

Kleine Anfrage

des Abg. Hans-Peter Storz SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

**Sanierung der Eisenbahnbrücke über die L 190
in Gottmadingen (Landkreis Konstanz)**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie werden notwendige Baumaßnahmen an Landesstraßen, für die eine Eisenbahnkreuzungsvereinbarung erforderlich ist, zwischen den Regierungspräsidien und der Deutschen Bahn koordiniert?
2. Welchen Inhalt hat die Eisenbahnkreuzungsvereinbarung zwischen der Bahn und dem Land zur Sanierung der Eisenbahnbrücke über die L 190 in Gottmadingen (Landkreis Konstanz)?
3. Warum kann die Baumaßnahme nicht wie vorgesehen im Jahr 2012 begonnen werden, obwohl sie bereits ausgeschrieben war?
4. Trifft es zu, dass Ausschreibung und Mittelbereitstellung zwischen Bahn und Regierungspräsidium Freiburg unzureichend koordiniert wurden und wer trägt nach ihrer Ansicht dafür die Verantwortung?
5. Wann kann nach dieser gescheiterten Vergabe der Bauarbeiten frühestens damit gerechnet werden, dass Land und Bahn die Sanierung gemeinsam realisieren?
6. Welche Konsequenzen hätte es für den Bahnverkehr, wenn die Eisenbahnbrücke aus Sicherheitsgründen gesperrt werden müsste?
7. Werden auch Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz im Rahmen der geplanten Straßenbau-Prioritätenliste des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur berücksichtigt?

21.05.2012

Storz SPD

Eingegangen: 21.05.2012 / Ausgegeben: 22.06.2012

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

In der Gemeinde Gottmadingen (Landkreis Konstanz) überspannt eine Eisenbahnbrücke der Gäubahn Stuttgart–Zürich die L 190. Die Brücke stammt aus der Bauphase der Bahnlinie und ist seit Jahrzehnten sanierungsbedürftig. Die L 190 wurde in den vergangenen Jahren östlich und westlich der Brücke ausgebaut. In Folge des Abschlusses einer Eisenbahnkreuzungsvereinbarung im Jahr 2011 wurde die Sanierung der Brücke so vorbereitet und mit den Beteiligten abgestimmt, dass sie im Jahr 2012 ausgeschrieben werden konnte. Zu einer Vergabe der ausgeschriebenen Bauleistungen kam es jedoch nicht. Es ist unwirtschaftlich, Baumaßnahmen ausführungsfähig zu planen, auszuschreiben und sie dann nicht umzusetzen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 14. Juni 2012 Nr. 2-39.-L190/11*17 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie werden notwendige Baumaßnahmen an Landesstraßen, für die eine Eisenbahnkreuzungsvereinbarung erforderlich ist, zwischen den Regierungspräsidien und der Deutschen Bahn koordiniert?*

Die Federführung für Projekte, die eine Eisenbahnkreuzungsvereinbarung erfordern, übernimmt der Baulastträger des überführenden Verkehrsweges, da er das zu realisierende Bauwerk in seine Baulast und sein Eigentum zu übernehmen hat. Er wird somit Koordinator und ist für das Erstellen der Planung, das Baurecht und das Aufstellen der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung zuständig. Die am Vorhaben Beteiligten sind vom Koordinator in den Projektablauf einzubinden.

- 2. Welchen Inhalt hat die Eisenbahnkreuzungsvereinbarung zwischen der Bahn und dem Land zur Sanierung der Eisenbahnbrücke über die L 190 in Gottmadingen (Landkreis Konstanz)?*

Auf die in der Anlage beigefügte Eisenbahnkreuzungsvereinbarung wird verwiesen.

