Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/1013-01	Termin 20.09.2021	Rat der Stadt
Beschlussvorlage			öffentlich

Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss-kontrolle*
09.09.2021	Bezirksvertretung Sterkrade	A		
13.09.2021	Haupt- und Finanzausschuss	V		
14.09.2021	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	V		
20.09.2021	Rat der Stadt	B		

Beratungsgegenstand

Neubau der L215n von Weseler Straße bis Weierstraße im Zuge des Betuwe-Streckenausbaus der Deutschen Bahn AG

Beschlussvorschlag

1. Der Rat der Stadt stimmt der Planung der L215n von Weseler Straße bis Weierstraße zu.
2. Der Rat der Stadt stimmt dem Abschluss der als Anlage 3 beigefügten Kreuzungs-vereinbarung mit der DB Netz AG zu.

Entsprechendes Ein- und Auszahlungsbudget wurde unter der Finanzstelle 560212010108000 – Neubau der L 215 n -, Finanzposition 681100 – Investitionszuweisungen vom Land -, Finanzposition 785200 – AiB Tiefbaumaßnahmen und Finanzposition 785240 – AiB Tiefbaumaßnahmen Ingenieurleistungen WBO berücksichtigt.

Stellv. Bereichsleiterin Bereich 5-6/Mobilität	Dezernat 5/Umwelt, Gesundheit und Mobilität	Kämmerer	Oberbürgermeister
Mauksch **24.08.2021**	**Motschull i. V.** **24.08.2021**	**Tsalastras** **26.08.2021**	**Schranz** **30.08.2021**

* Vorlage zur:	* Ergebnis :	Beschlusskontrolle:	Beteiligung:
Anhörung (A) Kenntnisnahme (K) Vorberatung (V) Beschlussfassung (B)	Zustimmung (Z) Ablehnung (A) Änderung (Ä) Anhörung vollzogen (AV) Kenntnisnahme (K)	Ja oder nein	Personalrat [ ] Gleichstellungsstelle [ ]

Bezug

B/15/0749-01

B/16/0533-01

M/16/0774-01

Konsequenzen

a) Finanzielle

keine [ ]

ja [X]

b) Sonstige

Begründung

Seit dem Jahr 2014 betreibt die DB Netz AG das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Bahnstrecke Emmerich - Oberhausen als Teilstück des wichtigen europäischen Güterverkehrskorridors von Rotterdam nach Genua („BETUWE-Linie“). Bestandteil der BETUWE-Linie ist unter anderem das Gleisnetz zwischen dem Bahnhof Oberhausen-Holten und dem Bahnhof Oberhausen-Sterkrade.

Mit der Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges (BÜ) an der Weseler Straße im Zuge der Planungen zur Bahnstrecke geht die Hauptverbindung, die den Oberhausener Norden (z. B. die Stadtteile Schmachtendorf und Barmingholten) an Oberhausen-Sterkrade sowie Alt-Oberhausen anbindet, verloren.

Der Neubau der L215n zwischen Weseler Straße und Weierstraße stellt die Ersatzmaßnahme für diesen Bahnübergang dar, mit ihm soll ein Teilstück der gesamten Nord-Süd-Verbindung (L215), die Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Oberhausen aus dem Jahr 1993 ist, realisiert werden. Gleichzeitig soll die L215n den vorhandenen Verkehr der Ost-West-Verbindung (L155), aber auch einen Teil des Verkehrs des geplanten Gewerbegebietes Weierheide übernehmen.

Straßenplanung:

Der aktuelle Planungsentwurf erstreckt sich von der Einmündung Sternstraße im Westen zwischen der Bahnstrecke und der HOAG-Trasse über knapp 1.400m bis zur Weierstraße im Osten.

Die Lage ist durch das Überführungsbauwerk der Bundesautobahn A3, das Sicherungsbauwerk der RAG (ehemaliges Teerklärbecken) und den Anschluss an die Weierstraße als Zwangspunkte in großen Teilen vorgegeben.

Die Weseler Straße nördlich der Eisenbahnstrecke wird in Form einer Wendeanlage abgebunden. Der südlich der Bahnstrecke liegende Abschnitt wird ab der Einmündung Sternstraße rückgebaut und rekultiviert. Das Pumpwerk der Emschergenossenschaft erhält eine neue Zufahrt, die im Notfall den Rettungskräften den Zugang zur Bahnstrecke gewährt.

Der Anschluss der Neubaustrecke an die Weierstraße erfolgt über einen Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von etwa 35m.

Die Straße ist weitestgehend anbaufrei, Parkflächen oder Grünstreifen sind nicht vorgesehen.

Da wegen des anstehenden Bodens und der ungünstigen Grundwasserverhältnisse eine Kanalentwässerung nicht infrage kommt, erfolgt die Entwässerung der Straße über zumeist beidseitig angelegte Entwässerungsgräben.

Der gesamte Bereich soll mit einer Straßenbeleuchtung ausgestattet werden.

Die L215n erhält pro Richtung jeweils einen Fahrstreifen mit 3,25m Breite aber nur einen Gehweg mit 2,50m Breite, der separat auf der nördlichen Seite der L215n geführt wird.

Auf der Fahrbahn werden jeweils 2,00m breite Radfahrstreifen markiert, die gesamte asphaltierte Fahrbahnbreite beträgt somit 10,50m.

