

Gemeinde Grabowhöfe

Beschlussvorlage

33/2026/10

öffentlich

Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung für den Ersatzneubau der Straßenüberführung Louisenfeld

<i>Organisationseinheit:</i> Bau- und Ordnungsamt <i>Einbringer:</i> Hannes Fischer	<i>Datum</i> 18.03.2026
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Gemeindevertretung Grabowhöfe (Entscheidung)	07.04.2026	Ö

Beschlussvorschlag

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Grabowhöfe beschließt:

1. Den Beschluss 33/2024/04 aufzuheben.
2. die durch die DB InfraGo AG vorgelegte Kreuzungsvereinbarung – Projektnummer G.016608100 für den Ersatzneubau der Straßenüberführung Louisenfeld abzuschließen.

Sachverhalt

Die DB InfraGo AG plant den Ersatzneubau der Straßenüberführung Louisenfeld.

Es wird im Wesentlichen auf die Beschlussvorlage 33/2024/04 hingewiesen.

Die Gemeinde Grabowhöfe hat mit der DB InfraGO im Jahr 2025 das Kreuzungsrechtsverfahren vor dem Bundesministerium für Verkehr durchlaufen.

Mit Bescheid vom 14.08.2025 wurde festgestellt, dass die Kosten für die Erneuerung der Straßenüberführung beiden Beteiligten zur Last fallen und der sogenannte Vorteilsausgleich durch die Gemeinde an die DB InfraGO auszugleichen ist. Der Bescheid hat Rechtskraft erlangt und ist somit für die jeweiligen Streitparteien bindend. Er ist dem Beschluss als Anlage angefügt.

Die Gemeinde Grabowhöfe wird somit verpflichtet eine Kreuzungsvereinbarung nach § 12 Nr. 2 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes abzuschließen. Diese wurde der Gemeinde mit der Beschlusslage 33/2024/04 vorgelegt.

Damals wurde einstimmig beschlossen die Kreuzungsvereinbarung nicht zu unterzeichnen. Mit der Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr ist diese Vereinbarung nun abzuschließen.

Demnach würden von den kreuzungsbedingten Kosten (insgesamt 5.227.990,31 €):

- auf die DB InfraGO AG (50,3171 %) voraussichtlich 2.630.573,11 €
- auf die Gemeinde (49,6829 %) voraussichtlich 2.597.417,20 €

entfallen.

Hinzukommen würden voraussichtlich 1.070.400,00 € als Vorteilsausgleich nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG, dafür das in Zukunft anfallende Erhaltungs- und Baumaßnahmen durch den Ersatzneubau bereits abgedeckt werden. Diese Zahlung wird voraussichtlich in 2027

anfallen.

Somit werden voraussichtliche Gesamtkosten in Höhe von 3.667.817,20 € auf die Gemeinde zukommen.

Finanzierung

Entsprechende Fördermittel für die Baumaßnahme über die Kommunale Straßenbauförderrichtlinie des Landes Mecklenburg-Vorpommern wurden beantragt und sind bereits in einer Höhe von 2.750.800,00 € genehmigt worden.

Ein Antrag zur Förderung der verbleibenden Differenzmittel (917.017,20 €) über die Sonderbedarfsförderrichtlinie mit einem möglichen Fördersatz von 90 % (825.315,48 €) wurde gestellt, ist aber noch nicht beschieden worden.

Daraus ergibt sich voraussichtlich folgende Gesamtfinanzierung:

Gesamtkosten der Maßnahme	3.667.817,20 €
Fördermittel - KomStrBauFöRL M-V (bewilligt)	2.750.800,00 €
Fördermittel - SBZ RL M-V (noch nicht bewilligt)	825.315,48 €
Verbleibende Eigenmittel	91.701,72 €

Die detaillierten finanziellen Auswirkungen sind in der Anlage des Beschlusses dargestellt.

