E

Stadt Eschweiler
Der Bürgermeister
660 Abteilung für Straßenraum und Verkehr

Vorlagen-Nummer
318/17

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge **Sitzungsdatum**

1.	Vorberatung	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	19.10.2017
2.	Beschlussfassung	Rat der Stadt Eschweiler	öffentlich	08.11.2017

Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG über die Auflassung des Bahnüberganges (BÜ) Jägerspfad

Beschlussvorschlag:
Der Rat der Stadt Eschweiler stimmt dem Abschluss der als Anlage beigefügten Vereinbarung mit der Deutschen Bahn AG zu.

A 14 - Rechnungsprüfungsamt ☐ Gesehen ☐ Vorgeprüft 12/10	Datum: 12/10		
1	2	3	4
☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt
Abstimmungsergebnis	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**	**Abstimmungsergebnis**
☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig	☐ einstimmig
☐ ja	☐ ja	☐ ja	☐ ja
☐ nein	☐ nein	☐ nein	☐ nein
☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung	☐ Enthaltung

09/10 17

Sachverhalt:

1. Allgemeines

Aus Gründen der Sicherheit und der besseren Verkehrsabwicklung wünscht die Deutsche Bahn AG die Beseitigung der höhengleichen Kreuzung (Bahnübergang) der Gemeindestraße „Jägerspfad" mit der DB-Strecke 2600 in Bahn-km 56,042 in Eschweiler. Als Ersatz wird eine Eisenbahnüberführung für den Fuß- und Radverkehr (EÜ (F/R)) in Bahn-km 56,356 (EÜ (F/R) Burgstraße) hergestellt. Der Kraftfahrzeugverkehr wird künftig ausschließlich über die zu diesem Zweck verlängerte Straße „Florianweg" zur K 33 (Stich) geführt, die ihrerseits die Bahnlinie höhenfrei unterquert.

Mit dem Neubau der EÜ (F/R) Burgstraße erfolgt die Anbindung des südlich gelegenen Wohnbaugebiets „Ringofen" an die Burgstraße und damit die Innenstadt. Die baulich noch vorhandene, aber nicht mehr nutzbare EÜ (F) Aachener Pfad in Bahn-km 56,335 soll zurückgebaut werden. Die Beseitigung des BÜ Jägerspfad steht in Abhängigkeit zur Realisierung des ersten Bauabschnitts der ABS 4 II und muss als Vorabmaßnahme vor der Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerkes (Außenstelle) ESTW-A in Eschweiler umgesetzt werden.

Für die Maßnahme wurde in der Vergangenheit ein Plangenehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) durchgeführt, die Plangenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes erfolgte mit Schreiben vom 04.05.2009 Aktenzeichen 60121/60132 Pap 233/02. Der Bau der Verbindungstraße ist durch den Bebauungsplan Nr. 235 – Ringofengelände - und der Bau des Rad- und Fußweges durch den Bebauungsplan Nr. 240 Rad- / Fußwegverbindung Ringofen / Burgstraße geregelt.

Nach derzeitigem Planungsstand wird die DB AG mit den Arbeiten im Bereich der EÜ (F/R) Burgstraße 2018 beginnen. Die Schließung des BÜ Jägerspfad soll im Juni 2018 erfolgen. Die EÜ (F/R) Burgstraße steht dann ab Dezember 2018 zur Verfügung. Die Gesamtmaßnahme soll im Sommer 2019 abgeschlossen sein.

2. Maßnahmenumfang

Durch den Wegfall des BÜ ist ein Queren für die nicht-schienengebundenen Verkehre in Zukunft an dieser Stelle nicht mehr möglich, daher besteht hier der Anspruch auf Ersatz. Insgesamt werden die folgenden Maßnahmen, gegliedert nach Zuständigkeit, im Zusammenhang mit der Auflassung des BÜ ergriffen.

Seitens der DB Netz AG:

a) Beseitigung des Bahnüberganges Jägerspfad einschließlich der erforderlichen Änderungen an den elektrotechnischen Anlagen und den Signal-, Oberleitungs- und Fernmeldeanlagen der DB AG und Herstellen des Regelbettungsquerschnittes,
b) Rückbau der nicht mehr benötigten Straßenflächen des Jägerspfades zwischen Bahnübergang und Burgstraße bzw. Oberdorf, die gewonnenen Flächen werden nach Planung der Stadt rekultiviert,
c) Neubau einer Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radfahrer (EÜ (F/R) einschließlich der entwässerungstechnischen Einrichtungen mit einer lichten Weite von 5,00 m und einer lichten Höhe von 2,50 m. Die Brückenbreite beträgt 22,10 - 22,54 m (zwischen den Geländern),
d) Neubau einer Schallschutzwand auf der neuen EÜ (F/R) inkl. ggf. erforderlicher Stützwand (Sockelfundament über OK Erdreich),
e) Abbruch und an die neue Eisenbahnüberführung angepasster Neubau der Stützwand zur Abfangung des Bahndammes auf der Nordseite,
f) Rückbau der abgängigen Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radfahrer (EÜ Aachener Pfad) einschließlich Wiederherstellung der Böschung,
g) Änderung von Oberleitungen bzw. Verlegung von Oberleitungsmasten im Baufeld der neuen Eisenbahnüberführung,
h) bauzeitliche Sicherung der vorhandenen Leitungen der DB.

Seitens der Stadt Eschweiler:

i) Verkehrsgerechte Anpassung der Fahrbahn in den Einmündungsbereichen Jägerspfad / Burgstraße sowie Jägerspfad / Oberdorf,
j) Neubau des Fuß-und Radweges von der Burgstraße zum Florianweg als Zuwegung der EÜ (F/R),
k) Entschädigung für bauzeitliche Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter,
l) Bauzeitliche Sicherung der vorhandenen Leitungen Dritter,
m) Verlängerung des Florianweges von der Feuerwache bis zum Jägerspfad für den Kfz-Verkehr mit einer befestigten Breite von 6,50 m,
n) Herstellung und Anpassung der Straßenbeleuchtung,

o) Ertüchtigung der vorhandenen Lichtsignalanlage im Kreuzungsbereich Florianweg / Stich,
p) Aufweitung des Kreuzungsbereichs Florianweg / Stich für die Einrichtung von Linksabbiegespuren,

Als nicht kreuzungsbedingt ist der Rückbau des provisorischen Teils des Erdwalls im Baufeld der neuen EÜ (F/R) Burgstraße zu betrachten. Dieses Provisorium wurde mit der Erschließung des Wohngebietes Ringofengelände 2006 hergestellt. Nur mit einem existierenden, lückenlosen Lärmschutz war die Besiedelung des Baugebietes zulässig. Da allerdings erst mit der Herstellung der im Vortriebverfahren herzustellenden Eisenbahnüberführung auch der endgültige Lärmschutz als Wand errichtet werden kann, musste das Provisorium errichtet werden.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird bezüglich der weiteren Regelungsinhalte der Vereinbarung auf den Text in Anlage 0 verwiesen.

3. Kostenteilung
Die Beseitigung eines plangleichen Knotenpunktes mit einer Bahnstrecke erfolgt nach den §§ 3 und 13 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Der Umfang der in Zusammenhang stehenden Maßnahmen zur Beseitigung des BÜ und der erforderlichen Ersatzmaßnahmen ist dem Erläuterungsbericht der Anlage 1 zu entnehmen. Die Kosten der Maßnahme betragen nach der Anlage 2 5.222.295,91 €, einschließlich anfallender Umsatzsteuer und Verwaltungskosten.
Von diesen Kosten sind 4.916.709,31 € kreuzungsbedingt. Sie werden insoweit nach § 13 Abs. 1 EKrG von der DB Netz AG, von der Stadt Eschweiler und vom Bund zu je einem Drittel getragen. Demnach entfallen 1.638.903,10 € auf die Stadt Eschweiler. Des Weiteren sind 305.586,60 € für den Teilrückbau des Lärmschutzes erforderlich.

4. Förderung
Der städtische Anteil des oben beschrieben Maßnahmenpaketes ist nach dem Entflechtgesetz förderfähig. Ein Einplanungsantrag wurde bereits 1994 gestellt; die Maßnahme wird dort seither unter dem Ordnungsmerkmal OM 1997 16 00 geführt. Der Finanzierungsantrag wurde 2015 eingereicht. Damit seitens der Bezirksregierung Köln eine Bewilligung ausgesprochen werden kann, ist eine rechtsgültige Kreuzungsvereinbarung erforderlich. Für in der Vergangenheit seitens der Stadt durchgeführte umfangreiche Maßnahmen, die für die Erschließung des Ringofengeländes notwendig waren, wurde seitens des Ministeriums für Stadtentwicklung, Kultur und Sport mit Erlass vom 09.02.1998 anerkannt, dass es sich um Vorsorgemaßnahmen handelte. Nach Abschluss der Vereinbarung kann nun ein Teil dieser „Vorfinanzierung" an die Stadt Eschweiler „zurückfließen".

Finanzielle Auswirkungen:
Ausgaben:
Die Gesamtkosten der Baumaßnahme werden auf 5.222.295,91 € geschätzt. Die hierin enthaltenen Maßnahmen werden zum Teil durch die DB und zum Teil durch die Stadt Eschweiler durchgeführt und vorfinanziert. Eine endgültige Abrechnung erfolgt nach Abschluss der Arbeiten.

Die unter Punkt 2 gemachte Aufzählung der Maßnahmen i) bis p) werden bzw. wurden bereits durch die Stadt Eschweiler erbracht. Ihr Umfang beläuft sich nach Schätzung auf 1.500.186,60 €, wovon bereits 701.440,00 € verbaut wurden. Im HHJ 2018 werden 577.586,60 € kassenwirksam. Die Mittel stehen bei Produkt 125410101, Sachkonto 28111203 (Sonstige Rückstellungen) zur Verfügung.

Die übrigen Maßnahmen der Stadt Eschweiler sind für das Jahr 2019 vorgesehen. Entsprechende Mittel werden bei den Haushaltsanmeldungen im nächsten Jahr berücksichtigt.

Einnahmen:
Der Eigenanteil der Stadt Eschweiler in Höhe von 1.638.903,10 € wird zu 75 % (=1.229.183,86 €) durch die Bezirksregierung Köln gefördert. Aus dieser Gesamtfördersumme wird für 2018 ein Teilbetrag in Höhe von 526.080 € erwartet. Diese Einnahme ist entsprechend bei Produkt 125410101, Sachkonto 38100002, IV17AIB010 im Haushalt berücksichtigt.

Der Restbetrag in Höhe von 703.103,86 € wird nach Baufortschritt abgerufen. Hierzu wurde bei Produkt 125410101, Sachkonto 41410000 für 2018 ein Betrag von 466.650,00 € und für 2019 ein Betrag von

233.350,00 €in den Haushalt eingestellt. Der darüber hinausgehende Restbetrag wird bei den Haushaltsanmeldungen im nächsten Jahr für das jeweilige HHJ berücksichtigt werden.

Personelle Auswirkungen:
Die Betreuung erfolgt durch die Abteilung 660.

Anlagen:
Anlage 0 - Kreuzungsvereinbarung
Anlage 1 - Erläuterungsbericht
Anlage 2 - Kostenzusammenstellung
Anlage 3 - Übersichtsplan
Anlage 4 - Lageplan BÜ Jägerspfad
Anlage 5 - Bauwerksplan EU Burgstraße
Anlage 6 - Bestand Leitungsplan
Anlage 7 - Lageplan gemeinsamer Geh-und Radweg zw. Burgstraße und EÜ
Anlage 8 - Lageplan gemeinsamer Geh-und Radweg zwischen EÜ und Jägerspfad
Anlage 9 - Grunderwerbsplan
Anlage 10 - Lageplan Ausbau des Florianweges 1/2
Anlage 11 - Lageplan Ausbau des Florianweges 2/2
Anlage 12 - Lageplan Linksabbiegespur zum Florianweg

Vereinbarung über eine Eisenbahnkreuzungsmaßnahme nach §§ 3, 13 EKrG

Beseitigung des Bahnübergangs „Jägerspfad" (DB Strecke 2600, km 56,0+42) sowie die Herstellung einer Fuß-und Radwegüberführung Burgstraße als Ersatzmaßnahme

zwischen der
DB Netz AG
Regionalbereich West
Produktionsdurchführung Köln
Brügelmannstraße 16-18
50679 Köln

- nachstehend **DB Netz AG** genannt -

und der
Stadt Eschweiler
vertreten durch den Bürgermeister
Johannes-Rau-Platz 1
52249 Eschweiler

- nachstehend **Straßenbaulastträger** genannt -

wird gemäß § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)

folgende Vereinbarung geschlossen:

§ 1 Gegenstand der Vereinbarung

(1) Die Straße Jägerspfad kreuzt die Eisenbahnstrecke (Nr. 2600) von Köln nach Aachen in Bahn-km 56,042 höhengleich.

(2) Der Bahnübergang ist technisch gesichert. Die vorhandene Sicherung erfolgt mittels Vollschranken und Lichtzeichen.

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

(4) Aus Gründen der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs ist es erforderlich, den Bahnübergang zu beseitigen und durch eine Eisenbahnüberführung zu ersetzen.

(5) Die Kreuzungsbeteiligten sind sich einig, dass es sich hierbei um die Änderung einer Kreuzung im Sinne der §§ 3, 13 Abs. 1 EKrG handelt.

§ 2 Art und Umfang der Maßnahme

(1) Beschreibung der kreuzungsbedingten Maßnahme:

DB Netz AG

a) Beseitigung des Bahnüberganges Jägerspfad in Bahn-km 56,042 einschließlich der erforderlichen Änderungen an den elektrotechnischen Anlagen und den Signal-, Oberleitungs- und Fernmeldeanlagen der DB AG und Herstellen des Regelbettungsquerschnittes,

b) Rückbau der nicht mehr benötigten Straßenflächen des Jägerspfades zwischen Bahnübergang und Burgstraße bzw. Oberdorf (die gewonnenen Flächen werden nach Planung der Stadt rekultiviert),

c) Neubau einer Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radfahrer EÜ (F/R) in Bahn-km 56,355 einschließlich der entwässerungstechnischen Einrichtungen mit einer lichten Weite von 5,00 m und einer lichten Höhe von 2,50 m. Die Brückenbreite beträgt 22,10-22,54 m (zwischen den Geländern),

d) Neubau einer Schallschutzwand auf der neuen EÜ (F/R) inkl. ggf. erforderlicher Stützwand (Sockelfundament über OK Erdreich),

e) Abbruch und an die neue Eisenbahnüberführung angepasster Neubau der Stützwand zur Abfangung des Bahndammes auf der Nordseite von Bahn-km 56,330 bis Bahn-km 56,360

f) Rückbau der abgängigen Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radfahrer in Bahn-km 56,340 einschließlich Wiederherstellung der Böschung,

g) Änderung von Oberleitungen bzw. Verlegung von Oberleitungsmasten im Baufeld der neuen Eisenbahnüberführung,

h) bauzeitliche Sicherung der vorhandenen Leitungen der DB.

Straßenbaulastträger

i) Verkehrsgerechte Anpassung der Fahrbahn in den Einmündungsbereichen Jägerspfad / Burgstraße sowie Jägerspfad / Oberdorf,

j) Neubau des Fuß-und Radweges von der Burgstraße zum Florianweg als Zuwegung der EÜ (F/R) mit einer befestigten Breite von 4,00 m,

k) Entschädigung für bauzeitliche Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter,

l) bauzeitliche Sicherung der vorhandenen Leitungen Dritter,

m) Verlängerung des Florianweges von der Feuerwache bis zum Jägerspfad für den Kfz-Verkehr mit einer befestigten Breite von 6,50 m,

n) Herstellung und Anpassung der Straßenbeleuchtung. Die notwendigen Zuarbeiten (Angabe Leerrohre und Medienkanäle für die Beleuchtung) werden durch den Straßenbaulastträger mit der DB Netz AG rechtzeitig abgestimmt und übergeben und bei der Planung der EÜ (F/R) berücksichtigt,

o) Ertüchtigung der vorhandenen Lichtsignalanlage im Kreuzungsbereich Florianweg / Stich,

p) Aufweitung des Kreuzungsbereichs Florianweg / Stich für die Einrichtung von Linksabbiegespuren,

(2) Beschreibung der nichtkreuzungsbedingten Maßnahme:

Rückbau des provisorischen Teils des Erdwalls im Baufeld der neuen EÜ (F/R)

(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
- Anlage 2: Kostenzusammenstellung
- Anlage 3: Übersichtsplan
- Anlage 4-11: Pläne zu kreuzungsbedingten Maßnahmen

§ 3 Öffentlich-rechtliches Zulassungsverfahren

Für die Gesamtmaßnahme sind zwei Bebauungspläne nach § 9 BauGB aufgestellt worden:

- Bebauungsplan Nr. 235 –Ringofengelände- (Rechtskraft mit Bekanntmachung vom 11.12.1996 im Amtsblatt der Stadt Eschweiler)
- Bebauungsplan Nr. 240 – Rad- und Fußwegeverbindung Ringofen/Burgstraße - (Rechtskraft mit Bekanntmachung vom 14.11.2001 im Amtsblatt der Stadt Eschweiler).

