

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0013/2017
Auskunft erteilt: Herr Grimm
Ruf: 492 66 00
E-Mail: Grimm@stadt-muenster.de
Datum: 04.01.2017

Betrifft

Baubeschluss zur Beseitigung des Bahnübergangs Heroldstraße

Beratungsfolge

19.01.2017	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
24.01.2017	Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

Der Baumaßnahme Beseitigung des Bahnübergangs Heroldstraße wird nach der beigefügten Planung von dem Ingenieurbüro IGS, Planungsstand 30.11.2016, zugestimmt (Anlagen 1 und 2).

Es wird zur Kenntnis genommen, dass im Zusammenhang mit dieser Baumaßnahme der Bahnübergang Galgenheide zurückgebaut wird.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass eine Baukostenerhöhung gemäß der Kostenschätzung durch das Planungsbüro aus dem Jahre 2013 von 15.355.000 € auf 24.315.000 € vorliegt. Unter Berücksichtigung der Kostenbeteiligung von jeweils 1/3 der kreuzungsbedingten Baukosten durch die DB Netz AG und dem Bund und der Förderung gemäß Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau - FöRi-kom-Stra, erhöhen sich die bei der Stadt Münster verbleibenden Kosten von 2.139.000 € auf 3.187.000 € für das Gesamtprojekt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Baukosten in Höhe von ca. 24.315.000 € entstehen. Dem gegenüber stehen Einnahmen in Höhe von ca. 21.128.000,00 €.

Die 6 Eisenbahnüberführungen (Bohrpfähle, Bohrfahlköpfe und den Überbauten), der zurückgebaute Bahnüberführungen Heroldstraße mit dem Lückenschluss der Lärmschutzwand sowie der zurückgebaute Bahnübergang Galgenheide liegen in der Baulast und im Eigentum der DB Netz AG. Die weiteren Bauobjekte dieser Baumaßnahme verbleiben oder gehen in die Baulast und das Eigentum der Stadt Münster über. Als Folgekosten fallen zusätzlich jährlich Abschreibungen von rd. 45.000 € und Unterhaltungskosten von rd. 194.200 € an.

Die v.g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahme	4001	Heroldstraße/DB			
Auszahlungen			2018 2019 2020 2021	5.000.000 € 11.000.000 € 7.500.000 € 815.000 €	VE in 2017 für die Jahre: VE 5.000.000 € VE 11.000.000 € VE 7.500.000 €
Einzahlungen		Kostenbeteiligung von 1/3 durch Bahn / Bund	2018 2019 2020 2021 2022	2.600.000 € 5.700.000 € 3.900.000 € 2.800.000 € 448.000 €	
		Förderung FörRi-kom-Stra und ÖPnV-G	2018 2019 2020 2021 2022	1.000.000 € 2.000.000 € 1.130.000 € 450.000 € 1.100.000 €	
Saldo				3.187.000 €	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2017 bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt. Die über den Ansatz 2019 hinaus erforderlichen Mittel werden im Rahmen der Aufstellung des Haushaltsplanes 2018 veranschlagt. In diesem Zusammenhang werden ebenfalls die Ansätze der Einzahlungen angepasst.

Die über den Ansatz hinaus erforderliche Verpflichtungsermächtigung in 2017 für 2019 wird aus dem Verpflichtungsbudget des Tiefbauamtes im Rahmen der flexiblen Haushaltsführung nach § 9 (1) der Haushaltssatzung gedeckt.

Begründung:

1. Voraussetzungen

Bebauungsplan Nr. 468, „Mecklenbeck – Verlegte Heroldstraße / Neuer DB – Haltepunkt, Vorlage Nr. 609/2008, in Kraft getreten am 05.09.2008.

Vorlage V/0744/2015 „Aufhebung des Bahnüberganges Galgenheide im Rahmen des Neubaus der Eisenbahnüberführung Heroldstraße“, Beschluss am 29.10.2015, ASSVW.

