

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3804-01	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt		
<u>Beschlussvorlage</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
07.09.2023	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	V			
14.09.2023	Bezirksvertretung Sterkrade	A			
18.09.2023	Haupt- und Finanzausschuss	V			
25.09.2023	Rat der Stadt	B			

Beratungsgegenstand

Abschluss der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung (EKrV) für den Ersatzneubau der Personenunterführung Sterkrade Bahnhof in Zusammenhang mit dem Ausbau der BETUWE, ABS 46/2 – Grenze NL/D – Emmerich - Oberhausen

Beschlussvorschlag

1. Der Rat der Stadt stimmt dem Neubau der Personenunterführung und der Vorplätze zu.
2. Der Rat der Stadt stimmt dem Abschluss der als Anlage 1 beigefügten Eisenbahnkreuzungsvereinbarung mit der DB Netz AG zu.

Finanzmittel zur Umsetzung der Maßnahme wurden im Haushalt bzw. in der Investitionsplanung wie folgt berücksichtigt:

Finanzposition 560012010600500 – Personenunterführung Bahnhof Sterkrade, Finanzpositionen 782100 – Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken, 785100 – Auszahlungen für Hochbaumaßnahmen, 785101 Auszahlungen für Hochbaumaßnahmen – Ingenieurleistungen, 785200 – Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen, 785240 – Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen – Ingenieurleistungen, Auftrag 560012010600 – ÖPNV – Neubau und Unterhaltung, Kostenart 522110 – Aufw. PU Sterkrade

Eine etwaige (Neu-)Aufteilung der Gesamtkosten (investiv/konsumtiv) erfolgt zur Veränderungsnachweisung zum Haushalt 2024 ff.

Bereichsleiterin Bereich 5-6/Mobilität	Dezernat 5/Stadt- planung, Bauen, Mobilität und Umwelt	Kämmerer	Oberbürgermeister
Frau Mauksch 23.08.2023	Dr. Palotz 23.08.2023	Tsalastras 28.08.2023	Schranz 31.08.2023
* Vorlage zur: Anhörung (A) Kenntnisnahme (K) Vorberatung (V) Beschlussfassung (B)	* Ergebnis : Zustimmung (Z) Ablehnung (A) Änderung (Ä) Anhörung vollzogen (AV) Kenntnisnahme (K)	Beschlusskontrolle: Ja oder nein	Beteiligung: Personalrat [] Gleichstellungsstelle []

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3804-01	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Bezug

B/16/0777-01 (22.06.2015)

Bebauungsplan Nr. 719 - Neumühler Straße / Sterkrader Bahnhof Westseite -
Aufstellungsbeschluss

B/16/2219-01 (19.12.2016)

Einbringen des Siegerentwurfes des konkurrierenden Planungsverfahrens zum Bahnhof Sterkrade in
das Planfeststellungsverfahren der DB Netz zum dreigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Oberhausen -
Emmerich

B/16/3613-01 (25.06.2018)

Abschluss einer Planungsvereinbarung und Neubau PU

M/17/0288-01 (21.01.2020)

Sachstandsbericht zum Umbau der Neumühler Straße und des Umfeldes am Bahnhof Sterkrade im
Zuge des BETUWE-Ausbaus

M/17/1648-01 (15.03.2022)

Projektübersicht „Aktuelle Bebauungsplanverfahren“ Stand 14.02.2022

B/17/3423-01 (25.09.2023)

Vordach Bahnhof Sterkrade

Konsequenzen

a) Finanzielle

keine ☐

ja ☒ Die Gesamtkosten werden aktuell auf ca. 41,790 Mio. EUR geschätzt. Für
die Stadt Oberhausen fallen Baukosten in Höhe von ca. 24 Mio. EUR zuzüglich
Folgekosten für Reinigungs-, Unterhaltungs- und Stromkosten in Höhe von
114.000 EUR – ca. 156.000 EUR sowie Aufwendungen für Abschreibungen und
Zinsen an.

b) Sonstige

Auswirkungen auf das Klima

ja ☒ (siehe Anlage Klimacheck)

nein ☐ Begründung:

Begründung

Mit Beschluss vom 25.06.2018 erteilte der Rat der Stadt die Zustimmung, die Planungsvereinbarung
zum Umbau des Bahnhofs Oberhausen-Sterkrade mit der DB Netz AG abzuschließen und den damit
verbundenen Neubau der PU Bahnhof Oberhausen-Sterkrade durchzuführen (B/16/3613-01).

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3804-01	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Die Planungsvereinbarung wurde mit dem Ziel „Änderung der EÜ „PU Bf Oberhausen-Sterkrade“ in Bahn-km 4,226 der Bahnstrecke 2270 von Oberhausen nach Emmerich im Zuge der Neumühler Straße in Oberhausen auf beidseitiges Verlangen der Kreuzungsbeteiligten“ abgeschlossen.

Darin ist u.a. in § 1 (5) geregelt, dass „für die Durchführung und die Verteilung der Kosten der Maßnahme [...] zwischen den Beteiligten eine Kreuzungsvereinbarung nach § 5 EKrG abgeschlossen“ wird.

Einen aktuellen Überblick über die geplanten Maßnahmen gab der Sachstandsbericht (M/17/0288-01) vom 21.01.2020.

Die Planungen zum Umbau des Bahnhofs und der Personenunterführung wurden zwischenzeitlich unter Berücksichtigung des „Siegerentwurfes des konkurrierenden Planungsverfahrens zum Bahnhof Sterkrade“ (B/16/2219-01) und nach technischen und verkehrlichen Gesichtspunkten weiter ausgearbeitet. Zuletzt wurde über die Entwürfe der Vorplätze, der Straßenraumgestaltung Neumühler Straße, des Kiss&Ride-Parkplatzes und das zugehörige Verkehrskonzept in den Sitzungen am 21.01.2021 in der Bezirksvertretung Sterkrade und am 16.03.2021 im Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss berichtet (M/17/0288-01).

