

Realisierungs- und Finanzierungsvertrag
für die Infrastrukturmaßnahme
„Modernisierung der Verkehrsstation Mayen Ost“

zwischen

- 1 der **Stadt Mayen**,
Rathaus Rosengasse, 56727 Mayen
vertreten durch Herrn Oberbürgermeister Wolfgang Treis,

- nachfolgend „**Stadt**“ genannt -

 - 2 dem **Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord**,
Friedrich-Ebert-Ring 14-20, 56068 Koblenz,
vertreten durch Herrn Verbandsdirektor Thorsten Müller,

- nachfolgend „**SPNV-Nord**“ genannt -

und

 3. der **DB Station&Service AG**,
Weilburger Straße 22, 60326 Frankfurt am Main,
vertreten durch den Vorstand,
dieser vertreten durch
den Leiter des Regionalbereichs Mitte, Herrn Stefan Schwinn und
den Leiter Finanzen/Controlling des Regionalbereichs Mitte, Herrn Stefan
Worm,

- nachfolgend „**DB Station&Service**“ genannt –
- 1. bis 3. nachfolgend gemeinsam „**Vertragsparteien**“ genannt –

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| Präambel..... | 3 |
| § 1 Vertragsgegenstand | 3 |
| § 2 Vorhabenträger der Infrastrukturmaßnahme | 4 |
| § 3 Verkehrsprogramm | 4 |
| § 4 Gesamtkosten der Infrastrukturmaßnahme | 4 |
| § 5 Finanzierung der Infrastrukturmaßnahme..... | 5 |
| § 6 Kostenfortschreibung..... | 6 |
| § 7 Wirtschaftlichkeit für die DB Station&Service | 7 |
| § 8 Mittelbereitstellung und Mittelabruf..... | 8 |
| § 9 Nachweis der Verwendung..... | 9 |
| § 10 Rückforderung | 10 |
| § 11 Durchführung der Infrastrukturmaßnahme | 10 |
| § 12 Vergabe von Aufträgen..... | 10 |
| § 13 Nutzung der Infrastruktur durch DB Station&Service | 11 |
| § 14 Umsatzsteuer | 12 |
| § 15 Zusammenarbeit | 12 |
| § 16 Vorbehalte | 13 |
| § 17 Laufzeit | 13 |
| § 18 Schlussbestimmungen | 14 |
| § 19 Anlagen..... | 14 |
| Datum und Unterschriften..... | 15 |

Präambel

In der Rahmenvereinbarung vom 21.03.2011 haben sich das Land Rheinland-Pfalz, die SPNV-Aufgabenträger ZSPNV Rheinland-Pfalz Nord und Süd sowie die DB Station&Service auf die Grundlage der Umsetzung einer Vielzahl von Infrastrukturmaßnahmen an Verkehrsstationen im Land Rheinland-Pfalz im Zeitraum 2011 bis 2019 (nachfolgend „Rahmenvereinbarung“ genannt) verständigt

Bestandteil der Rahmenvereinbarung ist die Infrastrukturmaßnahme „Modernisierung der Verkehrsstation Mayen Ost“

Mit Datum vom 27.01.2012 haben die Stadt, der SPNV-Nord und DB Station&Service eine Planungsvereinbarung zur Erstellung der Planung (HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4) für die Infrastrukturmaßnahme „Modernisierung der Verkehrsstation Mayen Ost“ (nachfolgend „Infrastrukturmaßnahme“ genannt) abgeschlossen.

Der von den Vertragsparteien ebenfalls gewünschte barrierefreie Ausbau der Verkehrsstation Mayen Ost mittels der Errichtung eines Aufzugs konnte zwischenzeitlich als Teilmaßnahme in die Sammelvereinbarung mit dem Bund zur Finanzierung von Barrierefreiheit im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) aufgenommen werden und ist nicht Bestandteil dieses Vertrages

Die Vertragsparteien sind sich einig, dass die Infrastrukturmaßnahme realisiert werden soll. Durch den Abschluss dieses Vertrages wird eine der grundlegenden Voraussetzungen zur Realisierung dieser Infrastrukturmaßnahme erfüllt.

Dies vorausgeschickt, vereinbaren die Vertragsparteien was folgt.

§ 1 Vertragsgegenstand

- (1) Gegenstand dieses Vertrages sind die Gewährung von Zuwendungen für die Realisierung der Infrastrukturmaßnahme „Modernisierung der Verkehrsstation Mayen Ost“ einschließlich der Planungskosten für die Lph 5 bis 9 nach HOAI auf Grundlage der auf der „Bestellung/Aufgabenstellung Verkehrsstation“ basierenden Entwurfsplanung sowie die Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit für die DB Station&Service

Nicht Bestandteil dieser Vereinbarung sind hierbei die im vom Bund und dem Land geförderten Maßnahmenteile im Rahmen des ZIP, insbesondere der barrierefreie Ausbau mittels eines Aufzugs.

