

VEREINBARUNG
zu Planungsgrundlagen
für Umbaumaßnahmen im Bereich des
BW 70 Ü1, A 10, km 137,655

Zwischen der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung
handelnd durch das Land Brandenburg,

dieses vertreten durch das
Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung,
dieses vertreten durch den
Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg,
dieser vertreten durch den Vorstandvorsitzenden
Abteilung Planung/Bau
Dienststätte Stolpe
Stolpe, an der Autobahn A 111, 16540 Hohen Neuendorf

nachstehend **Landesbetrieb**

und der/dem Gemeinde Wustermark
vertreten durch den Bürgermeister
Hoppenrader Allee 1, 14641 Wustermark

nachstehend Gemeinde

wird Folgendes vereinbart und verbindlich festgelegt:

Präambel

Im Zuge einer Untersuchung älterer Bauwerke (BW) im Bereich der A 10 – vor allem hinsichtlich der Tragfähigkeit – durch den Landesbetrieb werden im Zusammenhang mit der Planung des BW 71 Ü1/AS Brieselang (BW im Zuge der L 202 über die A 10 bei km 138,973) auch das BW 71 (BW im Zuge der A 10 über den Schlaggraben, km 138,371) sowie das BW 70 Ü1 (BW im Zuge des Kuhdammweges über die A 10, km 137,655) mit betrachtet. Der Landesbetrieb plant dabei die erforderliche Erneuerung dieser BW unter der Beachtung eines 6-streifigen Querschnittes der A 10 zwischen der AS Berlin-Spandau (km 136,4) und dem BW 72 (BW im Zuge der A 10 über den Havelkanal, km 140,2). Hier sind die an den Schnittstellen der A 10 vorhandenen BW (70, 72) sowie die Lage der Rampen der genannten AS bereits für den 6-streifigen Ausbau vorgesehen bzw. fertiggestellt.

Die Planung für das BW 70 Ü1 schließt auch die Anpassung des kommunalen Wirtschaftsweges „Kuhdammweg“ der Gemeinde mit ein. Seitens der Gemeinde bestehen aufgrund der Entwicklungsabsichten im vorhandenen/geplanten Gewerbegebiet/Güterverkehrszentrum (GVZ) „Berlin-West“ westlich der A 10 Forderungen hinsichtlich des Ausbaus des Kuhdammweges zur Erschließung des genannten GVZ.

Planung und Bau wird – wie schon erwähnt – durch den Landesbetrieb durchgeführt. Um dem Landesbetrieb Planungssicherheit zu geben und um somit eine zuverlässige und bindende Planungsgrundlage für die weiteren Planungsschritte zu erhalten, wird diese Vereinbarung abgeschlossen.

Die Durchführung der Baumaßnahme zum BW 70 Ü1 ist ab 2020 mit einer geplanten Bauzeit von 1 Jahr vorgesehen. Vor Baudurchführung des geplanten Brückenbauwerks wird unabhängig von dieser Vereinbarung eine Kreuzungsvereinbarung, in der die Kostenteilung einschließlich Abrechnung, Erhaltung und Aufgaben im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht (einschließlich Winterdienst) abschließend geregelt werden, zwischen dem Landesbetrieb und der Gemeinde abgeschlossen. Damit erhält die Gemeinde rechtzeitig die Information, um die entsprechenden Mittel in ihren Haushalts-/Wirtschaftsplan (ab dem geplanten Baubeginn) einzuordnen.