Die Breite des gesamten Straßenraums inklusive der Bankette, Entwässerungsgräben und des Gehweges beträgt zwischen 18,50m und 22,00m.

Im Bereich der Sternstraße wird eine Querungsstelle für den Fußverkehr eingerichtet, da hier der südliche Gehweg endet.

Kurz vor dem Kreisverkehr wird eine weitere Querungsstelle zur Anbindung an den Rad- und Wanderweg der HOAG-Trasse hergestellt.

Lichtsignalanlagen sind in diesem Abschnitt der L215n nicht vorgesehen.

Das Brückenbauwerk über die Betuwe-Strecke (BW Weierstraße-Nord) wird im Zuge des Ausbaus der Betuwe-Linie erneuert. Das Brückenbauwerk über die HOAG-Trasse (BW Weierstraße-Süd) ist altersbedingt abgängig und wird zeitgleich mit dem nördlichen Bauwerk durch einen Neubau ersetzt. Der Abriss und Neubau beider Brückenbauwerke werden durch die DB Netz AG durchgeführt.

Die L215n zerschneidet ein schützenswertes Kreuzkrötenhabitat, daher sind umfangreiche Sicherungsmaßnahmen erforderlich. Entlang fast der gesamten Strecke werden beidseitig Amphibienleiteinrichtungen hergestellt. Damit die Tiere die L215n gefahrlos queren können, werden insgesamt vier Amphibientunnel eingebaut.

Baudurchführung:

Das seit 2014 laufende Planfeststellungsverfahren der DB Netz AG für diesen Streckenabschnitt der Betuwe-Linie (PFA 1.2) sieht vor, die L215n zur Andienung der Baustellen an der Weierstraße zu nutzen. Aus bahntechnischen Gründen muss der BÜ Weseler Straße bereits vorzeitig vor Inbetriebnahme der L215n als Ersatzstrecke rückgebaut werden. Die Bahn hat hierzu den Vorschlag unterbreitet, zwischen der Sternstraße und der Weseler Straße eine bauzeitliche Verbindung für die Umleitungsverkehre herzustellen.

Im Zuge der Baumaßnahme wird es zeitweise zu Vollsperrungen auf der Weierstraße kommen, die Umleitungen erforderlich machen werden.

Aktuell führt die Bahn eine Machbarkeitsuntersuchung durch, um die Planungen für die bauzeitliche Verbindung und eine vorübergehende Verbreiterung des Bahnübergangs Sternstraße vorzubereiten.

Derzeit stellt sich der Bauablauf folgendermaßen vor: Sobald Baurecht vorliegt (Entlassung aus der Bergaufsicht nach Fertigstellung des Sicherungsbauwerks und Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 652), kann mit den Bauarbeiten an der Straße begonnen werden. Voraussichtlich wird das Anfang 2023 der Fall sein.

Ab Februar 2025 erfolgt der Rückbau der Bauwerke Weierstaße-Nord (Betuwe) und Weierstraße-Süd (HOAG-Trasse), die Fertigstellung der Bauwerke ist für Dezember 2026 geplant.

Da in der Zwischenzeit der BÜ Weseler Straße rückgebaut werden soll (voraussichtlich ab Februar 2026) ist als Ausweichstrecke die bauzeitliche Verbindung zwischen Sternstraße und Weseler Straße herzurichten. Diese Verbindung bleibt bis zum Abschluss der Arbeiten an der L215n und der Weierstraße bestehen, sodass eine dauerhafte Umleitungsstrecke zur Verfügung steht.

Nach der Fertigstellung der oben genannten Brückenbauwerke im Dezember 2026 erfolgen die Abschlussarbeiten an der L215n und die Errichtung des Kreisverkehres mit der Weierstraße. Die Beendigung der Gesamtmaßnahme wird Mitte 2028 erwartet.

Kreuzungsvereinbarung mit der DB Netz AG:

Im Jahr 2015 wurde auf Grundlage der damals erstellten Kostenschätzungen eine Eisenbahnkreuzungsvereinbarung abgeschlossen (B/16/0533-01), die im darauffolgenden Jahr geändert werden musste (M/16/0774-01).

Aufgrund der zahlreichen Änderungen an der Planung, der Kosten und der Gesetzeslage muss eine grundlegend neue Vereinbarung erstellt werden. Der Abschluss der Kreuzungsvereinbarung ist zudem erforderlich, um den Förderantrag bei der Bezirksregierung Düsseldorf stellen zu können.

Bebauungsplan Nr. 652 – L215n (Weierstraße / Weseler Straße) –

Im September 2010 hat der Rat der Stadt Oberhausen den Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan gefasst (siehe Drucksache Nr. B/15/0749-01 vom 20.09.2010).

Mit dem Bebauungsplan Nr. 652 werden folgende Hauptplanungsziele verfolgt:

- Festsetzung von Straßenverkehrsflächen und
- Regelung der Kompensationsmaßnahmen.

Vom 10.06.-24.06.2015 wurde die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB mitsamt einer Bürgerversammlung am 10.06.2015 durchgeführt.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte ab dem 15.06.2015. Diese wurde am 01.09.2020 erneut durchgeführt, um den aktuellen Sachstand zu Planungen und Vorhaben für die Erarbeitung des Entwurfs zum Bebauungsplan berücksichtigen zu können.

