

Handwritten notes: *MT*, *FF 08.32*, *4-*, *↳ original bei 80*

EINGEGANGEN		1-OB
BÜRO BAUDEZERNENT		2-BM
03. Mai 2019		

DB Netz AG • Bahnhofplatz 1 • 89073 Ulm

Herr Oberbürgermeister
Helmut Reitemann
Stadt Balingen
Färberstraße 2

72336 Balingen

EINGEGANGEN		2-BM					
BÜRO OBERBÜRGERMEISTER		3-BD					
18. April 2019							
PR	Wifö	10	11	12	VZ		
Rü	St	AE	zwV	zdA	GW	K	WV

DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Geschäftseinheit Regionalnetze
Regionalnetz Freudenstädter Stern
Regionalnetz Schwäbische Alb
Regionalnetz Südbaden
Bahnhofplatz 1
89073 Ulm
www.dbnetze.com/fahrtweg

Konstantin Brümmer
Tel.: 0731 102-2602
Fax: 069 265-56602

konstantin.f.bruegger@deutschebahn.com
Zeichen: I.NVR-SW-R-FDS/-SAB/-SBD

Stadt Balingen Tiefbauamt	
09. Mai 2019	

Handwritten signatures: RN, SBR

15.04.2019

Bahnstrecke 4630 Tübingen-Sigmaringen Parkierungsanlagen über den Bahngleisen in Balingen. Vorschlag von Herrn Karlheinz Baumeister

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Reitemann, sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihrem Schreiben vom 06.11.2019, hierzu nehmen wir wie folgt Stellung.

Die DB Netz AG wird gebeten, zu der Idee von Herrn Karlheinz-Baumeister, über den Gleisen in Balingen ein Parkdeck herzustellen, eine Stellungnahme abgeben.

Da keinerlei konkrete Unterlagen vorgelegt wurden, können die folgenden Ausführungen nur eine erste Beurteilung dieser Idee darstellen, unter welchen Gesichtspunkten und Bedingungen ein derartiges Projekt betrachtet werden müsste.

Selbstverständlich sind die folgenden Ausführungen nicht endgültig, da diese durch uns, die Anlagenplanung des Regionalnetzes im Regionalbereich Südwest, als gesamthafte Erläuterungen der DB Netz AG aufgestellt wurden. Bei einer zur Realisierung vorgesehen Maßnahme, mit entsprechenden Unterlagen, müssten alle zuständigen Stellen und Fachdienste der DB Netz AG, gesondert beteiligt werden. Abstimmungen in der Planungsphase wären dann unumgänglich.

DB Netz AG
Sitz Frankfurt am Main
Registergericht
Frankfurt am Main
HRB 50 879
USt-IdNr.: DE199861757

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Ronald Pofalla

Vorstand:
Frank Sennhenn,
Vorsitzender

Jens Bergmann
Dr. Volker Hentschel
Ute Plambeck
Prof. Dr. Dirk Rompf
Dr. Thomas Schaffer

Unser Anspruch:

Profitabler Qualitätsführer
Top-Arbeitgeber
Umwelt-Vorreiter

Zu den Fragen in Ihrem Schreiben vom 06.11.2018 können wir Ihnen als erste Anhaltspunkte folgendes mitteilen.

1. Besteht eine grundsätzliche Bereitschaft bei der DB AG zur Überbauung?

Hier signalisierten wir bereits, dass eine grundsätzliche Bereitschaft besteht, dies müsste jedoch mit unserer Zentrale abgestimmt werden. Deshalb kann dies nur erfolgen, wenn auch entsprechende Unterablagen vorgelegt werden.

Hier wäre zuerst zu klären, ob das Parkdeck durch die Stadt als öffentliche Straße oder Platz gewidmet wird, oder nur als Straße mit öffentlichem Verkehr ausgewiesen wird.

Im Falle der Widmung wäre das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) nach § 4 Abs. (1) zuständig was eine Duldung unter Berücksichtigung der verkehrlichen und betrieblichen Belange der DB Netz AG, ergeben würde. Eine entsprechende EKrG-Vereinbarung zwischen der Stadt Balingen und der DB Netz AG müsste abgeschlossen werden.

