

Vorlageart: Beschlussvorlage
Federführung: Mobilität
Verantwortung: Frau Mauksch, Dr.Palotz, Herr Tsalastras, Herr Schranz

Neubau der Eisenbahnüberführung (EÜ) Osterfelder Straße mit Aufweitung des Fahrbahnquerschnittes und der Nebenanlagen und Abschluss einer Eisenbahnkreuzungsvereinbarung

Beratungsfolge

17.06.2025	Bezirksvertretung Osterfeld	Kenntnisnahme
26.06.2025	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	Vorberatung
07.07.2025	Rat der Stadt	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt stimmt dem Abschluss der als Entwurf beigefügten Eisenbahnkreuzungsvereinbarung zum nördlichen Brückenbauwerk zu.

Im Rahmen der Haushaltsplanung 2025 ff. wurden zunächst nur konsumtive Mittel unter dem o. g. Auftrag 560212010106 – Landesstraßen, Kostenart 522124 – Aufwendungen für Brücken Osterfelder Str. in Gesamthöhe von 60.787.810 EUR sowie eine Förderung unter 414100 – Zuweisungen vom Land in Gesamthöhe von 42.210.170 EUR eingeplant.

Zur Umsetzung der Maßnahme werden nach derzeitigem Stand Haushaltsmittel wie folgt benötigt:

Konsumtiv:

Auftrag: 560212010106 - Landesstraßen

Kostenart	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Gesamt
414100 - Zuweisungen vom Land	7.950.000	8.437.500	4.991.625	361.437,58			21.740.562,58
448700 - Erstattung von privaten Unternehmen						7.159.201	7.159.201
522124 - Aufwendungen für Brücken Osterfelder Str.	10.600.000	11.250.000	6.655.500	6.305.500	111.000		34.922.000

Investiv:

Finanzstelle: 560012010105500 - Brücke Wittekindstr. Neubau

Finanzposition	2025	2026
6811.00 - Zuweisungen vom Land		350.925
7852.00 - AiB Tiefbaumaßnahmen	467.900	

Finanzstelle: 560012010600600 - Ersatzbrücken Osterfelder Straße

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Gesamt
6811.00 - Zuweisungen vom Land	375.000	150.000	300.000	28.660,50			853.660,50
7852.00 - AiB Tiefbaumaßnahmen	500.000	200.000	400.000	500.000	400.000	363.000	2.363.000
7852.40 - Ausz. für Tiefbaumaßnahmen IngL WBO			100.000				100.000

Im Rahmen der Haushaltsanmeldung 2026 ff. werden diese Plandaten entsprechend des o. g. Bedarfes aktualisiert.

Die aktuellen Berechnungstabellen sind als Anlage 3: Kostenaufstellung Bauwerk Nord und 3b: Kostenaufstellung Gesamtmaßnahme beigelegt.

Bezug

M/16/0802-01 „Information über die Bestrebung der DB-Netz AG, die Eisenbahnbrücken Osterfelder Straße, Skagerrakstraße und Kewerstraße zu erneuern.“ vom 12.05.2015

B/16/4474-01 „Aufweitung der Eisenbahnbrücken an der Osterfelder Straße“ vom 01.04.2019 (nicht öffentlich)

B/16/4616-01 „Aufweitung der Eisenbahnbrücken an der Osterfelder Straße hier: Abschluss einer Vorvereinbarung“ vom 20.05.2019 (nicht öffentlich)

Konsequenzen

Drucksache hat finanzielle Konsequenzen (siehe Sachverhalt)

Drucksache hat klimatische Konsequenzen (siehe Anlage "Klimacheck")

Sachverhalt

Die DB Netz AG teilte der Stadt Oberhausen im Februar 2015 mit, dass im Zuge eines bundesweiten Brückensanierungsprogramms der Neubau mehrerer Eisenbahnbrücken auf Oberhausener Stadtgebiet vorgesehen sei. Neben der EÜ Kewerstraße und EÜ Skagerrakstraße sollte auch die EÜ Osterfelder Straße erneuert werden.

Der Brückenneubau sollte zunächst unter Berücksichtigung der geltenden technischen Regelwerke (RASt 2006) mit der erforderlichen Durchfahrtsbreite und -höhe vorgesehen werden (siehe M/16/0802-01). Bei der Konkretisierung der Planungen 2019 wurde die Durchfahrtsbreite auf 20,50 m erhöht, um die Nebenanlagen normgerecht herstellen und eine Abbiegespur einrichten zu können. Der Rat der Stadt Oberhausen hatte diese Aufweitung und die Beibehaltung der bestehenden Durchfahrthöhe am 01.04.2019 beschlossen (siehe B/16/4474-01).

Die Begründungen, die eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts erforderlich machen und bereits durch den Rat der Stadt Oberhausen beschlossen wurde, haben weiterhin Bestand.

Zu den wichtigsten Gründen zählen die hohe Verkehrsbedeutung der Osterfelder Straße als gewidmete Landesstraße (L 450) im Straßennetz der Stadt Oberhausen, sowie das Fehlen einer Linksabbiegespur in die Arminstraße und ausreichender Nebenanlagen im Bestand. Der neue Fahrbahnquerschnitt wird Platz für eine zusätzliche Abbiegespur und beidseitigen Geh- und Radwegen mit einer richtlinienkonformen Breite von jeweils 2,5 m bieten.

War man 2019 noch davon ausgegangen, dass durch den Verzicht auf eine Vergrößerung der lichten Durchfahrthöhe eine Tieferlegung der Fahrbahn und des Kanals vermeidbar sei, ergibt sich aktuell bereits durch die Vergrößerung der Spannweite (größerer Fahrbahnquerschnitt) eine Tieferlegung der Fahrbahn mit entsprechenden Folgekosten, da die Konstruktionshöhe der Brücke aus statischen Gründen erhöht werden muss und die Schienenoberkante nicht verändert werden kann. Eine Tieferlegung der Fahrbahn und des darunterliegenden Kanals ist daher unvermeidbar.

Die lichte Durchfahrthöhe soll weiterhin unverändert bei 3,60 m (mit ausgeschilderter Durchfahrthöhe von 3,40 m) bestehen bleiben, um die erforderliche Tieferlegung der Fahrbahn mit ihren Folgemaßnahmen an den angrenzenden Einmündungen so gering wie möglich zu halten.

In der Osterfelder Straße befindet sich ein Kanal der Stadt mit einem Durchmesser von 1000 mm, der Schmutzwasser aus der Bottroper Straße in Richtung Waghalsstraße transportiert. Die unter den Brückenbauwerken erforderliche Absenkung des Kanals hat zur Folge, dass der Kanalabschnitt zwischen Arminstraße und Waghalsstraße tiefergelegt werden muss, um auch nach der Absenkung eine durchgängige Gefällestrecke in Richtung Waghalsstraße zu erhalten.

Der aktuelle Planungsstand zum Straßenbau ist in Anlage 1 abgebildet. Er basiert auf den aktuellen Angaben der Brückenplanungen mit den erforderlichen Absenkungen der Fahrbahn unterhalb der Brücken (Anlage 2).

Aktuell geht die Bahn bei dem nördlichen Bauwerk von einem Baubeginn im Juli 2026 aus und hat hierzu bereits erste Sperrpausen genehmigt bekommen. Baubeginn für die südliche Brücke ist dann voraussichtlich 2029. Der Abschluss der Gesamtmaßnahme inkl. Straßen- und Kanalbau erfolgt voraussichtlich 2031.

Um den Baubeginn sicherzustellen, ist eine Kreuzungsvereinbarung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrV) abzuschließen. Sie dient auch als Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln bei der Bezirksregierung Düsseldorf.

Da die DB InfraGO AG zunächst das nördliche Brückenbauwerk erneuern wird und die Planungen zum südlichen Bauwerk noch nicht weit genug fortgeschritten sind, wird in dieser Beschlussvorlage zunächst nur der Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung zum nördlichen Bauwerk vorgestellt. Für die ebenfalls erforderliche EKrV zum südlichen Brückenbauwerk wird es eine separate Beschlussvorlage geben.

Kosten Nordbauwerk für Kreuzungsvereinbarung

Im Zuge der Erarbeitung der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung wurden von der DB InfraGO AG bzw. der WBO GmbH die kreuzungsbedingten Nettokosten für den Brückenneubau, den Straßen- sowie den Kanalbau aktualisiert bzw. anhand der fortgeschrittenen Planungen konkretisiert. Sie teilen sich wie folgt auf die Gewerke auf:

- Brückenbau Nord (Stand 05/2025): 32,557 Mio. Euro
- Hilfsbrücken 3,250 Mio. Euro
- Straßenbau (Stand 05/2025): 0,969 Mio. Euro
- Kanalbau (Stand 05/2025): 1,528 Mio. Euro

Die kreuzungsbedingten Gesamtkosten (inkl. Umsatzsteuer und Verwaltungskostenpauschale) für das Bauwerk Nord liegen somit aktuell bei ca. 52.889.789,53 Euro.

Für das nördliche Brückenbauwerk besteht bahnseitig ein Verlangen, wodurch die DB InfraGO AG gemäß vorläufigem Kostenteilungsschlüssel 28,62 % der kreuzungsbedingten Kosten übernimmt.

Der Neubau der Brückenbauwerke verringert die zukünftigen Kosten für die Unterhaltung, wodurch die Eigentümerin, die DB InfraGO AG profitiert. Dieser finanzielle Vorteil wird den entstehenden Mehrkosten für die Unterhaltung der größeren Brücken gegenübergestellt und in Form einer einmaligen Ablösungszahlung von der DB InfraGO AG an die Stadt Oberhausen abgegolten. Die Ermittlung dieses Betrages erfolgt nach der Ablösungsbeträgberechnungsverordnung (ABBV) und ergibt für das nördliche Bauwerk ca. 7.159.201,00 Euro.

