

Nr. 80 Vereinfachte Ermittlung der Kostenteilung bei Baumaßnahmen nach § 12 Nr. 2 EKrG und § 41 Abs. 5 WaStrG

Bonn, den 29. Januar 1973
27/78, 10.15/2

An die
obersten Straßenbaubehörden der Länder
— mit Nebenabdrucken für die Mittelbehörden
Autobahnämter
Straßenbauämter —

An die
Ober- und Mittelbehörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Geschäftsbereich der Abteilung Wasserstraßen
— mit Nebenabdrucken für die nachgeordneten Stellen —

An die
Rhein-Main-Donau AG
8000 München 23
Leopoldstraße 28

An die
Deutsche Bundesbahn
— Hauptverwaltung —
6000 Frankfurt/M. 1
Friedrich-Ebert-Anlage 43/45

An die
Bundesvereinigung der Kommunalen Spitzenverbände
5000 Köln-Marienburg
Lindenallee 11

An den
Bundesverband Deutscher Eisenbahnen e. V.
5000 Köln
Volksgartenstr. 54 A

Betr.: Vereinfachte Ermittlung der Kostenteilung bei Baumaßnahmen nach § 12 Nr. 2 EKrG und § 41 Abs. 5 WaStrG

Anlg.: — 1 —

Wird an einer nicht höhengleichen Kreuzung einer Eisenbahn mit einer Straße (Überführung) eine Maßnahme nach § 3 EKrG durchgeführt, so fallen die dadurch entstehenden Kosten beiden Beteiligten zur Last, wenn beide die Änderung verlangen oder sie im Falle einer Anordnung hätten verlangen müssen, und zwar in dem Verhältnis, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Änderung zueinander stehen würden (§ 12 Nr. 2 EKrG).

Wird eine Bundeswasserstraße ausgebaut und gleichzeitig ein öffentlicher Verkehrsweg geändert, beseitigt oder durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, entlastet, haben die beiden Beteiligten die dadurch entstehenden Kosten in dem Verhältnis zu tragen, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Maßnahmen zueinander stehen würden (§ 41 Abs. 5 WaStrG).

Der Bundesminister für Verkehr ist ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates zu bestimmen, wie die bei getrennter Durchführung der Maßnahmen entstehenden Kosten unter Anwendung von Erfahrungswerten für die Baukosten in vereinfachter Form ermittelt werden (§ 16 Abs. 1 Nr. 2 EKrG; § 41 Abs. 7 Nr. 2 WaStrG).

In Vorbereitung einer solchen Verordnung ist unter Auswertung von 70 ausgeführten Baumaßnahmen ein Verfahren für die vereinfachte Ermittlung der Kosten entwickelt worden. Bevor dieses Verfahren durch den Erlaß

einer Rechtsverordnung allgemein verbindlich gemacht wird, soll es für eine Übergangszeit in der Praxis erprobt werden, um die Erfahrungswerte zu gewinnen, auf die die Verordnungsermächtigungen abstellen.

Ich bitte daher, bei Ermittlung der Kosten in den Fällen des § 12 Nr. 2 EKrG und des § 41 Abs. 5 WaStrG künftig nach den nachstehenden Grundsätzen zu verfahren, wenn es sich um Kreuzungen von Strecken der Deutschen Bundesbahn, Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes oder Bundeswasserstraßen handelt. Den nicht bundeseigenen Eisenbahnen und den anderen Trägern der Straßenbaulast werden die Grundsätze zur Anwendung empfohlen. Ich bitte, mich über die dabei gewonnenen Erfahrungen bis zum 15. Februar 1975 zu unterrichten.

1. Die Anteile beider Beteiligten an den Kosten der Baumaßnahmen ergeben sich

a) aus dem Verhältnis der lichten Verkehrsräume der Bauwerke, die bei getrennter Durchführung der Maßnahmen entstehen würden (Fiktivbauwerke) und

b) zusätzlich aus der Berücksichtigung des stärkeren Kosteneinflusses der lichten Weite (n) im Vergleich zu der Breite und der lichten Höhe durch Einführung des Exponenten 1,3 für die lichte Weite bei der Berechnung des lichten Verkehrsraumes. Bei einem mehrfeldrigen fiktiven Bauwerk ist der lichte Verkehrsraum aus der Summe der Verkehrsräume der einzelnen Felder zu bilden

$$(z.B. I_1 = B_1 \cdot H_1 \cdot L_1^{1,3} + B_1 \cdot H_1 \cdot L_1^{1,3} \dots)$$

2. Hiernach sind die Kostenanteile nach folgender Formel zu berechnen:

$$K_1 = K \frac{I_1}{I_1 + I_2} \quad \text{und} \quad K_2 = K \frac{I_2}{I_1 + I_2}$$

Es bedeuten:

K = zu teilende Kosten

K₁ = Kostenanteil des 1. Beteiligten

K₂ = Kostenanteil des 2. Beteiligten

$I_1 = B_1 \cdot H_1 \cdot L_1^{1,3}$
 $I_2 = B_2 \cdot H_2 \cdot L_2^{1,3}$ } umschlossene Verkehrsräume

B₁ ; B₂ = gemittelte Gesamtbreite des oder der Überbauten zwischen den Außenkanten der äußeren Gesimse

L₁ ; L₂ = $\frac{b}{\sin \alpha}$ = gemittelte Weite
(parallel zu den Überbauachsen des überführten Verkehrsweges)

Hierbei ist

b = Nutzbreite des untenliegenden Verkehrsweges, d. h. bei der

Eisenbahn: Gesamtplanumsbreite nach den einschlägigen DB-Vorschriften sowie ggf. ein Zuschlag für Sichtfeldverbreiterungen

Straße: Summe der Breiten der befestigten Flächen (Verkehrsräume), der Mittelstreifen und der unbefestigten Seitenstreifen (Sicherheitsabstände) sowie der etwa erforderlichen Sichtfeldverbreiterungen

Wasserstr.: Summe der Breiten der Wasserfläche beim höchsten Schifffahrtswasserstand, der beiderseitigen Böschungflächen und Leinpfade sowie der etwa erforderlichen Sichtfeldverbreiterungen

α = Kreuzungswinkel

$H_1 ; H_2$ = Mittelwert der einzelnen lichten Höhen zwischen Konstruktionsunterkante der Überbauten und den jeweiligen Schienenoberkanten, Straßenoberkanten oder Wasserfläche der unterliegenden Verkehrswege im Bereich der Nutzbreite.

3. Bei Vergrößerungen der lichten Durchfahrtshöhe von Überführungen ist für H des fiktiven Bauwerkes des Veranlassers nur das Änderungsmaß ΔH anzusetzen, wenn bei getrennter Durchführung der Maßnahme der vorhandene Überbau nicht erneuert, sondern nur gehoben bzw. der unterliegende Verkehrsweg abgesenkt oder beides zugleich durchgeführt würde.

Beispiel: Siehe Anlage

Ich beabsichtige, dieses Rundschreiben im Verkehrsblatt — Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr — zu veröffentlichen.

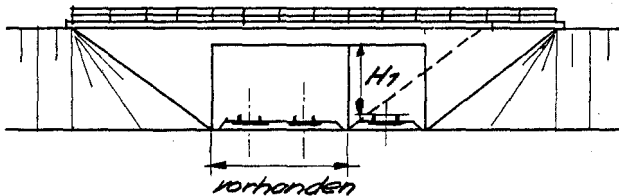
Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Keller

Anlage

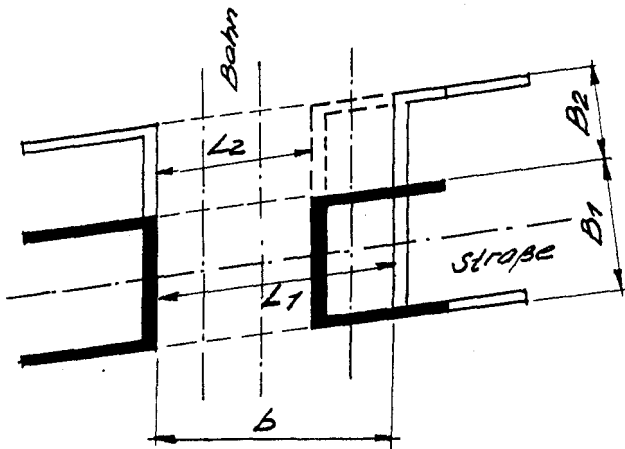
Beispiel:

Eine bestehende Straßenüberführung soll auf Veranlassung der DB für ein 3. Gleis erweitert und auf Veranlassung der Straßenverwaltung um zwei Fahrbahnen verbreitert werden.

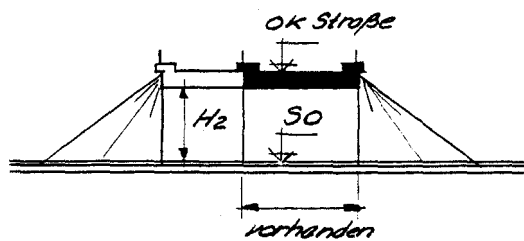
Straßenüberführung



Ansicht



Grundriß



Schnitt

Umschlossene Verkehrsräume:

$$I_1 = B_1 \cdot L_1^{1.3} \cdot H_1$$

$$I_2 = B_2 \cdot L_2^{1.3} \cdot H_2$$

$$K_1 = K \cdot \frac{I_1}{I_1 + I_2}$$

$$K_2 = K \cdot \frac{I_2}{I_1 + I_2}$$

(VkB1 1973 S. 138)