Für die Änderung der Eisenbahnanlagen ist ein Plangenehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) durchgeführt worden. (Plangenehmigung vom 04.05.2009; Aktenzeichen 60121/60132 Pap 233/02. Für die geplante Schallschutzwand auf der neuen EÜ (F/R) gibt es noch kein Planrecht. Das daher notwendige Planänderungsverfahren nach § 18 AEG wird die DB Netz AG vsl. im 3. Quartal 2017 beim Eisenbahnbundesamt beantragen.

§ 4 Planung und Durchführung der Maßnahme

(1) Die DB Netz AG plant und führt die in § 2 Abs.1 Buchst. a) – h) und der Straßenbaulastträger plant und führt die in § 2 Abs.1 Buchst. i) - p) sowie die in § 2 Abs. 2 aufgeführte Maßnahme nach Maßgabe der „Richtlinien für die Planung, Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz“ (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 10/2014 vom 18.11.2014) durch.

Da die DB Netz AG nach dieser Kreuzungsvereinbarung die Planung der Schallschutzwand für die Stadt Eschweiler übernimmt, vereinbaren die Parteien ergänzend Folgendes:

Der Straßenbaulastträger hat die DB Netz AG mit der Planung der SSW beauftragt und wird die dafür erforderlichen Planungsleistungen (einschl. Schallschutzgutachten) der DB Netz AG nach Abschluss der Planung vergüten. Die tatsächlichen Planungskosten werden auf der Grundlage der zu vergebenden Ingenieurverträge (Planungs- und Bauüberwachungsleistungen) und dem Aufwand für das Projektmanagement nachgewiesen.

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

(3) Die Realisierung der Maßnahme ist im Jahr 2019 vorgesehen. Der Baubeginn wird dem Straßenbaulastträger bzw. der DB Netz AG 10 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) Während der Bauausführung werden die Eisenbahnstrecke zeitweise und die Straße im Bereich des Bahnübergangs ganz gesperrt. Der Bahnübergang wird ab vsl. 06/2019 gesperrt. Der verbleibende Verkehr auf den tangierenden Verkehrswegen wird während der Baudurchführung einschließlich Abnahme, Vermessung und Bauwerksprüfung so wenig wie möglich beeinträchtigt.

§ 5 Abnahme, Vermessung, Bestandsunterlagen

(1) Das Verfahren hinsichtlich der Abnahme, Vermessung und Erstellung der Bestandsunterlagen erfolgt nach Maßgabe der „Richtlinien für die Planung, Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz“ (ARS Nr. 10/2014 vom 18.11.2014).

(2) Für die erste Hauptprüfung sind die DIN 1076 sowie die geltenden Richtlinien der jeweils Erhaltungspflichtigen 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:

- Gemäß Richtlinie der DB AG (RiL) 883.0020 als DB_REF

(5) Der jeweils andere Beteiligte erhält Bestandsübersichtpläne der Kreuzungsanlage. Der jeweilige Träger der Erhaltungslast erhält alle für die Erhaltungszwecke seiner Anlagen erforderlichen Bauwerksunterlagen in 1-facher Ausfertigungen. Soweit die Bestandspläne neue Anlagen betreffen, müssen die Unterlagen den Stand der Technik erfüllen.

Eisenbahnanlagen

- Euronorm (EN) ISO 7200
- Technische Mitteilung der DB AG (TM) 01-09
- Richtlinien der DB AG (RiL) 819, 823, 859 und 885.

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

„dxf, dwg und pdf“

§ 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").

(2) Die Kosten der Maßnahme (§ 2) betragen nach der als Anlage beigefügten „Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten" voraussichtlich ca. 5.222 TEUR, einschließlich anfallender Umsatzsteuer und Verwaltungskosten.

Sie sind in Höhe von voraussichtlich 4.917 TEUR kreuzungsbedingt und werden insoweit nach § 13 Abs. 1 EKrG von der DB Netz AG / vom Straßenbaulastträger und vom Bund zu je einem Drittel getragen.

Demnach entfallen voraussichtlich auf

- den Bund ..... 1.639 T€
- die DB Netz AG ..... 1.639 T€
- der Straßenbaulastträger ..... 1.639 T€

(3) 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).

(4) 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.

(5) 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).

(6) 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).

(7) 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).

(8) 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.

(9) Von den Kosten für Leitungsanpassungsarbeiten werden nur die Anteile der Kostenmasse angelastet, die ein Beteiligter als Baulastträger eines der beteiligten Verkehrswege zu tragen hat. Nicht zur Kostenmasse zählen die auf Grund bestehender Rechtsverhältnisse von Dritten (z.B. Konzessionsverträge) zu übernehmenden Kosten. Diese sind erforderlichenfalls von den jeweiligen Vertragspartnern bis zur Durchsetzung ihrer Ansprüche vorzufinanzieren.

Wenn beide Kreuzungsbeteiligte für ein und dieselbe Leitung Verträge mit unterschiedlichen Folgekostenregelungen geschlossen haben, gilt Folgendes:
Die dem Ver- bzw. Entsorgungsunternehmen (VU) aufgrund der Leitungsänderung entstehenden Gesamtkosten sind jeweils zu 50 % 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 nicht kreuzungsbedingten Kosten für den Rückbau des provisorischen Teils des bestehenden Lärmschutzwalls in Höhe von voraussichtlich 305 TEUR 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“ (ARS Nr. 10/2014 vom 18.11.2014).

(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 Kreuzungsbeteiligten dulden die Kreuzungsanlage unentgeltlich auf Dauer gemäß § 4 **Abs. 2** EKrG. Ein Grunderwerb findet insoweit nicht statt.

(2) Die Kreuzungsbeteiligten gestatten dem jeweils anderen Kreuzungsbeteiligten während der Baudurchführung unentgeltlich die Inanspruchnahme ihrer an die Kreuzungsanlage angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen.

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

§ 9 Erhaltung und Eigentum

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

Danach erhält
a) die DB Netz AG die Eisenbahnanlage und die Eisenbahnüberführung,
b) der Straßenbaulastträger die Straßenanlagen einschließlich Geh-und Radwegen, Straßenfläche unterhalb der Eisenbahnüberführung, Schallschutzwand inkl. Stützwand, Lärmschutzwall.

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

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

Die tatsächliche Durchführung der Erhaltung und Unterhaltung der Schallschutzwand (§ 9 (1) b)) auf der EÜ (F/R) sowie ggf. auf dem Grundstück der DB Netz AG soll von der DB Netz AG gegen Vergütung durch den Straßenbaulastträger erbracht werden. Hierüber wird eine gesonderte Vereinbarung zwischen dem Straßenbaulastträger und der DB Netz AG außerhalb dieser Kreuzungsvereinbarung geschlossen.

(4) Die Verkehrssicherungspflicht für die Verkehrswege unterhalb der Eisenbahnüberführung obliegt dem Straßenbaulastträger.

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

§ 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 dem Grunde nach und unwiderruflich die Einleitung des Oberflächenwassers in die Straßenkanalisation.

Die Beteiligten konnten sich über die Unentgeltlichkeit der Einleitung des Oberflächenwassers nicht einigen.

Die DB Netz AG ist der Auffassung, dass die Entgeltlichkeit im Widerspruch zur kreuzungsrechtlichen Duldungspflicht gem. § 4 EKrG stünde.

Der Straßenbaulastträger vertritt hingegen die Auffassung, dass Gebühren für die Einleitung des Oberflächenwassers aus dem im Rahmen der Kreuzungsmaßnahme entstehenden Kreuzungsbauwerk erhoben werden dürfen und dies durch § 4 EKrG nicht ausgeschlossen ist.

(3) Der Erhaltungspflichtige eines Kreuzungsbauwerks ist nicht verpflichtet, die Ansichtsflächen zu säubern. Der Baulastträger des jeweils unterführten Verkehrsweges ist berechtigt, Ansichtsflächen im Bedarfsfall auf eigene Kosten zu säubern. Ausgleichsansprüche bzw. Ansprüche auf Vornahme entsprechender Maßnahmen gegenüber dem anderen Kreuzungsbeteiligten sind insoweit ausgeschlossen.

§ 11 Änderung der Vereinbarung

(1) Änderungen und Ergänzungen bedürfen der Schriftform.

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

§ 12 Genehmigungen

(1) Diese Vereinbarung bedarf wegen des in § 6 vorgesehenen Kostenanteils des Bundes der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur nach § 5 EKrG.

Die DB Netz AG wird die Genehmigung beantragen.

(2) Die DB Netz AG veranlasst nach Unterzeichnung der Kreuzungsvereinbarung eine fachtechnische Stellungnahme (FTS) beim Eisenbahn-Bundesamt.

§ 13 Ausfertigungen

Diese Vereinbarung wird 4-fach ausgefertigt. Die Beteiligten erhalten je eine Ausfertigung.

....., den	, ...den	....., den .....
.....	.....	.....
Straßenbaulastträger	DB Netz AG	DB Netz AG
[Namen in Druckschrift wiederholen]		
(Gödde)	(.....)	(.....)

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines 3

1.1 Lage im Bahnnetz 3

1.2 Lage im Straßennetz 3

2. Erläuterung des Ist-Zustandes 3

2.1 Vorhandener Bahnübergang Jägerspfad 3

2.2 EÜ (F) Aachener Pfad 4

2.3 Neubau EÜ(F/R) Burgstraße 5

2.4 Verkehrsbelastung am Bahnübergang – Bahnverkehr 6

2.5 Verkehrsbelastung am Bahnübergang – Straßenverkehr 7

2.6 Charakteristik der derzeitigen Verkehrswege 7

3. Variantenuntersuchung 8

3.1 Verkehrsführung Kfz-Verkehr 8

3.2 Verkehrsführung Fuß-und Radverkehr 8

4. Erläuterung des geplanten Zustandes 9

4.1 Bahnübergang Jägerspfad 9

4.2 Ersatzmaßnahme EÜ (F/R) "Burgstraße" 10

4.3 Geh-und Radweg zwischen EÜ und Jägerspfad 11

4.4 Ausbau Florianweg/Linksabbiegespur zum Florianweg 12

4.5 Rückbaumaßnahme "Aachener Pfad" 12

5. Kreuzungsrechtliche Einordnung 13

6. Umlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen 14

7. Grunderwerb und Entschädigung 15

8. Umweltverträglichkeit und Landschaftspflege 16

8.1 Ausgleichsmaßnahmen 17

9. Baukosten und Finanzierung 17

10. Bauzeit und Baudurchführung 17

11. Rechtsangelegenheiten 17

1. Allgemeines

Aus Gründen der Sicherheit und der leichteren Verkehrsabwicklung gemeinsam auf Straße und Schiene ist es erforderlich, die vorhandene höhengleiche Kreuzung (Bahnübergang) der Gemeindestraße „Jägerspfad" mit der DB-Strecke 2600 in Bahn-km 56,042 in Eschweiler zu beseitigen und durch eine Eisenbahnüberführung über einen Fuß- und Radweg in Bahn-km 56,356 (EÜ(F/R) Burgstraße) zu ersetzen. Der Kraftfahrzeugverkehr ist künftig über die zu diesem Zweck verlängerte Straße „Florianweg" zur K 33 (Stich) zu führen, die ihrerseits die Bahn höhenfrei kreuzt.

Mit dem Neubau der EÜ(F/R) Burgstraße erfolgt die Anbindung des südlich gelegenen Neubaugebiets „Ringofen" an die Burgstraße.
Die baulich noch vorhandene, aber nicht mehr nutzbare EÜ(F) Aachener Pfad in Bahn-km 56,335 soll zurückgebaut werden. Die Beseitigung des BÜ Jägerspfad steht in Abhängigkeit zur Realisierung des ersten Bauabschnitts der ABS 4 II-1.BS und muss als Vorabmaßnahme vor der Inbetriebnahme des ESTW-A in Eschweiler umgesetzt werden.

1.1 Lage im Bahnnetz

Die Baumaßnahme liegt auf der Strecke 2600 Köln-Aachen-Bundesgrenze in km 56,042 bis km 56,356.
Die Bauwerke befinden sich im Streckenabschnitt zwischen den Betriebsstellen HP Nothberg (km 54,092) und Bf Eschweiler (km 56,860).
Im Bereich des Bahnübergangs ist die Strecke zweigleisig. Im weiteren Verlauf im Bereich der Eisenbahnüberführungen ist die Strecke viergleisig, mit zwei seitenrichtigen Überholungsgleisen.
Die Strecke gehört zum Transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetz (TEN-HGV).

1.2 Lage im Straßennetz

Der Bahnübergang wird aus der oben beschriebenen Bahnstrecke und der Gemeindestraße „Jägerspfad" gebildet. Unmittelbar an der nördlichen Grenze des BÜ mündet die Straße „Jägerspfad" in die Burgstraße ein. Die Einmündung ist verkehrsrechtlich als abknickende Vorfahrtsstraße markiert und beschildert. Vorfahrtsstrecke ist die Süd-West-Beziehung. Der östliche Arm des Knotenpunktes ist verkehrsrechtlich untergeordnet und mit dem Verkehrszeichen 205 („Vorfahrt achten") beschildert. Unmittelbar südlich des BÜ mündet die Straße „Oberdorf" in den Jägerspfad ein. Diese Einmündung ist verkehrsrechtlich untergeordnet mit VZ 205 beschildert. Sowohl der Jägerspfad, als auch die Burgstraße stellen verkehrswichtige Straßen im gemeindlichen Straßennetz dar.

2. Erläuterung des Ist-Zustandes

2.1 Vorhandener Bahnübergang Jägerspfad

- Gleisanlagen und Bahnübergangsbefestigung:

Im Bereich des Bahnübergangs ist die Strecke 2600 zweigleisig und der Oberbau besteht aus konventionellem Schotteroberbau, Betonschwellen und UIC 60 Schienen.

Direkt westlich des Bahnübergangs zweigt vom Richtungsgleis Köln – Aachen über die Innenbogenweiche 3 in Richtung Hbf Eschweiler ein drittes Gleis ab.

Direkt östlich des Bahnübergangs befindet sich im Richtungsgleis Aachen – Köln die Innenbogenweiche 2 als Bestandteil einer Gleisverbindung zwischen den Streckengleisen.

Die Straße quert die Gleise und hat im Kreuzungsbereich eine Gesamtbreite von ca. 10,40 m bis 10,70 m.

Der Kreuzungsbereich zwischen den Schienen ist mit Gummiplatten (Innenplatten) befestigt. Der Bereich zwischen den Gleisen sowie die Übergänge zur Straße sind mit Asphalt befestigt.

Die zulässige Streckengeschwindigkeit am Bahnübergang beträgt gemäß dem Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) v_{zul} = 160 km/h.

- Straßenanlagen außerhalb des Kreuzungsbereichs:

Südlich des Bahnübergangs mündet die Straße Oberdorf in den Jägerspfad. Nördlich des Bahnübergangs mündet wiederum der Jägerspfad in die Burgstraße, die parallel zur Bahn verläuft. Die Einmündungsbereiche sind aufgeweitet. Die Straßen sind asphaltiert.

- Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

Der Bahnübergang ist durch eine BÜS 72D Lz HH Spm Se Anlage gesichert.
Lichtzeichen und Andreaskreuze sowie Halbschranken befinden sich jeweils links und rechts der Fahrbahn.
Auf der bahnlinken Seite befindet sich die Bedienstelle des Stellwerks Ehf, von dem die Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik des Bahnhofs Eschweiler gesteuert und überwacht werden.