Die Stadt Oberhausen hat aufgrund des geäußerten Verlangens zur Erweiterung des Fahrbahnquerschnitts den überwiegenden Teil der Kosten zu tragen, wird diese aber im Rahmen eines Förderantrages zumindest teilweise durch das Land refinanzieren.

Konkret ist derzeit davon auszugehen, dass ca. 22.296.258,76 Euro der Gesamtkosten durch die DB InfraGO AG getragen werden (Kostenanteil + Ablösung) und für die verbleibenden 30.593.530,77 Euro als zuwendungsfähige Kosten eine Förderung beantragt wird. Daraus ergibt sich eine maximal mögliche Fördersumme in Höhe von ca. 22.945.148,08 Euro, die aufgrund des Umfangs voraussichtlich über mehrere Jahre zur Verfügung gestellt werden wird.

Der bei der Stadt verbleibende Eigenanteil beträgt mind. 7.648.382,69 Euro. Er ist größtenteils konsumtiv (Brückenbau) und in geringerem Maße investiv (Straßen- und Kanalbau) zu verbuchen.

Die ersten Kosten entstehen aufgrund des Baubeginns Mitte 2026 voraussichtlich ebenfalls erst ab dem Jahr 2026 und verteilen sich über fünf Jahre.

Die Ablösung wird voraussichtlich ein Jahr nach Fertigstellung der Brückenbauwerke ausgezahlt und reduziert die vorherigen Abschlagszahlungen an die Bahn nicht.

Die Ergebnisse der o.g. Aktualisierungen (Planunterlagen, Kosten, Kostenteilungsschlüssel usw.) sind in den aktuellen Entwurf der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung (Anlage 4) eingeflossen.

Gesamtkosten Süd- und Nordbauwerk

Da die Erneuerung der nördlichen Brückenbauwerke nur einen Teil der Gesamtmaßnahme „EÜ Osterfelder Straße“ darstellt, wird im Folgenden auf die voraussichtlichen Kosten für die südlichen Brücken und schlussendlich auf die Kosten der Gesamtmaßnahme eingegangen.

Aktuell gibt es für die südlichen Bauwerke keine Kostenberechnung, es liegt lediglich eine Kostenschätzung aus Juli 2024 vor. Diese geht von ca. 9.003.500 Euro (netto) kreuzungsbedingten Kosten aus. Bedingt durch die größere Spannweite sind, wie auch bei der nördlichen Brücke, Fahrbahn und Kanal abzusenken und die anschließenden Fahrbahnquerschnitte am Knotenpunkt Osterfelder Straße / Wittekindstraße / Arminstraße baulich anzupassen. Die Kosten für den Straßen- und Kanalbau hat die WBO GmbH aktuell auf ca. 1.079.486,54 Euro geschätzt.

Bei dem südlichen Bauwerk wird aufgrund der vergleichbaren Randbedingungen zum Bauwerk Nord und in Abstimmung mit der DB InfraGO AG angenommen, dass auch hier eine (vorläufige) Kostenteilung von 28,62 % Bahn und 71,38 % Stadt und ein ähnlicher, prozentualer Ablösungsbetrag erfolgen wird.

Insgesamt ergeben sich somit kreuzungsbedingte Gesamtkostenmasse für das Bauwerk Süd und Nord zusammen in Höhe von 66.681.619,93 Euro (inkl. Umsatzsteuer und Verwaltungskostenpauschale).

Davon übernimmt die DB InfraGO AG voraussichtlich (Baukosten + Ablösung) ca. 29.084.279,62 Euro (43,62 %).

Der verbleibende Anteil wird im Rahmen einer Förderung nach den FöRi-kom-Stra mit maximal 75 % gefördert. Im Idealfall übernimmt das Land etwa 28.198.005,23 Euro (42,29 %) und die Stadt hat einen Eigenanteil in Höhe von 9.399.335,08 Euro (14,10 %) zu übernehmen.

Die Bahn wird als Baudurchführende in finanzielle Vorleistung gehen und den städtischen Anteil über Abschlagszahlungen dem Abrechnungsstand entsprechend einfordern.

Förderung

Die Maßnahme wurde 2019 mit der Bezeichnung „Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung (EÜ) Osterfelder Straße bei gleichzeitiger Aufweitung des Fahrbahnquerschnitts“ mit dem Ordnungsmerkmal 2019 07 119 zur Förderung nach den FöRi-kom-Stra bei der Bezirksregierung Düsseldorf angemeldet.

Grundsätzlich förderfähig sind die Kosten, die gemäß Kreuzungsvereinbarung von der Stadt Oberhausen zu übernehmen sind (ca. 71,4% der Maßnahmenkosten). Die maximale Förderquote liegt derzeit bei 75%. Damit beträgt der Eigenanteil, den die Stadt mindestens zu tragen hat, ca. 15,14 % der Gesamtkosten. Er kann, je nach Höhe der Förderquote, noch ansteigen.

Konkret beträgt zum jetzigen Zeitpunkt der geschätzte Eigenanteil mindestens 7.648.382,69 Euro für das nördliche Bauwerk und voraussichtlich 9.399.335,08 Euro für beide Bauwerke.

Aufgrund der hohen Baukosten und der Dringlichkeit der Maßnahme steht die Fachverwaltung im stetigen Austausch mit dem Zuwendungsgeber, sodass dieser über alle aktuellen Fortschritte der Maßnahme informiert ist und Gelegenheit gibt, bei Bedarf steuernd einzugreifen.

Eine Beantragung (Förderantrag) steht noch aus, soll aber nach Vorliegen aller Planungsunterlagen durch die DB InfraGO AG sobald wie möglich durchgeführt werden. Ein förderunschädlicher Baubeginn wird ggfls. durch Beantragung einer Ausnahmegenehmigung (vorzeitiger Maßnahmenbeginn) sichergestellt.

Zur Einhaltung des Zeitplans ist es aufgrund der fehlenden Planungsunterlagen inkl. Kostenermittlungen der DB InfraGO AG aktuell erforderlich, mit vereinfachten vorläufigen Kostenberechnungen zu arbeiten.

Bauablauf

Die Bahn wird im Juli 2026 mit Arbeiten im Gleisbereich und einer ersten Sperrung der Bahnstrecke mit der Baumaßnahme beginnen. Voraussichtlich ab Anfang August erstrecken sich die Arbeiten auch auf den Straßenraum, sodass ab diesem Zeitpunkt die Osterfelder Straße zwischen Bottroper Straße und Cherusker Straße für den Durchgangsverkehr voll gesperrt sein wird.

Da der Kanal in der Osterfelder Straße am Knotenpunkt Waghalsstraße / Osterfelder Straße seinen Tiefpunkt hat, muss dieser Abschnitt des Kanals zwischen Arminstraße und Waghalsstraße, um den Wasserabfluss nach Fertigstellung der Straßen- und Kanalarbeiten im Bereich der Brückenbauwerke zu gewährleisten, ebenfalls tiefergelegt werden. Um die erforderliche Vollsperrung der Osterfelder Straße nicht zusätzlich zu verlängern, erfolgt diese Tieferlegung parallel zu den Arbeiten der Bahn am nördlichen Bauwerk.

Verkehre werden in dieser Zeit über die Wittekindstraße - Waghalsstraße umgeleitet. Die Einbahnstraßenregelung in der Waghalsstraße zwischen Teutstraße und Osterfelder Straße wird dazu aufgehoben und die Einfahrt von der Osterfelder Straße in die Waghalsstraße provisorisch / übergangsweise möglich gemacht.

Die Cheruskerstraße wird in dieser Zeit über die Verbindung Wittekindstraße / Arminstraße erreichbar sein, die zu diesem Zeitpunkt keine Einschränkungen aufweist.

Im Zuge dieser Vollsperrung, nach Fertigstellung des nördlichen Brückenbauwerks, wird auch der Straßenbau zwischen Cheruskerstraße und Bottroper Straße ausgeführt.

Der Abschnitt Waghalsstraße bis Arminstraße wird zwischenzeitlich wieder für den Verkehr freigegeben werden können, da die Tieferlegung des Kanals schneller umgesetzt sein wird als der Brückenneubau.

Umleitungsverkehre können dann über die Wittekindstraße direkt bis zur Osterfelder Straße (Knotenpunkt Wittekindstraße / Arminstraße) fahren, das Provisorium an der Einmündung Waghalsstraße hat dann ausgedient.

Sobald diese Maßnahmen abgeschlossen sind, erfolgt ab 2029 die Vollsperrung der Osterfelder Straße zwischen Cherusker- und Arminstraße für den Ersatzneubau des südlichen Brückenbauwerks und der anschließenden Straßenbaumaßnahmen. Die Verbindung Wittekindstraße / Arminstraße bleibt (mit Einschränkungen) insbesondere für den Linienbusverkehr aufrechterhalten. Der Zugang zur Cheruskerstraße erfolgt von Norden über die Bottroper Straße.

Umleitungsverkehre werden erneut über die Wittekindstraße bis zur Bottroper Straße geleitet.

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

Eine Übersicht über die einzelnen Bauphasen mit Darstellung der vorläufigen Bauzeiten ist in Anlage 5 dargestellt. Die Fertigstellung der Gesamtmaßnahme wird voraussichtlich Mitte 2030 realisiert sein, danach erfolgt die finale Herstellung der Wittekindstraße.

Zwischen den einzelnen Bauphasen wird es kurze Zeiträume geben, in denen auch die Umleitungsstrecken nur eingeschränkt oder gar nicht zur Verfügung stehen. Beispielsweise wenn die Übergänge zwischen den bereits tiefergelegten Straßenabschnitten und den noch nicht umgestalteten Abschnitten hergestellt werden müssen. Diese detaillierten Angaben werden aber erst im späteren Verlauf und mit Vorliegen der endgültigen Planungen erarbeitet werden.