- 3. Warum kann die Baumaßnahme nicht wie vorgesehen im Jahr 2012 begonnen werden, obwohl sie bereits ausgeschrieben war?*
- 5. Wann kann nach dieser gescheiterten Vergabe der Bauarbeiten frühestens damit gerechnet werden, dass Land und Bahn die Sanierung gemeinsam realisieren?*

Nachdem der Staatshaushaltsplan 2012 verabschiedet ist, steht fest, dass die finanziellen Mittel im Landesstraßenhaushalt durch laufende Maßnahmen bereits vollständig gebunden sind. Neubeginne – wie im Fall der Eisenbahnbrücke über die L 190 in Gottmadingen – werden angesichts der bestehenden Finanzierungslasten und der mittelfristigen Finanzplanung voraussichtlich frühestens ab 2015 wieder möglich sein.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

4. Trifft es zu, dass Ausschreibung und Mittelbereitstellung zwischen Bahn und Regierungspräsidium Freiburg unzureichend koordiniert wurden und wer trägt nach ihrer Ansicht dafür die Verantwortung?

In der Vereinbarung ist unter § 4 Abs. 4 geregelt, dass mit der „Durchführung der Baumaßnahme erst begonnen werden darf, wenn die verwaltungstechnischen Voraussetzungen erfüllt sind, die Finanzierung gesichert ist und die Beteiligten (Bahn, Land und Gemeinde) dem Baubeginn zugestimmt haben“. Dieser Maßgabe – das Land entsprechend zu beteiligen – wurde von Seiten der Bahn nicht gefolgt.

6. Welche Konsequenzen hätte es für den Bahnverkehr, wenn die Eisenbahnbrücke aus Sicherheitsgründen gesperrt werden müsste?

Eine Sperrung der Brücke aus Sicherheitsgründen ist aus heutiger Sicht nicht wahrscheinlich.

7. Werden auch Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz im Rahmen der geplanten Straßenbau-Prioritätenliste des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur berücksichtigt?

In der Straßenbau-Prioritätenliste sind solche Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz berücksichtigt, bei denen es sich um den Bau einer neuen Kreuzung handelt. Maßnahmen, bei denen es sich um Änderungen an bestehenden Bahnübergängen handelt, wie im vorliegenden Fall, sind in der Prioritätenliste nicht enthalten.

Hermann

Minister für Verkehr und Infrastruktur

Vereinbarung über eine Maßnahme an einer Eisenbahnüberführung - §§ 3/12 Nr. 2 EKrG -

Zwischen

der DB Netz AG, Regionalbereich Südwest, nachstehend „Bahn“ genannt,

dem Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Regierungspräsidium Freiburg, nachstehend „Land“ genannt,

und

der Gemeinde Gottmadingen, vertreten durch den Bürgermeister, nachstehend „Gemeinde“ genannt,

wird gemäß § 5 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) in der Fassung vom 21. März 1971 (BGBl I, S. 337), zuletzt geändert durch Artikel 281 der neunten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl I, S. 2407, 2444), folgende

Vereinbarung

getroffen:

§ 1

Gegenstand der Vereinbarung

- (1) Die innerörtliche Straße L 190 „Hilzinger Straße“ kreuzt in Gottmadingen die elektrifizierte Bahnstrecke von Mannheim nach Konstanz (Strecke 4000) in Bahn-km 378,730 höhenfrei.

Die Kreuzung ist als Eisenbahnüberführung hergestellt.

Beteiligte an der Kreuzung sind die Bahn als Baulastträger des Schienenweges, das Land als Baulastträger der Straße und die Gemeinde als Baulastträger des derzeit einseitigen Gehweges im jetzigen Kreuzungsbereich.

- (2) Aus Gründen der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs verlangen das Land und die Bahn die Änderung der bestehenden Eisenbahnüberführung.

Das Land fordert die Herstellung der Landesstraße gem. Vorgaben EAHV 1993 und RAS-L 1195. Dazu gehört der Ausbau des derzeit vorhandenen Gehweges zu einem kombinierten Geh- und Radweg und die zusätzliche Erstellung eines kombinierten Geh- und Radweges im Ausbaubereich der Straße.

Die Bahn fordert die Herstellung des Regelquerschnittes.

Auf den Erläuterungsbericht, der als Anlage 1 Bestandteil dieser Vereinbarung ist, wird verwiesen.

