

**Vorabzug der
Kreuzungsvereinbarung
K8111520
(für den Zuwendungsantrag ohne Anlagen)**

über die

**Änderung einer Straßenüberführung (SÜ)
in km 9,234 der Eisenbahnstrecke Nürnberg - Bamberg
nach § 3 EKrG mit Kostenfolge des § 12 Nr. 2 EKrG**

Zwischen der

DB Netz AG

vertreten durch die DB ProjektBau GmbH
Niederlassung Süd, Richelstraße 3, 80634 München

- nachstehend **DB** genannt -

und der

Stadt Fürth

vertreten durch den
Oberbürgermeister Dr. Jung
90744 Fürth

- nachstehend **Stadt** genannt -

wird

- gemäß § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) vom 14.08.1963 (BGBl. I, S. 681) in der Fassung vom 08.03.1971 (BGBl. I, S. 167) und vom 21.03.1971 (BGBl. I, S. 337); geändert durch Art. 6 Planungsvereinfachungsgesetz (PIVereinfG) vom 17.12.1993 (BGBl. I, S. 2123) und Art. 6 Abs. 106 Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) vom 27.12.1993 (BGBl. I, S. 2378) und durch das Gesetz zur Änderung des EKrG und anderer Gesetze vom 09.09.1998 (BGBl. I, S. 2558) und Art. 236 Siebente Zuständigkeitsanpassungs-Verordnung vom 29.10.2001 (BGBl. I, S. 2785) und Artikel 2 des Gesetzes zur Änderung wegerechtlicher Vorschriften vom 22.04.2005 (BGBl. I, S. 1128, 1137)

folgender Vertrag geschlossen:

§ 1

Gegenstand der Vereinbarung

- (1) Die Cadolzheimer Straße, die eine Ortsstraße nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. 46 Nr. 2 BayStrWG ist, kreuzt die zweigleisige elektrifizierte Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Bamberg in Bahn-km 9,234. Die Kreuzung ist als Straßenüberführung hergestellt.

Beteiligte an der Kreuzung sind die DB als Baulastträger des Schienenweges und die Stadt als Baulastträger der Straße.

- (2) Im Zuge der ABS- und S-Bahn-Baumaßnahme im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Schiene Nr. 8.1 wird diese Strecke von zwei auf vier Gleise erweitert. Gleichzeitig plant die Stadt den Ausbau der Ortsstraße.

- (3) Verlangen der DB

Neubau einer einfeldrigen Straßenbrücke an gleicher Stelle über vier Gleise mit einer Vergrößerung der lichten Höhe auf mindestens 5,90 m über Schienenoberkante, einer Vergrößerung der lichten Weite auf 20,30 m und dem ursprünglich vorhandenen Brückenquerschnitt.

- (4) Verlangen der Stadt

Neubau einer einfeldrigen Straßenbrücke an gleicher Stelle über zwei Gleise mit einer lichten Höhe und lichten Weite wie im Bestand. Die Überbaubreite soll auf 10,50 m zwischen den Geländern vergrößert werden.

§ 2

Art und Umfang der Maßnahme

- (1) Beschreibung der vorhandenen Bauwerke

Bis 16.12.2000 überführte eine Einfeldbrücke mit einer lichten Weite von 9,40 m, einer lichten Höhe von 5,87 m über Schienenoberkante und einer Überbaubreite von 8,40 m zwischen den Geländern die zweigleisige Bahnstrecke.

Der Überbau wurde aufgrund nicht mehr gegebener Stand- und Verkehrssicherheit zum genannten Zeitpunkt abgebrochen (siehe gutachtliche Stellungnahme der Landesgewerbeanstalt Bayern vom 21.06.2000). Die Kastenwiderlager sind noch vorhanden.

- (2) Bereits durchgeführte Maßnahmen

- a) Oberleitungsarbeiten in Verbindung mit dem Abbruch des Überbaus.
b) Abbruch des Überbaus.