Damit wurde die in § 2 (3) der Planungsvereinbarung genannte Anpassung der bereits erstellten Entwurfsplanung gem. Abs. 1 und 2 der Planungsvereinbarung an das Gestaltungskonzept „Lichtwelten“ durchgeführt, die als planerische Grundlage für die Eisenbahnkreuzungsvereinbarung (EKrV) dient. Ein aktueller Gesamtentwurf der Planungen zum Umbau des Bahnhof Oberhausen-Sterkrade liegt als Anlage 2 dieser Vorlage bei.

Da dieser die Weiterentwicklung der im Jahr 2018 für den Beschluss der Planungsvereinbarung vorgestellte Planung darstellt, soll der neuen Gesamtplanung der Personenunterführung und der Vorplätze auf Grundlage des aktuellen Gesamtplans zugestimmt werden.

In der EKrV werden die Beteiligten an der Kreuzung, das Verlangen der Beteiligten, die Kostenteilung sowie die kreuzungsbedingten und nicht kreuzungsbedingten Maßnahmen im Zuge der Gesamtmaßnahme festgeschrieben.

Direkt an der Kreuzung beteiligt sind die DB Netz AG als Baulastträger des Schienenweges und die Stadt Oberhausen als Baulastträger des Gehweges. Die DB Station&Service AG ist sonstiger Beteiligter und zuständig für die Bahnanlagen.

Beide Kreuzungsbeteiligten haben ein Verlangen zur Änderung der Kreuzung geäußert. Die DB Netz AG mit der Verlängerung der Personenunterführung aufgrund der Verlegung der Bahnsteige und der Verbreiterung der Gleisanlage um ein Gleis und die Stadt Oberhausen mit einer Verbreiterung und Aufweitung der Personenunterführung. Nach EKrG §§ 3, 12 handelt es sich daher um beidseitiges Verlangen.

Mit den Fiktiventwürfen wurde auf Grundlage des Verlangens der Stadt die Personenunterführung auf 6 m zu verbreitern (bei einer Länge von 29 m) und des Verlangens der DB, die Bestandsunterführung auf 42 m zu verlängern (bei einer Breite von 4,10 m) ein Kostenteilungsschlüssel ermittelt.

Unter Berücksichtigung aller Randbedingungen entfallen auf die DB Netz AG 58,48 % und auf die Stadt Oberhausen 41,52 % der kreuzungsbedingten Kosten.

Kreuzungsbedingte Maßnahmen, die auf die Beteiligten aufgeteilt werden, sind u.a.

- der vollständige Rückbau der vorhandenen Eisenbahnüberführung (EÜ(F))
- Neubau der Eisenbahnüberführung (EÜ(F)) (Fiktiventwurf: 6m breit, Kreuzungswinkel 100 Gon)
- Neubau der Zugänge zur EÜ(F) (Fiktiventwurf)
- die Grundbeleuchtung in der EÜ(F)
- die Landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen
- die Sicherung und Verlegung Leitungen Dritter (inkl. Rückbau Medientunnel)

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3804-01	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

- der Grunderwerb.

Die Stadt Oberhausen übernimmt dazu die Kosten für die nicht kreuzungsbedingten Maßnahmen

- a. der Bau einer aufgeweiteten EÜ(F) (Realentwurf: 6 m breit, Kreuzungswinkel zw. 54,4 und 84,8 Gon)
- b. die Neugestaltung der Vorplätze inkl. Rampen
- c. die Grünflächen der Vorplätze
- d. die Verlegung der Fernwärmeleitung (Medientunnel)

Nicht kreuzungsbedingt und auch nicht Bestandteil der EKrV sind der Abbruch der vorhandenen Bahnsteige des Bf OB-Sterkrade und der Ersatz durch zwei neue Mittelbahnsteige sowie die Erschließung der neuen Bahnsteige über die geplante PU mittels Treppenaufgänge und Aufzüge.

Diese Maßnahmen an den Bahnsteigen und den Zugängen werden durch die DB Netz AG außerhalb der EKrV durchgeführt und werden hier nur nachrichtlich genannt.

Ebenfalls nicht Bestandteil der EKrV ist die Ambientebeleuchtung in und vor der Unterführung, die aus stadtgestalterischen Gründen aus dem Lichtwelten-Konzept übernommen wurde und durch die Stadt Oberhausen installiert und finanziert wird.

Darüber hinaus wird das Park&Ride-Parkhaus von der Stadt Oberhausen geplant, gebaut und finanziert.

Das Vordach Bahnhof Sterkrade über die östliche Treppen- und Rampenanlage soll ebenfalls auf alleinige Veranlassung der Stadt Oberhausen in Anlehnung an den Siegerentwurf „Lichtwelten“ geplant und errichtet werden (siehe B/17/2423-01).

Da sich die Stadt Oberhausen bei der Planung und Umsetzung der Kreuzungsmaßnahme mit der DB grundsätzlich im Konsens befindet, steht einer Zeichnung der Kreuzungsvereinbarung nichts im Wege.

Mit dem Abschluss der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung verpflichtet sich die Stadt, die gemeinsam mit der DB geplanten Maßnahmen durchzuführen.

Die Eisenbahnkreuzungsvereinbarung liegt als Entwurf vor (siehe Anlage 1).

Kosten

Die **Gesamtkosten** (Planungs- und Baukosten) für die Umgestaltung des Bahnhof Oberhausen-Sterkrade werden aktuell auf ca. **41,790 Mio. Euro** geschätzt.

Hierin enthalten sind die Kosten aller im Zuge des Umbaus geplanten Maßnahmen wie z.B. Rück- und Neubau der Unterführung und der Bahnsteige, Neubau der Vorplätze Ost und West, Errichtung eines Parkhauses, Neubau der Neumühler Straße, Errichtung eines Vorplatzdaches auf der Ostseite und Ausstattung der Unterführung und der Vorplätze mit einem ansprechenden Lichtkonzept. Enthalten sind auch alle erforderlichen Kosten Dritter für das Verlegen von Leitungen, Planungs- und Verwaltungskosten.

Kreuzungsbedingte Kosten:

Als kreuzungsbedingte Kosten werden die Kosten definiert, die für eine Wiederherstellung des Bahnhofs Sterkrade nach Errichtung des zusätzlichen Gleises im Rahmen der Betuwe-Erweiterung unmittelbar erforderlich sind.

Dazu gehören z.B.