Anlage/n

1 - Anlage 1 - Lageplan Straßenplanung

2 - Anlage 2 - Übersichtsplan Brückenbauwerke

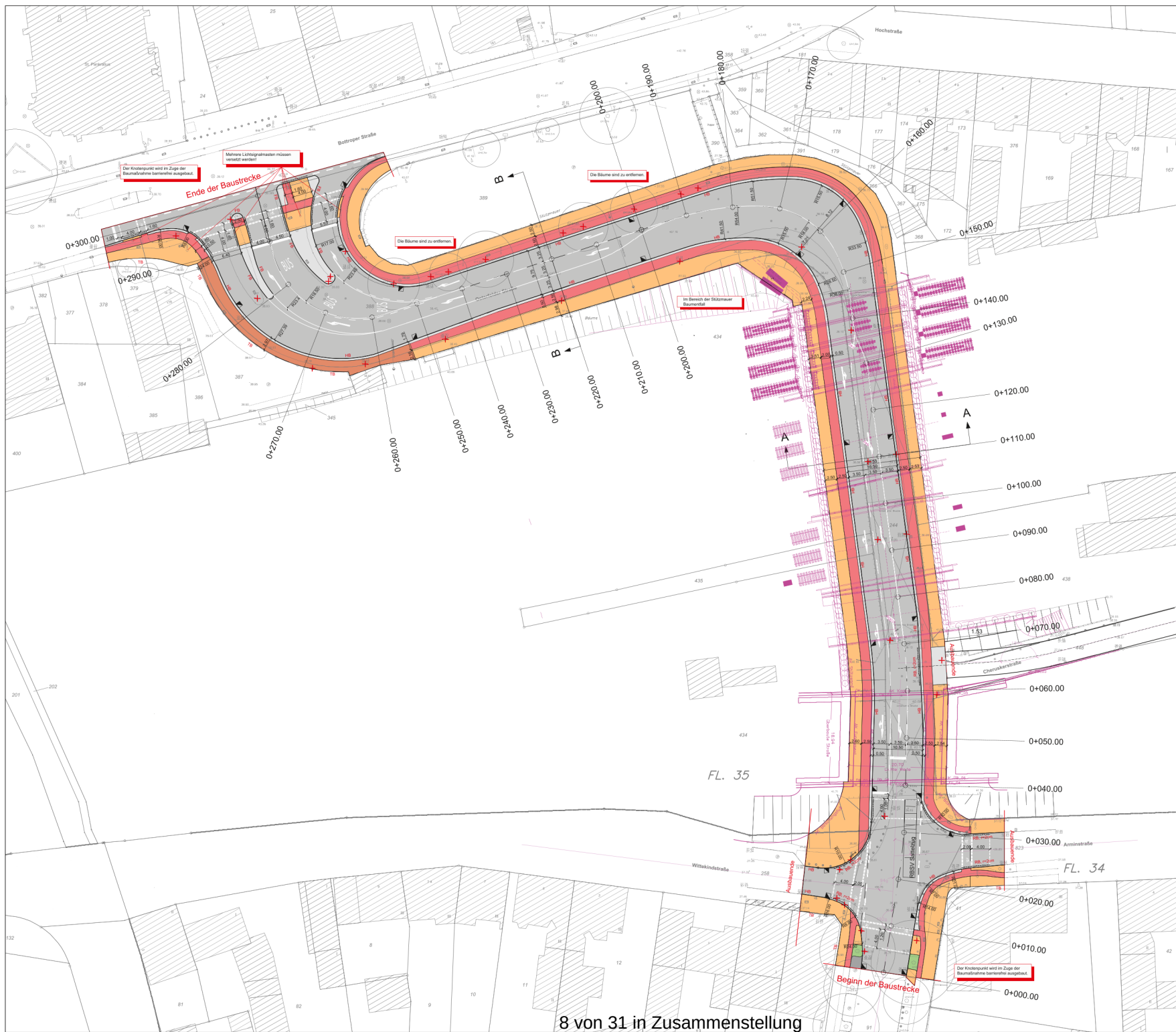
3 - Anlage 3: Kostenaufstellung Bauwerk Nord

4 - Anlage 3b: Kostenaufstellung Gesamtmaßnahme

5 - Anlage 4 - Entwurf der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung zum nördlichen Bauwerk

6 - Anlage 5 - Zeitplan

7 - Anlage 6 - Klimacheck



Legende:

- vorh. Baum entfällt
- vorh. Baum
- neuer Baum
- vorh. Straßenbel. entfällt
- vorh. Straßenbeleuchtung
- neue Straßenbeleuchtung
- vorh. Straßenablauf
- vorh. Straßenablauf entfällt
- neuer Straßenablauf

- Gehweg
- Radweg
- Komb. Geh-/Radweg
- Fahrbahn
- Sicherheitsstreifen
- Zufahrt
- Pflasterstein
- Grünfläche
- Parkstreifen

HINWEIS:
Maße sind in der Ortsicht zu prüfen!
Vermessung durch die Stadt Oberhausen FB 5-2-10 (Stand 08/2019).
Die Darstellung der Grenzen und Gebäude sind dem digitalisierten Kataster entnommen.
Lage: UTM-Koordinaten im System ETRS89
Höhe: m ü NN im Bezugssystem DHHN 2016
Bü.-Nr. 4407 00309 Osterfelder Straße 165 37 255 m ü NN (2007)
Bü.-Nr. 4407 00226 Bottruper Straße 173 38 625 m ü NN (2018)

Änderungen Datum Name

Stadt Oberhausen

Vorabzug

Born
Oberhausen.

WBO
Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

Kunde und Straßen: Stadtwerk: Oberhausen-Ostfeld

Baumaßnahme: Ausbau der L 450-Osterfelder-Straße von KP Wittekindstraße/Ammerstraße bis Bottruper Straße

Gez.: 23.09.2023
Reviz.: 28.09.24
Gepr.:
Abl.: Unterhaltung
AGS: Unterhaltung
Oberhausen.

Ferns/Klasse
Ferns

Maßstab: 1:250

Lageplan
- Orts-Antrag
- Gemarkungsgrenze

Unterlage 1
Blatt 1

kreuzungsbedingte Baukosten gem. EKrG

Kosten, die der **DB** entstehen

	Gewerk	Planungsstand	[Euro]	[Mio. Euro]
1	Bauwerk Nord	27.05.2025	32.557.045,33	32,557
2	Hilfsbrücken		3.250.004,59	3,250
3	Kanalbau		511.466,68	0,511
4	Zwischensumme (netto)		36.318.516,60	36,319
5	Verwaltungskostenpauschale (20%)		7.263.703,32	7,264
	Zwischensumme (inkl. Verwaltungskosten)		43.582.219,92	
6	Umsatzsteuer*)		5.910.707,83	5,911
7	Summe (brutto)		49.492.927,75	49,493

Kosten, die der **Stadt** entstehen

	Gewerk	Planungsstand	[Euro]	[Mio. Euro]
8	Provisorium Wittekindstr.	05.05.2025	393.154,40	0,393
9	Straßenbau		968.512,11	0,969
10	Kanalbau		1.017.088,24	1,017
11	Zwischensumme (netto)		2.378.754,75	2,379
12	Umsatzsteuer		451.963,40	0,452
	Zwischensumme (brutto)		2.830.718,15	2,831
13	Verwaltungskostenpauschale (20%)		566.143,63	0,566
14	Summe (brutto)		3.396.861,78	3,397

Gesamtkosten, die der DB und der Stadt entstehen

15	Gesamtsumme (inkl. Ust. und Verwaltungskosten)		52.889.789,53	52,890
16	davon Umsatzsteuer		6.362.671,23	6,363
17	davon Verwaltungskosten		7.829.846,95	7,830

(vorläufige) Aufteilung der Kosten zwischen DB und Stadt

	DB	Stadt	Summen
18 Kostenanteil	28,62 %	71,38 %	100,0 %
19 Kostenanteil [€]	15.137.057,76	37.752.731,77	52.889.789,53
20 davon Umsatzsteuer ^{*)}	1.820.996,51	4.541.674,73	6.362.671,23
21 davon Verwaltungskostenpauschale (20%)	2.240.902,20	5.588.944,75	7.829.846,95

^{*)} Für Leistungen der Bahn (z.B. Brückenbau) wird nur für den städtischen Anteil die MWSt erhoben, da die Bahn umsatzsteuerbereit ist. Daher entspricht die Umsatzsteuer weniger als 19 % der Zwischensumme.

(vorläufige) Ablösungszahlung Bahn an Stadt

	DB	Stadt	Summen
15 Kostenverteilung vor Ablösung	15.137.057,76	37.752.731,77	52.889.789,53
16 Ablösungssumme	7.159.201,00	-7.159.201,00	0,00
17 Kostenverteilung nach Ablösung	22.296.258,76	30.593.530,77	52.889.789,53

Aufteilung der zuwendungsfähigen Kosten (bei maximaler Förderung)

	Stadt	Land	Summe
18 Kostenanteil	25,0 %	75,0 %	100,0 %
19 Kostenanteil [€]	7.648.382,69	22.945.148,08	30.593.530,77

Gesamtaufteilung zwischen Land, Bahn, Stadt (bei maximaler Förderung)

	[Euro]	[%]	[Mio. Euro]
20 Land	22.945.148,08	43,38%	22,945
21 DB InfraGO AG	22.296.258,76	42,16%	22,296
22 Stadt	7.648.382,69	14,46%	7,648
23 Summen	52.889.789,53	100,00%	52,890

Gesamtaufteilung zwischen Land, Bahn, Stadt Gesamtmaßnahmen Bauwerk Nord und Süd (bei maximaler Förderung)

	[Euro]	[%]
24 Land	28.198.005,23	42,29%
25 DB InfraGO AG	29.084.279,62	43,62%
26 Stadt	9.399.335,08	14,10%
27 Summen	66.681.619,93	100,00%

Haushaltsplanung 2025-2031

konsumtive Haushaltsplanung

Auftrag: 560212010106 - Landesstraßen

		2026	2027	2028	2029	2030	2031	Gesamt
28	414100 - Zuweisungen vom Land	7.950.000,00	8.437.500,00	4.991.625,00	361.437,58			21.740.562,58
29	448700 - Erstattung von privaten Unternehmen						7.159.201,00	7.159.201,00
30	522124 - Aufwendungen für Brücken Osterfelder Str.	10.600.000,00	11.250.000,00	6.655.500,00	6.305.500,00	111.000,00		34.922.000,00

investive Haushaltsplanung

Finanzstelle: 560012010105500 - Brücke Wittekindstr. Neubau

		2025	2026
31	6811.00 - Zuweisungen vom Land		350.925,00
32	7852.00 - AiB Tiefbaumaßnahmen	467.900,00	

Finanzstelle: 560012010600600 - Ersatzbrücken Osterfelder Str.