§ 1 Gegenstand

- (1) Gegenstand der Vereinbarung ist die verbindliche Festlegung der Planungsgrundlagen für die weiteren Planungsphasen für den Ersatzneubau des BW 70 Ü1 im Zuge des Kuhdammweges über A 10 bei km 137,655, die sich aufgrund der Forderungen der Gemeinde ergeben.
- (2) Vereinbarungspartner sind:
 - der Landesbetrieb für das BW 70 Ü1 und die A 10 als Baulastträger und Erbringer/Durchführender der Planung,
 - die Gemeinde als Baulastträger des am BW 70 Ü1 überführten Kuhdammweges.
- (3) Grundlagen der Vereinbarung:
 - Schreiben der Gemeinde vom 31.08.2012 sowie 20.10.2014, Az.: 62.82.01 (s. Anlage 4) und Abstimmungsgespräch zwischen Landesbetrieb und Gemeinde am 21.10.2015 sowie
 - Bundesfernstraßengesetz (FStrG),
 - Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG),
 - Straßenkreuzungsrichtlinie (Stra-KR),
 - Fernstraßenkreuzungsverordnung (StrKrVO),
 - sonstige für die Straßenbauverwaltung gültige Vorschriften und Richtlinien in der jeweils gültigen Fassung.

§ 2 Planungsgrundlagen (Bauwerk, Straße)

(1) Forderungen des Landesbetriebes:

- Berücksichtigung einer zukünftigen möglichen Verbreiterung der A 10 von 4 auf 6 Fahrstreifen,
- Wiederherstellung des Kuhdammweges im BW- und Rampenbereich in den vorhandenen Abmessungen mit einem RQ 7,5 (einstreifig = Fahrbahnbreite: 4,50 m im BW-bereich, 4,00 m östlich der A 10; Ausbaubreite: 5,50 m westlich der A 10).

(2) Forderungen der Gemeinde:

- Wiedererrichtung des BW 70 Ü1 am vorhandenen Standort mit einem 2-streifigen Querschnitt (= Fahrbahnbreite: 7,00 m),
- Ausbau des Kuhdammweges auf 2 Fahrstreifen (= Fahrbahnbreite: 7,00 m) zwischen Rostocker Straße und Brücke im Zuge des Kuhdammweges über den Havelkanal,
- Anbindung des neu ausgebauten 2-streifigen Kuhdammweges an die Rostocker Straße einschließlich erforderlicher Anpassungen im Bereich der Rostocker Straße,
- keine Änderung der Straßenachse der vorhandenen Hafestraße,
- keinen Eingriff in Ansiedlungsflächen an der Hafestraße,
- Beachtung der parallel zur A 10 und des Kuhdammweges verlaufenden Leitungen,
- Erhaltung der vorhandenen Zufahrt für die Gewerbefläche (BULGUR-Fabrik) südlich des Kuhdammweges zur Hafestraße,
- Aufrechterhaltung der GVZ-Entwässerung im Bereich der östlichen BW-Rampe des BW 70 Ü1.

(3) Unter Beachtung der für die Straßenbauverwaltung geltenden Vorschriften und Richtlinien ergeben sich aus den in § 2 (1) und (2) aufgeführten Forderungen folgende Planungsgrundlagen für den Entwurf des zu erneuernden BW 70 Ü1 und des überführten Kuhdammweges:

- a) Planung der A 10 mit einem RQ 36 (= Fahrbahnbreite: 33,00 m) gemäß Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA);
- b) Ersatzneubau des BW 70 Ü1 mit einem RQ 11B (= Fahrbahnbreite: 7,00 m) gemäß Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) am vorhandenen Standort (s. Anlage 3, Pkt. 1);
- c) Ausbau des Kuhdammweges in den Anpassungsbereichen der BW-Rampen mit einem RQ 11 (= Fahrbahnbreite: 7,00 m), Entwurfsklasse 3 gemäß RAL (s. Anlage 3, Pkt. 2);
- d) Weiterführung des Kuhdammweges außerhalb des Anpassungsbereiches der BW-Rampe mit einem RQ 11 (s. § 2 (3) c)) bis zur Rostocker Straße einschließlich richtliniengemäßer Umgestaltung des Knotenpunktes (KP) Rostocker Straße/Kuhdammweg (s. Anlage 3, Pkt. 2);
- e) Anbindung der Hafestraße an den Kuhdammweg unter Vollsperrung einschließlich Ausweisung einer Umleitungsstrecke;
- f) Wiederherstellung der Zufahrt BULGUR-Fabrik an die Hafestraße.

