

Kreuzungsvereinbarung

(§§ 3/13 EKrG)

Änderung Bahnübergang

Strecke 6409, Glindenberg – Oebisfelde

Bahnübergang km 3,665

erstellt durch:

 Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung
und Verkehrssicherung GmbH
Pettenkoferstraße 4A
10247 Berlin

Im Auftrage:

 **NETZE**

DB Netz AG
Regionalbereich Südost
Anlagenmanagement Regionalnetze
Brandenburger Straße 1
04103 Leipzig

Berlin, den 22.04.2009

Vereinbarung über eine Maßnahme an einem Bahnübergang - §§ 3,13 EKrG

Zwischen der

DB Netz AG
Regionalbereich Südost
Regionalnetz Elbe / Saale
Editharing 41
39104 Magdeburg

- nachstehend **DB Netz AG** genannt -

und dem

Gemeinde Barleben
Ernst-Thälmann-Straße 22
39179 Barleben

- nachstehend **Straßenbaulastträger** genannt -

wird gemäß § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) vom 14.08.1963 (BGBl. I, S. 681) in der Fassung vom 08.03.1971 (BGBl. I, S. 167) und vom 21.03.1971 (BGBl. I, S. 337); zuletzt geändert durch Art. 281 der 9. Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom 31.10.2006 (BGBl. I S. 2444) folgende

Vereinbarung

geschlossen.

§ 1

Gegenstand der Vereinbarung

- (1) Die Gemeindestraße kreuzt die eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke 6409 Glindenberg – Oebisfelde im km 3,665 höhengleich.
Beteiligte an der Kreuzung sind die DB Netz AG als Baulastträger des Schienenweges und die Gemeinde Barleben als Baulastträger der Straße.
- (2) Der Bahnübergang ist gegenwärtig durch eine Halbschrankenanlage der Bauart HS 64 c gesichert. Im Bereich des Bahnüberganges befinden sich 3 Andreaskreuze mit integrierten Blinklichtern. Der Bahnübergang ist beleuchtet. Über den Bahnübergang führen keine Rad- und Gehwege.
- (3) Nach Prüfung kann der Bahnübergang weder aufgelassen noch der Verkehr auf eine benachbarte Bahnkreuzung verlegt werden. Ferner ist in einem überschaubaren Zeitraum keine Beseitigung durch eine niveaufreie Kreuzungsanlage vorgesehen.

- (4) Der Bahnübergang entspricht in der Signalisierung für den Straßenverkehr nicht den gesetzlichen Vorschriften. Insbesondere lässt die Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) die Sicherung von BÜ durch im Andreaskreuz integrierte Blinklichter nicht zu. Ferner lässt die Straßenbreite ein gefahrloses Begegnen von mehrspurigen Fahrzeugen nicht zu. Aus Gründen der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs ist, entsprechend der Verfügung des Bundesministers für Verkehr vom 19. August 1993 – 16/32.31.01/32 DR 93 -, der Bahnübergang (BÜ) mit einer Lichtzeichenanlage mit Halbschranken (LzH) auszustatten. Gleichzeitig wird die Gemeindestraße durch Herstellung der Mindestbreite von 5,50 m zuzüglich des Schleppkurvenzuschlages im Bereich des Bahnüberganges begegnungsgerecht ausgebaut, die Beschilderung und die BÜ-Befestigung den anerkannten Regeln der Technik angepasst und so die Sicherheit an der Kreuzung erhöht.

§ 2

Beschreibung der Maßnahme

- (1) Das Bauvorhaben umfasst alle Maßnahmen, die erforderlich sind, um den Bahnübergang entsprechend dem von der DB Netz AG aufgestellten und mit dem Beteiligten abgestimmten Kreuzungsplan umzugestalten.