- (2) Die Beschreibung der in der Entwurfsplanung enthaltenen wesentlichen Einzelmaßnahmen zur Realisierung der Infrastrukturmaßnahme inklusive Plandarstellung befindet sich in **Anlage 1.2** dieses Vertrages
- (3) Die DB Station&Service realisiert die Infrastrukturmaßnahme im Rahmen des in **Anlage 1.3a** beschriebenen Rahmenterminplans sowie des in **Anlage 1.3b** beschriebenen Kosten- und Finanzierungsplans. Sie hält die Infrastruktur während der gesamten Vertragslaufzeit gemäß den Vereinbarungen in § 13 Absatz 1 zum Betrieb vor

- (4) Dieser Vertrag regelt nur die Planung und Realisierung von Eisenbahn-Betriebsanlagen.

§ 2 Vorhabenträger der Infrastrukturmaßnahme

Vorhabenträger der Infrastrukturmaßnahme ist die DB Station&Service. Sie führt die Planung, die Antragstellung, die Erstellung des Verwendungsnachweises im Hinblick auf die Finanzierung und die Ausführung der Infrastrukturmaßnahme durch.

§ 3 Verkehrsprogramm

Grundlage für die Infrastrukturmaßnahme ist das derzeitige Verkehrsprogramm. Auf dieser Basis vereinbaren die Vertragsparteien ein auf die Infrastrukturmaßnahme bezogenes Mindestverkehrsprogramm gemäß **Anlage 3**, das die durchgehende Nutzung der Verkehrsstation Mayen Ost mit 17 652 entgeltpflichtigen Zughalten pro Jahr für die gesamte Vertragslaufzeit im Sinne des § 17 Absatz 1 umfasst und das der Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB Station&Service zugrunde liegt.

§ 4 Gesamtkosten der Infrastrukturmaßnahme

- (1) Die Kosten der vertragsgegenständlichen Infrastrukturmaßnahme betragen zum Planungs- und Preisstand [Genehmigungsplanung, November 2017] voraussichtlich **2.727 TEUR** (vgl. **Anlage 1.3b**) netto. Soweit die DB Station&Service die Möglichkeit zum Vorsteuerabzug nach § 15 des Umsatzsteuergesetzes hat, dürfen nur Preise ohne Umsatzsteuer berücksichtigt werden. Die endgültigen Kosten der Infrastrukturmaßnahme werden nach kaufmännischem Abschluss des Projektes ermittelt.
- (2) Zu den Kosten gehören sämtliche nach Maßgabe dieses Vertrages in Ansatz zu bringende Aufwendungen im Zusammenhang mit der Infrastrukturmaßnahme. Diese bestehen zum Planungs- und Preisstand [Genehmigungsplanung, November 2017] aus Baukosten in Höhe von **2.405 TEUR** sowie einem pauschalen Ansatz von 13,4% der Baukosten (**322,3 TEUR**) für die Planungskosten der Leistungsphasen 5 bis 9 nach HOAI (Planungskostenpauschale).
- (3) Die Finanzierung der in den vorstehend genannten Kosten nicht enthaltenen Planungskosten für die Leistungsphasen 1 bis 4 nach HOAI in Höhe von **250,1 TEUR** ist in der Planungsvereinbarung vom 27.01.2012 geregelt und somit nicht Bestandteil dieses Vertrags.

§ 5 Finanzierung der Infrastrukturmaßnahme

- (1) Grundlage für die Finanzierung der Infrastrukturmaßnahme sind unter anderem:
 - die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) zwischen dem Bund, der Deutschen Bahn AG und den EIU auf Grundlage von § 9 BSchwAG,
 - das Entflechtungsgesetz (EntflechtG) in Verbindung mit dem Landesverkehrsfinanzierungsgesetz - Kommunale Gebietskörperschaften (LVFG Kom),
 - die Landeshaushaltsordnung des Landes Rheinland-Pfalz (LHO).
- (2) Die Auszahlung der Mittel, die Verwendungsprüfung und die Rückforderungen erfolgen nach den Regelungen dieses Vertrages. Die Zuwendung darf nur zur Erfüllung des vertraglich bestimmten Zwecks verwendet werden. Die DB Station&Service ist zur wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung verpflichtet.
- (3) DB Station&Service stellt für die Finanzierung der Gesamtkosten der **Positionen 1 bis 4 der Anlage 1.2** aus der LuFV II gemäß § 4 Absatz 1 Satz 1 Mittel in Höhe von **1.463 TEUR** bereit.
- (4) DB Station&Service wird ferner einen Antrag auf Gewährung von Zuschüssen nach dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG) in Verbindung mit dem Landesverkehrsfinanzierungsgesetz - Kommunale Gebietskörperschaften (LVFG Kom) beim Land Rheinland-Pfalz stellen.

Von den in § 4 Absatz 2 genannten Baukosten sind für die **Positionen 5 bis 9 der Anlage 1.2** voraussichtlich weitere **1.073 TEUR** nach landesrechtlichen Bestimmungen zuwendungsfähig. Die Vertragsparteien gehen weiterhin davon aus, dass das Land die zuwendungsfähigen Baukosten mit einem Zuschuss in Höhe von bis zu 85 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten (voraussichtlich **912 TEUR**) finanziert.

Den verbleibenden Anteil und den Anteil der nicht vom Land finanzierten zuwendungsfähigen Baukosten für die **Positionen 5 bis 9 der Anlage 1.2** finanziert die Stadt durch Gewährung von Baukostenzuschüssen (voraussichtlich **202,4 TEUR**). Darüber hinaus finanziert die Stadt ggf. nicht zuwendungsfähige Baukosten in voller Höhe.