§ 2**Art und Umfang der Maßnahme**

- (1) Beschreibung der Maßnahme:
- a) Erstellen einer Eisenbahnüberführung in Bahn-km 378,730 in den Abmessungen:
Lichte Weite = 13,16 m,
Lichte Höhe \geq 4,20 m,
Kreuzungswinkel = 63,416 ^{gon}.
Überbaubreite zwischen Geländern = 10,64 m
 - b) Erstellen von Flügelwänden als Schwergewichtsstützwände mit Natursteinverblendung in den Abmessungen:
Bodenplatte: Breite = 3,00 m, Dicke 0,8 m
Wandhöhe : bis 3,40 m
 - c) Absenkung und Ausbau der L 190 in den neuen Abmessungen im Bereich der Eisenbahnüberführung - einschließlich der durch die Baumaßnahmen ausgelösten Leitungsverlegungen- und Anpassung an den Bestand in den Anbindungsbereichen Johann-Georg-Fahr-Straße, Burgstraße, Am Festplatz und an den Ausbauenden an die Hilzinger Straße.
 - ~~d) Anordnung beidseitiger kombinierter Geh- und Radwege an die Straße und Anpassung an den Bestand sowie die Anpassung der angrenzenden Zufahrten zu den Anliegergrundstücken.~~
 - e) Abbruch der alten Eisenbahnüberführung.
 - f) Zusammenhangsarbeiten mit der Erstellung der Eisenbahnüberführung:
Versetzen des Mastpaares 378/31 und 378/32
Sichern und Verlegen von bahneigenen Leitungen
Anpassung an den Bestand
 - g) Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen durch Rasenansaat an den neu angegedeckten Böschungen. Neupflanzung von 3 Solitär-bäumen am Böschungsfuß an der Burgstraße.
 - h) Bauzeitlich wird ein gesicherter Durchgang für Personen- und Fahrzeugverkehr gemäß der Plangenehmigung erstellt.
 - i) Grunderwerb einschl. Flächenmanagement
- (2) Im Übrigen gelten, vorbehaltlich ggf. noch durchzuführender Änderungen im laufenden Verfahren zur Erlangung des Baurechts die Unterlagen und Pläne, denen die Beteiligten zugestimmt haben.

Nachstehende Unterlagen und Pläne werden Bestandteil dieser Vereinbarung:

Erläuterungsbericht	(Anlage 1)
Zusammenstellung der vsl. Kosten	(Anlage 3.1)
Kostenfolge bei Leitungsänderungen /-umverlegungen	(Anlage 3.2)
Bestandslageplan	(Anlage 3.3)
Übersichtsplan Baumaßnahmen	(Anlage 3.4)
Ermittlung des Kostenteilungsschlüssels	(Anlage 4.1)
Kostenberechnung Fiktiventwurf – Verlangen der DB Netz AG	(Anlage 4.2)

Kostenberechnung Fiktiventwurf – Verlangen des Straßenbaulastträgers	(Anlage 4.3)
Kurzerläuterungen der Fiktiventwürfe	(Anlage 4.4)
Vorläufige Ablöseberechnung	(Anlage 5)

§ 3

Planfeststellung

Auf Antrag der Bahn wurde ein Verfahren nach §§ 18b ff Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in Verbindung mit § 74 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) durch die zuständige Außenstelle des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) mit **Aktenzeichen 59191 Pap191-36** durchgeführt.

§ 4

Durchführung der Maßnahme

- (1) Die Bahn führt die in § 2 Abs. (1) Buchst. a) bis i), aufgeführten Leistungen der geplanten Maßnahme durch.

Der jeweilige Baudurchführende ist für die Ausschreibung, Vergabe und Vertragsabwicklung mit dem Unternehmer zuständig.

- (2) Aufträge für Leistungen bis zum Betrag von 250.000,- € dürfen ohne vorherige Bestätigung der anderen Beteiligten (Land und Bahn) vergeben werden.
- (3) Führt ein Beteiligter (Bahn, Land und Gemeinde) Maßnahmen durch, die Einwirkungen auf Anlagen der anderen Beteiligten (Bahn, Land und Gemeinde) oder den Verkehr haben können, so wird er vorher dessen Zustimmung einholen.
- (4) Der Baubeginn für die Maßnahmen an der Eisenbahnüberführung ist voraussichtlich ab 2012 vorgesehen.
Die Arbeiten werden voraussichtlich 18 Monate in Anspruch nehmen.

