

REALISIERUNGS- UND FINANZIERUNGSVERTRAG (RUFV) FÜR DIE INFRASTRUKTURMASSNAHME „BAHNUMFAHRUNG SANDE“

zwischen

1. dem Landkreis Friesland
– nachfolgend „Landkreis“ genannt –

und

2. der Gemeinde Sande
– nachfolgend „Gemeinde“ genannt –

und

3. DB Netz AG
– nachfolgend „DB Netz“ genannt –

1. – 3. nachfolgend gemeinsam „die Vertragsparteien“ genannt –

Präambel

Die prognostizierte Zunahme des Güterverkehrs vom Jade-Weser-Port Richtung Oldenburg stellt eine grenzwertige Auslastung des vorhandenen eingleisigen Streckenabschnitts zwischen Sande – Weißer Floh dar. Die Vertragsparteien sind sich einig, dass zur Entlastung der Ortschaft Sande die Infrastrukturmaßnahme „Bahnumfahrung Sande“ mit gleichzeitiger Auflassung des durch den Ort führenden Streckenabschnittes realisiert werden sollen. Der Landkreis und die Gemeinde begrüßen den Bau einer Bahnumfahrung in Sande und beteiligen sich an der Finanzierung mit einem Festbetrag. In diesem Vertrag werden Umfang und Randbedingung der finanziellen Beteiligung des Landkreises und der Gemeinde geregelt.

§ 1 Vertragsgegenstand

1. Gegenstand dieses Vertrages ist die Gewährung von Zuwendungen für die Planung und Realisierung der Infrastrukturmaßnahme „Bahnumfahrung Sande“ auf Grundlage der zwischen dem Landkreis und der Gemeinde mit der DB Netz abgestimmten Aufgabenstellung.
2. Die Beschreibung der wesentlichen Einzelmaßnahmen zur Realisierung der Infrastrukturmaßnahme findet sich in **Anlage 1.2a** (Kurzbeschreibung) und **Anlage 1.2b** (Übersichtsplan) dieses Vertrages.
3. Die DB Netz strebt an, die Infrastrukturmaßnahme im Rahmen des in **Anlage 1.3** beschriebenen Bauzeiten- und Finanzierungsplans durchzuführen.

§ 2 Vorhabenträger der Infrastrukturmaßnahme

Vorhabenträger für die Infrastrukturmaßnahme ist die DB Netz. Sie führt die Planung im Hinblick auf Finanzierung und Ausführung der Infrastrukturmaßnahme durch.

§ 3 Gesamtkosten der Infrastrukturmaßnahme

Die Gesamtkosten der Infrastrukturmaßnahme betragen zum Planungs- und Preisstand 30.11.2011 einschließlich Planungskosten voraussichtlich

51,117 Mio. Euro. (Realwert)

§ 4 Finanzierung der Infrastruktur

1. Der Landkreis und die Gemeinde finanzieren die Gesamtkosten der Infrastrukturmaßnahme nach § 3 mit einem Festbetrag in Höhe von 1,160 Mio. Euro jeweils zu 50%.
Der Festbetrag darf nur zur Erfüllung des vertraglich bestimmten Zwecks verwendet werden. Er kann für Grunderwerb, Baukosten einschließlich Planungskosten verwendet werden. Der Festbetrag erhöht sich bei möglicherweise steigenden Gesamtkosten und bei eventuellem Ausbleiben der Finanzierungsquelle nicht.
2. Die o. g. Maßnahme wird im Übrigen einschließlich der Planungskosten aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) finanziert. Die Vertragsparteien gehen dabei davon aus, dass eine Folgevereinbarung der LuFV mit dem Bund ab dem Jahr 2014 abgeschlossen wird. Das Schienendrittel gemäß §§ 3, 13 EKrG wird aus der LuFV finanziert. Der Komplementäranteil der übrigen 2/3 wird durch Straßenbaulastträger und Bund sichergestellt.
3. Für die Mittelbereitstellung, den Nachweis der Verwendung und Rückforderungen gelten ausschließlich die Regelungen dieses Vertrages. Die Vergabe erfolgt nach den Regelungen der LuFV Anlage 10 (**Anlage 4.3**) bzw. der entsprechenden Regelung der Folge-LuFV.