- (5) Darüber hinaus gewährt die Stadt für die Planungsleistungen der Leistungsphasen 5 bis 9 nach der HOAI einschließlich Eigenleistungen einen pauschalen Zuschuss in Höhe von 13,4 % der Baukosten für die **Positionen 5 bis 9 der Anlage 1.2**, vsl **149,4 TEUR**, (Planungskostenpauschale). Ermittlung und Abruf der Planungskostenpauschale erfolgt auf Grundlage der im Schlussverwendungsnachweis vom Land festgestellten Baukosten.

Im Vorgriff auf die Planungskostenpauschale gewährt die Stadt der DB Station&Service vor Beauftragung der Planung der Lph 5 nach HOAI auf Anforderung einen pauschalen Abschlag in Höhe von 13,4 % der Baukosten für die

Positionen 5 bis 9 der Anlage 1.2, auf Grundlage der Kostenberechnung nach Lph 4 nach HOAI, somit 149,4 TEUR.

- (6) Eine detaillierte Übersicht über die Kosten und deren Finanzierung ist als **Anlage 1.3b** beigefügt.
- (7) Sofern absehbar ist, dass eine Bereitstellung der anteiligen Finanzierungsbeiträge für die Infrastrukturmaßnahme durch das Land nicht dem Baufortschritt bzw. nicht den vertraglichen Grundlagen entsprechend erfolgen wird, setzt die DB Station&Service die Zuwendungsgeber davon unverzüglich in Kenntnis. Die Vertragsparteien nehmen unverzüglich Verhandlungen über das weitere Vorgehen auf. Die DB Station&Service ist nicht zur Vor- oder Zwischenfinanzierung verpflichtet.

§ 6 Kostenfortschreibung

- (1) Wenn für die DB Station&Service erkennbar ist, dass die Realisierung der Infrastrukturmaßnahme mit wesentlichen Kostensteigerungen verbunden sein wird, informiert sie die Stadt, soweit es die von ihr finanzierten Maßnahmen betrifft. Diese Information enthält den aktuellen fortgeschriebenen Kostenstand (nachfolgend „fortgeschriebene Baukosten“ genannt). Der SPNV-Nord ist ebenfalls nachrichtlich zu informieren.
- (2) Kostensteigerungen bis einschließlich 10 v.H. der ggf. fortgeschriebenen Baukosten bedürfen keiner Zustimmung der Stadt. Kostensteigerungen von mehr als 10 v.H. der ggf. fortgeschriebenen Baukosten bedürfen der Zustimmung der Stadt. Eine Zustimmung des SPNV-Nord ist nicht erforderlich.
- (3) Wesentliche Planungsänderungen bedürfen der schriftlichen Zustimmung der Stadt und des SPNV-Nord. Eine Planungsänderung ist insbesondere dann wesentlich, wenn sie die Funktionalität der geplanten Anlagen beeinflusst oder eine Änderung der erteilten Plangenehmigung und der bauaufsichtlichen Freigabe der Ausführungsplanung erfordert.
- (4) Die Stadt finanziert bei Vorliegen der Voraussetzungen der vorstehenden Absätze 1 und 2 Kostenerhöhungen entsprechend ihres Finanzierungsanteils gemäß § 5 Absätze 4 und 5, soweit diese nicht durch Fordermittel des Landes abgedeckt sind. Die DB Station&Service trägt auf ihren Finanzierungsbeitrag gemäß § 5 Abs. 3 entfallende Kostenerhöhungen.
- (5) Die Zustimmung zu der Kostensteigerung durch die Stadt darf nur im Falle des Vorliegens eines wichtigen Grundes versagt werden. Ein wichtiger Grund ist insbesondere dann nicht gegeben, wenn die Kostensteigerung
 - (i) auf Lohn- und/oder Preissteigerungen;
 - (ii) auf unwesentlichen Planungsänderungen oder
 - (iii) auf nicht planbare Schwierigkeiten bei der Bauausführung zurückzuführen sind oder
 - (iv) auf Planungsänderungen beruhen, denen die Stadt zugestimmt hat.

- (6) Stimmt die Stadt einer Kostensteigerung von mehr als 10 v H. der ggf fortgeschriebenen Baukosten oder stimmt die Stadt und/oder der SPNV-Nord einer wesentlichen Planungsänderung nicht zu, werden sich die Vertragsparteien über die Fortführung der Infrastrukturmaßnahme und deren Finanzierung, ggf. auch abweichend von den bisherigen Finanzierungsanteilen, verständigen. Wird keine Einigung über die Finanzierung der Gesamtkosten der Infrastrukturmaßnahme erzielt, ist die Finanzierung nicht gesichert, und entsteht hierdurch eine Finanzierungslücke, ist die DB Station&Service berechtigt, die Realisierung der Infrastrukturmaßnahme abzubrechen. In diesem Fall ist die Stadt verpflichtet, den EIU die bis dahin entstandenen und noch entstehenden Kosten sowie die Kosten für den qualifizierten Abbruch der Infrastrukturmaßnahme auf Nachweis zu finanzieren. Zu den Kosten des Projektabbruchs gehören insbesondere auch solche Aufwendungen der EIU, die trotz Kündigung von Verträgen mit den Auftragnehmern infolge fortbestehender Vergütungsansprüche gemäß § 648 BGB entstehen.