Für Baubeginn, zeitliche Durchführung der Maßnahme u.ä. gelten die im Schriftwechsel zu vereinbarenden Einzelheiten. Mit der Durchführung der Baumaßnahme darf erst begonnen werden, wenn die verwaltungstechnischen Voraussetzungen erfüllt sind, die Finanzierung gesichert ist und die Beteiligten (Bahn, Land und Gemeinde) dem Baubeginn zugestimmt haben.

- (5) Alle Arbeiten sind unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs auszuführen. Der kraftfahrzeugfähige Straßenverkehr muss im Zuge der Baudurchführung durch die Bahn teilweise und zeitlich befristet umgeleitet werden. Die notwendigen Verkehrsumleitungen werden durch die Bahn rechtzeitig mit der örtlichen Verkehrsbehörde abgestimmt und durchgeführt.
Für den fußläufigen Verkehr und den Pkw-Verkehr wird ein Schutztunnel hergestellt.
- (6) Nach Fertigstellung der Maßnahme erfolgt durch die Beteiligten (Bahn, Land und Gemeinde) eine gemeinsame Abnahme, deren Ergebnis in einer Niederschrift festgehalten wird. Dem EBA ist auf Verlangen Gelegenheit zu geben, sich an der Abnahme zu beteiligen. Die Bahn fertigt die Niederschrift, die der Gegenzeichnung durch die anderen Beteiligten bedarf. Jeder Beteiligte erhält eine Ausfertigung der Niederschrift.
- (7) Die endgültigen Abmessungen der Kreuzungsanlage werden in Bestandszeichnungen nachgewiesen. Nach Durchführung der Maßnahme übergibt der Baudurchführende

(Bahn) den anderen Beteiligten (Land und Gemeinde) eine Ausfertigung der Bestandszeichnungen.

§ 5

Kosten der Maßnahme

- (1) Der Umfang der kreuzungsbedingten Kosten (= Kostenmasse) wird unter Beachtung des § 12 EKrG, der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung (1. EKrV) und des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 8/1989 des Bundesministers für Verkehr vom 17. Mai 1989 (VkB1 1989, S. 419) ermittelt.
- (2) Die Kosten der Maßnahme § 2 Abs. (1) Buchst. a) bis i) betragen ca. **3.170 T €** (siehe Anlage). Sie sind in voller Höhe kreuzungsbedingt und werden nach § 12 Nr. 2 EKrG von dem Land und der Bahn getragen.

Von den kreuzungsbedingten Kosten entfallen nach § 12 Nr. 2 EKrG auf das Land 66,33 % = 2.102 T €, auf die Bahn 33,67 % = 1.067 T €. Die Einzelheiten der Kostenteilung nach § 12 Nr. 2 EKrG ergeben sich aus der Anlage.

- (3) Anfallende Umsatzsteuer in Höhe des zum Fälligkeitszeitpunkt geltenden Steuersatzes gehört zur Kostenmasse.
- (4) Bei der Berechnung der Personalkosten nach § 4 Abs. 2 Nr.1 der 1.EKrV sind die Kosten für das tatsächlich eingesetzte Personal anzusetzen (s. Schreiben des BMV vom 18.09.95 - StB 17/E 11/E16/78.11. 00/27 Va 95). Bewertungsgrundlage für die Eigenleistungen der Bahn sind die örtlichen Dispo-Kosa ohne Zuschläge. Sie stellen die Basis der Kostenrechnung der Bahn dar, die vom Bund anerkannt wird. Die Kostensätze unterliegen der jährlichen Überprüfung durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer. Bei Bedarf werden die örtlichen Kostensätze für die in Betracht kommenden Leistungen von der Bahn mitgeteilt.
- (5) Die Bahn wird Verwaltungskosten nach § 5 der 1. EKrV in Höhe von 10 v.H. der von ihr aufgewandten Baukosten dem Land in Rechnung stellen.
- (6) Die Kosten für Betriebserschwerisse während der Bauzeit, die der Bahn selbst entstehen gehören zur Kostenmasse.
- (7) Die endgültigen Kosten ergeben sich aus ihrer Schlussabrechnung, die von der Bahn aufgestellt wird.