§ 5 Nachweis der Verwendung der Mittel

Die DB Netz wird dem Landkreis und der Gemeinde die Verwendung der ausgezahlten Mittel in Form einer übersichtlichen summarischen Aufstellung nachweisen. Belege werden nicht vorgelegt.

§ 6 Rückforderungen

Werden die Zuschüsse des Landkreises und der Gemeinde nach § 4 dieser Vereinbarung entgegen dem Verwendungszweck nach § 1 Abs. 1 verwendet, so können der Landkreis und die Gemeinde von der DB Netz die Erstattung der jeweils an sie geleisteten Zuschussbeträge verlangen.

§ 7 Mittelbereitstellung und Abruf der Zuschüsse

1. Die DB Netz ruft die nach Maßgabe des § 4, Absatz 3 bereit gestellten Mittel mit Mittelabrufschreiben gemäß **Anlage 7.1** jeweils beim Landkreis und der Gemeinde ab.
2. Der Landkreis und die Gemeinde überweisen der DB Netz die angeforderten Mittel nach Eingang des Mittelabrufschreibens.

§ 8 Umsatzsteuer

1. Bei der umsatzsteuerlichen Beurteilung der nach dieser Vereinbarung vereinbarten Zahlungen des Landkreises und der Gemeinde nach § 4 sind sich die DB Netz, der Landkreis und die Gemeinde einig, dass diese als nicht steuerbar nicht der Umsatzsteuer unterliegen. Die Zahlungen werden daher netto (ohne Umsatzsteuer) überwiesen.
2. Geht der DB Netz ein Umsatzsteuerbescheid nach Maßgabe des vorstehenden Absatzes zu, wird sie mit dem Landkreis und der Gemeinde so rechtzeitig eine Abstimmung über die Durchführung von Rechtsbehelfen vornehmen, dass etwaige Einspruchsfristen gewahrt werden können.

3. Die DB Netz wird mit dem Landkreis und der Gemeinde ferner eine Abstimmung darüber herbeiführen, wann die von den Zuwendungsgebern zu erstattenden Umsatzsteuerbeträge an die DB Netz gezahlt wird.

§ 9 Zusammenarbeit

1. Die Vertragsparteien regeln alle sich im Zusammenhang mit diesem Vertrag ergebenden Fragen in gegenseitiger vertrauensvoller Zusammenarbeit.
2. Ergibt sich aus wichtigen Gründen, insbesondere aus gesetzlichen Maßnahmen, dass Änderungen oder Ergänzungen der in diesem Vertrag getroffenen Vereinbarungen zur Wahrung der darin festgelegten Interessen einer Vertragspartei erforderlich werden, so sind sie unverzüglich in vertrauensvoller Zusammenarbeit zu vereinbaren.

§ 10 Weitere Regelungen

1. Dieser Vertrag gilt bis 3 Jahre nach dem kaufmännischen Abschluss.
2. Die Anlagen 1.2a, 1.2b, 1.3, 4.3 und 7.1 sind Bestandteil dieser Vereinbarung:
Anlage 1.2a: Kurzbeschreibung
Anlage 1.2b: Übersichtsplan
Anlage 1.3: Bau- und Finanzierungsplan
Anlage 4.3: Vergaberegulung (LuFV Anlage 10)
Anlage 7.1: Vordruck Mittelabrufschreiben
3. Änderungen bedürfen der Schriftform. Das gilt auch für die Abbedingung des Schriftformerfordernisses. E-Mail und Telefax wahren das Schriffterfordernis nicht.
4. Diese Vereinbarung wird dreifach ausgefertigt. Die Beteiligten erhalten jeweils eine Ausfertigung.

§ 11 Vorbehalte

1. Dieser Vertrag steht unter der aufschiebenden Bedingung, dass die Genehmigungen der zuständigen Beschluss- und Aufsichtsorgane der Vertragsparteien vorliegen. Für den Landkreis und die Gemeinde beinhaltet dies insbesondere, dass die gesetzlichen Körperschaften die Haushaltsansätze in der erforderlichen Höhe feststellen bzw. beschließen.
2. Die Vertragsparteien verpflichten sich vorbehaltlos, die Entscheidungen ihrer Organe zeitgerecht herbeizuführen und den Entfall der aufschiebenden Bedingung nach den vorstehenden Sätzen den jeweils anderen Vertragsparteien unverzüglich schriftlich zur Kenntnis zu bringen. Die Vorbehalte im Sinne der vorstehenden Sätze gelten mit der Anzeige nach vorstehendem Satz als ausgeräumt.

