

Kreuzungsvereinbarung

(§§ 3, 12/2 EKrG)

Zwischen der Bundesrepublik Deutschland
- Bundesstraßenverwaltung -

vertreten durch die Freie und Hansestadt Hamburg

diese vertreten durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
als Auftragsverwaltung (AV)
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

nachstehend - **AV Hamburg** - genannt

und der Freien und Hansestadt Hamburg

diese vertreten durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

als die nach dem Eisenbahnkreuzungsrecht für einen
Geh-/Radweg zuständige Behörde

nachstehend - **BWVI** - genannt

und der Hamburg Port Authority AöR
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

nachstehend - **HPA** - genannt

und der DB Netz AG

Regionalbereich Nord
Lindemannallee 3
30173 Hannover

nachstehend - **DB Netz AG** - genannt

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

Präambel

Die Kreuzungsmaßnahme Abzweig Hohe Schaar wird maßgeblich vom Projekt der Freien und Hansestadt Hamburg der Verlegung der Bundesstraße B 4/75 Wilhelmsburger Reichsstraße (WBR) auf Bahngelände veranlasst. Das BMVBS/BMVI hat dazu entschieden, dass gemäß seinem

- Schreiben vom 20.06.2011 an die HPA [REDACTED] für den Entfall der im Baulastbereich der HPA liegenden alten Kreuzung ein Vorteilsausgleich zu entrichten ist.

- E-mail vom 24.02.2014 an die DB Netz AG [REDACTED] der zu diesem Zeitpunkt von der DB Netz AG noch nicht unterstützte Ausbau der Eisenbahnstrecke 1254 im Verlauf der Nordkurve Kornweide um ein zweites Gleis bei der Falleinstufung nach dem EKrG als gemeinsames Verlangen beider Schienenbaulastträger zu bewerten ist. Daraus resultiert für den außerhalb der bestehenden Kreuzung liegenden Baulastbereich der DB Netz AG bezüglich der neuen Kreuzung eine Maßnahme nach den §§ 3, 12 Nr. 2 EKrG, die als Teilmaßnahme eines Bedarfsplanprojektes zum Bundesverkehrswegeplan abgewickelt wird.

Zur Planung und Realisierung des Projektes „Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße und Anpassung der Bahnanlagen“ und damit zum kreuzungsrechtlich Durchführenden der Kreuzungsmaßnahme Abzweig Hohe Schaar hat die AV Hamburg mit Zustimmung der weiteren Kreuzungsbeteiligten die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH beauftragt.

§ 1

Gegenstand der Vereinbarung

- (1) Die vierstreifige Bundesstraße B 4/75 mit auf der Ostseite parallel geführtem kombinierten Geh-/Radweg wird in Hamburg-Wilhelmsburg als B 4/75n ohne den Geh-/Radweg auf nicht mehr benötigtes Betriebsgelände der DB Netz AG verlegt. Dies führt dazu, dass die bisherige Kreuzung der zweigleisigen Strecke des Schienenbaulastträgers HPA Nr. 1253 (Abzweig Süderelbe - Waltershof) in Form einer Eisenbahnüberführung (EÜ) mit zwei getrennten Überbauten in DB-Bahn-km 1,0+81,684 zurückgebaut und in DB-Bahn-km 1,1+00,628 der aufgrund eines Verlangens der HPA im bestehenden Kreuzungspunkt dreigleisig auszubauenden Strecke 1253 durch ein dreigleisiges Kreuzungsbauwerk für den verbleibenden Geh-/Radweg ersetzt wird.

Die B 4/75n kreuzt in geänderten Kreuzungspunkten im Bereich des Schienenbaulastträgers DB Netz AG die zweigleisige Strecke 1253 bei DB-Bahn-km 0,9+52,000 und die aufgrund eines zum HPA-Verlangen komplementären Ergänzungsverlangens der DB Netz AG nach einem zweigleisigen Ausbau die dann zweigleisige Strecke 1254 (Abzweig Wilhelmsburg - Kornweide) bei DB-Bahn-km 0,9+35,535.

Die Zuständigkeitsgrenze der beiden Schienenbaulastträger liegt östlich DB-Bahn-km 0,9+99,61/HPA-Bahn-km 1,0+0,0 der Strecken 1253 und DB-Bahn-km 0,9+99,33/HPA-Bahn-km 1,0+5,0 der Strecke 1254 bei der DB Netz AG, westlich davon bei der HPA. Die Strecke 1254 geht bei DB-Bahn-km 1,0+26,194 in die Strecke 1253 bei DB-Bahn-km 1,0+28,611 über.

Beteiligte an der zu ändernden Kreuzung sind

- die AV Hamburg als Baulastträger der zu verlegenden Bundesstraße
- die BWVI als nach dem Eisenbahnkreuzungsrecht zuständige Behörde für den parallel zur alten B 4/75 geführten kombinierten Geh-/Radweg
- die HPA als Schienenbaulastträger der im alten Kreuzungspunkt überführten Eisenbahnstrecke 1253
- die DB Netz AG als Schienenbaulastträger der in den neuen Kreuzungspunkten in getrennten Trassen die B 4/75n überführenden Eisenbahnstrecken 1253 und 1254

Die Schienenbaulastträger HPA und DB Netz AG sind gemäß [REDACTED] vom BMVI aufgefordert worden, gegenüber den Straßenbaulastträgern ein gemeinsames Bahnverlangen zu äußern, welches zwischen beiden im Innenverhältnis aufzuteilen ist.

(2) Aus Gründen der Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs verlangen als Änderung der bestehenden Kreuzung

- beide Schienenbaulastträger gemeinsam die
 - Verbreiterung der bestehenden EÜ im Verlauf der Strecke 1253 bei DB-Bahn-km 1,0+81,684 über die B 4/75 um ein drittes Gleis bzw. Überbau.