Angestrebt wird der Offenlagebeschluss in der Gremienfolge mit Ratssitzung am 13.12.2021. Im I. Quartal 2022 ist dementsprechend die Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB geplant.

Der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan und dessen anschließende Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Oberhausen sind für die 2. Jahreshälfte 2022 vorgesehen.

Kosten:

Die Kreuzungsvereinbarung wird die aktuelle Kostenschätzung der Planung (15,088 Mio. EUR) berücksichtigen.

Die Summe setzt sich aus den Kostenanteilen für den Straßenbau, einschließlich Kreisverkehr und Grunderwerb, in Höhe von ca. 14,540 Mio. EUR sowie den Kosten für den Rückbau des Bahnübergangs und der Weseler Straße in Höhe von ca. 0,548 Mio. EUR zusammen.

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz sieht für Maßnahmen an Kreuzungen einer Eisenbahn des Bundes mit einer kommunalen Straße eine festgelegte Kostenteilung vor.

Demnach trägt der Bund die Hälfte (7,544 Mio. EUR),

die Eisenbahn des Bundes ein Drittel (5,029 Mio. EUR) und

das Land, in dem die Kreuzung liegt, ein Sechstel (2,515 Mio. EUR) der Kosten.

Die Stadt Oberhausen als Baulastträger der kommunalen Straße hat keine Kosten zu übernehmen.

Die zur Umsetzung der Maßnahme aktuell benötigten Ein-/Auszahlungen wurden mit der Haushaltsanmeldung 2022ff bzw. der Finanzplanung 2023-2025 unter der Finanzstelle 560212010108000 – Neubau der L 215n -, Finanzposition 785200 – AiB Tiefbaumaßnahmen, Finanzposition 785240 – AiB Tiefbaumaßnahmen Ingenieurleistungen WBO, Finanzposition 681100 – Investitionszuweisungen vom Land angemeldet. Etwaige Anpassungsbedarfe werden über die Veränderungsnachweisungen zum Entwurf des Haushaltes 2022ff gemeldet.

Auszahlungen für den Grunderwerb wurden bereits in Vorjahren (Finanzstelle 560212010108000, Finanzposition 782100 – Auszahlungen für den Grunderwerb –) geleistet.

Sobald konkrete Kosten oder finanzielle Änderungen bekannt werden, werden diese bei den jeweiligen Haushaltsanmeldungen angepasst.

Förderung:

Die Maßnahmen wurde 2005 zur Förderung bei der Bezirksregierung Düsseldorf angemeldet, die Antragstellung erfolgte 2012. Die Umsetzung der Maßnahme war damals für das Jahr 2013 vorgesehen.

Die Erneuerung des BW Weierstraße-Süd (HOAG-Trasse) war ebenfalls Bestandteil des Antrags.

Für die erneute Antragstellung ist auch der Abschluss einer neuen Kreuzungsvereinbarung erforderlich.

Durch das geänderte Eisenbahnkreuzungsgesetz und die aktuellen Kostenschätzungen entfällt der städtische Anteil.

Da im Bestand am BÜ Weseler Straße keine Nebenanlagen vorhanden sind, muss im Rahmen der Antragsbearbeitung durch den Fördermittelgeber geklärt werden, ob die Nebenanlagen zur Kostenmasse gemäß Eisenbahnkreuzungsverordnung zählen oder nicht. Sollte der Fördergeber zu dem Schluss kommen, dass die Nebenanlagen ganz oder teilweise nicht kreuzungsbedingt sind und nicht zur Kostenmasse gehören, wären diese Kosten durch die Stadt Oberhausen zu tragen.

Falls nur der Gehweg als kreuzungsbedingt anerkannt würde, betrüge der Eigenanteil der Stadt ca. 4 Mio. EUR. Sollten weder Gehweg noch Radfahrstreifen zur Kostenmasse gezählt werden, steigt der Eigenanteil auf ca. 6,4 Mio. EUR.

Ob für diese Kosten im Rahmen eines weiteren Förderantrags Zuwendungen beantragt werden können, ist noch zu klären.

Für die Erneuerung des BW Weierstraße-Süd (HOAG-Trasse) wird rechtzeitig ein separater Förderantrag gestellt.

Die Stadt Oberhausen geht davon aus, dass die Nebenanlagen (Geh- und Radwege) Bestandteil der Kostenmasse gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz sind. Sollte der Fördermittelgeber zu einem anderen Ergebnis kommen, würden Eigenanteile auf die Stadt Oberhausen zukommen, an denen sich die DB Netz AG nicht beteiligt.

Kurzfassung

Die Stadt Oberhausen plant den Neubau der L215n zwischen Weseler Straße und Weierstraße als Ersatz für den im Rahmen des Betuwe-Streckenausbaus rückzubauenden höhengleichen Bahnübergang Weseler Straße.

Am bestehenden Bahnübergang sind derzeit weder ein Gehweg noch Radwege vorhanden.

Die Planung der L215n erfolgte unter Berücksichtigung der üblichen Richtlinien (z.B. RASt, ERA) als sogenannte anerkannte Regeln der Technik sowie der absehbaren verkehrlichen Entwicklung und mit dem Anspruch, die L215n als sichere und attraktive Radverkehrsverbindung anbieten zu können.

