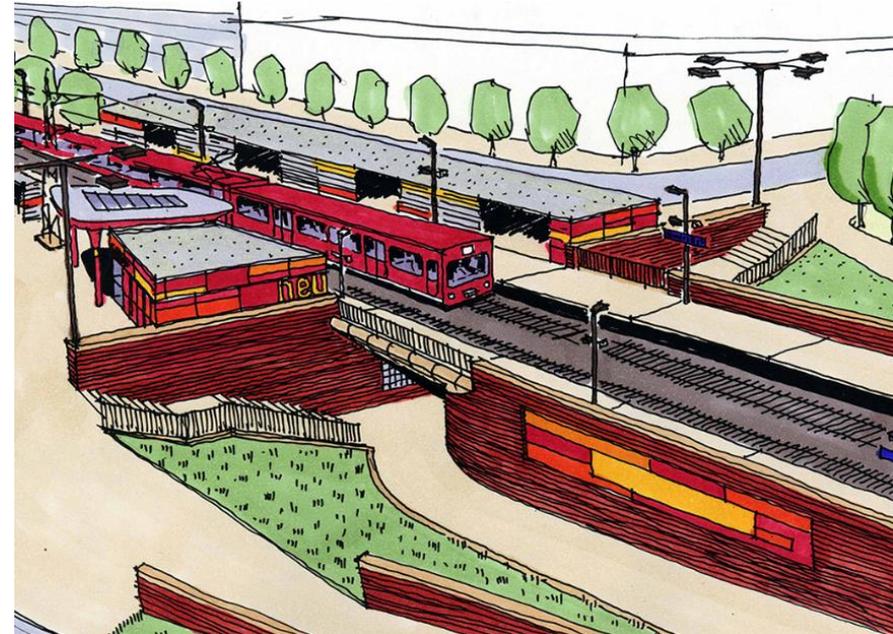


# Machbarkeitsstudie (2020)

## Fußgängerunterführung: Beispielfoto, Perspektivskizze



EKM Wohltorf, EKM Neu Wulmstorf (WRS)





# Ablauf

Planungsschritte zur Variantenwahl

**Rahmenbedingungen**

aktueller Planungsstand

Kosten und Finanzierung

Rahmenterminplan, Betrieb/Sperrzeiten und Projektablauf



## **Abstimmung Rahmenbedingungen (2021)**

### **Elektrifizierung „Streckenabschnitt Bf Itzehoe – Westerland“**

Entscheidung: künftige Elektrifizierung berücksichtigen  
für Gleise der DB und der neg: lichte Höhe 6,90m

### **Neubau zweites Gleis nach Sylt // „2-gl. Ausbau Niebüll - Westerland“**

Verbreiterung der gesamten Gleisanlage

### **Berücksichtigung vorhandene Leitungen**

Fuß-/Rad-Unterführung: Spiegelung östliche Rampenanlage nach Süden

### **Umrüstung auf elektronisches Stellwerk // ESTW „Niebüll“**

terminliche Koordination



# Ablauf

Planungsschritte zur Variantenwahl

Rahmenbedingungen

**aktueller Planungsstand**

Kosten und Finanzierung

Rahmenterminplan, Betrieb/Sperrzeiten und Projektablauf

## aktueller Planungsstand (März 2022)

### Lageplan Bauwerke

#### Straßenquerung als Brücke

- Erd-Rampen / Viadukt
- Neigung: 6% ohne Fuß- / Radweg
- je Seite: Rampe 170m, gesamt 220m
- nicht barrierefrei
- Trogbrücke mit Kastenträger
- lichte Höhe:  
mit Elektrifizierung: 6,90m

#### Fußgängerquerung als Unterführung

- Treppen und Rampen (Barrierefreiheit)
- beide Rampen nach Süden, je Seite 85m
- ausreichende Breite / Deckenöffnungen



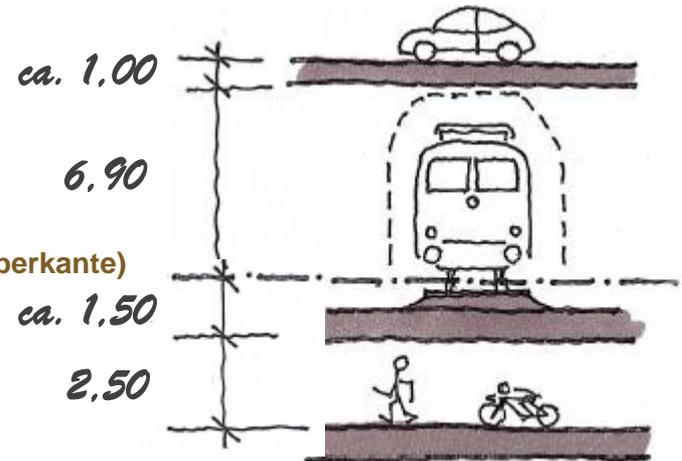
## aktueller Planungsstand (März 2022)

### Lageplan Bauwerke

#### Straßenquerung als Brücke

- Erd-Rampen / Viadukt
- Neigung: 6% ohne Fuß- / Radweg
- je Seite: Rampe 170m, gesamt 220m
- nicht barrierefrei
- Trogbrücke mit Kastenträger
- lichte Höhe:  
mit Elektrifizierung: 6,90m

SO (Schienenoberkante)