		2026	2027	2028	2029	2030	2031	Gesamt
33	6811.00 - Zuweisungen vom Land	375.000,00	150.000,00	300.000,00	28.660,50			853.660,50
34	7852.00 - AiB Tiefbaumaßnahmen	500.000,00	200.000,00	400.000,00	500.000,00	400.000,00	363.000,00	2.363.000,00
35	7852.40 - Ausz. für Tiefbaumaßnahmen IngL WBO			100.000,00				100.000,00

kreuzungsbedingte Baukosten gem. EKrG

Kosten, die der **DB** entstehen

	Gewerk	Planungsstand	[Euro]	[Mio. Euro]
1	Bauwerke Nord + Süd	27.05.2025	41.560.545,33	41,561
2	Hilfsbrücken		3.250.004,59	3,250
3	Kanalbau (im Bereich der Brücken)		805.145,48	0,805
4	Zwischensumme (netto)		45.615.695,40	45,616
5	Verwaltungskostenpauschale (20%)		9.123.139,08	9,123
	Zwischensumme (inkl. Verwaltungskosten)		54.738.834,48	
6	Umsatzsteuer ^{*)}		7.423.790,21	7,424
7	Summe (brutto)		62.162.624,69	62,163

Kosten, die der **Stadt** entstehen

	Gewerk	Planungsstand	[Euro]	[Mio. Euro]
8	Provisorium Wittekindstr.	05.05.2025	393.154,40	0,393
9	Straßenbau		1.403.695,26	1,404
10	Kanalbau		1.367.712,83	1,368
11	Zwischensumme (netto)		3.164.562,49	3,165
12	Umsatzsteuer		601.266,87	0,601
	Zwischensumme (brutto)		3.765.829,36	3,766
13	Verwaltungskostenpauschale (20%)		753.165,87	0,753
14	Summe (brutto)		4.518.995,24	4,519

Gesamtkosten, die der DB und der Stadt entstehen

15	Gesamtsumme (inkl. Ust. und Verwaltungskosten)		66.681.619,93	66,682
16	davon Umsatzsteuer		8.025.057,08	8,025
17	davon Verwaltungskosten		9.876.304,95	9,876

(vorläufige) Aufteilung der Kosten zwischen DB und Stadt

		DB	Stadt	Summen
18	Kostenanteil	28,62 %	71,38 %	100,0 %
19	Kostenanteil [€]	19.084.279,62	47.597.340,30	66.681.619,93
20	davon Umsatzsteuer ^{*)}	2.296.771,34	5.728.285,75	8.025.057,08
21	davon Verwaltungskostenpauschale (20%)	2.826.598,48	7.049.706,48	9.876.304,95

^{*)} Für Leistungen der Bahn (z.B. Brückenbau) wird nur für den städtischen Anteil die MWSt erhoben, da die Bahn umsatzsteuerbereit ist. Daher entspricht die Umsatzsteuer weniger als 19 % der Zwischensumme.

(vorläufige) Ablösungszahlung Bahn an Stadt

		DB	Stadt	Summen
15	Kostenverteilung vor Ablösung	19.084.279,62	47.597.340,30	66.681.619,93
16	Ablösungssumme	10.000.000,00	-10.000.000,00	0,00
17	Kostenverteilung nach Ablösung	29.084.279,62	37.597.340,30	66.681.619,93

Aufteilung der zuwendungsfähigen Kosten (bei maximaler Förderung)

		Stadt	Land	Summe
18	Kostenanteil	25,0 %	75,0 %	100,0 %
19	Kostenanteil [€]	9.399.335,08	28.198.005,23	37.597.340,30

Gesamtaufteilung zwischen Land, Bahn, Stadt (bei maximaler Förderung)

		[Euro]	[%]	[Mio. Euro]
20	Land	28.198.005,23	42,29%	28,198
21	DB InfraGO AG	29.084.279,62	43,62%	29,084
22	Stadt	9.399.335,08	14,10%	9,399
23	Summen	66.681.619,93	100,00%	66,682

**Vereinbarung über eine Eisenbahnkreuzungsmaßnahme nach §§ 3, 12
Abs. 1 Nr. 2 EKrG
Änderung der Eisenbahnüberführung (EÜ) Osterfelder Straße Nord in
Oberhausen**

Zwischen der

DB InfraGO AG

Adam-Riese-Straße 11-13, 60327 Frankfurt a. Main

Vertragsabwickelnde Stelle:

DB InfraGO AG

Geschäftsbereich Fahrweg

Region West

Netz Duisburg

Hansastraße 15

47058 Duisburg

– nachstehend **DB InfraGO AG** genannt –

und der

Stadt Oberhausen

vertreten durch den Oberbürgermeister,

Technisches Rathaus Oberhausen

Bahnhofstraße 66

46145 Oberhausen

– nachstehend **Straßenbaulastträger** genannt –

wird gemäß § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) folgende Vereinbarung geschlossen:

Präambel

1. Anlässlich der Erneuerung der Eisenbahnüberführung (EÜ) Osterfelder Straße (nördlich der Cheruskerstraße) in Oberhausen wird das Bauwerk auf beiderseitiges Verlangen der Stadt Oberhausen und der DB InfraGO AG in geänderten Abmessungen wiedererrichtet. Die Umsetzung ist ab dem kommenden Jahr 2026 vorgesehen. Voraussetzung für die Vergabe der Bauleistungen der DB InfraGO AG zum Ende dieses Jahres und für die fristgerechte Beantragung von Fördergeldern seitens der Stadt Oberhausen ist der Abschluss der Kreuzungsvereinbarung über diese Maßnahme. Zum aktuellen Zeitpunkt kann der Kostenteilungsschlüssel nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG noch nicht final festgelegt werden, da die dafür erforderlichen Fiktiventwürfe noch nicht vorliegen. Da zwischen den Beteiligten grundsätzlich Einigkeit über die kreuzungsrechtliche Einordnung, Umfang, Durchführung und künftige Erhaltung besteht, wird die vorliegende Kreuzungsvereinbarung zunächst mit einem vorläufigen Kostenteilungsschlüssel abgeschlossen. Dieser wurde mittels der vereinfachten Ermittlung über geometrische Werte der geänderten Kreuzung abgeschätzt. Der anhand der zurzeit ausstehenden Fiktiventwürfe zu ermittelnde, finale Kostenteilungsschlüssel soll mittels eines Nachtrags zur Kreuzungsvereinbarung festgelegt werden.
2. Aufgrund der hochgradigen Abgängigkeit der vier nördlichen Bestandsüberbauten der EÜ Osterfelder Straße mussten im Jahr 2020 Hilfsbrücken eingebaut werden. Die in diesem Zusammenhang entstandenen Baukosten fließen gemäß der Vorvereinbarung vom 29.05.2019 in die Kostenmasse dieser Kreuzungsvereinbarung ein.

§ 1 Gegenstand der Vereinbarung

- (1) Die Osterfelder Straße, L450, kreuzt die Eisenbahnstrecken 2206 (nördliches Bauwerk) von Gelsenkirchen nach von Duisburg Meiderich in Bahn-km 19,900 und 2250 von Oberhausen-Osterfeld nach Hamm-Hbf in Bahn-km 0,585. Zudem werden 6 Bahnhofsgleise einschließlich einer Weichenverbindung und ein Betriebsweg des Bahnhofs Osterfeld-Süd überführt.
- (2) Die vorhandene Kreuzung ist als Eisenbahnüberführung hergestellt.
- (3) Beteiligte an der Kreuzung sind die DB InfraGO AG als Baulastträger des Schienenweges und die Stadt Oberhausen als Baulastträger der Straße.
- (4) Aus Gründen der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs verlangt die Stadt Oberhausen den Abriss und die Wiederherstellung der Eisenbahnüberführung zur Herstellung einer Aufweitung für die L450, Osterfelder Straße, auf 20,50 m und Herstellung einer lichten Höhe von mindestens 3,60. Die DB InfraGO AG verlangt den Abriss und die Wiederherstellung der Eisenbahnüberführung mit einer Breite von bis zu 20,15 m zur Herstellung regelkonformer Geländerabstände zu den Gleisen.
- (5) Die Kreuzungsbeteiligten sind sich einig, dass es sich hierbei um die Änderung einer Kreuzung im Sinne der §§ 3, 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG handelt.