Der Bau soll nach derzeitigem Verfahrensstand Anfang 2023 mit der Errichtung einer Baustraße beginnen. Diese Baustraße dient der Bahn als Zuwegung zu ihren Baumaßnahmen im Zuge des Betuwe-Streckenausbaus. Unter anderem wird dabei auch das Bauwerk Weierstraße zwischen Februar 2025 und Dezember 2026 erneuert (zeitgleich wird auch das Bauwerk Weierstraße/HOAG-Trasse durch einen Neubau ersetzt). Im Anschluss erfolgt der Bau des neuen Kreisverkehres an der Weierstraße, der Abschluss der Gesamtmaßnahme ist für Mitte 2028 geplant.

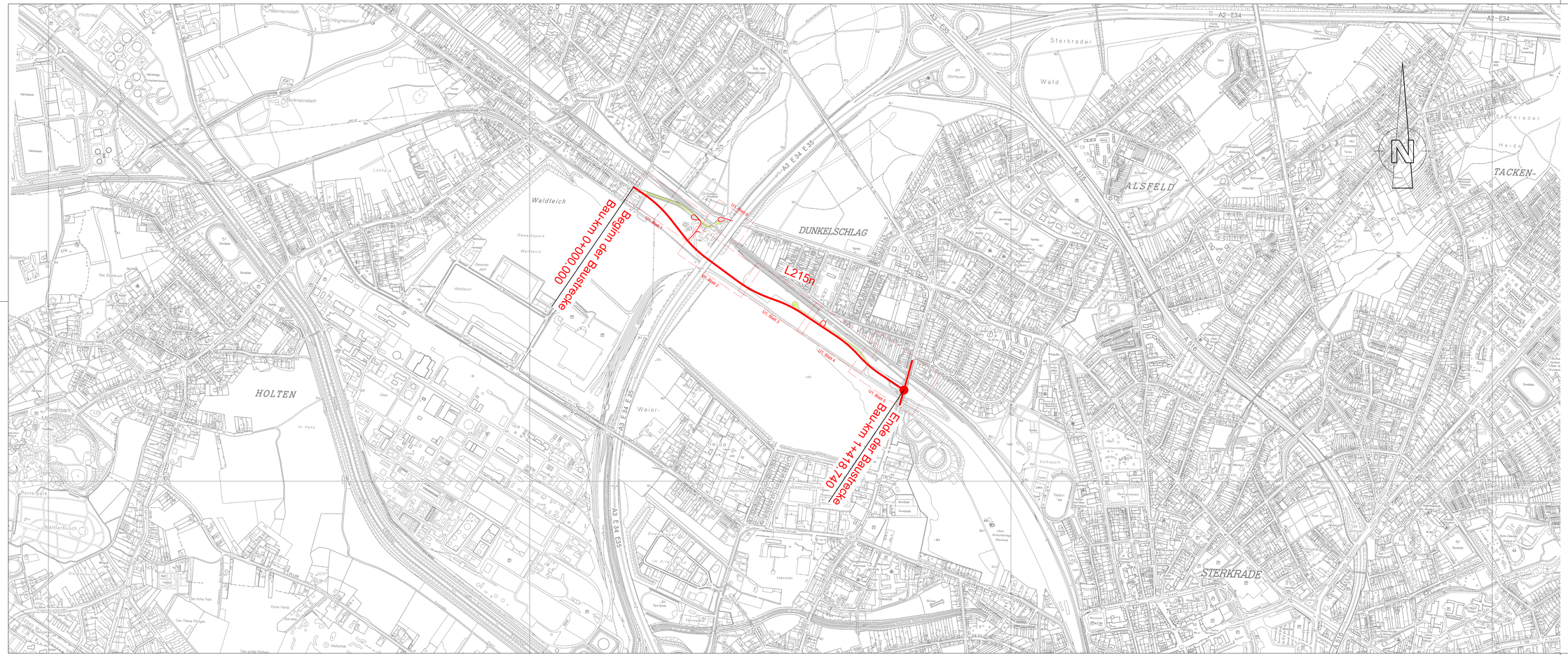
Die aktuell ermittelten Gesamtkosten belaufen sich auf insgesamt ca. 15,088 Mio. EUR.

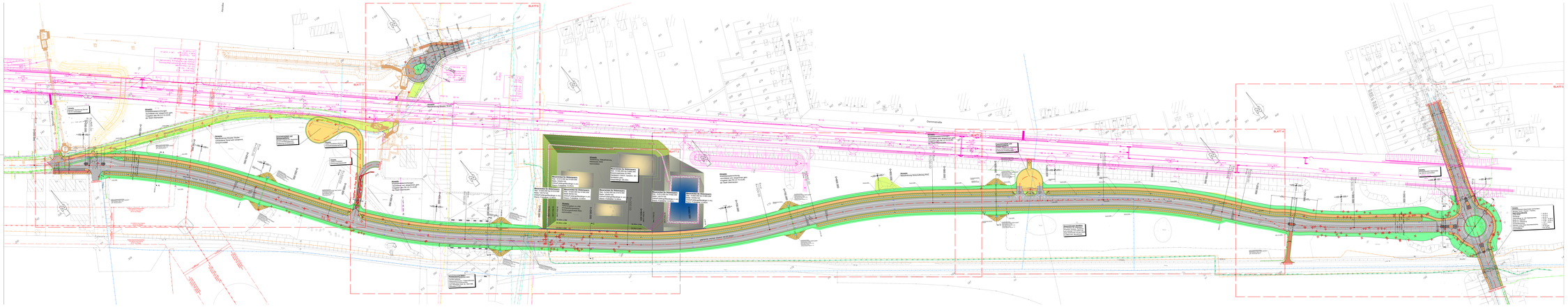
Bei Anerkennung des Antrages werden die Kosten für die Nebenanlagen (Geh- und Radwege) als kreuzungsbedingt gelten und gehen somit vollständig in die Kostenmasse ein. Die Stadt hat dann keine Baukosten zu tragen.