2. Beschreibung der Baumaßnahme

Das Tiefbauamt der Stadt Münster plant in Zusammenarbeit mit der DB Netz AG die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge Heroldstraße und Galgenheide durch den Neubau einer Eisenbahn-

überführung im Zuge der Bahnstrecken 2200 Wanne-Eickel – Hamburg und 2265 Münster – Empel-Rees (Baumberge Bahn) über die verlegte Heroldstraße (Planstraße) ca. 470 m östlich des derzeitigen Bahnübergangs.

Der höhengleiche Bahnübergang mit der Strecke 2265 Münster – Empel-Rees muss erhalten werden, da hierüber weiterhin die Erschließung der gefangenen Grundstücke Heroldstraße 16 bis 24 sowie des Getränkemarktes (Heroldstraße 23) erfolgen muss. Die Andienung der vorgenannten Gebäude ist künftig jedoch nur noch aus nördlicher Richtung von der Weseler Straße möglich, so dass die somit entstehende Sackgasse eine deutliche verkehrliche Entlastung der bestehenden Eisenbahnkreuzungsanlage darstellt.

Ebenfalls beseitigt wird der Bahnübergang Galgenheide (BÜ km 62,017) etwa 540 m östlich der geplanten Unterführung. Die am BÜ kreuzende Weseler Straße wird nördlich der Gleise zur Sackgasse, der südlich anbindende Weg Galgenheide wird in westlicher Richtung an die neue Planstraße angebunden und ermöglicht somit Radfahrern und Fußgängern die Unterquerung der Gleisanlagen.

Parallel und in enger Verzahnung wird der Haltepunkt Mecklenbeck errichtet (DB Station & Service) sowie die Modifizierung des Stellwerks (DB Netz AG) durchgeführt. Die Verlegung des nördlichen Gleises (DB Netz AG) wurde in 2016 durchgeführt.

Die Gesamtmaßnahme besteht aus mehreren Teilmaßnahmen:

1. Neubau Eisenbahnüberführung (EÜ) über die Planstraße

Die Gründung der EÜ erfolgt als Tiefgründung auf einer überschnittenen Bohrpfahlwand $d = 120$ cm, die gleichzeitig als Baugrubenverbau zur Herstellung der Grundwasserwanne für die zu unterführende Planstraße dient.

Aus statisch-konstruktiven und herstellungstechnologischen Gründen erfolgt die Ausbildung der EÜ über die unterführte Planstraße als Walzträger-in-Beton-Konstruktion (WIB). Unter den insgesamt 6 zu überführenden Gleisen sowie unter dem Bahnsteig werden insgesamt 4 Überbauten angeordnet.

Mit der Herstellung der Eisenbahnüberführung wird im Februar 2018 begonnen. Während der Bauzeit muss die Hauptstrecke 2200 Wanne-Eickel – Hamburg drei Mal für 72 Stunden voll gesperrt werden. Die Überbauten der Gleise werden außerhalb der Streckenführung hergestellt und in der letzten Sperrzeit eingeschoben. Die Strecke 2265 Münster – Empel-Rees (Baumberge Bahn) und das südliche Gleis (Umgebungsbahn) werden für mehrere Monate voll gesperrt. Somit ist eine kurze und sichere Bauzeit gewährleistet. Ein Aufrechterhalten der Bahnverbindung Münster – Empel-Rees (Baumberge Bahn) während der Bauzeit ist aus bahntechnischer Sicht bei der vorhandenen Ausstattung nicht möglich. Eine Umleitung der Züge der Bahnverbindung Münster – Empel-Rees über die weiteren vorhandenen Gleise in dem Bereich des Baufeldes ist technisch nicht gegeben.

2. Neubau Wirtschaftswegbrücke über die Planstraße

Die Gründung erfolgt als Tiefgründung auf einer überschnittenen Bohrpfahlwand $d = 120$ cm, die gleichzeitig als Baugrubenverbau zur Herstellung der Grundwasserwanne für die zu unterführende Planstraße dient.

Aus statisch-konstruktiven und wirtschaftlichen Gründen erfolgt die Ausbildung der Wirtschaftswegbrücke über die unterführte Heroldstraße als Stahlbetonrahmen. Die Nutzbreite zwischen den Geländern beträgt 4,00 m. Die 3,00 m breite Fahrbahn wird beidseitig durch 0,50 m breite Schrammborde mit einer Bordhöhe von 20 cm von der Fahrbahn abgegrenzt. Als Absturzeinrichtung wird ein Füllstabgeländer vorgesehen.

