

2. Aufl.

Kreuzungsvereinbarung

(§§ 3 / 13 EKrG)

Zwischen der

DB Netz AG
Regionalbereich Nord
Lindemannallee 3, 30173 Hannover

nachstehend kurz **DB** genannt

und

der Stadt Vechta, Burgstraße 6, 49377 Vechta

vertreten durch den Bürgermeister

nachstehend kurz **Stadt** genannt

wird

gemäß § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) vom 14.08.1963 (BGBl. I, S. 681) in der Fassung vom 08.03.1971 (BGBl. I, S. 167) und vom 21.03.1971 (BGBl. I, S. 337), zuletzt geändert durch Artikel 281 der neunten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom 31.10.2006 (BGBl. I, S. 2444)

folgende Vereinbarung geschlossen:

§ 1

Gegenstand der Vereinbarung

- (1) Die Gemeindestraße „Falkenrotter Straße“ von OU B 69 Vechta bis zum Bremer Tor kreuzt die Eisenbahnstrecke von Delmenhorst nach Hesepe (Strecke 1560) in Bahn-km 47,251, in Straßen-km 0+752 höhengleich.

Die Straße „An der Paulus-Bastei“ kreuzt diese Eisenbahnstrecke in Bahn-km 47,718 ebenfalls höhengleich.

Beteiligte an der Kreuzung sind die DB als Baulastträger des Schienenweges und die Stadt Vechta als Baulastträger der Straße.

- (2) Aus Gründen

- der Sicherheit und
- der Abwicklung des erhöhten Verkehrsaufkommens

ist es erforderlich, die o.g. höhengleichen Bahnübergänge aufzuheben und südlich des Knotenpunktes Falkenrotter Straße je eine höhenungleiche Bahnkreuzung in Form eines Rahmen- / Trogbauwerkes herzustellen:

- „Neubau einer Eisenbahnüberführung in Bahn – km 47,350 der Strecke 1560“ zur Querung der künftigen Entlastungsstraße Vechta-West und
- „Neubau einer Eisenbahnüberführung bei Bahn-km 47,639“ zur Querung eines Fuß- und Radweges.

- (3) Die Bahnübergänge werden spätestens drei Monate nach Inbetriebnahme der Brücken (Trog) aufgehoben werden. Die Inbetriebnahme ist der DB von der Stadt sechs Monate vorher wegen der Anmeldung der Sperrpausen anzuzeigen.


467 Met

§ 2

Art und Umfang der Maßnahme

(1) Beschreibung der Maßnahme (Ziellösung)

Die Gesamtmaßnahme umfasst folgende Teilmaßnahmen:

-  a) Erstellung einer Straßen- und Radwegeunterführung mit einem wasserdichten Trogbauwerk in einer lichten Breite von 13,80 m in Bahn-km 47,350. Einbindung einer Eisenbahnüberführung – EÜ -. Das Trogbauwerk ist konstruktiv mit einer Stahlbetonwanne ausgebildet, zu deren Herstellung eine Dichtsohle (HDI-Verfahren) und Stahlpundwände mit rückwärtiger Zugverankerung vorzusehen sind. Zur Überführung der Gleisanlage und der an diese angeschwenkten Gustav-Heinemann-Straße wird das Trogbauwerk als Tragwerksrahmen ausgebildet, der eine monolithische Einheit bildet. Die Trassierung der Straße erfolgt nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, (RASt-06). Die Trassierung des Radweges erfolgt nach den Empfehlungen für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen. Für die Bauwerksentwässerung wird eine zusätzliche Pumpstation errichtet.
- b) Erstellung einer davon abgesetzten eigenständigen wasserdichten Rad- und Fußwegunterführung mit Pumpenanlage in Bahn-km 47,639 als Ersatz für die Aufhebung des BÜ „An der Paulus-Bastei“.
- c) Verkehrsgerechte Wiederanbindung der vorhandenen Straßen, Wege, Zufahrten und Zugänge und die Erstellung des Straßenaufbaus innerhalb der Trogstrecke und im Bereich des Rahmenbauwerkes der beiden EÜ.
- d) Anpassung sämtlicher von den Maßnahmen betroffenen Ver- und Entsorgungsleitungen Dritter.
- e) Erstellung der Entwässerungsanlagen außerhalb der Trog-/Rahmen EÜ-Bauwerke.
- f) Durchführung aller eisenbahnspezifischen Begleitarbeiten für den Bau der Eisenbahnüberführungen, wie Kabellagen (z.B. Signal- und Fernmeldeanlagen) während der Bauzeit sichern und ggfls. um- und / oder verlegen und anpassen einschl. aller Folgemaßnahmen.
- g) Rückbau des vorhandenen Bahnübergangs „Falkenrotter Straße“ in Bahn-km 47,251 mit allen zugehörigen technischen Anlagen und Einrichtungen sowie alle sonstigen Folgemaßnahmen an Bahnanlagen und Anpassung sämtlicher von der Maßnahme betroffenen Ver- und Entsorgungsleitungen.
- h) Rückbau des vorhandenen Bahnübergangs „An der Paulus-Bastei“ in Bahn-km 47,718 mit allen zugehörigen technischen Anlagen und Einrichtungen sowie alle sonstigen Folgemaßnahmen an Bahnanlagen und Anpassung sämtlicher von der Maßnahme betroffenen Ver- und Entsorgungsleitungen.
- i) Anpassung und Sicherung der durch den Neubau der beiden EÜ betroffenen Anlagen Dritter, sofern es keine besonderen vertraglichen Regelungen gibt.
- j) Durchführung von Maßnahmen zur Kampfmittelsondierung und ggf. Kampfmittelbeseitigung.
- k) Durchführung sonstiger Maßnahmen zur Bodensanierung an Bahn- und Straßenanlagen.
- l) Durchführung landschaftspflegerischer Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die aus Anlass der Maßnahme erforderlich sind.
- m) Grunderwerb von bebautem und unbebautem Grundbesitz, Wertminderungen, Entschädigungszahlungen.
- n) Grundstücksfreimachungen.

o) Schallschutzmaßnahmen.

- p) notwendige Anpassung des Rad- und Fußwegenetzes für die schwächeren Verkehrsteilnehmer wg. der Maßnahme zu (1) a) als Lückenschluss entlang der Strecke 1560 mit den erforderlichen Folgemaßnahmen.

(2) Beschreibung der kreuzungsbedingten Maßnahme (**Fiktivlösung** – wird nicht ausgeführt und dient nur der Kostenermittlung).

Die Fiktivlösung umfasst folgende Teilmaßnahmen:

- 009 a) Erstellung einer Straßen- und Radwegeüberführung (SÜ) in Bahn-km 47,350 mit einem Brückenbauwerk über die Eisenbahnstrecke 1560 und über die Gustav Heinemann Straße einschließlich der beiderseitigen Rampen. Als Trassierungselement für die Straßenüberführung wie auch für die weitere Straßenanbindung wird die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) zu Grunde gelegt.
- b) Erstellung einer davon abgesetzten eigenständigen wasserdichten Rad- und Fußwegunterführung mit Pumpenanlage in Bahn-km 47,639 als Ersatz für die Aufhebung des BÜ „An der Paulus-Bastei“.
- c) Verkehrsgerechte Wiederanbindung der vorhandenen Straßen, Wege, Zufahrten und Zugänge einschließlich der Verschwenkung der Gustav-Heinemann-Straße und einer verkehrsgerechten Anbindung für Radfahrer und Fußgänger von der Gustav-Heinemann Straße zum Brückenbauwerk.
- d) Anpassung sämtlicher von den Maßnahmen betroffenen vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen Dritter.
- e) Erstellung der Entwässerungsanlagen im Bereich des SÜ – Brückenbauwerkes und der Fuß- und Radwegunterführung „An der Paulus-Bastei“.
- f) Durchführung aller eisenbahnspezifischen Begleitarbeiten für den Bau der Straßenüberführung wie Kabellagen (z.B. Signal- und Fernmeldeanlagen) während der Bauzeit sichern und ggfls. um- und / oder verlegen und anpassen einschl. aller Folgemaßnahmen.
- g) Rückbau des vorhandenen Bahnübergangs „Falkenrotter Straße“ in Bahn-km 47,251 mit allen zugehörigen technischen Anlagen und Einrichtungen sowie alle sonstigen Folgemaßnahmen an Bahnanlagen und Anpassung sämtlicher von der Maßnahme betroffenen Ver- und Entsorgungsleitungen.
- h) Rückbau des vorhandenen Bahnübergangs „An der Paulus-Bastei“ in Bahn-km 47,718 mit allen zugehörigen technischen Anlagen und Einrichtungen sowie alle sonstigen Folgemaßnahmen an Bahnanlagen und Anpassung sämtlicher von der Maßnahme betroffenen Ver- und Entsorgungsleitungen.
- i) Anpassung und Sicherung der durch den Neubau der SÜ betroffenen Anlagen Dritter, sofern es keine besonderen vertraglichen Regelungen gibt.
- j) Durchführung von Maßnahmen zur Kampfmittelsondierung und ggfls. Kampfmittel-Beseitigung
- k) Durchführung sonstiger Maßnahmen zur Bodensanierung an Bahn- und Straßenanlagen
- l) Durchführung landschaftspflegerischer Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die aus Anlass der Maßnahme erforderlich sind
- m) Grunderwerb von bebautem und unbebautem Grundbesitz; Wertminderungen, Entschädigungszahlungen
- n) Grundstücksfreimachungen