Sollten die Geh- und Radwege nicht kreuzungsbedingt sein, wären die Kosten hierfür allein von der Stadt Oberhausen zu tragen, da vertraglich festgehalten wird, dass die nicht kreuzungsbedingten Kosten nicht von der DB Netz AG, sondern vollständig von der Stadt zu übernehmen sind.

Anlagen

1. Übersichtslageplan, M 1:5.000 (online als PDF in Allris)
2. Lageplan M 1:500 (online als PDF in Allris)
3. Entwurf Kreuzungsvereinbarung (online als PDF in Allris)


Beginn der Baustrecke
Bau-km 0+000,000
Ende der Baustrecke
Bau-km 1+418,740
L215n
Ut. Bau 1
Ut. Bau 2
Ut. Bau 3
Ut. Bau 4
Ut. Bau 5
Ut. Bau 6
Ut. Bau 7
Ut. Bau 8
A3 E34 E35
A2 E34
A3 E34 E35
A3 E34 E35
A3 E34 E35


BLATT 1
BLATT 2
BLATT 3
BLATT 4
Legende:
vorh. Baum entfällt
vorh. Baum
Neue Baum
vorh. Straßenlat. entfällt
vorh. Straßenleuchte
neue Straßenleuchte
vorh. Straßenlatz
vorh. Straßenlatz entfällt
Straßen allgemein
Planung B3 Gemarkung
Planung Retenzion Pumpwerk
Planung Bauwerk
Planung Bauwerkswände
Planung B3 Gemarkung
Planung Bauwerkst
Grünfläche / Kiesbrunnen
Gehweg
Gehweg
Radweg
Radbrücke
Fahrbahn / Asphaltbahn
Schwarzdeckenbeschichtung
Betonfahrbahn
Fahrbahn
Wirtschaftsweg
Wirtschaftsweg
Einschnittsweg
Dorfstraße
Bankett
Böschung / Damm
Böschung / Einschnitt
Rasengittersteine
Rekultivierung
Straßenbaum
Stadt Oberhausen
Vorabzug
WBO
Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH
Neubau der L210n
Lageplan

Strecke 2270: BÜ-Beseitigung Weseler Straße in Oberhausen
– Ersatz durch Neubau der L 215n
(§§ 3, 13 Abs. 2 EKrG)

Zwischen der

DB Netz AG

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

Vertragsabwickelnde Stelle:

DB Netz AG
Region West
Netz Duisburg
Hansastraße 15
47058 Duisburg

- nachstehend **DB Netz AG** genannt -

und der

Stadt Oberhausen

vertreten durch
den Oberbürgermeister

Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen

- nachstehend **Straßenbaulastträger** genannt -

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

Entwurf 27.08.2021

§ 1 Gegenstand der Vereinbarung

(1) Die Weseler Straße (L 155) kreuzt in Oberhausen die Eisenbahnstrecke 2270 von Oberhausen nach Emmerich in Bahn-km 6,955 höhengleich.

(2) Der Bahnübergang ist technisch gesichert. Die vorhandene Sicherung erfolgt mittels einer Sicherungsanlage vom Typ RBÜT LzH-Hp/Fü.

(3) Beteiligte an der Kreuzung sind die DB Netz AG als Baulastträger des Schienenweges und die Stadt Oberhausen als Baulastträger der Straße.

(4) Aus Gründen der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs ist es erforderlich, den Bahnübergang zu beseitigen und durch den Bau eines bahnparallelen Weges zu ersetzen.

(5) Die Kreuzungsbeteiligten sind sich einig, dass es sich hierbei um die Änderung einer Kreuzung im Sinne der §§ 3, 13 Abs. 2 EKrG handelt.

§ 2 Art und Umfang der Maßnahme

(1) Beschreibung der kreuzungsbedingten Maßnahme:

a) Rückbau des vorhandenen BÜ Weseler Straße (L 155) einschließlich der erforderlichen Änderungen an den elektrotechnischen Anlagen, der Signal- und Fernmeldeanlagen und das Herstellen des Regelbettungsquerschnittes in den Gleisen

b) Umbau der Weseler Straße (L 155) nördlich der Eisenbahnstrecke zu einer Sackgasse mit einer Wendeanlage

c) Rückbau und Entsiegelung der Weseler Straße (L 155) südlich der Eisenbahnstrecke zwischen Sternstraße und Bahnübergang

d) Neubau der bahnparallelen Straße L 215n zwischen der Weierstraße (L 215) und der Sternstraße südlich der Eisenbahnstrecke mit einseitigem Gehweg und beidseitigen Radfahrstreifen

e) Neubau eines Kreisverkehrs als Anbindung der L 215n an die vorhandene Weierstraße (L 215)