- Die Verlängerung und Verbreiterung der Unterführung, um das zusätzliche Bahngleis im rechten Winkel zu unterqueren.
- Die Standardbeleuchtung der Unterführung sowie der Treppen und Rampen
- Die Herstellung von Treppen- und Rampenanlagen (Vorplätze)
- Der Neubau der Neumühler Straße (inkl. Grunderwerb und Gebäudeabriss)
- Das Verlegen von Versorgungsleitungen

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3804-01	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

- Die Wiederherstellung der in Anspruch genommenen Streckenabschnitte der STOAG
- Die Verwaltungskostenpauschale und Umsatzsteuer für die kreuzungsbedingten Maßnahmen

Die kreuzungsbedingten Kosten betragen nach aktueller Kostenschätzung ca. 14,343 Mio. Euro.

Diese Kosten werden anhand eines zuvor ermittelten Kostenteilungsschlüssels auf die Kreuzungsbeteiligten aufgeteilt.

Die Ermittlung eines solchen Teilungsschlüssels erfolgt nach festgelegten Vorgaben des Bundes (Richtlinien zur Ermittlung und Aufteilung der Kostenmasse bei Kreuzungsmaßnahmen).

Die Kostenaufstellungen wurden durch die Fachverwaltung und die begleitende Projektsteuerung geprüft und freigegeben.

Die DB Netz AG trägt ca. 8,388 Mio. Euro (58,48 %), auf die Stadt entfallen etwa 5,955 Mio. Euro (41,52 %). Die Stadt Oberhausen trägt damit an den kreuzungsbedingten Kosten den geringeren Teil.

Nicht kreuzungsbedingte Kosten:

Die nicht kreuzungsbedingten Kosten umfassen sowohl Kosten, die in der EKrV geregelt werden als auch Kosten, die darüber hinaus im Zuge der Gesamtmaßnahme entstehen.

Zu den nicht kreuzungsbedingten Kosten aus der EKrV gehören z.B.

- Die Neuausrichtung der Unterführung für eine bessere Anbindung an die Vorplätze
- Die Aufwendungen für die Gestaltung der Vorplätze unter Berücksichtigung des Lichtwelten-Konzeptes
- Die Kostenanteile der erforderlichen Leitungsverlegungen, die aufgrund von Konzessionsverträgen mit Leitungsbetreibern (LB) von den LB zu übernehmen sind
- Die Grünflächen der Vorplätze

Hieraus entstehen der Stadt Oberhausen nicht kreuzungsbedingte Kosten in Höhe von ca. 5,301 Mio. Euro.

Die Summe der Kosten, die mit der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung geregelt werden sollen, beträgt insgesamt ca. 19,644 Mio. Euro.

Zu den weiteren Kosten, die abseits der EKrV durch den Umbau des Bahnhof Sterkrade entstehen, zählen u.a.:

- Die zusätzliche Ambientebeleuchtung in und vor der Unterführung (Stadt)
- Der Rückbau sowie die Neuerstellung der Bahnsteige und deren Treppen- und Aufzugsanlagen (Bahn)
- Das Vorplatzdach in Anlehnung an das Lichtweltenkonzept (Stadt, siehe auch B/17/3423-01)
- Die Verlängerung der Bahnsteigdächer (Stadt)
- Der Umbau der Neumühler Straße (Stadt)

Diese ebenfalls nicht kreuzungsbedingten Kosten betragen insgesamt ca. 22,146 Mio. Euro und verteilen sich auf einen städtischen Anteil (ca. 12,872 Mio. Euro), einen Anteil der Bahn (ca. 6,348 Mio. Euro) sowie einen Anteil der Leitungsbetreiber (2,925 Mio. Euro) und sind nicht Bestandteil der Kreuzungsvereinbarung und damit nicht Bestandteil des hier vorgelegten Ratsbeschlusses.

Bezüglich der städtischen Kostenanteile gibt es für die Umsetzung der Ambientebeleuchtung (ca. 725.000 Euro), des Vorplatzdaches (ca. 1,8 Mio. Euro) und des Parkhauses (ca. 3,8 Mio. Euro) keine vertraglichen Verpflichtungen, so dass die weitere Umsetzung mit entsprechenden Beschlüssen in den Gremien der Stadt Oberhausen noch entschieden werden muss (siehe weitere Vorgehensweise).

Die Aufsummierung der einzelnen Posten ergibt einen Kostenanteil der Stadt an der Gesamtmaßnahme Bahnhof Sterkrade von etwa 24,123 Mio. Euro (57,74 %).

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3804-01	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Auf die Bahn entfallen demnach ca. 14,736 Mio. Euro (35,26 %).

Die Leitungsbetreiber beteiligen sich mit insg. ca. 2,925 Mio. Euro (7,00 %) an der Maßnahme.

Folgekosten, Ablösung

Die Unterhaltung und die Reinigung der Personenunterführung sind Aufgabe der Stadt Oberhausen als Straßenbaulastträger dieser Wegeverbindung. Für diese Aufgabe liegt ein Angebot der DB Station&Service vor. Das Angebot umfasst neben den o.g. Positionen auch die Stromkosten und eine Pauschale für die Entfernung von Graffiti und beträgt ca. 90.000 Euro pro Jahr.

Die Verlängerung der Bahnsteigdächer erhöht auch die Aufwendungen für die Reinigung und Wartung für die Bahn als Eigentümerin der Dächer. Dieser Mehraufwand muss vereinbarungsgemäß der DB Station&Service erstattet werden und beträgt ca. 15.000 Euro im Jahr.

Für Wartung und Betrieb der Ambientebeleuchtung werden Kosten von etwa 9.000 Euro im Jahr geschätzt.

Insgesamt entstehen der Stadt Oberhausen Reinigungs-, Unterhaltungs- und Stromkosten von ca. 114.000 Euro pro Jahr.

Für die o.g. Kosten wurden jährliche Preissteigerungen von 2 % vereinbart, sodass die jährlichen Kosten bis zum frühestmöglichen Ende der Vertragslaufzeit auf ca. 156.500 Euro pro Jahr steigen werden.