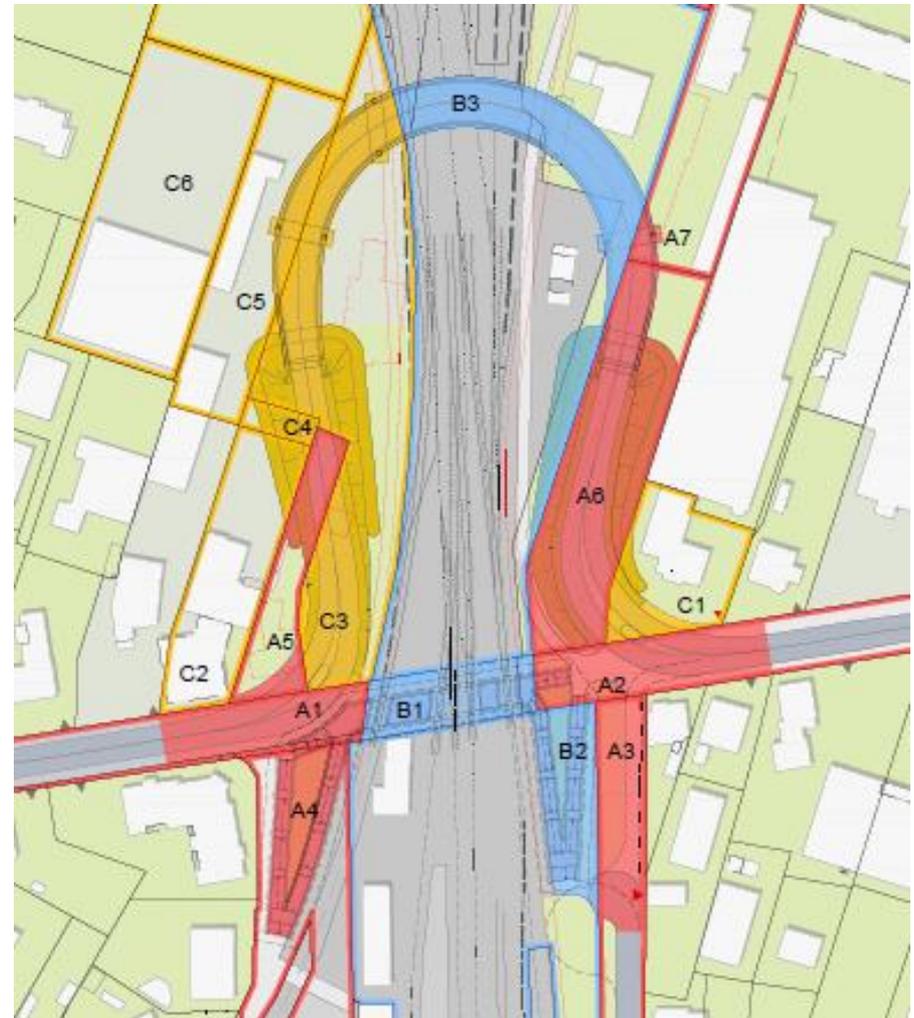
#### Fußgängerquerung als Unterführung

- Treppen und Rampen (Barrierefreiheit)
- beide Rampen nach Süden, je Seite 85m
- ausreichende Breite / Deckenöffnungen

## aktueller Planungsstand (März 2022)

### Lageplan Grunderwerb

- Blau: Grundstücke Bahn werden zur Verfügung gestellt
- rot: Grundstücke Stadt Niebüll werden zur Verfügung gestellt
- Gelb: Grundstücke privat größtenteils bereits erworben, ansonsten in Verhandlung

