



Antrag auf Zulassung einer Ausnahme zur Neuerrichtung eines Bahnübergangs nach § 2 Abs. 1 EBKrG

Vorhabenbezeichnung:	Regionaltangente West
Streckennummer/Strecke:	Str. 3651 Neu-Isenburg – Forsthaus (Frankfurt)
Bahnhofsnummer/Bahnhof:	8063641, Bf Neu-Isenburg
Planungsabschnitt:	Bf Neu-Isenburg
Bahn-/Bau-km von	Bau-km 4,9+00 bis Bau-km 5,1+00

Bauherr:



DB Station&Service AG
Regionalbereich Mitte
Weilburger Straße 22
60326 Frankfurt am Main

Planung:



Planungsgemeinschaft
Regionaltangente West

Planungsgemeinschaft RTW
c/o Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH
Lindleystr. 11
60314 Frankfurt am Main

Inhaltsverzeichnis

Nr.	Bezeichnung	Blatt	Ordner
0.	Erläuterungsbericht		1
1.	Übersichtsplan RTW, M 1:20.000	1	1
2.	Variante 1		1
	Übersichtsplan Variante 1, M 1:500	1	
	Übersichtsplan LST, signaltechnischer Kreuzungsplan westliche Umfahrung, Bahnübergänge Variante 1	2	
	Lageplan BÜ km 4,9 Variante 1, M 1:200	3	
	Lageplan BÜ km 5,0 Variante 1, M 1:200	4	
3.	Variante 2		1
	Übersichtsplan Variante 2, M 1:500	1	
	Übersichtsplan LST, signaltechnischer Kreuzungsplan westliche Umfahrung, Bahnübergänge Variante 2	2	
	Lageplan BÜ km 4,9 Variante 2, M 1:200	3	
4.	Variantenuntersuchung Einbindung RTW in Bf Neu-Isenburg		1
	Variantenuntersuchung 19, Lageplan „Ffm-Stadtwald nach Bf Neu-Isenburg – Einbindung RTW“, Varianten I, II und III, M 1:2.000	1	

Antrag auf Zulassung eines Bahnübergangs im Bf Neu-Isenburg

1. Anlass / Ausgangssituation

Bei der Regionaltangente West (RTW) handelt es sich um eine geplante Zwei-System-Stadtbahn im Rhein-Main-Gebiet, die sowohl auf bestehenden Bahnanlagen der DB AG (nach EBO) als auch auf neu zu errichtenden Gleisanlagen verkehren soll (siehe Anlage 1). Die neuen Streckenabschnitte der RTW sollen dabei teilweise nach BOStrab errichtet, teilweise aber auch – in Abstimmung mit der DB – nach der EBO gebaut und betrieben werden. In einzelnen Streckenabschnitten wird die RTW auch den öffentlichen Straßenverkehrsraum benutzen. Bei der RTW handelt es sich insgesamt um eine Stadtbahn im Sinne des PBefG (§ 4 Abs. 1 PBefG). Die RTW-Trasse verläuft im Ballungsraum Rhein-Main tangential um das Stadtzentrum von Frankfurt am Main. Sie ist in einen zentralen Abschnitt (Eschborn – Ffm Höchst – Ffm Flughafen – Bf Neu-Isenburg) sowie in jeweils zwei Äste im Norden (Bad Homburg – Eschborn und Nordwestzentrum – Eschborn) und Süden (Bf Neu-Isenburg – Neu-Isenburg Zentrum und Bf Neu-Isenburg – Dreieich-Buchschlag) eingeteilt (siehe Abbildung 1).

Antrag auf Zulassung einer Ausnahme zur Neuerrichtung eines Bahnübergangs nach § 2 Abs. 1 EKrG



Übersicht Linien

Stand: 27.01.2014

- Linie 1: Bad Homburg - Neu-Isenburg
- - - Linie 2: Praunheim - Dreieich-Buchsschlag



Abbildung 1: Geplante RTW-Linien

Antrag auf Zulassung einer Ausnahme zur Neuerrichtung eines Bahnübergangs nach § 2 Abs. 1 EKrG

Im Bereich des Bf Neu-Isenburg soll für die RTW ein neues Streckengleis mit Bahnsteig westlich des Bahnhofs und der dort vorhandenen P+R-Anlage verlegt werden. Die Erschließung der vorhandenen P+R-Anlage soll als Bahnübergang höhengleich über das geplante Streckengleis der RTW erfolgen (siehe Anlage 2.1 und 3.1).