Die Verlangen von Stadt (Verbreiterung) und DB (Verlängerung) an der PU Sterkrade führen dazu, dass die DB Netz AG als Eigentümer des Bauwerks in Zukunft einen höheren Unterhaltungsaufwand haben wird. Dieser Mehraufwand wird in einer Ablösungsberechnung ermittelt und unter Berücksichtigung des Kostenteilungsschlüssels verrechnet.

Die vorh. Unterführung hat ihre rechnerische Lebensdauer nahezu erreicht. Der Neubau der PU führt bei Ermittlung der Erhaltungsmehrkosten in Verbindung mit den Kostenanteilen der Stadt dazu, dass der DB Netz AG ein erheblicher Vorteil entsteht. Dieser Vorteil beträgt gemäß Ablösungsberechnung ca. 260.944 Euro und wird der Stadt Oberhausen als Einmalzahlung ausgezahlt.

Mit dieser Einmalzahlung sind alle zukünftigen Mehraufwendungen für den Unterhalt des Bauwerks abgegolten.

Verfahrensstand (B-Plan Nr. 719)

Voraussetzung für die Gesamtmaßnahmen ist der Abschluss des Bebauungsplanverfahrens Nr. 719.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 (1) BauGB und die Beteiligung der Behörden u. TöB's nach § 4 (1) BauGB haben bereits stattgefunden.

Durchzuführen sind noch die öffentliche Auslegung nach § 3 (2) BauGB und die Beteiligung der Behörden u. TöB's nach § 4 (2) BauGB. Angestrebt wird dies zum 1. Quartal 2024.

Der Satzungsbeschluss wird bis 2027 erforderlich, damit die Fertigstellung der Baumaßnahmen inkl. der notwendigen vorbereitenden Maßnahmen (z.B. Ausschreibungsvorbereitung und Vergabe) fristgerecht erfolgen können.

Weitere Vorgehensweise

Als vorauslaufende Maßnahme wurde bereits 2021 der Kanalbau durchgeführt und die neu geplante Neumühler Straße als Baustraße hergestellt. Nach Abschluss aller weiteren Baumaßnahmen im westlichen Umfeld des Bahnhofes Oberhausen-Sterkrade wird der Straßenausbau final fertiggestellt.

Derzeit ist vorgesehen, dass die Maßnahmen Ende 2025 mit dem Bau der Westseite beginnen und 2029 mit der Fertigstellung des Vorplatzes Ost abgeschlossen werden.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3804-01	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Für das Park&Ride-Parkhaus wurde bereits ein Vorentwurf erstellt, der unter anderem großzügige Wandbegrünungen, eine Photovoltaikanlage auf dem Dach und zahlreiche Fahrradstellplätze vorsieht. Grundsätzlich soll dieser Vorentwurf weiter verfolgt und in den nächsten Schritten fachtechnisch (u.a. Brandschutz, Statik, Immissionsschutz) überprüft und bewertet werden.

Das Ergebnis dieses Prozesses wird durch die Verwaltung separat vorgestellt.

Das Vordach über die östliche Treppen- und Rampenanlage soll auf Grundlage eines Vorentwurfes des Architektenbüros Meier-Ebbers weiter konkretisiert werden. Über die dafür erforderliche Planungsleistung soll mit der Beschlussvorlage B/17/3423-01 entschieden werden.

Zu den von der Stadt gewünschten Verlängerungen der beiden Bahnsteigdächer gibt es bereits eine Vereinbarung über die Regelung der „Verantwortlichkeiten für die Pflichten des laufenden Betriebs“ und zur „Tragung der in diesem Zusammenhang entstehenden Kosten“.

Darüber hinaus ist noch eine Vereinbarung über die Durchführung und die Kostentragung der Dachverlängerung zwischen Stadt und DB abzuschließen.

Die Beleuchtung der Unterführung und der Vorplätze soll aus stadtplanerischer Sicht um eine Ambientebeleuchtung ergänzt werden. Diese Zusatzbeleuchtung wird in Abstimmung mit der DB Netz AG durch die Stadt Oberhausen geplant, ausgeführt und finanziert. Für die Installation in bzw. an das Überführungsbauwerk der DB Netz AG ist eine Vereinbarung abzuschließen, die dann auch Regelungen zur Kostentragung und Verantwortlichkeit beinhalten wird.

Die zentralen Lärmschutzelemente an den Zu- und Ausgängen werden mit dem Sterkrader Wappentier bedruckt und es werden Glaselemente in die Lärmschutzwände eingefügt. Nach aktuellem Stand entstehen der Stadt Oberhausen hierdurch keine zusätzlichen Kosten. Entsprechend kann auf eine vertragliche Regelung durch eine weitere Vereinbarung verzichtet werden.

Darüber hinaus sind zusätzliche Vereinbarungen zwischen der Stadt Oberhausen und der DB, bzw. der StOAG (für die bauzeitliche Inanspruchnahme der ÖPNV-Trasse) und der DB zur Bauausführung abzuschließen.

Der gesamte Tiefbau inkl. der städtischen Flächen soll über die DB Netz AG bzw. deren Auftragnehmer abgewickelt werden. Die entsprechende Ausführungsplanung wird derzeit zwischen Stadt und DB angestimmt.

Förderung

Für den Ausbau der Neumühler Straße, den Bau der Bushaltestellen und den Bau des Kiss&Ride-Parkplatzes sollen Förderanträge gestellt werden. Für den Ausbau der Neumühler Straße erfolgte die Anmeldung als Fördermaßnahme bereits 2020, um einen förderunschädlichen Baubeginn der Maßnahme zu gewährleisten.

Des Weiteren verfolgt die Stadt Oberhausen den Plan zur Errichtung eines Park&Ride-Parkhauses auf Grundlage des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 719 Neumühler Straße/Sterkrader Bahnhof Westseite - im Stadtteil Sterkrade-Mitte, um das bereits heute bestehende Angebotsdefizit für Pendler in diesem Bereich zu kompensieren. Für die Finanzierung des geplanten Parkhauses sollen Fördermöglichkeiten erschlossen werden.