Durch das neue Rundschreiben vom Ministerium sollte die Gemeinde damit rechnen, dass sie für den Eigenanteil der Maßnahme (entweder in Höhe von 917.000 € oder nur in Höhe von 91.700 €) einen Investitionskredit aufnehmen muss.

Die Verwaltung empfiehlt der Gemeindevertretung den Beschluss 33/2024/04 aufzuheben und die vorliegende Vereinbarung über eine Eisenbahnkreuzungsmaßnahme nach §§ 3, 12 EKrG abzuschließen.

Finanzielle Auswirkungen

Im Haushalt vorgesehen?	<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, PSK	33/54101.096 Projekt 36 33/54101.233162 Projekt 36
Kosten <u>3.667.817,20 € Gesamt</u>	<input type="checkbox"/> außerplanmäßiger /	<input type="checkbox"/> überplanmäßiger Aufwand EH	
Aufteilung	<input type="checkbox"/> außerplanmäßige /	<input type="checkbox"/> überplanmäßige Auszahlung FH	
2026 -> 0,00 €			
2027 -> 52.000 € + 1.070.400 €			
2028 -> 2.078.000 €			
2029 -> 467.600 €			

Anlage/n

1	Kreuzungsrechtsvereinbarung (nichtöffentlich)
2	Bescheid vom Bundesministerium für Verkehr (öffentlich)
3	Vorläufiger Bauzeiten- und Finanzierungsplan (öffentlich)
4	Beschlussvorlage 33/2024/04 (öffentlich)

5	Anlage zur Veränderung im Haushalt 2026-2027 (öffentlich)



Bundesministerium
für Verkehr

Eingang

18.08.2025

Bundesministerium für Verkehr, Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Einschreiben mit Rückschein

DB InfraGO AG

Adam Riese-Straße 11-13

60327 Frankfurt/Main

Gemeinde Grabowhöfe

Amt Seenlandschaft Waren

Warendorfer Straße 4

17192 Waren (Müritz)

nachrichtlich:

Eisenbahn-Bundesamt

Heinemannstraße 6

53175 Bonn

Robert-Schuman-Platz 1

53175 Bonn

Postanschrift:

Postfach 20 01 00

53170 Bonn

Tel. +49 228 99-300-5154

Fax +49 228 99-300-807-5154

Referat StB 15

ref-stb15@bmv.bund.de

www.bmv.de

Betreff: Kreuzungsrechtsverfahren gemäß § 6 und § 10 Abs. 4 Eisenbahnkreuzungsgesetz zum Ersatzneubau der Straßenüberführung Louisenfeld im Zuge der Straße Zum Burgwall über die Bahnstrecke 6325, Neustrelitz – Warnemünde in der Gemeinde Grabowhöfe

Bezug: Schreiben CMK Rechtsanwälte vom 19.09.2024

Aktenzeichen: StB 15/302010605#00003#0003

Datum: Bonn, 14.08.2025

Seite 1 von 6

Auf Antrag

der DB InfraGO AG, Adam-Riese-Straße 11 – 13, 60327 Frankfurt/Main

vertreten durch

CMK Rechtsanwälte, Trostbrücke 1, 20457 Hamburg

unter Beteiligung

der Gemeinde Grabowhöfe, Amt Seenlandschaft Waren, Warendorfer Straße 4, 17192 Waren (Müritz)

ergeht gemäß § 6 und § 10 Abs. 4 des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz – EKrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.03.1971 (BGBl. I S. 337), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 31.05.2021 (BGBl. I S. 1221), folgende





Entscheidung

1. Es wird festgestellt, dass die Herstellung der Anprallsicherheit der nicht anprallsicheren Pendelstützen von beiden Beteiligten verlangt werden muss. Die Kosten für die Erneuerung der Straßenüberführung fallen beiden Beteiligten in dem Verhältnis zur Last, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Änderungsmaßnahmen zueinanderstehen würden.
2. Vorteile, die der Gemeinde durch die Änderung der Straßenüberführung erwachsen, sind entsprechend des Kostenanteils der DB InfraGO AG nach Ziffer 1. auszugleichen. Die Berechnung erfolgt nach Maßgabe der Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung.