f) Anpassung der Einmündungen der Sternstraße und des Verbindungsweges zur südlich gelegenen HOAG-Trasse in die Weseler Straße einschließlich Bau einer Querungshilfe für Fußgänger an der Einmündung zur HOAG-Trasse

g) Bedingt durch den Rückbau der Weseler Straße (§ 2 Abs. 1 c) Bau einer Zuwegung von der L 215n zum Pumpwerk der Emschergenossenschaft südlich des BÜ Weseler Straße (L 155)

h) Bau eines Verbindungsweges zwischen L 215n und der HOAG-Trasse bei Ausbau-km 1,240

i) Sicherung und Verlegung von Leitungen Dritter

j) Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen

k) Grunderwerb und Entschädigung

(2) Beschreibung der nichtkreuzungsbedingten Maßnahme:

a) Bau einer Aufstellfläche für Rettungseinsätze an der Eisenbahnstrecke im Anschluss an die Zuwegung zum Pumpwerk der Emschergenossenschaft (§ 2 Abs. 1 g)

b) Bau einer Aufstellfläche für Rettungseinsätze bei Bahn-km 6,340 (Ausbau-km 0,980) angrenzend an die L 215n

(3) 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:

Entwurf 27.08.2021

- Anlage 1: Erläuterungsbericht
- Anlage 2: Kostenzusammenstellung
    - Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten
    - Kostenberechnung des Straßenbaulastträgers
    - Kostenberechnung der DB Netz AG
- Anlage 3: Planunterlagen
    - Übersichtskarte
    - Übersichtsplan
    - Querschnitte
    - Höhenplan
    - Landschaftspflegerischer Begleitplan
    - Grunderwerbsplan
    - Grunderwerbsverzeichnis
    - BÜ-Rückbauplan der DB Netz AG
    - Fotodokumentation

Entwurf 27.08.2021

§ 3 Öffentlich-rechtliches Zulassungsverfahren

Der Rückbau des BÜ Weseler Straße (L 155) (§ 2 Abs. 1 a)) ist Bestandteil des Planfeststellungsabschnittes PFA 1.2 des Projektes ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, für das die DB Netz AG ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet hat (EBA-Aktenzeichen: 541ppa/003-2300#001).

Für die Maßnahmen nach § 2 Abs. 1 b) – k) und § 2 Abs. 2 hat der Straßenbaulastträger ein Bebauungsplanverfahren (Nr. 652) eingeleitet.

§ 4 Planung und Durchführung der Maßnahme

(1) Die DB Netz AG plant und führt die in § 2 Abs. 1 a) aufgeführten Maßnahmen nach Maßgabe der „Richtlinien für die Planung, Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz“ (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 10/2014 vom 18.11.2014 - StB 15/7174.2/4-3/2178067) durch.

Der Straßenbaulastträger plant und führt die in § 2 Abs. 1 b) - k). aufgeführten Maßnahmen nach Maßgabe der „Richtlinien für die Planung, Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz“ (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 10/2014 vom 18.11.2014 - StB 15/7174.2/4-3/ 2178067) durch.

(2) Der Straßenbaulastträger plant und führt die in § 2 Abs. 2 aufgeführten Maßnahmen durch.

(3) Ergeben sich durch die Maßnahmen aus § 2 Einwirkungen auf Anlagen des anderen oder dessen Verkehr, wird der Baudurchführende vorher dessen Zustimmung einholen. § 4 Abs. 2 des EKrG bleibt hiervon unberührt.

(4) Die Realisierung der Maßnahme ist in den Jahren 2023-2026 vorgesehen. Der Baubeginn wird der DB Netz AG vier 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.

(5) Während der Bauausführung wird 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“ (ARS Nr. 10/2014 vom 18.11.2014 - StB 15/7174.2/4-3/2178067).

(2) Der jeweils Baudurchführende wird zwei Wochen vor der Abnahme zu einer gemeinsamen Begehung einladen und gleichzeitig den genauen Termin der Abnahme bekannt geben.

(3) Der Status des geodätischen Datums (Referenzsystem und Projektion) wird zwischen den Kreuzungsbeteiligten wie folgt festgelegt: ETRS 89

(4) Der jeweils andere Beteiligte erhält Bestandsübersichtpläne der Kreuzungsanlage. Der jeweilige Träger der Erhaltungslast erhält alle für die Erhaltungszwecke seiner Anlagen erforderlichen Bauwerksunterlagen in zwei Ausfertigungen. Soweit die Bestandspläne neue Anlagen betreffen, müssen die Unterlagen folgenden Standard erfüllen:

EN ISO 7200, der TM 01-09 sowie den DB-Richtlinien 819, 823, 859, 885

Bei vorhandenen Anlagen, die im Zusammenhang mit dem Neubau geändert werden, sind die Bestandspläne im vorhandenen Standard zu erstellen.

Die Pläne werden bis spätestens drei Monate nach der Inbetriebnahme übergeben.

(5) Für digital erstellte Bestandspläne und Vermessungsunterlagen wird folgendes Format der erforderlichen Dateien festgelegt:

- Nach Veränderungen sind die Gleisnetzdaten (zurzeit im mdb-Format) einschließlich Ivmg-Plan zu liefern.
- Bei Veränderungen der Topographie muss zurzeit eine DBGIS-Bearbeitung erfolgen, damit der Ivl-Plan aktualisiert wird.
- Bei der Veränderung von Engstellen ist eine Lichtraumdatendokumentation erforderlich.