§ 12 Schlussbestimmungen

1. Die Vertragsparteien verpflichten sich, das Gesamtprojekt zu fördern. Die DB Netz wird die Gemeinde und den Landkreis über die Durchführung der Infrastrukturmaßnahme regelmäßig informieren.
2. Sollte eine Bestimmung dieses Vertrags unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, so berührt dies die Wirksamkeit des Vertrages im Übrigen nicht. Die Vertragsparteien verpflichten sich, in einem solchen Fall die Bestimmung durch eine wirksame oder durchführbare Bestimmung zu ersetzen. Entsprechendes gilt für etwaige Lücken des Vertrages.
3. Die in diesem Vertrag geregelten Rechte und Pflichten begründen keinen Leistungsaustausch. Die Vertragsparteien sind sich einig, dass es sich vorliegend um ein Zuwendungsrechtsverhältnis handelt.

Für den Landkreis Friesland

Der Landrat

(Ort, Datum)

.....

Für die Gemeinde Sande

Der Bürgermeister

(Ort, Datum)

.....

Für die DB Netz AG

Regionalbereich Nord

Hannover, den

.....

Technische Unterschrift

.....

Kaufmännische Unterschrift

**Ausbaustrecke Oldenburg-Wilhelmshaven
Ausbaustufe II, Bahnumfahrung Sande**

Finanzierungsvereinbarung

Kurzbeschreibung

**Strecke 1540 Sande – Jever
von km 0,4+94,44 alt bis km 3,6+00,00 alt
bzw. von km 0,4+94,44 neu bis km 4,6+73,13 neu**

Kilometersprung bei km 5,2 alt durch
Verlängerung der Strecke um 1.073,13 m

1 Verkehrskonzeption

Mit der Inbetriebnahme des JadeWeserPort 2012 in Wilhelmshaven ist eine deutliche Zunahme des Zugverkehrs verbunden, der über Teile der Strecken 1522, 1540/1570 und 1552/1553 geführt werden soll. Für die Herstellung einer leistungsfähigen Schienenhinterlandanbindung und die Sicherstellung einer befriedigenden Betriebsqualität sind Ausbaumaßnahmen an der vorhandenen Schieneninfrastruktur der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven Nord erforderlich.

Entsprechend den prognostizierten wachsenden verkehrlichen Anforderungen ist ein stufenweiser Ausbau in drei Stufen entwickelt worden. Zum Teil wurden diese Ausbaustufen bereits abgeschlossen bzw. befinden sich noch in der Ausführung.

Die Arbeiten zur Maßnahme des Planungsabschnittes 2 der Ausbaustufe II wurden im Jahre 2011 abgeschlossen.

Der in den Jahren 2013-2015 zu realisierende Planungsabschnitt 1 erfolgt durch eine Streckenerüchtigung im Abschnitt km 3,65 (Sande) bis km 5,0 (Abzweig Weißer Floh) in Form eines Gleisneubaus in Parallellage mit vorheriger Untergrundverbesserung.

Bahnumfahrung Sande

Der durch die Ortschaft Sande führende südliche Teil des eingleisigen Streckenabschnittes Sande – Weißer Floh soll aufgrund der unter 2. beschriebenen Veranlassung aufgelassen und nordöstlich der Ortschaft auf einer neuen Umfahringstrasse geführt werden.

Die Bahnumfahrung Sande ist Gegenstand dieser Finanzierungsvereinbarung. Die Darstellung der Maßnahmen im Einzelnen erfolgt im Abschnitt 3 sowie im Übersichtslageplan (Anlage 2) dargestellt.

In den Ausbaustufen IIIa/b erfolgen die Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit zwischen Oldenburg und Sande und die Elektrifizierung zwischen Oldenburg – Sande – Weißer Floh – Ölweiche – Wilhelmshaven Nord (JadeWeserPort) sowie Sande – Wilhelmshaven.