Darin enthalten sind die Teilverlangen der

- HPA im Umfang des unterführten und in alter Lage verbleibenden Geh-/Radweges
- DB Netz AG im Umfang der unterführten und rückzubauenden Straße

Einzelheiten beider Teilverlangen ergeben sich aus der [REDACTED]

- die AV Hamburg
 - den Teilrückbau des alten zweigleisigen Kreuzungsbauwerkes bei DB-Bahn-km 1,0+ 81,684 der Strecke 1253
 - den Rückbau der Straßenanlagen im unmittelbaren Kreuzungsbereich
 - die Wiederherstellung des Bahndamms und der Bahnanlagen als Folge des Rückbaus der bestehenden B 4/75 unter Berücksichtigung der verbleibenden EÜ über den Geh-/Radweg
 - den Bau einer fiktiv betrachteten zweigleisigen, einfeldrigen EÜ der Strecke 1253 bei DB-Bahn-km 1,1+00,628 über einen kombinierten Geh-/Radweg in Bestandslage mit der Dimensionierung als Notdurchfahrt für Rettungsfahrzeuge (die geringfügige Verschwenkung des Geh-/Radweges bleibt außer Betracht)
 - die Errichtung eines Durchlassbauwerkes für den unverlegten Vorfluter Wilhelmsburger Wettern bei DB-Bahn-km 1,2+35,763 der dort zweigleisigen Strecke 1253 unter Beachtung der geltenden Bestimmungen zum Umwelt- und Artenschutz
 - den Neubau einer zweigleisigen, einfeldrigen EÜ bei DB-Bahn-km 0,9+52,000 der Strecke 1253 über die B 4/75n unter Vergrößerung der lichten Höhe der überführten vierstreifigen Straße von 4,51 m auf $\geq 4,70$ m und der Gesamtbreite von 14,20 m auf den Regelquerschnitt RQ 28
 - den Neubau einer fiktiv betrachteten eingeleisigen, einfeldrigen EÜ bei DB-Bahn-km 0,9+35,535 der Strecke 1254 über die B 4/75n unter Vergrößerung der lichten Höhe der überführten vierstreifigen Straße von 4,51 m auf $\geq 4,70$ m und der Gesamtbreite von 14,20 m auf den Regelquerschnitt RQ 28
 - den Neubau einer flach gegründeten Grundwasserwanne zur Erreichung der lichten Höhe von $\geq 4,70$ m bei der Unterführung der B 4/75n unter den Eisenbahnstrecken 1253 und 1254
 - den Neubau eines Regenrückhaltebeckens und eines Pumpwerks unter anderem zur Entwässerung der Grundwasserwanne und der beiden neuen EÜ im Verlauf der Strecken 1253 und 1254 mit 54,6 % Beaufschlagung durch die Kreuzungsmaßnahme [REDACTED]

(3) Die BWVI meldet für die Planung der verbleibenden EÜ über den Geh-/Radweg den Wunsch einer Verlegung von der Ost- auf die Westseite der zurückzubauenden und aufzuhebenden unterführten B 4/75 bei DB-Bahn-km 1,1+00,628 der Strecke 1253 an. Es handelt sich hierbei um kein Verlangen nach § 12 EKrG.

- (4) Die Errichtung des zusätzlichen Gleises der Strecken 1253 und 1254 erfolgt außerhalb der Kreuzungsmaßnahme.
- (5) Die über- oder unterführten Verkehrswege sind nur insoweit Bestandteil der Kreuzungsmaßnahme, wie im unmittelbaren Kreuzungsbereich deren Bestand zu verändern oder anzupassen ist.
- (6) Die Kreuzungsbeteiligten sind sich einig, dass es sich hierbei um die Änderung einer Kreuzung im Sinne der §§ 3, 12 Nr. 2 handelt. Der erforderliche Kostenteilungsschlüssel wird durch Gegenüberstellung des Verlangens der AV Hamburg und des Bahnverlangens ermittelt. Die Kostentragung im Innenverhältnis beider Schienenbaulastträger bestimmt sich nicht nach dem EKrG.