o) Schallschutzmaßnahmen

p) Notwendige Anpassung des Rad- und Fußwegenetzes für die schwächeren Verkehrsteilnehmer als Lückenschluss entlang der Strecke 1560 mit den erforderlichen Folgemaßnahmen.

(3) Im Übrigen gelten die Unterlagen und Pläne (s. § 11), denen die Beteiligten zugestimmt haben.

§ 3

Planfeststellung / Plangenehmigung

- (1) Für die Maßnahme ist zur planungsrechtlichen Absicherung entsprechend § 38 Abs. 3 Nds. Straßengesetz ein die Planfeststellung ersetzendes Bebauungsplanverfahren gemäß § 9 BauGB durchgeführt worden. Der B-Plan Nr. 123 der Stadt Vechta ist als rechtskräftige Satzung mit Veröffentlichung am 28.11.2007 in Kraft getreten.
- (2) Das Vorhaben Neubau einer Eisenbahnüberführung in Bahn-km 47,350 der Strecke 1560 (§ 2 Abs. 1 a) ist mit Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Hannover, 58121 Pap 16/2008 vom 23.06.2008 gem. § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 7 VwVfG und § 18 b Nr. 4 AEG zugelassen.
- (3) Die notwendigen eisenbahn- bzw. straßenrechtlichen Verfahren für den Bau des Fußgänger- und Radfahrertrogbauwerkes im km 47,639 im Zuge der Straße „An der Paulus-Bastei“ sowie für den Rückbau der BÜ-Sicherungsanlagen inkl. Herstellung des Gleis- Regelquerprofils im Bereich der BÜ in Bahn-km 47,251 und 47,718 erfolgen gesondert. Die Stadt wird im Einvernehmen mit und im Namen der DB die planungsrechtlichen Entscheidungen nach §§ 18 ff AEG beim Eisenbahn-Bundesamt beantragen. Die straßenrechtlichen Einziehungsverfahren wird die Stadt eigenverantwortlich betreiben.

§ 4

Durchführung der Maßnahme

- (1) Die Stadt führt alle in § 2 Abs. 1 aufgeführten Maßnahmen durch.
- (2) Die Baudurchführende ist für die Ausschreibung, Vergabe und Vertragsabwicklung mit den Unternehmern zuständig.
- (3) Im Übrigen können Aufträge für Leistungen ohne vorherige Bestätigung des anderen Beteiligten vergeben werden. Der andere Beteiligte wird hierüber aber vorab informiert.
- (4) Führt ein Kreuzungsbeteiligter gem. § 1 Maßnahmen durch, die Auswirkungen auf Anlagen des anderen oder den Verkehr haben können, so wird er vorher dessen Zustimmung einholen. Maßnahmen, die von der Stadt durchgeführt werden und im Gefahrenbereich der Gleise liegen bzw. Bahnanlagen baulich und sicherheitstechnisch berühren (z.B. Durchpressungen) sind von der DB zu genehmigen und von der Bauüberwachung der DB zu begleiten. Dies erfordert den Abschluss einer „Baudurchführungs-Vereinbarung“.
- (5) Die Stadt beabsichtigt, kurzfristig mit der Maßnahme nach § 2 (1) a) zu beginnen und sie zügig abzuwickeln. Die DB unterstützt die Stadt in dieser Absicht. Die bau- und planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Maßnahme zu § 2 Abs.1 a) liegen vor. Die Stadt wird der DB die Ausführungsplanung rechtzeitig zusenden und diese in verwaltungstechnischer Sicht mit ihr abstimmen. Mit der Durchführung der Maßnahmen darf erst begonnen werden, wenn die betreffenden verwaltungsrechtlichen / technischen Voraussetzungen erfüllt sind, die Finanzierung gesichert ist und alle Beteiligten dem Baubeginn zugestimmt haben. Für Baubeginn, zeitliche Durchführung der Maßnahme u.ä. gelten die im Schriftwechsel zu vereinbarenden Einzelheiten. Erfolgt ein Baubeginn, bevor die Finanzierung der Gesamtmaßnahme gesichert ist, trägt die Stadt allein das finanzielle Risiko. Eine Vorfinanzierung durch die DB erfolgt nicht.
- (6) Nach Durchführung der Maßnahmen erfolgt eine gemeinsame Abnahme der in § 2 Abs. 1 beschriebenen Anlagen durch die Beteiligten.

