

	Variante I Erhalt der vorhandenen Querungsmöglichkeit der Bahnstrecke	Variante II Beseitigung der vorh. Querungsmöglichkeit unter Verwendung alternativer Wegeverbindungen		Variante III Beseitigung der vorh. Querungsmöglichkeit und Schaffung einer neuen Wegeverbindung	Variante IV Verlegung der vorh. Querungsmöglichkeit und Schaffung einer neuen Wegeverbindung	
		Variante II a	Variante II b		Variante IV a	Variante IV b
Beschreibung	Ausrüstung des BÜ mit einer technischen Sicherung (4 Lichtzeichen, 2 Fußgänger-schranken, 2 Akustiken) und Integration in das vorh. elektronische Stellwerk, Entfall der Umlaufsperrn und Pfeiftafeln	Beseitigung des vorh. Fußgänger-BÜ und Nutzung einer alternativen Route im vorh. Wegenetz	Beseitigung des vorh. Fußgänger-BÜ, Nutzung einer alternativen Route im vorh. Wegenetz und Neubau einer Wegeverbindung parallel zur Bahnstrecke	Beseitigung des vorh. Fußgänger-BÜ, Neubau einer Fußgängerbrücke (ca. Bahn-km 47,400) und Herstellung der Wegeverbindungen	Verlegung des vorh. Fußgänger-BÜ nach Bahn-km 47,456 und Herstellung der Wegeverbindungen	Verlegung des BÜ nach Bahn-km 47,468 Richtung Osten, Herstellung der Wegeverbindung und Böschungsabtrag bei Bahn-km 47,288 für Herstellung einer ausreichenden Sichtbeziehung zum BÜ
Auswirkungen auf den Schienenverkehr						
Bauzeitliche Einschränkungen	mittel (Arbeiten im BÜ-Bereich neben dem Gleis, Kabelverlegung entlang der Strecke, Integration in das ESTW)	gering (Rückbauarbeiten am BÜ)	mittel (Wegebau ist aufgrund der beengten Lage teilweise nur über das Gleis möglich, zudem Rückbauarbeiten am BÜ)	mittel (Arbeiten neben und über dem Gleis, Rückbauarbeiten am BÜ)	mittel (Arbeiten neben und an dem Gleis, Bauarbeiten am BÜ)	mittel (Arbeiten neben und an dem Gleis, Bauarbeiten am BÜ, Böschungsabtrag)
Betriebliche Abläufe	Erhöhung der Sicherheit durch technische Sicherung	Erhöhung der Sicherheit durch BÜ-Beseitigung	Erhöhung der Sicherheit durch BÜ-Beseitigung	Erhöhung der Sicherheit durch BÜ-Beseitigung	Erhöhung der Sicherheit durch Verbesserung der Übersicht	Erhöhung der Sicherheit durch Verbesserung der Übersicht
Auswirkungen für die Wegennutzer						
Dauer der Baumaßnahmen	4 Wochen	1 Woche	2 Monate	6 Monate	2 Monate	2 Monate
Bauzeitliche Einschränkungen des Weges	gering (Nutzer können den BÜ vsl. auch während der Bauarbeiten passieren, bauzeitliche Sicherung durch Bahnübergangsposten)	nicht relevant, da mit der Beseitigung alternative Wege zu nutzen sind	gering (der BÜ wird erst beseitigt, wenn der neue Weg nutzbar ist)	gering (der BÜ wird erst beseitigt, wenn die Fußgängerbrücke nutzbar ist)	gering (die Querungsmöglichkeit wird am derzeitigen Standort erst geschlossen, wenn der verlegte BÜ nutzbar ist)	gering (die Querungsmöglichkeit wird am derzeitigen Standort erst geschlossen, wenn der verlegte BÜ nutzbar ist)
Umweg	kein resultierender Umweg	ca. 630 m	ca. 420 m	kein relevanter Umweg	ca. 180 m	ca. 160 m
Akzeptanz	sehr gut, da gewohnte Wegebeziehungen erhalten werden, die technische Sicherung eine höhere Sicherheit bietet und das Queren vereinfacht wird	vsl. gering, da die direkte Wegeverbindung aufgelöst und ein Umweg erforderlich wird	vsl. gering, da die direkte Wegeverbindung aufgelöst und ein Umweg erforderlich wird	sehr gut, da gewohnte Wegebeziehungen erhalten werden	sehr gut, da gewohnte Wegebeziehungen erhalten werden	sehr gut, da gewohnte Wegebeziehungen erhalten werden
Betroffenheiten						
Umfang Grunderwerb	nicht erforderlich	nicht erforderlich	mittel	mittel	mittel	mittel
Arten der beanspruchten Flächen	Verkehrs- und Nebenflächen	Verkehrs- und Nebenflächen	Verkehrs- und Nebenflächen, teilweise mit Baumbestand	Verkehrs- und Nebenflächen, teilweise mit Baumbestand	Verkehrs- und Nebenflächen, teilweise mit Baumbestand	Verkehrs- und Nebenflächen, teilweise mit Baumbestand
Auswirkungen auf die Umwelt nach UVU	gering	keine	hoch	hoch	hoch	hoch