2. Erläuterung der beteiligten Verkehrswege

2.1. Schienenweg

Bei dem Schienenweg handelt es sich um das neue Streckengleis der RTW. Die Lage des Gleises ergibt sich einerseits aus dem Zwangspunkt des direkt neben den Gleisanlagen liegenden Stellwerks, das unverändert bestehen bleiben muss, und andererseits aus der Forderung, die P+R-Anlage und die vorhandenen Bahnsteigzugänge weitgehend zu erhalten (siehe Anlage 2.1 und 3.1). Des Weiteren wird durch die geplante Lage des Gleises ein direkter Übergang am Bahnsteig zum Busverkehr der Gemeinde Neu-Isenburg in der Straße „An der Gehespitz“ realisiert.

Die Strecke soll ausschließlich von RTW-Zweissystem-Stadtbahnfahrzeugen (vgl. Straßenbahnfahrzeugen bzw. Leichte Nahverkehrstriebwagen (LNT)) befahren werden. Die Regelfahrtrichtung ist von Neu-Isenburg Zentrum bzw. Dreieich-Buchschlag nach Bf Ffm-Stadion (Süd – Nord). Die Strecke soll für Fahrten im Störfall auch in Nord-Süd-Richtung signalisiert werden.

Aus technischen Gründen (siehe Kapitel 3) muss das Gleis nach EBO gebaut und betrieben werden.

2.2. Straße

Die P+R-Anlage wird zz. über einen Abzweig von der Straße „An der Gehespitz“ erschlossen. Auch zukünftig ist dies die einzige Möglichkeit, die P+R-Anlage an das öffentliche Straßennetz anzuschließen. Daher wird wegen der zwischen der P+R-Anlage und der Straße erforderlichen Gleisanlage ein Bahnübergang vorgesehen.

Die P+R-Anlage soll auf Grund des geplanten neuen RTW-Gleises leicht angepasst werden. Sie soll im südlichen Bereich erweitert werden, um Ersatz für Stellplätze zu schaffen, die wegen der neuen Gleislage entfallen (ca. 33 % der Gesamtanzahl der Parkplätze). Des Weiteren wurde eine optionale Erweiterung der P+R-Anlage nördlich des Stellwerkgebäudes berücksichtigt. In Anlage 2.1 und 3.1 ist die zukünftige P+R-Anlage mit der Option der Erweiterung dargestellt.

Für die Erschließung der erweiterten P+R Anlage wurden zwei Varianten mit unterschiedlicher Lage und Führung der Zufahrt untersucht:

Variante 1 – südliche Erschließung

Bei Variante 1 quert die Zufahrt zur P+R-Anlage die Bahnanlagen südlich des RTW-Bahnsteiges bei km 5,089 (siehe Anlage 2.4). Neben der Zufahrt ist straßenbegleitend ein Gehweg vorgesehen. Zusätzlich wird eine reine Fußgängerquerung nördlich des RTW-Bahnsteigs bei km 4,938 vorgesehen, um die Wegebeziehung vom RTW-Bahnsteig zu der Personenunterführung des Bahnhofs möglichst kurz und getrennt vom Pkw-Verkehr zu gestalten (siehe Anlage 2.3).

Antrag auf Zulassung einer Ausnahme zur Neuerrichtung eines Bahnübergangs nach § 2 Abs. 1 EKrG

Vorteil dieser Variante sind die getrennten Bahnübergänge für eine großräumig getrennte Führung von Fußgängern und Pkw-Verkehr.