Die Maßnahmen a) und b) wurden von der Stadt Fürth vorfinanziert und werden Bestandteil der kreuzungsbedingten Kostenmasse.

(3) Geplante Maßnahme (Ausführungsentwurf)

- a) Rückbau der Kastenwiderlager des ursprünglichen Brückenbauwerks.
- b) Neubau einer Dreifeld-Straßenbrücke als Sprengwerkskonstruktion in Stahlbetonbauweise an gleicher Stelle über vier Gleise mit folgenden Bauwerksmaßen:
- | | |
|---------------------------------|------------|
| - Breite zwischen den Geländern | 10,50 m |
| - Straßenbreite | 6,50 m |
| - Geh- und Radwegbreite | 2 x 2,00 m |
| - Lichte Weite im Gleisbereich | ≥ 20,30 m |
| - Lichte Höhe über SO | ≥ 5,90 m |
| - Kreuzungswinkel | 100 gon |
- c) Anschluss der bahnrassenparallelen Stützwand an das Brückenbauwerk.
- d) Anpassung der Straßenrampen an dieses neue Bauwerk im Grund- und Aufriss mit Rückbau der bestehenden Straße, Erneuerung der Straßenbeleuchtung und -entwässerung.
- e) Herstellen von Stahlbeton-Winkelstützmauern beidseitig zur Straßenrampe östlich des Brückenbauwerkes inklusive erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen.
- f) Herstellen der Straße mit Geh- und Radweg im Anschluss an das Brückenbauwerk.
- g) Bahneigene Kabel (Sicherungs-, Steuer- und Streckenfernmeldekabel) und Leitungen werden im Zusammenhang mit den Maßnahmen a) bis f) verlegt bzw. bauzeitlich gesichert.
- h) Verlegung bzw. bauzeitliche Sicherung von Gas-, Wasser- und Stromleitungen der infra fürth gmbh im Zusammenhang mit den Maßnahmen a) bis f).
- i) Verlegung bzw. bauzeitliche Sicherung von Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom AG, T-Com im Zusammenhang mit den Maßnahmen a) bis f).
- j) Verlegung bzw. bauzeitliche Sicherung von Kabeln der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG im Zusammenhang mit den Maßnahmen a) bis g).

- (4) Im übrigen gelten die Unterlagen und Pläne, denen die Beteiligten zugestimmt haben.

Dies sind:

Für den Vorentwurf:

- Lageplan	M 1:250	Anl. Nr. 1	Blatt Nr. 1
- Höhenplan	M 1:250	Anl. Nr. 1	Blatt Nr. 2
- Brückenentwürfe	M 1:100	Anl. Nr. 1	Blatt Nr. 3, 4
- Kostenschätzung, Ermittlung der voraussichtlichen Kosten, Ablösungsberechnungen		Anl. Nr. 2	

Für den Fiktiventwurf 1 (Verlangen Stadt):

- Übersichtsplan	M 1:200/100	Anl. Nr. 3	Blatt Nr. 1
- Lageplan	M 1:250	Anl. Nr. 3	Blatt Nr. 2
- Höhenplan	M 1:250	Anl. Nr. 3	Blatt Nr. 3
- Kostenschätzung		Anl. Nr. 4	

Für den Fiktiventwurf 2 (Verlangen DB):

- Übersichtsplan	M 1:200/100	Anl. Nr. 5	Blatt Nr. 1
- Lageplan	M 1:250	Anl. Nr. 5	Blatt Nr. 2
- Höhenplan	M 1:250	Anl. Nr. 5	Blatt Nr. 3
- Kostenschätzung		Anl. Nr. 6	

Diese Unterlagen sind Bestandteil dieser Kreuzungsvereinbarung.