Falls nur öffentlicher Verkehr stattfindet, könnte die DB Netz AG bzw. die Aufsichtsbehörde der Eisenbahnen in Deutschland, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eine komplette Verweigerung der Maßnahme im Rahmen eines rechtlichen Verfahrens (Planfeststellung, Bebauungsplan) erlangen.

Mit der Immobilienabteilung der DB AG müsste ein Gestattungsvertrag mit entsprechenden Abschluss- und jährlichen Gebühren, abgeschlossen werden.

2. Welche lichte Höhe ist für die zukünftig geplante Elektrifizierung einzuhalten.

Im Regelfall könne diese der beigefügten Anlage entnommen werden. Im vorliegenden Fall liegt aber grundsätzlich kein Regelfall vor. Die lichte Höhe muss einzeln mit den entsprechenden Fachdiensten abgestimmt werden. Dies betrifft im Besonderen eine eventuelle Befestigung einer geplanten Fahrleitung am Parkdeck bzw. welche Masten oder Halterungen sind ausführbar.

Dadurch kann sich die lichte Höhe gegenüber der Regelausführung ändern. Nach unserer Feststellung liegen beide vorgesehen Parkdecks im Bahnhofsbereich, so dass die Regelausführung bei mind. 6,20 m über Schienenoberkante, liegen würde.

Die lichte Höhe sollte so gewählt werden, dass bei einer späteren Elektrifizierung keine zusätzlichen Erschwernisse und Kosten entstehen, da diese Kosten sonst durch den Ersteller des Parkdecks zu übernehmen wären.

3. Werden Stützen zwischen den Bahngleisen akzeptiert, oder müssen die Parkdecks die Bahnanlagen frei überspannen.

4. Welche Abstände zwischen Bahngleisen und Stützen sind einzuhalten.

In der Regel können Stützen akzeptiert werden, wenn die Abstände zu den Gleisen den Kriterien der DIN EN 1991-1-7:2010-12 und DIN 1991-1-7/NA:2010-12 entsprechen.

Im Regelfall können diese Abstände der beigefügten Anlage entnommen werden. Hier ist aber zu unterscheiden, ob es sich um ein Parkdeck (Bauwerksklasse B) oder mehrgeschossige Parkhäuser (Bauwerksklasse A) handelt.

Falls Weichen überbaut werden, was in Balingen der Fall ist, sind nochmals gesonderte Ausführungen zu beachten.

Stützen können auch im Abstand von $> 3,00$ (3,20) m und $< 5,00$ zur Gleisachse in Ausnahmefällen mit Auflagen, z. B. massive erhöhte Fundamente mit Höhen von mind. 0,55 m über Schienenoberkante oder massive Bahnsteige, hergestellt werden.

5. Gibt es Materialvorgaben.

Von Seiten der DB Netz AG gibt es keine Materialvorgaben. Lediglich das aufzustellende Brandschutzkonzept für das Parkdeck sowie die Bahnanlagen, könnte hierbei bestimmte Materialien bevorzugen oder vorschreiben.

Weitere Kriterien der DB Netz AG, welche nach Abklärung und Abstimmung die Abmessungen und das Aussehen eines Parkdecks über die Bahn beeinflussen können.

- die erschwerte Instandhaltung der Bahnanlagen insbesondere Oberbau
- erforderliche event. zusätzliche Signalanlagen zur Einhaltung von Signalsichten und sonstigen Signalabhängigkeiten
- Verlegung von vorhandenen Leitungen und Kabeln der DB Netz AG und Dritten
- erforderliche blendfreie Beleuchtung der Bahnanlagen unterhalb des Parkdecks

- Anforderungen für den aufzustellenden Flucht- und Katastrophenschutzplan gem. den Richtlinien des Eisenbahn-Bundesamtes, der örtlichen Feuerwehr bzw. Hilfsorganisationen
- Vorgaben des Betriebes hinsichtlich der erforderlichen Geschwindigkeiten und der Zugtypen (Personen und Güterverkehr) bzw. Begegnungshäufigkeit
- Vorgaben durch Station und Service und unserer Infrastrukturabteilung bezüglich weiterer Entwicklungsmöglichkeiten der Bahnanlagen
- Abstimmung mit DB Immobilien hinsichtlich Nutzung, Verwertung bzw. Verkauf von Grundstücken

Anlage: Hinweise zu Planung von SÜ's über die Bahn

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i. V.

Konstantin Brümmer



i. A.