- Kabelanlagen

Zur Ansteuerung der Schrankenantriebe und Lichtzeichenanlagen des vorhandenen BÜ sind Kabelkanalanlagen in Form von Straßen- und Gleisquerungen im Erdreich vorhanden, die im Betonschalthaus auf der bahnlinken Seite zusammengeführt werden.

2.2 EÜ (F) Aachener Pfad

Auf der Strecke 2600, im Kilometer 56,335, befindet sich die alte Eisenbahnüberführung EÜ(F) Aachener Pfad, die nicht mehr im Betrieb ist. Sie diente in der Vergangenheit als

Personenunterführung unterhalb der Bahntrasse und sie stellte die Verbindung zw. der Burgstraße auf der Nordseite und dem Ringofengelände auf der Südseite dar.

Auf der nördlichen Seite der Bahntrasse ist die EÜ noch zugänglich und durch einen Holzverschlag dauerhaft verschlossen.

Die Südseite der vorhandenen EÜ (F) ist im Jahr 2006 zugemauert und somit baulich verschlossen worden und zusätzlich durch einen Lärmschutzwall überschüttet. Die Abschlusswand in der EÜ (F) befindet sich in einer Entfernung von etwa 21,7 m vom Nordeingang aus.
Zwischen den Gleisen 1 und 2 befindet sich ein Lichtschacht, der direkt über der EÜ (F) liegt. Im Bereich der vorhandenen Eisenbahnüberführung befinden sich 4 Gleise: 2 Streckenhauptgleise (Gleis 2 und 3) sowie jeweils danebenliegend 2 Überholungsgleise (Gleis 1 und 4).

In der Tabelle 1 sind die maßgebenden Parameter der Gleise aufgeführt:

Tabelle 1: Gleisparameter EÜ(F) Aachener Pfad

Gleis	Bezeichnung	Gradiente nach IVMG	Schienenoberkante Höhe [m ü. NHN] nach Vermessung
Gleis 1	Überholungsgleis	-	+ 157,70
Gleis 2	Hauptgleis RiGl	+3,037 ‰	+ 157,74
Gleis 3	Hauptgleis GgRiGl	+3,252 ‰	+ 157,81
Gleis 4	Überholungsgleis	-0,431 ‰	+ 157,87

2.3 Neubau EÜ(F/R) Burgstraße

Im Bereich der neuen EÜ(F/R) Burgstraße, im km 56,356 liegt die Bahntrasse auf einem Damm, der ca. 4 bis 4,5 m hoch ist.

Auf der südlichen Seite der Bahntrasse liegt ein Lärmschutzwall; seine Krone befindet sich etwa 7,80 m über der SO. Der Lärmschutzwall ist im Baubereich der künftigen EÜ(F/R) provisorisch von der Stadt Eschweiler aufgeschüttet worden, um die geplante Siedlungsentwicklung auf dem ehem. Ringofengelände zeitlich vor der Realisierung der Kreuzungsmaßnahme umsetzen zu können.

Auf der nördlichen Seite – außerhalb des Gleisbereiches und der DB-Flächen zwischen km 56,336 und 56,356 – befindet sich ein Wohnhaus in unmittelbarer Nähe der DB-Grenze.

Die Erschließung der neuen EÜ (F/R) erfolgt durch den vorhandenen Nebenarm der Burgstraße, der auch die Zuwegung zu dem o. a. Wohnhaus darstellt.

Weiterhin befinden sich die beiden Oberleitungsmasten „56-13" und „56-14" in direkter Nähe zum km 56,3+56, die streckenaufwärts in östlicher Richtung angeordnet sind. Diese stehen nördlich von Gleis 1 und südlich von Gleis 4.

Im Bereich der neuen Eisenbahnüberführung befinden sich ebenfalls 4 Gleise: 2 Streckenhauptgleise sowie 2 Überholungsgleise.
In der Tabelle 2 sind die maßgebenden Parameter der Gleise aufgeführt:

Tabelle 2: Gleisparameter EÜ(F/R) Burgstraße

Gleis	Bezeichnung	Gradiente nach IVMG	Schienenoberkante Höhe [m ü. NHN]	
			nach IVMG	nach Vermessung
Gleis 1	Überholungsgleis	-	-	+157,76
Gleis 2	Hauptgleis RiGl	+3,037 ‰	+157,78	+157,80
Gleis 3	Hauptgleis GgRiGl	+3,252 ‰	+157,85	+157,88
Gleis 4	Überholungsgleis	-0,431 ‰	+157,92	+157,85

2.4 Verkehrsbelastung am Bahnübergang – Bahnverkehr

Die heutige und die zukünftige Verkehrsbelastung an den beiden BÜ stellen sich wie folgt dar:

Zugzahlen heute

	SGV		SPNV/ SPFV	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
DB-Strecke 2600 Fahrtrichtung Aachen	41	20	45	9
DB-Strecke 2600 Fahrtrichtung Köln	30	23	43	7
Summe pro Tag	**114**		**104**	

Zugzahlen Prognose 2025

Es ergeben sich folgende Änderungen.

	SGV		SPNV/ SPFV	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
DB-Strecke 2600 Fahrtrichtung Aachen	41	18	45	9
DB-Strecke 2600 Fahrtrichtung Köln	43	24	32	7
Summe pro Tag	**126**		**93**	

2.5 Verkehrsbelastung am Bahnübergang – Straßenverkehr

	2008[1)]	**2016[2)]**
Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)[1]	4.017 Kfz/d	4.410 Kfz/d
Mittelwert in der Spitzenstunde[3]	363 Kfz/h	354 Kfz/h
Fußgänger	423 Fg	176 Fg
Radfahrer	193 Räder	27 Räder

1) Verkehrszählung Stadt Eschweiler, 2008
2) Verkehrszählung Stadt Eschweiler, 15. bis 17.03.2016 jeweils zwischen 06:00 und 22:00 Uhr
3) Spitzenstunde 2008: 17:00 Uhr - 18:00 Uhr, 2016: 15:00 Uhr - 16:00 Uhr

2.6 Charakteristik der derzeitigen Verkehrswege

Jägerspfad

Der Jägerspfad ist eine Straße mit beidseitigen Gehwegen und verbindet die Wilhelminenstraße (südlich) und die Burgstraße (nördlich), die parallel zur Bahn verläuft. Die Eimündungsbereiche sind aufgeweitet. Die Straßen sind asphaltiert.

Die vorhandene Straßenbreite beträgt ca. 10,40 m bis 10,70 m.

Florianweg

Der Florianweg mündet südlich des BÜ in den Jägerspfad ein und verbindet den Jägerspfad mit der Kreisstraße K 33 - Stich. Nach der Auflassung des BÜ Jägerspfad

[1] Hochgerechnete Werte, Zählung fand jeweils zwischen 06:00 und 22:00 Uhr statt

wird der motorisierte Kraftverkehr über diese Wegebeziehung abgewickelt. Der Florianweg hat am nördlichen Fahrbahnrand einen durchgehenden Gehweg, der in Fahrtrichtung auch durch Radfahrer genutzt werden kann (Verkehrszeichen VZ 240). Für Radfahrten in östliche Richtung steht ein Schutzstreifen zur Verfügung. Entlang der Straße sind abschnittsweise Längsparkstände angeordnet, die durch einzelne Baumpflanzungen gegliedert sind.

3. Variantenuntersuchung

Aufgrund der Vorgabe durch den Bebauungsplan Nr. 235 „Ringofengelände" sowie den Bebauungsplan Nr. 240 "Rad- und Fußwegeverbindung Burgstraße / Ringofen" der Stadt Eschweiler wurde der Standort der EÜ(F/R) Burgstraße in km 56,355 festgelegt. Die vorgesehene Verlagerung des künftigen Kreuzungspunktes in Richtung Westen wird den durch die Siedlungsentwicklung entstandenen aktuellen und künftigen Verkehrsbedürfnissen gerecht.

Untersuchungen, die EÜ (F/R) Burgstraße am Standort der alten, abgängigen, teilverfüllten EÜ (F) Aachener Pfad zu errichten, haben ergeben, dass die Errichtung der EÜ (F/R) ca. 30 % teurer geworden wäre.
Hinzu kommt, dass die Bauzeit deutlich länger wäre und somit die neue barrierefreie Querungsmöglichkeit für die Fußgänger erst zu einem späteren Zeitpunkt fertiggestellt worden wäre. Die Fußgänger müssten folglich nach Schließung des BÜ Jägerspfad noch länger auf eine Ersatzmaßnahme warten.

3.1 Verkehrsführung Kfz-Verkehr

Nach Schließung des Bahnübergangs wird der Kfz-Verkehr Süd/Nord vom Jägerspfad über den ausgebauten Florianweg und die Eisenbahnüberführung K33 (Stich/Röthgener Straße) zur Burgstraße bzw. zur Innenstadt abgewickelt.
Durch die Schließung des BÜ Jägerspfad verliert die Burgstraße für die Verbinding Nord/Süd ihre Bedeutung, da sie im Abschnitt zwischen Röthgener Straße und Bourscheidtstraße eine Einbahnstraße ist und somit für die Fahrbeziehung Nord/Süd nicht genutzt werden kann. Der Kfz-Verkehr Nord/Süd wird sich daher schon frühzeitig auf die Talstraße verlagern, um von dort über die Röthgener Straße und weiter über den Florianweg zum Jägerspfad zu gelangen.

3.2 Verkehrsführung Fuß-und Radverkehr

Nach Schließung des Bahnübergangs besteht für den Fuß- und Radverkehr die Möglichkeit, die Bahn während der Bauzeit durch die nicht barrierefreie Eisenbahnüberführung Heinrichsweg (km 55,888) bzw. durch die EÜ Stich und nach Abschluss der Bauarbeiten die künftige neue barrierefreie Eisenbahnüberführung EÜ (F/R) Burgstraße höhenfrei zu queren. Die EÜ Heinrichsweg kann aufgrund ihrer räumlichen Zwangspunkte (parallele Lage zu den Gleisen/Straße, enge Wohnbebauung) nicht barrierefrei ausgebaut werden.

4. Erläuterung des geplanten Zustandes

4.1 Bahnübergang Jägerspfad

Im Rahmen der BÜ-Beseitigungsmaßnahme werden die bestehenden Gleise der Strecke 2600 nicht verändert, so dass keine Neuanordnung des Oberbaus erforderlich wird.

- Gleisanlagen und BÜ-Befestigung

Die vorhandene BÜ-Befestigung wird entfernt. Die Straßenanschlüsse beiderseits des BÜ werden bis zur Bahngrenze zurückgebaut.

Im ehemaligen BÜ- Bereich wird das Regelprofil hergestellt. Das anfallende Niederschlagswasser im Bereich des wiederhergestellten Bahnkörpers wird über die Schulter bzw. belebte Bodenzone (Bahnseitengräben) zur Versickerung und Verdunstung gebracht.

- Straßen- und Wegeanlagen außerhalb der Kreuzungsbereiche

Sowohl auf der Südseite als auch auf der Nordseite der Bahnanlagen wird ein unbefugtes Eindringen in den Gleisbereich durch feste Absperrungen in Form von Schutzplanken bzw. Zäunen und durch die seitlichen Böschungen der Bahnseitengräben verhindert. Die Straßenbeschilderung wird im Umfeld durch den Straßenbaulastträger entsprechend geändert.
Mit der Auflassung des Bahnüberganges wird die Stadt Eschweiler die zuführenden Verkehrsflächen zurückbauen und anstelle ihrer Grünland anlegen. Sowohl die Fahrbahnen als auch die begleitenden Gehwege werden einschließlich der Beleuchtung und Entwässerungseinrichtungen in Lage und Höhe den neuen Gegebenheiten angepasst.

- Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

Die örtlichen Elemente der BÜ–Sicherungsanlage (z.B.: Betonschalthaus und Batterien, Schranken mit Antrieben, Gleisschaltmittel, Andreaskreuze) werden nach Schließung des Bahnüberganges vollständig zurückgebaut.
Die zurückzubauenden Anlagenteile der Innen- und Außenanlage werden dem Signalwerk Wuppertal zur Aufarbeitung angeboten. Das Signalwerk entscheidet über eine ggf. notwendige Entsorgung der Bauteile.

Wir gehen davon aus, dass die ausführende Baufirma die Anlagenteile in ihr Eigentum übernimmt und dies in ihrer Kalkulation der Baupreise berücksichtigt. Endgültig wird dies im Rahmen der Schlussrechnung nachgewiesen.

4.2 Ersatzmaßnahme EÜ (F/R) "Burgstraße"

Die neue Eisenbahnüberführung ist ein Rahmenbauwerk aus Stahlbeton. Die lichte Weite und Höhe in der EÜ werden entsprechend der Plangenehmigung ausgeführt. Auf den Randkappen werden Kabelträge angeordnet sowie Randwege mit einer Breite von > 80 cm hergestellt. Die Schotterhalterung verläuft in einem Abstand von 2,20 m zur Gleisachse. Die Geländer verlaufen in einem Abstand von > 3,10 m.
Die neue EÜ(F/R) Burgstraße wird als Rahmenbauwerk in Stahlbetonbauweise südlich der Bahnstrecke auf dem Gelände der Stadt Eschweiler vorgefertigt und in einer Sperrpause in ihre endgültige Lage verschoben.
Der Rahmen wird auf unterhalb der Rahmenwände liegenden Pfahlkopfbalken aufgelagert. Die Pfahlkopfbalken sind statisch mit den tiefgegründeten Bohrpfählen verbunden, um die Vertikallasten aus dem Bauwerk in die tiefliegenden tragfähigen Schichten abzutragen. Die Pfahlkopfbalken werden in mehrere Fertigteilsegmente aufgeteilt. Beim Einbau werden die Fertigteile durch Fugen konstruktiv miteinander verbunden.
Im Bereich der neuen EÜ(F/R) Burgstraße, liegt im km 56,3+56 die Bahntrasse auf einem Damm, der ca. 4 bis 4,50 m hoch ist.
Auf der südlichen Seite der Bahntrasse liegt ein künstlich aufgeschütteter provisorischer Lärmschutzwall, dessen Krone sich etwa 7,80 m über der SO befindet.
Auf der nördlichen Seite – außerhalb des Gleisbereiches und der DB-Flächen zwischen km 56,3+36 und 56,3+56 – befindet sich ein Wohnhaus in unmittelbarer Nähe der DB-Grenze.
Die Erschließung der neuen EÜ(F/R) erfolgt durch den vorhandenen Weg „Burgstraße", der auch die Zuwegung zum Wohnhaus darstellt.
Weiterhin befinden sich die beiden Oberleitungsmasten „56-13" und „56-14" in direkter Nähe zum km 56,3+56, die streckenaufwärts in östlicher Richtung angeordnet sind. Diese stehen nördlich von Gleis 1 und südlich von Gleis 4.
Im Bereich der neuen Eisenbahnüberführung befinden sich ebenfalls 4 Gleise: 2 Streckenhauptgleis sowie 2 Überholungsgleise.

Die technischen Daten des geplanten Brückenbauwerks sind folgende:

- Bauart: Rahmenbauwerk in Stahlbeton
- Anzahl Fertigteile/Überbauten: 1
- Anzahl Randwege: 2
- Anzahl Gleise: 4
- Lichte Höhe: 2,50 m
- Lichte Weite: 5,00 m
- Stützweite: ca. 6,20 m
- Fahrbahnbreite zw. Schotterhalterung: ca. 21,1 m
- Bauwerksbreite: ca. 21,30 m
- Kreuzungswinkel (Gleis 4): max. ~91 gon (≙ 81,9°)
- Bauhöhe: ca. 1,5 m
- Konstruktionshöhe/Rahmenriegeldicke: ca. 0,68 m (ohne Schutzbeton)

- Rahmenwanddicke: ca. 0,60 m
- Bodenplattendicke: ca. 0,60 m
- Breite zwischen Geländern: ca. 4,50 m

Betriebliche Anforderungen an die Anlage

Die neue Eisenbahnüberführung wird nach dem Projektanforderungskatalog für folgende Randbedingungen ausgelegt:

- 4 Gleise auf der Eisenbahnüberführung
- Anordnung von Dienstwegen
- Erforderliche Streckenklasse: D4 (22,5t Radsatzlast)
- Erforderlicher Streckenstandard: M 230 TEN HGV III
- Bruttotonnen je Gleis/Jahr: 50 Mio. t/a
- Geschwindigkeit des schnellsten Reisezuges: 120 km/h
- Geschwindigkeit des schnellsten Güterzuges: 120 km/h
- Maximale Zuglasten im Ganzzugverkehr: 5400 t
- Maximale Zuglängen im Ganzzugverkehr: 750 m
- Brücke wird auf Dauer bestellt
- Angestrebte Geschwindigkeit für Hilfsbrücken: 120 km/h
- Berücksichtigung des Projektes ABS 4 II-1.BS

Schallschutzwand auf der EÜ (F/R) "Burgstraße"

Auf die EÜ(F/R) Burgstraße muss eine Schallschutzwand zum Schutz des Wohngebietes "Ringofen" gebaut werden. Die Schallschutzwand ist kreuzungsbedingt erforderlich und ersetzt im Bereich der geplanten Zuwegung den heute vorhandenen (provisorischen) Lärmschutzwall. Der (provisorische) Wall wird von der Stadt Eschweiler außerhalb der Kostenmasse gem. EKrG im notwendigen Umfang wieder zurückgebaut.
Die Stadt Eschweiler hat die DB Netz AG mit der Planung der SSW beauftragt und wird die dafür erforderlichen Planungsleistungen (einschl. Schallschutzgutachten) an die DB Netz AG vergüten.
Die Schallschutzwand (Ersatz für den Rückbau des provisorischen Schallschutzwalls) gehört kreuzungsrechtlich zu den Straßenanlagen und soll in das Eigentum der Stadt Eschweiler übergehen.