§ 3 Kostentragung/Kostenbeteiligung für Planung und Bau

(1) Aufgrund der in § 2 (2) aufgeführten Forderungen der Gemeinde und der damit lt. § 2 (3) für die weitere Planung zugrunde gelegten Parameter ergibt sich eine Kostenbeteiligung der Gemeinde.

Dabei wird zwischen kreuzungsbedingten Kosten – aufgrund beidseitiger Veranlassung – sowie nicht-kreuzungsbedingten Kosten – aufgrund einseitiger Veranlassung – unterschieden.

- (2) Die kreuzungsbedingten Kosten umfassen den Ersatzneubau des BW 70 Ü1 einschließlich der dafür erforderlichen Rampenanpassung und Folgemaßnahmen. (s. § 2 (3) a – c), e), f)). Diese Kosten werden gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 2 FStrG wie folgt geteilt (s. Anlage 1):
- Landesbetrieb 80,49 %
 - Gemeinde 19,51 %.
- (3) Die Maßnahmen zum Ausbau des Kuhdammweges außerhalb des Kreuzungsbereiches mit der A 10 auf einen RQ 11 einschließlich Umgestaltung KP Rostocker Straße/Kuhdammweg (s. § 2 (3) d)) erfolgen allein auf Forderung der Gemeinde. Sie sind nichtkreuzungsbedingt. Die dadurch entstehenden Kosten sind somit gemäß § 12 (3) Satz 1 FStrG/Nr. 12 Stra-KR durch die Gemeinde zu tragen.
- (4) Der Landesbetrieb berechnet gem. § 18 der Zweiten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen vom 11.02.1956 (2. AVVFStrG) Verwaltungskosten in Höhe von 10 v.H. für den Teil der Leistungen, für den die Gemeinde bzw. Dritte die Bauausführung vorzunehmen gehabt hätte. Diese Kosten beziehen sich hier auf die nichtkreuzungsbedingten Leistungen (s. § 3 (3)).
- (5) Die entsprechenden Kostenanteile und Kostengrößen (s. § 3 (2) – (4)) sind Inhalt der noch zu erstellenden Kreuzungsvereinbarung (s. Präambel), in der auch die deren Abrechnungsmodalitäten (u.a. Zeitpunkt der Abschlagszahlungen) geregelt werden.
- (6) Werden Umplanungen aufgrund geänderter Forderungen der Gemeinde als der hier in § 2 (2) aufgeführten und in dieser Vereinbarung verbindlich aufgenommenen erforderlich und ergeben sich somit Änderungen, die sich auf die Gestaltung der verkehrlichen Anbindung auswirken, so sind die etwa hierbei entstehenden Mehrkosten für die Umplanung einschließlich der dafür erforderlichen Verwaltungskosten durch die Gemeinde zu tragen. Dies ist in einem Nachtrag zu dieser Vereinbarung zu regeln.

§ 4 Sonstiges

- (1) Die Unwirksamkeit einzelner Regelungen dieses Vertrages berührt die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen nicht. Die Vertragsparteien verpflichten sich, unwirksame Bestimmungen durch solche zu ersetzen, die dem Sinn und Zweck der Vereinbarung wirtschaftlich entsprechen.
- (2) Änderungen oder Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.
- (3) Diese Vereinbarung wird 2fach ausgefertigt. Die Beteiligten erhalten je eine Ausfertigung.