Nachstehende weitere Unterlagen werden Bestandteil dieser Vereinbarung:

- Ermittlung des Kostenteilungsschlüssels vom 13.10.2006
- Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten
- Erläuterungsbericht
- Übersicht der Leitungsmaßnahmen an Leitungen Dritter
- Bestandspläne

§ 3

Planfeststellung

Für die Maßnahme ist kein gesondertes Planfeststellungsverfahren nach §§ 18 ff Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und Art. 35, 36 Abs. 2 u. 3, 37 BayStrWG vorgesehen. Die DB führt ein Verfahren zur ersten Planänderung durch. In diesem ist die Maßnahme nachrichtlich dargestellt.

Eine Baugenehmigung entfällt wegen Art. 1 Abs. 2 BayBO.

§ 4

Durchführung der Maßnahme

- (1) Die Stadt führt die in § 2 Absatz (3) aufgeführten Maßnahmen a) bis f) durch.

Die DB führt die in § 2 Absatz (3) aufgeführte Maßnahme g) durch.

Die jeweiligen Spartenträger führen die in § 2 Absatz (3) aufgeführten Maßnahmen h) bis j) durch. Zwischen der Stadt und den Spartenträgern werden gesonderte Vereinbarungen zum Verlegen bzw. Anpassen der Leitungen und Kabel abgeschlossen.

Der Baudurchführende ist für die Planung, Ausschreibung, Vergabe und Vertragsabwicklung mit dem Unternehmer zuständig.

- (2) Aus der als Anlage beigefügten „Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten“ gehen die dem jeweiligen Beteiligten bei den von ihm durchzuführenden Maßnahmen entstehenden Kosten hervor. Aufträge für Leistungen in Höhe der vorgenannten Kosten dürfen ohne vorherige Bestätigung des anderen Beteiligten vergeben werden.
- (3) Führt ein Beteiligter Maßnahmen durch, die Auswirkungen auf Anlagen des Anderen oder den Verkehr haben können, so wird er vorher dessen Zustimmung einholen.
- (4) Für Baubeginn, zeitliche Durchführung der Maßnahme u. ä. gelten die im Schriftwechsel vereinbarten Einzelheiten. Mit der Durchführung der Maßnahme darf erst begonnen werden, wenn die verwaltungstechnischen Voraussetzungen erfüllt sind, die Finanzierung gesichert ist und die Beteiligten dem Baubeginn zugestimmt haben.
- (5) Nach Fertigstellung der Maßnahme erfolgt eine gemeinsame Abnahme durch die Beteiligten. Der Zeitpunkt der gemeinsamen Abnahme nach Fertigstellung wird dem anderen Beteiligten rechtzeitig schriftlich mitgeteilt.

Der Baudurchführende überwacht die Gewährleistungsfristen und macht Gewährleistungsansprüche gegen den Auftragnehmer auch im Namen des anderen Beteiligten geltend.

- (6) Die endgültigen Abmessungen der Kreuzungsanlage werden in Bestandszeichnungen nachgewiesen.
Nach Durchführung der Maßnahme übergibt der Baudurchführende dem anderen Beteiligten je eine Ausfertigung der Bestandszeichnungen auf Papier, pausfähig und digital im Datenformat DB-GIS. Die DB wird die übergebenen digitalen Unterlagen in ihr Bestandsplanwerk einpflegen.
- (7) Der erforderliche Grunderwerb für diese EKrG-Maßnahme wird von der Stadt Fürth durchgeführt.

§ 5

Kosten der Maßnahme

- (1) Der Umfang der kreuzungsbedingten Kosten (= Kostenmasse) wird unter Beachtung des § 12 Nr. 2 EKrG, der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung (1. EKrV) und des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 8/89 des Bundesministeriums für Verkehr vom 17.05.1989 (VkB1. 1989, S. 419) ermittelt.
- (2) Die Kosten der Maßnahme nach § 2 betragen nach der als Anlage beigefügten „Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten“ voraussichtlich

ca. 2.864.079 Euro (einschließlich Umsatzsteuer).

Sie sind in voller Höhe kreuzungsbedingt.

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

- auf die DB	56,3 v. H.	=	1.615.676 Euro
- auf die Stadt	43,7 v. H.	=	1.248.403 Euro

Die Einzelheiten der Kostenbeteiligung ergeben sich nach § 12 Nr. 2 EKrG aus der Anlage.