4.3 Geh-und Radweg zwischen EÜ und Jägerspfad

Nach der Auflassung des BÜ Jägerspfad werden Fußgänger und Radfahrer von Süden kommend über die Straße Ringofen zur EÜ (F/R) Burgstraße geführt. Ein als verkehrsberuhigter Bereich ausgebauter Stichweg der Straße Ringofen schließt an den Jägerspfad an. Die Einmündung ist so zu gestalten, dass den Anforderungen des Rad- und Fußverkehrs unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit entsprochen wird. Entlang des parallel der Bahnstrecke verlaufenden Abschnittes der Straße Ringofen, wird der Radfahrer auf der Fahrbahn geführt, was aufgrund des

geringen Verkehrs der Erschließungsstraße sinnvoll erscheint. Eine bauliche oder markierungstechnische Separation des Radverkehrs ist hier entbehrlich. Die Fußgänger werden auf einem Gehweg nördlich eines Parkstreifens geführt.

4.4 Ausbau Florianweg/Linksabbiegespur zum Florianweg

Der Florianweg existierte vor der Kreuzungsmaßnahme als Stichstraße von der K 33 (ehem. L 238) Stich aus in östliche Richtung zur Erschließung der Feuerwache. Der Florianweg mündet nunmehr südlich des BÜ in den Jägerspfad und verbindet den Jägerspfad mit der Kreisstraße K 33 - Stich. Nach der Auflassung des BÜ Jägerspfad wird der motorisierte Kraftverkehr über diese Wegebeziehung abgewickelt. Der Florianweg hat am nördlichen Fahrbahnrand einen durchgehenden Gehweg, der in Fahrtrichtung auch durch Radfahrer genutzt werden kann (Verkehrszeichen VZ 240). Für Radfahrten in östliche Richtung steht ein Angebotsstreifen zur Verfügung. Entlang der Straße sind abschnittsweise Längsparkstände angeordnet, die durch einzelne Baumpflanzungen gegliedert sind. Die über den Jägerspfad abzuwickelnden Verkehre lassen sich nicht ohne weitere Maßnahmen am Knotenpunkt K 33-Stich / Florianweg unter Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs einbinden. Daher war eine Ertüchtigung des Knotenpunktes erforderlich. Hierzu gehört eine separate Linksabbiegespur auf der Straße Stich, die wartende Fahrzeuge mit Fahrtrichtung Florianweg aufnimmt und Störungen auf der Geradeausrichtung vermeidet. Ferner musste der Knotenpunkt vollsignalisiert werden, um einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf für den motorisierten und den Rad- und Fußgängerverkehr sicherzustellen.

4.5 Rückbaumaßnahme "Aachener Pfad"

Die EÜ(F) Aachener Pfad wurde in der Vergangenheit als zusätzliche Querungsmöglichkeit von Fußgängern genutzt. Mittlerweile ist dies nicht mehr möglich, da die EÜ(F) auf Grund des baulichen Zustandes in Teilen abgebrochen bzw. verfüllt ist. Heutzutage ist der Zugang zu der durch einen Bretterverschlag verschlossenen EÜ (F) nur noch über Privatgelände möglich und somit ist weder für betriebliche noch öffentliche Zwecke ein freier Zugang möglich. Aufgrund des fehlenden öffentlichen Anschlusses kann die vorhandene Personenunterführung nicht als Ersatz für den BÜ Jägerspfad genutzt werden und muss nachhaltig verschlossen werden.
Ein Wegerechte hat es hier in der Vergangenheit nicht gegeben, der Aachener Pfad war eine Wegebeziehung, die sich bereits in der Tranchot Karte (1801 – 1814) wiederfindet. Daher muss der vorhandene Hohlraum der EÜ verfüllt und im Eingangsbereich auf der Nordseite fest verschlossen werden. Zur Sicherung des vorhandenen Wohnhauses und zur Sicherstellung einer regelkonformen Böschungsneigung ist der Neubau einer Stützwand erforderlich, die sich von der vorhandenen bis zur neuen EÜ erstreckt. Die Stützwand verdeckt den Zugang zur EÜ Aachener Pfad, so dass eine Nutzbarkeit vollständig ausgeschlossen ist.
Aufgrund der temporären Bauzustände (Baugrube) ist der Eingriff so groß, dass die Stützwände neu erstellt und die vorhandene Stützwand zurückgebaut werden muss.

Die Stadt Eschweiler befürwortet ausdrücklich den Rückbau bzw. die Verfüllung der alten EÜ(F) sowie den Standort der neuen EÜ(F/R) daher ebenfalls und stimmt der Aufnahme der Maßnahme als kreuzungsbedingten Bestandteil der Kreuzungsmaßnahme zu.

5. Kreuzungsrechtliche Einordnung

Höhengleiche Bahnübergänge stellen grundsätzlich Gefahrenpunkte dar, da ein und derselbe Verkehrsraum von zwei verschiedenen Verkehrssystemen genutzt wird. Durch die plangleiche Kreuzung der Gemeindestraße Jägerspfad mit der Bahn entsteht grundsätzlich eine Gefährdung des Verkehrs sowohl auf der Bahnstrecke als auch auf dem Jägerspfad.
Die vorhandene Verkehrsbelastung auf der Straße Jägerspfad mit einem DTV 2016 = 4410 Kfz/24h entspricht starkem Verkehr gemäß der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung. Verbunden mit der sehr starken Belastung der Bahnstrecke (ca. 220 Zugfahrten pro Tag) und den aufgrund der Signalabhängigkeit der BÜ-Sicherungsanlage langen Schließzeiten ergeben sich Beeinträchtigungen in der Verkehrsabwicklung auf der Straße mit den damit verbundenen erhöhten Umweltbelastungen. Eine Verbesserung der Situation am BÜ durch abnehmenden Verkehr auf der Straße und/oder der Schiene ist nicht zu erwarten.

Damit besteht die Notwendigkeit für eine Maßnahme nach §§ 3, 13 EKrG.

Die nachhaltige Verbesserung der Verkehrsabwicklung ist geboten und lässt sich nur durch Beseitigung des Bahnübergangs und eine höhenfreie Führung des kreuzenden Straßenverkehrs erreichen. Eine ersatzlose Aufhebung des Bahnübergangs kommt wegen der Verkehrsbedeutung und -belastung des Jägerspfades sowie der Siedlungsentwicklung (Bebauung Ringofengelände) und der Entfernung und Lage benachbarter Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer im Verkehrsnetz nicht in Betracht. Der Kraftfahrzeugverkehr kann über den Ausbau der bahnparallelen Straße Florianweg zur nächsten die Bahn höhenfrei kreuzenden K 33 (Stich/Röthgener Straße) geführt werden, so dass ein Kreuzungsbauwerk nur für den Fußgänger– und Radverkehr notwendig ist.

Über den Umfang der kreuzungsbedingt notwendigen Maßnahmen haben die Kreuzungsbeteiligten Einvernehmen erzielt und vorliegende Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen.

6. Umlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen

Bereich BÜ Jägerspfad

Die im Baufeld vorhandenen Leitungen müssen ggf. bauzeitlich gesichert werden.

Betreiber	Leitungsart	An-zahl	Bezeichnung	Beschreibung
Telekom / Unitymedia	Telekommuni-kation	4	-	4 Leitungen parallel zum Bahnübergang auf der westlichen Seite Zuleitung zum Haus des Fahrdienstleiters
regionetz	Gas	1	DN 200 St	Verlauf östlich vom Bahndamm
		1	DN 150 St	Südlich des BÜ unterhalb der Burgstraße, parallel zur Bahntrasse
		1	DN 200 St	Verlauf nördlich des BÜ im Straßenbereich
	Trinkwasser	1	160*7,7 PVC	Südlich des BÜ unterhalb der Burgstraße, parallel zur Bahntrasse
		1	-	Stichleitung zum Haus des Fahrdienstleiters
		3	160*7,7 PVC 160*14,6 PE100 150 GG	Nördlich des BÜ im Straßenbereich
		1	150 GGaB	Alte Bestandsleitung, Verlauf quer über den Bahnübergang
	Strom	2	10K50 10K95	Quer über den Bahnübergang
		1	K70	Quer über den Bahnübergang
		1	-	Zuleitung zum Haus des Fahrdienstleiters
		Hinweis: **Im Bereich östlich des Bahnübergangs und im weiteren Verlauf in Richtung Süden gibt es Bereiche, in denen zurzeit Baumaßnahmen erfolgen. Hier sollten zukünftig aktuellere Pläne bei regionnetz angefragt werden!**		
	Fernmelde	1	2Y/20/08	Quer über den Bahnübergang sowie im Straßenbereich der Burgstraße
		Hinweis: **Im Bereich des Bahnübergangs und im weiteren Verlauf in Richtung Norden und Süden gibt es Bereiche, in denen zurzeit Baumaßnahmen erfolgen. Hier sollten zukünftig aktuellere Pläne bei regionnetz angefragt werden!**		
Stadt Eschweiler	Regenwasser	1	KA 500 MA	Östlich des Bahnübergangs

	Schmutzwasser	1	DN 1200 B	Westlich des Bahnübergangs
	Beleuchtungskabel		Bestand ist zz. nicht dokumentiert	Nördlich und südlich des BÜ befinden sich Beleuchtungseinrichtungen, deren Anschlusssituation noch dokumentiert werden muss und mit dem Wegfall des BÜs geändert werden muss, um eine Versorgung der Gesamtanlage weiterhin zu gewährleisten.

Bereich EÜ (F/R) Burgstraße
Im direkten Bereich der neuen EÜ (F/R) Burgstraße sind keine Leitungen von Dritten umzubauen.

Bereich EÜ (F) Aachener Pfad
Die im Baufeld vorhandenen Leitungen müssen ggf. bauzeitlich gesichert werden.

Betreiber	Leitungsart	Anzahl	Bezeichnung	Beschreibung
Telekom / Unitymedia	Telekommunikation	1	-	Zuleitung zur Hausnummer 70 Ende ca. 10m vor dem nördlichen Zugang
regionetz	Trinkwasser	1	63*5,8 PE	Anschluss an die Haus-Nr. 70 Lage mittig in der PU
	Gas	1	-	Zuleitung zur Hausnummer 70 Ende ca. 10m vor dem nördlichen Zugang

7. Grunderwerb und Entschädigung

Gemäß Kreuzungsvereinbarung § 2 (1) k) verpflichtet sich die Stadt die Eigentümer von Grundstücken zu entschädigen, die seitens der DB Netz AG temporär beansprucht wurden. Seitens der Stadt Eschweiler werden keine Fremdgrundstücke benötigt.

Folgende Grundstücke werden seitens der DB Netz AG temporär für die Baumaßnahme benötigt:

Stadt/Gemeinde: Eschweiler (053104)
Gemarkung: Eschweiler (054254)

Lfd. Nr.	Eigentümer	Flur Nr.	Flurstück Nr.	Größe m²	Vorübergehende Inanspruchnahme m²	Bemerkung
1	Stadt Eschweiler	33	1.154	36.617	7.030	temporäre Baustelleinrichtungsfläche
2	DB Netz AG	33	684	3.861	905	Errichtung von EÜ, SSW

3	DB Netz AG	34	308	9.268	1.560	Errichtung Stützwand; temporäre Baustelleinrichtungsfläche
4	Gärtner, Udo Rolf	34	463	6.200	125	Zugang zum Baufeld, ggf. Lagerung von Material
5	Van Crüchten, Maria	34	287	860	80	Zugang zum Baufeld, ggf. Lagerung von Material
6	Van Crüchten, Maria	34	464	50	50	Zugang zum Baufeld, ggf. Lagerung von Material
7	Stadt Eschweiler	34	465	608	608	Temporäre Zufahrt zum Baufeld, Zugang zum Baufeld, ggf. Lagerung von Materialien
8	Berretz, Johann	34	377	133	30	Zugang zum Baufeld, ggf. Lagerung von Materialien

8. Umweltverträglichkeit und Landschaftspflege

Für das Vorhaben wird gemäß § 3a UVPG festgestellt, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP), Verfasser: DB Netz AG, Deutsche Bahn Gruppe, auf Basis des Landesnaturschutzgesetz NRW und des Bundesnaturschutzgesetzes erfasst, bewertet und beschreibt die vorhabenbedingte Eingriffe in Natur und Landschaft. Methodisch orientiert sich der LBP an dem "Verfahren zur Überprüfung des Mindestumfangs von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in die Biotopfunktionen" (LUDWIG, 1991) und dem Umweltleitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes, insbesondere Teil III (Umweltverträglichkeitsprüfung und naturschutzrechtliche Eingriffsregelung) und V (Behandlung besonders streng geschützter Arten in der eisenbahnrechtlichen Planprüfung). Der LBP beschreibt Ausgleichs-, Gestaltungs-, Rekultivierungs- und Schutzmaßnahmen sowie anlagenbedingte Konflikte und Eingriffe.
Im Zuge des Planänderungsverfahrens für die Schallschutzwand wurde der LBP vom Ingenieurbüro „dsi- dreher+sudhoff ingeneurplanung gbr" fortgeschrieben und aktualisiert.

Für die Aufhebung des BÜ „Jägerspfad" sowie die Schaffung von Ersatzmaßnahmen ergeben sich folgende anlagenbedingte Konflikte und Eingriffe:

Konflikt Nr.	**Beschreibung der Maßnahme/Konflikte**
K1 B	Verlust von 231 m² Baumhecke
K2 B	Verlust von 62 m² Brombeeren, 60 m² Ruderalflur
K3	Verlust von 28 m² Hausgartenbrache ohne Baumbestand
K4	Verlust von 72 m² Rasenfläche

Daraus ergeben sich die im Folgenden beschriebenen Ausgleichsmaßnahmen (A).

8.1 Ausgleichsmaßnahmen

Konflikt	Maßnahme	Beschreibung
K1 B	A 1	Rückbau von 216 m² Straßenflächen (84 m² Brache, 132 m² Gleisbereich) einschließlich des Unterbaus sowie Wiederherstellung der ökologischen Bodenfunktion.
K2 B	A 2	Anpflanzung von Strauchhecken (20 m²)
K1 B/ K2 B	A 3	Ergänzung der Baum-und Strauchhecken (261 m²)
K3	A 4	Anlage von Grasfluren (28 m²)
K4	A 5	Anlage einer Rasenfläche (72 m²)

9. Baukosten und Finanzierung

Die Baukosten belaufen sich für die hier gewählte Lösung auf ca. 5,222 Mio. € einschl. Nebenkosten.
Werden die Baukosten für den Lärmschutzwall (Abtragung, Entsorgung) nicht angerechnet, so belaufen sich die kreuzungsbedingten Baukosten auf ca. 4,917 Mio. €.
Die Kostenschätzung ist der Anlage 2 zu entnehmen.
Bei diesem Projekt handelt es sich um eine Maßnahme nach §3/13 EKrG. Von den kreuzungsbedingten Kosten tragen die Stadt Eschweiler als Straßenbaulastträger, die DB Netz AG und der Bund je ein Drittel. Die nicht kreuzungsbedingten Kosten für den Rückbau des (provisorischen) Lärmschutzwalls in Höhe von vsl. 306 TEUR trägt die Stadt Eschweiler.