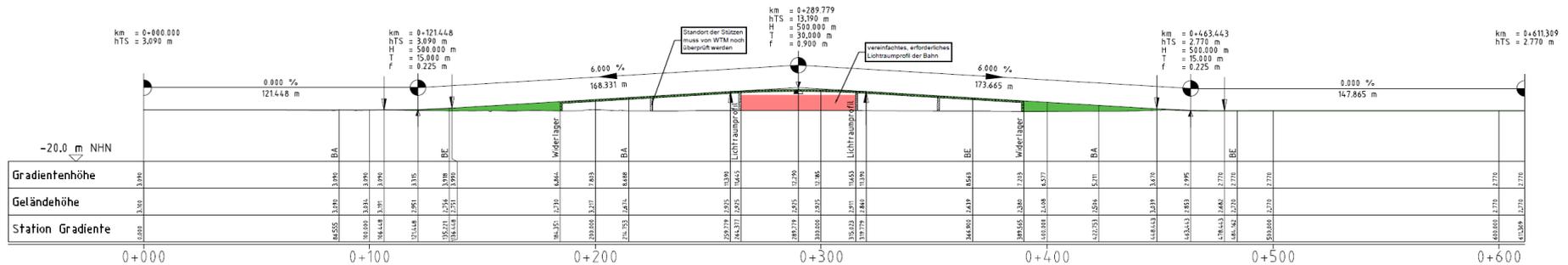






# aktueller Planungsstand (März 2022)

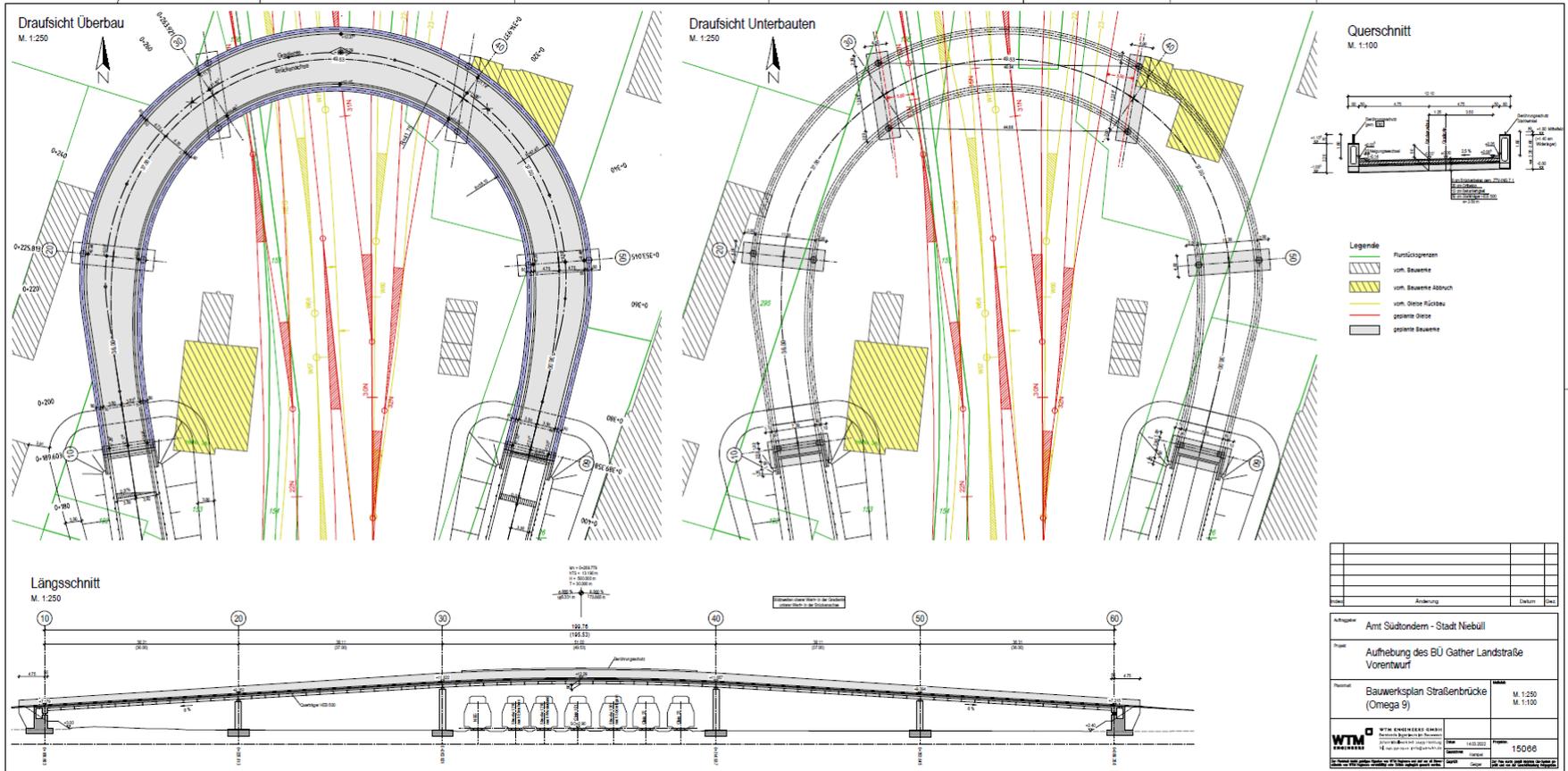
## SBI: Längsschnitt Straßenplanung

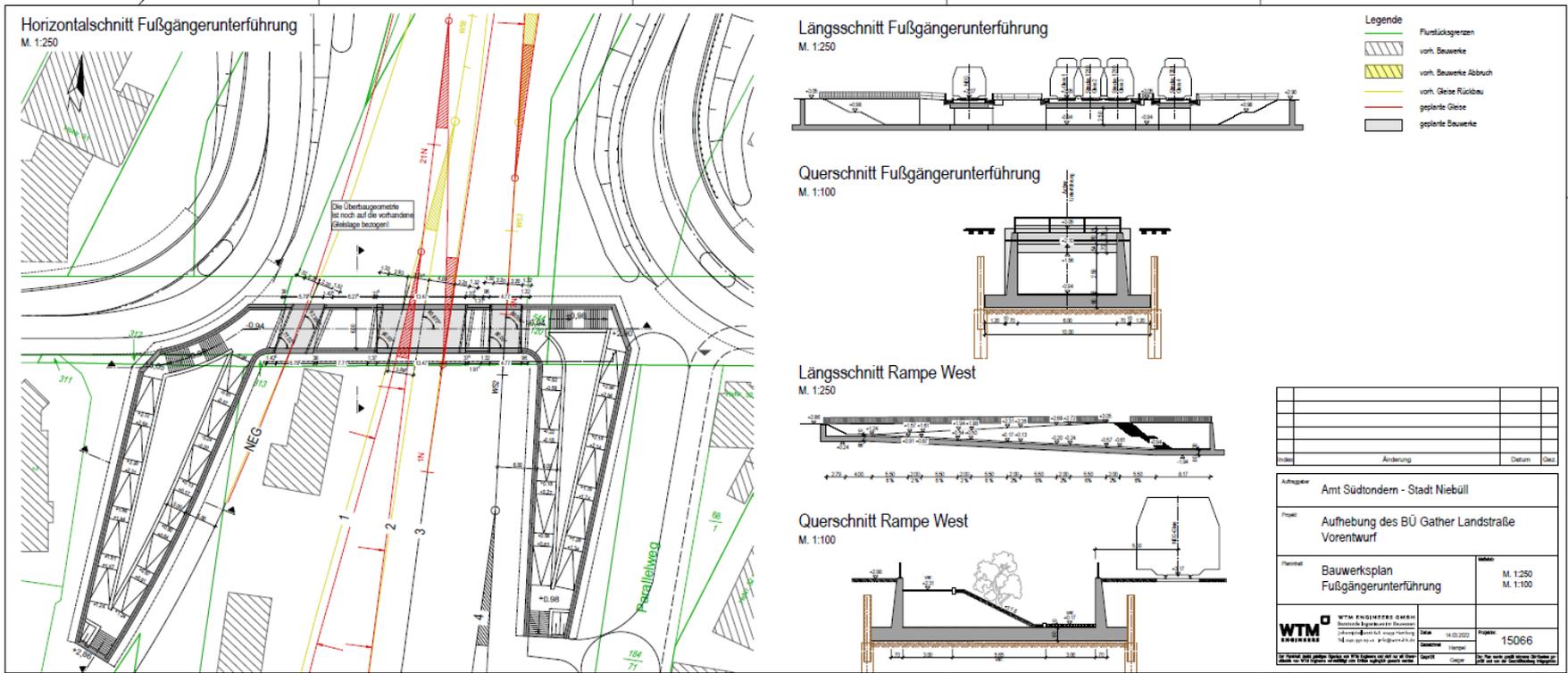




# aktueller Planungsstand (März 2022)

## WTM: Bauwerksplan Straßenbrücke







# Ablauf

Planungsschritte zur Variantenwahl

Rahmenbedingungen

aktueller Planungsstand

**Kosten und Finanzierung**

Rahmenterminplan, Betrieb/Sperrzeiten und Projektablauf



## **Gesamtkosten\* des aktuellen Planungsstandes (März 2022):**

<b>Straße</b>	<b>0,800 Mio €</b>
<b>Straßenbrücke</b>	<b>5,400 Mio €</b>
<b>Fußgängerunterführung</b>	<b>4,000 Mio €</b>
<b>Summe Bauwerke:</b>	<b>ca. netto 10,200 Mio €</b>
<b>Bahnspezifische Kosten</b>	<b>0,600 Mio €</b>
<b>Anpassung Straße, Wege und Plätze</b>	<b>0,300 Mio €</b>
<b>Unvorhergesehenes (ca. 10%)</b>	<b>1,100 Mio €</b>
<b>Summe Baukosten:</b>	<b>ca. netto 12,200 Mio €</b>
<b>Grunderwerb**</b>	<b>0,700 Mio €</b>
<b>Planungs- und Verwaltungskosten (ca. 25%)</b>	<b>3,100 Mio €</b>
<b>Summe Gesamtkosten:</b>	<b>ca. netto 16,000 Mio € // brutto 19,040 Mio €</b>

