1. Fortschreibung der Kreuzungsvereinbarung aus 2006 über eine Maßnahme zur Beseitigung von Bahnübergängen im Stadtgebiet von Haldensleben - §§ 3, 13 EKrG -

Zwischen der

DB Netz AG
Regionalbereich Südost
Geschäftseinheit Regionalnetze
Brandenburger Straße 1
04103 Leipzig nachstehend „**DB Netz AG“** genannt -

und

der Bundesrepublik Deutschland,
dem Land Sachsen-Anhalt
beide vertreten durch
die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt
Regionalbereich Mitte
Tessenowstraße 12
39114 Magdeburg
-nachstehend „**Straßenverwaltung**" genannt -

und

der Stadt Haldensleben
vertreten durch die Bürgermeisterin
Markt 22
39340 Haldensleben
- nachstehend **"Stadt"** genannt -

Nachfolgend wird die gemäß §§ 3;13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG), durch Unterzeichnung der Kreuzungsbeteiligung am 14.12.2006, geschlossene Kreuzungsvereinbarung fortgeschrieben.

§ 1
Gegenstand der Vereinbarung

(1) Die Althaldensleber Straße im Zuge der L 24 kreuzt im Stadtgebiet von Haldensleben die Bahnstrecke Glindenberg-Oebisfelde, (Strecke Nr. 6409) in Bahn-km 18,766 höhengleich. Der Bahnübergang ist derzeitig mit einer mechanischen Vollschrankenanlage gesichert. Beteiligte an der Kreuzung sind die DB Netz AG als Baulastträger des Schienenweges, die Straßenverwaltung als Baulastträger der Straße (L24) und die Stadt als Baulastträger des Gehweges.

Die Stadtstraße Töberheide - Jungfernstieg kreuzt im Stadtgebiet von Haldensleben die Bahnstrecke Glindenberg-Oebisfelde, (Strecke Nr. 6409) in Bahn-km 19,360 höhengleich. Der Bahnübergang ist derzeitig mit einer mechanischen Vollschrankenanlage gesichert. Beteiligte an der Kreuzung sind die DB Netz AG als Baulastträger des Schienenweges und die Stadt als Baulastträger der Straße.

Der Klinggraben/Hagenstraße im Zuge der B 245 kreuzt im Stadtgebiet von Haldensleben die Bahnstrecke Glindenberg-Oebisfelde in Bahn-km 20,300, (Strecke Nr. 6409) höhengleich. Der Bahnübergang ist derzeitig mit einer mechanischen Vollschrankenanlage gesichert. Beteiligte an der Kreuzung sind die DB Netz AG als Baulastträger des Schienenweges, die Straßenverwaltung als Baulastträger der Straße einschließlich Radweg und die Stadt als Baulastträger des Gehweges.

(2) Aus Gründen der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs ist es erforderlich, die Bahnübergänge durch den Bau von Straßen-, Eisenbahn-, und Geh- und Radwegüberführungen zu beseitigen.

§ 2
Art und Umfang der geänderten Maßnahme

(1) Beschreibung der kreuzungsbedingten Maßnahmen:

Erläuterungen zur Kostenfortschreibung:

Der unter Punkt a.) beschriebene Neubau der B 245n von Bau km 0+100 bis ca.3+530 war bereits Bestandteil der im Jahr 2006 durch die Kreuzungsbeteiligten unterzeichneten KV. Im Text wurden lediglich die aktuellen Straßenbezeichnungen ergänzt.

Die unter Punkt b.) beschriebenen Ersatzmaßnahmen wurden gegenüber der im Jahr 2006 unterzeichneten KV durch den Straßenbau von der Industriestraße zur Magdeburger Straße (B71), sowie dem Bau einer Treppenanlage im Bereich der Steinbettenbreite ergänzt.

Die unter Punkt f.) in der 2006 unterzeichneten KV beschriebene Ersatzmaßnahme - Neubau Bauwerk Nr. A4 - kann aufgrund fortgeführter Planungsüberlegungen entfallen.

Die unter c.) - e.) und g.) – l.) beschriebenen Ersatzmaßnahmen waren bereits Bestandteil der im Jahr 2006 unterzeichneten KV.

a) Neubau der B 245n von Bau km 0+100 bis 3+530

Straßenneubau der B 245 n. Die Trasse der B 245n beginnt südwestlich von Haldensleben auf der Alvensleber Landstraße (B 245) und endet auf der Magdeburger Straße (B 71) im Stadtgebiet von Haldensleben.

Im Zuge der B 245 n werden

- die Alvensleber Landstraße – bei ca. Bau km 0+350,
- die Hinzenbergstraße/Südhafen – bei ca. Bau km 1+423,
- die Neuhaldensleber Straße (L 24) – bei ca. Bau km 2+331,
- die Althaldensleber Straße (L 24) – bei ca. Bau km 2+616,

neu angeschlossen.