§ 2

Art und Umfang der Maßnahme

- (1) Beschreibung der kreuzungsbedingten Maßnahme:
- a) Teilabbruch der bestehenden EÜ bei DB-Bahn-km 1,0+81,684 der Strecke 1253 mit einer lichten Höhe über OK Fahrbahn von 4,51 m in Form von Rückbau und Verschrottung der beiden Überbauten und Einkürzung der verbleibenden Widerlager um 1,5 m ab Schienengradiente, Rückbau der Straßenanlagen im unmittelbaren Kreuzungsbereich sowie nach Bodenverfestigung Wiederherstellung des Bahndamms und der Bahnanlagen als Folge des Rückbaus der bestehenden B 4/75 unter Berücksichtigung einer verbleibenden EÜ für den Geh-/Radweg in Bestandslage (die geringfügige Verschwenkung des Geh-/Radweges bleibt außer Betracht.
- b) Errichtung eines Durchlassbauwerkes BW 2 (HPA-Bezeichnung BW 400) für den umverlegten Vorfluter Wilhelmsburger Wetter bei DB-Bahn-km 1,2+35,763 der dort zweigleisigen Bestandsstrecke 1253 als Deckelkonstruktion aus Stahlbeton mit Flügelwänden auf Bohrpfahlgründung und folgenden Hauptabmessungen
- | | | |
|--|---|----------------------|
| • Lichte Weite (L zur Kanalachse) | = | 5,80 m |
| • Stützweite | = | 6,70 m |
| • Lichte Höhe über Bemessungswasserspiegel | ≥ | 2,80 m |
| • Bauhöhe zwischen KUK und KOK | ≥ | 0,80 m |
| • Höhe der Überdeckung zwischen KOK und SO | ≥ | 4,62 m |
| • Länge | | ca. 23,79 m |
| • Kreuzungswinkel | = | 105,1 ^{gon} |
- Die Umverlegung des Vorfluters erfolgt außerhalb dieser EKrG-Maßnahme.
- c) Neubau einer zweigleisigen, einfeldrigen EÜ (BW 5a) mit teilweisen Flügelwänden bei DB-Bahn-km 0,9+52,000 der Strecke 1253 über die B 4/75n als Stahl-Fachwerkkonstruktion mit beidseitigen Dienststegen auf bohrpfahlgegründeten Widerlagern über eine Straßen-Grundwasserwanne mit RQ 28 und folgenden Hauptabmessungen
- | | | |
|-------------------------------------|-----|----------|
| • Lichte Weite zw. Widerlagern | = | 32,886 m |
| • Lichte Weite (L zur Straßenachse) | ca. | 31,4 m |
| • Stützweite | = | 38,50 m |
| • Lichte Höhe über Bundesstraße | ≥ | 4,70 m |
| • Konstruktionshöhe Überbau | = | 10,51 m |
| • Bauhöhe zwischen KUK und SO | = | 1,65 m |

• Kreuzungswinkel	=	71,353 ^{gon}
• Breite zwischen den Geländern	=	13,70 m
• Fahrbahn		Schotterfahrbahn
• Entwurfsgeschwindigkeit	v_e =	40 km/h
• Streckenklasse		D4
• Lastmodell (Klassifizierungsfaktor)		LM 71 n. DIN Fachbericht 101 u. SW/2

d) Neubau einer zweigleisigen, einfeldrigen EÜ (BW 5b) mit teilweisen Flügelwänden bei DB-Bahn-km 0,9+35,535 der Strecke 1254 über die B 4/75n als Stahl-Fachwerk-konstruktion mit beidseitigen Dienststegen auf bohrpfahlgegründeten Widerlagern über eine Straßen-Grundwasserwanne mit RQ 28 und folgenden Hauptabmessungen

• Lichte Weite zw. Widerlagern	=	61,521 m
• Lichte Weite (L zur Straßenachse)	ca.	31,4 m
• Stützweite	=	69,993 m
• Lichte Höhe über Bundesstraße	≥	4,70 m
• Konstruktionshöhe Überbau	=	10,90 m
• Bauhöhe zwischen KUK und SO	=	1,65 m
• Kreuzungswinkel	=	41,487 ^{gon}
• Breite zwischen den Geländern	=	17,35 m
• Fahrbahn		Schotterfahrbahn
• Entwurfsgeschwindigkeit	v_e =	40 km/h
• Streckenklasse		D4
• Lastmodell (Klassifizierungsfaktor)		LM 71 n. DIN Fachbericht 101 u. SW/2

e) Neubau einer flach gegründeten Grundwasserwanne (BW 4) mit Regelquerschnitt RQ 28 im zweistreifigen Zweirichtungsverkehr mit Mittel- und Randstreifen aus wasserundurchlässigem Beton (WUB) C35/45 im Zuge der B 4/75n zwischen Bau-km 0+476,820 und 0+793,620 zur Unterführung der BW 5a und 5b mit folgenden Abmessungen und Einrichtungen

• Gesamtlänge Bauwerk	=	316,800 m
• Länge nördliche Rampe	=	157,834 m
• Länge südliche Rampe	=	158,996 m
• Gesamtbreite Trogbauwerk	=	30,00 m
• Lichte Weite zwischen den Trogwänden	=	29,00 m
• Maximale Stärke der Bodenplatte	=	1,30 m
• Endstärke der Bodenplatte	=	0,60 m
• Breite der 3 + 3 Fahrstreifen des Straßentrogges	=	10,50 m + 10,50 m
• Gesamtbreite der Rand-/Entwässerungsstreifen	=	4,60 m
• Breite des Mittelstreifens	=	3,40 m
• max. Steigung der unterführten Straße	≤	1,3 %
• Bemessungswasserstand	=	+ 1,50 m ü. N.N.
• Bemessung der unterführten Straße n. RStO 01		Bauklasse II
• Lastmodell (Klassifizierungsfaktor)		Verkehrskat. 1 n. DIN Fachber. 101, Tab. 4.5

Die durch die Grundwasserwanne geführte Straße, deren Ausstattung und die Lärmschutzwände gehören mit Ausnahme der Entwässerung nicht zu dieser EKrG-Maßnahme.

- f) Bodenverfestigung für ein zu einer Entwässerungsanlage mit 54,6 % Beaufschlagung durch die Kreuzungsmaßnahme gehörendes Regenrückhaltebecken mit Retentionsbodenfilter.
- g) Errichtung einer Entwässerungsanlage, bestehend aus einem Pumpwerk (BW 22) mit der Nennkapazität von 370 li/s und einem Regenrückhaltebecken mit Retentionsbodenfilter mit 54,6 % Beaufschlagung durch die Kreuzungsmaßnahme
- h) Anpassung der vorhandenen Bahndämme an die neuen Bauwerke
- i) Wiederherstellung des Bestandes der Bahn- und Geh-/Radweganlagen in den geänderten Bereichen.
- j) Maßnahmen an Versorgungsleitungen
- k) Maßnahmen an Kabeln und Leitungen der HPA, DB Netz AG und DB Systel GmbH.