10. Bauzeit und Baudurchführung

Der Baubeginn ist Anfang 2019 vorgesehen. Die Bauzeit beträgt für den Neubau der EÜ (F/R) ca. 12 Monate.
Nach derzeitiger Einschätzung ist die Schließung des BÜ Jägerspfad in Eschweiler ca. 6 Monate vor Inbetriebnahme der EÜ (F/R) erforderlich. Die Wegebeziehung für die Fußgänger, insbesondere der Schüler, ist für diesen Zeitraum aufgrund der Lage der Schule und des Kindergartens über den Fußweg im Bereich der EÜ Stich möglich. Der Zeitraum der Sperrung wird möglichst gering gehalten.

11. Rechtsangelegenheiten

Für die Gesamtmaßnahme sind zwei Bebauungspläne nach § 9 BauGB aufgestellt worden:

- Bebauungsplan Nr. 235 – „Ringofengelände" (Rechtskraft mit Bekanntmachung vom 11.12.1996 im Amtsblatt der Stadt Eschweiler)
- Bebauungsplan Nr. 240 – „Rad- und Fußwegeverbindung Burgstraße / Ringofen" (Rechtskraft mit Bekanntmachung vom 14.11.2001 im Amtsblatt der Stadt Eschweiler).

Für die Änderung der Eisenbahnanlagen ist ein Plangenehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) durchgeführt worden. (Plangenehmigung vom 04.05.2009; Aktenzeichen 60121/60132 Pap 233/02.
Für die geplante Schallschutzwand auf der neuen EÜ (F/R) gibt es noch kein Planrecht. Das daher notwendige Planänderungsverfahren nach § 18 AEG wird die DB Netz AG vsl. im 3. Quartal 2017 beim Eisenbahnbundesamt beantragen.

DB NETZE

☐ **Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten**
☐ **Zusammenstellung der endgültigen Kosten**

Kurz-bezeich-nung:

Maßnahme nach § 13 EKrG siehe Abschnitt C
in der Rechtsfolge des § 3 EKrG

Grund-lagen der Kosten-berech-nung

EKrV und Schreiben von BMV und EBA
- vom 30.03.71 - StB 2/E 1/2/6-Lkb-2023 Vms 71 - (Umsatz- und Selbstverbrauchsteuer)[1]
- vom 02.01.74 - StB 2/E 1/6/78.11.00/2042 Vms 73 -[1]
- vom 12.02.75 - StB 2/78.10./2005 B 75 - (Umsatzsteuer Staatsdrittel)[1]
- vom 05.04.93 - StB 17/78.10/3 Va 93 - (Umsatzsteuer Staatsdrittel) - Außer Kraft!
- vom 15.07.93 - StB 17/78.10.20/14 Va 93 - (Umsatzsteuer Staatsdrittel)[1]
- vom 21.12.99 - EBA 4.130 Fvw - (Einführung Leistungskatalog)[2]
- vom 10.06.2010 - StB 15/7174.2/5-07/1220977 - (Einführung DISPO-KOSA)[2]
- vom 02.05.2013 - StB 15/7174.2/5-18/1943869 - (Umsatzsteuer Staatsdrittel)

[1] Mit dem ARS vom 02.05.2014 verlieren die Hinweise zur USt im Zusammenhang mit Maßnahmen nach §§ 3, 13 EKrG in den weiteren Schreiben ihre Gültigkeit, sofern diese im Widerspruch zu der neuen Rechtsprechung stehen.

[2] Siehe hierzu insbesondere Punkt A 1.

Abschnitt A
Berechnung der Gesamtkosten ohne Berücksichtigung der Umsatzsteuer
(= Kosten der nach der Kreuzungsvereinbarung durchzuführenden Maßnahmen)

Hinweis: Bei "Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten" sind nur die am Rand mit * gekennzeichneten Positionen auszufüllen.

A 1 **Nettokosten, die der DB Netz AG bei den von ihr nach der Kreuzungsvereinbarung durchzuführenden Maßnahmen entstehen**
(von der DB Netz AG zu verausgabende Nettokosten ohne Umsatz-/Vorsteuer)

A 1.0	**Nettokosten der DB Netz AG aus Leistungen bis 31.12.99** (entsprechend gesondertem Nachweis / nur bei Endabrechnung)	0,00 €
A 1.1	**Grunderwerbskosten** gem. § 3 der 1. EKrV	
A 1.1.1	**Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken oder Rechten** gem. § 3 Abs. 1 Nr. 1 der 1. EKrV	0,00 €
A 1.1.2	**Entschädigung für die durch die Kreuzung bedingten Wertminderungen fremder Grundstücke** gem. § 3 Abs. 1 Nr. 2 der 1. EKrV	0,00 €
A 1.1.3	**Verkehrswert der schon im Eigentum der DB Netz AG befindlichen Grundstücke oder ihrer Rechte, soweit sie nicht zum Verkehrsweg des nach § 4 EKrG Duldungspflichtigen gehören** gem. § 3 Abs. 2 der 1. EKrV	0,00 €
	Summe der Grunderwerbskosten (A 1.1)	0,00 € *

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 – intern: (955)

DB NETZE

A 1.2	**Baukosten** gem. § 4 der 1. EKrV			
A 1.2.1	**Leistungen der DB Netz AG**			
A 1.2.1.1	Fertigungsleistungen der DB Netz AG gem. § 4 Abs. 2 der 1. EKrV [1] bis 30.06.2010 Leistungsgruppen 1 und 3 des Leistungskatalogs ab 01.07.2010 FAT 1xxx und 3xxx mit DISPO-Kosa			0,00 € *
A 1.2.1.2	Materialkosten gem. § 4 Abs. 3 der 1. EKrV			
A 1.2.1.2.1	Material aus Lager der DB Netz AG (Marktpreis)	0,00 €		
		Faktor 1,15		0,00 €
A 1.2.1.2.2	Material aus Direktbezug der DB Netz AG (Marktpreis)	0,00 €		
		Faktor 1,05		0,00 €
A 1.2.1.2.3	Rückgewinn		abz.	0,00 €
	Summe der Materialkosten (A 1.2.1.2)			0,00 € *
A 1.2.1.3	Einsatz größerer Geräte der DB Netz AG gem. § 4 Abs. 2 der 1. EKrV [1] bis 30.06.2010 Leistungsgruppe 4 Leistungskatalogs ab 01.07.2010 FAT 4xxx mit DISPO-Kosa			0,00 € *
	Summe der Leistungen der DB Netz AG (A 1.2.1) (A 1.2.1.1 + A 1.2.1.2 + A 1.2.1.3)			**0,00 €** *
A 1.2.2	**Unternehmerleistungen** (Netto-Rechnungsbeträge der Unternehmer)			
A 1.2.2.1	Transportkosten			0,00 € *
A 1.2.2.2	übrige Unternehmerleistungen			3.246.880,00 € *
	Summe der Unternehmerleistungen (A 1.2.2)			**3.246.880,00 €** *
A 1.2.3	**Betriebserschwerniskosten / Leistungsgruppe 5[1)]**			**0,00 €** *
	Summe der Baukosten (A 1.2) (A 1.2.1 + A 1.2.2 + A 1.2.3 - A 1.2.4)			**3.246.880,00 €** *

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 – intern: (955)

DB NETZE

A 1.3	**Verwaltungskosten** gem. § 5 der 1. EKrV (Grunderwerbskosten (A 1.1) + Baukosten (A 1.2) * 0,1)		324.688,00 € *
A 1.4	**Erlöse**		
A 1.4.1	**Erlös aus der Veräußerung oder der Verkehrswert der für die Kreuzung nicht oder nicht mehr benötigten Grundstücke** gem. § 3 Abs. 3 der 1. EKrV		0,00 €
A 1.4.2	**Erlös aus der Verwertung oder der Wert der nicht mehr benötigten Anlagen der Kreuzung** gem. § 4 Abs. 5 der 1. EKrV		0,00 € *
	Summe der Erlöse (A 1.4)		0,00 € *
A 1	**Nettokosten der DB Netz AG bei Durchführung der in der Kreuzungsvereinbarung vereinbarten Maßnahmen**		
	Nettokosten DB Netz AG bis 31.12.99 (A 1.0)		0,00 € *
	Grunderwerbskosten (A 1.1)		0,00 € *
	Baukosten (A 1.2)		3.246.880,00 € *
	Verwaltungskosten (A 1.3)		324.688,00 € *
	Erlöse (A 1.4)	abzgl.	0,00 €
	Summe der Nettokosten, die der DB Netz AG bei der Durchführung der in der Kreuzungsvereinbarung vereinbarten Maßnahmen entstehen (A 1) (von der DB Netz AG zu verausgabende Gesamtkosten A 1.0 bis A 1.3)		3.571.568,00 € *

[1] Bewertungsbasis bis zum 30.06.2010 ist der Leistungskatalog EKrG/GVFG der DB AG mit folgenden Leistungsgruppen:

1. Leistungen der Instandhaltung / Erstellung für Infrastruktur (inkl. Personal, Geräte bis 50 TEUR AHK, Energie ...)
3. Beförderungs-, Transport- und Umschlagleistungen (Lotsen Rangierer, Triebfahrzeugführer der DB Netz AG)
4. Einsatz von Mobilien (z.B. Nebenfahrzeuge, Kräne, Bagger, Lkw, Baumaschinen, Hilfsbrücken mit AHK > 50 TEUR)

[1] Bewertungsbasis ab 01.07.2010 sind die dispositiven Kostensätze (DISPO-KOSA) der DB AG für die entsprechenden Fertigungs- und Arbeitsarten(FAT)-Nr. (Schreiben BMVBS vom 10.06.2010 StB 15/7174.2/5-07/1220977):

1xxx Leistungen der Instandhaltung / Erstellung für Infrastruktur (inkl. Personal, Geräte bis 50 TEUR AHK, Energie ...)
3xxx Beförderungs-, Transport- und Umschlagleistungen (Lotsen Rangierer, Triebfahrzeugführer der DB Netz AG)
4xxx Einsatz von Mobilien (z.B. Nebenfahrzeuge, Kräne, Bagger, Lkw, Baumaschinen, Hilfsbrücken mit AHK > 50 TEUR)

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 – intern: (955)

DB NETZE

A 2 **Bruttokosten, die dem Straßenbaulastträger bei den von ihm nach der Kreuzungsvereinbarung durchzuführenden Maßnahmen entstehen**
(vom Straßenbaulastträger zu verausgabende Bruttokosten inkl. etwaiger Umsatzsteuer)

A 2.1 **Grunderwerbskosten gem. § 3 der 1. EKrV**

A 2.1.1	**Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken oder Rechten** gem. § 3 Abs. 1 Nr. 1 der 1. EKrV	0,00 €
A 2.1.2	**Entschädigung für die durch die Kreuzung bedingten Wertminderungen fremder Grundstücke** gem. § 3 Abs. 1 Nr. 2 der 1. EKrV	0,00 €
A 2.1.3	**Verkehrswert der schon im Eigentum des Straßenbaulastträger befindlichen Grundstücke oder ihrer Rechte, soweit sie nicht zum Verkehrsweg des nach § 4 EKrG Duldungspflichtigen gehören** gem. § 3 Abs. 2 der 1. EKrV	0,00 €
	Summe der Grunderwerbskosten (A 2.1)	0,00 €

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 – intern: (955)

DB NETZE

A 2.2	**Baukosten** gem. § 4 der 1. EKrV			
A 2.2.1	**Leistungen des Straßenbaulastträgers**			
A 2.2.1.1	Fertigungsleistungen des Straßenbaulastträgers gem. § 4 Abs. 2 der 1. EKrV			0,00 € *
A 2.2.1.2	Materialkosten gem. § 4 Abs. 3 der 1. EKrV			
A 2.2.1.2.1	Material aus Lager (Marktpreis)	0,00		
		Faktor 1,15		0,00 €
A 2.2.1.2.2	Material aus Direktbezug (Marktpreis)	0,00		
		Faktor 1,05		0,00 €
A 2.2.1.2.3	Rückgewinn		abz.	0,00 €
	Summe der Materialkosten (A 2.2.1.2)			0,00 € *
A 2.2.1.3	Einsatz größerer Geräte des Straßenbaulastträgers gem. § 4 Abs. 2 der 1. EKrV			0,00 € *
	Summe der Leistungen des Straßenbaulastträgers (A 2.2.1) (A 2.2.1.1 + A 2.2.1.2 + A 2.2.1.3)			**0,00 €** *
A 2.2.2	**Unternehmerleistungen** (Brutto-Rechnungsbeträge der Unternehmer)			
A 2.2.2.1	Transportkosten			0,00 € *
A 2.2.2.2	übrige Unternehmerleistungen			1.363.806,00 € *
	Summe der Unternehmerleistungen (A 2.2.2)			**1.363.806,00 €** *
A 2.2.3	**Betriebserschwerniskosten**			**0,00 €** *
	Summe der Baukosten (A 2.2) (A 2.2.1 + A 2.2.2 + A 2.2.3 - A 2.2.4)			**1.363.806,00 €** *

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 – intern: (955)

DB NETZE

A 2.3	**Verwaltungskosten** gem. § 5 der 1. EKrV Grunderwerbskosten (A 2.1) + Baukosten (A 2.2) * 0,1)		136.380,60 € *
A 2.4	**Erlöse**		
A 2.4.1	**Erlös aus der Veräußerung oder der Verkehrswert der für die Kreuzung nicht oder nicht mehr benötigten Grundstücke** gem. § 3 Abs. 3 der 1. EKrV		0,00 €
A 2.4.2	**Erlös aus der Verwertung oder der Wert der nicht mehr benötigten Anlagen der Kreuzung** gem. § 4 Abs. 5 der 1. EKrV		0,00 € *
	Summe der Erlöse (A 2.4)		0,00 € *
A 2	**Bruttokosten des Straßenbaulastträgers bei Durchführung der in der Kreuzungsvereinbarung vereinbarten Maßnahmen**		
	Grunderwerbskosten (A 2.1)		0,00 € *
	Baukosten (A 2.2)		1.363.806,00 € *
	Verwaltungskosten (A 2.3)		136.380,60 € *
	Erlöse (A 2.4)	abzgl.	0,00 €
	Bruttokosten, die dem Straßenbaulastträger bei den von ihm nach der Kreuzungsvereinbarung durchzuführenden Maßnahmen entstehen (A2) (= Kosten inkl. etwaiger Umsatzsteuer) (A 2.1 + A 2.2 + A 2.3 - A 2.4)		1.500.186,60 € *
A 3	**Gesamtkosten (= kreuzungsbedingte + nicht-kreuzungsbedingte Kosten)**		
	Nettokosten, die der DB Netz AG bei der Durchführung der Baumaßnahme entstehen (A 1)		3.571.568,00 €
	Bruttokosten, die dem Straßenbaulastträger bei der Durchführung der Baumaßnahme entstehen (A 2)		1.500.186,60 €
	Gesamtkosten (A 3 = A1 + A 2)		5.071.754,60 €

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 – intern: (955)

DB NETZE

Abschnitt B Aufteilung der Gesamtkosten		
B 1	**Aufteilung der Gesamtkosten (A3)**	5.071.754,60 €
	in	
B 1.1	**kreuzungsbedingte Kosten**	4.766.168,00 €
	und	
B 1.2	**nicht-kreuzungsbedingte Kosten**	305.586,60 €
B 2	**Aufteilung der kreuzungsbedingten Kosten** (B 1.1)	4.766.168,00 €
	in	
B 2.1	**der DB Netz AG entstehende Kosten** (= aufgrund der Baudurchführung zu verausgabende Kosten)	3.571.568,00 €
	und	
B 2.2	**dem Straßenbaulastträger entstehende Kosten** (= aufgrund der Baudurchführung zu verausgabende Kosten)	1.194.600,00 €
B 3	**Aufteilung der nicht-kreuzungsbedingten Kosten** (B 1.2)	305.586,60 €
	in	
B 3.1	**der DB Netz AG entstehende Kosten** (= aufgrund der Baudurchführung zu verausgabende Kosten)	0,00 €
	und	
B 3.2	**dem Straßenbaulastträger entstehende Kosten** (= aufgrund der Baudurchführung zu verausgabende Kosten)	305.586,60 €

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 – intern: (955)

DB NETZE

Abschnitt C
Kostentragung der kreuzungsbedingten und nicht kreuzungsbedingten Kosten

C 1 Kostentragung der kreuzungsbedingten Kosten (B 1.1)

Die DB Netz AG, der Straßenbaulastträger und ggf. der Bund tragen von kreuzungsbedingten Kosten K (B 1.1) den Anteil t x K (t=Kostenteilungsschlüssel)

in Bruchform ist Kostenteilungsschlüssel t

Kostentragung gemäß EKrG	DB Netz AG	Straßenbau-lastträger	Bund
	t^{DB}	t^{Str}	t^{B}
○ § 11 Abs. 1*)	t^1	$1 - t^{DB}$	0
○ § 11 Abs. 2	1/2	1/2	0
○ § 12 Nr. 1*)	t^1	$1 - t^{DB}$	0
○ § 12 Nr. 2*)	t^1	$1 - t^{DB}$	0
◉ § 13	1/3	1/3	1/3
○ § 14a*)	t^1	$1 - t^{DB}$	0

Das Zutreffende bitte ankreuzen.