§ 7 Wirtschaftlichkeit für die DB Station&Service

- (1) Die Realisierung der Infrastrukturmaßnahme setzt voraus, dass die Wirtschaftlichkeit für die DB Station&Service im Einklang mit den Regelungen dieses Vertrages sichergestellt ist.
- (2) Für die Vorhaltung und den Betrieb der Verkehrsstationen wird von der DB Station&Service ein Stationsentgelt nach eisenbahnrechtlichen Vorschriften und den Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe (INBP) – in der jeweils gültigen Fassung – erhoben.
- (3a) Folgende Kosten und Erlöse der DB Station&Service werden über die nach § 37 Abs. 2 ERegG festgelegte Regeldynamisierung hinaus entsprechend § 37 Abs. 3 ERegG entgelterhöhend berücksichtigt:
- alle Kosten, die für die vertragsgegenständliche Infrastrukturmaßnahme anfallen und die nicht mit Zuwendungen finanziert werden sowie
 - projektbedingte Mehrkosten des laufenden Stationsbetriebes
 - abzüglich der projektbedingten Mehrerlöse an der vertragsgegenständlichen Station

Die Entgelterhöhung erfolgt spätestens in der auf die Inbetriebnahme folgenden Stationsentgeltliste in der Regel zwei Jahre nach dem Anfall der entsprechenden Kosten. Grundlage ist das jeweils zum Zeitpunkt der Entgelterhöhung gültige Stationspreissystem.

Die DB Station&Service zeigt dem SPNV-Nord die Erhöhung der in Ansatz gebrachten Kosten, auf Basis des jeweils durch die Bundesnetzagentur genehmigten Entgeltantrages, auf.

- (3b) Erfolgt keine Einpreisung gemäß Abs. 3a in die Stationsentgelte, wird eine Ausgleichsrechnung erstellt. In dieser Ausgleichsrechnung werden alle in Abs

3a Satz 1 genannten Positionen für einen Zeitraum von 20 Jahren ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der vertragsgegenständlichen Infrastruktur berücksichtigt. Der Ausgleichsbetrag ist vom SPNV-Nord vollständig durch eine Einmalzahlung auszugleichen. Die Ausgleichszahlung erfolgt zum Zeitpunkt der Feststellung der Nichteinpreisbarkeit nach Abforderung durch die DB Station&Service

- (4) Wird eine Ausgleichsrechnung erstellt, stellt DB Station&Service dem SPNV-Nord die projektbezogenen Eingangsdaten und das Ergebnis der Ausgleichsrechnung in geeigneter Form entsprechend den Angaben des **Anlage 7.4** zur Verfügung. Bestandteil des Nachweises ist auch eine Darstellung der Kostenveränderungen nach Inbetriebnahme.
- (5) Die Berechnung der Ausgleichszahlung auf den Zahlungszeitpunkt erfolgt mit dem durchschnittlichen Kalkulationszinssatz für 10-jährige Bundesanleihen (Durchschnittswert aus den letzten fünf Jahren, die diesem Vertragsabschluss vorangehen). Sollte der ermittelte durchschnittliche Zinssatz negativ sein, so gilt für die Ausgleichsrechnung der Zinssatz 0%
- (6) Der SPNV-Nord kann auf eigene Kosten die Ausgleichsrechnung der DB Station&Service durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer bzw. eigene Mitarbeiter überprüfen lassen. DB Station&Service stellt die dazu erforderlichen Daten zur Verfügung. Der Zuwendungsgeber verpflichtet sich, den Wirtschaftsprüfer / eigene Mitarbeiter eine Vertraulichkeitserklärung gemäß **Anlage 7.6** unterzeichnen zu lassen und DB Station&Service diese vorzulegen. Die Prüfung der Unterlagen selbst erlaubt keine Fristüberschreitung der mit Zahlungsziel beim SPNV-Nord abgeforderten Ausgleichszahlung.
- (7) Vor Ablauf der Vertragslaufzeit treffen die Vertragspartner eine Anschlussvereinbarung zur weiteren Aufteilung der dann anfallenden Kosten für den Betrieb oder den Rückbau der im Rahmen dieser Vereinbarung neu geschaffenen Anlagen. Für den Fall, dass keine Anschlussvereinbarung getroffen wird, betreibt DB Station&Service die betreffenden Anlagen weiterhin. Die im Zusammenhang mit dem Betrieb anfallenden Kosten und Erlöse werden entsprechend der Regelung in § 37 Abs. 3 ERegG in den Stationspreisen berücksichtigt und können zu einer Erhöhung der Stationspreise über die Anpassungsrate gemäß § 37 Abs. 2 ERegG hinausführen. Kommt es bis zum Ende der Vertragslaufzeit zu einer Änderung der Gesetzesgrundlage zur Ermittlung der Stationspreise, wird die dann geltende Gesetzesregelung sinngemäß angewendet.

§ 8 Mittelbereitstellung und Mittelabruf

- (1) Die DB Station&Service ruft die nach Maßgabe des § 5 Absätze 4 und 5 und ggf. § 6 Absatz 4 bereitgestellten Mittel bei der Stadt mit dem Mittelabrufschreiben in **Anlage 8.1** ab. Die Stadt überweist der DB Station&Service die angeforderten Mittel unverzüglich nach Eingang des Mittelabrufschreibens.