2 Veranlassung

Der im Rahmen der Ausbaustufe II zu ertüchtigende und durch die Ortschaft Sande führenden Streckenabschnitt Sande- Weißer Floh mit unmittelbar angrenzender reiner Wohnbebauung beidseitig der eingleisigen Strecke gehört zu den Abschnitten, über die

künftig der prognostizierte Mehrverkehr aus dem JadeWeserPort geführt werden soll. Zur bedarfsgerechten Abwicklung der Hinterlandverkehre wären für den ca. 4 km langen Bereich vom Bf Sande bis zur Autobahnbrücke der BAB A 29 Investitionen zur Oberbauerneuerung, Untergrundertüchtigung und für Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich. Der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Hinterlandanbindung des JadeWeser-Ports schaffen hinreichend Trassen für das prognostizierte Aufkommen im Schienenverkehr zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg. Die Gesamtbelastung auf dieser Strecke (SGV und SPNV) liegt 2025 bei 111 Zügen (Summe aus Richtung und Gegenrichtung), was die Kapazitäten der eingleisigen Strecke langfristig überfordert, und somit eine grenzwertige Auslastung des vorhandenen eingleisigen Streckenabschnitts Sande – Weißer Floh ergibt. Eine weitere Zunahme des Güterverkehrs bis hin zur angegebenen Prognose ist unter Hinweis auf Ansiedelung neuer oder Vergrößerung vorhandener Betriebe im Umfeld des Hafens sowie eine Erhöhung des Hafenumschlages durchaus realistisch.

Der dann notwendige zweigleisige Ausbau der vorhandenen Strecke ist auf Grund der örtlichen Gegebenheiten nicht realisierbar.

Auf dem Streckenabschnitt liegen die 4 Bahnübergänge

- BÜ km 1,088 - K 312, Wilhelmshavener Straße
- BÜ km 1,675 - Fuß- und Radweg, Am Bulsterdeich
- BÜ km 2,352 - K 294, Hauptstraße
- BÜ km 3,645 - Sillandweg

Die Bahnübergänge liegen im Bereich wichtiger innerörtlicher und überregionaler Straßenverbindungen.

Unter Hinweis auf die prognostizierte Zunahme des Schienenverkehrs und die daraus resultierenden längeren Schrankenschließzeiten der vorhandenen 3 Bahnübergänge in Sande, wird seitens der Gemeinde Sande und des Landkreises Friesland die Aufhebung dieser Bahnübergänge angestrebt.

Zur Sicherstellung einer realistischen Option für einen später erforderlich werdenden zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes Sande-Weißer Floh und zur Vermeidung des Risikos von verlorenen Investitionen in die Bestandsstrecke soll der durch die Ortschaft führende Streckenabschnitt aufgelassen und auf einer neuen Trasse nordöstlich um die Ortschaft herum geführt werden.

Hierbei entfallen die o.g. Bahnübergänge. Zur Berücksichtigung des hierbei entstehen-

den EKrG-Tatbestandes (EKrG §§ 3, 13) wurden auf Basis von Fiktiventwürfen zur Aufhebung der ersten drei Bahnübergänge die kreuzungsbedingten Kosten ermittelt, die zur Finanzierung der Bahnumgehung herangezogen werden.

Für den Bahnübergang in km 3,645 –Sillandweg- ergibt sich durch die neue Straßenführung der K 294 in diesem Bereich die Möglichkeit zur Aufhebung des Bahnüberganges. Die Berücksichtigung des EKrG- Tatbestandes erfolgt hier auf Grundlage der tatsächlich ermittelten kreuzungsbedingten Kosten.

Für die Bahnumfahrung wurden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie 3 Varianten untersucht und nach Abstimmung in der Region für eine Variante die Vorentwurfsplanung und die Genehmigungsplanung erstellt.

Das Planfeststellungsverfahren wird im Jahr 2012 eingeleitet.

3 Lage im Netz

Die Strecke 1540 Sande – Jever zweigt im Bf Sande von der Strecke 1522 Oldenburg – Wilhelmshaven ab und wird vorrangig vom Nahverkehr im Stundentakt genutzt. Über die an der Ausweichanschlussstelle „Weißer Floh“ angebundene Nordstrecke 1552 erfolgt heute in geringem Umfang (6-8 Züge/d) Güterverkehr von den am Ende der Strecke angebundene Anschließern (Chemiestandorte, Kohleumschlag).