Begründung

I.

Die Straßenüberführung im Ortsteil Louisenfeld der Gemeinde Grabowhöfe überführt die Straße zum Burgwall als Dreifeldbrücke aus Stahlbeton mit Pendelstützen über die zwei Gleise der Bahnstrecke 6325, Neustrelitz – Warnemünde. Kreuzungsbeteiligt sind die DB InfraGO AG als Schienenbaulastträger und die Gemeinde Grabowhöfe als Straßenbaulastträger. Die DB InfraGO AG hat die Bahnstrecke 6325 mit der Erhöhung der Radsatzlast auf 25 t und der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h ausgebaut. Im Streckenabschnitt, in dem die Straßenüberführung liegt, wurde die Geschwindigkeit allerdings nicht angehoben, da der Abstand der Pendelstützen der Dreifeldbrücke zu den zwei unterführten Gleisen nicht ausreicht. Derzeit ist die Geschwindigkeit in diesem Abschnitt auf 120 km/h beschränkt.

Zunächst war mit Planfeststellungsbeschluss für den Streckenabschnitt Waren – Lalendorf/Ost aus dem Jahr 2012 vorgesehen, die Stützen der Straßenüberführung mit Fang- und Führungsschienen als Anprallschutz entlang der Bahnstrecke von 30 m vor bis 30 m hinter dem Bauwerk zu sichern. Diese Maßnahme ist auch umgesetzt worden. Vor diesem Hintergrund wurde die Straßenüberführung 2010 durch die Gemeinde saniert. Vor Inbetriebnahme der Strecke wurde im Jahr 2013 bei Messungen festgestellt, dass die Abstände zwischen den Stützen und der Gleisachse 2,47 m und 2,48 m betragen. Nach den technischen Regelwerken ist allerdings ein Abstand von 3,00 m zwischen Stütze und Gleisachse erforderlich, was den





Seite 3 von 6

Neubau der Straßenüberführung als aufgeweiteter Einfeldträger ohne Stützen zur Folge hat. Für die Umplanung als Neubau liegt seit 2023 ein bestandskräftiger Planänderungsbescheid vor. Die Kosten für den Neubau mittels drei Spannbetonfertigteilen und Ortbetonergänzung betragen nach der Kostenzusammenstellung der DB InfraGO AG voraussichtlich 5.227.990,31 €.

Zur Umsetzung der Baumaßnahme soll eine Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen werden. Der von der DB InfraGO AG aufgestellte Entwurf wird von der Gemeinde wegen der strittigen Auffassungen zur Kostentragung nicht gezeichnet. Die DB InfraGO AG vertritt die Auffassung; dass es sich beim Ersatzneubau der Straßenüberführung um eine Maßnahme nach § 3 EKrG mit der Kostenfolge nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG handelt. Nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG fallen die Kosten der Maßnahme beiden Beteiligten zur Last, wenn beide eine 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. Dabei verfolgt die DB InfraGO AG die Erhöhung der lichten Höhe auf 5,70 m für die Bahnstrecke unter der Brücke sowie Herstellung der Anprallsicherheit der stählernen, nicht anprallsicheren Pendelstützen. Die Gemeinde müsse nach Auffassung der DB InfraGO AG ebenfalls die Herstellung der Anprallsicherheit der Stützen verlangen. Sie tritt dieser Auffassung entgegen. Die Gemeinde ordnet die Maßnahme nach § 3 EKrG mit der Kostenfolge nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 EKrG ein. Nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 EKrG fallen die Kosten der Maßnahme demjenigen Beteiligten zur Last, der die Änderung verlangt oder sie im Fall einer Anordnung hätte verlangen müssen. Nur die DB InfraGO AG müsse die Herstellung der Anprallsicherheit der Stützen verlangen, denn nur sie verfolge die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h.