- (2) Abweichend von Absatz 1 erfolgt der Abruf der Abschlagszahlungen auf den pauschalen Planungskostenzuschuss gemäß § 5 Absatz 5 Satz 1 bei der Stadt in einer Summe auf schriftliche Anforderung. Der endgültige Abruf des pauschalen Zuschusses nach § 5 Abs. 5 erfolgt auf Grundlage des beim Land Rheinland-Pfalz einzureichenden Schlussverwendungsnachweises. Die Stadt überweist der DB Station&Service die angeforderten Mittel innerhalb des im Abrufschreiben genannten Zahlungsziels.
- (3) Die DB Station&Service wird den Finanzmittelbedarf jährlich fortschreiben.

§ 9 Nachweis der Verwendung

- (1) Die DB Station&Service hat für die nach Maßgabe des § 5 Absätze 4 und 5 sowie ggf. § 6 Absatz 4 an sie ausgezahlten Mittel die Verwendung gemäß den nachfolgenden Regelungen gegenüber dem Land nachzuweisen
- (2) Der Nachweis gegenüber der Stadt erfolgt durch Vorlage einer Kopie des gegenüber dem Land einzureichenden Schlussverwendungsnachweises. Der gegenüber dem Land einzureichende Schlussverwendungsnachweis gilt auch als Nachweis für die Ermittlung des pauschalen Planungskostenzuschusses nach § 5 Abs. 5. Die Stadt nimmt die Ergebnisse der Verwendungsprüfung durch das Land auch hinsichtlich ihres Finanzierungsanteils zur Kenntnis, behält sich aber eine eigene Prüfung vor. Dies gilt nicht für den pauschalen Planungskostenzuschuss nach § 5 Abs. 5. Hier entfällt gegenüber der Stadt die Nachweisführung der tatsächlichen angefallenen Planungskosten.
- (3) Die DB Station&Service legt mittels einer Tabelle gemäß **Anlage 9.3** bis zum 30. April jedes Jahres einen zahlenmäßigen Nachweis der Verwendung der Mittel nach § 5 Absätze 4 und 5 sowie ggf. § 6 Absatz 4 für das vorangegangene Jahr vor (Zwischennachweis). Soweit die DB Station&Service die Möglichkeit zum Vorsteuerabzug nach § 15 des Umsatzsteuergesetzes hat, dürfen nur Preise ohne Umsatzsteuer eingestellt werden.
- (4) Die erfolgten Zahlungen werden durch die Vorlage von Belegen (z.B. konzernübliche Belege bei mit der DB Station&Service gemäß § 15 AktG verbundenen Auftragnehmern, auch Kosteneinzelnachweise, Rechnungen sonstiger Auftragnehmer, Verträge, Bücher) nachgewiesen. Dies erfolgt jeweils im Rahmen des Zwischennachweises nach vorstehendem Abs. 3.
- (5) Die DB Station&Service hat alle mit den Zuschüssen zusammenhängenden Unterlagen (z.B. konzernübliche Belege bei mit den EIU gemäß § 15 AktG verbundenen Auftragnehmern, auch Kosteneinzelnachweise, Rechnungen sonstiger Auftragnehmer, Verträge, Bücher) fünf Jahre nach Vorlage des Schlussverwendungsnachweises aufzubewahren, sofern nicht nach steuerrechtlichen oder anderen Vorschriften eine längere Aufbewahrungsfrist bestimmt ist. Zur Aufbewahrung können auch Bild- oder Datenträger verwendet werden. Das Aufnahme- und Wiedergabeverfahren muss den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung oder einer in der öffentlichen Verwaltung allgemein zugelassenen Regelung entsprechen. Auf Wunsch der Stadt werden dieser die vorstehend genannten Unterlagen in Kopie zur Verfügung gestellt und die erforderli-

chen Auskünfte erteilt. Die Aufbewahrung von Originalunterlagen kann nicht verlangt werden. Aus datenschutzrechtlichen Gründen ist die Nennung von Namen oder anderen Daten von Mitarbeitern der DB Station&Service, anderer Unternehmen des DB-Konzern sowie deren Auftragnehmern nicht erforderlich.

§ 10 Rückforderung

- (1) Werden die Zuschüsse nach § 5 Absätze 4 und 5 sowie ggf. § 6 Absatz 4 entgegen dem Verwendungszweck gemäß § 1 Absatz 2 verwendet, so kann die Stadt insoweit von DB Station&Service die Erstattung der jeweils an sie geleisteten Zuschussbeträge verlangen.
- (2) Hält DB Station&Service die Infrastruktur ganz oder teilweise entgegen der vertraglichen Pflicht gemäß § 1 Absatz 3 Satz 2 nicht während der gesamten Vertragslaufzeit zur bestimmungsgemäßen Nutzung vor, so kann die Stadt die an die DB Station&Service auf Grund dieses Vertrages gewährten Zuschüsse anteilig für den Zeitraum der nicht vertragsgemäßen Vorhaltung zurückfordern. Die Beträge sind ab dem Zeitpunkt des Zugangs der schriftlichen Rückforderung mit 6 Prozent p. a. zu verzinsen.
- (3) Die Rückforderung nach den vorstehenden Absätzen lässt die vertraglichen Verpflichtungen im Übrigen unberührt.