Über die Strecke 1540 (Sande – Jever) und weiter ab dem Bf Sande auf der Strecke 1522 in Richtung Oldenburg erfolgt somit der eisenbahntechnische Anschluss an das Eisenbahnnetz der DB AG.

4 Beschreibung der Maßnahmen

Die vorliegende Finanzierungsvereinbarung betrifft die Neutrassierung der Strecke 1540 für eine nordöstliche Bahnumgehung der Ortschaft Sande von km 0,400 bis km 3,800.

- a) Bau einer neuen Bahntrasse für einen zweigleisigen Bahnkörper, beginnend ab km 0,4+94,44 der Strecke 1540 im Bf Sande und Anbindung an die vorhandene Bahntrasse bei km 3,600 (Neubau-km 4,673),
- b) Herstellung eines eingleisigen Streckenabschnittes auf dem zweigleisig hergestellten Bahnkörper,
- c) Herstellung der Kreuzung der neuen Bahntrasse mit der K 312 bei Neubau-km 1,446 als Straßenüberführung mit einer für einen späteren zweigleisigen Ausbau erforderlichen

lichten Weite von 14,26 m und einer für die Elektrifizierung erforderlich lichten Höhe von 5,70 m,

- d) Herstellung einer Eisenbahnüberführung für Viehtrieb (Viehref) zur Aufrechterhaltung des landwirtschaftlichen Verkehrs in Neubau-km 1,975 mit einer lichten Weite von 4,0 m und einer lichten Höhe von 2,50 m,
- e) Herstellung einer Eisenbahnüberführung über den Ems-Jade-Kanal einschließlich der beidseitig des Kanals verlaufenden Seitenwege mit lichter Weite von 29,50 m und lichter Höhe entsprechend den Vorgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (4,50 m Ems-Jade-Kanal ü. Normalwasserstand / 3,50 m bzw. 4,20 m Wirtschaftswege) in Neubau-km 2,451,
- f) Herstellung eines Durchlasses für einen Entwässerungsgraben mit den erforderlichen Querschnittsabmessungen (lichte Weite: 1,70 m; lichte Höhe: 1,80 m über Bachsohle / 1,50 m) entsprechend den Abstimmungen mit der unteren Wasserbehörde in Neubau-km 3,141,
- g) Herstellung der Kreuzung der neuen Bahntrasse mit der L 815 in Neubau-km 3,329 als Straßenüberführung (lichte Weite: 23,20 m; lichte Höhe: 5,70 m) inkl. der begleitenden Geh- und Radwege mit den Querschnittsabmessungen entsprechend den straßenbaulichen Vorgaben,
- h) Herstellung der Kreuzung der neuen Bahntrasse mit dem Gewässer „Maade“ bei Neubau-km 3,432 (Strecke 1540) bzw. 0,6+48 (L815) als Straßenüberführung mit einer erforderlichen lichten Weite von 18,50 m und einer lichten Höhe von 1,80 m über Berme,
- i) Herstellung der Kreuzung der neuen Bahntrasse mit der K 294 bei Neubau-km 4,492 als Straßenüberführung mit einer für einen späteren zweigleisigen Ausbau erforderlichen lichten Weite von 28,00 m (Mittelfeld) bzw. 9,92 m (Sillandweg) und einer für die Elektrifizierung erforderlich lichten Höhe von 5,70 m inkl. der Herstellung einer verkehrsgerechten Anbindung der neuen Straßenführung an die Roffhausener Landstraße,
- j) Verlegung und Neuansbindung von Wirtschaftswegen und sonstigen Verkehrswegen zur Aufrechterhaltung bestehender Verkehrsbeziehungen,
- k) Signal- und telekommunikationstechnische Ausrüstung des Neutrassierungsabschnittes einschließlich notwendiger Stellwerksanpassungen im Stellwerk Sande,
- l) Herstellung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in erforderlichem Umfang,
- m) Rückbau der Bahnübergangssicherungen an den Bahnübergängen
 - BÜ km 1,088 K 312, Wilhelmshavener Straße
 - BÜ km 1,675 Fuß- und Radweg, Am Bulsterdeich