(2) Beschreibung der nicht kreuzungsbedingten Maßnahmen

- a) Neubau einer dreigleisigen, einfeldrigen EÜ Geh-/Radweg (BW 25) bei DB-Bahn-km 1,1+00,628 der Strecke 1253 über einen kombinierten Geh-/Radweg als Rahmenkonstruktion aus Stahlbeton mit Flügelwänden auf durch Rüttelstopfsäulen befestigtem Baugrund und folgenden Hauptabmessungen

• Lichte Weite (L zur Straßenachse)	≥	4,50 m
• Stützweite	=	5,16 m
• Lichte Höhe über Geh-/Radweg (Notdurchfahrt für Rettungsfahrzeuge)	≥	3,00 m
• Bauhöhe zwischen KUK und KOK	≥	4,37 m
• Höhe der Überdeckung zwischen KOK und SO	≥	1,97 m
• Kreuzungswinkel	=	87,38 ^{gon}
• Breite zwischen den Geländern	=	22,00 m

Die Errichtung des BW 25 ist im Kostenumfang der Errichtung einer fiktiven, dreigleisigen EÜ über den bestehenden, straßenbegleitenden Geh-/Radweg kreuzungsbedingt [REDACTED]. Die Umverlegung und die Anpassung des Geh-/Radweges an das Brückenbauwerk sowie der im Zusammenhang der Errichtung des dritten Gleises der Strecke 1253 erforderliche Grunderwerb erfolgen außerhalb der Kreuzungsmaßnahme.

- b) Komplementärer 45,4%-Anteil an der Entwässerungsanlage (BW 22, Regenrückhaltebecken mit Retentionsbodenfilter) gemäß § 2 (1) g).
- c) Komplementärer Betreiberanteil an den Versorgungsleitungen gemäß § 2 (1) j).
- d) Bodenverbesserung und Dammschüttung für das zusätzliche Gleis der Strecke 1253 im Bereich des Lückenschlusses der alten B 4/75 (vgl. Anlage 5.7, die Bodenverbesserung im Kreuzungsbereich des 2. Gleises der Strecke 1254 mit der B 4/75n wird bei der Schlussabrechnung nach Aufmaß mit 50%-Anteilen dem BW 5b der EKrG-Maßnahme zugeschrieben).

(3) Mit den Teilmaßnahmen gemäß

- a) § 2 (1) c), d) und f) ist vorab [REDACTED] begonnen worden.

b) § 2 (1) e) und g) sowie § 2 (2) b) ist vorab [REDACTED] begonnen worden.

(4) Im Übrigen gelten die nachstehend aufgeführten Anlagen aus der Entwurfsplanung, denen die Beteiligten schriftlich zugestimmt haben:

a) Direkt beigefügte Unterlagen und Pläne

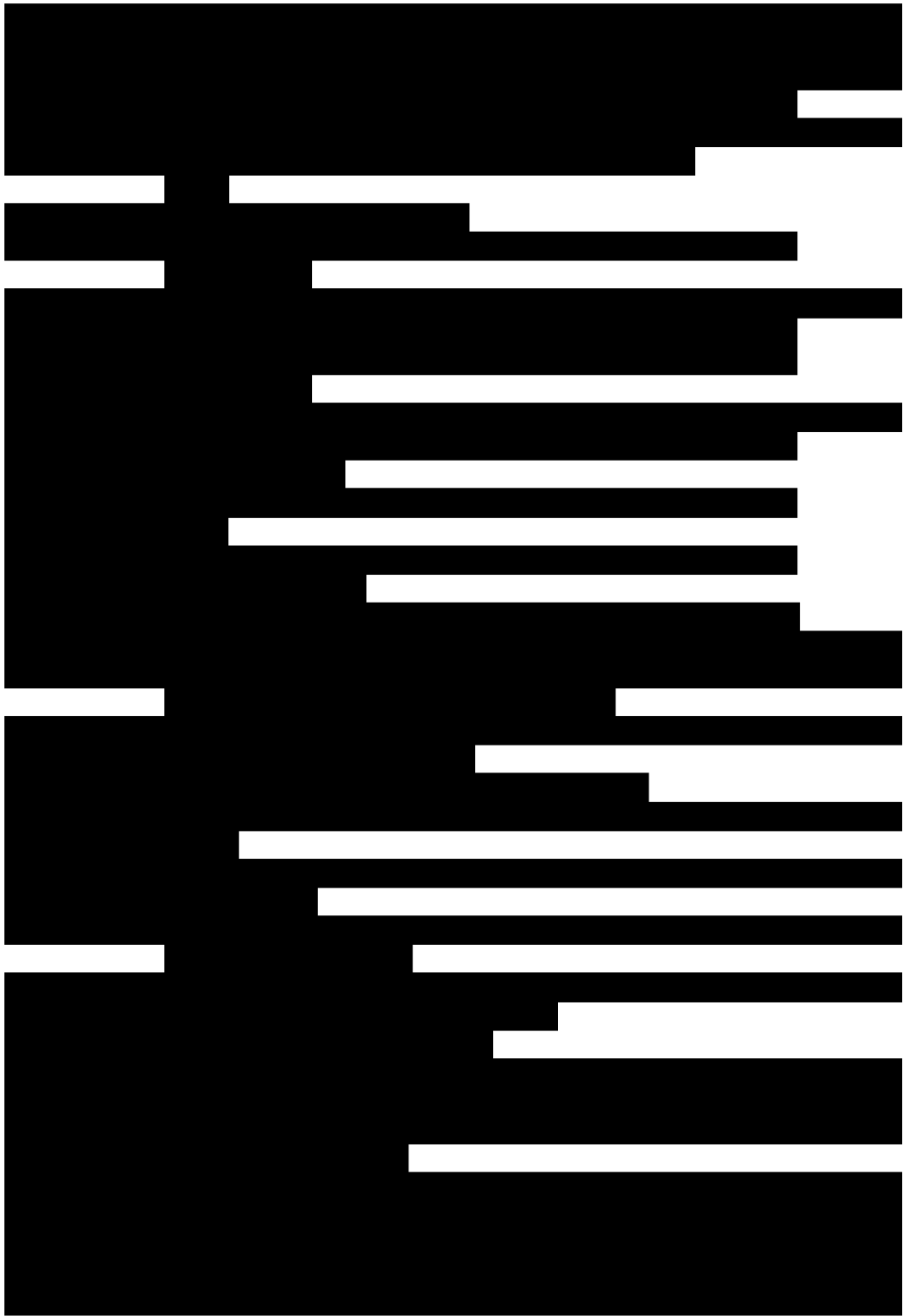
Anlage 1	Übersichtslageplan	vom 18.03.2014
----------	--------------------	----------------