II.

Der Antrag auf Erlass einer Anordnungsentscheidung seitens der DB InfraGO AG ist gemäß § 6 und § 10 Abs. 4 EKrG zulässig, da sich die Beteiligten über die durchzuführenden Maßnahmen einig sind und lediglich hinsichtlich der Kostentragung keine Verständigung erzielen konnten. Als beteiligter Schienenbaulastträger an der Eisenbahnkreuzung ist die DB InfraGO AG nach § 1 Abs. 6 und § 6 EKrG antragsbefugt. Das BMV ist gemäß § 8 Abs. 1 EKrG für die Entscheidung zuständig, da ein Schienenweg einer Eisenbahn des Bundes im Sinne von § 2 Abs. 15 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes an der Kreuzung beteiligt ist.





III.

1. Der Antrag ist auch begründet. Der Umbau der Straßenüberführung mit Rückbau der bei Anprall einsturzgefährdeten Stützen dient der Sicherheit auf beiden Verkehrswegen. Wird eine nicht anprallsichere Stütze angefahren und dadurch das Brückenbauwerk in seiner Standsicherheit beeinträchtigt, so wird der Verkehr auf der Straße und auf der Schiene gefährdet. Der Umbau der Straßenüberführung wurde von der DB InfraGO AG verlangt, der Umbau müsste aus dem genannten Grund aber auch von der Gemeinde verlangt werden.
2. Der Ausbau der Bahnstrecke ist in den Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgenommen worden. Im Jahr 2004 wurde das Vorhaben in der Anlage „Bedarfsplan für die Schienenwege“ zu § 1 Bundesschieneausbaugesetz geführt und liegt im öffentlichen Interesse. Das Vorhaben wurde im Förderzeitraum von 2007 bis 2013 aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung kofinanziert. In der aktuellen Fassung des Bundesschieneausbaugesetzes ist die Strecke als vordringlicher Bedarf enthalten und wird aus Mitteln des Bundes im Rahmen der sogenannten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Bund II finanziert. Der Ausbau dient der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke und beinhaltet die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h sowie die Erhöhung der Radsatzlast auf 25 t. Die DB InfraGO AG verfolgt diese Ausbauziele. Die dauerhafte Beschränkung der Geschwindigkeit auf dem Streckenabschnitt mit der Straßenüberführung auf 120 km/h stellt also keine geeignete Ersatzmaßnahme dar.
3. Für eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h war die Sicherung mit Fang- und Führungsschienen als Anprallschutz gemäß des Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahr 2012 bereits nach der seinerzeit geltenden DIN 1055-9 unzulässig. Für die DIN 1055-9 ergibt sich dies aus Tabelle 2 (Zeile „außerhalb von Bahnhofsbereichen“) mit Verweis auf Nummer 6.4.1.2 Abs. 2 und auf Tabelle 3 (Zeile „ohne Weichen“ und „a < 3,00 m“).
4. Auch die aktuellen technischen Regelwerke lassen es nicht zu, Schutzvorkehrungen dafür zu treffen, dass die Stützen der Straßenüberführung bei einer Streckengeschwindigkeit von 160 km/h unversehrt bleiben. Nach der im Jahr 2013 vom Eisenbahn-Bundesamt