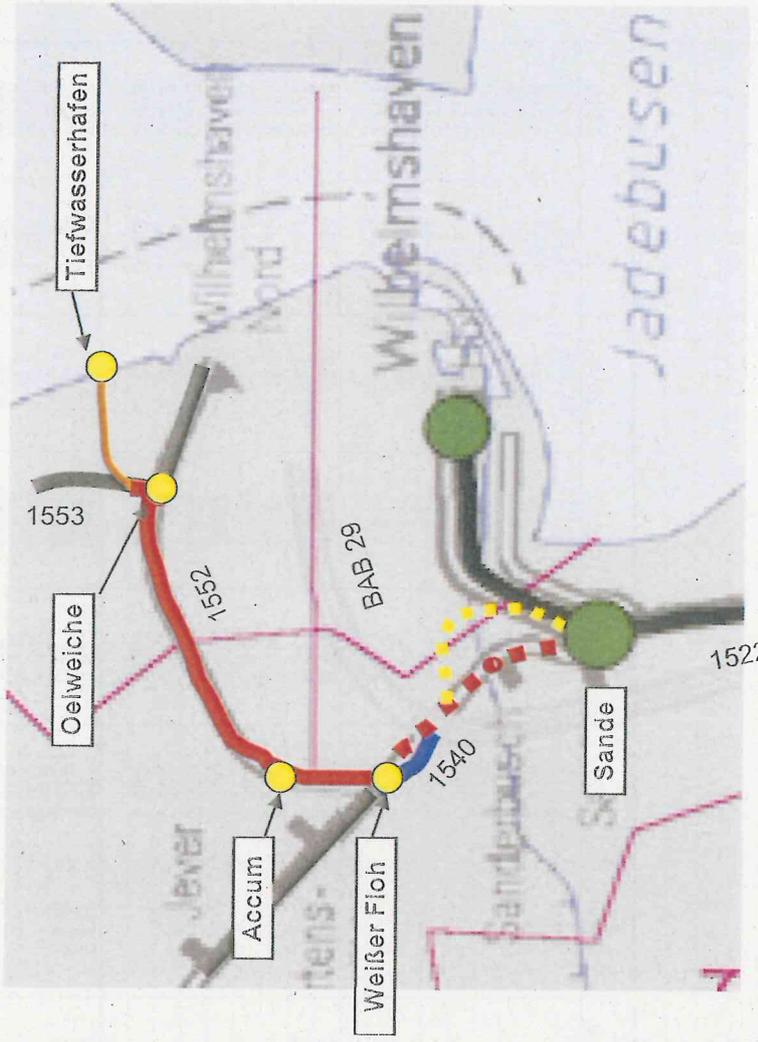
- BÜ km 2,352 K 294, Hauptstraße
mit Durchbindung der jeweiligen Straßen bzw. Wege,

- n) Neuansbindung des Sillandweges an die verlegte K 294 mit Aufhebung des vorhandenen Bahnüberganges Sillandweg und Rückbau der technischen Sicherung,
- o) Auflassung des ca. 3,4 km langen entfallenden Streckenabschnittes. Es wird angestrebt, die frei werdenden Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu nutzen. Erlöse aus Flächenveräußerungen werden dem Bund gutgeschrieben.

Für die Maßnahmen zu a) und b) sind folgende Aspekte zu berücksichtigen.

Zur Sicherstellung einer realistischen Option für einen späteren zweigleisigen Ausbau soll der überwiegend in Dammlage herzustellende Bahnkörper (Aufschüttung teilweise bis 8m) für die Zweigleisigkeit hergestellt werden. Für die Herstellung des Dammkörpers ist eine Untergrundertüchtigung erforderlich, die im Auflastverfahren durchgeführt werden soll. Bei Herstellung eines eingleisigen Bahnkörpers ist eine nachträgliche Erweiterung für ein 2. Streckengleis technisch nicht möglich. Ebenso sind die Eisenbahnbrücken optional für einen 2-gleisigen Ausbau herzustellen. Die notwendigen Grunderwerbs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind Teil der Finanzierungsvereinbarung.