- (3) Anfallende Umsatzsteuer gehört zur Kostenmasse.
- (4) Bei der Berechnung der Personalkosten nach § 4 Abs. 2 Nr. 1 der 1. EKrV sind die Kosten für das tatsächlich eingesetzte Personal anzusetzen (s. Schreiben des BMV vom 18.09.1995 – StB 17 / E 11 / E 16 / 78.11.00/ 27 Va 95). Bewertungsgrundlage für die Eigenleistungen der DB ist der vom BMVBW / EBA bestätigte „Leistungskatalog zur Abrechnung von EKrG- / GVFG-Maßnahmen“ in seiner jeweils gültigen Fassung. Bewertungsgrundlage für die Eigenleistungen der Stadt ist die Personalkostentabelle für Angestellte im technischen Dienst.
- (5) Die Beteiligten werden Verwaltungskosten nach § 5 der 1. EKrV in Höhe von 10 v. H. der von ihnen aufgewandten Grunderwerbs- und Baukosten in Rechnung stellen. Verwaltungskosten sind in der Kostenteilung nach § 5 Abs. 2 bereits berücksichtigt.
- (6) Kosten für Betriebserschwernisse während der Bauzeit gehören nicht zur Kostenmasse.
- (7) Die endgültigen Kosten ergeben sich aus der Schlussabrechnung, die von der Stadt auf Grundlage prüfbarer Abrechnungen gemäß VOB zu erstellen ist.

§ 6

Abschlagszahlungen und Abrechnung

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

§ 7

Erhaltung und Eigentum

- (1) Für die Erhaltung der Kreuzungsanlagen gilt § 14 EKrG.
Danach übernimmt die Erhaltung
 - der Eisenbahnanlagen die DB; hierzu gehören auch die Schutzanlagen,
 - der Straßenanlagen die Stadt; dies ist insbesondere die SÜ einschließlich der Berührungsschutzanlagen und Stützmauern,
 - der Kabel und Leitungen der jeweilige Spartenträger.
- (2) Für Erhaltungsmaßnahmen, die Anlagen des anderen Beteiligten betreffen, wird dessen vorherige Zustimmung eingeholt, es sei denn, dass Gefahr in Verzug ist.
Dabei werden auch der Umfang der Mitbenutzung der Anlagen des anderen Beteiligten sowie ggf. erforderliche Sicherheitsvorkehrungen festgelegt.
- (3) Die Eisenbahnanlagen werden Eigentum der DB, die Straßenanlagen werden Eigentum der Stadt und die Kabel und Leitungen werden Eigentum der jeweiligen Spartenträger.

§ 8

Vorteilsausgleich und Erhaltungsmehrkosten

- (1) Die Erhaltungsmehrkosten nach § 15 Abs. 2 und der Vorteilsausgleich nach § 12 Nr. 1 und Nr. 2, S. 2 EKrG werden nach den „Richtlinien für die Erstattung und Ablösung von Erhaltungskosten bei Überführungen und Vorteilsausgleich“ (VkBl. 1979, S. 733) und nach den „Richtlinien für die Berechnung der Ablösungsbeträge der Erhaltungskosten für Brücken, Straßen, Wege und andere Ingenieurbauwerke – Ablösungsrichtlinien 1980 und Ablösungsrichtlinien StraW 85“ (Verkehrsblatt-Verlag, Bestell-Nr. 6306) berechnet.

Voraussichtlich sind der DB von der Stadt **165.705 Euro** als Vorteilsausgleich zu zahlen.

Der Vorteilsausgleich ermittelt sich aus den nach Bauteilen getrennten Ablösungsberechnungen:

Brückenbauwerk	Vorteil Stadt	110.898 Euro
Straße	Vorteil Stadt	38.864 Euro
Dammparallele Stützwand	Erhaltungsmehrkosten Stadt	- 5.811 Euro
Bohrpfahlwand	Erhaltungsmehrkosten Stadt	- 4.703 Euro
	Summe	139.248 Euro
	Umsatzsteuer	26.457 Euro
	Vorteilsausgleich	165.705 Euro

Der Vorteilsausgleich ist in der Kostenteilung nach § 5 Abs. 2 bereits berücksichtigt.

