

Finanzierungsvertrag

zur Erstellung der Planung (HOAI-Leistungsphasen 1 und 2) für die Infrastrukturmaßnahme „S-Bahn-gerechte Aufhöhung der Bahnsteige Gleis 1 und 2 der Station Stetten-Beinstein“

zwischen

dem **Verband Region Stuttgart**

vertreten durch die Regionaldirektorin Frau Dr. Nicola Schelling

- nachfolgend „Region“ genannt -

und

der **DB Station&Service Aktiengesellschaft,**

vertreten durch den Vorstand,
dieser vertreten durch den Regionalbereichsleiter, Herrn Michael Groh und
den Leiter Finanzen / Controlling, Herrn Michael Hundacker-Walberer,
beide Regionalbereich Südwest

- nachfolgend „DB Station&Service“ genannt -

- nachfolgend gemeinsam „Vertragspartei“ / „Vertragsparteien“ genannt -

PRÄAMBEL

Zur Herstellung des barrierefreien Einstiegs in die S-Bahn sollen an der Station Stetten-Beinstein die ausschließlich von der S-Bahn genutzten Bahnsteige Gleis 1 und 2 auf eine Höhe von 96 cm über Schienenoberkante (SO) erhöht werden. Auf diese Weise soll ein stufenfreier Zustieg in die S-Bahn-Fahrzeuge ermöglicht werden.

§ 1

GEGENSTAND DES FINANZIERUNGSVERTRAGES

Die Vertragsparteien streben an, dass zur Verbesserung des Schienenpersonenverkehrs die Infrastrukturmaßnahme „**S-Bahn-gerechte Aufhöhung der Bahnsteige Gleis 1 und 2 der Station Stetten-Beinstein**“ (nachstehend „Infrastrukturmaßnahme“ genannt) durchgeführt werden soll.

Der vorliegende Finanzierungsvertrag regelt abschließend Grundlagen, Umfang, Durchführung und Finanzierung der Planung der Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI für die Infrastrukturmaßnahme. Vor Ausführung der weiteren Leistungsphasen nach HOAI soll zu gegebener Zeit ein weiterer Finanzierungsvertrag abgeschlossen werden. Mit dem vorliegenden Vertrag besteht keine Verpflichtung für die DB Station&Service zur Planung der Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI und Realisierung der Infrastrukturmaßnahme.

§ 2

GRUNDLAGE DER PLANUNG

Grundlage der Planung der Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI ist eine zwischen der Region und der DB Station&Service abgestimmte Aufgabenstellung (**Anlage 2**).

§ 3

BESCHREIBUNG DER ZU PLANENDEN INFRASTRUKTURMAßNAHME

Die Infrastrukturmaßnahme umfasst im Wesentlichen die Planung folgender Einzelmaßnahmen:

Es ist vorgesehen, an den Bahnsteigen Gleis 1 und Gleis 2 der Station Stetten-Beinstein eine stufenfreie Einstiegsmöglichkeit in die S-Bahn durch Aufhöhung der Bahnsteige auf 96 cm über SO (inkl. erforderlicher Anpassungsarbeiten der weiteren vorhandenen Anlage) zu schaffen. Die Anforderungen der Barrierefreiheit für blinde und sehbehinderte Menschen sollen nach Vorgaben der LuFV III zur weitreichenden Barrierefreiheit (**Anlage 2**) umgesetzt werden.

Die Einzelmaßnahmen sind in **Anlage 2** genauer beschrieben.