Anlage 1.2b



Planungsabschnitt 1



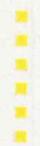
Planungsabschnitt 2 mit LST-Durchbindung zum Bf Sande



Gla JadeWeserPort (Infrastruktur Dritter)



Geplante Bahnumgehung Sande



Projekt: Bahnumfahrung Sande, Ergänzungsmaßnahme zur ABS Oldenburg-Wilhelmshaven											
Bauezeitenplan DB Netz											
Lfd. Nr.	Baubabschnitte	Baukosten (Mio. Euro)	2011 u. Vorjahre	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
1	Bahnumfahrung Sande	44.092									
2	Summe:	44.092									
Finanzierungsplan DB Netz											
Zuwendungsfähige Kosten											
Lfd. Nr.	(Mio. Euro - Preisstand: 2011)	Summe	2011 u. Vorjahre	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
1	Baukosten	44.092									
2	davon BKZ Bund/EM nach BSchwAG (LuFV)	25.270									
3	davon BKZ Bund Länderquote Niedersachsen (LuFV 8.7)	3.071									
4	davon BKZ Dritte Landkreis Friesland	0.500									
5	davon BKZ Dritte Gemeinde Sande	0.500									
6	davon StbL-Drittel gemäß EKrG §§ 3/13 ***)	4.917									
7	davon Bundes-Drittel gemäß EKrG §§ 3/13	4.917									
8	davon Schienendrittel DB Netz gemäß EKrG §§ 3/13	4.917									
9	Planungskosten **)	7.025	1.160	0.535	0.446	0.617	1.624	1.060	1.084	0.499	
10	davon BKZ Bund/EM nach BSchwAG (LuFV)	4.711	1.160	0.535	0.412	0.571	0.959	0.541	0.413	0.120	
11	davon BKZ Bund Länderquote Niedersachsen (LuFV 8.7)	0.679			0.000	0.000	0.140	0.190	0.190	0.159	
12	davon BKZ Dritte Landkreis Friesland	0.080			0.034	0.046	0.000	0.000	0.000	0.000	
13	davon BKZ Dritte Gemeinde Sande	0.080			0.000	0.000	0.032	0.024	0.024	0.000	
14	davon StbL-Drittel gemäß EKrG §§ 3/13 ***)	0.492			0.000	0.000	0.164	0.102	0.152	0.073	
15	davon Bundes-Drittel gemäß EKrG §§ 3/13	0.492			0.000	0.000	0.164	0.102	0.152	0.073	
16	davon Schienendrittel DB Netz gemäß EKrG §§ 3/13	0.492			0.000	0.000	0.164	0.102	0.152	0.073	
17	Summe	51.117	1.160	0.535	0.661	0.902	15.583	15.223	11.175	5.878	
18	davon BKZ Bund/EM nach BSchwAG (LuFV)	29.981	1.160	0.535	0.412	0.571	9.296	10.539	4.846	2.622	
19	davon BKZ Bund Länderquote Niedersachsen (LuFV 8.7)	3.760			0.000	0.000	0.630	1.151	1.132	0.837	
20	davon BKZ Dritte Landkreis Friesland	0.580			0.249	0.331	0.000	0.000	0.000	0.000	
21	davon BKZ Dritte Gemeinde Sande	0.580			0.000	0.000	0.232	0.174	0.174	0.000	
22	davon StbL-Drittel gemäß EKrG §§ 3/13 ***)	5.409			0.000	0.000	1.808	1.120	1.674	0.806	
23	davon Bundes-Drittel gemäß EKrG §§ 3/13	5.409			0.000	0.000	1.808	1.120	1.674	0.806	
24	davon Schienendrittel DB Netz gemäß EKrG §§ 3/13	5.409			0.000	0.000	1.808	1.120	1.674	0.806	

*) ab 1.1.2009 bei Bedarfplanprojekten = 16 % Planungs- u. Verwaltungskostenpauschale
 **) ab 01.01.2009 bei Bestandsnetzmaßnahmen über LuFV gilt eine Ist-Kostenabrechnung
 ***) beinhaltet die Fiktivkostenanteile LK Friesland und Gemeinde Sande sowie die Kostenveranschlagung für die Stadt Schortens