

Vereinbarung

zwischen

der Deutschen Bundesbahn, vertreten durch die
Bundesbahndirektion Stuttgart, nachfolgend
Bundesbahn genannt,

dem Landkreis Göppingen, vertreten durch den
Landrat, nachfolgend Landkreis genannt

und

der Stadt Geislingen an der Steige, vertreten
durch den Oberbürgermeister, nachfolgend
Stadt genannt

über

die Beseitigung des Bahnüberganges in km 61+142 der zweigleisigen
Hauptbahn Stuttgart - Ulm und in km 0+145 der eingleisigen Neben-
bahn Geislingen (Steige) - Wiesensteig im Zuge der Kreisstraße 755
im Bahnhof Geislingen (Steige) durch den Bau einer Eisenbahnüber-
führung in km 61+125. *St. v. 3.08.86*

1. Vorbemerkung

1.1 Der Bahnübergang kreuzt insgesamt 15 Gleise (davon 6 Haupt-
gleise). Er hat eine Breite von 6,00 m und eine Länge von
84,00 m zwischen den Schrankenbäumen. Auf dem Streckenab-
schnitt Göppingen - Geislingen und auf der Nebenbahn
Geislingen - Wiesensteig verkehren täglich im Durchschnitt
250 Züge und 70 Schiebeloks. Außerdem ist der Bahnübergang
täglich mit rd. 480 Rangierfahrten belegt.

1.2 Die über den Bahnübergang führende Kreisstraße 755 (Weiler-
straße und Heidenheimer Straße) wird täglich von rd. 1500
Kraftfahrzeugen befahren und von rd. 400 Fußgängern begangen.

Die Schranken des Bahnüberganges sind wegen des starken Bahnbetriebes in der Grundstellung geschlossen und werden von einem besonderen Schrankenposten für den Straßenverkehr nur bei Bedarf geöffnet, wenn es der Bahnbetrieb zuläßt.

1.3 Zur Entlastung des Bahnüberganges wurde im Jahre 1916 in km 61+338 von der damaligen K. W. Staatseisenbahn ein 2,00 m breiter Fußgängersteg über den Bahnhof Geislingen (Steige) hinweg errichtet.

1.4 Die Bestrebungen der Stadt, den Bahnübergang zu beseitigen, gehen auf das Jahr 1921 zurück. Mit der Ausarbeitung konkreter Entwürfe begann die Bundesbahn im Jahre 1954. Die Stadt hat über die Beseitigung des Bahnüberganges am 26. September 1962 einen Bebauungsplan aufgestellt, der am 8. Januar 1964 rechtskräftig geworden ist. Sie wird diesen Bebauungsplan auf die unter Ziffer 2 genannten Vereinbarungsunterlagen abstimmen.

Infolge des starken Bahnbetriebs ergeben sich für den Straßenverkehr unzumutbar lange Wartezeiten vor den geschlossenen Schranken.

1.5 Für die Sicherheit, insbesondere aber für die Abwicklung des Verkehrs, ist die Beseitigung des Bahnüberganges dringend erforderlich. Die Voraussetzungen des § 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes sind erfüllt.

2. Vereinbarungsunterlagen

Dieser Vereinbarung liegen folgende, Bestandteil der Vereinbarung bildende Pläne zugrunde:

1. Lageplan der Bundesbahn Isle 308 M = 1:1000 vom 28. 11. 1968
2. Lageplan des Straßenbauentwurfs des Ing.-Büro Pressel und Molnar M = 1:500 vom 23.7.68/29.1.1969

3. Brückenentwurf der Bundesbahn vom 17.12.1968
4. Höhenpläne des Ing.-Büro Pressel und Molnar
M = 1:500/1:50 vom 23.7.1968/29.1.1969
 - a) Bahnhofstraße - Weilerstraße
 - b) Bahnhofstraße - Heidenheimer Straße
 - c) Zufahrt zum ehemaligen Bahnbetriebswerk-Gelände und OW 149
 - d) Bühlwiesenstraße
5. Lageplan 1:500 mit Abgrenzung der Kostenmasse vom 3.2.1969
6. Grunderwerbsplan der Stadt Geislingen M = 1:500 vom 3.2.1969
mit Flurstückverzeichnis