§ 6

Abschlagszahlungen und Abrechnung

- (1) Das Land leistet Abschlagszahlungen nach dem Baufortschritt auf die Kosten der Maßnahme, die von dem anderen Beteiligten (Bahn) durchgeführt wird.
- (2) Für das Verfahren der Bauausführung der Kostenerstattung, der Leistungen von Abschlagszahlungen und der Abrechnung der Maßnahme gelten ergänzend die Richtlinien über das Verfahren bei der Bauausführung und Abrechnung von Maßnahmen nach EKrG, die das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen als Anlage 2 des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 7/2000 vom 06. März 2000 (VkB1. 2000 S. 172) bekannt gegeben hat.

- (3) Der endgültige Zahlungsausgleich wird unverzüglich nach Übersendung und Prüfung der Kostenzusammenstellung durchgeführt. Bei Meinungsverschiedenheiten darf die Zahlung der unbestrittenen Beträge nicht bis zur Klärung der Streitfragen zurückgestellt werden.
- (4) Die Bahn und das Land vereinbaren abweichend von § 195 BGB eine Verjährungsfrist von 10 Jahren. Die Verjährungsfrist für den endgültigen Zahlungsausgleich beginnt mit dem Schluss des Jahres, in dem dem Land das Ergebnis der Prüfung der Kostenzusammenstellung vorliegt.

§ 7

Erhaltung und Eigentum

- (1) Für die Erhaltung der Kreuzungsanlage gilt § 14 EKrG.
Danach erhält
 - a) die Bahn die Eisenbahnanlagen, dies ist insbesondere die Eisenbahnüberführung einschließlich der Gleisanlagen und Oberleitungsanlagen (§ 2, Abs. (1), Buchst. a) und f)) und die Flügelwände (§ 2, Abs. (1), Buchst. b)),
 - b) das Land die Straßenanlage (§ 2, Abs. (1), Buchst. c)),
 - c) die Gemeinde die renaturierten Flächen (§ 2, Abs. (1), Buchst. g)).
 - d) die Gemeinde die kombinierten Geh- und Radwege (§ 2, Abs. (1), Buchst. d)).
- (2) Für die Erhaltungsmaßnahmen, die Anlagen der anderen Beteiligten betreffen, wird deren vorherige Zustimmung eingeholt, es sei denn, dass Gefahr im Verzug ist. Dabei werden auch Umfang der Mitbenutzung der Anlagen der anderen Beteiligten sowie ggf. erforderliche Sicherheitsvorkehrungen festgelegt.
- (3) Die Anlagen bleiben bzw. werden Eigentum des jeweiligen Unterhaltspflichtigen / Erhaltungspflichtigen.

§ 8

Erhaltungsmehrkosten und Vorteilsausgleich

- (1) Die Erhaltungsmehrkosten nach § 15 Abs. 2 und der Vorteilsausgleich nach § 12 Nr. 1 und Nr. 2, Satz 2 EKrG werden der Bahn, bzw. dem Land, nach § 15 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 4 EKrG abgelöst. Die Ablösungsbeträge werden nach den Richtlinien für die Erstattung und Ablösung von Erhaltungskosten bei Überführungen und Vorteilsausgleich (VkBl. 1979, S. 733) und nach der Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung – ABBV, BGBl. I S. 856 ff., 2010) berechnet.
- (2) Im Zuge der Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten erfolgt auch die vorläufige Berechnung des Ablösungsbetrages. Diese Berechnung dient ausschließlich der Information für die Planung des Mittelbedarfes.

Voraussichtlich sind von der Bahn dem Land 820.300 € als Vorteilsausgleich zu zahlen.

- (3) Die endgültige Ablösungsberechnung ist durch die Bahn für das Kreuzungsbauwerk dem Land spätestens sechs Monate nach verkehrsbereiter Fertigstellung der baulichen Anlage prüfbar zu übergeben.
- (4) Der endgültige Ablösungsbetrag ist vom zahlungspflichtigen Beteiligten spätestens sechs Monate nach Übergabe der prüfaren Berechnung an das Land zu zahlen. Erfolgt die Zahlung zu einem späteren Zeitpunkt, ist der Betrag mit 4 vom Hundert für das Jahr zu verzinsen.