b) Auf Datenträger beigefügte Unterlagen und Pläne

Anlage 2	Rückbau-(Bestands-)plan 1 von 2 vorh. BW	vom 25.03.2013
Anlage 3	Erläuterungsbericht	vom 06.12.2017

Anlage 4	Anpassung der Bahnanlage, Lageplan	vom 01.06.2014
Anlage 5	Bauwerkspläne	
Anlage 5.1	EÜ Wilhelmsburger Wetter BW 2	vom 07.04.2017
Anlage 5.2	EÜ Geh-/Radweg BW 25 (nicht kreuz.-bedingt)	vom 23.12.2013
Anlage 5.3.1	Grundwassertrog Süd, BW 4, Teil 1	vom 08.10.2015
Anlage 5.3.2	Grundwassertrog Süd, BW 4, Teil 2	vom 08.10.2015
Anlage 5.4.1	Pumpwerk BW 22	vom 23.09.2016
Anlage 5.4.2	Regenrückhaltebecken mit Retentionsbodenfilter	vom 30.04.2015
Anlage 5.5.1	EÜ Strecken 1253/54, BW 5a, 5b, Grundriss	vom 15.07.2014
Anlage 5.5.2	EÜ Strecke 1253 BW 5a, Längs-, Querschnitt	vom 04.06.2014
Anlage 5.5.3	EÜ Strecke 1254 BW 5b, Längs-, Querschnitt	vom 04.06.2014
Anlage 5.6	Rückbauplan 2 von 2 vorhandenes Bauwerk	vom 25.03.2013

Anlage 6	Höhenplan Grundwassertrog Süd BW 4	vom 22.06.2015
----------	------------------------------------	----------------



Anlage 14 Bauzeitenplan vom 31.01.2014
Anlage 15 Veröffentlichungsexemplar der Kreuzungsvereinbarung nach §§ 3, 12 Nr. 2 EKrG Abzweig Hohe Schaar mit Anlagen

§ 3 Öffentlich-rechtliches Zulassungsverfahren

Für die zur Verlegung der B 4/75 erforderlichen Straßenbau-, Schallschutz- sowie Maßnahmen zur Anpassung von Eisenbahnanlagen wurde ein Planfeststellungsverfahren gemäß § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in Verbindung mit § 78 des Hamburgischen Verwaltungsverfahrensgesetzes durchgeführt [REDACTED]

§ 4 Planung und Durchführung der Maßnahme

- (1) Die AV Hamburg plant und führt die in § 2 Abs. 1 und 2 aufgeführten Maßnahmen nach Maßgabe der „Richtlinien für die Planung, Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz“ (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 10/2014 vom 18.11.2014) durch.
- (2) Ergeben sich durch die Maßnahmen aus § 2 Einwirkungen auf Anlagen des anderen Beteiligten oder dessen Verkehr, wird der Baudurchführende vorher dessen Zustimmung einholen. § 4 Abs. 2 des EKRg bleibt hiervon unberührt.
- (3) Die Realisierung der Maßnahme ist in den Jahren 2014 bis 2021 vorgesehen. Der Baubeginn ist der DB Netz AG und der HPA bzw. BWVI bei der 26. Lenkungskreisbesprechung zum WBR-Projekt am 18.06.2014 für den 06.08.2014 angekündigt worden. [REDACTED]
- (4) Für weitere Einzelheiten, insbesondere zur zeitlichen Durchführung der Maßnahmen, gelten die im Schriftwechsel zu vereinbarenden Einzelheiten. Kurzfristig notwendige Änderungen des Bauablaufs werden den jeweils anderen Kreuzungsbeteiligten unverzüglich angezeigt.
- (5) Während der Bauausführung werden die Eisenbahnstrecke und die Straße zeitweise gesperrt. Der verbleibende Verkehr auf den sich kreuzenden Verkehrswegen wird während der Baudurchführung einschließlich Abnahme, Vermessung und Bauwerksprüfung so wenig wie möglich beeinträchtigt.

§ 5 Abnahme, Vermessung, Bestandsunterlagen

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

Ergänzend zu diesen Richtlinien vereinbaren die Beteiligten folgendes: [REDACTED]

- (2) Für die erste Hauptprüfung sind die DIN 1076 / Ril 836 der DB Netz AG zu beachten.
- (3) Der jeweils Baudurchführende wird den jeweiligen Träger der Erhaltungslast sechs Wochen vor der Abnahme zu einer gemeinsamen Begehung einladen und gleichzeitig die genauen Termine für die Durchführung der 1. Hauptprüfung sowie der Abnahme be-

kannt geben. Sind dabei Maßnahmen erforderlich, die Auswirkungen auf Anlagen des anderen Beteiligten oder den Verkehr haben können, so ist vorher dessen Zustimmung einzuholen.

