

Finanzierungsvertrag
**zur Erstellung der Planung (HOAI-Leistungsphasen 1 und 2) für die Infrastrukturmaßnahme „S-
Bahn-gerechte Aufhöhung des Bahnsteigs Gleis 3 / 4 des Bahnhofs Esslingen-Mettingen“**

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 Esslingen-Mettingen der ausschließlich von der S-Bahn genutzten Bahnsteig Gleis 3/4 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 des Bahnsteigs Gleis 3 / 4 des Bahnhofs Esslingen-Mettingen**“ (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 3 und Gleis 4 der Station Esslingen-Mettingen 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 durch ein taktiles Leitsystem 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 wird umgehend nach Unterzeichnung dieses Vertrages beauftragt. 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 11 Monaten erwartet. Soweit die Region oder DB Station&Service kostenrelevante Änderungen der vertragsgegenständlichen Planungen wünschen und sich die Vertragsparteien darüber einig sind, dass diese vereinbart werden sollen, werden sie hierzu einen Nachtrag zu diesem Finanzierungsvertrag schließen, in dem zudem auch die Finanzierung der Mehrkosten durch die Region und die Anpassung des Rahmenterminplans geregelt werden.
- (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 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 198 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: 99 TEUR,
 - Zweite Rate: mit Vorlage des Vorentwurfsheftes
50 % des pauschalen Zuschusses: 99 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.