<u>Regelquerschnitt :</u>

außerorts:	RQ 10,5 (mit 0,50 m breiter Randstreifen)		
innerorts:	2 Fahrstreifen	2 x 3,50 m	= 7,00 m
2 Randstreifen	2 x 0,50 m		= 1,00 m
2 Seitentrennstreifen	2 x 0,75 m		= 1,50 m
2 Radwege	2 x 1,00 m		= 2,00 m
2 Gehwege	2 x 1,50 m		= 3,00 m
2 Bankette	2 x 0,50 m		= 1,00 m

b) Neubau Wirtschaftswege und Erschließungsstraßen

Neubau von Wirtschaftswegen (befestigte Breite 3,00 m) mit Erschließungsfunktion für durch die B 245n abgeschnittenen Flurstücke und teilweiser Nutzung durch den Radverkehr.

Neubau einer Erschließungsstraße (Fb-Breite: 4,00 m) im Bereich der „Steinbettenbreite“

Treppenanlage Steinbettenbreite

c) **Neubau Bauwerk Nr. A1 (Bau-km 1+435)**

Straßenbrücke im Zuge der B 245n über den „Schwarzlosegraben“

Lichte Höhe: = 0,90 m – 1,30 m

Lichte Weite: = 3,00 m

Einwirkungen nach DIN EN 1991-2

d) **Neubau Bauwerk Nr. A2 (Bau-km 1+435)**

Straßenbrücke im Zuge des WW über den „Schwarzlosegraben“

Lichte Höhe: = 1,00 m

Lichte Weite: = 3,00 m

Einwirkungen nach DIN EN 1991-2

e) **Neubau Bauwerk Nr. A3**

Stützwand im Zuge der B 245n im Bereich “Steinbettenbreite”

Höhe: = 2,70 m – 3,80 m

Länge: = 51,60 m

Einwirkungen nach DIN EN 1991-2

f) **Neubau Bauwerk Nr. A4 Dieses Bauwerk entfällt !! (war Bestandteil der KV von 2006)**

Straßenbrücke im Zuge der B 245n über die DB Strecke 6409 Glindenberg-Oebisfelde

Lichte Höhe (elektrifiziertes Gleis): = 7,80 m

Kleinste lichte Höhe Gleis : = 7,80 m

Lichte Weite : = 232,00 m

Nutzbreite: = 15,00.m

Einwirkungen nach DIN EN 1991-2

g) **Mehraufwendungen für die B 245n im Zuge des Neubaus Bauwerk Nr. 474 (MLK km 301,875)**

(Im Rahmen des Ausbaues des Mittellandkanals erfolgt der Neubau der Straßenbrücke im Zuge der L 24 über den Mittellandkanal.)

Lichte Höhe: = 11,00 m

Lichte Weite: = 60,00 m

Nutzbreite: = 14,00 m

Fahrbahnmehrbreite für B 245n gegenüber L 24 = 0,50 m

Einwirkungen nach DIN EN 1991-2

h) **Lärmschutzwände (1-2)**

L1.1

Hochabsorbierende Lärmschutzwand

Höhe: 2,0 m über Gradiente

Länge: 64 m

L1.2

Ab 1,8 m über Gradiente licht-transparente Lärmschutzwand

Bis 1,8 m über Gradiente hochabsorbierende Lärmschutzwand

Höhe: 2,5 m über Gradiente

Länge: 50 m

L1.3
Hochabsorbierende Lärmschutzwand
Höhe: 2,0 m über Gradiente
Länge: 20 m

L2.
Hochabsorbierende Lärmschutzwand
Höhe: 2,0 m über Gradiente
Länge: 145 m

i) **Neubau der Geh- und Radwegüberführung über die DB Strecke 6409, Glindenberg – Oebisfelde, Bahn km 19,360, einschließlich der beiden Rampenbauwerke im Zuge der Töberheide und des Jungfernstieges.**

Die Gesamtbaulänge des Geh- und Radweges beträgt ca. 410 m.

Die Breite des Geh- und Radweges zwischen den Geländern beträgt 3,00 m.

Die max. Rampenneigung beträgt unter Berücksichtigung der DIN 18024.1 „Barrierefreies Bauen“ max. 6%

Im Bereich des ehem. BÜ's werden die Fahrbahnränder des Jungfernstiegs und der Töberheide neu gestaltet und ein neuer Gehweg b= 1,50 m auf ca. 20 m bzw. ca.40 m neu angelegt.