Betroffenheiten (Verkehrslärm)	akustische Warnsignale der Schienenfahrzeuge entfallen, Fußgängerakustik als Teil der technischen Sicherung (mit Nachtabenkung)	akustische Warnsignale der Schienenfahrzeuge entfallen	akustische Warnsignale der Schienenfahrzeuge entfallen	akustische Warnsignale der Schienenfahrzeuge entfallen	akustische Warnsignale der Schienenfahrzeuge entfallen	akustische Warnsignale der Schienenfahrzeuge entfallen
Kosten						
Baukostenschätzung	500 T€	5 T€	50 T€	1 Mio. €	30 T€	50 T€
Prozess- und Planungskosten	50 T€	25 T€	30 T€	100 T€	35 T€	35 T€
Kostenrisiko	mittel, da: <ul style="list-style-type: none"> Neubau der technischen Sicherung nach anerkannten Regeln der Technik Integration in das ESTW ist abhängig von einzelnen technischen Parametern, die zu klären sind Finanzierung als EKrG-Maßnahme ist unklar 	gering, da: <ul style="list-style-type: none"> ausschließlich Beseitigung des BÜ 	hoch, da: <ul style="list-style-type: none"> allgemeines Kostenrisiko bei Neutrassierung des Weges und aufgrund der vorhandenen Geländebeziehungen 	hoch, da: <ul style="list-style-type: none"> allgemeines Kostenrisiko bei Neubau eines Ingenieurbauwerkes und aufgrund der vorhandenen Geländebeziehungen 	hoch, da: <ul style="list-style-type: none"> allgemeines Kostenrisiko bei Neutrassierung des Weges und aufgrund der vorhandenen Geländebeziehungen 	hoch, da: <ul style="list-style-type: none"> allgemeines Kostenrisiko bei Neutrassierung des Weges und aufgrund der vorhandenen Geländebeziehungen (Bodenabtrag)
Termine						
Realisierungszeitraum	2 Jahre (aufgrund der erforderlichen Fachplanungen und des Genehmigungsverfahrens)	1 Jahr	> 5 Jahre (aufgrund der erforderlichen Fachplanungen und des Genehmigungsverfahrens schlecht abschätzbar)	> 5 Jahre (aufgrund der erforderlichen Fachplanungen und des Genehmigungsverfahrens schlecht abschätzbar)	2 Jahre (aufgrund der erforderlichen Fachplanungen und des Genehmigungsverfahrens)	2 Jahre (aufgrund der erforderlichen Fachplanungen und des Genehmigungsverfahrens)
Realisierungswahrscheinlichkeit	gut (da man allen Belangen gerecht werden kann)	mittel (da eine öffentliche Wegeverbindung getrennt wird und daraus Umwege resultieren)	mittel (aufgrund des Kostenrisikos und des weiterhin erforderlichen Umweges)	mittel (aufgrund des Kostenrisikos und der Unterhaltungsaufwände)	gut (da man allen Belangen gerecht werden kann)	gut (da man allen Belangen gerecht werden kann)

Abkürzungen:

- BÜ - Bahnübergang
- ESTW - Elektronisches Stellwerk
- Hp - Haltepunkt
- Ri. - Richtung
- UVU - Umweltverträglichkeitsuntersuchung