Hohen Neuendorf,

Wustermark,

Für den Landesbetrieb Straßenwesen

Für die Gemeinde Wustermark

im Auftrag

Andreas Schade
Abteilungsleiter

Holger Schreiber
Bürgermeister

- Anlagen: 1 Kostenteilungsschlüssel
2 Übersichtsplan
3 Straßenquerschnitt (Prinzipskizzen)
4 Schreiben der Gemeinde vom 31.08.2012 und 20.10.2014

Kostenteilungsschlüssel

(für kreuzungsbedingte Kosten)

mehrseitige Veranlassung zur Änderung der höhenungleichen Kreuzung → Teilung der kreuzungsbedingten Kosten, die sich aus dem Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste ergibt (s. FStrG § 12 (3) Nr. 2)

Bei der Bemessung der Fahrbahnbreiten sind auch die zugehörigen Rad- und Gehwege, die Trennstreifen und die befestigten Seitenstreifen mit einzubeziehen. Dabei sind die Fahrbahnbreiten maßgeblich, die die Straßen nach der Kreuzungsmaßnahme am „ungestörten“ Querschnitt (= an die Kreuzungsmaßnahme anschließender nichtkreuzungsbeeinflusster Streckenabschnitt) haben werden. Der Kostenanteil jedes Straßenastes ergibt sich aus der Division der Fahrbahnbreite des jeweiligen Straßenastes und der Summe der Fahrbahnbreiten aller an der Kreuzung beteiligten Straßenäste.

1. Ermittlung der Fahrbahnbreiten

A 10	RQ 36	Fahrbahnbreite gesamt	33,00 m	→ Äste A u. B
		befestigte Fahrbahnbreite	2 x 14,50 m	
		Mittelstreifen	4,00 m	
Kuhdammweg	RQ 11	Fahrbahnbreite gesamt	8,00 m	→ Äste C u. D
		befestigte Fahrbahnbreite	2 x 4,00 m	
		(Fahrbahn	2 x 3,50 m	
		Randstreifen	2 x 0,50 m)	

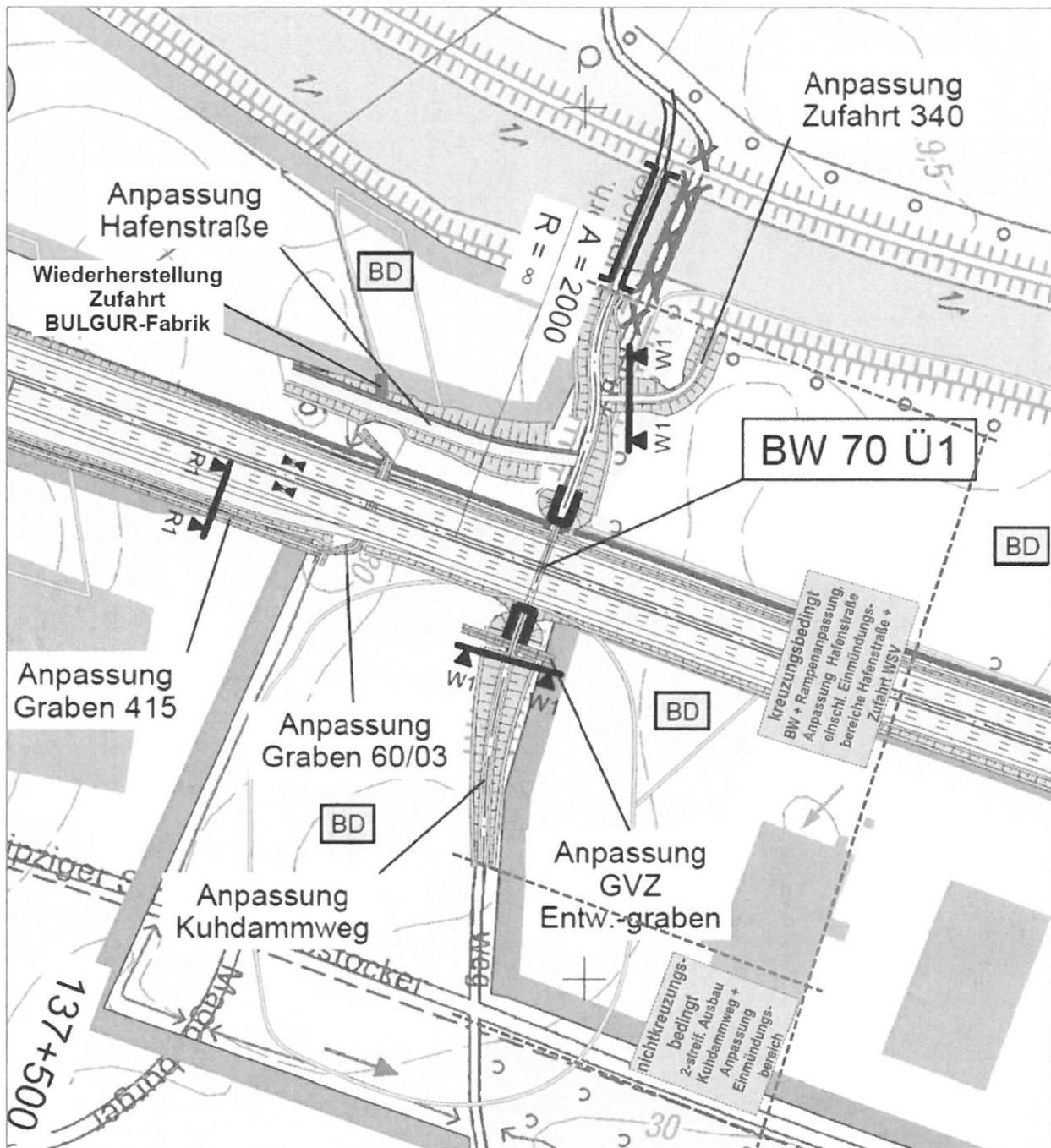
2. Ermittlung des Kostenteilungsschlüssels