Entwurf 27.08.2021

§ 6 Kosten der Maßnahme

(1) Der Umfang der kreuzungsbedingten Kosten (Kostenmasse) wird unter Beachtung des § 13 EKrG, der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung (1. EKrV) sowie der dazu ergangenen und von den Kreuzungsbeteiligten eingeführten / anerkannten Durchführungsbestimmungen des BMVI ermittelt (u.a. ARS Nr. 8/1989 vom 17.05.1989 - StB 17/E 10/ E 14/78.10.20/19 Va 89 - „Richtlinien zur Ermittlung und Aufteilung der Kostenmasse bei Kreuzungsmaßnahmen“).

(2) Die Kosten der Maßnahme (§ 2) betragen nach der als Anlage beigefügten „Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten“ voraussichtlich ca. XX.XXX.XXX EUR, einschließlich anfallender Umsatzsteuer und Verwaltungskosten.

Sie sind in in Höhe von voraussichtlich xx.xxx.xxx EUR kreuzungsbedingt und werden insoweit nach § 13 Abs. 2 EKrG

- von der DB Netz AG zu einem Drittel,
- vom Bund zur Hälfte und
- von dem Land Nordrhein-Westfalen zu einem Sechstel getragen.

Demnach entfallen voraussichtlich auf

- die DB Netz AG … EUR
- den Bund .... EUR
- das Land Nordrhein-Westfalen …. EUR

(3) Die nicht kreuzungsbedingten Kosten für die Maßnahmen nach § 2 Abs. 2 in Höhe von voraussichtlich xx.xxx EUR trägt der Straßenbaulastträger.

(4) Anfallende Umsatzsteuer gehört zur Kostenmasse, wobei das sog. Staatsdrittel nach § 13 Abs. 1 EKrG sowie die Kostenanteile nach § 13 Abs. 2 EKrG, welche der Bund bzw. [Land, in dem der Bahnübergang liegt] zu tragen hat, nicht als Entgelt für eine steuerpflichtige Leistung zu behandeln ist (ARS 13/2013 vom 02.05.2013 - StB 15/7174.2/5-18/ 1943869).

Der aufgeführte Kostenanteil des Landes Nordrhein-Westfalen wird ebenso wie der Kostenanteil des Bundes zunächst als nicht der Umsatzsteuer unterliegend betrachtet. Sollte in der Folgezeit festgestellt werden, dass diese staatlichen Kostenanteile der Umsatzsteuer unterliegen, gehört diese zur Kostenmasse der Kreuzungsmaßnahme und ist bei der Abrechnung der Maßnahme zu berücksichtigen. Sind von der DB Netz AG rückwirkend Umsatzsteuerbeträge zu entrichten (durch Änderung der rechtlichen Beurteilung z. B. im Rahmen einer steuerlichen Betriebsprüfung), werden die entsprechend geltend gemachten Umsatzsteuerbeträge und die durch die nachträgliche Zahlung entstehenden steuerlichen Nebenleistungen im Sinne des § 3 Absatz 4 Abgabenordnung vom Vergütungsschuldner zusätzlich geschuldet. Die Zahlung an die DB Netz AG ist fällig, wenn die DB den Vergütungsschuldner darüber schriftlich informiert.“

(5) Bei der Berechnung der Personalkosten nach § 4 Abs. 2 Nr. 1 der 1. EKrV sind die Kosten für das tatsächlich eingesetzte Personal anzusetzen (Rundschreiben (RS) BMVI vom 18.09.1995 - StB 17/E 11/E16/78.11.00/27 Va 95).

Bewertungsgrundlage für die Eigenleistungen der DB Netz AG sind die örtlichen „Dispositiven Kostensätze“ (Dispo-Kosa) ohne Zuschläge. Sie stellen die

Entwurf 27.08.2021

Basis der Kostenrechnung der DB Netz AG dar, die vom Bund 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 Netz AG mitgeteilt (RS BMVI vom 10.06.2010 - StB 15/7174.2/5-07/ 1220977).

Die Eigenleistungen des Straßenbaulastträgers werden auf Grundlage einer Musterberechnung der Kommunalen Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement (KGSt) ermittelt und auf die spezifischen Werte der Stadt Oberhausen angepasst. Es erfolgt eine jährliche Fortschreibung der Werte.

(6) Die Beteiligten werden Verwaltungskosten nach § 5 Abs. 2 der 1. EKrV in Höhe von 20 Prozent der von ihnen aufgewandten kreuzungsbedingten Grunderwerbs- und Baukosten in Rechnung stellen (RS BMVI - StB 15/7174.2/5-14/2095549 vom 29.01.2014 - sofern die Regelungen der 1. EKrV nicht entgegenstehen).

(7) Nachweisbare Kosten für Betriebserschwernisse während der Bauzeit gehören (als Baukosten) nur zur Kostenmasse, soweit sie den Kreuzungsbeteiligten selbst entstehen (RS BMVI vom 28.09.2004 - S 16/78.11.00/13 B 03).

(8) Aufwendungen für erforderliche Änderungen an den im Eigentum der DB Netz AG stehenden betriebsnotwendigen Bahn-Telekommunikationsanlagen gehören zur Kostenmasse (RS BMVI vom 23.01.2003 - S 16/78.11.00/2 Va 03 und RS BMVI vom 23.08.2005 - S 16/78.11.00/1 BE 05).