Über die Wirtschaftswegbrücke führt der Wirtschaftsweg Galgenheide, der im Knotenpunkt 3 auf die Planstraße führt.

3. Lärmschutzwand im Zuge der Planstraße

An der Südseite der verlegten Heroldstraße (Planstraße) ist im Ergebnis einer schalltechnischen Untersuchung eine ca. 260 m lange, hoch absorbierende Lärmschutzwand in einer Höhe von 2,50 m zum Schutz gegen den Straßenverkehrslärm erforderlich. Aus Sichtgründen wird die Wand am östlichen Ende in 0,50 m Stufen abgetrept. Die Lärmschutzwand wird aus Stahlbeton-Wandelementen errichtet. Sie erhält eine hoch absorbierende Vorsatzschale, die in regionaltypischem Klinker ausgeführt wird. Zwischen Tragelement und Klinkervorsatz ist eine Dämmmatte anzuordnen.

4. Unterführungsbauwerk im Zuge der Planstraße

In Fortsetzung der im Bereich der Eisenbahnüberführung vorgesehenen Ausbildung des Trogbauwerkes ist auch in den Anschlussbereichen vorgesehen, die wasserdichte Wanne als überschnittene Bohrpfahlwand mit Stahlbetonvorsatzschale und Stahlbetontrogsohle auszubilden. Gegen von unten zuströmendes Grundwasser wird zwischen den Trogwänden eine wasserdichte Trogsohle aus Stahlbeton ausgebildet. Die Trogsohle wird so tief angeordnet, dass die Entwässerungsleitung im Fahrbahnbereich auf die Sohle gelegt werden kann und im notwendigen Wartungsfall ohne erheblichen Aufwand zugänglich ist. Dadurch entfallen aufwändige Sohlvertiefungen.

Der höher als die Planstraße verlaufende Geh- und Radweg wird durch eine Stahlbetonstützwand gegenüber der maximal 2,00 m tiefer verlaufenden Fahrbahn gesichert. Die Stützwand wird in einer Stärke von 0,50 m ausgebildet. Am Wandkopf verläuft ein 1,30 m hohes Füllstabgeländer als Absturzsicherung. Zur Verbesserung der Sichtmöglichkeiten für Radfahrer wird im Kurvenbereich auf der Südwestseite die nördliche Trogwand nur 0,80 m über OK Radweg geführt.

Zur Herstellung der Grundwasserwanne ist gemäß Baugrundgutachten aufgrund der anstehenden Baugrundverhältnisse eine Kombination von wasserdichten Verbauten (Bohrpfahlwand) mit einer Unterwasserbetonsohle erforderlich, da die Verbauten nicht in eine dichtende Schicht eingebunden werden können. Zur Reduzierung der erforderlichen Dicke des Unterwasserbetons wird eine temporäre Verankerung (Mircopfähle) vorgesehen. Um die vorhandene Bebauung und die Gleisanlage nicht zu schädigen, ist es notwendig, die Grundwasserabsenkung in Etappen zu tätigen. Die anstehenden Bodenverhältnisse in der Tiefe sind wasserdurchlässig, welches ein permanentes Eindringen von Grundwasser in die Baugrube zur Folge hat. Somit muss die Unterführungen in mehreren Bauabschnitten erstellt werden und das Einbringen der wasserdichten Stahlbetontrogkonstruktion geschieht unter Wasser.

5. Treppe zum DB-Haltepunkt Mecklenbeck (Trogbauwerk)

Nordwestlich der EÜ erfolgt die Anbindung des DB-Haltepunktes über eine Treppenanlage (BW 4.2). Dort wird die Trogwand entsprechend angewinkelt. Die Treppe dient lediglich der Erschließung des DB-Haltepunktes und geht in das Eigentum der Stadt Münster über. Diese Kosten sind nicht kreuzungsbedingt.