\*) Kostenrichtwerte aus 07/2021

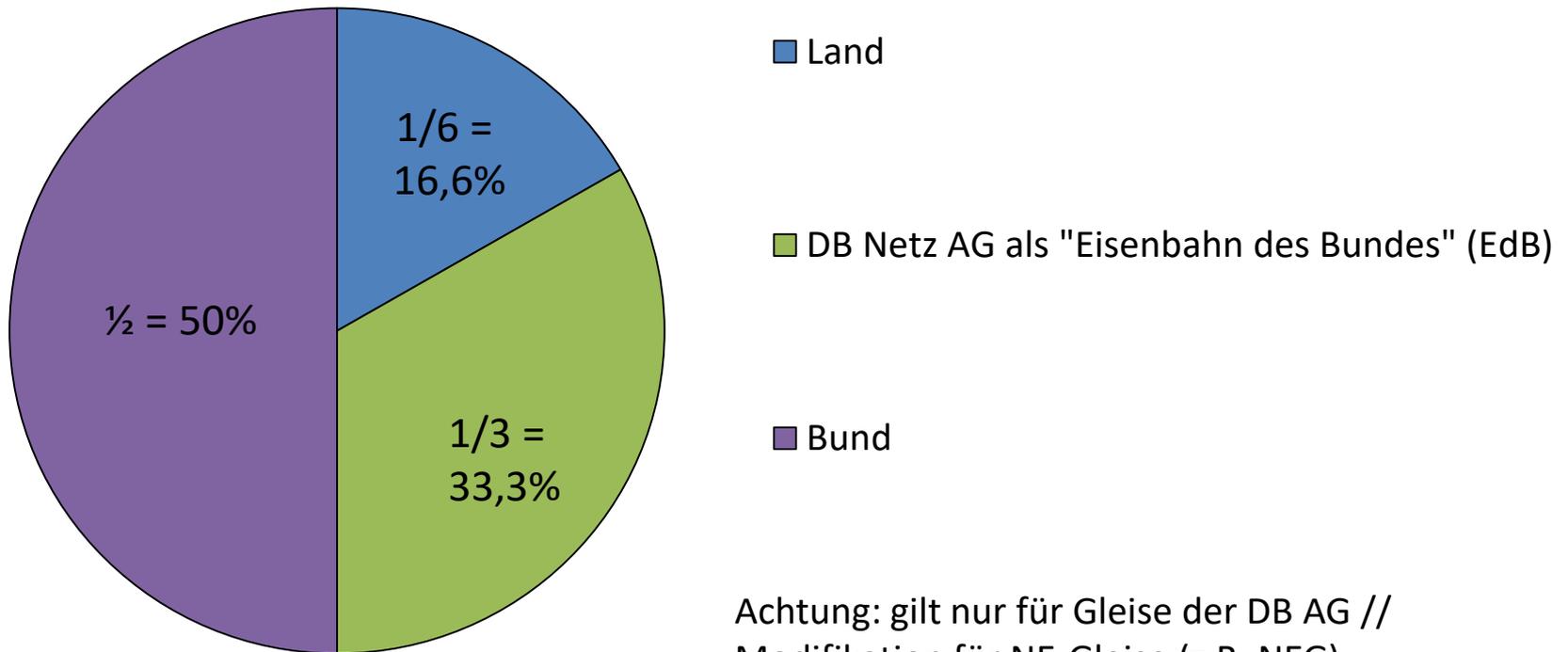
\*\*\*) Schätzung durch Stadt Niebüll



# Kostenverteilung bei Änderungen am Bahnübergang [neu]

Auszug § 13 (1f) Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG, Änderung vom 03.03.2020):

„Bei Kreuzungen einer Eisenbahn des Bundes mit einer kommunalen Straße trägt der Bund die Hälfte, die Eisenbahn des Bundes ein Drittel und das Land, in dem die Kreuzung liegt, ein Sechstel der Kosten.“



Achtung: gilt nur für Gleise der DB AG //  
Modifikation für NE-Gleise (z.B. NEG)



# Zusammensetzung der Kostenmasse nach 1. EKrV

Im EKrG wird vornehmlich die Verteilung der Kosten von Kreuzungsmaßnahmen geregelt (siehe Folie zuvor). Der Umfang und die Zusammensetzung der kreuzungsbedingten Kosten wird in der 1. EKrV geregelt.

Die Kostenmasse gem. 1. EKrV setzt sich zusammen aus:

## Grunderwerbskosten

- Erwerb von Grundstücken oder Rechten
- Entschädigungen für Wertminderungen fremder Grundstücke

## Baukosten

- Abbruch von Gebäuden
- Amtliche Gebühren
- Aufrechterhaltung des Verkehrs & Umleitungen
- Baufeldfreimachung
- Beantragung Betra
- Erstellung Ausführungsplanung
- Hilfsbrücken
- Sicherungsposten
- etc.

## Verwaltungskosten\*

- Vorentwürfe
- vergabereifer Bauentwurf
- Prüfung stat. Berechnungen
- UiG/ ZiE beantragen
- Vergabe Bauarbeiten
- Umsetzung & Überwachung der Betra
- Bauleitung & Bauaufsicht
- Abnahmen
- Vorarbeiten
- etc.

\* Die Verwaltungskosten gehen mit 10 % der Grunderwerbs- und Baukosten in die Kostenmasse ein.