Kostenverteilung nach:	§ 13
t^{DB}=	33,33%
t^{Str} =	33,33%
t^{B} =	33,33%

	Demnach trägt von den kreuzungsbedingten Kosten (B 1.1)	4.766.168,00 €
C 1.1	die DB Netz AG	1.588.722,67 €
C 1.2	der Straßenbaulastträger	1.588.722,67 €
C 1.3	der Bund	1.588.722,67 €

C 2 Kostentragung der nicht kreuzungsbedingten Kosten (B 1.2)

	Von den nicht kreuzungsbedingten Kosten (B 1.2) trägt	305.586,60 €
C 2.1	die DB Netz AG	0,00 €
C 2.2	der Straßenbaulastträger	305.586,60 €

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 – intern: (955)

DB NETZE

Abschnitt D
Berechnung der Ablösungsbeträge gem. § 15 EKrG
unter Beachtung Ablösungsrichtlinien 1980 bzw. der ABBV und der RiL zur ABBV[1]

[1] Die ABBV gilt für alle Kreuzungsmaßnahmen, die ab den 02.07.2010 abgeschlossen wurden. Dieser Abschnitt kann bei der Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten nur ausgefüllt werden, wenn der SBL bereit ist, in der KV einen vorläufigen Ablösungsbetrag zu vereinbaren.

D 1 Ablösungsbeträge bei Maßnahmen nach § 11 Abs. 1 EKrG

D 1.1	**Kapitalisierte Erhaltungskosten der geänderten Kreuzung (E_n)**	**0,00 €**
D 1.2	Kapitalisierte Erneuerungskosten der geänderten Kreuzung (E_n^e)	0,00 €
D 1.3	Kapitalisierte Unterhaltungskosten der geänderten Kreuzung (E_n^u)	0,00 €
D 1.4	Kapitalisierte Betriebskosten der geänderten Kreuzung (E_n^B)	0,00 €

- (●) Ein Ablösungsbetrag ist nicht zu zahlen.
- ( ) Die DB Netz AG zahlt an den Straßenbaulastträger den Ablösungsbetrag.
- ( ) Die DB Netz AG erhält vom Straßenbaulastträger den Ablösungsbetrag.

Das Zutreffende bitte ankreuzen.

D 2 Ablösungsbeträge bei Maßnahmen nach § 12 EKrG

D 2.1	**Kapitalisierte Erhaltungskosten der vorhandenen Kreuzung (E_a)**	0,00 €
D 2.1.1	Kapitalisierte Erneuerungskosten der vorhandenen Kreuzung (E_a^e)	0,00 €
D 2.1.2	Kapitalisierte Unterhaltungskosten der vorhandenen Kreuzung (E_a^u)	0,00 €
D 2.1.3	Kapitalisierte Betriebskosten der vorhandenen Kreuzung (E_a^B)	0,00 €
D 2.2	**Kapitalisierte Erhaltungskosten der geänderten Kreuzung (E_n)**	0,00 €
D 2.2.1	Kapitalisierte Erneuerungskosten der geänderten Kreuzung (E_n^e)	0,00 €
D 2.2.2	Kapitalisierte Unterhaltungskosten der geänderten Kreuzung (E_n^u)	0,00 €
D 2.2.3	Kapitalisierte Betriebskosten der geänderten Kreuzung (E_n^B)	0,00 €

D 2 Ablösungsbetrag

$E = E_n - E_a$; ($E_n - E_a > 0$); Erhaltungsmehrkosten	**0,00 €**
$E = E_a - E_n$; ($E_a - E_n > 0$); Vorteil	**0,00 €**

- (●) Ein Ablösungsbetrag ist nicht zu zahlen.
- ( ) Die DB Netz AG zahlt an den Straßenbaulastträger den Ablösungsbetrag.
- ( ) Die DB Netz AG erhält vom Straßenbaulastträger den Ablösungsbetrag.

Das Zutreffende bitte ankreuzen.

D 3 Aufteilung des Ablösungsbetrages bei Maßnahmen nach § 12 Nr. 2 EKrG

$E^{DB} = t^{DB} * E$	**0,00 €**
$E^{SBL} = (1-t^{DB}) * E$	**0,00 €**
t^{DB} = Kostenteilungsschlüssel gem. Abschnitt C 1	0,00%

- (●) Ein Ablösungsbetrag ist nicht zu zahlen.
- ( ) Die DB Netz AG zahlt an den Straßenbaulastträger den Ablösungsbetrag.
- ( ) Die DB Netz AG erhält vom Straßenbaulastträger den Ablösungsbetrag.

Das Zutreffende bitte ankreuzen.

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 – intern: (955)

DB NETZE

Abschnitt E
Berechnung der von der DB Netz AG für die kreuzungsbedingten Maßnahmen an den Fiskus abzuführenden Umsatzsteuer

E 1 **Berechnung des Ausgleichsbetrages**
(= Differenz zwischen den der DB Netz AG im Zuge der Kreuzungsmaßnahme entstehenden Kosten und den von ihr zu tragenden Kosten)

Der DB Netz AG entstehende kreuzungsbedingte Kosten (B 2.1)		3.571.568,00 €
Von DB Netz AG zu tragende kreuzungsbedingte Kosten (C 1.1)	abz.	1.588.722,67 €
Vom Staat zu tragender Anteil an den der DB Netz AG entstehenden kreuzungsbedingten Kosten bei Maßnahmen nach §§ 3/13 EKrG (1/3 von B 2.1)	abz.	1.190.522,67 €
Ablösungsbeträge gemäß § 15 EKrG (D)		
Die DB Netz AG erhält einen Ablösungsbetrag: +	zzgl.	0,00 €
Die DB Netz AG zahlt einen Ablösungsbetrag: -	abz.	0,00 €

E 1 **Ausgleichsbetrag** **792.322,67 €**

E 2 **Versteuerung des Ausgleichsbetrages**

a) Falls der Ausgleichsbetrag positiv ist, ist dieser Ausgleichsbetrag zu versteuern.
b) Falls der Ausgleichsbetrag negativ ist, ist der zu versteuernde Betrag Null.

Der zu versteuernde Ausgleichsbetrag (A^{USt}) beläuft sich deshalb auf **792.322,67 €**

Berechung der auf der Grundlage des Ausgleichsbetrages von der DB Netz AG an den Fiskus abzuführenden kreuzungsbedingten Umsatzsteuer (USt)

$USt = u * A^{USt}$ (u = Umsatzsteuersatz)	19,00%	**150.541,31 €**

Die kreuzungsbedingte Umsatzsteuer zählt in voller Höhe zu den kreuzungsbedingten Kosten der DB Netz AG. Diese sind anteilig von den Kostentragungspflichtigen zu tragen!

E 3 **Berechnung der Kostentragung der kreuzungsbedingten Umsatzsteuer**

$U^X = t * USt$ (t = Kostenteilungsschlüssel C 1)

E 3.1	**die DB Netz AG**	33,33%	**50.180,44 €**
E 3.2	**der Straßenbaulastträger**	33,33%	**50.180,44 €**
E 3.3	**der Bund**	33,33%	**50.180,44 €**

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 – intern: (955)

DB NETZE

Abschnitt F
Berechnung der von der DB Netz AG für die nicht kreuzungsbedingten Maßnahmen an den Fiskus abzuführenden Umsatzsteuer

F 1 **Berechnung des Ausgleichsbetrages**
(= Differenz zwischen den der DB Netz AG im Zuge der Kreuzungsmaßnahme entstehenden Kosten und den von ihr zu tragenden Kosten)

Der DB Netz AG entstehende nicht kreuzungsbedingte Kosten (B 3.1)		0,00 €
Von DB Netz AG zu tragende nicht kreuzungsbedingte Kosten (C 2.1)	abz.	0,00 €

F 1 **Ausgleichsbetrag** 0,00 €

F 2 **Versteuerung des Ausgleichsbetrages**
(analog E 2)

Der zu versteuernde Ausgleichsbetrag (A^{USt}_{nkb}) beläuft sich auf 0,00 €

Berechung der auf der Grundlage des Ausgleichsbetrages von der DB Netz AG an den Fiskus abzuführenden und vom Straßenbaulaststräger allein zu tragenden nicht kreuzungsbedingten Umsatzsteuer (USt)

USt = u * A^{USt}_{nkb} (u = Umsatzsteuersatz)	19,00%	0,00 €

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 – intern: (955)

DB NETZE

Abschnitt G
Gesamtkosten der nach der Kreuzungsvereinbarung durchzuführenden Maßnahmen einschließlich Umsatzsteuer

G 1

Von der DB Netz AG zu tragende Gesamtkosten:		
C 1.1 kreuzungsbedingte Gesamtkosten	1.588.722,67	1.638.903,10 €
E 3.1 kreuzungsbedingte Umsatzsteuer	50.180,44	
C 2.1 nicht kreuzungsbedingte Kosten	0,00	0,00 €
Summe:		**1.638.903,10 €**

G 2

Vom Straßenbaulastträger zu tragende Gesamtkosten:		
C 1.2 kreuzungsbedingte Gesamtkosten	1.588.722,67	1.638.903,10 €
E 3.2 kreuzungsbedingte Umsatzsteuer	50.180,44	
C 2.2 nicht kreuzungsbedingte Kosten	305.586,60	305.586,60 €
F 2 nicht kreuzungsbedingte Umsatzsteuer	0,00	
Summe:		**1.944.489,70 €**

G 2

Vom Bund zu tragende Gesamtkosten:		
C 1.3 kreuzungsbedingte Gesamtkosten	1.588.722,67	1.638.903,10 €
E 3.3 kreuzungsbedingte Umsatzsteuer	50.180,44	
Summe:		**1.638.903,10 €**

G 4

Gesamtkosten der Maßnahme		
C 1.1-3 kreuzungsbedingte Gesamtkosten	4.766.168,00	4.916.709,31 €
E 3.1-3 kreuzungsbedingte Umsatzsteuer	150.541,31	
C 2.1-2 nicht kreuzungsbedingte Kosten	305.586,60	305.586,60 €
F 2 nicht kreuzungsbedingte Umsatzsteuer	0,00	
Summe:		**5.222.295,91 €**

G 5

☐ Ablösungsbeträge gemäß § 15 EKrG wurden ermittelt (Abschnitt D) in Höhe von **0,00 €**

Sie werden ☐ der DB Netz AG vom Straßenbaulastträger ☐ dem Straßenbaulastträger von der DB Netz AG abgelöst in Höhe von **0,00 €**

Das Zutreffende bitte ankreuzen.

☐ Sie werden nicht abgelöst, weil sie dem erhaltungspflichtigen Kreuzungsbeteiligten selbst entstehen.

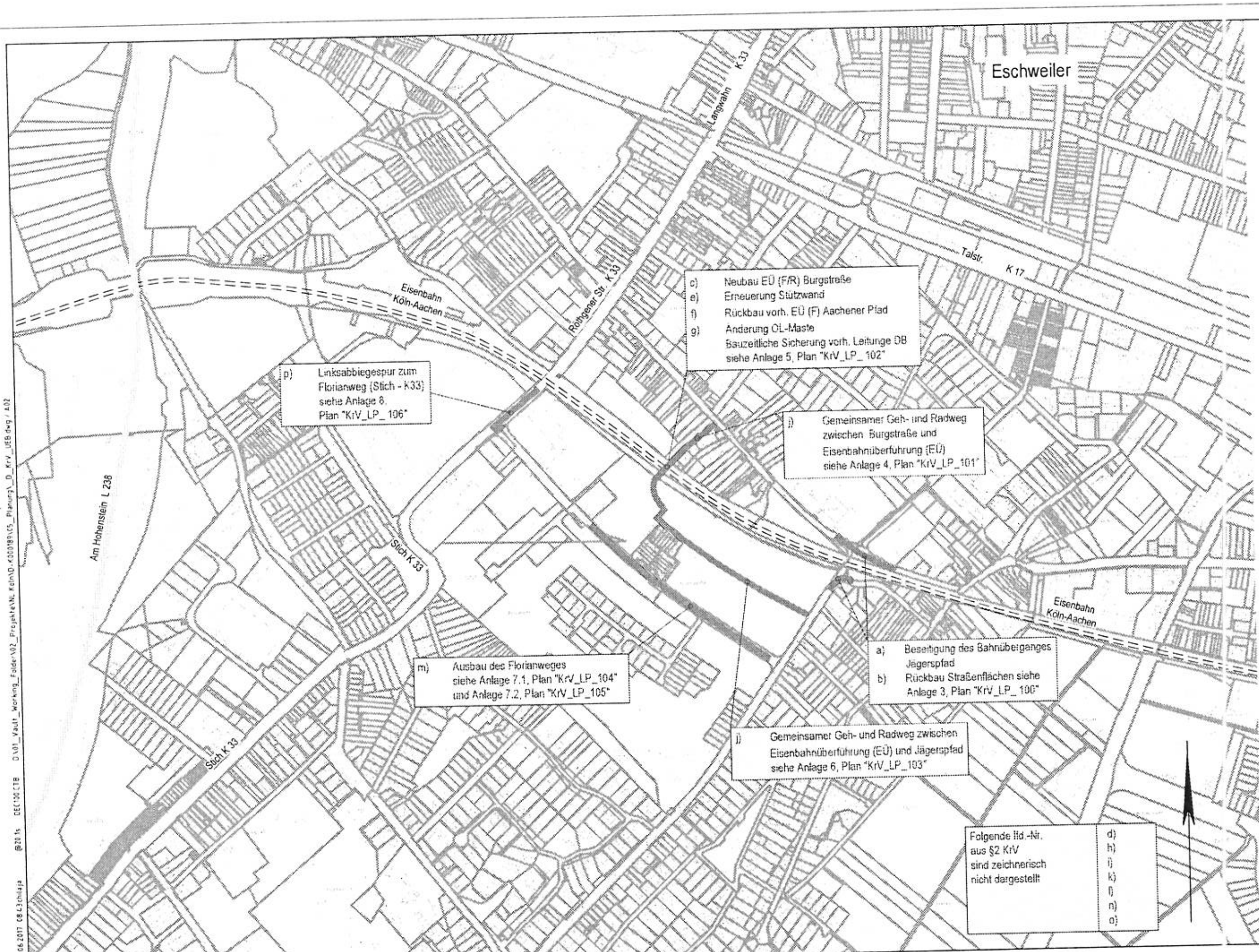
Das Zutreffende bitte ankreuzen.

aufgestellt:

Ort, Datum | Abteilung | Unterschrift

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 – intern: (955)

Anlage 3



Anlage 2

Index:	Änderungen bzw. Ergänzungen	Name	Datum:

Prüfvermerke

die Übereinstimmung der Zeichnung mit der Ausführung bestätigt
für den Auftragnehmer: Ort, Datum, Unterschrift
für den Auftraggeber: Ort, Datum, Unterschrift
Interoperabilität geprüft (benannte Stelle) Name
Datum — geprüft / genehmigt
Datum — geprüft / genehmigt
Datum
Eisenbahn-Bundesamt
Genehmigung zur Bauausführung
Ort, Datum, Unterschrift

gleichgestellt mit Prüfexemplaren — geprüft / genehmigt
Datum
Prüfingenieur
Freigabe der Ausführungsunterlagen
☐ mit Regelungen durch den BVB
DB NETZE
Freigabe-Nr. IBT-x-Bl(nn)-MM /
Ort, Datum, Unterschrift (BVB)

Lageskizze

Bauherr: Stadt Eschweiler, Johannes-Rau-Platz 1, 52249 Eschweiler, Tel. 0 2403 71-440, Fax 0 2403 71-532, www.eschweiler.de — ESCHWEILER mit Energie in die Zukunft!