Lichte Höhe:	über Straße	≥ 4,70 m
	über Schiene	≥ 6,70 m
Lichte Weite im Bereich Bahnkreuzung:		ca.45 m
Nutzbreite:		= 3,00 m

Einwirkungen nach DIN EN 1991-2

j) **Neubau einer Rad-und Gehwegunterführung unter der DB Strecke 6409 Glindenberg-Oebisfelde zwischen Klinggraben und Hagenstraße**

Der Neubau erfordert die Herstellung von Rampen mit einer Längsneigung von max. ca. 6% unter Berücksichtigung der DIN 18024.1 „Barrierefreies Bauen“. Aufgrund des hochanstehenden Grundwasserspiegels werden die Rampen in den tiefliegenden Bereichen als Stahlbetontrogbauwerke und in den grundwasser-freien Bereichen zwischen Winkelstützwänden angelegt.

Rampe Seite Klinggraben (Trog, Stützwand):

Länge:	= 84,00 m
Lichte Weite:	= 5,00 m

Rampe Seite Hagenstraße (Trog, Stützwand):

Länge:	= 62,00 m
Lichte Weite:	= 5,00 m

Einwirkungen nach DIN EN 1991-2

Ausbau der B 245 Klinggraben mit Umbau der vorhandenen Einmündung Süplinger Straße und Anschluss der Hafenstraße.

Der Ausbau beginnt ca. 200 m südwestlich des bestehenden Bahnüberganges (km 0+020) und endet bei km 0+255 in der Hafenstraße. Der Querschnitt beträgt 6,50 m zwischen den Borden und weist beidseitig einen Gehweg mit 2,50 m Breite auf, bzw. im weiteren Verlauf einen einseitigen Gehweg von 1,50 m Breite.

Die Ausbaulänge der Einmündung Süplinger Straße mit Fahrbahnteiler beträgt ca. 52 m.

Ausbau der Verbindung Hagenstraße/Jungfernstieg auf einer Länge von 110 m.

Der Ausbaubeginn auf der Straße Jungfernstieg liegt ca. 40 m östlich des vorhandenen Bahnübergangs bei km 0+010 und endet in km 0+120 auf der Hagenstraße. Der Querschnitt orientiert sich an den vorhandenen Fahrbahnbreiten, an der engsten Stelle beträgt er 5,00 m zwischen den Borden.

Ausbau des Heller Weges mit Anlage eines Wendehammers R = 8,00 m zur rückwärtigen Erschließung der nicht mehr zugänglichen Grundstücke und Gebäude (Gasthof und Post) nördlich des Bahnüberganges. Die Ausbaulänge beträgt ca. 500 m. Der Fahrbahnquerschnitt wird mit 3,50 m festgelegt. In ca. km 0+170 und ca. km 0+340 werden 2 Ausweichen mit einer Breite von 2,00 m und einer Gesamtlänge von 40,00 m für den Begegnungsfall Lkw/Lkw angeordnet.

Rückbau der Güntherstraße auf einer Länge von ca. 30 m und Anlage eines Wendehammers R = 6,00 m.

k) **Neubau einer 3-gleisigen Eisenbahnüberführung einschließlich der Überführung von beidseitigen Gehwegen in ca. Bahn km 20,300, DB Strecke 6409 Glindenberg Oebisfelde**

als Vorortlösung für den Rad- und Fußgängerverkehr zwischen Klinggraben und Hagenstraße.

Lichte Weite:	=	5,00 m
Lichte Höhe:	=	2,50 m
Brückenbreite:	=	ca.21,22 m

Einwirkungen nach DIN EN 1991-2

l) **Beseitigung und Rückbau von drei Bahnübergängen im Stadtgebiet von Haldensleben:**

Bahnübergang Althaldensleber Straße	in Bahn km 18,766
Bahnübergang Töberhaide/Jungfernstieg	in Bahn km 19,360
Bahnübergang Klinggraben/Hagenstraße	in Bahn km 20,300

Auf Grund des fortschreitenden Planungsprozesses und den Ergebnissen aus bereits durchgeführten planrechtlichen Abstimmungen sind gegenüber der unterzeichneten Vereinbarung aus 2006 die im Folgenden unter Punkt k.) – n.) aufgeführten Ersatzmaßnahmen zur Beseitigung von 3 Bahnübergängen im Stadtgebiet von Haldensleben neu hinzugekommen.

m) **Neubau Bauwerk Nr.1 (Bau km 2+785,0 (o) - 0+261,621 (u))**

Straßenbrücke im Zuge der B 245n über Steinbettenbreite

Lichte Höhe:	=	4,50 m
Lichte Weite:	=	7,50 m
Nutzbreite:	=	15,00 m

Einwirkungen nach DIN EN 1991-2

n) **Neubau Bauwerk Nr. 2 (Bau km 3+014,009 (B) – 1,8+20,00 (DB))**

Straßenbrücke im Zuge der B 245n über die DB Strecke 6891

Lichte Höhe	=	4,90 m	
Lichte Weite:	=	6,60 m	
Nutzbreite:	=	15,00 m	Einwirkungen nach DIN EN 1991-2

o) **Neubau Bauwerk Nr. 3 (Bau km 3+088,080 (B) – 18,1+98,484 (DB))**

Straßenbrücke im Zuge der B 245n über die DB Strecke 6409

Lichte Höhe	=	4,90 m
Lichte Weite:	=	6,60 m
Nutzbreite:	=	15,00 m

Einwirkungen nach DIN EN 1991-2

p) **Neubau der B 245 n**

von Bau km 3+530 bis 3+920

Die erforderlichen landespflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind Teile der jeweiligen Einzelvorhaben a.) – l).