- (7) Die endgültigen Abmessungen der Kreuzungsanlagen werden in Bestandszeichnungen nachgewiesen. Nach Durchführung der Maßnahmen übergibt die Stadt der DB eine Ausfertigung der Bestandszeichnungen - auf Wunsch auf Datenträger und als Mikrofilm.

§ 5

Kosten der Maßnahme

- (1) Der Umfang der kreuzungsbedingten Kosten (= Kostenmasse) wird unter Beachtung des § 13 Abs. 2 EKrG, der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung (1.EKrV) und des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr.8/89 des Bundesministeriums für Verkehr vom 17.05.1989 (VkB1. 1989, S. 419) ermittelt.

- (2) Die Kosten der Maßnahme (§2 Abs. 1 = Ziellösung) betragen nach dem als Anlage beigefügten Formblatt DB Netz „Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten“ voraussichtlich ca. 14.550.800,- Euro (einschließlich Umsatzsteuer und Verwaltungskosten).

Die kreuzungsbedingte Kostenmasse beträgt nach Maßgabe des beschriebenen Fiktiventwurfes (§2 Abs. 2) 12.122.000,00 Euro einschließlich Umsatzsteuer und Verwaltungskosten

(in Worten: zwölfmillioneneinhundertzweiundzwanzigtausend Euro)

- (3) Die o.g. kreuzungsbedingten Kosten werden nach § 13 Abs. 1 EKrG von der DB, von der Stadt und vom Bund zu je einem Drittel als Fixbetrag getragen.

Demnach entfallen auf

die DB	4.040.667,00 Euro
die Stadt	4.040.667,00 Euro
den Bund	4.040.667,00 Euro

- (4) Die nicht kreuzungsbedingten Kosten (Differenz zwischen Gesamtkosten der Ziellösung und kreuzungsbedingten Kosten der Fiktivlösung) werden von der Stadt getragen, die dabei in der Finanzierung frei ist.

- (5) Personalkosten nach § 4 Abs. 2 Nr. 1 der 1. EKrV sind Bestandteil der Kostenmasse. Bei der Berechnung sind die Kosten für das tatsächlich eingesetzte Personal anzusetzen (s. Schreiben des BMV vom 18.09.95 – StB 17/E11/E16/78.11. 00/27 Va 95). Bewertungsgrundlage für die Eigenleistung der DB ist der vom BMVBW / EBA bestätigte „Leistungskatalog zur Abrechnung von EKrG-/GVFG-Maßnahmen“ in seiner jeweils gültigen Fassung.

- (6) Die Beteiligten werden Verwaltungskosten nach § 5 der 1. EKrV in Höhe von 10 % auf die von ihnen aufgewandten Grunderwerbs- und Baukosten, begrenzt auf die Fixsumme der kreuzungsbedingten Kosten, in Rechnung stellen.

- (7) Kosten für Betriebserschwernisse während der Bauzeit – Sperrpausen - gehören – nur soweit solche der DB Netz AG selbst entstehen – zur Kostenmasse.

- (8) Anfallende Umsatzsteuer gehört zur Kreuzungsmasse.