Nachteil ist, dass in dieser Variante zwei Bahnübergänge (Pkw- und Fußgängerverkehr sowie reiner Fußgängerverkehr) erforderlich werden, so dass es an zwei Stellen zu Konflikten zwischen dem Bahnverkehr und dem Pkw- bzw. Fußgängerverkehr kommen kann. Des Weiteren ist in der Regelfahrtrichtung eine FÜ-Sicherung (siehe Kapitel 3) und somit mehr Sicherungspersonal im Stellwerk erforderlich. Zudem ergeben sich durch die in der Straße „An der Gehespitz“ erforderlichen vorgezogenen Lichtzeichen längere Schließzeiten als bei Variante 2.

Variante 2– nördliche Erschließung

Bei Variante 2 quert die Zufahrt zur P+R-Anlage die Bahnanlagen nördlich des RTW-Bahnsteiges bei km 4,953 (siehe Anlage 3.3). Neben der Zufahrt ist straßenbegleitend ein gesonderter, abgetrennter Gehweg vorgesehen.

Vorteil dieser Variante ist, dass hier nur ein Bahnübergang erforderlich ist (Pkw- und Fußgängerverkehr), so dass es nur an dieser Stelle zu erforderlichen Begegnungen zwischen dem Bahnverkehr und dem Pkw- bzw. Fußgängerverkehr kommt. Eine FÜ-Sicherung ist für die Sicherung des Bahnübergangs auf Grund der örtlichen Situation nur entgegen der Regelfahrtrichtung (Abweichung vom Regelbetrieb / Störfall) vorgesehen. In der Regelfahrtrichtung soll eine LST-gesteuerte Hp-Sicherung umgesetzt werden (siehe Kapitel 3).

Dem Pkw- und dem Fußgängerverkehr stehen getrennte, nebeneinander liegende Verkehrsflächen zur Verfügung, so dass es am Bahnübergang keine Mischung der Verkehrsströme gibt.

Als Vorzugsvariante wird die Variante 2 gewählt, da diese weniger Konfliktpunkte und kürzere Schließzeiten aufweist und es durch die separaten Verkehrsflächen für Pkw- und Fußgängerverkehr keine Mischung der Verkehrsströme gibt.

3. Technische Sicherung des Bahnübergangs

Da sich das neue Streckengleis der RTW innerhalb des Sicherungsbereichs des Bf Neulsenburg befindet und es nicht möglich ist, innerhalb eines Bahnhofs den Stellbereich des DB-Stellwerks zu verlassen und wieder in diesen einzufahren, muss das RTW-Gleis aus sicherungstechnischen Gründen nach EBO betrieben werden. Die Bahnübergänge werden daher nach dem aktuellen Regelwerk der DB-Richtlinie 815 technisch gesichert (siehe Anlage 2.2, 2.3 und 3.2).

Unabhängig von der betrieblich vorgesehenen Regelfahrtrichtung auf dem neuen Streckengleis der RTW von Süd nach Nord wird auch für die Gegenrichtung eine vollständig signaltechnische Sicherung vorgesehen, um im Störfall darauf zurückgreifen zu können.

Variante 1 – südliche Erschließung

Der Halt aller Züge am Bahnsteig wird durch den Einbau von Hauptsignalen im Abstand von 10 m vom Rand des jeweiligen Bahnübergangs erreicht, so dass im Bereich der Bahnübergänge keine Geschwindigkeiten von über 50 km/h erreicht werden. Für Fahrten vom Bahnsteig weg gilt daher für beide Bahnübergänge die Überwachungsart „Hp“. Die automatische Einschaltung der Sicherungsanlagen des Bahnübergangs erfolgt so, dass das Signal unmittelbar nach Abschluss des Fahrgastwechsels auf Fahrt gestellt werden kann. Auf diese Weise ist eine minima-

Antrag auf Zulassung einer Ausnahme zur Neuerrichtung eines Bahnübergangs nach § 2 Abs. 1 EKrG

le BÜ-Schließzeit von 27 Sekunden von BÜ-Einschaltung bis zum Befahren des Bahnübergangs möglich.