<u>Zusammenfassung der kreuzungsbedingten Ersatzmaßnahmen nach EKrG §§ 3;13 :</u>

Die nachfolgenden Einzelmaßnahmen sind ausschließlich EkrG-bedingt und dienen zur Ermittlung der kreuzungsbedingten Kosten nach EKrG §§ 3/13

Die unter Punkt a) – l) aufgeführten Ersatzmaßnahmen waren bereits Bestandteil der unterzeichneten KV von 2006.

a.) Neubau der B 245n von Bau km 0+100 bis 3+530

b.) Neubau Wirtschaftswege und Erschließungsstraßen

c.) Neubau Bauwerk Nr. A1 (Bau-km 1+435)

d.) Neubau Bauwerk Nr. A2 (Bau-km 1+435)

e.) Neubau Bauwerk Nr. A3

g.) Mehraufwendungen für die B 245n im Zuge des Bauwerks Nr.474 (MLK km 301,875)

h.) Lärmschutzwände (1-2)

i.) Neubau der Geh-und Radwegüberführung im Zuge von Töberheide/Jungfernstieg über DB-Strecke 6409, km19,360

j.) Neubau einer Rad-und Gehwegunterführung unter der DB Strecke 6409 Glindenberg-Oebisfelde zwischen Klinggraben und Hagenstraße

k.) Neubau einer 3-gleisigen Eisenbahnüberführung einschließlich der Überführung von beidseitigen Gehwegen in ca. Bahn km 20,300, DB Strecke 6409 Glindenberg Oebisfelde

l.) Beseitigung und Rückbau von drei Bahnübergängen im Stadtgebiet von Haldensleben

Die unter Punkt m) – n) aufgeführten Ersatzmaßnahmen waren nicht Bestandteil der unterzeichneten KV von 2006.

Erläuterung:

Der Leistungsumfang nach der Kreuzungsvereinbarung aus dem Jahr 2006 umfasste als Ersatzmaßnahme den Neubau der Bundesstraße 245 von Bau km 0+100 bis 3+530.Im Rahmen einer erforderlichen Umplanung, die in einer Industrieansiedlung begründet ist, musste die Ersatzmaßnahme ab Bau km 2+700 in einer geänderten Lienienführung überplant werden. Für diesen Abschnitt bis zum Bauende bei km 3+920 wird ein Planänderungsverfahren durchgeführt.

Dabei werden anstatt des Bauwerks A4 mit einer lichten Weite von 231,4 m die Bauwerke BW1 (siehe § 2m), BW 2 (siehe § 2o) und BW3 (siehe § 2p) errichtet.

Der überplante Straßenabschnitt endet statt mit der Einmündung in die Gerikestraße (B245) mit einer Eimündung in die Magdeburger Straße (B71). Die Kreuzung mit der Industriestraße wird an einer anderen Position gebaut. Damit wäre durch die Überplanung des Abschnittes nur die Straße von Bau km 3+530 bis 3+920 als Ergänzung zu betrachten, der jedoch zu keiner Erhöhung der kreuzungsbedingten Kosten gegenüber der Kreuzungsvereinbarung 2006 führt.

Die neuen vorher genannten Bestandteile der Ersatzmaßnahme B 245 sind in Einzelnen:

m.) Neubau Bauwerk Nr. 1 (Bau km 2+785,0 (o) - 0+261,621 (u))

n.) Neubau Bauwerk Nr. 2 (Bau km 3+014,009 (B) – 1,8+20,00 (DB))

o.) Neubau Bauwerk Nr. 3 (Bau km 3+088,080 (B) – 18,1+98,484 (DB))

p.) Straßenbau von Bau km 3+530 bis 3+920.

Die erforderlichen landespflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind Teile der jeweiligen Einzelvorhaben m.) – p)

(2) Beschreibung der nicht kreuzungsbedingten Maßnahmen:

q) **Bau eines straßenbegleitenden Radwegs**

Der Neubau eines die B245n begleitenden Rad-und Gehweges von Bau km 0+100 bis 1+400 erfolgt aufgrund einer Forderung der Stadt und ist nach EKrG §§3;13 nicht kreuzungsbedingt.

Länge Radweg	= 1.300 m
Radwegbreite	= 2,50 m

r) **Neubau Straßenüberführungsbauwerk im Zuge von Hafenstraße / Güntherstraße**

Der Neubau der Straßenüberführung erfolgt aufgrund einer Forderung der Stadt und ist nach EKrG §§3;13 nicht kreuzungsbedingt.