Planverfasser: DB Engineering & Consulting GmbH, Region West, Planung Köln LTP-W-P-KOL(K), Picassoplatz 1c, 50679 Köln
Köln, den
Ort, Datum, Unterschrift

Bauherr: DB NETZE — DB Netz AG, Regionalbereich West, Produktionsplanung und Steuerung (NP-W-D-KÖL(P)), Brügelmannstraße 16-18, 50679 Köln

Planung: IQ Ingenieurgesellschaft Quadriga mbH

1 von 1		
Auftrag-Nr.:	-	
	Datum	Name
gez	01/2017	Chilaj
bearb	01/2017	Hartmann-Blath
gepr	01/2017	Dr. Schneider
Plan-Nr	KrV_UEB	
Planart	KrV	
Planzeichen	-	
Blattgr	297x594	
Einwirkungen (Lastmodelle)	-	
Höhen- und Koordinatensystem	-	

Maßstab: 1: 5000

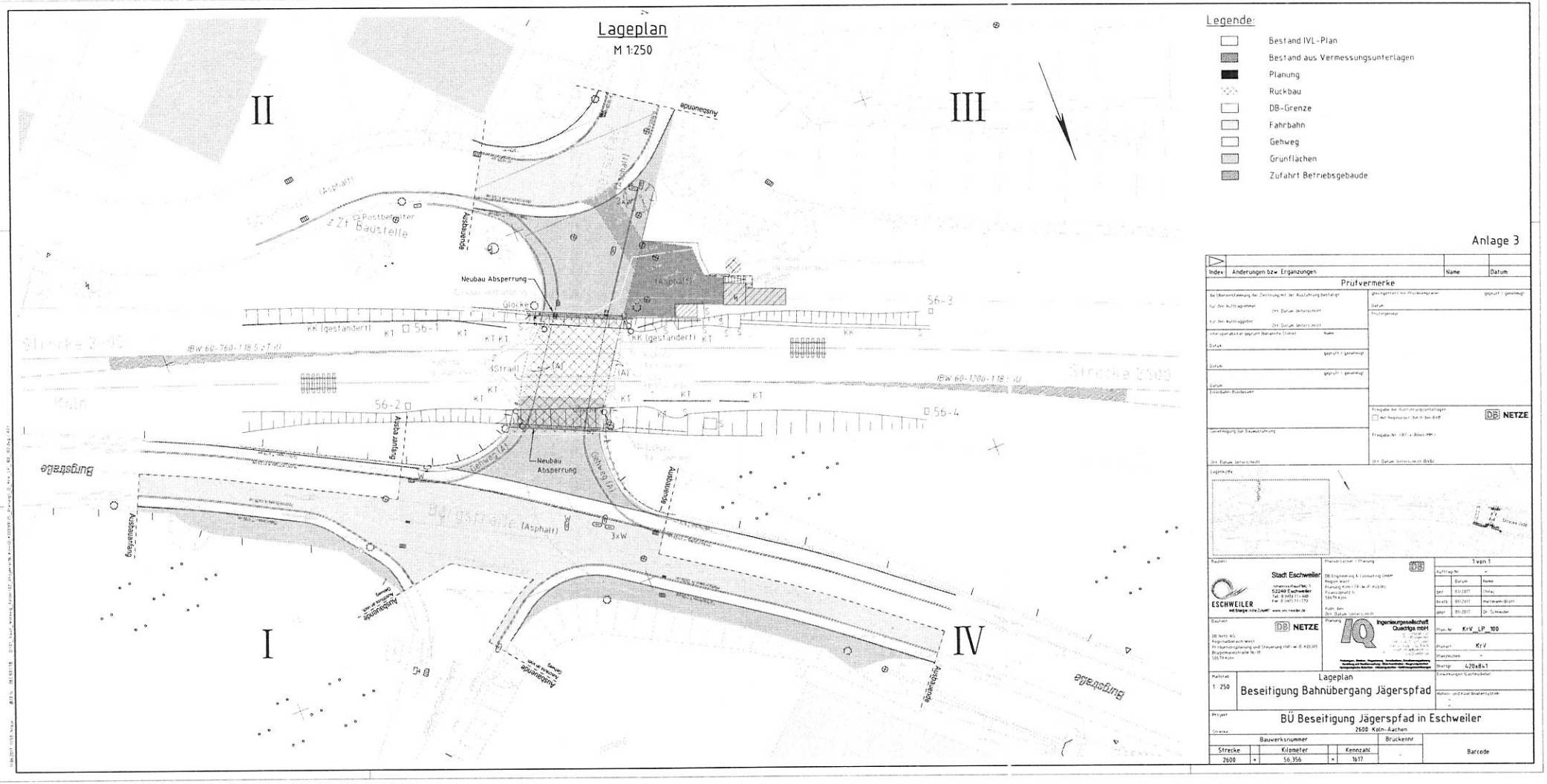
Übersichtskarte

Projekt: BÜ Beseitigung Jägerspfad in Eschweiler
Strecke: 2600 Köln-Aachen

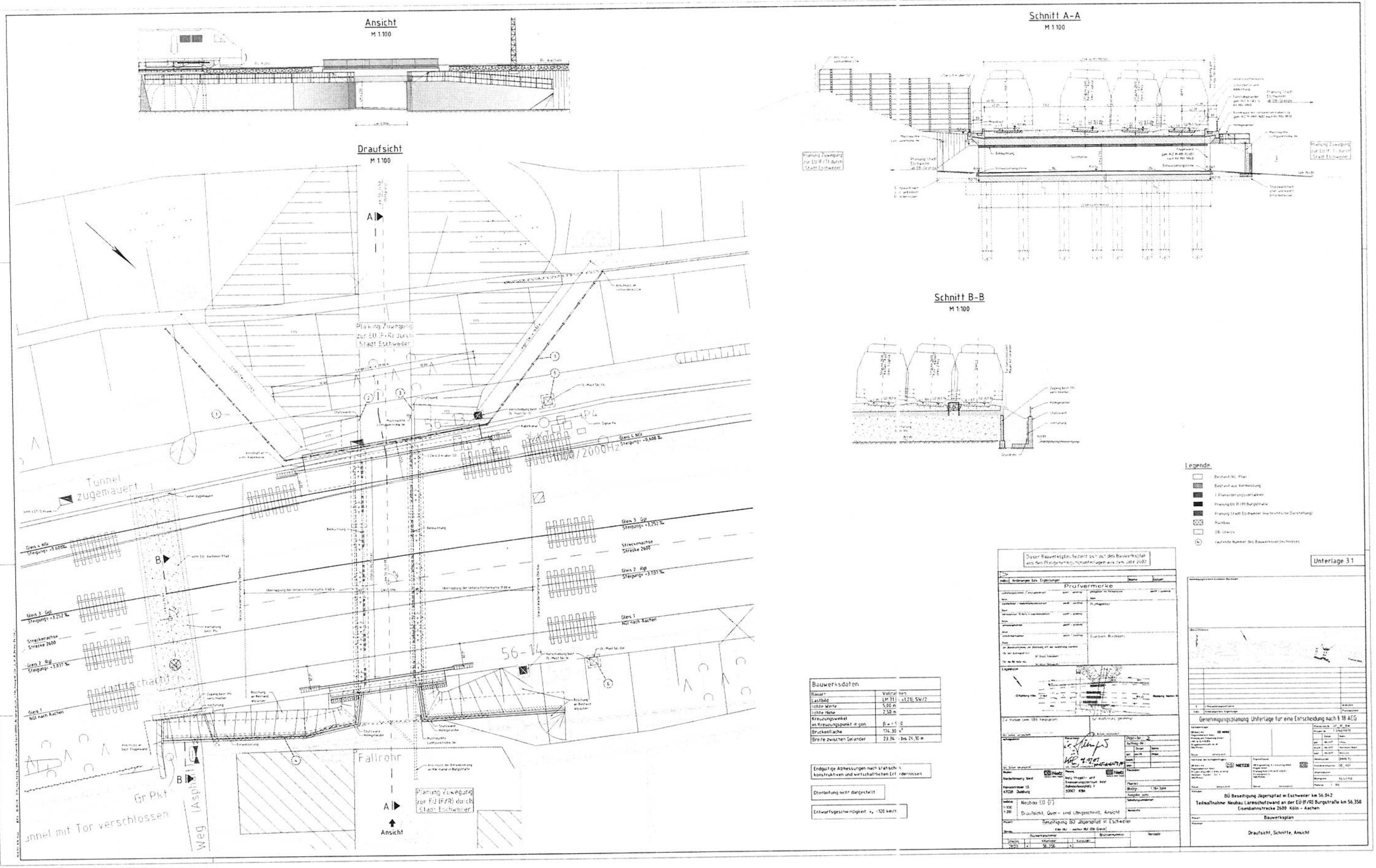
Bauwerksnummer					Brückennr.	Barcode
Strecke		Kilometer		Kennzahl		
2600	×	56,356	×	1617	-	

16.06.2017 DB Chilaja (B20 ½) DEC100 CTB D:\01_Vault_Working_Folder\02_Projekte\NL Köln\D-400019\05_Planung\1_D_KrV_UEB.dwg / A02

Anlage 4

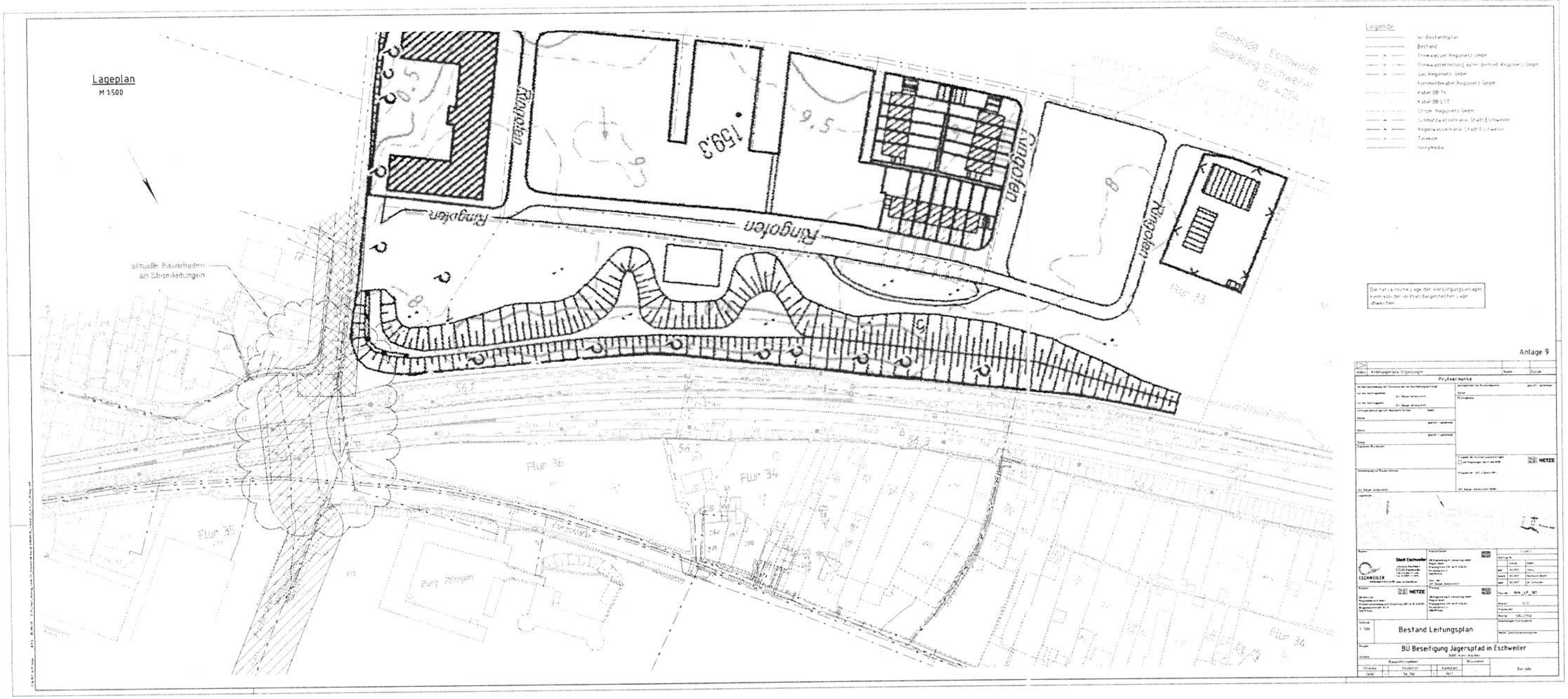


Lageplan
M 1:250
II
III
I
IV
Legende:
Bestand IVL-Plan
Bestand aus Vermessungsunterlagen
Planung
Rückbau
DB-Grenze
Fahrbahn
Gehweg
Grünflächen
Zufahrt Betriebsgebäude
Anlage 3
Index
Änderungen bzw. Ergänzungen
Name
Datum
Prüfvermerke
Stadt Eschweiler
ESCHWEILER
DB NETZE
Ingenieurgesellschaft Quadriga mbH
1 von 1
KrV_LP_100
KrV
420x841
1:250
Lageplan
Beseitigung Bahnübergang Jägerspfad
BÜ Beseitigung Jägerspfad in Eschweiler
2600 Köln-Aachen
Bauwerksnummer
Strecke
Kilometer
Kennzahl
Brückennr.
2600
56,356
1617
Barcode
Neubau Absperrung
Glocke
KK (gestandert)
56-1
56-2
56-3
56-4
Strecke 2600
Köln
Bürgstraße
Ausbauende
Ausbauanfang
Gehweg (A)
Strall
(Asphalt)
3xW

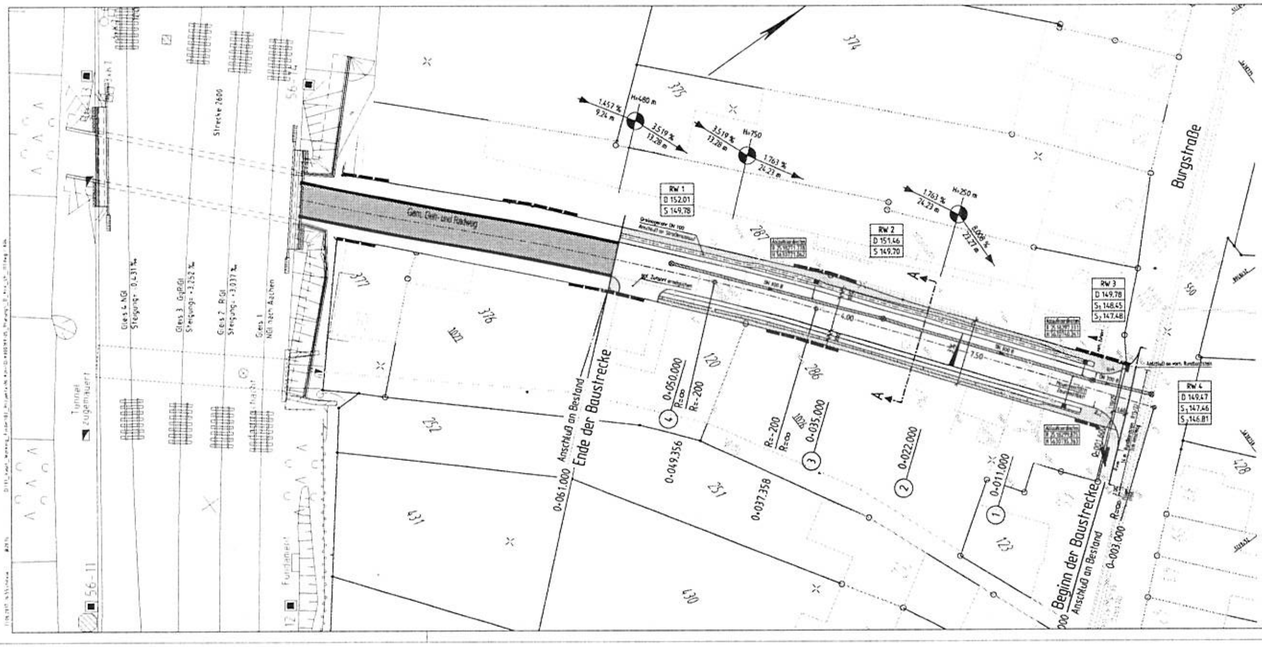


Bauwerksdaten	
Bauart	Vollrahmen
Lastbild	LM 71 (α=1,21); SW/2
lichte Weite	5,00 m
lichte Höhe	2,50 m
Kreuzungswinkel im Kreuzungspunkt in gon	β = [illegible]
Brückenfläche	174,30 m²
Breite zwischen Geländer	23,34 m bis 24,30 m