# Ablauf

Planungsschritte zur Variantenwahl

Rahmenbedingungen

aktueller Planungsstand

Kosten und Finanzierung

**Rahmenterminplan, Betrieb/Sperrzeiten und Projektablauf**



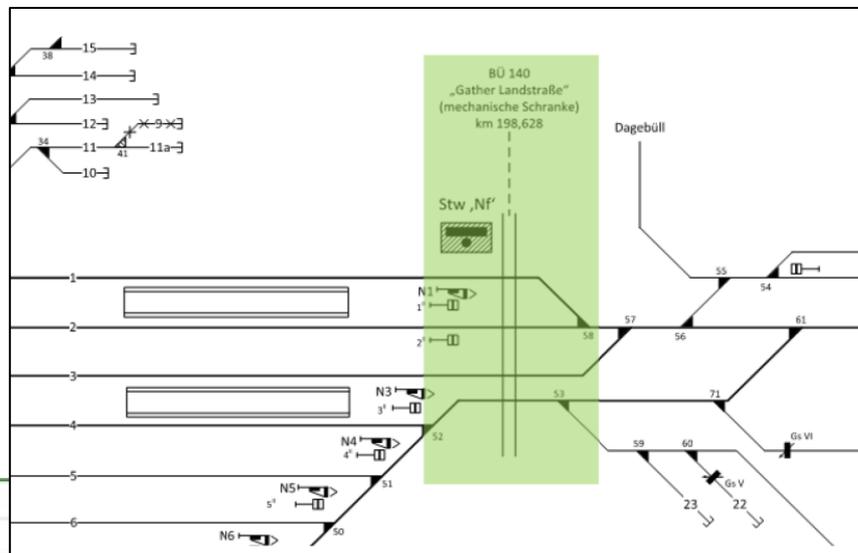
## Rahmenterminplan



	<b>Zeitraum</b>	<b>Monate</b>
<b>Planung (EP/GP)</b>	bis 12/22	<b>&gt;9</b>
<b>Finanzierung</b>	09/22 – 06/23	<b>10</b>
<b>Planrecht</b>	01/23 – 11/23	<b>11</b>
<b>Ausschreibung</b>	12/23 – 05/24	<b>6</b>
<b>Baudurchführung</b>	06/24 – 01/25	<b>6 [Straßenbrücke]</b>
	02/25 – 06/26	<b>17 [Fußgängerunterführung]</b>
<b>Dokumentation</b>	07/26 – 12/26	<b>6</b>



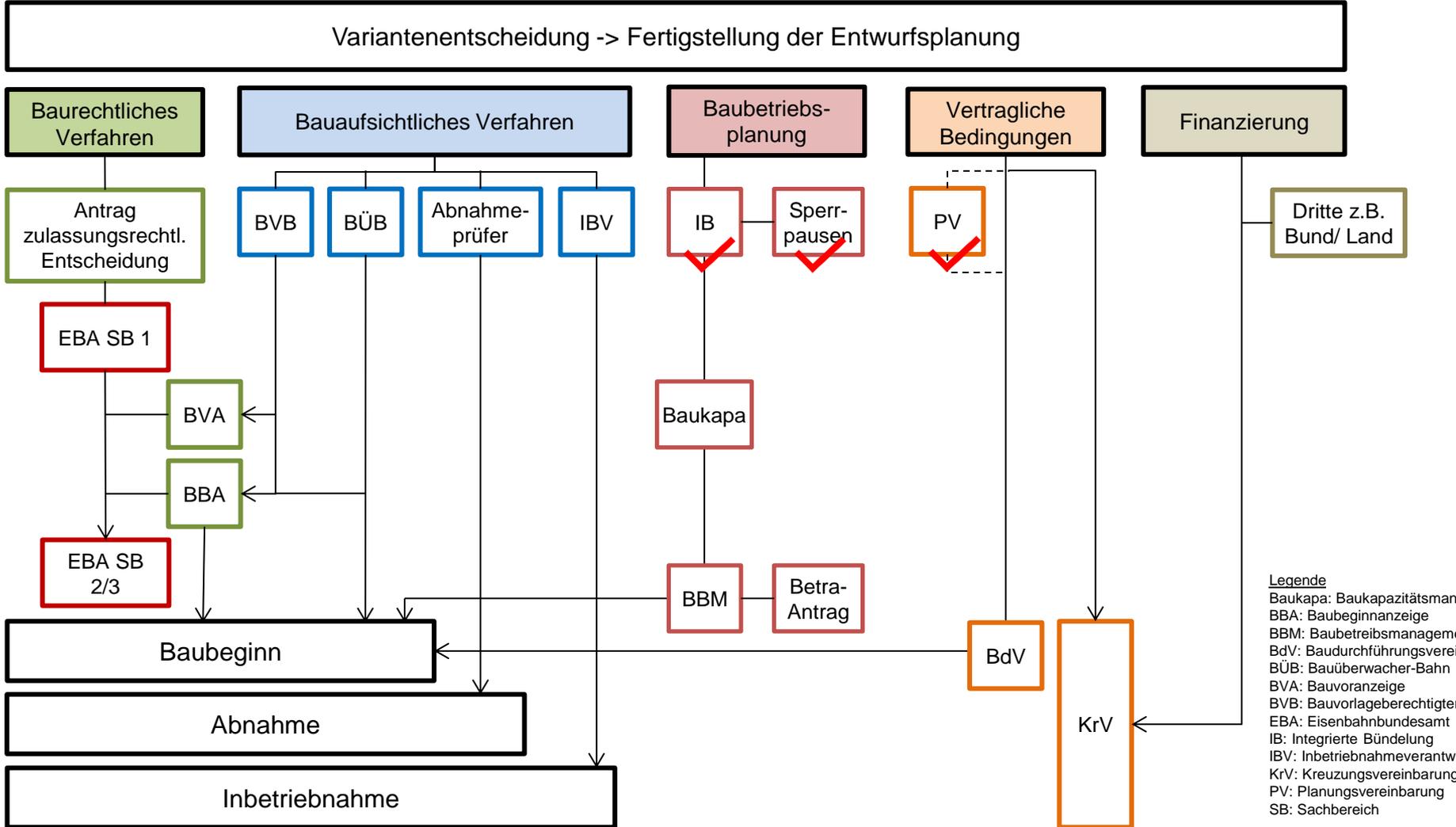
# Betrieb/Sperrzeiten (Abstimmung DB Netz AG)



1	▸ "Straßenbrücke//Eisenbahnüberführung"					
14	▸ Tunnel//Eisenbahnunterführung					
45	▸ <b>Betrieb/Sperrzeitenbedarf "Brücke/Tunnel"</b>		<b>623 Tage</b>	<b>Mon 07.10.24</b>	<b>Son 21.06.26</b>	
46	Einhub Überbau Bahnhof (30-40)	BA2	7 Tage	Mon 07.10.24	Son 13.10.24	1*8h
47	Einrichtung Grundwasserabsenkung (Gleis 4)	BA7	14 Tage	Mon 03.02.25	Son 16.02.25	6*7h
48	Einbau Verbau Gleis 1-3	BA7	14 Tage	Mon 17.02.25	Son 02.03.25	5*10h
49	Einbau Verbau Gleis 4	BA7	14 Tage	Mon 03.03.25	Son 16.03.25	4*10h
50	Einbau Hilfsbrücken und Kabelhilfsbrücken Gleis 1-3	BA8	14 Tage	Mon 17.03.25	Son 30.03.25	3*30h
51	Einbau Hilfsbrücken und Kabelhilfsbrücken Gleis 4	BA8	7 Tage	Mon 31.03.25	Son 06.04.25	1*30h
52	Demontage Steifen im Trog (Gleis 1-3/Gleis 4)	BA12	7 Tage	Mon 20.10.25	Son 26.10.25	2*7h
53	Ausrüstung Bahnbrücken (Gleis 1-3/Gleis 4)	BA13	14 Tage	Mon 22.12.25	Son 04.01.26	4*7h
54	Rückbau Hilfsbrücken, abtrennen Verbau Gleis 1-3	BA14	14 Tage	Mon 05.01.26	Son 18.01.26	3*25h
55	Rückbau Hilfsbrücken, abtrennen Verbau Gleis 4	BA14	7 Tage	Mon 19.01.26	Son 25.01.26	1*25h
56	Herstellung Verbauten der Rampen am Gleis 4	BA15	35 Tage	Mon 09.02.26	Son 15.03.26	25*7h
57	Rückbau Verbauten am Gleis 4	BA18	14 Tage	Mon 08.06.26	Son 21.06.26	7*7h
58	▸ <b>Bauablauf "ESTW"</b>		<b>789 Tage</b>	<b>Son 18.05.25</b>	<b>Don 15.07.27</b>	
83	▸ <b>Betrieb/Sperrzeitenbedarf ESTW</b>		<b>668 Tage</b>	<b>Mon 02.09.24</b>	<b>Mit 01.07.26</b>	