Die Genehmigung von Fördermitteln für Einzelmaßnahmen, die durch die Stadt Oberhausen zu tragen sind, ist an den Abschluss der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung gebunden.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3804-01	Termin 25.09.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Kurzfassung

Die Neugestaltung des Bahnhof Oberhausen-Sterkrade im Zuge des Ausbaus der Erweiterung der Betuwe-Strecke Emmerich-Oberhausen umfasst zahlreiche Maßnahmen zur Neugestaltung des Bahnhofsareals.

Das Gesamtkonzept umfasst nicht nur die Erweiterung der Gleisanlage und der Bahnsteige, sondern auch die Neuausrichtung der Personenunterführung für eine bessere Anbindung der beiden Stadtteile Sterkrade und Schwarze Heide. Darüber hinaus werden Maßnahmen zur stärkeren Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsarten (MIV, Rad- und Fußverkehr, ÖPNV) wie z.B. die Verlagerung von Bushaltestellen, die Errichtung von Kurzzeit- und Pendlerparkplätzen (Kiss&Ride, Park&Ride) sowie gesicherte Stellplätze für Fahrräder umgesetzt.

Die Kosten aller Maßnahmen belaufen sich auf rund 42 Mio. Euro, die sich die Stadt Oberhausen und die DB Netz AG als Kreuzungsbeteiligte teilen.

Wegen der umfangreichen zusätzlichen Maßnahmen der Stadt (z.B. Parkplätze, Parkhaus) hat die Stadt ca. 27 Mio. Euro der Gesamtkosten zu tragen. Aufgrund von Konzessionsverträgen können knapp 3 Mio. Euro an die Leitungsbetreiber weitergegeben werden.

Die DB Netz AG beteiligt sich mit insg. etwa 15 Mio. Euro am Umbau des Bahnhof Oberhausen-Sterkrade.

Durch den Umbau des Bahnhofs entstehen Folgekosten für z.B. die Reinigung der Unterführung und der Bahnsteigdächer in Höhe von etwa 114.000 Euro bis 156.500 Euro pro Jahr, die von der Stadt Oberhausen zu tragen sind.

Die gemäß Planungsvereinbarung abzuschließende Eisenbahnkreuzungsvereinbarung regelt den Umfang der Maßnahme und die Aufteilung der Kosten auf die Beteiligten.

Mit dem Abschluss der EKrV legen sich die Beteiligten verbindlich auf die vereinbarten Maßnahmen fest, sodass für die weiteren Verfahrensschritte Planungssicherheit besteht.

Die Verwaltung schlägt den Neubau der Personenunterführung und der Vorplätze sowie den Abschluss der als Anlage beigefügten Eisenbahnkreuzungsvereinbarung vor.

Anlage/n

(nur online in Allris einsehbar)

Anlage 1 Eisenbahnkreuzungsvereinbarung zur EÜ(F) Oberhausen-Sterkrade (Entwurf)

Anlage 2 Lageplan

Anlage 3 Kostenübersicht

Anlage 4 Klimacheck

Vereinbarung über eine Eisenbahnkreuzungsmaßnahme nach §§ 3, 12 EKrG

Zwischen der

DB Netz AG

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

Vertragsabwickelnde Stelle:

DB Netz AG

vertreten durch

DB Netz AG

Mülheimer Str. 50

47057 Duisburg

– nachstehend **DB Netz AG** genannt –

und der

Stadt Oberhausen

vertreten durch den Oberbürgermeister

Technisches Rathaus

Bahnhofstr. 66

46145 Oberhausen

– nachstehend **Straßenbaulastträger** genannt –

und

DB Station&Service AG

vertreten durch

DB Station&Service AG

Portsmouthplatz 1

47051 Duisburg

– nachstehend **DB Station&Service AG** genannt –

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

§ 1 Gegenstand der Vereinbarung

- (1) Die elektrifizierte Eisenbahnstrecke 2270 von Oberhausen nach Emmerich am Rhein kreuzt die im Bestand vorhandene Personenunterführung Bf Oberhausen-Sterkrade in Bahn-km 4,236.
- (2) Die vorhandene Kreuzung ist als Eisenbahnüberführung (EÜ(F)) hergestellt.

- (3) Beteiligte an der Kreuzung sind die DB Netz AG als Baulastträger des Schienenweges und die Stadt Oberhausen als Baulastträger des Gehweges. Die DB Station&Service AG ist sonstiger Beteiligter und zuständig für die Bahnanlagen des Bf Oberhausen-Sterkrade.
- (4) Aus Gründen der Sicherheit und der Abwicklung des Schienenverkehrs ist es im Rahmen des dreigleisigen Ausbaus der Ausbaustrecke ABS 46/2 als Änderungsverlangen der DB Netz AG erforderlich, die Eisenbahnüberführung zu verbreitern, um ein weiteres Gleis zu errichten. Die Stadt Oberhausen verlangt aus Gründen der Sicherheit und der Abwicklung des Personenverkehrs für den Gehweg eine größere lichte Weite der Eisenbahnüberführung.
- (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 Maßnahmen:
 - a) Vollständiger Rückbau der vorhandenen Eisenbahnüberführung (EÜ(F))
 - b) Neubau der Eisenbahnüberführung (EÜ(F)) (Fiktiventwurf)
 - c) Neubau der Zugänge zur EÜ(F) (Fiktiventwurf)
 - d) Grundbeleuchtung der EÜ(F)
 - e) Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen
 - f) Sicherung und Umverlegung Leitungen Dritter (Medientunnel)
 - g) Grunderwerb
- (2) Beschreibung der nicht kreuzungsbedingten Maßnahmen:

Über die Änderungsverlangen der DB Netz AG und der Stadt Oberhausen hinaus wird auf Wunsch der Stadt Oberhausen die Eisenbahnüberführung (EÜ(F)) Bf OB-Sterkrade in diagonalen Lage errichtet und darüber hinaus:

 - a. Bau einer gegenüber § 2 Abs. 1 b) aufgeweiteten EÜ(F) (Realentwurf)
 - b. Bau der Vorplätze inkl. Rampen gegenüber § 2 Abs. 1 c) (Realentwurf)
- (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:
 - Anlage 1: Erläuterungsbericht zur Kreuzungsvereinbarung
 - Anlage 2: Kosten
 - Anlage 3: Planunterlagen
 - Anlage 4: Ablösungsberechnung

Die Auflistung der einzelnen Anlagen können dem Anlagenverzeichnis zur Kreuzungsvereinbarung entnommen werden.