Bei Fahrten auf den Bahnsteig zu wird im Bahnhof die Überwachungsart „Fü“ an beiden Bahnübergängen gewählt. Dadurch ist eine geringe Schließzeit von maximal 34 Sekunden möglich, ohne dass das Triebfahrzeug in der Anfahrt auf die Bahnübergänge halten muss.

Variante 2– nördliche Erschließung

Der Halt aller Züge am Bahnsteig wird durch den Einbau von Hauptsignalen im Abstand von 10 m vom Rand des Bahnübergangs erreicht, so dass im Bereich des Bahnübergangs keine Geschwindigkeiten von über 50 km/h erreicht werden. Für Fahrten vom Bahnsteig weg, d.h. in Regelfahrtrichtung Bf Ffm-Stadion, gilt daher für den Bahnübergang die Überwachungsart „Hp“. Die automatische Einschaltung der Sicherungsanlagen des Bahnübergangs erfolgt so, dass das Signal unmittelbar nach Abschluss des Fahrgastwechsels auf Fahrt gestellt werden kann. Auf diese Weise ist eine minimale BÜ-Schließzeit von 27 Sekunden von BÜ-Einschaltung bis zum Befahren des Bahnübergangs möglich.

Bei Fahrten auf den Bahnsteig zu, d.h. entgegen der Hauptfahrtrichtung, wird im Bahnhof die Überwachungsart „Fü“ am Bahnübergang gewählt. Dadurch ist eine geringe Schließzeit von maximal 34 Sekunden möglich, ohne dass das Triebfahrzeug in der Anfahrt auf die Bahnübergänge halten muss.

Aus den hier und im vorgenannten Kapitel 2 dargestellten Aspekten wird im folgenden als präferierte Lösung nur noch die Variante 2 vertieft betrachtet.

4. Beschaffenheit und Funktion der Straße gemäß § 2 Abs. 1 EKrG

Die kreuzende Straße dient der Erschließung der P+R-Anlage des Bahnhofs Neu-Isenburg. Es findet in erster Linie Pkw-Verkehr und nur in Ausnahmefällen Lkw-Verkehr für die Belieferung und die Unterhaltung des Stellwerks statt.

Straßenbaulastträger der Zufahrt und der P+R-Anlage ist die Stadt Neu-Isenburg.

Es ist vorgesehen, den Fahrbahnbereich in Asphaltbauweise und den Gehweg in Pflasterbauweise auszuführen. Im Gleisbereich soll der Bahnübergang mit dem System STRAIL oder gleichwertig ausgeführt werden. Die Zufahrt wird in Variante 2 auf Fahrzeuge bis zu einer Länge von 14 m beschränkt.

5. Verkehrsbelastung

Das RTW-Gleis wird in den Betriebszeiten Richtung Norden in einem 15-Minuten-Takt befahren. Richtung Süden findet kein Regelverkehr statt. Das Gleis wird auch in dieser Richtung signalisiert, so dass es im Störfall und für Rangierfahrten ausnahmsweise befahren werden kann. Rangierfahrten werden in den Tagesrandlagen durchgeführt.

Die Verkehrsbelastung der Zufahrt zur P+R-Anlage wurde aus der Anzahl der zukünftig maximal zur Verfügung stehenden Stellplätze (Variante 2 – 272) ermittelt (inkl. optionaler nördlicher Erweiterung). Nach den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR), Kapitel 6.3.5.2 und Anhang K kann für Ein- und Ausfahrten die maßgebende Belastung mit der Formel

Antrag auf Zulassung einer Ausnahme zur Neuerrichtung eines Bahnübergangs nach § 2 Abs. 1 EKrG

$q_{\text{maßg}} = q_1 \cdot \Sigma P$ $q_{\text{maßg}}$ [Pkw/h] = maßgebende Belastung
 q_1 = spezifische maßgebende Belastung
 $q_1 = 0,50$ für Nutzer von P+R- Anlagen (Anhang K1)
 ΣP = Anzahl der maximal gleichzeitig belegten Parkstände der Anlage

abgeschätzt werden.

Die Belastung ergibt sich rechnerisch zu ca. 136 Pkw/h (Variante 2) in den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs. Dies entspricht einer täglichen Belastung von ca. 1.400 Pkw, was nach Definition der EBO § 11, Abs. 13 mäßigem Verkehr entspricht.