3. Beschreibung der neuen Anlage

- 3.1 Der Bahnübergang in km 61+142 der Strecke Stuttgart - Ulm und in km 0+145 der Strecke Geislingen (Steige) - Wiesensteig im Zuge der Kreisstraße 755 wird durch den Bau einer Eisenbahnüberführung in km 61+125 ersetzt.
- 3.2 Fahrbahn und Gehweg der Weilerstraße werden in getrennten Tunnelröhren jedoch in einem gemeinsamen Bauwerk unter der Bahn hindurchgeführt. Die lichte Weite des Überführungsbauwerkes für die Straße beträgt 8,00 m. Sie setzt sich zusammen aus einer 6,00 m breiten Fahrbahn mit 1,00 m breiten beidseitig angeordneten Schrammborden. Die lichte Höhe über der Straßenfahrbahn beträgt mindestens 4,50 m. Das Überführungsbauwerk für die Fußgänger hat eine lichte Weite von 3,00 m und eine lichte Höhe von 2,50 m. Unter dem höherliegenden Bauwerksteil für den Gehweg wird ein begehbarer Kanal für Leitungen mit einer lichten Weite von 1,50 m und einer lichten Höhe von 1,50 m angeordnet. Die Gesamtlänge des Bauwerks beträgt rund 83,20 m.

Für beide Überführungsbauwerke werden getrennte Überbauten aus Spannbeton hergestellt. Für die Widerlager aus Stahlbeton ist eine Flachgründung in dem ca. 8,00 m unter Schienenoberkante anstehenden Tonstein vorgesehen.

Die Straßenkreuzung Bahnhofstraße - Heidenheimer Straße - Weilerstraße wird um rund 0,50 m abgesenkt und im Zusammenhang mit den Bauarbeiten gleichzeitig den Bedürfnissen des Straßenverkehrs nach der Empfehlung der Straßenbauverwaltung umgestaltet. Die Weilerstraße fällt von diesem Knoten mit 5,0 % zur Eisenbahnüberführung hin. Nach dem westlichen Ende der Brücke steigt die Straße um 0,5 % an und wechselt ihre Steigung etwa 20 m hinter dem Ostportal auf 4,6 % bis etwa in Höhe der Einmündung des OW 149 und des FW 10/1 die vorh. Geländehöhe und der Anschluß an die vorh. Straßen wieder erreicht wird. Der Gehweg erhält entlang der Ostrampe der neuen Weilerstraße eine Breite von 2,50 m und erreicht etwa 50 m östlich der Unterführung wieder die Höhe der Straße.

- 3.3 Von der Ostrampe aus wird eine neue Straßenzufahrt zu den Bahnanlagen als Ersatz für die durch die Baumaßnahme wegfallende Zufahrt unmittelbar östlich des Bahnüberganges geschaffen. Die Kronenbreite der neuen Zufahrtstraße beträgt 7,00 m; sie setzt sich zusammen aus 5,00 m Fahrbahnbreite, die im Bereich der Einmündung auf 7,00 m ausgeweitet wird, und beidseitig 1,00 m breiten Randstreifen. Zur Überwindung des im Bereich der Zufahrtstraße tiefer liegenden Geländes fällt die Straße zunächst um 4 % und steigt dann bis zu den Bahnanlagen um 4 % wieder an.

Am östlichen Ende der Überführung wird entlang des südlichen Brückenflügels ein Treppenaufgang von 2,50 m Breite angelegt, damit der vorhandene Zugang zum OW 86 (Alte Weiler Steige) für Fußgänger wieder hergestellt ist.

- 3.4 Die Entwässerung der Straßenmulde, die Bauwerksentwässerung und die durch das Bauwerk unterbrochene Entwässerung des Bahnkörpers werden über Einlaufschächte in die in der neuen Weiler Straße zu verlegende städtische Kanalisation eingeleitet.