Lichte Weite:	= 12,40 m
Lichte Höhe im Straßenbereich:	= 3,50 m
Brückenbreite:	= 9,60 m

Einwirkungen nach DIN EN 1991-2

s) **Neubau Straßenüberführungsbauwerk im Zuge von Jungfernstieg / Hellerweg.**

Der Neubau der Straßenüberführung erfolgt aufgrund einer Forderung der Stadt und ist nach EKrG §§3;13 nicht kreuzungsbedingt.

Lichte Weite:	= 12,50 m
Lichte Höhe im Straßenbereich:	= 3,50 m
Brückenbreite:	= 5,50 m

Einwirkungen nach DIN EN 1991-2

Die erforderlichen landespflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind Teile der jeweiligen Einzelvorhaben q.) – s).

t) **Straßen- und wegebauliche Maßnahmen im Zuge der KFZ und ÖPNV-gerechten Aufweitung der Ersatzlösung zur Beseitigung des Bahnüberganges Klinggraben-Hagenstraße, DB Strecke 6409 km 20,300**

Die Aufweitung des Verkehrsraumes gegenüber der unter Pkt. j.) beschriebenen EKrG-bedingten Ersatzmaßnahme für Fußgänger und Radfahrer erfolgt gemäß Forderung der Stadt und ist nach EKrG §§3;13 nicht kreuzungsbedingt.

Der zu realisierende Verkehrsraumquerschnitt hat im Bereich der Ingenieurbauwerke eine Regelbreite von 5,50 m zwischen den Borden und weist beidseitig einen Gehweg mit einer Breite von 2,75 m auf. Außerhalb der Ingenieurbauwerke beträgt die Straßenbreite 6,50 m zwischen den Borden zuzüglich beidseitig angeordneter 2,50m breiter Gehwege. Dadurch ergibt sich eine Gesamtbreite der Verkehrsfläche inkl. begleitender Rad- und Gehwege von 12,50m. Die Einmündung Süplinger Straße - Klinggraben wird an die geänderte Trassenführung angepasst und verkehrsgerecht mit Tropfen in der untergeordneten Knotenpunktzufahrt ausgebaut. Mit dem Bau des Trogbauwerkes und der einhergehenden Tieflage der durchgehenden B 245alt werden die höhengleichen Einmündungen „Hafenstraße/Güntherstraße„ und „Jungfernstieg/Hellerweg“ sowie die Zufahrt zur Post geschlossen. Als Ersatz und zur Aufrechterhaltung der bestehenden Wegebeziehungen sind im Zuge dieser Straßenzüge Überführungsbauwerke vorgesehen. Der „Heller Weg“ übernimmt dabei noch die Funktion der rückwärtigen Erschließung des Postgebäudes. Umbau der B 245alt Klinggraben-Hagenstraße mit Umbau der vorhandenen Einmündung Süplinger Straße, Hafenstraße/Güntherstraße; Jungfernstieg/Hellerweg.

Die Längen der auszubauenden Straßen betragen für die B 245alt „Klinggraben-Hagenstraße ca. 340 m; davon sind ca.135 m im Zuge von Ingenieurbauwerken in Form eines geschlossenen Stahlbetonrahmens als Eisenbahnüberführungsbauwerk und beidseitig daran anschließenden Trogbauwerken und Winkelstützmauern vorgesehen.

Umbau der B 245alt Klinggraben-Hagenstraße mit Umbau der vorhandenen Einmündung Süplinger Straße, Hafenstraße/Güntherstraße; Jungfernstieg/Hellerweg.

u) **Aufweitung der Trog- und Stützbauwerke zur KFZ- und ÖPNV-gerechten Ausbildung des Straßenraumes in den Rampenstrecken zur Eisenbahnüberführung.**

Die Aufweitung des Trogbauwerkes gegenüber der unter Pkt. j.) beschriebenen EKrG-bedingten Ersatzmaßnahme für Fußgänger und Radfahrer erfolgt gemäß Forderung der Stadt und ist nach EKrG §§3;13 nicht kreuzungsbedingt.

Rampe Seite Klinggraben (Trog, Stützwand):

Länge:	= 65,00 m
Lichte Weite:	= 12,50 m

Rampe Seite Hagenstraße (Trog, Stützwand):

Länge:	= 53,00 m
Lichte Weite:	= 12,50 m

Einwirkungen nach DIN EN 1991-2

v) **Aufweitung der 3-gleisigen Eisenbahnüberführung zur KFZ- und ÖPNV-gerechten Ausbildung der niveaufreien Kreuzung von Klinggraben und Hagenstraße und der DB Strecke 6409 Glindenberg-Oebisfelde in Bahn km 20,300.**

Die Aufweitung des Eisenbahnüberführungsbauwerks gegenüber der unter Pkt. k.) beschriebenen EKrG-bedingten Ersatzmaßnahme für Fußgänger und Radfahrer erfolgt gemäß Forderung der Stadt und ist nach EKrG §§3;13 nicht kreuzungsbedingt.