§ 6

Abschlagszahlungen und Abrechnung

- (1) Wenn ein Kostenbeteiligter gem. § 5 Abs. 4 nachweist, dass die Höhe seiner Aufwendungen für Unternehmer- und Eigenleistungen seinen tatsächlichen Finanzierungsanteil übersteigt, leisten die anderen Kostenbeteiligten auf Anforderung entsprechend dem Baufortschritt Abschlagszahlungen auf die kreuzungsbedingten Kosten. Die Zahlungstermine des DB Drittels der kreuzungsbedingten Kosten ergeben sich aus der Anlage „Zahlungsplan“.

- (2) Der endgültige Zahlungsausgleich der kreuzungsbedingten Kosten wird unverzüglich nach Übersendung und Prüfung der abschließenden Kostenzusammenstellung durchgeführt.
- (3) Bei Meinungsverschiedenheiten darf die Zahlung der unbestrittenen Beträge nicht bis zur Klärung der Streitfragen zurückgestellt werden.
- (4) Die nach dem Gesetz zur Modernisierung des Schuldrechts im BGB von 30 auf 3 Jahre verkürzte Verjährungsfrist wird unter Beachtung des § 202 BGB auf 10 Jahre ab verkehrsbereiter Fertigstellung der Kreuzungsmaßnahme verlängert.

§ 7 Erhaltung und Eigentum

- (1) Für die Erhaltung der Kreuzungsanlagen gilt grds. § 14 EKrG.

Danach erhält

- a) die DB: ihre Eisenbahnanlagen insbesondere den Oberbau, Kabel und Leitungen einschl. der Entwässerung des Überbaus im Gleisbereich (Einleitung in die öfftl. Kanalisation)
 - b) die Stadt: die Straßenanlagen, insbesondere sind dies
 - die Straßenunterführung „Gustav-Heinemann-Straße“ (§2 Abs.1 c) und die Straßenanbindungen,
 - die Entwässerungsanlagen mit allen zugehörigen Einrichtungen,
 - das gesamte Trogbauwerk (auch im Bereich der Eisenbahnüberführung) einschließlich der Konstruktionsfugen und Abdichtungen im Trogbauwerk mit Rampen im Zuge der künftigen Entlastungsstraße Vechta-West,
 - die Entwässerungsanlagen in beiden Trogbauwerken einschließlich Pumpstationen und Zuwegungen
 - die Rad- und Fußwegeunterführung „An der Paulus-Bastei“
 - die Beleuchtung und
 - den konstruktiven Teil der Eisenbahnüberführungen (Überbauten). Wegen der monolithischen Verbindung der Bauwerksteile (Trog und Überbau), bedingt durch den hohen Grundwasserstand, ist aus technischer Sicht eine wirtschaftliche Trennung der Bauwerksteile nicht möglich. Daher wird in Anlehnung an das Überwiegend-Prinzip die Erhaltung vereinbarungsgemäß bei der **Stadt** belassen und
 - die landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- (2) Für Erhaltungsmaßnahmen, die Anlagen des anderen Beteiligten betreffen, wird dessen vorherige Zustimmung eingeholt, es sei denn, dass Gefahr im **Verzuge** ist. Dabei werden auch Umfang der Mitbenutzung der Anlagen des anderen Beteiligten sowie ggf. erforderliche Sicherheitsvorkehrungen festgelegt.

- (3) Die Eisenbahnanlagen werden Eigentum der DB, die Anlagen gem. Abs.1 Ziff b) werden Eigentum der Stadt Vechta.

§ 8 Sonstiges

- (1) Alle Arbeiten werden weitestgehend unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes und des Straßenverkehrs durchgeführt. Einschränkungen des Betriebes sind unter den Kreuzungsbeteiligten abzustimmen.

- (2) Die Brückenprüfungen der Eisenbahnüberführungen nach DIN 1076 bzw. den Vorschriften der DB obliegen der Stadt. Die DB ist zu beteiligen. Sind dabei Maßnahmen erforderlich, die Auswirkungen auf Anlagen des anderen Beteiligten oder den Verkehr haben können, so ist vorher dessen Zustimmung einzuholen.
- (3) Für das Verfahren bei der Bauausführung, der Kostenerstattung und der Abrechnung der Maßnahmen (§ 2 Abs. 1) gilt die „Richtlinie über das Verfahren bei der Bauausführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem EKrG“, bekannt gegeben vom BMVBW mit dem ARS Straßenbau Nr. 7 / 2000-S 16/EW 15/78.10.20-04/8 Va00 – vom 06.03.2000 (VkB1 2000, S. 172)
- (4) Die Durchführung baulicher und technischer Maßnahmen bzw. die Genehmigung entsprechender Maßnahmen Dritter im Verkehrsweg eines Beteiligten obliegt jedem Beteiligten für seinen Verkehrsweg. Leitungsverlegungen und der An- oder Einbau sonstiger Einrichtungen bedürfen jedoch jeweils der vorherigen Zustimmung des anderen Beteiligten.