eingeführten DIN EN 1991-1-7/NA sind keine Stützen zulässig, wenn der Abstand kleiner als 3,00 m zur Gleisachse beträgt. Dies ergibt sich aus Tabelle NA.3 (Zeile „außerhalb von Bahnhofsbereichen“) mit Planungs- und Konstruktionsgrundsätzen und auf Verweis auf Tabelle NA.5 (Zeile „ohne Weichen“ und „ $a < 3,00 \text{ m}$ “). Die vorhandenen Abstände zwischen den Stützen und der Gleisachse von nur 2,47 m und 2,48 m unterschreiten den Regellichtraum von 2,50 m für durchgehende Hauptgleise gemäß Anlage 1 zu § 9 EBO. Dies führt derzeit zu Einschränkungen bei Zugfahrten mit Lade- maßüberschreitung. Außerdem ist im Bereich der Straßenüberführung eine Langsamfahrstelle eingerichtet. Es kommt also keine andere Ausführung als ein Neubau mit stützenfreier Konstruktion in Betracht, um auf der kreuzenden Straße einen verkehrssicheren Zustand zu gewährleisten. Für diesen Ersatzneubau der Straßenüberführung liegt seit dem Jahr 2023 ein bestandskräftiger Planänderungsbescheid vor. Bei dieser Anordnungsentscheidung ist also nicht über Art und Umfang der Baumaßnahme als Neubau, ausgelegt für eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h, zu entscheiden, denn der Neubau ist technisch erforderlich und nach Abwägung aller Belange planfestgestellt. Zu entscheiden ist über die eisenbahnkreuzungsrechtliche Kostentragung.

5. Hinsichtlich der Kostentragung ist die Gemeinde verpflichtet, das Kreuzungsbauwerk durch bauliche Maßnahmen so zu gestalten, dass es den Verkehrsbedürfnissen auch auf den kreuzenden Schienenweg genügt. Deshalb ist es gerechtfertigt die Gemeinde an den Kosten für den Neubau zu beteiligen. Diese Rechtsauffassung wurde mit Urteil des BVerwG vom 14.05.1992, Az. 4 C 28/90 für Eisenbahnüberführungen bestätigt. Die Bauweise als Dreifeldträger auf sog. Pendelstützen entspricht nicht mehr dem Stand der Technik. Pendelstützen sind mit Überbau und Fundament jeweils gelenkig verbunden. Mit der Etablierung neuer Bemessungsnormen (zunächst DS 804 für die Schiene, DIN 1072 für die Straße, aktuell Eurocode für Schiene und Straße) kann die Anprallsicherheit der Stützen statisch nicht nachgewiesen werden. Das BMV hat mit anliegendem Rundschreiben vom 26.11.2008 die (mit dem o. g. Urteil des BVerwG bestätigte) Verfahrensweise für Eisenbahnüberführungen auch auf die Straßenüberführungen übertragen.
6. Bei Abkommen eines Zuges von der Strecke besteht Einsturzgefahr für die Brücke, Daher begeben die Beteiligten mit dem Umbau





Seite 6 von 6

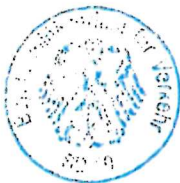
einer verkehrswegübergreifenden Gefahr. Die „Herstellung der Anprallsicherheit der stählernen, nicht anprallsicheren Stützen“ ist daher eisenbahnkreuzungsrechtlich den Änderungsplanungen beider Beteiligten zuzuordnen.

- Die Entscheidung über den Vorteilsausgleich bei der Kostentragung beruht auf § 12 Abs. 1 Nr. 2 Satz 2 EKrG in Verbindung mit § 12 Abs. 1 Nr. 1 Satz 2 EKrG. Der Neubau der Straßenüberführung aus dem Jahr 1961 führt zu einer Verringerung der Erhaltungslast der Gemeinde, da die Nutzungsdauer verlängert und die Aufwendungen für die nächstfällige Erneuerung hinausgeschoben werden. Dieser Vorteil wird zur Verwaltungsvereinfachung kapitalisiert und durch Zahlung eines Ablösungsbetrages von der Gemeinde an die DB InfraGO AG ausgeglichen. Die Beteiligung der Gemeinde an den Bau-, Grunderwerbs- und Verwaltungskosten der Maßnahme führt dazu, dass der Ablösungsbetrag nicht komplett, sondern nur entsprechend des Kostenanteils der DB InfraGO AG fällig wird.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage bei dem Verwaltungsgericht Greifswald, Domstraße 7 A, 17489 Greifswald erhoben werden.