§ 4

DURCHFÜHRUNG DER PLANUNG

- (1) Vorhabenträger der Infrastrukturmaßnahme ist die DB Station&Service.
- (2) Die Planung der Leistungsphasen 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Vorentwurfsplanung) für alle erforderlichen Fachgewerke soll schnellstmöglich nach Unterzeichnung dieses Vertrages beauftragt werden. Die Region wird im Rahmen der Planungsbegleitung bei der Erstellung der Vorentwurfsplanung beteiligt und mindestens einmal im Quartal informiert. Für die vertragsgegenständliche Planung wird ein Zeitraum von voraussichtlich 12 Monaten angenommen.
- (3) Soweit die Region oder DB Station&Service kostenrelevante Änderungen der vertragsgegenständlichen Planungen wünschen und sich die Vertragsparteien darüber einig sind, werden sie hierzu einen Nachtrag zu diesem Finanzierungsvertrag schließen, in dem zudem auch die Finanzierung der Mehrkosten durch die Region geregelt wird und ggfs. die Anpassung des angenommenen Zeitraums der Planung erfolgt.
- (3) Die Planung der Infrastrukturmaßnahme erfolgt über die digitale Methode Building Information Modeling (BIM) mit dem Ziel, Bauprojekte mit einer höheren Kosten- und Terminalsicherheit durchzuführen. Das Planen und ggfs. Realisieren von Bauvorhaben erfolgt dabei auf Basis einer aktiven Vernetzung aller am Bau beteiligter Fachdisziplinen. Als zentrales Werkzeug der Vernetzung dient dabei ein digitales dreidimensionales Bauwerksmodell, das mit Zeitplänen und Kostendaten verknüpft wird.

§ 5

KOSTEN UND FINANZIERUNG DER PLANUNG

- (1) Die Region finanziert der DB Station&Service auf Grundlage dieses Vertrages die Kosten für die Planungen der Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI für alle erforderlichen Fachgewerke einschließlich eisenbahnspezifischer Fachplanungen und interner Steuerungsleistungen der DB Station&Service in Form eines pauschalen Planungskostenzuschusses in Höhe von 175 TEUR (netto).
- (2) Der pauschale Zuschuss wird von DB Station&Service bei der Region in zwei Raten abgerufen:
 - Erste Rate: mit Vertragsunterzeichnung
50 % des pauschalen Zuschusses: 87,5 TEUR,
 - Zweite Rate: mit Vorlage des Vorentwurfsheftes
50 % des pauschalen Zuschusses: 87,5 TEUR.

Die erste und zweite Rate gemäß diesem Absatz 2 sind jeweils innerhalb von 30 Tagen nach Zugang des Mittelabrufschreibens von der Region an DB Station&Service zu zahlen.

- (3) Da die Region die Planungskosten für die Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI in Form einer Planungskostenpauschale finanziert, entfällt gegenüber der Region die Nachweisführung der tatsächlich angefallenen Planungskosten.

§ 6

ABBRUCH DER INFRASTRUKTURMAßNAHME

Wird die Planung der Infrastrukturmaßnahme gemäß § 3 dieses Finanzierungsvertrages während den Leistungsphasen 1 und 2 abgebrochen, so verpflichtet sich die Region, der DB Station&Service die bis dahin entstandenen und noch entstehenden Kosten für die vertragsgegenständliche Planung sowie die Kosten für den qualifizierten Abbruch dieser Planung auf Nachweis zu erstatten. Dazu gehören insbesondere auch solche Aufwendungen der DB Station&Service, die trotz Kündigung von Verträgen mit den Auftragnehmern infolge fortbestehender Vergütungsansprüche gemäß § 648 BGB bestehen. Die Region verzichtet auf die Rückforderung gewährter Zuwendungen.

Die DB Station&Service übereignet die bis dahin erarbeiteten Unterlagen in Papierform und in elektronisch bearbeitbarer Form der Region und überträgt ihr – soweit möglich – die ihr zustehenden Nutzungsrechte.

Diese Regelungen gelten nicht, wenn die Gründe, die zur Entscheidung über den Abbruch geführt haben, ausschließlich von der DB Station&Service vorsätzlich oder grob fahrlässig verschuldet sind. Die Abbruchentscheidung selbst ist kein solcher Grund.