Hierzu gehören u. a. folgende Maßnahmen:

- a) Rückbau der vorhandenen Sicherungsanlage
- b) Neubau einer Lichtzeichenanlage mit Halbschranken, einschließlich Zugeinwirkungsstellen und Abhängigkeits- und Überwachungseinrichtungen
- c) Herstellen eines neuen Elektroanschlusses
- d) Aufstellen eines Schalthauses
- e) Anpassung der Fernmeldeanlagen
- f) Anpassung Kabeltiefbau
- g) Rückbau der vorhandenen BÜ-Beleuchtung
- h) Anpassung der Straße durch Verbreiterung und Herstellung der Schleppkurven
- i) Anpassung der BÜ-Befestigung
- j) Änderung der Verkehrszeichen und -regelungen

- (2) Im Übrigen gelten die Unterlagen und Pläne, denen die Beteiligten zugestimmt haben, vorbehaltlich der Festlegungen im Planrechtsverfahren, der fachtechnischen Prüfung der Ausführungsunterlagen und der Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes.

Das sind insbesondere

- Erläuterungsbericht
- Übersichtsplan
- Kostenschätzung
- Lageplan Bestand
- Kreuzungsplan
- Markierungs- und Beschilderungsplan
- Straßenquerschnitte
- Lage- und Kabelübersichtsplan

§ 3

Planfeststellung

Für die Maßnahme wird ein Antrag gemäß § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gestellt.

§ 4

Durchführung der Maßnahmen

- (1) Die DB Netz AG führt die in § 2(1) Buchstabe a) bis j) aufgeführten Maßnahmen durch. Der Baudurchführende ist für die Ausschreibung, Vergabe und Vertragsabwicklung zuständig.
- (2) Aufträge für Leistungen bis zur Höhe der Kostenanschläge dürfen ohne vorherige Bestätigung des anderen Beteiligten vergeben werden.
- (3) Führt ein Beteiligter Maßnahmen durch, die Auswirkungen auf Anlagen des anderen oder den Verkehr haben können, so wird er vorher dessen Zustimmung einholen.
- (4) Für Baubeginn, zeitliche Durchführung der Maßnahme u. ä. gelten die im Schriftwechsel zu vereinbarenden Einzelheiten. Mit der Baudurchführung darf erst begonnen werden, wenn die verwaltungstechnischen Voraussetzungen, einschließlich der Genehmigung dieser Vereinbarung durch den BMVBS oder der von ihm beauftragten obersten Landesbehörde, erfüllt sind, die Finanzierung gesichert ist und die Beteiligten dem Baubeginn zugestimmt haben.
- (5) Nach Fertigstellung der Maßnahme erfolgt eine gemeinsame Abnahme durch die Beteiligten. Die bauaufsichtliche Abnahme für die Betriebsanlagen der Eisenbahn obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt.
- (6) Die endgültigen Abmessungen der Kreuzungsanlage werden in Bestandszeichnungen nachgewiesen. Nach Durchführung der Maßnahme übergibt der Baudurchführende den anderen Kreuzungsbeteiligten eine Ausfertigung der ihn betreffenden Bestandszeichnungen.

§ 5

Kosten der Maßnahme

- (1) Der Umfang der kreuzungsbedingten Kosten (= Kostenmasse) wird unter Beachtung des § 13 Abs. 1 EKrG, der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung (1. EKrV) und des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 8/1989 des Bundesministers für Verkehr vom 17. Mai 1989 (VkB1 1989, S. 419) ermittelt.
- (2) Die Kosten der Maßnahme (§ 2) betragen nach der als Anlage beigefügten „Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten“ Abschnitt G voraussichtlich **598.621,55 €** (einschließlich Verwaltungskostenpauschale und Umsatzsteuer). Sie sind in voller Höhe kreuzungsbedingt.
Die Einheitspreise beruhen auf dem derzeitigen Planungsstand, den zurzeit zu erwartenden Unternehmerangeboten und den gegenwärtigen Abrechnungssätzen. Abgerechnet wird nach den tatsächlich erzielten Unternehmerpreisen und den zum Zeitpunkt der Leistung gültigen Abrechnungssätzen.