$$\text{Ast ...} = \frac{\text{Fahrbahnbreite Ast ...}}{\text{Summe der Fahrbahnbreiten Ast A, Ast B, Ast C und Ast D}}$$

Fahrbahnbreiten [m]	A 10	33,00
	Kuhdammweg	8,00
Kostenanteil A 10	Ast A	0,40244
	Ast B	0,40244
Kostenanteil Landesbetrieb [%]		80,49
Kostenanteil Kuhdammweg	Ast C	0,09756
	Ast D	0,09756
Kostenanteil Gemeinde [%]		19,51

Übersichtsplan Ersatzneubau BW 70 Ü1

(Darstellung kreuzungsbedingter und nichtkreuzungsbedingter Maßnahmen)

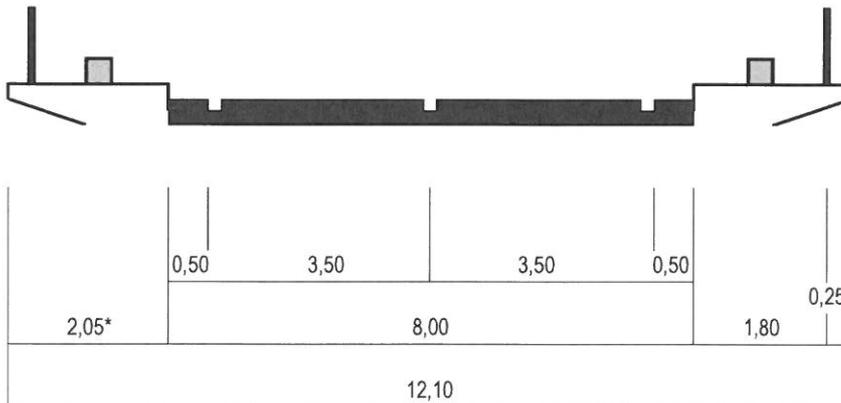


Straßenquerschnitt

(Prinzipischnitten)

1. BW

RQ 11B



* in Abhängigkeit vom gewählten System der Schutzeinrichtungen können sich gemäß RiZ-ING die Breiten der Kappen und damit die Gesamtbreite der Brücke ändern

2. Kuhdammweg zwischen Havelkanalbrücke und Rostocker Straße (außerhalb des BW)

RQ 11