§ 3 Öffentlich-rechtliches Zulassungsverfahren

Für die Maßnahme ist ein Planfeststellungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) durchgeführt worden (Planfeststellungsbeschluss vom 20.10.2022, EBA-Aktenzeichen 541ppa/003-2300#001).

§ 4 Planung und Durchführung der Maßnahme

- (1) Die DB Netz AG plant und führt die in § 2 Abs. 1 a) d) – g) und Abs. 2 a. und b. 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.
- (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 im Jahr 2024 vorgesehen. Der Baubeginn wird dem Straßenbaulastträger 6 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 anzulasten, 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 wird die Eisenbahnstrecke, wenn möglich 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 DIN 1076 / Ril 804 einschließlich der mitgeltenden Unterlagen der DB Netz AG zu beachten.
- (3) Der jeweils Baudurchführende wird 4 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: - ETRS 89
- (5) Der jeweils andere Beteiligte erhält Bestandsübersichtspläne der Kreuzungsanlage. Der jeweilige Träger der Erhaltungslast erhält alle für die Erhaltungszwecke seiner Anlagen erforderlichen Bauwerksunterlagen in einfacher Ausfertigung. Bei vorhandenen Anlagen, die geändert werden, sind die Bestandspläne im vorhandenen Standard zu erstellen. Die Pläne werden bis spätestens drei Monate nach der Abnahme übergeben.
- (6) Für digital erstellte Bestandspläne und Vermessungsunterlagen wird folgendes Format der erforderlichen Dateien festgelegt: dwg, dxf oder dgn mit zugehöriger Koordinatenliste

§ 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 der Maßnahme nach § 2 betragen nach der als Anlage beigefügten Kostenzusammenstellung voraussichtlich ca. 19.643.950 EUR, einschließlich anfallender Umsatzsteuer und Verwaltungskosten.

Sie sind in Höhe von 73,00 %, nach aktuellem Stand voraussichtlich ca. 14.342.690 EUR, kreuzungsbedingt und werden insoweit nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG von der DB Netz AG und vom Straßenbaulastträger getragen.

Von den kreuzungsbedingten Kosten entfallen nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG

- auf die DB Netz AG 58,48 %, voraussichtlich 8.387.790 EUR und
- auf den Straßenbaulastträger 41,52 %, voraussichtlich 5.954.900 EUR.

Die Ermittlung des Kostenteilungsschlüssels erfolgt nach Fiktiventwürfen.

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

(3) Anfallende Umsatzsteuer gehört zur Kostenmasse.

Die Beteiligten gehen vorläufig im Hinblick auf eine laufende steuerrechtliche Prüfung davon aus, dass der 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 der Straßenbaulastträger zukünftig nicht mehr auf die Anwendung des § 2b Abs. 1 UStG berufen und ist er auch nach anderen Vorschriften nicht als Nicht-Unternehmer tätig oder zeigt er 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 ausstellen 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 Netz AG sind die örtlichen „Dispositiven Kostensätze“ (Dispo-Kosa) ohne Zuschläge. Sie stellen die Basis der Kostenrechnung der DB Netz 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 Netz AG mitgeteilt (vgl. Rundschreiben (RS) BMDV vom 10.06.2010 – StB 15/7174.2/5-07/1220977).

Für die Berechnung der Personalkosten des Straßenbaulastträgers findet der in seinem Zuständigkeitsbereich 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 Abs. 2 der Planungsvereinbarung vom 31.08.2018 bleibt davon unberührt.
- (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 Netz 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 dem Straßenbaulastträger und zu 50 % 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.

- (10) Die Kosten für die nicht kreuzungsbedingten Maßnahmen nach § 2 Abs. 2 in Höhe von voraussichtlich 5.301.260 EUR trägt der Straßenbaulastträger.
- (11) 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.
- (2) Die Kreuzungsbeteiligten übernehmen die Abrechnung für die von ihnen durchgeführten Maßnahmen gemäß § 4 der Vereinbarung.
- (3) Die Schlussrechnung wird von der DB Netz AG 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 zurückzugeben, in dem sie übernommen wurden.

- (3) Die DB Netz AG führt den Grunderwerb von Dritten insgesamt durch.

§ 9 Erhaltung und Eigentum

- (1)
 - a) Eigentum der DB Netz AG sind:
 - die neue Eisenbahnüberführung (EÜ(F))
 - b) Eigentum des Straßenbaulastträgers sind:
 - die neuen Zugänge von den Vorplätzen zu der Eisenbahnüberführung (Rampen und Treppenanlagen)
 - die Ansichtsflächen und Straßenentwässerungsanlagen unterhalb der Eisenbahnüberführung
 - c) Eigentum der DB Station&Service AG sind:
 - die neuen Aufzugs- und Treppenanlagen als Bahnsteigzugänge aus der Eisenbahnüberführung heraus
 - die Allgemeinbeleuchtung der Bahnsteige, Treppenzugänge und der Eisenbahnüberführung
 - die Entwässerungsanlagen der Bahnsteige und Treppenzugänge

Die Zuordnung der Eigentumsverhältnisse können der Anlage 3.1 zur Kreuzungsvereinbarung entnommen werden.

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

Danach erhält

a) die DB Netz AG:

- die neue Eisenbahnüberführung (EÜ(F))

b) der Straßenbaulastträger:

- die neuen Zugänge von den Vorplätzen zu der Eisenbahnüberführung
- die Ansichtsflächen, Allgemeinbeleuchtung und Straßenentwässerungsanlagen unterhalb der Eisenbahnüberführung

c) die DB Station&Service AG:

- die neuen Treppenanlagen und Aufzüge als Bahnsteigzugänge aus der Eisenbahnüberführung heraus
- die Beleuchtung der Bahnsteige und Treppenzugänge

Die Zuordnung der Eigentumsverhältnisse können der Anlage 3.1 zur Kreuzungsvereinbarung entnommen werden.