Günter Neumayer



Hinweise zu Planung von SÜ's über die Bahn

Diese erheben jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit und ersetzen in keinem Fall die notwendigen Abstimmungen bzw. Genehmigungen der zuständigen Bahnstellen sowie die Richtlinien der Bahn, die DIN-Vorschriften und EITB des Eisenbahn-Bundesamtes. Da diese Hinweise vom Regionalnetz Südwest in Karlsruhe für den Bereich der Regionalnetze in Baden-Württemberg aufgestellt wurden, betreffen diese auch nur den angegebenen Bereich. Für weitere Regionalnetze sowie das Fern- und Ballungsnetz sind diese Hinweise bei den zuständigen Bahnstellen, falls vorhanden, entsprechend nachzufragen.

Lichte Höhe

- Die vorgesehene lichte Höhe (LH) von Unterkante Überbau der SÜ bis zur Soll OK der höchsten Schiene (SO) muss in den Ausführungsplänen (Übersichtsplan) ausgewiesen sein. Die Pläne sind der DB Netz von einem Prüfer geprüft zur Freigabe in Eisenbahntechnischer Hinsicht vorzulegen.

Zu berücksichtigen ist, dass auch am kritischen Punkt die LH eingehalten wird (falls Streckenneigung oder überhöhte Gleise vorhanden)

zu LH ab OK SO wenn IST-SO höher als SOLL-SO dann ab IST-SO LH maßgebend
wenn IST-SO tiefer als SOLL-SO dann ab SOLL-SO LH maßgebend

In der Regel vorgegebene LH bis zu einer Streckengeschwindigkeit von 160 km/h

Ohne Fahrleitung LH	mind. 4,90 m	} bei Bundes- u. Landstr. I u. II Ordnung bindend. Sonst nach Abstimmung mit DB
mit Fahrleitung freie Strecke LH	mind. 5,70 m	
mit Fahrleitung freie Strecke und Nachspannungen LH	mind. 6,20 m	
mit Fahrleitung im Bahnhof LH (Bf = Einfahr - Ausfahrtsignal)	mind. 6,20 m	

Bei vorhandener oder zukünftiger Fahrleitung sollte in jedem Einzelfall nochmals bei der DB nachgefragt werden.

Lichte Weite

- Die vorgesehenen Lichten Weiten (LW) von Gleisachse zu Widerlagern bzw. Stützen oder Wänden muss in den Ausführungsplänen (Übersichtsplan) ausgewiesen sein. Die Pläne sind der DB Netz von einem Prüfer geprüft zur Freigabe in Eisenbahntechnischer Hinsicht vorzulegen. Die Vorgaben der Eisenbahn-Unfallkasse GUV-V D 30.1, sowie die DIN 1991-1-7:2010-12 und 1991-1-7/NA:2010-12, die Ril 804 der DB Netz und die ELTB des Eisenbahn-Bundesamtes, sind hierbei zu beachten.

Grundsatz bei Bauwerksklasse „A“, $V \leq 120 \text{ km/h}$ immer erhöhte Sicherheit:

Einstufung erfolgt nach den v. g. Richtlinien u. Vorschriften gem. DIN EN 1991-1-7: 2010-12 Nr. 4 Tab. 4.3 u. 9.4 bzw. DIN 1991-1-7/NA:2010-12 Tab. NA.3.

Abstand Vorderkante Stütze/Pfeiler zur Gleisachse $\geq 7,00 \text{ m}$ und keine Pendelstützen
 $\geq 5,00(6,00) \text{ m} < 7,0 \text{ m}$

Anpralllasten ansetzen nach Tab. NA6 der DIN EN 1991-1-7/NA:2010-12 als Wände erforderlich

Abstand massives Widerlager zu Gleisachse $\geq 3,30 - 3,70 \text{ m}$ abhängig von Gleisbogen innen. o. außen

Ausnahmen bis $\geq 3,00 - 3,20$ m mit Auflagen möglich
Eine Prüfung u. Eisenbahntechnische Freigabe durch DB Netz (Regionalnetze, I.NVR-SW-A) im Einzelfall, ist immer erforderlich

Grundsatz bei Bauwerksklasse „B“, $V \leq 160$ km/h und übliche Sicherheit:

Einstufung erfolgt nach den v. g. Richtlinien u. Vorschriften gem. DIN EN 1991-1-7: 2010-12 Nr. 4 Tab. 4.3 u. 9.4 bzw. DIN 1991-1-7/NA:2010-12 Tab. NA.3. Bei den Regelfällen ist die Einstufung „B“ maßgebend, deshalb folgend die Bedingungen

Abstand Vorderkante Stütze/Pfeiler zur Gleisachse $\geq 5,00$ m und keine Pendelstützen

Abstand massives Widerlager zu Gleisachse $\geq 3,30 - 3,70$ m abhängig von Gleisbogen innen. o. außen

Ausnahmen bis $\geq 3,00 - 3,20$ m mit Auflagen möglich

Eine Prüfung u. Eisenbahntechnische Freigabe durch DB Netz (Regionalnetze, I.NVR-SW-A) im Einzelfall, ist immer erforderlich

- Es ist zu beachten, dass bei allen Grundlagen zur LH und LW die Soll-Daten zu verwenden sind. Trotzdem sollte eine „IST“ Aufnahme der Bahnanlagen erfolgen, wenn diese für die Planung der SÜ ausschlaggebend werden sollten.

Baubeihilfe

- Die Abstände von Hilfsunterstützungen zur Gleisachse für den Bau der SÜ im Bereich des Bahnkörpers sind in Ausführungsplänen einzutragen und der DB Netz von einem Prüfer geprüft zur Freigabe in Eisenbahntechnischer Hinsicht, vorzulegen.
Die entsprechenden Regelungen der DIN EN 1991-7-7:2010-12 u. DIN 1991-1-7/NA:2010-12 sind hierbei zu beachten.

Grundsatz bei Bauwerksklasse „B“ u. $V \leq 120$ km/h:

Einstufung erfolgt nach den v. g. Richtlinien u. Vorschriften gem. DIN EN 1991-1-7: 2010-12 Nr. 4 Tab. 4.3 u. 9.4 bzw. DIN 1991-1-7/NA:2010-12 Tab. NA.3. Bei den Regelfällen ist die Einstufung „B“ maßgebend, deshalb folgend die Bedingungen

Abstand Vorderkante Hilfsstütze zur Gleisachse $\geq 3,00 - 3,20$ m

Ausnahmen $\leq 3,00 - 3,20$ m mit Auflagen möglich

Eine Prüfung u. Eisenbahntechnische Freigabe durch DB Netz (Regionalnetze, I.NVR-SW-A) im Einzelfall, ist immer erforderlich.

- Die LH zwischen UK Schalung- bzw. Gerüstunterkante o. UK sonstigen Hilfskonstruktionen und Schienenoberkante (SO) darf die von der DB Netz vorgegebenen LH auch im Bauzustand, nicht unterschreiten.
Dies gilt auch für event. erforderliche Schalungen bzw. Schal- und Hilfsträger.

- Traggerüste sowie Hilfs- bzw. Schutzgerüste für den Neubau der SÜ sind nach folgenden Kriterien auszubilden.
 - die Flächen der Gerüste sowie der Schutzgeländer sind dicht auszubilden.
 - bei Betonier- bzw. Strahlarbeiten u. Spritzarbeiten unter Zugverkehr ist eine wasserdichte Folie im Gerüst- u. Geländerbereich anzuordnen. Ansonsten sind die Arbeiten in Zug-Pausen auszuführen und eine Verschmutzung (Schutz) der Bahnanlagen zu vermeiden.
 - die Standsicherheit ist mit Vorlage des Prüfberichtes nachzuweisen.
 - alle Gerüste und Baubehelfe im Bahnbereich sind zur eisenbahntechnischen Prüfung von einem beim EBA zugelassenen Prüfer, geprüft vorzulegen.
 - Der Abstand UK Hilfs- oder Schutzgerüste muss mind. 30 cm zu Spannungsführenden Teilen (Seil, Ausleger, Isolatoren ...) betragen.

- Alle temporären Hilfsunterstützungen bzw. Gründungen im Bahnbereich sind wieder zu entfernen und der Ursprungszustand der Bahnanlagen ist wiederherzustellen. Falls Hilfsfundamente im Schotterbett hergestellt werden müssen, sind diese mit Dielen mit den zulässigen Abständen zum Gleis, gegenüber dem Schotter abzustellen.