Dieser kann seine Zustimmung verweigern, wenn eigene berechnigte Interessen durch die Maßnahmen beeinträchtigt werden können. Die Zustimmung kann davon abhängig gemacht werden, dass vor Durchführung der Maßnahme eine besondere vertragliche Regelung zwischen ihm und dem Maßnahmeträger zustande kommt.

Diese Regelungen gelten nicht bei Erhaltungsmaßnahmen nach § 7 Abs. 2.

Die Zuständigkeiten des Eisenbahn – Bundesamtes bleiben hiervon unberührt.

- (5) Die Verkehrssicherungspflicht, der Reinigungs- und Winterdienst, die Säuberung der Ansichts- und Verkehrsflächen und die Beleuchtung unterhalb der Eisenbahnüberführungen im Zuge des Geh- und Rad- sowie Straßenweges obliegen der Stadt.
- (6) Die **Stadt** gestattet der **DB** unwiderruflich die unentgeltliche Einleitung des Oberflächenwassers von den EÜ in die Entwässerungseinrichtungen der Stadt. Hierbei sind die Bestimmungen der ggfls. erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse des Landkreises und des kommunalen Abwasserrechtes zu berücksichtigen.
- (7) Von den Kosten der Leitungsanpassung werden nur die Anteile der Kostenmasse angelastet, die ein Beteiligter als Baulasträger eines der beteiligten Verkehrswege zu tragen hat. Nicht zur Kostenmasse zählen die aufgrund bestehender Rechtsverhältnisse von Dritten (z. B. Konzessionsverträge) zu übernehmenden Kosten. Diese sind erforderlichenfalls von dem jeweiligen Vertragspartner bis zur Durchsetzung seiner Ansprüche vorzufinanzieren.
- (8) Ein gegebenenfalls erforderlicher Grunderwerb eines Beteiligten von dem anderen Beteiligten wird gesondert vertraglich geregelt. Die DB Netz wirkt fördernd auf entsprechende Grundstücksgeschäfte mit der DB Services Immobilien GmbH hin.
- (9) Die Kosten für den Bauüberwacher Bahn (BÜB) sind Verwaltungskosten. Sie werden von der Bau-trägerin Stadt getragen, da bei der DB keine Bau- und damit auch keine Verwaltungskosten anfallen.
- (10) Für die Verlegung, Änderung oder Sicherung von Telekommunikationslinienleitungen, die nicht zu den Eisenbahn- oder Straßenanlagen gehören, gelten die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes vom 22.06.2004, soweit keine besonderen vertraglichen Regelungen bestehen. Die Folgekosten bei Änderungen an betriebsnotwendigen Telekommunikationsanlagen der DB gehören zur Kostenmasse (BMVBW-Schreiben vom 23.01.2003).

§ 9

Vertragsergänzungen

Änderungen oder Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

§ 10 Genehmigungen

Diese Vereinbarung bedarf wegen des in § 5 vorgesehenen Beitrages des Bundes insoweit der Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau und Stadtentwicklung gemäß § 5 EKrG. Die Genehmigung wird von der Stadt Vechta beantragt.

§ 11 Ausfertigungen

Diese Vereinbarung wird 6-fach ausgefertigt. Die Beteiligten sowie das BMVBS erhalten je zwei Ausfertigungen.

Als Anlagen sind beigefügt :

- Erläuterungsberichte
- Übersichtskarte
- Übersichtslageplan
- Kostenberechnungen
- Straßenquerschnitte
- Lagepläne
- schalltechnische Untersuchungen
- Ingenieurbauwerk Pläne
- Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten
- vorläufiger Zahlungsplan

Vechta, den 4. Mai 2010

Stadt Vechta

Uwe Bartels

(Bürgermeister)

14.3.10
5.

Hannover, den 18. Mai 2010

DB Netz AG Regionalbereich Nord

Michael Körber

(Leiter Regionalnetze)

Kaufmännischer Leiter