Im Auftrag
Thomas Jäger



Beglaubigt:

Tarifbeschäftigte

Anlage: 1





Prof. Dr.-Ing Josef Kunz
Leiter der Abteilung Straßenbau, Straßenverkehr

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Oberste Straßenbaubehörden
der Länder

Verteiler N

DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main

nachrichtlich:
Eisenbahn-Bundesamt
Vorgebirgsstraße 49
53119 Bonn

HAUSANSCHRIFT Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn

POSTANSCHRIFT Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

TEL 0228 300-5164

FAX 0228 300-3428

BEARBEITET VON Renate Gerhard

Referat S 16

E-MAIL ref-s16@bmvbs.bund.de

INTERNET www.bmvbs.de

BETREFF **Vollzug des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG)**
- Berücksichtigung der Anprallsicherheit bei Überführungsbauwerken

AZ S 16/7174.2/5-13/822179
DATUM Bonn, 26.11.2008

Die Auswechselung nicht anprallsicherer Brückenstützen an Eisenbahnüberführungen gegen anprallsichere Stützen ist eine Änderung der Kreuzung in sonstiger Weise gemäß § 3 Nr. 3 EKrG, wobei die Kosten hierfür von den Kreuzungsbeteiligten im Verhältnis 1:1 zu tragen sind. Diese kreuzungsrechtliche Einordnung folgt aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 14. Mai 1992 (Az.: 4 C 28.90; VkB1 1993, 438f).

Mit ARS Nr. 8/2003 und Nr.10/2003 wurde der DIN Fachbericht 101 eingeführt, der vorgibt, dass die aus Entgleisungen unter Tragwerken heraus resultierenden Bemessungsanforderungen zu berücksichtigen sind. Weitere Regelungen enthält die DIN EN 1991-1-7 (Eurocode 1:



SEITE 2 VON 2 Einwirkungen auf Tragwerke – Teil 1-7: Allgemeine Einwirkungen – Außergewöhnliche Einwirkungen).

Damit entspricht die Berücksichtigung von Anpralllasten aus Eisenbahnverkehr bei der Errichtung von Straßenüberführungen den anerkannten Regeln der Technik. Insofern ist seit dem 01.05.2003 die Grundlage geschaffen, bei der Auswechslung nicht anprallsicherer Brückenstützen an Straßenüberführungen ebenso zu verfahren wie bei Eisenbahnüberführungen und die Kosten im Verhältnis 1:1 aufzuteilen.

Nähere Regelungen zur Aufteilung der Kostenmasse beim Zusammentreffen mit weiteren Änderungsmaßnahmen oder Erhaltungsmaßnahmen werden gesondert getroffen.

Im Auftrag

Prof. Dr.-Ing Josef Kunz

vorläufiger Bauzeiten- und Finanzierungsplan
KfV SÜ Luisenfeld

Kreuzungsbedingte Kosten der Maßnahme: **5.227.990,31 €** inkl. Verwaltungskostenpauschale und USt

vorauss. Bauzeitraum **2027 - 2029**

Jahr	2027	2028	2029	Gesamt	
zu zahlender Anteil	2%	80%	18%		
DB Infrago AG	50,32%	52.611,45 €	2.104.457,91 €	473.503,03 €	2.630.572,38 €
Straßenbaulastträger	49,68%	51.948,36 €	2.077.934,34 €	467.535,23 €	2.597.417,93 €
Gesamt	100%	104.559,81 €	4.182.392,25 €	941.038,26 €	5.227.990,31 €

Ein Ablösungsbetrag ist vom Straßenbaulastträger an die DB Infrago AG voraussichtlich im Jahr 2027 i. H. v. 1.070.400,- € zu zahlen.