# Projektlauf bei Eisenbahnkreuzungsprojekt





**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !**

## Stadt Niebüll

**BACKUP  
- Ergänzung**

**Aufhebung des Bahnübergangs  
BÜ140 „Gather Landstraße“ in km 198,628**

**DB-Strecken: 1210 „Elmshorn – Westerland“  
1201 „Niebüll W12 – Süderlügum“**



# Ablauf Baudurchführung

## 1 Bau Straßenbrücke (6 Monate)

- Bahnübergang bleibt offen
- Bau Brücke
- Bau Straßendämme

## 2 „Umschluss“ (1 Monat)

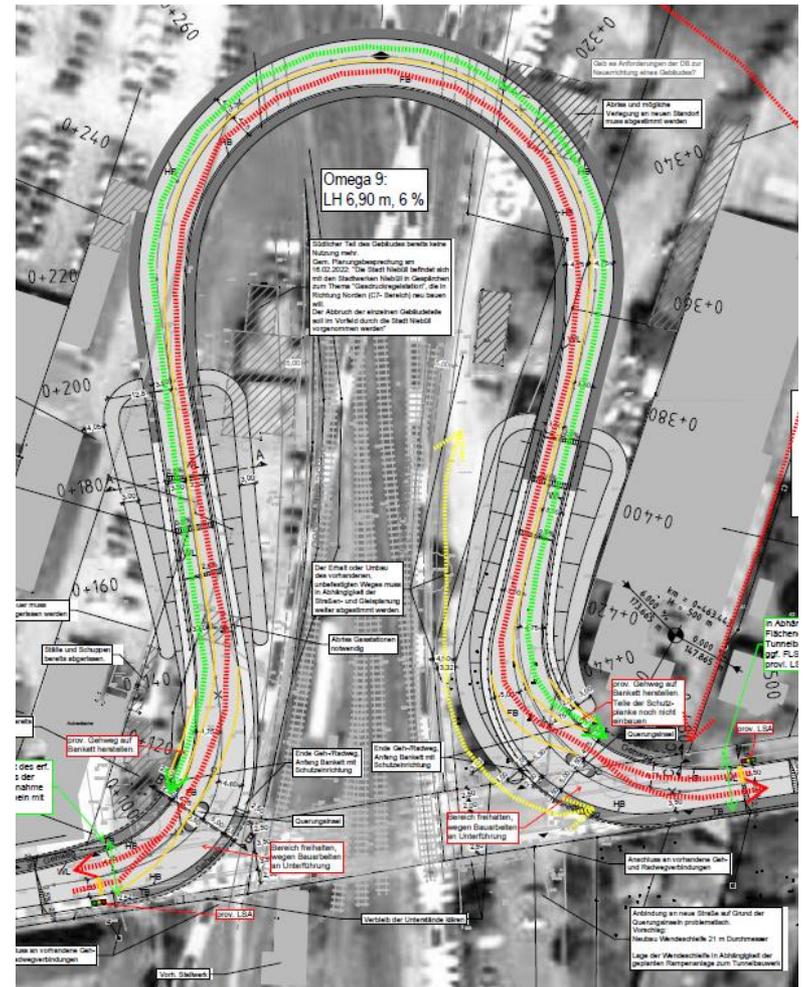
- Vollsperrung für kurze Zeit zur Herstellung der Anbindungen Ost und West
- danach Führung Kfz- + Fuß-/Radverkehr über Straßenbrücke