Lichte Weite:	= 12,40 m
Lichte Höhe im Straßenbereich:	= 3,50 m
Brückenbreite:	= 15,90 m

Einwirkungen nach DIN EN 1991-2

<u>Zusammenfassung der nicht kreuzungsbedingten Maßnahmen nach EKrG §§ 3;13 :</u>

r) Neubau Straßenüberführungsbauwerk im Zuge von Hafenstraße / Güntherstraße.

s) Neubau Straßenüberführungsbauwerk im Zuge von Jungfernstieg / Hellerweg.

t) Straßen- und wegebauliche Maßnahmen im Zuge der ÖPNV-gerecht aufgeweiteten Ersatzlösung zur Beseitigung des Bahnüberganges Klinggraben-Hagenstraße, DB Strecke 6409 km 20,300.

u) Aufweitung der Trog- und Stützbauwerke im Anschluss an die 3-gleisige Eisenbahnüberführung im Zuge der DB-Strecke 6409 Glindenberg-Oebisfelde.

v) Aufweitung einer 3-gleisigen Eisenbahnüberführung in der DB Strecke 6409, Glindenberg-Oebisfelde, km 20,300 zur niveaufreien Kreuzung des KFZ-; Rad- und Fußgängerverkehrs im Zuge der Straßen Klinggraben und Hagenstraße.

(3) Es gelten die im Anlageverzeichnis zur 1. Fortschreibung der Kreuzungsvereinbarung aufgeführten Unterlagen.

- Anlage 1: Erläuterungsbericht
- Anlage 2: Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten
- Anlage 3: Planunterlagen

Darüber hinaus gelten die Unterlagen und Pläne mit Stand 2006 denen die Beteiligten mit der Unterzeichnung der Kreuzungsvereinbarung am 14.12.2006 schriftlich zugestimmt haben

§ 3
Planfeststellung

Das Baurecht für die geplanten Baumaßnahmen wird über ein Planfeststellungsverfahren nach § 17 FStrG durch die Stadt hergestellt.

Die Ersatzlösung Geh-und Radwegüberführung Töbergheide/Jungfernstieg ist bereits mit Beschluß des Eisenbahnbundesamtes gemäß § 18 AEG Aussenstelle Halle, Ernst Kamieth-Straße 5 vom 20.12.2013 mit dem Aktenzeichen Pap 010/08, planfestgestellt.

§ 4
Durchführung der Maßnahme

(1) Die DB Netz AG führt die in § 2 Abs. 1 Buchstabe l.), die Straßenverwaltung führt die in § 2 Abs. 1 Buchst. a) - h) und m – q) die Stadt führt die in § 2 Abs.1 unter i) bis k) und r) bis v) aufgeführten Maßnahmen nach Maßgabe der „Richtlinien für die Planung,Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz“ (Allgemeine Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 10/2014 vom 18.11.2014) durch. Der Baudurchführende ist für die Ausschreibung, Vergabe und Vertragsabwicklung mit dem Unternehmer zuständig.

Führt ein Beteiligter Maßnahmen durch, die Einwirkungen auf Anlagen der anderen Beteiligten oder den Verkehr haben können, so wird er vorher dessen Zustimmung einholen.

(2) Ergeben sich durch die Maßnahmen aus § 2 Einwirkungen auf Anlagen des anderen oder dessen Verkehr, wird der Baudurchführende vorher dessen Zustimmung einholen. § 4 (1) des EKrG bleibt hiervon unberührt.

(3) Die Realisierung der Maßnahme ist in den Jahren 2019 – 2023 vorgesehen. Der Baubeginn wird dem Straßenbaulastträger/der DB Netz AG 12 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) Alle Arbeiten werden unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes ausgeführt. Der 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 Bestandstunterlagen erfolgt nach Maßgabe der „Richtlinien für die Planung, Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz“ (ARS Nr. 10/2014 vom 18.11.2014).

(2) Für die erste Hauptprüfung sind die DIN 1076 / RL804.80 *der DB Netz AG* zu beachten.

(3) Der jeweils Baudurchführende wird den jeweiligen Träger der Erhaltungslast 4 Wochen vor der Abnahme zu einer gemeinsamen Begehung einladen und gleichzeitig die genauen Termine für die Durchführung der 1.Hauptprüfung sowie der Abnahme bekannt geben.

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

- Für die DB Netz AG; DB Ref bzw. DHHN92

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

PDF- und DXF-Format.

(6) Für digital erstellte Bestandspläne und Vermessungsunterlagen wird das DWG-Format für die erforderlichen Dateien festgelegt.