§ 11 Durchführung der Infrastrukturmaßnahme

- (1) Die DB Station&Service setzt die Infrastrukturmaßnahme so um, dass der im Rahmenterminplan in **Anlage 1.3a** genannte Inbetriebnahmetermin eingehalten werden kann.
- (2) Sobald für die DB Station&Service absehbar ist, dass es bei der Realisierung der Maßnahme zu Verzögerungen im Vergleich zum Rahmenterminplan kommen wird, informiert sie die Stadt und den SPNV-Nord.
- (3) Bei Verzögerungen, deren Ursachen die DB Station&Service nicht aufgrund vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Handelns zu vertreten hat, verlängert sich der Zeitraum der Realisierung um die Zeitspanne, in der die DB Station&Service infolge der Verzögerung an der zeitgerechten Umsetzung der Infrastrukturmaßnahme gehindert ist. Die Vertragsparteien werden den Rahmenterminplan entsprechend anpassen. Maßgeblich für den Zeitpunkt der Fertigstellung ist der jeweils aktuelle, angepasste Rahmenterminplan.

§ 12 Vergabe von Aufträgen

- (1) Werden bei der Beauftragung Dritter mit Leistungen, die durch die Stadt mitfinanziert werden, die nachfolgenden Vereinbarungen nicht eingehalten, so ist die Stadt berechtigt, von DB Station&Service die Erstattung der Kosten für die

unter Verstoß gegen diese Vereinbarungen vergebenen Aufträge zu verlangen. Diese Kosten dürfen nicht in der Ausgleichsberechnung berücksichtigt werden.

Dritte sind auch mit den EIU verbundene Unternehmen im Sinne der §§ 15 ff. AktG

- (2) Die DB Station&Service verpflichtet sich, bei allen Aufträgen, die Leistungen im Sinne des § 1 HOAI zum Gegenstand haben, die Geltung der HOAI zu vereinbaren
- (3) Die DB Station&Service darf – sofern kein Fall des Absatzes 4 vorliegt – Aufträge oberhalb der jeweils geltenden EU-Schwellenwerte nur nach Durchführung einer Vergabe nach Maßgabe der §§ 97 ff. GWB in Verbindung mit der Sektorenverordnung in der jeweils gültigen Fassung vergeben. Die DB Station&Service hat den SPNV-Nord und die Stadt bei der Durchführung der Vergabe auf deren Wunsch hin zu informieren
- (4) Ausgenommen von den Regelungen des Absatzes 3 sind solche Dienstleistungsaufträge, die die DB Station&Service in vergaberechtlich zulässiger Weise ohne Durchführung eines Vergabeverfahrens an Unternehmen des DB-Konzerns vergeben darf. Wenn Leistungen nach Satz 1 nicht zu marktüblichen Preisen erbracht worden sind, ist die Stadt insoweit zur Rückforderung berechtigt. Die DB Station&Service ist berechtigt, der Stadt eine prüfbare Kalkulation konzerninterner Auftragnehmer zur Abstimmung vorzulegen.

§ 13 Nutzung der Infrastruktur durch DB Station&Service

- (1) Die DB Station&Service verpflichtet sich, die Infrastruktur entsprechend der Beschreibung der wesentlichen Einzelmaßnahmen (**Anlage 1.2**) während der gesamten Vertragslaufzeit uneingeschränkt nutzbar vorzuhalten. Uneingeschränkt nutzbar wird die Infrastruktur vorgehalten, wenn die vertraglich vereinbarten Ausstattungsstandards für Anlagen der DB Station&Service eingehalten werden. Einschränkungen der Nutzbarkeit, die nicht von der DB Station&Service zu vertreten sind, etwa höhere Gewalt, stellen keine Verletzung der Verpflichtung zur uneingeschränkten Nutzbarkeit dar.

Die Verpflichtung zur uneingeschränkten Vorhaltung entfällt für die verbleibende Vertragslaufzeit, wenn der SPNV-Nord das Verkehrsprogramm vollständig abbestellt.

- (2) Die Verkehrssicherungspflicht, die Instandhaltung und die Wartung der im Zuge der Infrastrukturmaßnahme errichteten baulichen Anlagen werden von der DB Station&Service übernommen
- (3) Der SPNV-Nord stellt die Bestellung und die Finanzierung des diesem Vertrag zugrunde liegenden Mindestverkehrsprogramms gemäß Anlage 3 unter Einbeziehung der Verkehrsstation **Mayen Ost** als Mindestangebot für **20** Jahre beginnend mit der Inbetriebnahme, sicher. Wird dieses Mindestverkehrsprogramm unter Einbeziehung der Verkehrsstation **Mayen Ost** innerhalb von **20** Jahren ab Inbetriebnahme dauerhaft oder vorübergehend gänzlich oder teilweise abbestellt und ist die Wirtschaftlichkeit der Infrastrukturmaßnahme dadurch insgesamt nicht mehr gegeben, so sind der DB Station&Service je-

weils die damit verbundenen Nachteile, die anhand einer von der DB Station&Service zu erstellenden Wirtschaftlichkeitsrechnung nachzuweisen sind, durch den SPNV-Nord bis zum Ablauf der Frist von **20** Jahren durch Gewährung einer Einmalzahlung in Form einer Zuwendung auszugleichen.