§ 7

UMSATZSTEUER

- (1) Bei der umsatzsteuerlichen Beurteilung der nach diesem Vertrag vereinbarten Zahlungen sind die Vertragsparteien einig, dass diese als nicht steuerbar und somit nicht der Umsatzsteuer unterliegen. Die Zahlungen werden daher netto (ohne Umsatzsteuer) abgerufen.
- (2) Sind von der DB Station&Service hierfür Umsatzsteuerbeträge rückwirkend zu entrichten (z.B. durch Änderung der rechtlichen Beurteilung z.B. im Rahmen einer steuerlichen Betriebsprüfung), werden die entsprechenden Umsatzsteuerbeträge und die durch die nachträgliche Zahlung entstehenden steuerlichen Nebenleistungen im Sinne des § 3 Absatz 4 Abgabenordnung von der Region nachgefordert und die Zahlungen der Region für die Zukunft entsprechend angepasst.
- (3) Die Zahlungen nach Absatz 2 werden fällig mit Übersendung einer Kopie des Steuerbescheides. Die DB Station&Service wird im Einvernehmen mit der Region rechtzeitig Rechtsmittel einlegen, es sei denn, dies erscheint nicht angebracht, insbesondere weil bereits rechtskräftig über das Bestehen oder Nichtbestehen einer Umsatzsteuerpflicht bei vergleichbaren Infrastrukturzuschüssen entschieden wurde.

§ 8

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

- (1) Die Vertragsparteien sind sich einig, dass mit dem vorliegenden Finanzierungsvertrag noch keine abschließende Entscheidung über die Weiterführung der Planungen nach Leistungsphase 2 und die Realisierung der Infrastrukturmaßnahme getroffen ist. Erfolgt keine Weiterführung der Planung und/oder Realisierung wird die Region keine Rückforderungen bzgl. der gewährten Zuwendungen geltend machen.
- (2) Sollte eine Bestimmung dieses Finanzierungsvertrages unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, so berührt dies die Wirksamkeit des Finanzierungsvertrages im Übrigen nicht. Die Vertragsparteien verpflichten sich, in einem solchen Fall die Bestimmung durch eine wirksame oder durchführbare Bestimmung zu ersetzen, die dem wirtschaftlichen Zweck der zu ersetzenden Bestimmung soweit wie möglich entspricht. Entsprechendes gilt für etwaige Lücken des Finanzierungsvertrages.
- (3) Die in diesem Vertrag geregelten Rechte und Pflichten begründen keinen Leistungsaustausch. Die Vertragsparteien sind sich einig, dass es sich vorliegend um ein Zuwendungsverhältnis handelt.
- (4) Die DB Station&Service ist berechtigt, ihre Rechte und Pflichten aus diesem Finanzierungsvertrag insgesamt oder teilweise auf verbundene Unternehmen im Sinne des §§ 15 ff. Aktiengesetz zu übertragen, ohne dass es der Zustimmung der Region bedarf.
- (5) Dieser Finanzierungsvertrag wird für jede Vertragspartei einmal ausgefertigt.
- (6) Änderungen und Ergänzungen zu diesem Vertrag bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. E-Mail und Telefax wahren das Schriftformerfordernis nicht.
- (7) Folgende Anlage¹ ist Bestandteil dieses Finanzierungsvertrages:

Anlage 2 Aufgabenstellung

¹ Die Anlagenummerierung erfolgt nach dem Absatz, in dem die Anlage erstmals genannt ist.

Für die Region

Stuttgart,

Dr. Nicola Schelling
Regionaldirektorin

Für DB Station&Service

Stuttgart,

ppa. _____

i.V. _____

Michael Groh
Leiter
Regionalbereich Südwest

Michael Hundacker-Walberer
Leiter
Finanzen / Controlling

Anlage 2

zum

Finanzierungsvertrag zur Erstellung der Planung (HOAI-Lph. 1 und 2) für die Infrastrukturmaßnahme „S-Bahn-gerechte Aufhöhung der Bahnsteige Gleis 1 und 2 der Station Stetten-Beinstein“

Aufgabenstellung

Erstellung der Planung der Leistungsphasen 1 – 2 nach HOAI für die Infrastrukturmaßnahme:

0. Voruntersuchung

- 1.) Prüfung mit der DB Netz AG, ob die Gleisüberhöhungen im Bereich der Station reduziert werden können, um so die Einstiegsverhältnisse (Spaltmaß) zu verbessern.
- 2.) Festlegung der neuen Sollgleislage.
- 3.) Falls eine Anpassung der Sollgleislage (Gleisüberhöhung) nicht möglich ist: Abgleich zwischen Sollgleislage und Istgleislage für beide Gleise.
- 4.) ggf. Kostenschätzung für Anpassung der Sollgleislagen beider Gleise.