- (4) Der Status des geodätischen Datums (Referenzsystem und Projektion) wird zwischen den Kreuzungsbeteiligten wie folgt festgelegt:
- AV Hamburg Lagestatus LS 320
 - HPA Lagestatus LS 320
 - DB Netz AG DB-REF
- (5) Die DB Netz AG, die HPA und die BWVI erhalten Bestands- bzw. Revisionsübersichtspläne der Kreuzungsanlage. Der jeweilige Träger der Erhaltungslast erhält alle für die Erhaltungszwecke seiner Anlagen erforderlichen Bauwerksunterlagen in einer Ausfertigung. Die Bestandspläne sind zu übergeben für die
- AV Hamburg einfach als Pause im Format TIFF G4 und digital auf CD DWG/DXF sowie für das Bauwerksbuch gemäß Anweisung Straßeninformationsbank, Teilsystem Bauwerkdaten
 - HPA zweifach in Papierform, digital auf CD DWG/DXF-Format sowie für das Bauwerksbuch in SIB-Bauwerke. Als Bezeichnung für das Durchlassbauwerk Wilhelmsburger Wettern (BW 2) ist in allen an die HPA zu übergebenden Bestandsunterlagen und im Bauwerksbuch die HPA-Bezeichnung „BW 400“ zu verwenden.
 - DB Netz AG im Standard gemäß der in Abs. 1 zur Verfügung Technischen Mitteilung zu erstellen. Die Pläne werden spätestens drei Monate nach der Bauabnahme übergeben.

§ 6

Kosten der Maßnahme

- (1) Der Umfang der kreuzungsbedingten Kosten (Kostenmasse) wird unter Beachtung des § 12 EKrG, der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung (1. EKrV) sowie der dazu ergangenen und von den Kreuzungsbeteiligten eingeführten 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 Abs. 1) betragen nach der als [REDACTED] beigefügten „Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten“ voraussichtlich
- [REDACTED] einschl. anfallender Umsatzsteuer und Verwaltungskosten

Davon entfallen auf

- das Durchlassbauwerk BW 2
- Rückbau alte EÜ B 4/75 einschl. Lückenschluss
- die Grundwasserwanne Süd BW 4
- die Entwässerungsanlage BW 22 mit 54,6% Beaufschlagung durch die EKrG-Maßnahme
- das Regenrückhaltebecken mit Retentionsbodenfilter mit 54,6% Beaufschlagung durch die EKrG-Maßnahme
- die Eisenbahnüberführung BW 5a
- die Eisenbahnüberführung BW 5b
- Versorgungsleitungen
- Grunderwerb

- Die dreigleisige EÜ Geh-/Radweg in Bestandslage, deren Kosten gemäß [REDACTED] gleich den Kosten für das ausgeführte BW 25 sind

Die Kosten sind in voller Höhe kreuzungsbedingt und werden insoweit nach § 12 Nr. 2 EKrG von der

- AV Hamburg zu 91,5972932555 %-Anteilen = [REDACTED]
- BWVI zu [REDACTED]
- Schienenbaulastträger zu 8,4027067445 %-Anteilen = [REDACTED]

getragen. Vom Anteil der Schienenbaulastträger entfallen auf die

- DB Netz AG 7,3081199608 %-Anteile = [REDACTED]
- HPA 1,0945867837 %-Anteile = [REDACTED]

Die Ermittlung des Kostenteilungsschlüssels zwischen der AV Hamburg und den beiden Schienenbaulastträgern gemeinsam erfolgt nach Fiktiventwürfen [REDACTED]

Die Kostenteilung im Innenverhältnis zwischen den Schienenbaulastträgern erfolgt außerhalb des EKrG im Verhältnis der Änderungsanteile am bestehenden Kreuzungsbauwerk [REDACTED]

Die Finanzierung der Kostenanteile sowie die Verfahrensweise zu deren Sicherstellung erfolgt gemäß der [REDACTED]

- (3) Die nicht kreuzungsbedingten Differenzkosten der Maßnahme (§ 2 Abs. 2) betragen nach [REDACTED] und der als [REDACTED] beigefügten „Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten“ voraussichtlich [REDACTED] einschl. Umsatzsteuer und Verwaltungskosten.

Sie werden für den Umfang von

- § 2 (2) a) in Höhe von [REDACTED] von der BWVI
- § 2 (2) b) in Höhe von [REDACTED] von der AV Hamburg
- § 2 (2) c) in Höhe von [REDACTED] von den Leitungsbetreibern
- § 2 (2) d) in Höhe von [REDACTED] von der HPA

getragen.

- (4) Anfallende Umsatzsteuer gehört zur Kostenmasse.
- (5) Bei der Berechnung der Personalkosten nach § 4 Abs. 2 Nr.1 der 1. EKrV sind die Kosten für das tatsächlich eingesetzte Personal anzusetzen (Schreiben des BMVI vom 18.09.1995 - StB 17/E 11/E16/78.11. 00/27 Va 95).

Bewertungsgrundlage für die Eigenleistungen der DB Netz AG sind die [REDACTED] 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 (s. 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.