## 3 Bau Fuß-/Rad-Unterführung (15 Monate)

Bahnübergang geschlossen

## 4 Fertigstellung (1 Monat)

Herstellung endgültige Führung

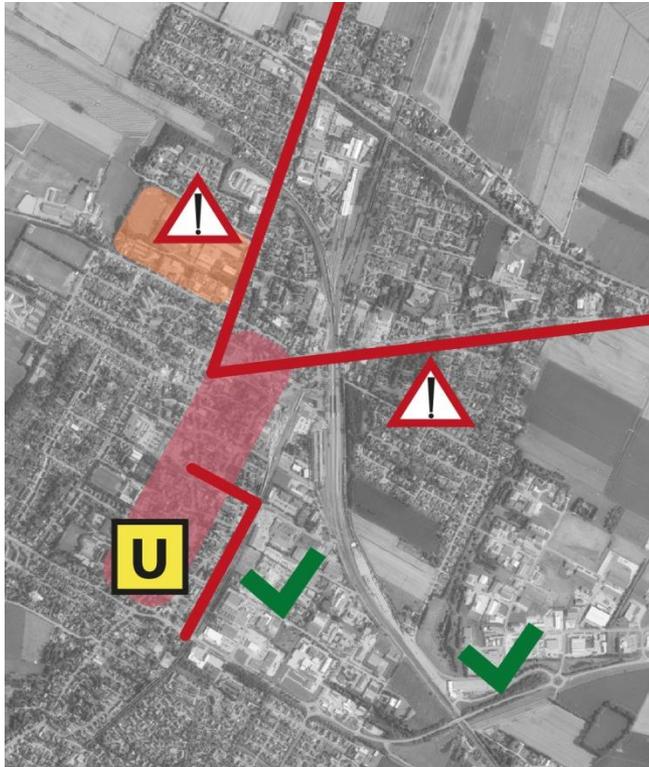


# Verkehrsnetz: GaLa heute (Variante D)

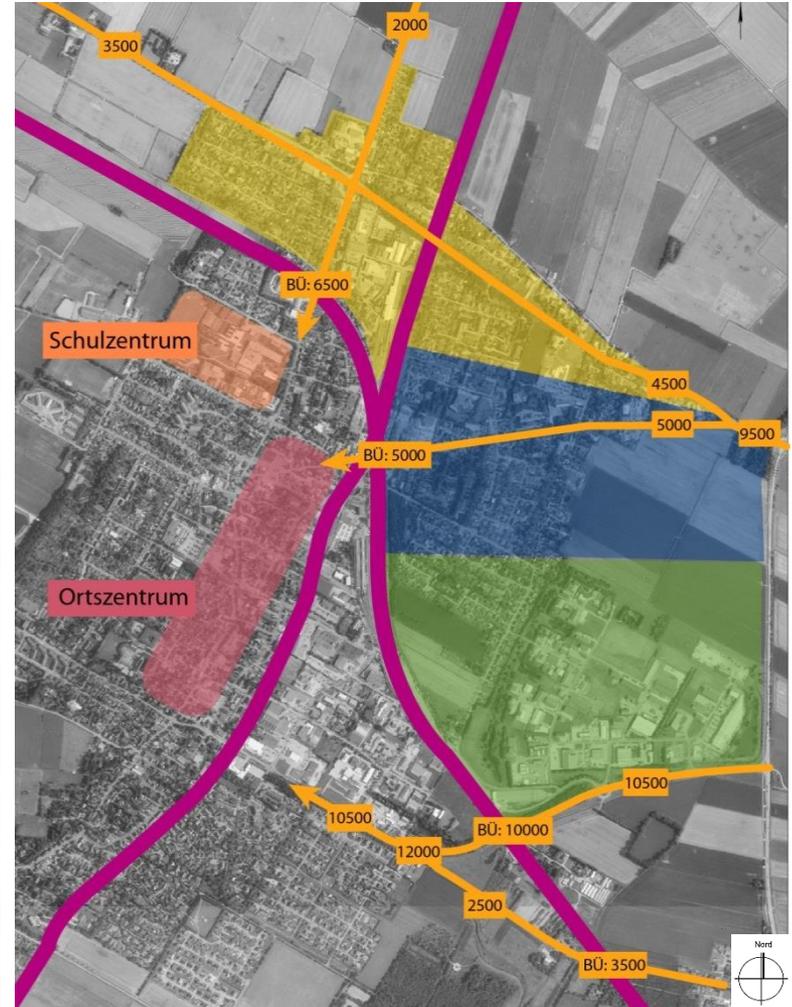
**Basis:**  
Stadt Niebüll,  
Generalverkehrsplan 2013  
(Ing.-Büro Ivers, 2013)

Hier :  
Anlage 1.3.1. „Prognose Planfall“

-  Ausweichverkehr
-  Zunahme Verkehr
-  Situation kritisch
-  Abnahme Verkehr
-  Situation unkritisch
-  Situation überlastet

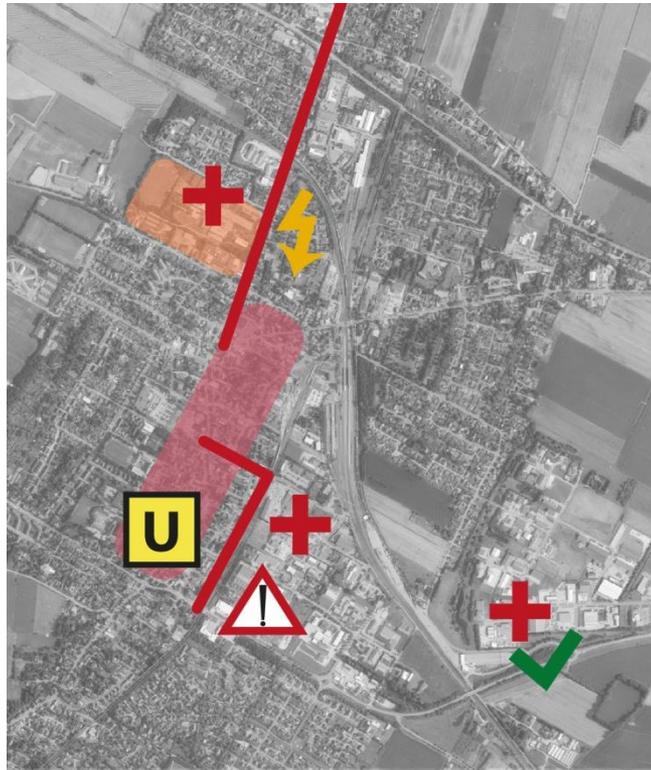


**Bewertung**



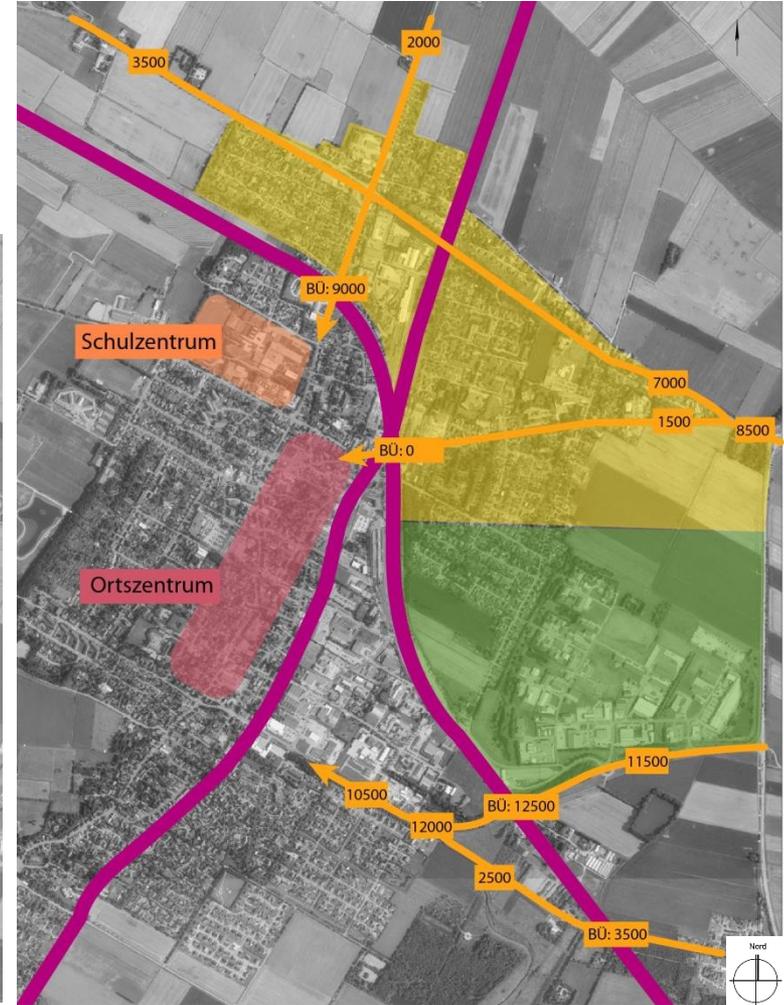
**Auswirkungen**

# Verkehrsnetz: GaLa gesperrt (Variante A)



**Bewertung**

-  Ausweichverkehr
-  Zunahme Verkehr
-  Situation kritisch
-  Abnahme Verkehr
-  Situation unkritisch
-  Situation überlastet