6. Ersatzneubau Brücke über den Getterbach im Zuge der Heroldstraße

Die südlich des vorhandenen Bahnübergangs befindliche Brücke über den Getterbach im Zuge der Heroldstraße besteht im Bestand aus einem Stahlbeton-Vollrahmen mit einer lichten Weite von 2,20 m und einer lichten Höhe von ca. 1,80 m. Das Bauwerk weist für den geplanten neuen Straßenverlauf eine zu geringe nutzbare Breite auf, diese muss in östliche Richtung vergrößert werden.

Die lichte Weite und die Gewässerachse werden beibehalten. Die lichte Höhe wird anhand des hundertjährigen Hochwassers zzgl. Freibord bei 60,20 m NHN festgelegt. Auf den Gesimsen werden 1,30 m hohe Füllstabgeländer vorgesehen, da der östliche Gehweg für Radverkehr nutzbar ist. Der Ersatzneubau ist aus Stahlbetonrahmenfertigteilen vorgesehen.

7. Lärmschutzwand, Lückenschluss Bahnübergang Heroldstraße

Südlich der Gleise der DB AG sind derzeit beidseits des Bahnübergangs Heroldstraße Lärmschutzwände angeordnet. Mit Auflassung dieses Bahnübergangs ist es erforderlich, mögliche Fremdquerungen aufgrund der nahen Bebauung, der sich anschließenden Fortführung der Heroldstraße und des dadurch erhöhten Querungsdrucks sicher auszuschließen, indem die Nutzung der unterbrochenen Wegebeziehung dauerhaft unterbunden wird. Die beidseitige Anordnung von Zäunen ist hierfür nicht ausreichend, sodass aus Gründen der Verkehrssicherheit auf zumindest einer Seite des aufgelassenen BÜs eine Wand bzw. Mauer errichtet werden muss, wodurch auch die Sichtbeziehung erfolgreich unterbrochen wird.

Unter den Aspekten der Verkehrssicherungspflicht und den Anforderung des Schallschutzes der südlichen Bebauung erfolgt der Lückenschluss entsprechend der anschließenden Wände als Konstruktion aus Stahlpfosten mit Ausfachung aus Aluminiumabsorptionselementen auf Bohrpfahlgründung. Die Standardfeldlänge beträgt 5,0 m.

8. Verlegung des Getterbaches

Der Getterbach wird im Bereich der neuen Lärmschutzwand in einen neues Bachbett gelegt. Das Bachbett wird von der vorhandenen Bebauung nördlicher verlegt. Das alte Bachbett bleibt erhalten und dient als Überlauf. Im weiteren Verlauf in Höhe der Bebauung Hafkhorst 41 wird der Getterbach durch einen Trog geführt, welcher in diesem Bereich gleichzeitig als Gründung der Lärmschutzwand dient. Die Bemessung des Trogbauwerks ist entsprechend vom HQ₁₀₀ mit einer Freibordhöhe von 50 cm geschehen. Der Getterbach verläuft südlich entlang der Unterführung und führt dann wieder in das vorhandene Gewässer.

9. Erstellung der Planstraße vom Kontenpunkt 3 (Heroldstraße) bis zum Knotenpunkt 1 (Weseler Straße)

Die Heroldstraße wird aus Süden kommend, unmittelbar vor dem vorhandenen Bahnübergang in einem Bogen nach Osten verschwenkt und südlich des parallel zur Bahnstrecke verlaufenden Wirtschaftsweges geführt. Nach ca. 260 m schwenkt die Heroldstraße in Höhe des Hauses Hafkhorst 41 nach Süden und anschließend wieder nach Norden, um den Gleiskörper der Bahnstrecken ca. 470 m östlich der heutigen Bahnübergänge rechtwinklig in einem Trogbauwerk zu unterqueren. Nach Unterquerung der Bahn führt die Straßentrasse geradlinig nach Norden und trifft gegenüber der Meyerbeerstraße auf die Weseler Straße.

Die Rad- und Gehwege werden im Bereich der Unterführung lediglich auf eine lichte Durchfahrtshöhe von 2,50 m abgesenkt. Dadurch kann erreicht werden, dass der Rad- und Gehweg barrierefrei gestaltet werden kann. Die neue Planstraße erhält eine durchgängige Beleuchtung und das Oberflächenwasser wird vor Einleitung in den Getterbach vorgeklärt.