Für die Berechnung der Personalkosten der HPA wird als Stundensatz der jeweils geltende Verrechnungssatz für Ingenieurleistungen der HPA gegenüber Externen zugrunde gelegt. Dieser wird regelmäßig aktualisiert. [REDACTED]

- (6) Die Beteiligten werden Verwaltungskosten nach § 5 der 1. EKrV in Höhe von 10 v.H. der von ihnen aufgewandten kreuzungsbedingten Grunderwerbs- und Baukosten in Rechnung stellen. (RS BMVI - StB 15/7174.2/5-14/2095549 vom 29.01.2014, geändert mit RS BMVI - StB 15/7174.2/5-14/2657509 vom 15.12.2016 hinsichtlich der Abgrenzung von Mitwirkungspflichten und Verwaltungskosten).
- (7) Nachweisbare Kosten für Betriebserschwernisse während der Bauzeit gehören (als Baukosten) nur zur Kostenmasse, soweit sie den Kreuzungsbeteiligten selbst entstehen (RS BMVI - S. 16/78.11.00/13 B 03 vom 28.09.2004).
- (8) Aufwendungen für erforderliche Änderungen an den im Eigentum der DB Netz AG und der HPA stehenden betriebsnotwendigen Bahn-Telekommunikationsanlagen gehören zur Kostenmasse (Schreiben BMVI - S 16/78.11.00/2 Va 03 vom 23.01.2003 und S 16/78.11. 00/1 BE 05 vom 23.08.2005).
- (9) Für die Verlegung, Änderung oder Sicherung von Telekommunikationslinien, die nicht zu den Eisenbahn- oder Straßenanlagen gehören, gelten die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes (TKG), soweit keine besonderen vertraglichen Regelungen bestehen.
- (10) Von den Kosten für Leitungsanpassungsarbeiten werden nur die Anteile der Kostenmasse angelastet, die ein Beteiligter als Baulastträger eines der beteiligten Verkehrswege zu tragen hat. Nicht zur Kostenmasse zählen die auf Grund bestehender Rechtsverhältnisse von Dritten (z.B. Konzessionsverträge) zu übernehmenden Kosten. Diese sind erforderlichenfalls von den jeweiligen Vertragspartnern bis zur Durchsetzung ihrer Ansprüche vorzufinanzieren.

Wenn 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 oder der HPA zuzuordnen. Das VU trägt von der einen Hälfte der Gesamtkosten die Kosten gemäß der vertraglichen Folgekostenregelung mit dem Straßenbaulastträger (z. B. Rahmenvertrag / Mustervertrag). Von der anderen Hälfte der Gesamtkosten trägt das VU die Kosten gemäß den Folgekostenregelungen mit der DB Netz AG (z. B. Gas- und Wasserleitungskreuzungsrichtlinien). Anstelle des Vertragsverhältnisses mit dem Straßenbaulastträger kann auch eine gesetzliche Folgekostenregelung treten. Die Abrechnung gegenüber dem VU erfolgt durch den Kreuzungsbeteiligten, welcher die Baudurchführung insgesamt bzw. die für die Leitungsänderung maßgeblichen Teile der Baudurchführung übernommen hat.

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

§ 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) Forderungen an die DB Netz AG können erst gestellt werden, wenn das EBA dazu die Baufreigabe in finanzieller Hinsicht erteilt hat. Die DB Netz AG wird die AV Hamburg davon unverzüglich in Kenntnis setzen.
- (3) Die Kreuzungsbeteiligten übernehmen die Abrechnung für die von Ihnen durchgeführten Maßnahmen gemäß § 4 dieser Vereinbarung.
- (4) Die Schlussrechnung wird von der AV Hamburg erstellt.

§ 8 Grundinanspruchnahme

- (1) Die AV Hamburg, die BWVI, die HPA und die DB Netz AG dulden die Kreuzungsanlage unentgeltlich auf Dauer gemäß § 4 Abs. 2 EKrG. Ein Grunderwerb findet insoweit nicht statt.
- (2) Die BWVI, die HPA und die DB Netz AG gestatten der AV Hamburg während der Baudurchführung unentgeltlich die Inanspruchnahme ihrer an die Kreuzungsanlage angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen.

Die AV Hamburg verpflichtet sich, bei Inanspruchnahme von Flächen der HPA und der BWVI deren verkehrliche und betriebliche Belange angemessen zu berücksichtigen. Art und Umfang der Inanspruchnahme werden gemeinsam dokumentiert. Nach Beendigung der Bauarbeiten sind die genutzten Flächen unverzüglich in dem Zustand zurück zu geben, wie sie übernommen wurden.



- (3) Die AV Hamburg führt den Grunderwerb von Dritten insgesamt durch.
- (4) Bei den in [REDACTED] aufgeführten, von der Kreuzungsanlage beanspruchten Grundstücken sind die AV Hamburg, die HPA und die DB Netz AG die Grundstückseigentümer. Die Eintragung des gemäß § 9 (1) zugeschiedenen Eigentums an der Kreuzungsanlage erfolgt durch dingliche Sicherung auf Basis des § 4 EKrG.

§ 9 Erhaltung und Eigentum

- (1) Für die Erhaltung der Kreuzungsanlage gilt § 14 EKrG. Danach erhalten
 - a) Die AV Hamburg die Grundwasserwanne BW 4 einschließlich Entwässerungsanlage und Regenrückhaltebecken mit Retentionsbodenfilter
 - b) die BWVI die EÜ Geh-/Radweg BW 25 und die wiederhergestellten Geh-/Radweganlagen