§ 2 Art und Umfang der Maßnahme

- (1) Beschreibung der kreuzungsbedingten Maßnahme:
 - a) Einbau von 4 Hilfsbrücken (Bereich 1) als Bauzwischenzustand im Jahre 2020 (s. Vorvereinbarung vom 29.05.2019)
 - b) Abbruch der vorhandenen Eisenbahnüberführung (nördliches Bauwerk)
 - c) Wiedererrichtung einer neuen Eisenbahnüberführung, bestehend aus vier Überbauten (Bereich 1 bis 4), nach aktuell geltenden Standards und technischem Regelwerk mit folgenden Parametern:

Lichte Weite:	~ 20,50 m
Lichte Höhe:	≥ 3,61 m
Überbaubreite:	20,15 m, 18,60 m, 17,10 m, 10,90 m
Stützweite:	~ 22,25 m
Bauhöhe:	0,80 m bzw. 1,85 m
Kreuzungswinkel:	94 gon, 94 gon, 97 gon, 100 gon,
Entwurfsgeschwindigkeit:	100 km/h
Anzahl der Gleise:	9
Anzahl der Weichen	2
Anzahl der Rettungswege:	6
 - d) Wiederherstellung Gleisanlage einschließlich Oberbau
 - e) Wiederherstellung aller Ausrüstungsgewerke (LST, OLA, TK, 50 Hz)
 - f) Rück- und Neubau, Einrichtung bzw. Sicherung von Kabeln und Ersatztrassen der Versorgungsträger
 - g) Bau eines Mischwasserkanals in neuer Lage und Tiefe gemäß den planerischen Vorgaben des Straßenbaulastträgers
 - h) Herstellung Straßenbau nach Fertigstellung der Eisenbahnüberführung
 - i) Wiederherstellung der Beleuchtung unterhalb der Eisenbahnüberführung
 - j) Herstellung eines provisorischen Rampenanschlusses der Wittekindstraße an die wiedererrichtete Straßenüberführung (SÜ) Wittekindstraße

- (2) Im Übrigen gelten die nachstehend aufgeführten Anlagen, die Bestandteile dieser Vereinbarung sind. Darüber hinaus gelten die Unterlagen und Pläne, denen die Beteiligten schriftlich zugestimmt haben:

- Anlage 1: Erläuterungsbericht zur Kreuzungsvereinbarung
- Anlage 2: Kostenzusammenstellung kreuzungsbedingter Kosten
- Anlage 3: Übersichtsplan
- Anlage 4.1 Bestandspläne
- Anlage 4.2 Bestand Bohrpfahlwand
- Anlage 4.3 Vorabmaßnahme Hilfsbrücken
- Anlage 5: Bauwerkspläne
- Anlage 7.1 Fiktiventwurf Alt
- Anlage 7.2 Kostenberechnung FE Alt
- Anlage 7.3 Fiktiventwurf Neu
- Anlage 7.4 Kostenberechnung FE Neu
- Anlage 7.5 vorläufige Ablösungsberechnung
- Anlage 8: Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten (ZdvK)
- Anlage 9: vorläufiger Kostenteilungsschlüssel
- Anlage 10: Zahlungsplan

§ 3 Öffentlich-rechtliches Zulassungsverfahren

Für die Maßnahme wurde ein Plangenehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) eingeleitet (Aktenzeichen 641pa/058-2025#029).

§ 4 Planung und Durchführung der Maßnahme

- (1) Die DB InfraGO AG plant und führt die in § 2 Abs. 1 Buchstabe a bis f aufgeführten Maßnahmen nach Maßgabe der „Richtlinien für die Planung, Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz 2022“, Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 19/2022 vom 15.08.2022 – StB 15/7174.2/4-6/3638859, durch.

Straßenbaulastträger plant und führt die in § 2 Abs. 1 Buchstabe g bis j aufgeführten Maßnahmen nach Maßgabe der Richtlinien für die Planung, Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz 2022, Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 19/2022 vom 15.08.2022 – StB 15/7174.2/4-6/ 3638859, durch.

Die Tieferlegung des Kanals unterhalb des Brückenbauwerkes wird von der DB InfraGO AG ausgeführt. Die erforderliche Planung wird durch den Straßenbaulastträger erstellt und zur Verfügung gestellt.

- (2) Ergeben sich durch die Maßnahmen nach § 2 Einwirkungen auf Anlagen des anderen oder dessen Verkehr, wird der Baudurchführende vorher dessen Zustimmung einholen. § 4 Abs. 2 EKRg bleibt hiervon unberührt.
- (3) Die Realisierung der Maßnahme ist in den Jahren 2026 bis 2028 vorgesehen. Der Baubeginn wird dem Straßenbaulastträger 8 Wochen im Voraus schriftlich angezeigt. Für die weiteren Einzelheiten, insbesondere zur zeitlichen Durchführung der Maßnahmen, gelten die im Schriftwechsel zu vereinbarenden Einzelheiten. Kurzfristig notwendige Änderungen

des Bauablaufs werden dem jeweils anderen Kreuzungsbeteiligten unverzüglich angezeigt.

- (4) Der Beteiligte, welcher die Baudurchführung übernommen hat, haftet gegenüber dem anderen Beteiligten nicht für erhöhte kreuzungsbedingte Kosten aufgrund mangelhafter Leistungen des Auftragnehmers, bauvertraglicher Streitigkeiten oder Insolvenzen, es sei denn, ihm sind Pflichtverletzungen bei der Erfüllung seiner Bauherrenaufgaben an-zulasten, die auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruhen.
- (5) Werden Leitungsanpassungen erforderlich, die auf Grundstücken des nicht baudurchführenden Beteiligten liegen, ist dieser verpflichtet, seine Rechte gegenüber dem für die Leitung zuständigen Dritten auszuüben und den baudurchführenden Beteiligten bei der Durchsetzung von Folge- und Folgekostenpflichten zu unterstützen.
- (6) Während der Bauausführung werden die Eisenbahnstrecke und die Straße zeitweise gesperrt. Der verbleibende Verkehr auf den sich kreuzenden Verkehrswegen wird während der Baudurchführung einschließlich Abnahme, Vermessung und Bauwerksprüfung so wenig wie möglich beeinträchtigt.

§ 5 Abnahme, Vermessung, Bestandsunterlagen

- (1) Das Verfahren hinsichtlich der Abnahme, Vermessung und Erstellung der Bestandsunterlagen erfolgt nach Maßgabe der Richtlinien für die Planung, Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz 2022, ARS Nr. 19/2022 vom 15.08.2022 – StB 15/7174.2/4-6/3638859.
- (2) Für die 1. Hauptprüfung sind die Ril 804 einschließlich der mitgeltenden Unterlagen der DB InfraGO AG zu beachten.
- (3) Der jeweils Baudurchführende wird 6 Wochen vor der Abnahme zu einer gemeinsamen Begehung einladen und gleichzeitig den genauen Termin der Abnahme bekannt geben.
- (4) Der Status des geodätischen Datums (Referenzsystem und Projektion) wird zwischen den Kreuzungsbeteiligten wie folgt festgelegt:
 - a. Eisenbahnanlagen: gemäß DB Ril 883.0020 als DB_REF mit DHHN92
 - b. Straßenanlagen: UTM-Koordinaten im Bezugssystem ETRS 89 mit DHHN 2016
- (5) Der jeweils andere Beteiligte erhält Bestandsübersichtspläne der Kreuzungsanlage. Der jeweilige Träger der Erhaltungslast erhält alle für die Erhaltungszwecke seiner Anlagen erforderlichen Bauwerksunterlagen in 1-facher Ausfertigung und digitalisiert. Soweit die Bestandspläne neue Anlagen betreffen, müssen die Unterlagen folgenden Standard erfüllen:

Bei vorhandenen Anlagen, die geändert werden, sind die Bestandspläne im vorhandenen Standard zu erstellen. Die Pläne werden spätestens 6 Monate nach Fertigstellung übergeben.
- (6) Für digital erstellte Bestandspläne und Vermessungsunterlagen wird folgendes Format der erforderlichen Dateien festgelegt:
 - DXF-Format
 - DWG-Format
 - PDF-Format

§ 6 Kosten der Maßnahme

- (1) Der Umfang der kreuzungsbedingten Kosten (Kostenmasse) wird unter Beachtung des § 12 EKrG, der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung (1. EKrV) sowie der dazu ergangenen und von den Kreuzungsbeteiligten eingeführten / anerkannten Durchführungsbestimmungen des BMDV ermittelt (vgl. u. a. Richtlinien zur Ermittlung und Aufteilung der Kostenmasse bei Kreuzungsmaßnahmen, ARS Nr. 8/1989 vom 17.05.1989 – StB 17/E 10/E 14/78.10.20/19 Va 89).
- (2) Die Kosten für die Maßnahmenanteile a) bis g) nach § 2 betragen nach der als Anlage 2 beigefügten vorläufigen Kostenzusammenstellung voraussichtlich ca. 52,890 Mio. EUR, einschließlich anfallender Umsatzsteuer und Verwaltungskosten.

Sie sind in voller Höhe kreuzungsbedingt und werden insoweit nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG von der DB InfraGO AG und von Straßenbaulastträger getragen.

Die Beteiligten legen einen vorläufigen, überschlägig ermittelten Kostenteilungsschlüssel fest. Von den derzeit ermittelten kreuzungsbedingten Kosten entfallen somit zunächst

- auf die DB InfraGO AG 28,6 %, voraussichtlich 15,137 Mio. EUR und
- auf Straßenbaulastträger 71,4 %, voraussichtlich 37,753 Mio. EUR.

Die Einzelheiten der vorläufigen Kostenteilung nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG ergeben sich aus der Anlage 9, die Bestandteil dieser Vereinbarung wird.

Der Kostenteilungsschlüssel gem. § 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG wird anhand der noch in Erstellung befindlichen Fiktiventwürfe mittels eines Nachtrags zur Kreuzungsvereinbarung final festgelegt. Ein entsprechender Ausgleich erfolgt nach Abschluss der Nachtragsvereinbarung.

- (3) Anfallende Umsatzsteuer gehört zur Kostenmasse.

Die Beteiligten gehen vorläufig im Hinblick auf eine laufende steuerrechtliche Prüfung davon aus, dass Straßenbaulastträger seine nach dieser Vereinbarung zu erbringenden Leistungen nicht als Unternehmer ausführt. Diese Annahme hat kein Präjudiz für die noch zu treffende Entscheidung der Finanzverwaltung.