- (3) Für Erhaltungsmaßnahmen, die Anlagen des anderen Beteiligten betreffen, wird dessen vorherige Zustimmung eingeholt, es sei denn, dass Gefahr im Verzuge ist. Dabei wird auch der Umfang der Mitbenutzung der Anlagen des anderen Beteiligten sowie ggf. erforderliche Sicherheitsvorkehrungen festgelegt.
- (4) Die Verkehrssicherungspflicht für die Anlagen und Verkehrswege unterhalb der Eisenbahnüberführung obliegt dem Straßenbaulastträger. Hierunter fallen Winterdienst, Vandalismusschäden und Reinigung sowie Wartungen und Inspektionen, Begutachtungen durch das EBA etc.
- (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 / Inbetriebnahme 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 Durchführung der Unterhaltung der Anlagen gem. Abs 2 b) und des Verkehrsweges unterhalb der Eisenbahnüberführung erfolgt durch die DB Station&Service AG gegen Kostenerstattung des Straßenbaulastträgers nach Maßgabe einer Vereinbarung zwischen der DB Station & Service AG und der Stadt Oberhausen, sobald diese im Nachgang zu dieser Kreuzungsvereinbarung geschlossen wird.
- (7) Die zukünftigen Erhaltungskosten werden der DB Netz AG nach § 15 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 EKrG abgelöst.

- (8) 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 ABBV-Richtlinien (ARS Nr. 18/2022 vom 10.08.2022 – StB 15/7174.1/4-4/3636814; deren Beispiele 3 und 4 kommen nur im Fall zur Anwendung, wenn an einer Straßenüberführung keine Traglasterhöhung erfolgt) maßgebend. Dabei wird geprüft und ggf. berücksichtigt, ob bzw. wie sich der Umstand der Errichtung der EÜ(F) auf Wunsch des Straßenbaulastträgers in diagonalen Lage und gemäß § 2 Abs. 2 a) aufgeweitet auf die zukünftigen Erhaltungskosten auswirkt.
- (9) 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.
- (10) 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 Netz AG ermittelt und beläuft sich auf 260.944 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 Netz 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) Für den Fall, dass die Einleitung des Oberflächenwassers eines Verkehrsweges in die Entwässerungsanlagen des kreuzenden Verkehrsweges erforderlich wird, gestattet der Straßenbaulastträger der Station&Service 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.

- (4) 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 / den 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 3-fach ausgefertigt. Die Beteiligten erhalten je 1 Ausfertigung.

Straßenbaulastträger

DB Netz AG

DB Netz AG

Oberhausen, den

Duisburg, den

Duisburg, den

.....
Thomas Palotz
(Dezernent)

.....
Norbert Strathmann
I.NA-W-N-DU

.....
Markus Fiebig
I.NFF-W

[Namen in Druckschrift wiederholen]

(.....)

(.....)

(.....)

DB Station&Service AG

Düsseldorf, den

Düsseldorf, den

.....

Stephan Boleslawsky

I.SP-W

.....

Dr. Gitta Raulin

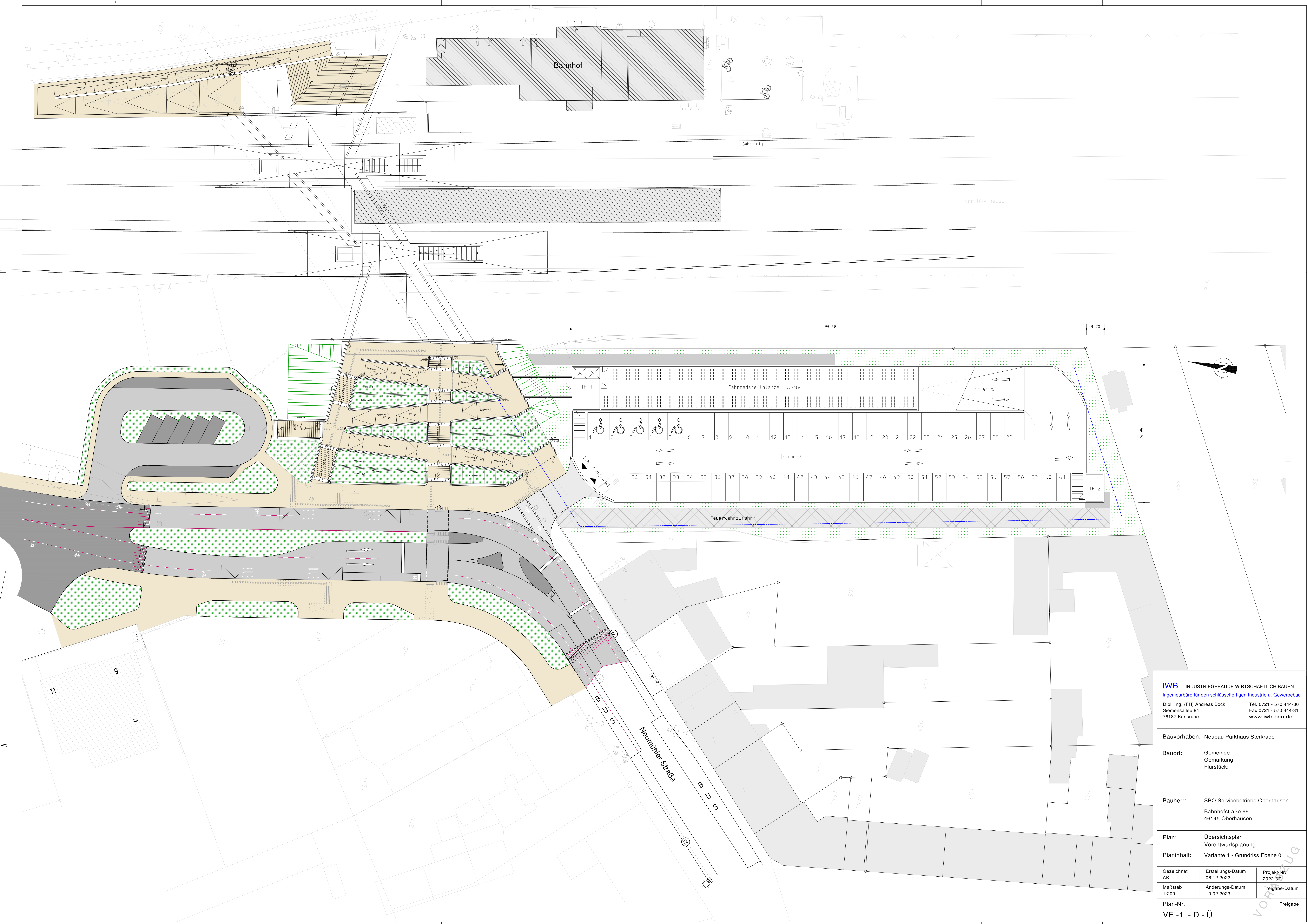
I.SF-W

[Namen in Druckschrift wiederholen]

(.....)