Gemeinde Grabowhöfe

Beschlussvorlage

33/2024/04

öffentlich

Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung für den Ersatzneubau der Straßenüberführung Louisenfeld

<i>Organisationseinheit:</i> Bau- und Ordnungsamt <i>Einbringer:</i> Hannes Fischer	<i>Datum</i> 13.03.2024
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Gemeindevertretung Grabowhöfe (Entscheidung)	27.03.2024	Ö

Beschlussvorschlag

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Grabowhöfe beschließt den Abschluss der durch die DB InfraGo AG vorgelegten Kreuzungsvereinbarung – Projektnummer G.016608100 für den Ersatzneubau der Straßenüberführung Louisenfeld.

Sachverhalt

Die DB InfraGo AG plant den Ersatzneubau der Straßenüberführung Louisenfeld für die Jahre 2026/2027.

Der Vorgang reicht bis in das Jahr 2017 zurück und die Gemeinde Grabowhöfe hat die Straßenanlage auf dem Bauwerk 2010 mit Fördermittel grundlegend saniert. Hier wurde auch die Deutsche Bahn beteiligt. Seinerzeit wurden keine Einwände oder Anregungen zur Erneuerung des Brückenbauwerks vorgebracht.

Zu jedem Zeitpunkt wurde von der Gemeinde Grabowhöfe dargestellt, dass ein Ersatzneubau des Bauwerkes einzig und allein auf Verlangen der DB InfraGO AG vorgesehen ist. Die Gemeinde hat zu keiner Zeit ein Verlangen auf Ersatzneubau dargestellt. Die Anlagen des Bauwerkes, welche in Straßenbaulastträgerschaft der Gemeinde Grabowhöfe liegen, sind in einem guten Ausbauzustand, nicht zuletzt wegen der Sanierung im Jahr 2010.

Nachdem nun durch den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes vom 16.06.2023 das Baurecht für das Vorhaben erteilt wurde, wendet die Bahn sich erneut mit einer Kreuzungsvereinbarung an die Gemeinde, welche eine Aufteilung der Baukosten nach § 12 Nr. 2 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes vorsieht.

Demnach würden von den kreuzungsbedingten Kosten (insgesamt 5.227.990,31 €):

- auf die DB InfraGO AG (50,3171 %) voraussichtlich 2.630.573,11 €
- auf die Gemeinde (49,6829 %) voraussichtlich 2.597.417,20 €

entfallen.

Hinzukommen würden voraussichtlich 1.070.400,00 € als Vorteilsausgleich nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 EKRg, dafür das in Zukunft anfallende Erhaltungs- und Baumaßnahmen durch den Ersatzneubau bereits abgedeckt werden.

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Grabowhöfe hat festgelegt, eine Kreuzungsvereinbarung welche nach § 12 Nr. 2 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes eine Kostenaufteilung auf die Gemeinde vorsieht, nicht zu unterzeichnen und den Entwurf und weitere Unterlagen an das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung zur Prüfung zu übersenden. Die Stellungnahme ist als Anlage beigefügt.

Die DB Infra GO AG beruft sich hier darauf, dass auch die Gemeinde aus Gründen der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs die Anprallsicherheit für Pendelstützen zu verlangen hat. Allerdings ist die Sicherheit gegeben, wenn die Deutsche Bahn weiterhin die Reisegeschwindigkeit im Bereich der SÜ Louisenfeld auf 120 km/h begrenzt.

Die Gemeinde vertritt die Auffassung, dass entsprechend § 12 Nr. 1 EKrG bei einem geänderten Neubau die anfallenden Kosten stets von dem dies veranlassenden Kreuzungsbeteiligten zu tragen sind. Im vorliegenden Fall die DB InfraGO AG. Diese Auffassung wird auch vom Straßenbauamt Neustrelitz geteilt. Lediglich ein Vorteilsausgleich für die durch die Änderung der Straßenüberführung erlangten Vorteile (bspw. breitere Fahrbahn) könnte dann der Gemeinde in Rechnung gestellt werden.

Sollte die Kreuzungsvereinbarung nicht unterzeichnet werden, ist ein Kreuzungsrechtsverfahren nach § 6 Eisenbahnkreuzungsgesetz zu erwarten, welches durch die DB InfraGO AG beantragt und durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr durchgeführt werden wird. Hier würde dann endgültig über die Kreuzungsvereinbarung entschieden werden.