§ 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. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 8/1989 vom 17. Mai 1989 - StB 17/E 10/E 14/78.10.20/19 Va 89 – „Richtlinien zur Ermittlung und Aufteilung der Kostenmasse bei Kreuzungsmaßnahmen“)[1].

(2) Die Kosten der Maßnahme (§2) betragen nach der als Anlage beigefügten „Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten“ voraussichtlich **ca. 28.519 TEUR**, einschließlich anfallender Umsatzsteuer und Verwaltungskosten.

davon sind kreuzungsbedingt:

ca. 26.287 TEUR (einschließlich Umsatzsteuer).

Sie werden nach § 13 Abs. 1 EKrG vom Bund der DB Netz AG, und den jeweils beteiligten Straßenbaulastträgern getragen.

davon sind nicht kreuzungsbedingt:

ca. 2.232 TEUR (einschließlich Umsatzsteuer).

Sie sind von der Stadt Haldensleben zu tragen

Somit entfallen auf:

die DB Netz AG	**8.762.442 €**
den Bund (aus Bundesdrittel)	**8.762.442 €**
die Straßenbaulastträger (kreuzungsbedingt)	
Bund (Bundesstraße B 245)	**4.547.707 €**

[1] Weitere Durchführungsbestimmungen sind bei den entsprechenden Absätzen aufgeführt.

Land (Landesstraße L24)	**2.129.273 €**
Stadt (Stadtstraßen)	**2.085.462** €

die Stadt (nicht kreuzungsbedingt)

Die KFZ- und ÖPNV-gerechte Ausbildung der geplanten Ersatzmaßnahme zur Beseitigung des Bahnüberganges Klinggraben-Hagenstraße	1.961.274 €
Straßenbegleitender Radweg im Bereich der B 245n	271.135 €
	2.232.409 €

(3) Ermittlung eines Abrechnungsfaktors zur Aufteilung der Gesamtkosten in kreuzungsbedingte und nicht kreuzungsbedingte Kosten nach EKrG §§ 3; 13:

Gesamtkosten der Realisierungslösung	28.519.735 €
Gesamtkosten EKrG-bedingt	26.287.326 €
26.287.326 / 28.332.735	= 0,927

Kreuzungsbedingt sind demnach 92,7% der Gesamtsumme der Realisierungslösung gemäß § 2 Abs.1, Buchstabe a) – p)

Die Kreuzungsparteien vereinbaren, dass 92,7% der gesamten Maßnahmekosten als kreuzungsbedingt abgerechnet werden und 7,3% der Maßnahmekosten als nicht kreuzungsbedingt.

Auf Basis der Faktorenberechnung für die kreuzungsbedingten Ausführungskosten erfolgen die Abschlagsrechnungen. Für die Schlussrechnung erfolgt die Faktorenberechnung auf Basis der tatsächlich entstandenen nicht kreuzungsbedingten Ausführungskosten, Auf dieser Grundlage erfolgt dann der Zahlungsausgleich.

(4) Anfallende Umsatzsteuer gehört zur Kostenmasse, wobei das sog. Staatsdrittel, welches der Bund bzw. das Land zu tragen hat, nicht als Entgelt für eine steuerpflichtige Leistung zu behandeln ist (ARS 13/2013, StB 15/7174.2/5-18/1943869 vom 02.05.2013 einschl. Ergänzungsschreiben StB 15/7174.2/5-18/2027138 vom 24.07.2013).

(5) Bei der Berechnung der Personalkosten nach § 4 Abs. 2 Nr. 1 der 1. EKrV sind die Kosten für das tatsächlich eingesetzte Personal anzusetzen (Schreiben des BMVI vom 18.09.95 - 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 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 (Rundschreiben (RS) BMVI - StB 15/7174.2/5-07/1220977 vom 10.06.2010).

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.

(6) Die Beteiligten werden Verwaltungskosten nach § 5 der 1. EKrV in Höhe von 10 v. H. der von ihnen aufgewandten kreuzungsbedingten Grunderwerbs- und Baukosten in Rechnung stellen (RS BMVI - StB 15/7174.2/5-14/2095549 vom 29.01.2014 hinsichtlich der Abgrenzung von Mitwirkungspflichten und Verwaltungskosten).

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

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

(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 die Kreuzungsbeteiligten 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.

(11) Die nicht kreuzungsbedingten Kosten für den geplanten KFZ und ÖPNV-gerechten Ausbau der BÜ-Beseitigungsersatzmaßnahme am BÜ Klinggraben/Hagenstraße in Bahn km 20,300, DB-Strecke 6409 Glindenberg-Oebisfelde-und den Neubau eines straßenbegleitenden Radweges an der B 245 neu von Bau km 0+100 bis 1,400 in Höhe von voraussichtlich 2.232.000 EUR trägt der Straßenbaulastträger Stadt Haldensleben[2].