10. Neubau P&R-Anlage

Als erforderliche Infrastrukturmaßnahmen für den Haltepunkt sind eine Fahrradabstellanlage (B&R-Anlage mit Leezen-Box) und eine P&R-Anlage nördlich der Bahn vorgesehen sowie eine Treppenanlage vom geplanten Geh- und Radweg im Trogbauwerk. Die Erschließung der P&R-Anlage erfolgt über einen gemeinsamen Geh- und Radweg zum Knoten 1 westlich der verlegten Heroldstraße (Planstraße). Dort befindet sich die verlegte Haltestelle „Meyerbeerstraße“, die von den Stadtbuslinien 10, 15 und 16 bedient wird, wodurch auch eine Verknüpfung von Bus und Schiene gewährleistet werden kann. Die Haltestelle wird nach dem Standard der Stadt Münster barrierefrei ausgebaut. Die Erschließung der Kfz-Stellplätze erfolgt über die westlich an das

Plangebiet angrenzende, gewerbliche Privatfläche. Hierfür wurde durch die Stadt Münster im Rahmen der vorhabenbezogenen 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 342 mit dem Grundstückseigentümer eine entsprechende vertragliche Vereinbarung getroffen. Die beschriebenen Infrastrukturmaßnahmen zur Erschließung des geplanten DB-Haltepunktes Mecklenbeck sind nicht kreuzungsbedingt, die Kosten werden durch die Stadt Münster getragen.

11. Beseitigung des Bahnüberganges Galgenheide

Der Bahnübergang wird in Gänze zurückgebaut und mit entsprechenden Zaunelemente so gesichert, dass ein Überqueren der Gleise nicht mehr möglich ist. Zusätzlich wird ein nicht mehr benötigtes Gleis (Gleis 709) auf der Nordseite ersatzlos zurückgebaut. Dieses ist nicht Bestandteil dieses Baubeschlusses und wird durch die DB ausgeführt.

12. Beseitigung des Bahnübergangs Heroldstraße

Der Bahnübergang Heroldstraße wird im Zuge der Bahnstrecken 2200 Wanne-Eickel – Hamburg zurückgebaut. Der Bahnübergang im Zuge der Bahnstrecke 2265 Münster – Empel-Rees bleibt erhalten und dient als Erschließung der gefangenen Grundstücke Heroldstraße 16 bis 24 und 23. Auf der südlichen Seite wird der Bahnübergang durch den Lückenschluss der Lärmschutzwand abgesichert und auf der nördlichen Seite durch eine Zaunanlage mit einem vorgelagertem Rückhaltsystem (Leitplanken).

3. Kosten

Durch die neue Kostenberechnung des Planungsbüros hat sich eine Kostenerhöhung gegenüber der Kostenschätzung aus dem Jahre 2013 ermittelt. Gegenüber Kostenschätzung aus dem Jahr 2013 von ca. 15,3 Mio. Euro steht die Kostenberechnung mit ca. 24,3 Mio. Euro und somit eine Kostenerhöhung von ca. 9,0 Mio. Euro.

Die Begründung der Mehrkosten liegt in den folgenden Punkten:

• Baukostensteigerung von 2013 auf 2020	1.400.000 €
• Beseitigung des Bahnübergangs Galgenheide, bahnspezifische Verkehrsanlagen. Diese Kosten waren in der Kostenschätzung 2013 nicht enthalten. Gesamtmehrkosten hier 860.000 €, kreuzungsbedingte Mehrkosten für die Stadt Münster 460.000 €	460.000 €
• Durch vertiefende Bodenerkundungen wurde eine komplexe Grundwassersituation ermittelt, welche eine aufwendigere Bauweise der Unterführung erfordert	4.400.000 €
• Erhöhte Entsorgungskosten der Böden	1.500.000 €
• Neubau der vorhandenen Brücke Heroldstraße – Getterbach, in der Kostenschätzung wurde nur die Verbreiterung vorgesehen.	190.000 €
• Korrektur der Kostenansätze Neubau der Lärmschutzwand	480.000 €
• Korrektur der Kostenansätze Verlegung Getterbach	180.000 €
• Korrektur der Kostenansätze Straßen- Kanalbau, Pumpwerk, Freiflä-	390.000 €

chen, Beleuchtung, P&R-Anlage	
-------------------------------	--

4. Ausschreibung und Bau

Die Planung sieht den folgenden zeitlichen Bauablauf vor:

Sommer 2017	EU Ausschreibung der Bauleistungen
Herbst 2017	Vergabe der Bauleistungen
Februar 2018	Beginn der Errichtung Eisenbahnüberführung und Verlegung des Getterbachs
2019	Unterführung (Trogbauwerk) Treppenaufgang Haltepunkt Ingenieurbauwerk Pumpwerk Wirtschaftswegbrücke
2020	Lärmschutzwände Straßen- und Kanalbau
2021	Brücke Heroldstraße – Getterbach Knoten 3, Heroldstraße Knoten 1, Weseler Straße Freiflächen Rückbau BÜ Heroldstraße und Galgenheide

Die Baustelle kann von der Südseite (über die Heroldstraße) und über die Nordseite (über die Weseler Straße) erreicht werden. Der Verkehrsumlegung der Heroldstraße auf die neue Planstraße geschieht nach der Fertigstellung aller erforderlichen Maßnahmen. Nach dieser Umlegung wird das Brückenbauwerk, Heroldstraße – Getterbach errichtet.

5. Beiträge Dritter/Zuschüsse

Bei diesem Projekt handelt es sich um eine Kreuzungsmaßnahme gemäß §3 Eisenbahnkreuzungsgesetz. Die Beteiligten dieser Kreuzungsanlage tragen jeweils 1/3 der kreuzungsbedingten Baukosten, DB Netz AG, Bund und Stadt Münster. Der 1/3 Kostenanteil der Stadt Münster wird mit 70 % nach FöRi-kom-Stra gefördert.

Kreuzungsbedingte Kosten:	ca. 23.760.000 €
1/3 Anteil der Stadt Münster	ca. 7.920.000 €
Förderung FöRi-kom-Stra, 70%	ca. 5.544.000 €
Verbleibender Anteil Stadt Münster	ca. 2.376.000 €

Die nicht kreuzungsbedingten Kosten der Stadt Münster erhalten anteilig eine Förderung nach ÖPNV-G.

Nicht kreuzungsbedingte Kosten der Stadt Münster	ca. 941.000 €
Förderung, Stellplätze, Leezenbox	ca. 130.000 €
Verbleibender Anteil Stadt Münster	ca. 811.000 €
Gesamtanteil Stadt Münster	ca. <u>3.187.000 €</u>

6. Genehmigungen/Vereinbarungen

Planungsvereinbarung, Stadt Münster – DB Netz AG, unterzeichnet am 07.06.2011
Kreuzungsvereinbarung, Stadt Münster – DB Netz AG, geplant Frühjahr 2017
Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt, ist eingereicht
Wasserrechtliches Verfahren bei der unteren Wasserbehörde, wird eingereicht

7. Liegenschaftliche Regelungen

Liegenschaftliche Regelungen waren für diese Maßnahme erforderlich und wurden getätigt. Flurstückregulierungen zwischen der Stadt Münster und der DB Netz AG sind vertraglich geregelt und werden mit Abschluss der Maßnahme abschließend reguliert. Dieses betrifft den Bereich entlang der vorhandenen Lärmschutzwand der Bahnlinie und der neuen Planstraße.

Die Anwohner und Eigentümer werden entsprechend dem Serviceversprechen des Tiefbauamtes frühzeitig über die Maßnahme informiert.

Weitere Detailplanungen zur barrierefreien Gestaltung werden mit der Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen „KIB“ abgesprochen.

i. V.

gez.

Peck
Stadtrat

Anlagen:

1. Lageplan geplanter Zustand, Plan Nr. V 12-102, Unterlage 5, Stand 30.11.2016
2. Höhenplan, V 12-102, Unterlage 6, Stand 30.11.2016