3.5 Die Zu- und Abfahrt zu den Güterverkehrsanlagen wird an die Stelle gegenüber der Einmündung der Kaiser-Wilhelm-Straße in die Bahnhofstraße verlegt. Hierzu müssen das Hauptgleis 12 der Nebenbahn Geislingen - Wiesensteig, das Ladegleis 10 und das Ladegleis 13 mit Gleiswaage verlegt und das Gleis 11 mit dem Kohlenschuppen abgebrochen werden. Die Überfahrt über das neue Gleis 13 und das Ladegleis 14 wird durch Schranken, die vom Zentralstellwerk aus bedient werden, gesichert. Die Stadt gewährleistet, daß die Zufahrt zu den Güterverkehrsanlagen von Süden und die Abfahrt von den Güterverkehrsanlagen nicht nur nach Norden und Westen, sondern auch nach Süden erhalten bleibt.

4. Planung und Ausführung

- 4.1 Die Planung, Ausschreibung, Vergabe, Baulenkung, örtliche Bauüberwachung und Abrechnung für das Brückenbauwerk einschließlich der Parallelfügel auf beiden Seiten der Bahn und des Treppenaufganges am Ostende der Überführung, für die Ersatzbauten auf Bahngelände, die Wegräumung des entbehrlichen Bahnüberganges und die Herrichtung der Überfahrt über die Gleise zu den Güterverkehrsanlagen und deren Sicherung führt die Bundesbahn im Einvernehmen mit der Stadt und dem Landkreis durch.
- 4.2 Die Planung, Ausschreibung, Vergabe, Baulenkung, örtliche Bauüberwachung und Abrechnung für alle übrigen baulichen Maßnahmen (sämtliche Straßenbauarbeiten, Stütz- und Futtermauern, Verlegung der Kanalisation und Umlegung von Versorgungsleitungen) führt die Stadt im Einvernehmen mit dem Landkreis und der Bundesbahn durch.
- 4.3 Der Landkreis ist Baulastträger für die Fahrbahn der Kreisstraße 755, die Stadt ist Baulastträger für die Gehwege entlang dieser Straße. Landkreis und Stadt schließen über die Durchführung der Baumaßnahme eine UA-Vereinbarung ab.

5. Kosten und Kostenteilung

5.1 Die Gesamtkosten des Vorhabens werden wie folgt veranschlagt:

- 5.1a Grunderwerb (s. Grunderwerbsplan,
mit Flurstücksverzeichnis) 95 000 DM
- Der Wert der einzelnen Flächen wird im gegenseitigen Einvernehmen der Beteiligten festgelegt.
- 5.1b Entschädigungen, insbesondere für abzu-
brechende Gebäude der Bundesbahn und für
Verlagerung der Einrichtungsgegenstände
(150 000 DM), sowie Entschädigung des
Wertes des Geländes der bahneigenen
Flurstücke, die für die Herstellung der
bahneigenen Zufahrtstraßen benötigt
werden (55 000 DM). 205 000 DM
- Der endgültige Betrag wird nach vorheriger
Schätzung des Zeit- und Grundstückswertes
von den Beteiligten im gegenseitigen
Einvernehmen festgelegt.
- 5.1c Überführungsbauwerk einschl. Flügelmauern
und Kosten für Ein- und Ausbau von Hilfs-
brücken, Kräne und Bahndienstwagen, sowie
deren Beförderung, Frachten und Arbeits-
züge einschl. Betriebserschwerungskosten 2 490 000 DM
- 5.1d Treppenaufgang an der Ostseite der Unter-
führung 10 000 DM
- 5.1e Arbeiten an Bahnanlagen, wie Änderungen an
der Fahrleitung, Kabelverlegung, Abbau des
Bahnübergangs, Änderungen an den Signalan-
lagen, Herstellen der Gleisüberfahrt zu den
Güterverkehrsanlagen und der neuen Freilade-
straße, Änderungen an den Gleisen 10, 11, 12
und 13, Verlegen der Gleiswaage, sowie Ein-
bau von Schranken zur Sicherung der Über-
fahrt 540 000 DM
- 5.1f Umlegung von Versorgungs- und Entsorgungs-
leitungen 120 000 DM
- 5.1g Erdarbeiten, Entwässerungs- und Frost-
schutzmaßnahmen 460 000 DM
- 5.1h Futter- und Stützmauern 180 000 DM