Finanzielle Auswirkungen

Im Haushalt vorgesehen?	<input checked="" type="checkbox"/>	Nein	<input type="checkbox"/>	Ja, PSK
Kosten in € <u>3.667.817,20</u>	<input type="checkbox"/>	außerplanmäßiger /	<input type="checkbox"/>	überplanmäßiger Aufwand EH
	<input type="checkbox"/>	außerplanmäßige /	<input type="checkbox"/>	überplanmäßige Auszahlung FH

Anlage/n

1	Kreuzungsvereinbarung (nichtöffentlich)
2	Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten (nichtöffentlich)
3	Stellungnahme Ministerium (nichtöffentlich)

Bisher im Haushalt eingeplant (aktuell nicht bestandskräftig):



Investitionsübersicht 2026 / 2027

Seite : 182

Gemeinde: 33 Grabowhöfe

TH 02 TH 2- Bau- und Ordnungsamt (BOA)
 Produkt 54101 Gemeindestraßen
 Projekt 36 Neubau Schienenüberführung Louisenfeld (DB)

Nr.	Einzahlungs- und Auszahlungsarten (gemäß § 4 Absatz 6 GemHVO-Doppik)	Ergebnisse bis einschließlich des Haushaltsvorvorjahres	Ansätze des Haushaltsvorjahres einschl. Nachträge	Ansatz des ersten Haushaltsjahres	Ansatz des zweiten Haushaltsjahres	Planungsdaten des ersten Haushaltsfolgejahres	Planungsdaten des zweiten Haushaltsfolgejahres	Planungsdaten der weiteren Haushaltsjahre bis zum Abschluss der Maßnahme	Gesamtein-/auszahlungen
		2024	2025	2026	2027	2028	2029		
		1	2	3	4	5	6	7	8
		in €	in €	in €	in €	in €	in €	in €	in €
19	+ Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	0,00	0	1.450.000	1.062.700	995.800	0	0	3.508.500
24	= Summe der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	0,00	0	1.450.000	1.062.700	995.800	0	0	3.508.500
25	- Auszahlungen für Anlagevermögen	0,00	0	1.500.000	1.097.500	1.070.400	0	0	3.667.900
28	= Summe der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	0,00	0	1.500.000	1.097.500	1.070.400	0	0	3.667.900
	darunter:								
	neu veranschlagte Verpflichtungsermächtigungen	-----	-----	-----	0	1.070.400	0	0	-----
29	= Saldo aus den Ein- und Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	0,00	0	-50.000	-34.800	-74.600	0	0	-159.400

Verschiebung der Auszahlungen sind wie folgt durch die DB gemeldet worden:

Jahr		2027	2028	2029	Gesamt
zu zahlender Anteil		2%	80%	18%	
DB InfraGO AG	50,32%	52.611,45 €	2.104.457,91 €	473.503,03 €	2.630.572,38 €
Straßenbaulastträger	49,68%	51.948,36 €	2.077.934,34 €	467.535,23 €	2.597.417,93 €
Gesamt	100%	104.559,81 €	4.182.392,25 €	941.038,26 €	5.227.990,31 €

Die o. g. Veränderungen wurden der unteren Rechtsaufsichtsbehörde zugearbeitet. Aktuell kann nicht abgesehen werden, welchen Einfluss dies auf die Genehmigung des Haushaltes 2026/2027 hat.

Zusammenfassung:

	2026	2027	2028	2029	Gesamt	Eigenanteil der Gemeinde
Einzahlungen	2.750.800 €	(evtl. 825.300 €)	0 €	0 €	2.750.800 €	917.100 €
Auszahlungen	0 €	1.122.400 €	2.078.000 €	467.500 €	3.667.900 €	91.800 € (nur bei positivem Bescheid des laufenden Antrages)