Anlage 6


Lageplan
M 1:500
Ringofen
Ringofen
Ringofen
Ringofen
Ringofen
159,3
9,5
Flur 33
Flur 34
Flur 35
Flur 36
aktuelle Bauarbeiten an Stromleitungen
Legende
Bestand
Gas Regionetz GmbH
Kabel DB LST
Telekom
Unitymedia
Anlage 9
Prüfvermerke
Stadt Eschweiler
ESCHWEILER
NETZE
Bestand Leitungsplan
BU Beseitigung Jägerspfad in Eschweiler
1:500
2600
54,156

Anlage 7



Anlage 4

Zeichenerklärung

Hinweis

Planungsgrundlage: Ingenieurbüro Zander-Schmelzer, Eschweiler, Stand November 2005

Planung

Index | Änderungen bzw. Ergänzungen | Name | Datum

Prüfvermerke

DB NETZE

Bauherr: Stadt Eschweiler

ESCHWEILER

DB NETZE

Planung: IQ Ingenieurgesellschaft Quadriga mbH

1 von 1

Plan-Nr.: KrV_LP_101

Planart: KrV

Blattgröße: 297x970

Maßstab: 1:250

Lageplan

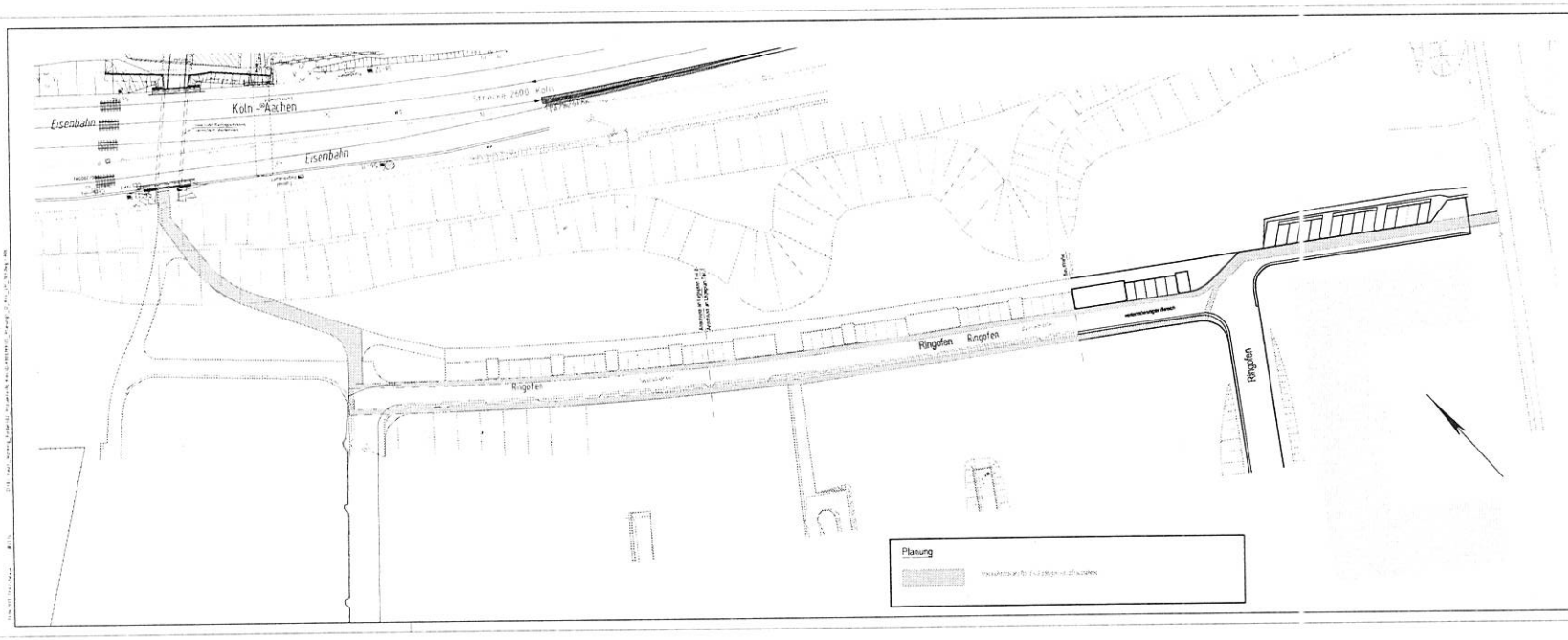
Gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Burgstraße und EÜ

BÜ Beseitigung Jägerspfad in Eschweiler

2600 Köln-Aachen

Bauwerksnummer					Brückennr.	
Strecke		Kilometer		Kennzahl		Barcode
2600	-	56,355	-	1617	-	

Anlage 6



Index | Änderungen bzw. Ergänzungen | Name | Datum

Prüfvermerke

Stadt Eschweiler

DB Netze AG

Ingenieurgesellschaft Quadriga mbH

1 von 7

Maßstab 1:500

Lageplan

Gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen EÜ und Jägerspfad

Projekt: BÜ Beseitigung Jägerspfad in Eschweiler

Strecke: 2600 Köln-Aachen

Bauwerksnummer			Brückenn.
Strecke	Kilometer	Kennzahl	
2600	56,956	1917	-

Barcode

KrV_LP_103

KrV

297x970

Anlage 9

Lageplan

M 1:500

Legende

- Bestand vl-Plan
- Katastergrenzen
- äußere Grenze der vorhabenträgereigenen Grundstücke
- Planung Erneuerung EÜ
- Gemeindegrenze, Gemarkungsgrenze, Flurgrenze, Flurstücksgrenze – Kataster (amtlich)
- Flächen auf Bahngelände dauerhaft und/ oder vorübergehend zu beanspruchen
- Vorübergehend zu beanspruchende Fläche Dritter
- laufende Nummer im Grunderwerbsverzeichnis

Unterlage 4

VORABZUG

Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand
0	1. Planänderungsverfahren	11.09.2017

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Planzeichen-Nr. GP_IB_GE
Projekt-Nr. T.016019979

Höhensystem DHHN 92
Koordinatensystem DB_REF
Blattgröße 594 x 780
Maßstab 1:500

DB NETZE

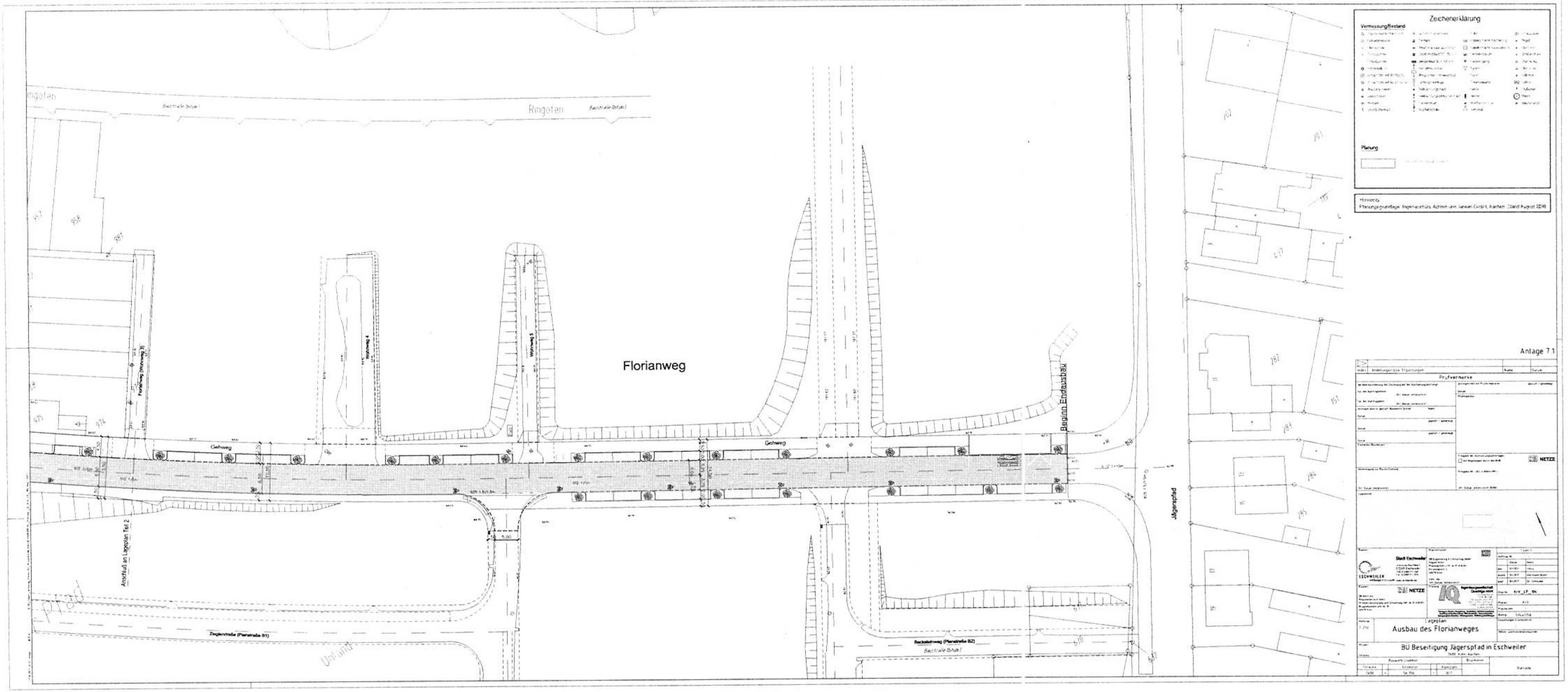
Vorhaben:

BÜ Beseitigung Jägerspfad in Eschweiler km 56,042
Teilmaßnahme: Neubau Lärmschutzwand an der EÜ (F/R) Burgstraße km 56,358
Eisenbahnstrecke 2600 Köln - Aachen

Planart: Grunderwerbsplan

Planinhalt: Übersicht

Anlage 10

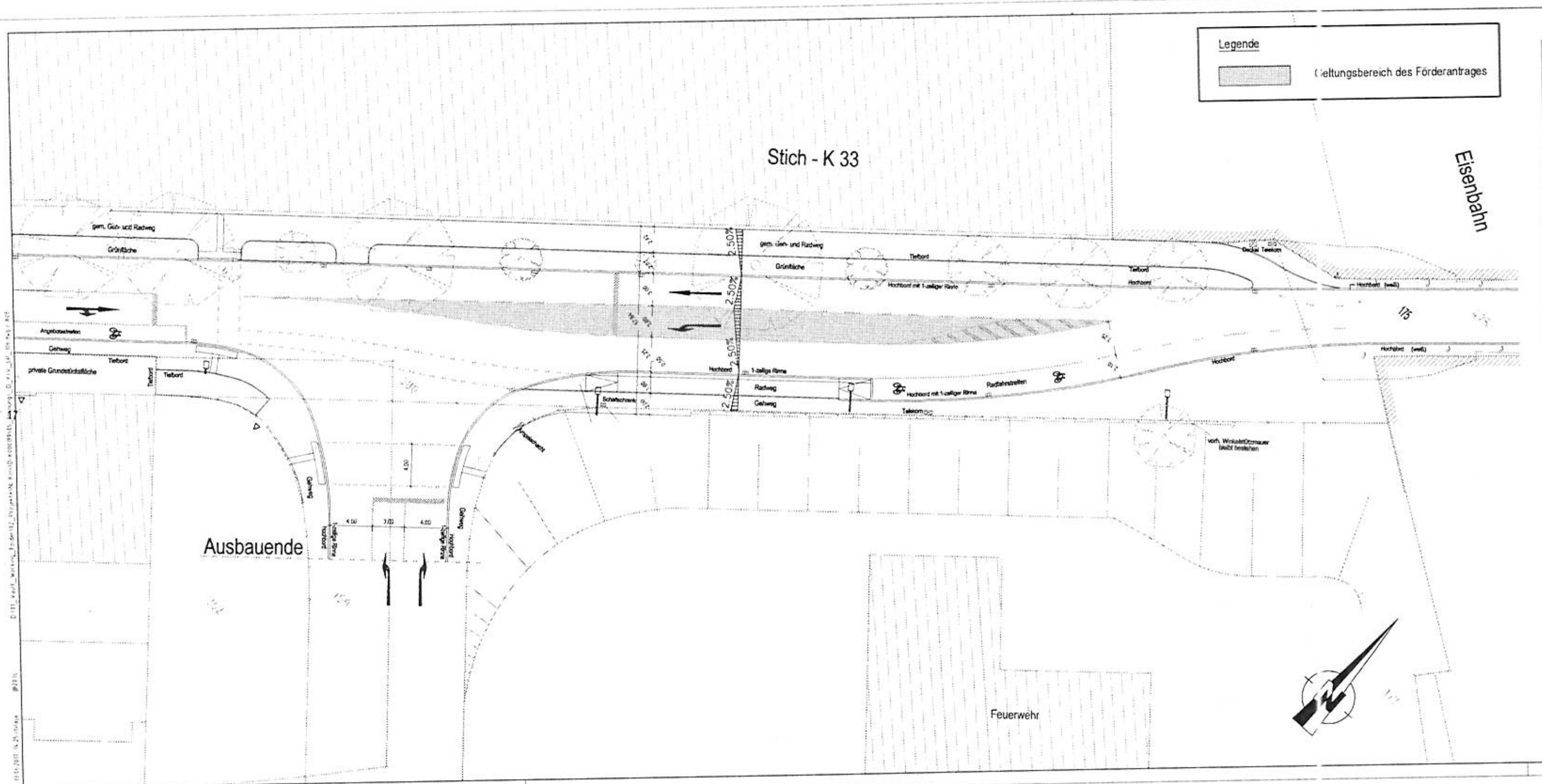

Zeichenerklärung
Vermessung/Bestand
Planung
Hinweis
Planungsgrundlage: Ingenieurbüro Achten und Jansen GmbH, Aachen (Stand August 2018)
Anlage 7.1
Prüfvermerke
NETZE
Stadt Eschweiler
ESCHWEILER
IQ
Lageplan
Ausbau des Florianweges
BU Beseitigung Jägerspfad in Eschweiler
Florianweg
Jägerspfad
Ringofen
Gehweg
Beginn Endausbau
Anschluß an Lageplan Teil 2
Wohnweg 4
Wohnweg 5
Florianweg (Wohnweg 3)
Zieglerstraße (Planstraße 81)
Backsteinweg (Planstraße 82)
Baustraße (Schutt)
Unland
5,00

Anlage 11

Zeichenerklärung
Vermessungsbestand
Planung
Hinweis:
Planungsgrundlage: Ingenieurbüro Achten und Jansen GmbH, Aachen, Stand August 2016
Feuerwehr
THW
Florianweg
Geh- und Radweg
Ringofen
Gehweg
Ende der Baustrecke
Ende Gehwegausbau
Ziegelerstraße (Planstraße B1)
Anschluss an Lageplan Teil 1
Anlage 7.2
Prüfvermerke
Stadt Eschweiler
ESCHWEILER
NETZE
Lageplan
Ausbau des Florianweges
BU Beseitigung Jägerspfad in Eschweiler

Anlage 12

Anlage 8



Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Name	Datum

Prüfvermerke

DB NETZE

Stadt Eschweiler
52249 Eschweiler

ESCHWEILER

DB NETZE

IQ Ingenieurgesellschaft Quadriga mbH

Maßstab	Lageplan
1:250	Linksabbiegespur zum Florianweg (Stich - K33)

Plan-Nr.	KrV_LP_106
Planart	KrV
Blattgr.	297x280

1 von 1

Projekt: BÜ Beseitigung Jägerspfad in Eschweiler

2600 Köln-Aachen

Strecke		Kilometer		Kennzahl	Brückennr.	Barcode
2600	•	56,356	•	1617	-	