5.1i	Tragschichten	215 000 DM
5.1k	Decken, Randbefestigungen, Seitenstreifen	140 000 DM
5.1l	Ausstattung der Straße insbesondere Verkehrssignalanlage auf der Westseite des Überführungsbauwerkes	65 000 DM
5.1m	Beleuchtungseinrichtung der Unterführung	24 000 DM
5.1n	Sonstiges, wie Maßnahmen zur Aufrechter- haltung des Straßenverkehrs während der Bauzeit und Unvorhergesehenes	266 000 DM
Insgesamt (ohne Verwaltungskosten und ohne Investitionssteuer)		<u>4 810 000 DM</u>

5.2 Die Anerkennung der unter Ziffer 5.1 c mit einem Betrag von 35 000 DM enthaltenen Kosten für Betriebsschwernisse der Bundesbahn als Teil der Kostenmasse wird an den Vorbehalt geknüpft, daß die Vereinbarung insofern einer künftigen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes angepaßt wird.

5.3 Unter Berücksichtigung der Verordnung über die Kosten von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (1. Eisenbahnkreuzungsverordnung - 1. EKrV -) vom 2. September 1964 umfaßt die Kostenmasse nur die Maßnahmen, die durch die Beseitigung des Bahnübergangs bedingt sind. Nicht zur Kostenmasse gehören alle Aufwendungen, die in dem unter Ziffer 2.5 aufgeführten Lageplan vom 3.2.1969 blau umrandet sind. Es handelt sich im einzelnen um folgende Bauteile:

- a) südlicher Teil der Bahnhofstraße (ÖW 52/1):
Die Kosten betragen 46 000 DM
und werden von der Stadt allein getragen
- b) westlicher Teil der Bahnhofstraße.
Die Kosten betragen 22 000 DM
und werden von der Stadt allein getragen
- c) nördlicher Teil der Heidenheimer Straße.
Die Kosten betragen 60 000 DM
und werden vom Landkreis allein getragen
- d) Tragschichten, Decken und Randbefestigungen
der Flächen innerhalb des Straßenverkehrs-
knotens westlich der Eisenbahnüberführung
Die Kosten betragen 19 000 DM
und werden zu 50 % vom Landkreis = 9 500 DM
zu 50 % von der Stadt = 9 500 DM
getragen
- e) Gehwegflächen entlang der Bahnhofstraße vor
Gebäude 55 und 57.
Die Kosten betragen 1 000 DM
und werden von der Stadt allein getragen
- f) Gehwegflächen entlang der neuen Weilerstraße,
östlich der Eisenbahnüberführung
Die Kosten betragen 26 000 DM
und werden von der Stadt allein getragen
- g) nördlicher Teil des ÖW 149.
Die Kosten betragen 17 000 DM
und werden von der Stadt allein getragen
- h) östlicher Teil der K 755 mit Anschluß des
Siebenquellenweges
Die Kosten betragen 23 000 DM
und werden zu 70 % vom Landkreis = 16 000 DM
zu 30 % von der Stadt = 7 000 DM
getragen

- i) Gehwegflächen beim Anschluß der Bühlwiesenstraße an die K 755.
Die Kosten betragen 10 000 DM
und werden von der Stadt allein getragen.
- k) Ausbau der Bühlwiesenstraße (FW 10/1)
südliche Fahrbahnhälfte mit Gehweg.
Die Kosten betragen 37 000 DM
und werden von der Stadt allein getragen.
- l) Alte Weiler Steige südlich der Bühlwiesenstraße.
Die Kosten betragen 24 000 DM
und werden von der Stadt allein getragen.
- m) Die unter Ziffer 5.11) mit 50 000 DM enthaltenden Kosten der Straßenverkehrssignalanlage sind nur zu Hälfte Bestandteil der Kostenmasse. Die zweite Hälfte mit 25 000 DM wird zu 50 % vom Landkreis = 12 500 DM zu 50 % von der Stadt = 12 500 DM getragen.