Kann sich Straßenbaulastträger zukünftig nicht mehr auf die Anwendung des § 2b Abs. 1 UStG berufen und ist auch nach anderen Vorschriften nicht als Nicht-Unternehmer tätig oder zeigt seine Unternehmereigenschaft gegenüber dem anderen Beteiligten an, sind die von ihm erbrachten Leistungen umsatzsteuerbar und entsprechend den gesetzlichen Regelungen ggf. umsatzsteuerpflichtig. Darüber hinaus behält sich der Leistende das Recht vor – soweit gesetzlich zulässig – auf eine Umsatzsteuerfreiheit zu verzichten (Option nach § 9 UStG). Der Verzicht ist dem anderen Beteiligten schriftlich anzuzeigen.

Ist eine vereinbarte Leistung umsatzsteuerpflichtig, so verstehen sich die in dieser Vereinbarung benannten Entgelte grundsätzlich als Netto-Entgelte zuzüglich der gesetzlich geschuldeten Umsatzsteuer. Haben die Beteiligten lediglich die Weiterberechnung der bei Ausführung der Leistung entstehenden Kosten vereinbart, ist das Leistungsentgelt ggf. nachträglich anzupassen, soweit der Leistende einen Vorsteuerabzug geltend machen kann.

Sollten Finanzverwaltung oder ein zuständiges Gericht eine abweichende umsatzsteuerliche Einschätzung der Leistungen nach dieser Vereinbarung vertreten, wird der Leistende dem Leistungsempfänger eine (korrigierte) Rechnung nach Maßgabe des § 14 UStG aus-

stellen und zusammen mit entsprechendem Nachweis über die abweichende umsatzsteuerliche Einschätzung dem Leistungsempfänger zukommen lassen (z. B. bestandkräftiger Bescheid nebst Korrespondenz, Betriebsprüfungsbericht o. ä.). Ein daraus resultierender (höherer) Umsatzsteuerbetrag ist vom Leistungsempfänger zusätzlich zu dem in dieser Vereinbarung benannten Entgelt zu zahlen, soweit der Leistende die Umsatzsteuer gegenüber dem Finanzamt schuldet. Die Ausgleichspflicht gilt bei einer Verminderung der Umsatzsteuer für den Leistenden entsprechend. Die Zahlung wird fällig nach Ablauf von zehn (10) Bankarbeitstagen nach Erteilung einer (korrigierten) Rechnung, die den Anforderungen des Umsatzsteuergesetzes entspricht nebst zusätzlichen Unterlagen.

- (4) Bei der Berechnung der Personalkosten nach § 4 Abs. 2 Nr. 1 der 1. EKrV sind die Kosten für das tatsächlich eingesetzte Personal anzusetzen.

Bewertungsgrundlage für die Eigenleistungen der DB InfraGO AG sind die örtlichen „Dispositiven Kostensätze“ (Dispo-Kosa) ohne Zuschläge. Sie stellen die Basis der Kostenrechnung der DB InfraGO AG dar, die vom BMDV anerkannt wird. Die Kostensätze unterliegen der jährlichen Überprüfung durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer. Bei Bedarf werden die örtlichen Kostensätze für die in Betracht kommenden Leistungen von der DB InfraGO AG mitgeteilt (vgl. Rundschreiben (RS) BMDV vom 10.06.2010 – StB 15/7174.2/5-07/1220977).

Für die Berechnung der Personalkosten von Straßenbaulastträger findet der im Zuständigkeitsbereich von Straßenbaulastträger für die Abwicklung von Schadensfällen gegenüber Dritten bei Beschädigung von Straßeneigentum für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen geltende Stundensatz Anwendung.

- (5) Die Beteiligten werden Verwaltungskosten nach § 5 Abs. 2 der 1. EKrV in Höhe von 20 % der von ihnen aufgewandten kreuzungsbedingten Grunderwerbs- und Baukosten in Rechnung stellen.
- (6) Nachweisbare Kosten für Betriebserschwernisse während der Bauzeit gehören (als Baukosten) nur zur Kostenmasse, soweit sie den Kreuzungsbeteiligten selbst entstehen (RS BMDV vom 28.09.2004 – S 16/78.11.00/13 B 03).
- (7) Aufwendungen für erforderliche Änderungen an den im Eigentum der DB InfraGO AG stehenden betriebsnotwendigen Bahn-Telekommunikationsanlagen gehören zur Kostenmasse (RS BMDV vom 23.01.2003 – S 16/78.11.00/2 Va 03 und vgl. RS BMDV vom 23.08.2005 – S 16/78.11.00/1 BE 05).
- (8) Für die Verlegung, Änderung oder Sicherung von Telekommunikationslinien, die nicht zu den Eisenbahn- oder Straßenanlagen gehören, gelten die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes, soweit keine besonderen vertraglichen Regelungen bestehen.
- (9) Von den Kosten für Leitungsanpassungen werden nur die Anteile der Kostenmasse angelastet, die ein Beteiligter als Baulastträger eines der beteiligten Verkehrswege zu tragen hat. Nicht zur Kostenmasse zählen die auf Grund bestehender Rechtsverhältnisse von Dritten (z. B. Konzessionsverträge) zu übernehmenden Kosten. Diese sind erforderlichenfalls von den jeweiligen Vertragspartnern bis zur Durchsetzung ihrer Ansprüche vorzufinanzieren.

Wenn beide Kreuzungsbeteiligte für ein und dieselbe Leitung Verträge mit unterschiedlichen Folgekostenregelungen geschlossen haben, gilt Folgendes:

Die dem Ver- bzw. Entsorgungsunternehmen (VU) aufgrund der Leitungsänderung entstehenden Gesamtkosten sind jeweils zu 50 % dem Vertragsverhältnis mit Straßenbaulastträger und zu 50 % dem Vertragsverhältnis mit der DB InfraGO AG zuzuordnen. Das VU trägt von der einen Hälfte der Gesamtkosten die Kosten gemäß der vertraglichen Folgekostenregelung mit Straßenbaulastträger (z. B. Rahmenvertrag / Mustervertrag). Von der anderen

Hälfte der Gesamtkosten trägt das VU die Kosten gemäß den Folgekostenregelungen mit der DB InfraGO AG (z. B. Gas- und Wasserleitungskreuzungsrichtlinien). Anstelle des Vertragsverhältnisses Straßenbaulastträger kann auch eine gesetzliche Folgekostenregelung treten. Die Abrechnung gegenüber dem VU erfolgt durch den Kreuzungsbeteiligten, welcher die Baudurchführung insgesamt bzw. die für die Leitungsänderung maßgeblichen Teile der Baudurchführung übernommen hat.

- (10) Die endgültigen Kosten ergeben sich aus der Schlussrechnung.

§ 7 Abrechnung

- (1) Das Verfahren zur Abrechnung der Kreuzungsmaßnahme zwischen den Kreuzungsbeteiligten erfolgt nach Maßgabe der Richtlinien für die Planung, Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz 2022, ARS Nr. 19/2022 vom 15.08.2022 – StB 15/7174.2/4-6/3638859.

Ergänzend zu diesen Richtlinien vereinbaren die Beteiligten Folgendes:

Die Kreuzungsbeteiligten vereinbaren, dass die Rechnungslegung und der Austausch der rechnungsbegründenden Unterlagen elektronisch erfolgen.

Die Rechnungslegung an Straßenbaulastträger erfolgt im Format: X-Rechnung / PDF. Die weiteren Einzelheiten (Empfangskanal, Leitweg-ID, etc.) sind der/den benannter/n Ansprechperson/en der DB InfraGO AG zeitnah mitzuteilen.

Die Rechnungslegung an die DB InfraGO AG erfolgt im Format: X-Rechnung. Die weiteren Einzelheiten (Empfangskanal, Leitweg-ID, etc.) können dem Online-Lieferantenportal der DB AG in der jeweils aktuellen Fassung entnommen werden (<https://lieferanten.deutschebahn.com/lieferanten/Bestandslieferanten/Rechnungsstellung#>; Änderungen des Links sind Straßenbaulastträger auf Anfrage zeitnah mitzuteilen).

- (2) Die Kreuzungsbeteiligten übernehmen die Abrechnung für die von ihnen durchgeführten Maßnahmen gemäß § 4 der Vereinbarung.

(3) Rechnungsanschrift Straßenbaulastträger:

Stadt Oberhausen
vertreten durch den Oberbürgermeister
Technisches Rathaus Oberhausen
Bahnhofstraße
46145 Oberhausen
Per E-Mail: Bereich.mobilitaet@oberhausen.de
SAP-Bestellnummer:
Vertragsnummer:

(4) Die Schlussrechnung wird von der DB InfraGO AG erstellt.

§ 8 Grundinanspruchnahme

(1) Die DB InfraGO AG und der Straßenbaulastträger dulden die Änderung der Kreuzungsanlage unentgeltlich auf Dauer gemäß § 4 Abs. 2 EKrG. Ein Grunderwerb findet insoweit nicht statt.

(2) Die DB InfraGO AG und der Straßenbaulastträger gestatten dem jeweils anderen während der Baudurchführung unentgeltlich die Inanspruchnahme seiner / ihrer an die Kreuzungsanlage angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen.

Die DB InfraGO AG und der Straßenbaulastträger verpflichten sich, bei Inanspruchnahme dieser Flächen, die verkehrlichen und betrieblichen Belange des anderen Kreuzungsbeteiligten angemessen zu berücksichtigen. Art und Umfang der Inanspruchnahme werden gemeinsam dokumentiert. Nach Beendigung der Bauarbeiten sind die genutzten Flächen unverzüglich in dem Zustand zurückzugeben, in dem sie übernommen wurden.

(3) Ein Grunderwerb von Dritten ist nicht erforderlich.