(9) Für die Verlegung, Änderung oder Sicherung von Telekommunikationslinien, die nicht zu den Eisenbahn- oder Straßenanlagen gehören, gelten die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes (TKG), soweit keine besonderen vertraglichen Regelungen bestehen.

(10) Von den Kosten für Leitungsanpassungsarbeiten 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 v. H. dem Vertragsverhältnis mit dem Straßenbaulastträger und zu 50 v. H. dem Vertragsverhältnis mit der DB Netz AG zuzuordnen. Das VU trägt von der einen Hälfte der Gesamtkosten die Kosten gemäß der vertraglichen Folgekostenregelung mit dem Straßenbaulastträger (z. B. Rahmenvertrag / Mustervertrag). Von der anderen Hälfte der Gesamtkosten trägt das VU die Kosten gemäß den Folgekostenregelungen mit der DB Netz AG (z. B. Gas- und Wasserleitungskreuzungsrichtlinien). Anstelle des Vertragsverhältnisses mit dem 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.

(11) Die endgültigen Kosten ergeben sich aus der Schlussrechnung.

Entwurf 27.08.2021

§ 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“ (ARS Nr. 10/2014 vom 18.11.2014 - StB 15/7174.2/4-3/2178067).

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

(3) Die Schlussrechnung wird von dem Straßenbaulastträger erstellt.

§ 8 Grundinanspruchnahme

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

(2) Der Straßenbaulastträger gestattet der DB Netz AG während der Baudurchführung unentgeltlich die Inanspruchnahme seiner an die Kreuzungsanlage angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen.

Die DB Netz AG verpflichtet 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 zurück zu geben, wie sie übernommen wurden.

(3) Der Straßenbaulastträger führt den Grunderwerb von Dritten insgesamt durch.

§ 9 Erhaltung und Eigentum

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

Danach erhält

a) die DB Netz AG Eisenbahnanlagen

b) der Straßenbaulastträger die Straßenanlagen

(2) 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.

(3) 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 die gemäß Abnahmeprotokoll festgestellten Mängel zunächst der Verkehrsfreigabe / Inbetriebnahme entgegenstehen, übernimmt der Erhaltungspflichtige die Verkehrssicherungspflicht spätestens mit der Verkehrsfreigabe / Inbetriebnahme.

Entwurf 27.08.2021

§ 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) Über die Durchführung und Abwicklung der Baumaßnahme werden die Beteiligten eine gesonderte Vereinbarung treffen.

(3) Ansprechpartner des Straßenbaulastträgers für diese Maßnahme ist

Stadt Oberhausen
Bereich Mobilität
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
Tel.: 0208 / 825-2035

Ansprechpartner der DB Netz AG für diese Maßnahme ist

Julia Krannich – Projektingenieurin BA 1b
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg
Tel.: 0203 / 3017 – 4692
Mob.: 01523 / 745 95 75
E-Mail: julia.krannich@deutschebahn.com

§ 11 Änderung der Vereinbarung

(1) Änderungen und Ergänzungen bedürfen der Schriftform.

(2) Für den Fall der Änderung der technischen Planung in einer Zulassungsentscheidung nach § 3 verpflichten sich die Parteien zu einer Anpassung der Vereinbarung.

§ 12 Genehmigungen

(1) Die Vereinbarung bedarf wegen der in § 6 vorgesehenen Kostenanteile des Bundes und des Landes [Nordrhein-Westfalen] der Genehmigung des BMVI und der Genehmigung der nach Landesrecht zuständigen Behörde.

Der Straßenbaulastträger wird die Genehmigung des BMVI beantragen.

Der Straßenbaulastträger wird die Genehmigung der nach Landesrecht zuständigen Behörde beantragen.

Entwurf 27.08.2021

(2) Die DB Netz AG veranlasst nach Unterzeichnung der Kreuzungsvereinbarung für alle Eisenbahnanlagen und diese Anlagen berührende Maßnahmen eine fachtechnische Stellungnahme (FTS Schiene) beim Eisenbahn-Bundesamt.

(3) Der Straßenbaulastträger veranlasst nach Unterzeichnung der Kreuzungsvereinbarung für alle Straßenanlagen und diese Anlagen berührende Maßnahmeneine eine fachtechnische Stellungnahme (FTS Straße) bei der zuständigen Landesbehörde.

(4) Die Beteiligten vereinbaren für den Fall, dass Teile der Maßnahme, insbesondere

- der Bau der L 215n in dem vorgesehenen Ausbaustandard (§ 2 Abs. 2 d)
- der Bau des Verbindungsweges zwischen L 215n und HOAG Trasse (§ 2 Abs. 2 h)

im Rahmen der Genehmigung nicht im vollem Umfang als kreuzungsbedingt anerkannt werden, dass der Straßenbaulastträger die nichtkreuzungsbedingten Anteile trägt.

§ 13 Ausfertigungen

Diese Vereinbarung wird zweifach ausgefertigt. Die Beteiligten erhalten je eine Ausfertigung.

Oberhausen, den		Duisburg, den	
Schranz	Motschull	i. V. Strathmann	i. V. Fiebig
Der Oberbürgermeister	i.V.	Leiter Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Netz Duisburg (I.NA-W-N-DU)	Leiter Finanzierung Region West (I.NF.W-F)

Entwurf 27.08.2021