- (4) Zu den wirtschaftlichen Nachteilen im Sinne des vorstehenden Absatzes 3 gehören auch die bei der DB Station&Service anfallenden nachgewiesenen unvermeidbaren Kosten der Verkehrssicherung, des Restbetriebs und ggf. des Rückbaus. Der SPNV-Nord leistet entsprechend der verbleibenden Vertragslaufzeit gemäß § 17 Absatz 1 nicht rückzahlbare raterliche Zahlungen an die DB Station&Service, damit die Wirtschaftlichkeit ausgeglichen ist. Die Zahlung ist ab dem Zeitpunkt der dauerhaften Verminderung oder Abbestellung jeweils zum 15.01. eines jeden Jahres fällig.
- (5) Die Regelungen des § 7 Absätze 5, 6 und 8 gelten sinngemäß auch im Falle der Notwendigkeit einer Wirtschaftlichkeitsrechnung gemäß vorstehendem Absatz 3.

§ 14 Umsatzsteuer

- (1) Bei der umsatzsteuerlichen Beurteilung der nach dieser Vereinbarung vereinbarten Zahlungen sind die Vertragsparteien einig, dass diese als nicht steuerbar nicht der Umsatzsteuer unterliegen. Die Zahlungen werden daher netto (ohne Umsatzsteuer) abgerufen.
- (2) Sind von DB Station&Service hierfür Umsatzsteuerbeträge rückwirkend zu entrichten (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 jeweilig betroffenen Vertragspartei nachgefordert und die Zahlungen der betroffenen Vertragspartei für die Zukunft entsprechend angepasst.
- (3) Geht DB Station&Service ein Umsatzsteuerbescheid nach Maßgabe des vorstehenden Absatzes 2 zu, wird sie mit den Vertragsparteien so rechtzeitig eine Abstimmung über die Durchführung von Rechtsbehelfen vornehmen, dass etwaige Einspruchsfristen gewahrt werden können.
- (4) Die DB Station&Service wird mit den Vertragsparteien ferner eine Abstimmung darüber herbeiführen, wann die zu erstattenden Umsatzsteuerbeträge jeweils an die DB Station&Service gezahlt werden.

§ 15 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 Vertrags-

partei erforderlich werden, so sind sie unverzüglich in vertrauensvoller Zusammenarbeit zu vereinbaren.

- (3) Die DB Station&Service ist verpflichtet den Vertragsparteien unverzüglich anzuzeigen, wenn
- a. sie neben den in diesem Vertrag geregelten voraussichtlichen Finanzierungen weitere finanzielle Unterstützungen für denselben Zweck bei anderer Stelle beantragt oder von ihnen erhält,
 - b. der vertragliche Zweck oder sonstige für die finanzielle Unterstützung maßgeblichen Umstände sich ändern oder wegfallen,
 - c. ein Insolvenzverfahren gegen sie beantragt oder eröffnet wird.

§ 16 Vorbehalte

Dieser Vertrag steht unter der aufschiebenden Bedingung, dass die Genehmigungen der zuständigen Beschluss- und Aufsichtsorgane der Vertragsparteien vorliegen. Die Vertragsparteien verpflichten sich vorbehaltlos, die Entscheidungen dieser Organe zeitgerecht herbeizuführen und den Entfall der aufschiebenden Bedingung nach vorstehendem Satz 1 den jeweils anderen Vertragsparteien unverzüglich schriftlich zur Kenntnis zu bringen.

§ 17 Laufzeit

- (1) Dieser Vertrag gilt bis zum Ablauf von **20 Jahren** nach Inbetriebnahme der Infrastruktur § 7 Abs 7 gilt über die Laufzeit des Vertrages hinweg fort, solange DB Station&Service die betreffenden Anlagen betreibt
- (2) Wird die Infrastrukturmaßnahme ganz oder teilweise nicht realisiert, so ist diejenige Vertragspartei, die die Gründe für den Projektabbruch vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt hat, verpflichtet, die bis dahin entstandenen und noch entstehenden Kosten sowie die Kosten für den qualifizierten Abbruch der Infrastrukturmaßnahme auf Nachweis zu finanzieren § 254 BGB gilt entsprechend Zur Geltendmachung des Anspruchs muss die anspruchsberechtigte Vertragspartei plausibel darlegen, dass die Gründe für den Projektabbruch durch die andere Vertragspartei vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt wurden, diese führt den Entlastungsbeweis. Eine Rückforderung gewährter Planungskostenzuschüsse erfolgt nicht Soweit eine Finanzierung zu Lasten der LuFV II erfolgt, erstatten die Stadt oder der SPNV-Nord der DB Station&Service diese Kosten, wenn der Abbruch auf Verlangen der Stadt oder des SPNV-Nord erfolgt

Hat keine der Vertragsparteien die Gründe für den Projektabbruch vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt, sind die bis dahin entstandenen und noch entstehenden Kosten sowie die Kosten für den qualifizierten Abbruch der Infrastrukturmaßnahme und ggf die zu Lasten der LuFV II finanzierten Maßnah-

menanteile von den Vertragsparteien entsprechend ihres Finanzierungsanteils gemäß § 5 auf Nachweis zu finanzieren