- (2) Zum Zeitpunkt der verkehrsbereiten Fertigstellung des Bauwerkes werden 90 % des Ablösungsbetrages aufgrund vorläufiger Berechnung gezahlt. Zinsen werden auf den Restbetrag nicht erhoben.

§ 9

Sonstiges

- (1) Alle Arbeiten sind grundsätzlich unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes auszuführen.
- (2) Für das Verfahren bei der Bauausführung, der Kostenerstattung und der Abrechnung der Maßnahme (§ 2) gelten die „Richtlinien über das Verfahren bei der Bauausführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem EKrG“, bekannt gegeben vom BMVBW mit dem ARS Straßenbau Nr. 7 / 2000 – S 16 / EW 15 / 78.10.20-04 / 8 Va 00 – vom 06.03.2000 (VkB1. 2000, S. 172).
- (3) Die Durchführung baulicher / technischer Maßnahmen bzw. die Genehmigung entsprechender Maßnahmen Dritter im Verkehrsweg eines Beteiligten obliegt jedem Beteiligten für seinen Verkehrsweg.

Leitungsverlegungen und der An- oder Einbau sonstiger Einrichtungen bedürfen jedoch jeweils der vorherigen Zustimmung des anderen Beteiligten. Dieser kann seine Zustimmung verweigern, wenn eigene berechnete Interessen durch die Maßnahme beeinträchtigt werden können.

Die Zustimmung kann davon abhängig gemacht werden, dass vor Durchführung der Maßnahme eine besondere vertragliche Regelung zwischen dem Beteiligten und dem Maßnahmenträger zustande kommt.

Diese Regelungen gelten nicht bei Erhaltungsmaßnahmen nach § 7 Abs. 2.

Die Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes bleiben hiervon unberührt.

- (4) Ein gegebenenfalls erforderlicher Grunderwerb eines Beteiligten von dem anderen Beteiligten wird gesondert vertraglich geregelt.
- (5) Für die Verlegung, Änderung oder Sicherung von Telekommunikationslinien, die nicht zu den Eisenbahn- oder Straßenanlagen gehören, gelten die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes vom 22.06.2004, soweit keine besonderen vertraglichen Regelungen bestehen.
- (6) 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.

- (7) Über die Durchführung und Abwicklung der Baumaßnahme werden die Beteiligten eine besondere Vereinbarung treffen.
- (8) Die Brückenprüfungen der Straßenbrücke nach DIN 1076 obliegen dem Straßenbaulastträger. Der DB wird Gelegenheit zur Beteiligung an der Prüfung gegeben. Der DB wird das Brückenbuch auf Verlangen zur Einsichtnahme vorgelegt und die Beseitigung eventueller Schäden angezeigt.

§ 10

Änderungen und Ergänzungen; Gerichtsstand

- (1) Änderungen oder Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform. Sollten sich Lücken ergeben, so wird der Bestand dieses Vertrages insgesamt davon nicht berührt werden. Die Lücken sollen unter Zugrundelegung des Sinn und Zwecks dieses Vertrages unter Berücksichtigung der Interesse beider Vertragspartner geschlossen werden.
- (2) Gerichtsstand ist Fürth.

§ 11

Ausfertigungen

Diese Vereinbarung wird achtfach ausgefertigt. Die DB erhält zwei Ausfertigungen, die Stadt erhält sechs Ausfertigungen.

Für die Kreuzungsbeteiligten

München, den

Fürth, den

.....
(Schuster, I.B-S-T) (Wilke, I.B-S-F)
DB Netz AG vertreten durch die
DB ProjektBau GmbH

.....
(Dr. Jung)
Stadt Fürth
Oberbürgermeister