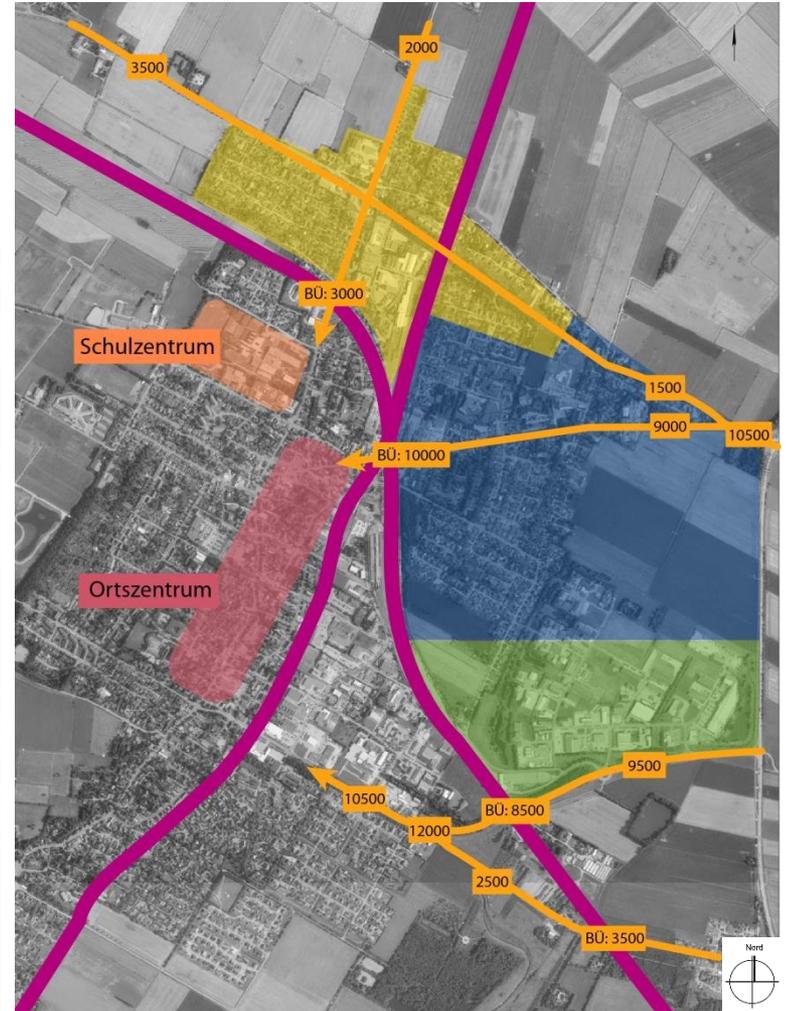
**Auswirkungen**

# Verkehrsnetz: GaLa ausgebaut (Varianten B / C)



**Bewertung**

- Ausweichverkehr
- Zunahme Verkehr
- Situation kritisch
- Abnahme Verkehr
- Situation unkritisch
- Situation überlastet



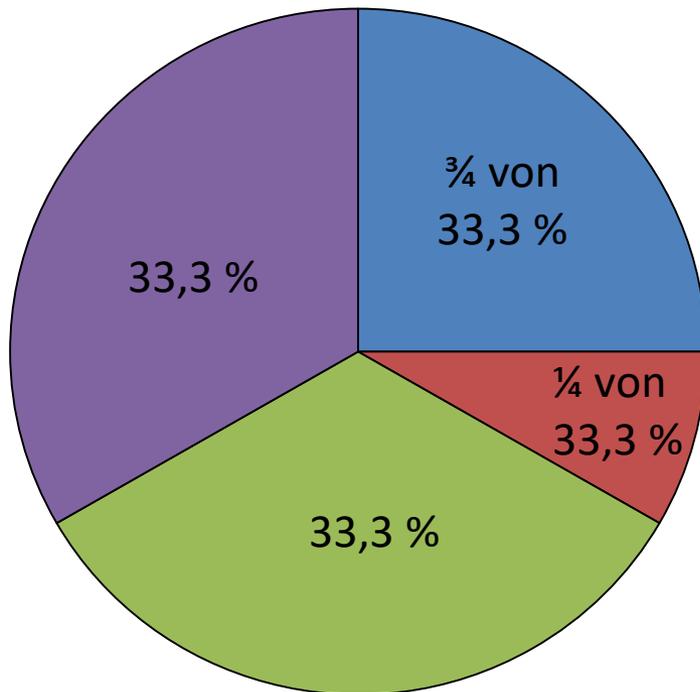
**Auswirkungen**



# Kostenverteilung bei Änderungen am Bahnübergang

Auszug § 13 (1) Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG):

„Wird an einem Bahnübergang eine Maßnahme nach § 3 (Beseitigung/ Entlastung/ Beseitigung) durchgeführt, so tragen die Beteiligten je ein Drittel der Kosten. Das letzte Drittel der Kosten trägt bei Kreuzungen mit einem Schienenweg der Eisenbahn des Bundes der Bund, in allen sonstigen Fällen das Land.“



- Land\*  
(bis zu drei Viertel des letzten Drittels)
- Stadt Niebüll als "Straßenbaulasträger" (SBL)  
(im besten Falle: ein Viertel des letzten Drittels)
- DB Netz AG als "Eisenbahn des Bundes" (EdB)  
(ein Drittel)
- Bund (ein Drittel)

\*mögliche Förderung des Landes nach GVFG

Achtung: gilt nur für Gleise der DB AG //  
Modifikation für NE-Gleise (z.B. NEG)