§ 9

Sonstiges

- (1) Die Brückenprüfung der Eisenbahnüberführung obliegt der Bahn nach den für sie geltenden Vorschriften und Richtlinien.
- (2) Von den Kosten von Leitungsanpassungsarbeiten werden nur die Anteile der Kostenmasse angelastet, die ein Beteiligter als Baulastträger eines der beteiligten Verkehrswege zu tragen hat. Die Planung dieser Leistungen ist mit der Gemeinde abzustimmen. Nicht zur Kostenmasse zählen die aufgrund bestehender Rechtsverhältnisse von Dritten (z.B. Konzessionsverträge oder Ähnliches) zu übernehmenden Kosten. Diese sind erforderlichenfalls von dem jeweiligen Beteiligten bis zur Durchsetzung seiner Ansprüche vorzufinanzieren. Es wird auf die Anlage Kostenfolge bei Leitungsänderungen /-umverlegungen verwiesen.
- (3) Für die Verlegung, Änderung oder Sicherung von Telekommunikationslinien gelten die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes vom 22. Juni 2004.

Die Durchführung baulicher/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 der anderen Beteiligten. Diese können ihre Zustimmung verweigern, wenn eigene berechnete Interessen durch die Maßnahme beeinträchtigt werden können. Die Zustimmung kann davon abhängig gemacht werden, dass vor Durchführung der Maßnahme eine besondere vertragliche Regelung zwischen ihnen und dem Maßnahmeträger zustande kommt.

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

Die Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes bleiben hiervon unberührt.

- (4) Die Verkehrssicherungspflicht verbleibt beim jeweiligen Straßenbaulastträger. Der Reinigungs- und Winterdienst für die Straßenverkehrsanlagen obliegen der Gemeinde.
- (5) Das Land und die Gemeinde gestatten der Bahn ungeachtet einer evtl. erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnis die unentgeltliche Einleitung des Oberflächenwassers von der Eisenbahnüberführung in die Straßenentwässerungsanlagen.
- (6) Ein ggf. erforderlicher Grunderwerb wird gesondert vertraglich geregelt.
- (7) Die Bahn gestattet der Gemeinde die natursteinverkleideten Widerlager und Flügelwände (zur Absicherung des Bahndamms an der EÜ) zu reinigen.
- (8) Der Gemeinde werden für die Verkleidung der Widerlager Steinmuster von regional vorkommenden Steinarten zur Entscheidung vorgelegt (mindestens 3 Muster). Innerhalb von 6 Wochen teilt die Gemeinde die Entscheidung mit. Die Gemeinde entschei-

det, ob die Widerlager und Flügelwände mit Antigriffitschutz versehen werden (ohne Farbpigmente).

§ 10

Änderungen und Ergänzungen

- (1) Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.
- (2) Die Unwirksamkeit einzelner Bestimmungen berührt die Wirksamkeit der übrigen Regelungen nicht. Die Beteiligten verpflichten sich, unwirksame Bestimmungen durch solche zu ersetzen, die dem Sinn und Zweck dieser Vereinbarung rechtlich und wirtschaftlich entsprechen.

§ 11

Ausfertigungen

Diese Vereinbarung wird sechsfach ausgefertigt. Die Beteiligten erhalten je 2 Ausfertigungen.

Freiburg, den 04. APR. 2011
 DB Netz AG
 Regionalbereich Südwest
 Produktionsdurchführung Freiburg
 Wilhelmstraße 1b
 79098 Freiburg

[Handwritten signature]

 (Dienstsiegel)

Freiburg, den 19. April 2011
 RP Freiburg

 Bissierstraße 7
 79114 Freiburg

[Handwritten signature]

 (Dienstsiegel)


Gottmadingen, den 29.4.11
 Gemeinde Gottmadingen
 Johann-Georg-Fahr-Straße 10
 78244 Gottmadingen



.....
 Dienstsiegel