Die kreuzungsbedingten Kosten werden nach § 13 Abs. 1 EKrG zu je einem Drittel von der DB Netz AG, von dem Straßenbaulastträger und dem Bund getragen.

Danach entfallen einschließlich Verwaltungskosten und Umsatzsteuer voraussichtlich auf

- die DB Netz AG	199.540,52 €
- der Straßenbaulastträger	199.540,52 €
- den Bund	199.540,52 €

- (3) Die anfallende Umsatzsteuer gehört zur Kostenmasse (vgl. Allg. Rundschreiben Straßenverkehr ARS 10/1993-StB 17/78.10/3 Va 93 vom 05. April 1993).
- (4) Für die Berechnung der Personalkosten nach § 4 Abs. 2 Nr. 1 der 1. EKrV gelten die Kosten nach dem tatsächlich eingesetzten Personal (vgl. Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 18. September 1995 - StB - 17/E - 11/E - 16/78.11.00 -27 - Va 95).
- (5) Die Beteiligten werden Verwaltungskosten nach § 5 der 1. EKrV in Höhe von 10 % der von ihnen aufgewandten Grunderwerbs- und Baukosten in Rechnung stellen.
- (6) Kosten für Betriebserschwernisse während der Bauzeit gehören – nur soweit solche der DB Netz AG selbst entstehen - zur Kostenmasse.
- (7) Die endgültigen Kosten ergeben sich aus der Schlussabrechnung, die von der DB Netz AG aufgestellt wird.
- (8) Die Beteiligten vereinbaren, dass infolge der nur vorläufigen Kostenermittlung für die Baumaßnahme einer vom Bauausführenden nachzuweisenden Kostenmehrung von 10% der Nettobaukosten ohne einen gesonderten Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung zugestimmt wird, soweit sich nicht der Vertragsgegenstand nach § 1 oder die Art und der Umfang der Maßnahme nach § 2 ändern.

§ 6

Abschlagszahlungen und Abrechnung

- (1) Der Straßenbaulastträger leistet Abschlagszahlungen nach dem Baufortschritt auf die Kosten der Maßnahme, die von dem anderen Beteiligten durchgeführt wird.
- (2) Der endgültige Zahlungsausgleich wird unverzüglich nach Übersendung und Prüfung der Kostenzusammenstellung durchgeführt. Bei Meinungsverschiedenheiten darf die Zahlung der unbestrittenen Beträge nicht bis zur Klärung der Streitfragen zurückgestellt werden.

§ 7 **Erhaltung und Eigentum**

- (1) Für die Erhaltung der Kreuzungsanlage gilt § 14 EKrG.

Danach erhalten:

- a) die DB Netz AG die Eisenbahnanlagen. Diese sind insbesondere das sowohl dem Eisenbahnverkehr als auch dem Straßenverkehr dienende Kreuzungsstück, begrenzt durch einen Abstand von 2,25 m von der äußeren Schiene, die Schranken, Andreaskreuze und Lichtzeichen,
 - b) der Straßenbaulastträger die Straßenanlagen, das sind insbesondere die Fahrbahn, die Warnzeichen, Merktafeln (Baken) sowie andere der Sicherung des Straßenverkehrs dienende Verkehrszeichen, Markierungen und Leiteinrichtungen sowie die Anlagen zur Entwässerung der Straße.
- (2) Für die Erhaltungsmaßnahmen, die Anlagen des anderen Beteiligten betreffen, wird dessen vorherige Zustimmung eingeholt, es sei denn, dass Gefahr im Verzug ist. Dabei werden auch Umfang der Mitbenutzung der Anlagen des anderen Beteiligten sowie ggf. erforderliche Sicherheitsvorkehrungen festgelegt.
- (3) Die Eisenbahnanlagen werden Eigentum der DB Netz AG, die Straßenanlagen Eigentum des Straßenbaulastträgers.