Die Belastung der Fußgängerquerungen kann über die Anzahl der zukünftigen ÖPNV-Umsteiger am Bahnhof Neu-Isenburg abgeschätzt werden. Die Anzahl beträgt ca. 1.500 Personen am Regelwerktag. Der Fußgängerverkehr zwischen dem Ortskern der Stadt Neu-Isenburg und dem Gewerbegebiet „An der Gehespitz“ ist im Vergleich zu der Anzahl der Umsteiger vernachlässigbar.

6. Begründung der Ausnahme

Den Antrag auf Zulassung eines Bahnübergangs im Bf Neu-Isenburg wird wie folgt begründet:

Erfordernis der höhengleichen Kreuzung

Im Bahnhof Neu-Isenburg wurden mehrere Varianten der Führung der Regionaltangente West untersucht (siehe Anlage 4):

- Variante I – Nutzung der bestehenden S-Bahn-Gleise ohne zusätzliche RTW-Gleise
- Variante IIa – Enge Bündelung des zusätzlichen RTW-Gleises mit den bestehenden S-Bahn-Gleisen und Verlegung des Stellwerks
- Variante IIb – Enge Bündelung des zusätzlichen RTW-Gleises mit den bestehenden S-Bahn-Gleisen und Verlegung der P+R-Anlage
- Variante III
(Antragsvariante) – zusätzliches RTW-Gleis mit Anpassung der P+R-Anlage und Bahnübergang

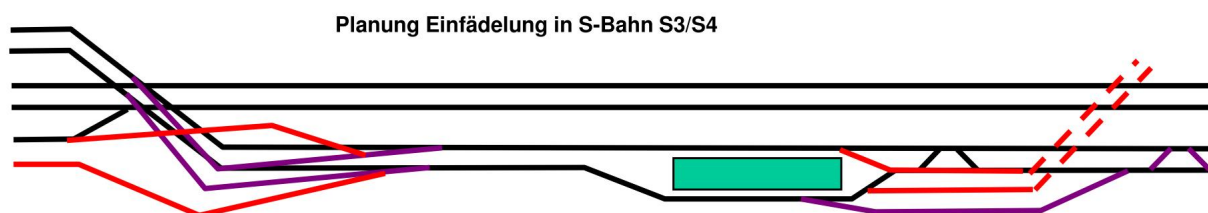


Abbildung 2: schematische Darstellung Variante I

Antrag auf Zulassung einer Ausnahme zur Neuerrichtung eines Bahnübergangs nach § 2 Abs. 1 EKrG

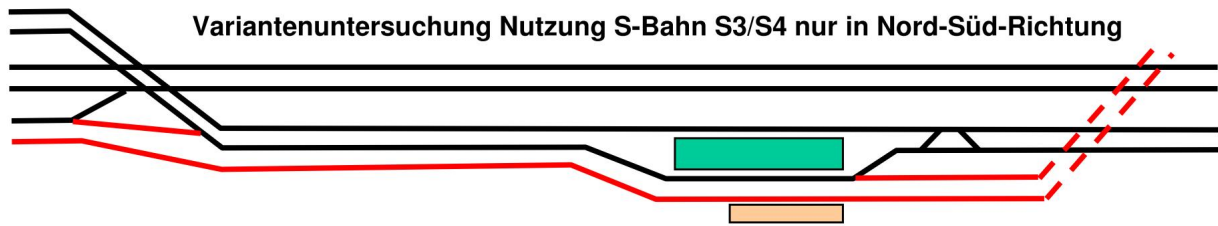


Abbildung 3: schematische Darstellung Varianten II und III

Bei den untersuchten Varianten I, IIa und IIb wäre zwar die Herstellung einer höhengleichen Kreuzung nicht erforderlich, allerdings scheiden die genannten Alternativen aus den nachfolgend aufgeführten Gründen aus, sodass nur die Antragsvariante mit der Herstellung eines Bahnübergangs in Betracht kommt:

Variante I:

- Die Nutzung der bestehenden S-Bahn-Gleise im Bereich des Bahnhofs Neu-Isenburg ohne zusätzliche RTW-Gleise hätte wesentliche Nachteile insbesondere bzgl. eisenbahntechnischer und eisenbahnbetrieblicher sowie bautechnischer Belange. So müsste einerseits die RTW-Strecke in die bestehende S-Bahn-Strecke über ein neu zu errichtendes Kreuzungsbauwerk eingefädelt werden. Andererseits würde die vorhandene Streckenbelastung (S-Bahn im 15-Minuten-Takt) durch die RTW (ebenfalls 15-Minutentakt) verdoppelt. Es findet hier eine Verflechtung des S-Bahn- und des RTW-Betriebs statt, welche wegen der engen Taktzeiten die Anfälligkeit für Verspätungen sowohl für die S-Bahn als auch die RTW erhöht. Die Kosten für diese Variante betragen ca. 28.500 T€ und liegen damit ungefähr doppelt so hoch wie die Kosten für die Antragsvariante (ca. 14.000 T€).

Variante IIa:

- Eine engere Bündelung des RTW-Gleises mit den vorhandenen Bahnanlagen hätte entweder die Verlegung des Stellwerks oder die komplette Verlegung der P+R-Anlage westlich der Erschließungsstraße „An der Gehespitz“ zur Folge.

Die Umstellung des Stellwerkbereichs auf ESTW-Technik ist von der DB zz. nicht geplant, so dass das Stellwerk nicht entfällt. Eine Verlegung des bestehenden Stellwerks entspricht praktisch einem Neubau des Stellwerks. Dies bedeutet, dass ein neues Gebäude errichtet und die gesamte Technik des Stellwerks und der zugehörigen Bahnanlagen auf ESTW-Standard umgestellt werden müssen. Die Kosten für einen solchen Neubau betragen ca. 90 Mio €. Eine Verlegung des Stellwerks ist somit aus kostentechnischer Sicht nicht umsetzbar bzw. nicht zumutbar.

Variante IIb:

- Auch die Verlegung der P+R-Anlage für eine engere Bündelung des RTW-Gleises mit den vorhandenen Bahnanlagen würde erhebliche Nachteile mit sich bringen und kommt daher nicht in Betracht. Zum einen würde eine Verlegung zu längeren Wegen für die Fahrgäste führen, zum anderen entfällt bei der engeren Bündelung des RTW-Gleises mit der beste-

Antrag auf Zulassung einer Ausnahme zur Neuerrichtung eines Bahnübergangs nach § 2 Abs. 1 EKrG

henden Bahnstrecke die Möglichkeit des direkten Umstiegs zwischen Bus und RTW. Des Weiteren kommt es bei dieser Variante zu zusätzlichem Flächenbedarf und zu zusätzlicher Flächenversiegelung im Bereich bestehender Waldflächen der Stadt Neu-Isenburg (ca. 0,8 ha), welche durch die Entsiegelung der verbleibenden Restflächen der bestehenden P+R-Anlage nicht ausgeglichen werden können. Die Kosten dieser Variante betragen ca. 16.400 T€ und liegen damit über denen der Antragsvariante (ca. 14.000 T€).

Variante III (Antragsvariante):

- Bei der Antragsvariante soll die vorhandene P+R-Anlage nicht verlegt werden. Um die Anpassung an der P+R-Anlage möglichst gering zu halten und die bestehende Erschließungsstraße „An der Gehespitz“ nicht verlegen zu müssen, wird das RTW-Gleis so weit wie möglich an den westliche Rand des Parkplatzes gelegt.

Durch die hier vorliegenden beengten Verhältnisse ist die nach EKrG § 2 Abs. 1 geforderte höhenfreie Zufahrt von der Erschließungsstraße zu der P+R-Anlage bei der Antragstrasse nicht möglich und das neue Streckengleis der RTW muss höhengleich gekreuzt werden.