Kosten außerhalb der Kostenmasse
(ohne Verwaltungskosten und ohne Investitionssteuer) 310 000 DM

davon zu Lasten des Landkreises 98 000 DM
zu Lasten der Stadt 212 000 DM

Somit Kostenmasse: 4 810 000 - 310 000 =4 500 000 DM

5.4 Die Gesamtkosten ohne Verwaltungskosten und ohne Investitionssteuer werden daher unter zu Grundelegung des § 13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes wie folgt getragen:

- a) von der Bundesbahn 1/3 der Kostenmasse 1 500 000 DM

- b) vom Landkreis
- aa) innerhalb der Kostenmasse
 - 1/3 der Kostenmasse 1 500 000 DM
 - abzüglich des hieran von der Stadt zu tragenden Anteils (s.Ziffer 5.4 c,aa) mit 224 000 DM
 - 1 276 000 DM
 - bb) außerhalb der Kostenmasse
 - Anteile aus Ziffer 5.3 c,d,h,m 98 000 DM 1 374 000 DM
- c) von der Stadt
- aa) innerhalb der Kostenmasse
 - 21,3 % aus 1/3 der Kosten
 - nach 5.1 c von ~~insgesamt~~ 830 000 DM 177 000 DM
 - nach 5.1 e von ~~insgesamt~~ 180 000 DM 38 000 DM
 - 100 % an 1/3 der Kosten für die Gehwegbefestigung innerhalb des Fußgängertunnels von ~~insgesamt~~ 1 000 DM 1 000 DM
 - 100 % an 1/3 der Kosten für die Beleuchtungseinrichtung nach Ziff. 5.1 m von ~~insgesamt~~ 8 000 DM 8 000 DM
 - Anteile innerhalb der Kostenmasse 224 000 DM
 - bb) außerhalb der Kostenmasse
 - Anteile aus Ziff.5.3 a, b,d,bis m 212 000 DM 436 000 DM
- d) vom Land Baden-Württemberg
 - 1/6 der Kostenmasse } 750 000 DM
- e) vom Bund ^{1/3} ~~1/6~~ der Kostenmasse } 750 000 DM

5.5 Die aus den unter die Kostenmasse fallenden Baumaßnahmen entstehenden Verwaltungskosten werden gemäß § 5 der 1. EKrV errechnet und wie folgt getragen:

1/3 von der Bundesbahn

1/3 vom Land im Rahmen der technischen Verwaltung der K 755 und von der Stadt für die Gehweganteile

~~1/6 vom Land~~)
1/3 ~~1/6~~ vom Bund) als Staat

5.6 Die übrigen ^{Baulast} ~~Kosten~~träger ersetzen der Bundesbahn auch die von ihr etwa geschuldete Umsatzsteuer aus den Leistungen der Bundesbahn, soweit letztere über deren Kostenanteil hinausgehen. Die Aufteilung erfolgt entsprechend dem nochausstehenden Ergebnis der Überprüfung der Frage durch den Bundesminister für Finanzen und den Bundesminister für Verkehr.

Die von der Bundesbahn für die Zuführung neuer Bahnanlagen zum Anlagevermögen etwa übergangsweise zu zahlende Investitionssteuer wird als Aufwendung im Sinne von § 4 der 1. EKrV Bestandteil der Kostenmasse und wird der Kostenmasse zugerechnet und auch bei der Verrechnung der Verwaltungskosten mit herangezogen.

6. Abrechnung

6.1 Die Rechnungslegung für das Brückenbauwerk (ohne Verkehrsfläche unter der Brücke) und für bauliche Maßnahmen an Bahnanlagen ist Sache der Bundesbahn.

6.2 Die Rechnungslegung für alle übrigen Maßnahmen ist Sache des Landkreises.

6.3 Der Landkreis leistet im Rahmen seiner und der Kostenbeteiligung von Bund, Land und Stadt auf Anforderung Abschlagszahlungen entsprechend dem Baufortschritt an die Bundesbahn. Die Stadt leistet im Rahmen ihrer Kostenbeteiligung auf Anforderung Abschlagszahlungen entsprechend dem Baufortschritt an den Landkreis.

6.4 Die Kosten für Eigenleistungen der Bundesbahn, die die Bundesbahn selbst ausführt, werden gemäß § 4 (2) der 1. EKrV abgerechnet.

6.5 Nach Abschluß der Gesamtarbeiten werden die endgültigen Kostenanteile und die Verwaltungskosten auf Grund der tatsächlich entstandenen Kosten im gegenseitigen Einvernehmen festgesetzt.