§ 8 **Sonstiges**

- (1) Für das Verfahren bei der Bauausführung, Kostenerstattung, Leistung von Abschlagszahlungen und der Abrechnung der Maßnahmen nach § 2 gelten die Richtlinien über das Verfahren bei der Bauausführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem EKrG, die der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 7/2000 vom 06.03.2000 bekannt gegeben hat.
- (2) Die Durchführung baulicher und technischer Maßnahmen bzw. die Genehmigung entsprechender Maßnahmen Dritter im Verkehrsweg eines Beteiligten obliegt jedem Beteiligten für seinen Verkehrsweg. Leitungsverlegungen und der An- oder Einbau sonstiger Einrichtungen bedürfen jeweils der vorherigen Zustimmung des anderen Beteiligten. Dieser kann seine Zustimmung verweigern, wenn eigene berechnete Interessen durch die Maßnahme beeinträchtigt werden können. Die Zustimmung kann davon abhängig gemacht werden, dass vor Durchführung der Maßnahme eine besondere vertragliche Regelung zwischen ihm und dem Maßnahmeträger zustande kommt.
- Diese Regelungen gelten nicht bei Erhaltungsmaßnahmen nach § 7 Abs. 2.
Die Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes bleiben hiervon unberührt.

- (3) Von den Kosten für Leitungsanpassungen werden nur Anteile der Kostenmasse angelastet, die ein Beteiligter als Baulastträger eines der beteiligten Verkehrswege zu tragen hat. Nicht zur Kostenmasse zählen die aufgrund bestehender Rechtsverhältnisse von Dritten (z. B. Konzessionsverträge) zu übernehmenden Kosten. Diese sind erforderlichenfalls von dem jeweiligen Vertragspartner bis zur Durchsetzung seiner Ansprüche vorzufinanzieren.
- (4) Für eventuelle Folgekosten für die Verlegung, Änderung oder Sicherung von Telekommunikationslinien, die nicht zu den Eisenbahn- oder Straßenanlagen gehören, gelten die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes (TKG) vom 22. Juni 2004 (BGBl. Teil I Nr. 29 vom 25.06.04), soweit keine besonderen vertraglichen Regelungen bestehen. Sie gehören somit nicht zur Kostenmasse.
- (5) Ein ggf. erforderlicher Grunderwerb eines Beteiligten von dem anderen Beteiligten wird gesondert vertraglich geregelt.
- (6) Während der Bauzeit obliegt die Verkehrssicherungspflicht jeweils dem Beteiligten, der die Maßnahme selbst durchführt bzw. die Bauaufträge vergibt.
- (7) Die Beteiligten vereinbaren abweichend von § 195 BGB eine Verjährungsfrist von 10 Jahren. Die Verjährungsfrist für den endgültigen Zahlungsausgleich beginnt mit dem Schluss des Jahres, in dem den Beteiligten das Ergebnis der Prüfung der Kostenzusammenstellung vorliegt.

§ 9

Änderungen und Ergänzungen

Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

§ 10

Genehmigungen

Diese Vereinbarung ist gemäß ARS 7/2000 –EKrG Richtlinie 2000- Ziff. 4 vom Eisenbahn-Bundesamt fachtechnisch und wirtschaftlich zu prüfen. Diese Prüfung veranlasst die DB Netz AG. Anschließend bedarf diese Vereinbarung wegen des in § 5 vorgesehenen Beitrages des Bundes, unter Beachtung der Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes, der Genehmigung der zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr beauftragten Behörde. Diese Prüfung und Feststellung wird von der DB Netz AG eingeleitet.

§ 11
Ausfertigungen

Diese Vereinbarung wird 6-fach ausgefertigt, der Straßenbaulastträger und die DB Netz AG erhalten jeweils 2 Ausfertigungen. Je ein Exemplar ist zum Verbleib bei der obersten Landesbehörde und beim Eisenbahn-Bundesamt bestimmt.

Leipzig, den 21. JULI 2009
DB Netz AG
Regionalbereich Südost

Barleben, den

i.V.

Fuchs

i.V.

.....

L. 29.07.09
30.07.09