- c) die HPA das Durchlassbauwerk BW 2, den Lückenschluss im Bahndamm und die wiederhergestellten Bahnanlagen
- d) die DB Netz AG die beiden Eisenbahnüberführungen BW 5a und BW 5b über die neue Bundesstraße und die wiederhergestellten Bahnanlagen
- (2) HPA und BWVI sind sich einig, dass die Trägerin der Straßenbaulast unabhängig von der Zuordnung der Erhaltungslast für das BW 25 gemäß Abs. 1 b) und dem Planfeststellungsbeschluss zur Verlegung der Bundesstraße B 4/75 (Wilhelmsburger Reichsstraße) jedenfalls die Kosten der Erhaltungslast für das BW 25 trägt.
- (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.
- (4) Die Beleuchtung und die Entwässerung der Straßenanlagen obliegt unterhalb der beiden EÜ der AV Hamburg, im Geh-/Radwegtunnel (BW 25) der BWVI. Die Gewährleistung der wassertechnischen Funktionsfähigkeit des durchzuleitenden Gewässers im Bereich des BW 2 obliegt gemäß den Regelungen des Hamburgischen Wassergesetzes der HPA.
- (5) Die Verkehrssicherungspflicht für die Anlagen und die Verkehrswege unterhalb der Eisenbahnüberführungen obliegen der AV Hamburg und der BWVI.
- (6) Wenn ein Kreuzungsbeteiligter Anlagen der 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.
- (7) Die zukünftigen Erhaltungs- und Betriebskosten werden den beteiligten Baulastträgern nach § 15 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 4 EKrG abgelöst.

Für die nach der verkehrsbereiten Fertigstellung erforderlich werdende Ablösungsrechnung sind die Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung - ABBV) sowie die dazu ergangenen Richtlinien (ARS Nr. 26/2012 StB 157174.1/4-1/1816030 vom 12.12.2012) maßgebend.

Die Kreuzungsbeteiligten haben sich darauf verständigt, eine vorläufige, vereinfachte Ablösungsberechnung zu erstellen. Diese ist unverbindlich und dient nur der Einplanung der voraussichtlich notwendig werdenden Haushaltsmittel. Die voraussichtlich anfallenden Ablösungsbeträge wurden von der AV Hamburg ermittelt.

- DB Netz AG erhält gemäß [REDACTED] von der AV Hamburg für die EÜ BW 5a und 5 b Erhaltungsmehrkosten
 - i. H. v. [REDACTED]
- HPA zahlt gemäß [REDACTED] an die AV Hamburg die Differenz zwischen dem Vorteilsausgleich für die zurückgebaute alte EÜ B 4/75 und den Erhaltungsmehrkosten für den Durchlass Wettern BW 2
 - i. H. v. [REDACTED]

§ 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 Ausbau 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, gestatten die AV Hamburg und die BWVI der DB Netz AG und der HPA, unwiderruflich die unentgeltliche Einleitung des Oberflächenwassers in die Straßenkanalisation. Hierbei sind die aktuellen umwelttechnischen Auflagen und Bedingungen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) bzw. der Hamburger Stadtentwässerung (HSE) zu beachten. Für den Fall, dass die Abwasseranlage in der Baulast eines Dritten steht, ist eine gesonderte Vereinbarung oder sonstige Regelung mit diesem zu treffen.



- (4) Der Erhaltungspflichtige eines Kreuzungsbauwerkes 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 den anderen Kreuzungsbeteiligten sind insoweit ausgeschlossen.
- (5) Der nach § 4 Abs. 1 für die Planung und Durchführung zuständige Beteiligte ist im Sinne des im EKrG geltenden Wirtschaftlichkeitsgrundsatzes verpflichtet, bei der Planung die Vorgaben des § 7 (2) der Bundeshaushaltsordnung (BHO) zu beachten.

§ 11 Veröffentlichung, Aufschub der Wirksamkeit, Rücktritt

- (1) Diese Kreuzungsvereinbarung unterliegt dem Hamburgischen Transparenzgesetz (HmbTG) und wird nach Maßgabe der Vorschriften des HmbTG im Informationsregister veröffentlicht werden. Unabhängig von einer möglichen Veröffentlichung kann die Vereinbarung Gegenstand von Auskunftsanträgen nach dem HmbTG sein.
- (2) Im Hinblick auf § 10 Abs. 2 HmbTG vereinbaren die Parteien, dass diese Kreuzungsvereinbarung erst einen Monat nach ihrer Veröffentlichung im Informationsregister wirksam wird. Die BWVI kann binnen dieses Monats nach der Veröffentlichung der Vereinbarung im Informationsregister von der Kreuzungsvereinbarung zurücktreten, wenn der BWVI nach der Veröffentlichung der Vereinbarung von ihr nicht zu vertretende Tatsachen bekannt werden, die sie, wären sie schon zuvor bekannt gewesen, dazu veranlasst hätten, eine solche Kreuzungsvereinbarung nicht zu schließen, und ein Festhalten an der Kreuzungsvereinbarung unzumutbar ist.
- (3) Diese Kreuzungsvereinbarung enthält Betriebs- bzw. Geschäftsgeheimnisse der DB Netz AG und der HPA. Die BWVI verpflichtet sich deswegen, ausschließlich die als Anlage 15 diesem Vertrag beigefügte Fassung mit entsprechenden Schwärzungen sowohl im Vertragstext selbst als auch in den Anlagen zu veröffentlichen. Für die Erteilung von Auskünften ist ausschließlich die Anlage 15 zu verwenden.

**§ 12
Änderung der Vereinbarung**

Änderungen und Ergänzungen bedürfen der Schriftform.

**§ 13
Ausfertigungen**

Diese Vereinbarung wird siebenfach ausgefertigt. Die AV Hamburg, die HPA und die DB Netz AG erhalten je zwei Ausfertigungen, die BWVI eine Ausfertigung.

Hamburg, den
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr
und Innovation, Auftragsverwaltung
[Redacted]

Hamburg, den
HPA Hamburg Port Authority AöR

[Redacted]

Hamburg, den
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr
und Innovation
[Redacted]

Hannover, den
DB Netz AG, Regionalbereich Nord

[Redacted]