Vorzugslösung:

- 1.) Vollaufhöhung der Bahnsteige Gleis 1 und Gleis 2 auf 96 cm über SO auf der gesamten Länge von 210 m, inkl. der erforderlichen Anpassungen an / Neubau:
 - der Beleuchtung (Erneuerung, inkl. Beleuchtung der Bahnsteigzugänge), Beschallung,
 - der Bahnsteigausstattung, Fahrkartenautomaten,
 - den Bahnsteigzugängen (Treppen, Zugangswege und -rampen),
 - den Wetterschutzeinrichtungen (inkl. ggf. notwendigem Neubau von Wetterschutzhäusern, um die Vorgaben der LuFV III bzgl. Wetterschutz zu erfüllen),
 - der Bahnsteigentwässerung einschließlich Anschluss an die Vorflut.

Die Planung umfasst auch die Prüfung, ob die vorhandenen Bahnsteigkanten durch einen Aufhöhungsstein oder ähnliches erhöht werden können:

- Prüfung, ob dies aufgrund der Einbaumaße möglich ist,
 - Prüfung, ob dies aufgrund der Statik möglich ist,
 - Prüfung, ob dies aufgrund des Anlagenalters wirtschaftlich / technisch sinnvoll ist (amp),
 - Aufzeigen von alternativen Lösungen.
- 2.) Weitreichende Barrierefreiheit umfasst, wenn notwendig: Fahrgastinformationsanlage (FIA/DSA), Lautsprecheranlage oder Akustikmodul, Taktiles Leitsystem auf dem

Bahnsteig, Taktile Weg zum Bahnsteig, Stufenmarkierung, Taktile Handlaufschilder an Treppen und Rampen, Wegeleitung – Beschilderung (WLS) und Herstellung der Stufenfreiheit.

- 3.) Bauablaufkonzept mit Darstellung der Bauzeit und der erforderlichen Sperrungen mit dem Ziel die Auswirkungen auf den S-Bahn-Verkehr zu minimieren.
- 4.) Kostenschätzung.

III. Bewertung und Vorstellung der Planungsergebnisse:

- 1.) Abstimmung der laufenden Planung mit DB Station&Service und VRS in Planungsbesprechungen:
 - 1.) zur Klärung der Aufgabenstellung,
 - 2.) Vorstellung von Zwischenergebnissen,
 - 3.) Abstimmung über den Vorabzug des Vorentwurfsheftes.
- 2.) Bewertung der Vor- und Nachteile etwaiger Varianten, auch in Bezug auf die erforderlichen Investitionen, die Bauverfahren und den Kundennutzen.
- 3.) Dokumentation der Planungsergebnisse in einem Vorentwurfsheft.
- 4.) Vorstellung der Planungsergebnisse in den Gremien (Verkehrsausschuss VRS, Gemeinderat, etc.).

Nachrichtlich:

Die notwendigen Anpassungen an den Einhausungen in den Zugangsbereichen werden bereits im Zusammenhang mit den Aufzugsnachrüstungen im Rahmen des 5.AV vorgenommen. Die neuen Aufzüge werden unter Beachtung der künftigen Bahnsteighöhe errichtet.

Im Rahmen der Maßnahmen des 5.AV werden auch die notwendigen Anpassungsarbeiten an den Beleuchtungsanlagen in den Einhausungen und in der Personenunterführung (inkl. Treppen) erfolgen.

Die Bahnsteigzugänge in diesem Bereich werden dabei auch mit Braille-Schrift-Schildern ausgerüstet.