(12) 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“ (ARS Nr. 10/2014 vom 18.11.2014).

Ergänzend zu diesen Richtlinien vereinbaren die Beteiligten folgendes:

a) die Bahn den Rückbau der bestehenden, technisch gesicherten Bahnübergänge

b) die Straßenverwaltung die Straßenanlagen B 245n einschl. der Geh-und Radwege, der Stütz- und Lärmschutzwände sowie der Treppenanlage.

c) die Stadt, die Eisenbahnanlagen, dies sind insbesondere die Eisenbahnüberführung, E-Schutz, die Trogbauwerke im Bereich der Straßenunterführung mit begleitenden Geh-und Radwegen

[2] Wenn sich ein weiterer Straßenbaulastträger an den nichtkreuzungsbedingten Kosten der Straße beteiligt, ist dieser nachrichtlich aufzuführen.

Klinggraben / Hagenstraße, die Geh- und Radwegüberführung einschließlich der Rampenbauwerke im Bereich Töberheide / Jungfernstieg sowie den nicht kreuzungsbedingten Radweg

(2) Die Kreuzungsbeteiligten übernehmen die Abrechnung für die von Ihnen durchgeführten Maßnahmen und übergeben sie geprüft und von den anderen Kreuzungsbeteiligten bestätigt an den Kreuzungsbeteiligten der die Schlussrechnung erstellt.

(3) Die Schlussrechnung wird von dem Kreuzungsbeteiligten der die letzten Baumaßnahmen vergibt und durchführt erstellt. Auf Grundlage des geplanten Bauablaufes wäre dies die Stadt Haldensleben.

§ 8
Grundinanspruchnahme

(1) Die DB Netz AG duldet dem Straßenbaulastträger während der Baudurchführung unentgeltlich die Inanspruchnahme ihrer an die Kreuzungsanlage angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen.

(2) Der Straßenbaulastträger 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:

Das Eisenbahnüberführungsbauwerk in Bahn km 20,300, DB Strecke 6409 Glindenberg-Oebisfelde

b) der Straßenbaulastträger Stadt Haldensleben:

Die Geh- und Radwegüberführung über die DB Strecke 6409, Glindenberg – Oebisfelde, Bahn km 19,360, einschließlich der beiden Rampenbauwerken im Zuge der Töberheide und des Jungfernstieges.

Die Gehwege einschließlich der Treppenanlagen an der B 245, den Radweg von Bau km 0+100 bis 0+400 und die Wirtschaftswege und Erschließungsstraßen einschließlich der Parkplätze.

Die im Zuge der Ersatzlösung zur Beseitigung des Bahnüberganges Klinggraben-Hagenstraße, DB Strecke 6409 km 20,300 neu zu erstellenden Straßen- und wegebaulichen Anlagen, sowie die Trogbauwerke und Stützwände.

Die Beleuchtung an der Eisenbahnüberführung und die Entwässerung der Straßenanlagen unterhalb der Eisenbahnüberführung gehören zu den Straßenanlagen

Die Verkehrssicherungspflicht für die Anlagen unterhalb der Eisenbahnüberführung obliegt dem Straßenbaulastträger Stadt Haldensleben.

c) der Straßenbaulastträger der Bundesstraße, die Bundesrepublik Deutschland vertreten durch die Landessstraßenbehörde Sachsen-Anhalt, Regionalbereich Mitte:

Alle Straßenanlagen ohne Gehwege einschl. der Stütz-und Lärmschutzwände im Zuge der B 245 neu.

d) Das Eigentum an den Flächen der landschaftspflegerischen Ausgleichs-und Ersatzmaßnahmen wird nach Abschluss der Entwicklungspflege vom Straßenbaulastträger unter Mitwirkung der Stadt gesondert geregelt.

(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 Verkehrs-freigabe/Inbetriebnahme

§ 10
Änderungen und Ergänzungen

(1) Die Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

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

§ 11
Genehmigung

Diese Vereinbarung bedarf gemäß Schreiben vom 04.10.2002 der gesonderten Genehmigung des Bundes.

Durch die DB Netz AG wird zuvor gemäß ARS 7/2000 – EKrG-Richtlinie 2000 – Ziff. 4 vom Eisenbahn-Bundesamt durchzuführende fachtechnische und wirtschaftliche Prüfung veranlasst.

§ 12
Ausfertigungen

Diese Vereinbarung wird 8-fach ausgefertigt. Die Beteiligten erhalten je 2 Ausfertigungen. Je ein Exemplar erhält das Eisenbahn-Bundesamt und die oberste Landesbehörde oder die von Ihr bestimmte Behörde.

Leipzig, den.....

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

Haldensleben, den.....

Stadt Haldensleben

Markt 22
39340 Haldensleben

Magdeburg, den.....

Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt
Regionalbereich Mitte
Tessenowstraße 12
39114 Magdeburg