§ 9 Erhaltung und Verkehrssicherungspflicht

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

Danach erhält

- a) die DB InfraGO AG die Eisenbahnanlagen einschließlich der Eisenbahnüberführung und der Gleisanlage einschließlich Oberbau und aller Ausrüstungsgewerke
- b) der Straßenbaulastträger die Straßenanlagen einschließlich der zugehörigen Ausstattungen

(2) Die Beleuchtung und die Entwässerung der Straßenanlagen unterhalb der Eisenbahnüberführung gehören zu den Straßenanlagen.

(3) Für Erhaltungsmaßnahmen, die Anlagen des anderen Beteiligten betreffen, wird dessen vorherige Zustimmung eingeholt, es sei denn, dass Gefahr im Verzuge ist. Dabei werden auch der Umfang der Mitbenutzung der Anlagen des anderen Beteiligten sowie ggf. erforderliche Sicherheitsvorkehrungen festgelegt.

(4) Die Verkehrssicherungspflicht für die Anlagen und die Verkehrswege obliegt dem jeweiligen Baulastträger.

(5) Wenn ein Kreuzungsbeteiligter Anlagen des anderen Beteiligten erstellt, geht mit der Abnahme (§ 640 BGB / § 12 VOB/B) die Verkehrssicherungspflicht auf den jeweiligen Erhaltungspflichtigen über. Sofern festgestellte Mängel zunächst der Verkehrsfreigabe / Inbe-

triebnahme entgegenstehen, übernimmt der Erhaltungspflichtige die Verkehrssicherungspflicht spätestens mit der Verkehrsfreigabe / Inbetriebnahme. Erfolgt die Verkehrsfreigabe / Inbetriebnahme der Anlage vor der Abnahme, beginnt die Pflicht zur Verkehrssicherung und zur Erhaltung der Anlagen durch den Erhaltungspflichtigen mit der Verkehrsfreigabe / Inbetriebnahme.

- (6) Die zukünftigen Erhaltungskosten werden der DB InfraGO AG / dem Straßenbaulastträger nach § 15 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 EKRg abgelöst.
- (7) Für die nach der verkehrsbereiten Fertigstellung erforderlich werdende Ablösungsberechnung sind die Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung – ABBV) sowie die dazu ergangenen Richtlinien (ARS Nr. 18/2022 vom 10.08.2022 – StB 15/7174.1/4-4/3636814) maßgebend.
- (8) Ansprüche auf Zahlung des Ablösungsbetrages verjähren in fünf Jahren. Wenn der Berechnende der Gläubiger des Ablösungsbetrages ist, beginnt die Verjährungsfrist mit dem Schluss des Jahres, in dem die verkehrsbereite Fertigstellung der baulichen Anlage erfolgt ist. Wenn der Berechnende der Schuldner des Ablösungsbetrages ist, beginnt die Verjährungsfrist mit dem Schluss des Jahres, in dem der Zugang der Ablösungsberechnung bei dem anderen Kreuzungsbeteiligten bewirkt worden ist. Wenn der Berechnende der Schuldner des Ablösungsbetrages ist, verjähren Ansprüche des anderen Kreuzungsbeteiligten ohne Rücksicht auf den Zugang der Ablösungsberechnung spätestens zehn Jahre von dem Zeitpunkt der verkehrsbereiten Fertigstellung der baulichen Anlage an.
- (9) Die Kreuzungsbeteiligten haben sich darauf verständigt, eine vorläufige, vereinfachte Ablösungsberechnung zu erstellen. Diese ist unverbindlich und dient nur der Einplanung der voraussichtlich notwendig werdenden Haushaltsmittel. Der voraussichtlich anfallende Ablösungsbetrag wurde von der DB InfraGO AG ermittelt und beläuft sich auf (noch zu ermitteln) EUR.

§ 10 Sonstiges

- (1) Genehmigungen für die Verlegung von Leitungen und für den An- oder Einbau sonstiger Einrichtungen durch Dritte obliegen jedem Beteiligten für seinen Verkehrsweg. Jeder Beteiligte wird dafür Sorge tragen, dass dem anderen Beteiligten Gelegenheit gegeben wird, seine Interessen zu vertreten, wenn die Verlegung von Leitungen und der An- oder Einbau sonstiger Einrichtungen Auswirkungen auf Anlagen des anderen Beteiligten oder dessen Verkehr haben kann.
- (2) Für den Fall, dass die Einleitung des Oberflächenwassers eines Verkehrsweges in die Entwässerungsanlagen des kreuzenden Verkehrsweges erforderlich wird, gestattet der Straßenbaulastträger der DB InfraGO AG unwiderruflich die unentgeltliche Einleitung des Oberflächenwassers in die Straßenkanalisation, wenn diese hierfür ausreichend dimensioniert ist und die Einleitung im Einklang mit bestehenden Genehmigungen für die Entwässerungsanlage steht. Für den Fall, dass die Abwasseranlage in der Baulast eines Dritten steht, ist eine gesonderte Vereinbarung oder sonstige Regelung mit diesem zu treffen.
- (3) Der Erhaltungspflichtige eines Kreuzungsbauwerks ist nicht verpflichtet, die Ansichtsflächen zu säubern. Der Baulastträger des jeweils unterführten Verkehrsweges ist berechtigt, Ansichtsflächen im Bedarfsfall auf eigene Kosten zu säubern. Ausgleichsansprüche bzw. Ansprüche auf Vornahme entsprechender Maßnahmen gegenüber dem anderen Kreuzungsbeteiligten sind insoweit ausgeschlossen.

§ 11 Änderung der Vereinbarung

- (1) Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform. Das gilt auch für das Schriftformerfordernis.
- (2) Für den Fall der Änderung der technischen Planung in einer Zulassungsentscheidung nach § 3 verpflichten sich die Parteien zu einer Anpassung der Vereinbarung.

§ 12 Ausfertigungen

Diese Vereinbarung wird 2-fach ausgefertigt. Die Beteiligten erhalten je eine Ausfertigung.

Oberhausen, den

Duisburg, den

.....
Oberbürgermeister
(Schrantz)

.....
Dezernat 5
(Palotz)

.....
DB InfraGO AG
I.IA-W-N-DU
Katharina Klassen

.....
DB InfraGO AG
I.IFM 4-W
Markus Fiebig

Zeitplan

[illegible]

allgemeine Anmerkungen

Die Kanalbauarbeiten im Bereich der Brückenbauwerke werden von der WBO geplant, aber von der DB im Zuge der Brückenbauarbeiten durchgeführt. Die Kanalbauarbeiten zwischen Waghalsstraße und BW Süd werden parallel zum Brückenneubau durchgeführt, um die Sperrung der Osterfelder Straße so kurz wie möglich zu halten. Nicht dargestellt sind die erforderlichen Umrüstungsmaßnahmen, z.B. für die Herstellung der Anschlüsse

Prüfung der Klimaschutzrelevanz in Beschlussvorlagen – Klimacheck

Beschlussvorlage: B/16/4474-01, M/16/0802-01

Zuständiger Bereich: 5-6

Sollte die Beschlussvorlage folgende Themen beinhalten, ist eine mehrstufige Prüfung nicht notwendig, sodass in Stufe 1 nein gewählt und eine Begründung im Allris eingetragen werden muss.

- Änderung der Geschäftsordnung, Zuständigkeitsordnung und Hauptsatzung
- Bildung und Besetzung von Ausschüssen/Beiräten
- Entsendung von Gremienmitgliedern in Aufsichtsräte und vergleichbare Gremien sowie Delegierten
- Ehrungen
- Personalangelegenheiten
- Jahresabschlüsse der Stadt und ihrer Beteiligungsgesellschaften
- Gesellschaftsverträge der städtischen Beteiligungen
- Satzungen und Entgeltordnungen soweit Gebühren, Entgelte, Steuern und Beiträge angepasst werden
- Entscheidungen zur Haushaltsbewirtschaftung
- Vorhabenlisten Bürgerbeteiligung
- Straßenwidmungen

Stufe 1: Voreinschätzung der Klimarelevanz

Klimarelevanz in der Beschlussvorlage?

☒ Ja → Stufe 2

Nein → Bitte in der Beschlussvorlage begründen.

Falls keine Klimarelevanz besteht, ist die Prüfung abgeschlossen. Die Begründung erfolgt in der Beschlussvorlage. Bei fehlender Relevanz muss kein Klimacheck ausgefüllt und beigefügt werden.

Ist durch den Beschluss eine positive oder negative Auswirkung auf das Klima zu erwarten, folgen Stufe 2 und 3 des Prüfverfahrens.

Stufe 2: Prüfung der Klimaschutzkriterien

		Positiv	Neutral	Negativ	Erläuterungen zur Bewertung
Mobilität	Inwiefern setzt der Beschluss Anreize für eine klimafreundliche Mobilität? (ÖPNV; Fuß- und Radverkehr; alternative Antriebe; Carsharing etc.)	☒	☐	☐	Die Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr verkürzen die Fahrzeiten und machen die Querung an dieser Stelle attraktiv
Anpassung an den Klimawandel	Inwiefern werden Anpassungsmaßnahmen an das Klima berücksichtigt (bzgl. Starkregen, Hitzebelastung, etc.) ?	☐	☒	☐	eine örtliche Versickerung bspw. über versickerungsfähiges Pflaster ist aufgrund des hohen Grundwasserspiegels sehr wahrscheinlich nicht möglich

		Positiv	Neutral	Negativ	Erläuterungen zur Bewertung
Anpassung an den Klimawandel	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. der Flächen(neu-)versiegelung aus?	☐	☐	☒	geringe Vergrößerung der Flächenversiegelung
Energie	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. des Ausbaus Erneuerbarer Energien aus?	☐	☒	☐	keine
	Wird durch den Beschluss Energie gespart?	☒	☐	☐	das vorhandene Beleuchtungssystem (Leuchtstoffröhren) soll durch ein LED-System ersetzt werden

Stufe 3: Prüfung der Treibhausgas-Emissionen und Auswirkungen auf das Klima

Treibhausgas(THG)-Ausstoß in CO2(-Äquivalente)		
Reduktion ☐	Nicht ermittelbar ☒	Erhöhung ☐
Erläuterung: Die Verbesserung des Verkehrsflusses könnte für eine Verringerung des lokalen THG-Ausstoß wirken, erzielt jedoch keine relevante Verringerung insgesamt gesehen.		