(.....)

ENTWURF



IWB INDUSTRIEGEBÄUDE WIRTSCHAFTLICH Bauen
Ingenieurbüro für den schlüsselfertigen Industrie u. Gewerbebau
Dipl. Ing. (FH) Andreas Bock Tel. 0721 - 570 444-30
Siemensallee 84 Fax 0721 - 570 444-31
76187 Karlsruhe www.iwb-bau.de

Bauvorhaben: Neubau Parkhaus Sterkrade
Bauort: Gemeinde:
Gemarkung:
Flurstück:

Bauherr: SBO Servicebetriebe Oberhausen
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen

Plan: Übersichtsplan
Vorentwurfsplanung
Planinhalt: Variante 1 - Grundriss Ebene 0

Gezeichnet AK	Erstellungs-Datum 06.12.2022	Projekt-Nr. 2022-07
Maßstab 1:200	Änderungs-Datum 10.02.2023	Freigabe-Datum

Plan-Nr.: VE -1 - D - Ü **Freigabe**

Gesamtkosten	100,00%	41,790 Mio. €
davon entfallen auf:		
Stadt Oberhausen	57,74%	24,128 Mio. €
DB Netz AG	35,26%	14,736 Mio. €
Leitungsbetreiber	7,00%	2,925 Mio. €

Kostenmasse der Kreuzungsvereinbarung	47,01%	19,644 Mio. €
davon entfallen auf:		
kreuzungsbedingte Kosten	73,01%	14,343 Mio. €
nicht kreuzungsbedingte Kosten	26,99%	5,301 Mio. €

kreuzungsbedingte Kosten		14,343 Mio. €
davon entfallen auf:		
Stadt Oberhausen	41,52%	5,955 Mio. €
DB Netz AG	58,48%	8,388 Mio. €

nicht kreuzungsbedingte Kosten		5,301 Mio. €
davon entfallen auf:		
Stadt Oberhausen	100,00%	5,301 Mio. €
DB Netz AG	0,00%	0,000 Mio. €

Anteil Stadt Oberhausen an Kostenmasse EKrV:	57,30%	11,256 Mio. €
davon entfallen auf:		
kreuzungsbedingte Kosten	52,91%	5,955 Mio. €
nicht kreuzungsbedingte Kosten	47,09%	5,301 Mio. €

Anteil DB Netz AG an Kostenmasse EKrV:	42,70%	8,388 Mio. €
davon entfallen auf:		
kreuzungsbedingte Kosten	100,00%	8,388 Mio. €
nicht kreuzungsbedingte Kosten	0,00%	

Kosten außerhalb der EKrV	52,99%	22,146 Mio. €
davon entfallen auf:		
Stadt Oberhausen	58,12%	12,872 Mio. €
DB Netz AG	28,66%	6,348 Mio. €
Leitungsbetreiber	13,21%	2,925 Mio. €

Prüfung der Klimaschutzrelevanz in Beschlussvorlagen – Klimacheck

Beschlussvorlage: Abschluss der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung (EKrV) für den Ersatzneubau der Personenunterführung Sterkrade Bahnhof

Zuständiger Bereich: 5-6 Mobilität

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 im Ratsinformationssystem begründen.

Falls keine Klimarelevanz besteht, ist die Prüfung abgeschlossen. Die Begründung erfolgt im dafür vorgesehenen Feld im Ratsinformationssystem. 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 Klimaskutzkriterien

		Positiv	Neutral	Negativ	Erläuterungen zur Bewertung
Mobilität	Inwiefern setzt der Beschluss Anreize für eine klimafreundliche Mobilität? (ÖPNV; Fuß- und Radverkehr; alternative Antriebe; Carsharing etc.)	☒	☐	☐	Stärkere Verknüpfung von Rad-/Fußverkehr und MIV mit dem ÖPNV
Anpassung an den Klimawandel	Inwiefern werden Anpassungsmaßnahmen an das Klima berücksichtigt (bzgl. Starkregen, Hitzebelastung, etc.) ?	☒	☐	☐	(Dach-)Begrünungen reduzieren die Regenbelastungen und sorgen für ein positives Mikroklima

		Positiv	Neutral	Negativ	Erläuterungen zur Bewertung
Anpassung an den Klimawandel	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. der Flächen(neu-)versiegelung aus?	☐	☒	☐	Neu versiegelte Flächen werden gem. LPB ausgeglichen.
Energie	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. des Ausbaus Erneuerbarer Energien aus?	☐	☒	☐	Der Bau von Photovoltaikanlagen auf dem Dach des Parkhauses hat keine relevanten Auswirkungen.
	Wird durch den Beschluss Energie gespart?	☒	☐	☐	Die Umstellung der gesamten Steuerungs- und Beleuchtungstechnik in und am Bahnhof Sterkrade wird zu verringerten Energieverbräuchen führen.

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

Treibhausgas(THG)-Ausstoß in CO2(-Äquivalente)		
Reduktion ☐	Nicht ermittelbar ☒	Erhöhung ☐
Erläuterung: Der Verbrauch von Stahl und Beton im Zuge der Baumaßnahme erzeugt CO2, die Mengen sind aber nicht ermittelbar und die Auswirkungen im Zusammenhang mit den o.g. positiven Effekten nicht abzuschätzen.		

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 bessere Verknüpfung von CO2-freundlichen Fortbewegungsmitteln (insb. Fahrrad und ÖPNV) und der Einsatz moderner Technik werden zu einer Verringerung des CO2-Ausstoßes führen.

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 Flächenneuanspruchnahme 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 zureichenden 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 A/V-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 zur effizienten 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				