Straßenverkehr

- Die den Bahnkörper querende Zufahrt wird ausschließlich durch Pkw-Verkehr und nur in Ausnahmefällen von Lkw-Verkehr genutzt. Zudem weisen die Straßenfahrzeuge wie die Stadtbahnfahrzeuge eine geringe Geschwindigkeit im BÜ-Bereich auf, da es sich hier um eine abknickende Zufahrtssituation von und zu einer Vorfahrtsstraße und nicht um eine durchgehende, vorfahrtsberechtigten Straßenverbindung handelt.

Bahnverkehr

- Das neue Streckengleis der RTW wird ausschließlich durch RTW-Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge (vgl. Straßenbahnfahrzeuge bzw. Leichte Nahverkehrstriebwagen (LNT)) befahren. Es wird betrieblich ausgeschlossen, dass sonstige Fahrzeuge auf diesem Gleis verkehren. Da jedes Fahrzeug am Bahnsteig hält, weisen die Stadtbahnfahrzeuge im Bahnübergangsbereich eine geringe Geschwindigkeit (50 km/h) auf. Des Weiteren besitzen die Stadtbahnfahrzeuge ein größeres Verzögerungsvermögen als die Regelfahrzeuge der Eisenbahnen.

Nachweis gleicher Sicherheit

Die maximale Geschwindigkeit der RTW-Zweisystem-Fahrzeuge mit EBO- und BOStrab-Zulassung im Bereich der Bahnübergänge beträgt wie oben ausgeführt maximal 50 km/h. Die Fahrzeuge besitzen nach § 36, Abs. 5 Nr. 3 BOStrab eine mittlere Bremsverzögerung von mindestens 2,73 m/s² (siehe Tabelle 1), was deutlich über den Verzögerungen von Eisenbahnfahrzeugen liegt. Unter diesen Voraussetzungen dürfen die Fahrzeuge am Straßenverkehr teilnehmen. Kreuzende Straßen müssen bei straßenbündigen Bahnkörpern nicht gesichert werden, bei unabhängigen Bahnkörpern ist eine technische Sicherung in Form einer Lichtzeichenanlage erforderlich.

Antrag auf Zulassung einer Ausnahme zur Neuerrichtung eines Bahnübergangs nach § 2 Abs. 1 EKrG

Grenzwerte bei Gefahrbremsungen (§ 36 Abs. 5 Nr. 3)		
v km/h	a m/s (hoch) 2	s m
20	1,71	9
30	2,04	17
40	2,29	27
50	2,47	39
60	2,57	54
70	2,73	69

Tabelle 1: BOStrab, Anlage 2 (zu § 36) – Grenzwerte für Bremsungen

Die hier vorliegende Sicherung nach EBO weist ein höheres Sicherheitsniveau auf, als dies nach den Regelwerken der BOStrab erforderlich ist. Gleichzeitig wird auf dem hier in Rede stehenden Gleisabschnitt betrieblich sichergestellt, dass ausschließlich Zweisystemfahrzeuge der RTW zum Einsatz kommen, die die hohen Sicherheitsanforderungen an die mögliche Gefahrenabwehr durch entsprechende Verzögerungseinrichtungen (siehe oben) erfüllen.

In Verbindung mit der Umsetzung des Bahnübergangs nach der Ril 815 sowie der Zulässigkeit analoger neu zu errichtender Kreuzungssituationen nach BOStrab bei dem selben Geschwindigkeitsniveau stellt der hier beantragte Bahnübergang den Stand der Technik auch unter dem Aspekt einer Neuanlage dar.

Insofern liegt hier ein begründeter Einzelfall nach § 2 Abs. 2 EKrG (vgl. auch Ril 815.0010 Kapitel 2, (4), 2. Absatz) vor.

Es wird hiermit

die Zulassung einer Ausnahme zur Neuherstellung des oben unter Ziffer 2.2. (2. Variante) näher bezeichneten Bahnübergangs nach § 2 Abs. 2 EKrG beantragt.

7. Zuständiges Verwaltungsgericht

Für den Planungsraum ist folgendes Verwaltungsgericht zuständig:

Verwaltungsgericht Darmstadt
Julius-Reiber-Straße 37
64293 Darmstadt