Ergebnis

- ☒ Der Beschluss wirkt sich überwiegend positiv auf das Klima aus.
- ☐ Der Beschluss hat keine relevanten Auswirkungen auf das Klima.
- ☐ Der Beschluss wirkt sich überwiegend negativ auf das Klima aus.

Erläuterungen zum Ergebnis

Die Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr sind an dieser Stelle sehr groß und überwiegen damit deutlich der geringen zusätzlichen Versiegelung, die ohnehin bereits durch Gleisflächen der DB überbaut waren.

Nach dem Ausfüllen bitte zusätzlich zur Allris-Einstellung an klimacheck@oberhausen.de senden.

Stufe 4: Prüfung der Auswirkungen auf das Klima für Vorhaben der Bauleitplanung

Falls Vorhaben die Bauleitplanung betreffen, erfolgt Stufe 4. Dabei können in Abhängigkeit zum Beschluss bis zu drei Listen genutzt werden. Die Prüfung erfolgt einerseits über die Einschätzung einzelner Ausprägungen und andererseits über die Bewertung der Indikatoren. Als Bewertungssystem können dafür Plus-, Neutral- und Minuspunkte vergeben werden.

Teil 4.1: Auswahl von Baulandpotentialen – Standort- und Planungsvoraussetzungen				
Indikator	Kriterien	Ausprägungen	Bewertung	Anmerkung
Lage im Stadtgebiet				
Im Sinne einer nachhaltigen Bodenpolitik ist die Lage im Stadtgebiet von zentraler Bedeutung. Die Innenentwicklung ist vorrangig der Außenentwicklung vorzuziehen (gem. §1 Abs. 5 BauGB).	Innenentwicklung	☐ ja ☐ nein		
	Außenentwicklung	☐ ja ☐ nein		
	Freiflächeninanspruchnahme mit Klimafunktion	☐ ja ☐ nein		
Vornutzung von Flächen				
Die Wiedernutzung von Flächen im Sinne der Flächenkreislaufwirtschaft soll die Flächenneuinanspruchnahme reduzieren, durch die Nutzung von Baulücken kann die Auslastung der Infrastruktur erhöht werden.	Flächenrecycling/ Fläche bereits versiegelt	☐ ja ☐ nein		
	Baulücke	☐ ja ☐ nein		
	Nutzung von Bestandsgebäuden	☐ ja ☐ nein		
	Fläche in den letzten 10 Jahren baulich genutzt	☐ ja ☐ nein		
Exposition				
Die kleinräumige Lage und die Verschattung innerhalb des Plangebietes beeinflussen maßgeblich die Möglichkeiten der solaren Energiegewinnung.	Verschattung der Fläche	☐ ja ☐ nein		
	Lage lässt günstige solare Ausrichtung erwarten	☐ ja ☐ nein		
Freiraum & Infrastruktur				
Mit zunehmender Innenverdichtung steigt die Bedeutung von qualifizierten Freiräumen zum Erholen und Spielen. Die ÖPNV- Erreichbarkeit verbessert die Mobilität, darüber hinaus können durch die fußläufige Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen PKW Fahrten vermieden werden. Die Bemessung der Distanz erfolgt nicht nach der Luftlinie, sondern entsprechend der vorhandenen Wegebeziehungen.	Qualifizierter Freiraum weniger als 400m entfernt	☐ ja ☐ nein		
	ÖPNV-Anschluss weniger als 400m entfernt	☐ ja ☐ nein		
	Taktung Wochentag <= 20 Min	☐ ja ☐ nein		
	Fuß- und Radwegenetz weniger als 300m entfernt	☐ ja ☐ nein		
	Nahversorgung innerhalb von 500m entfernt	☐ ja ☐ nein		
	Kindergarten innerhalb von 1000m vorhanden	☐ ja ☐ nein		
	Grundschule innerhalb von 1000m vorhanden	☐ ja ☐ nein		
Besitzverhältnisse				
Die Eigentumsverhältnisse haben Einfluss auf die Steuerungsmöglichkeiten bei der Planung und Realisierung.	Fläche im städtischen Besitz	☐ ja ☐ nein		
	Fläche im Besitz eines Eigentümers	☐ ja ☐ nein		
	Viele Einzeleigentümer	☐ ja ☐ nein		
Energieversorgung				
Die Energieversorgung spielt eine zentrale Rolle zur Entwicklung einer klimagerechten Stadt. Nah-/ Fernwärme und BHKW sind zureifigten Nutzung von Energieträgern sinnvoll.	Nah-/Fernwärmeanschluss	☐ ja ☐ nein		
	Lokales Wärmenetz mit Kraft-Wärme-Kopplung	☐ ja ☐ nein		
Zusammenfassende Bewertung des Planungsschrittes				
Bewertung entsprechend der Indikatoren (1 = sehr gut; 5 = ungeeignet)				
Erläuterung/ Verbal-argumentative Zusatzbewertung				

Teil 4.2: Belange des Klimaschutzes in der Bauleitplanung				
Indikator	Kriterien	Ausprägungen	Bewertung	Anmerkung
Städtebauliche Dichte / Kompaktheit				
Größere kubische Einheiten sind mit einem niedrigeren AVV-Verhältnis energetisch günstiger als vielgliedrige Einzelobjekte, zudem sinkt meist auch der Flächenverbrauch und Versiegelungsgrad.	Einfamilienhäuser/ Doppelhäuser	☐ ja ☐ nein		
	Reihen-/Kettenhäuser	☐ ja ☐ nein		
	Mehrgeschossige Wohnanlagen	☐ ja ☐ nein		
Versiegelung				
Je geringer die Versiegelung durch Gebäude, Neben- und Erschließungsanlagen, desto eher können Aufheizungseffekte vermieden werden. Regenwasserbewirtschaftung und Dachbegrünung fördern das Kleinklima.	Anteil der versiegelten Flächen im Plangebiet	☐ <40% ☐ 40-60% ☐ 60-80% ☐ >80%		
	Dachbegrünung vorgesehen	☐ ja ☐ nein		
Ausrichtung der Baukörper				
Passive solare Gewinne erfolgen in erster Linie über die Ausrichtung der Hauptfassade. Südorientierte Hauptfassaden weisen eine längere Gesamtbesonnungsdauer auf.	Ausrichtung der Hauptfassade	☐ >70% S/SW/SO ☐ 30-70% S/SW/SO ☐ <30% S/SW/SO		
Verschattung der Baukörper				
Zur aktiven und passiven Nutzung von Solarenergie ist Verschattung insbesondere für Sonnenstände während der Heizperiode möglichst zu vermeiden oder zu reduzieren.	Verschattung des Baukörpers	☐ gering ☐ mittel ☐ hoch		
Grünkonzept				
Mithilfe eines Grünkonzeptes können klimaschützende Aspekte und Vorhaben gebündelt und aufeinander abgestimmt werden, sodass das Kleinklima verbessert wird. Das Grünkonzept enthält Aussagen, die über die gesetzlich verankerten Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen hinaus gehen.	Erstellung eines Grünkonzeptes für die Fläche	☐ ja ☐ nein		
Energieversorgungskonzept				
Die Energieversorgung spielt eine zentrale Rolle zur Entwicklung einer klimagerechten Stadt. Nah-/Fernwärme und BHKW sind zureifizierten Nutzung von Energieträgern sinnvoll.	Energieversorgungskonzept vorhanden	☐ ja ☐ nein		
	Nutzung von erneuerbaren Energien über vorgeschriebenem Standard	☐ ja ☐ nein		
Zusammenfassende Bewertung des Planungsschrittes				
Bewertung entsprechend der Indikatoren (1 = sehr gut; 5 = ungeeignet)				
Erläuterung/ Verbal-argumentative Zusatzbewertung				

Teil 4.3: Vertragliche Regelungen			
Art des Vertrags	Rechtsgrundlage	Vertrag beabsichtigt	Anmerkungen
Erschließungsvertrag	§124 BauGB	☐ ja ☐ nein	
Städtebaulicher Vertrag	§11 BauGB	☐ ja ☐ nein	
Kaufvertrag	§433 BGB	☐ ja ☐ nein	
Vertragliche Regelungen	Beispiele	Regelungsinhalt	Anmerkungen
Bauliche Standards	Erhöhte Anforderungen an den Jahresheizwärmebedarf (ggü. der EnEV) Erhöhte Anforderungen an den Jahresprimärenergiebedarf (ggü. der EnEV)	☐ ja ☐ nein	
Effiziente Energieversorgung	Verpflichtung zur aktiven Solarnutzung oder Nutzung anderer erneuerbarer Energien Festlegung: Wahl des Energieträgers, Anschlussverpflichtungen Nah-/Fernwärme	☐ ja ☐ nein	
Verfahren	Bindung an die Ziele des Energie-/Grünkonzeptes Anforderungen an die Qualitätssicherung (Nachweise)	☐ ja ☐ nein	
Klimaanpassung	U.a. Regelungen zur Bewirtschaftung des Regenwassers, Dachbegrünung oder zur Entwicklung und Errichtung von Grünflächen	☐ ja ☐ nein	
Zusammenfassende Bewertung des Planungsschrittes			
Bewertung entsprechend der Indikatoren (1 = sehr hohe vertragliche Regelungen; 4 = entspricht den gesetzlichen Anforderungen)			
Erläuterung/Verbal-argumentative Zusatzbewertung			
Gesamtübersicht			
Teil 1: Standort- und Planungsvoraussetzungen	0		
Teil 2: Belange des Klimaschutzes in der Bauleitplanung	0		
Teil 3: Vertragliche Regelungen	0		
Gesamtbewertung des Projektes			