7. Abnahme

Das Brückenbauwerk wird nach Fertigstellung gemeinsam von Bundesbahn, Landkreis und Stadt abgenommen. Hierüber wird eine Niederschrift gefertigt, von der jeder Vertragspartner eine Fertigung erhält.

8. Eigentum, Erhaltung

8.1 Das Brückenbauwerk einschließlich seiner Parallelfügel und die Zufahrtstraße zu den Bahnanlagen östlich und westlich der Bahn sind Eigentum der Bundesbahn. Diese Anlagen werden von der Bundesbahn auf ihre Kosten erhalten.

8.2 Die Erhaltung aller übrigen Anlagen, z. B. Straßenfahrbahn - auch unter der Brücke -, Stütz- und Futtermauern, Böschungen, Treppenaufgang südöstlich der Brücke, Beleuchtungsanlagen usw. sowie die Verkehrssicherungspflicht (einschl. Reinigen, Schneeräumen, Streuen und Beleuchten) auch unter der Eisenbahnbrücke ist Sache des Landkreises bzw. der Stadt.

8.3 Der Fußgängersteg in km 61+338 im Bahnhof Geislingen (Steige) geht mit dem Tage der Eröffnung des Verkehrs unter der neuen Eisenbahnüberführung in seinem derzeitigen baulichen Zustand einsch. des Berührungsschutzes für die elektrische Fahrleitung in das Eigentum sowie in die Erhaltungslast der Stadt über.

8.4 Die späteren Eigentumsverhältnisse der Verkehrsflächen folgen der gesetzlichen Regelung. Eine darüber hinausgehende Änderung der Eigentumsverhältnisse am Grund und Boden wird vertraglich gesondert geregelt.

9. Sonstiges

9.1 Die Bundesbahn nimmt ohne Zustimmung des Landkreises und der Stadt keine Änderungen an dem Bauwerk vor, die sich auf die lichten Maße der Unterführung auswirken und läßt sie von anderen Stellen nicht vornehmen.

9.2 Die Stadt und der Landkreis haben das Recht, soweit es die statischen Voraussetzungen erlauben, auf ihre Kosten Leitungen am Bauwerk anzubringen bzw. im Straßenkörper unter der Brücke zu verlegen. Die Zustimmung der Bundesbahn ist unter Vorlage von Ausführungszeichnungen in jedem einzelnen Falle einzuholen.

9.3 Die Stadt gestattet der Bundesbahn die dauernde und unentgeltliche Einleitung der Bauwerksentwässerung und die unmittelbar davon betroffene Bahnkörperentwässerung in die städtische Kanalisation, jedoch nur für die im Rahmen dieser Vereinbarung geschaffenen und auf die Eisenbahnüberführung bezogenen baulichen Maßnahmen.

10. Beseitigung des Bahnübergangs

Mit Eröffnung des Verkehrs unter der Eisenbahnüberführung wird der Bahnübergang für den gesamten Straßenverkehr gesperrt. Die Anlagen des Bahnüberganges werden sofort anschließend abgebaut.

11. Genehmigungen

11.1 Gemäß § 5 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bedarf diese Vereinbarung hinsichtlich der Kostenbeteiligung des Landes und des Bundes nach Maßgabe des § 13 (1) des Eisenbahnkreuzungsgesetzes der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr und der von der Landesregierung bestimmten Behörde.

11.2 Die hierfür erforderlichen Anträge stellt der Landkreis.

12. Gerichtsstand

Für Klagen aus dieser Vereinbarung ist Stuttgart Gerichtsstand.

13. Diese Vereinbarung wird dreifach gefertigt. Hiervon erhält der Landkreis, die Stadt und die Bundesbahndirektion Stuttgart je eine Fertigung.

Göppingen, den 2. Juli 1969

Geislingen a.d. Steige, den 4. Juli 1969

Für den Landkreis Göppingen:

Für die Stadt Geislingen

gez. Unterschrift

an der Steige:

Landrat

gez. von Au

Stuttgart, den 26. Juni 1969

Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Stuttgart

gez. Lasch

*genehmigt mit Erlass des Finanzministeriums
vom 29.5.70 - Nr. XIII 9136 Geislingen III/5*