Zu den Kosten des Projektabbruchs gehören insbesondere auch solche Aufwendungen der DB Station&Service, die trotz Kündigung von Verträgen mit den Auftragnehmern infolge fortbestehender Vergütungsansprüche gemäß § 649 BGB entstehen

Für den Fall, dass die Stadt oder der SPNV-Nord die Kosten des Projektabbruchs finanzieren, übereignet DB Station&Service diesen die bis dahin erarbeiteten Unterlagen und überträgt diesen – soweit möglich – die ihnen zustehenden Nutzungsrechte

§ 18 Schlussbestimmungen

- (1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Infrastrukturmaßnahme zu fordern und sich so zu verhalten, dass die Maßnahme im Rahmen des Rahmenterminplans (**Anlage 1.3a**) sowie des Kosten- und Finanzierungsplans (**Anlage 1.3b**) realisiert werden kann.
- (2) Sollte eine Bestimmung dieses Vertrags unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, so berührt dies die Wirksamkeit des Vertrags 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 Vertrags.
- (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 mit Zustimmung der Stadt berechtigt, die Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag ganz oder teilweise auf verbundene Unternehmen im Sinne von § 15 AktG zu übertragen. Einer Zustimmung bedarf es nicht im Falle von Umstrukturierungen innerhalb des DB-Konzerns.
- (5) Dieser Vertrag wird je einmal für jede Vertragspartei ausgefertigt.
- (6) Änderungen und Ergänzungen zu diesem Vertrag bedürfen der Schriftform. Das gilt auch für die Abbedingung des Schriftformerfordernisses. E-Mail und Telefax wahren das Schriftformerfordernis nicht.

§ 19 Anlagen

Folgende Anlagen sind Bestandteil dieses Vertrages:

Anlage 1.2: Beschreibung der wesentlichen Einzelmaßnahmen (inklusive Plandarstellung)


Anlage 1.3a: Rahmenterminplan

**REALISIERUNGS- UND FINANZIERUNGSVERTRAG FÜR DIE INFRASTRUKTURMAßNAHME
„MODERNISIERUNG DER VERKEHRSTATION MAYEN OST“**

Die Vertragsparteien bestätigen hiermit, dass die Genehmigungen ihrer jeweils zuständigen Beschluss- und Aufsichtsorgane vorliegen und damit der Vorbehalt der aufschiebenden Bedingung nach § 16 des o. g. Vertrages ausgeräumt ist.

Stadt Mayen

Mayen, den 02.03.20

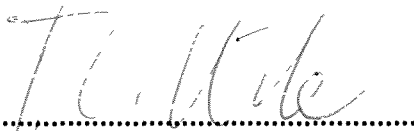


Wolfgang Treis
Oberbürgermeister



**Zweckverband SPNV
Rheinland-Pfalz Nord**

Koblenz, den 29.08.20



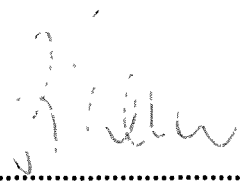
Thorsten Müller
Verbandsdirektor

**DB Station&Service AG
Regionalbereich Mitte**

Frankfurt/Main, den 1.03.2020

ppa. 

Stefan Schwinn
Leiter Regionalbereich Mitte

i.V. 

Stefan Worm
Leiter Finanzen/Controlling, RB Mitte

Darstellung der Einzelmaßnahmen

Die beabsichtigte Infrastrukturmaßnahme umfasst folgende Einzelmaßnahmen, die für eine **Finanzierung gemäß Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)** vorgesehen sind.

1. Neubau und Aufhöhung des bestehenden Mittelbahnsteigs auf 55 cm über Schienenoberkante (SO) mit einer Bahnsteignutzlänge von jeweils 140 Metern an den beiden versetzt zueinander liegenden Bahnsteigkanten 2 und 3 und einer Breite zwischen 2,50 m und 6,80 m gemäß DB-Richtlinie des Moduls 813 einschließlich Einbau eines taktilen Leitsystems für Blinde und Sehbehinderte nach DIN 32984 sowie Entwässerung inklusive Rückbau des bestehenden Mittelbahnsteigs,
2. Neubau der Bahnsteigausstattung am Mittelbahnsteig gemäß Ausstattungshandbuch DB Station&Service AG, die bestehende Beleuchtung wird soweit möglich weiter verwendet,
3. Neubau eines Wetterschutzhauses auf dem Mittelbahnsteig gemäß Raster 22,
4. Sicherung, Änderung, Ergänzung oder bauzeitlich bedingte Anpassung vorhandener Signal-, Oberleitungs-, Elektro-, Oberbau-, Gleis- und Telekommunikationsanlagen der Unternehmen des DB-Konzerns und vorhandener technischer Anlagen Dritter in dem für die Maßnahme erforderlichen Umfang im Zusammenhang mit vorgenannten Punkten 1. - 3.

Die beabsichtigte Infrastrukturmaßnahme umfasst folgende Einzelmaßnahmen, die für die **Finanzierung aus Zuwendungen des Landes und der Gebietskörperschaft** vorgesehen sind

5. Modernisierung bzw. Neubau der vorhandenen Personenunterführung sowie erforderliche Anpassungsmaßnahmen im Bereich des Empfangsgebäudes;
6. Errichtung eines provisorischen Bahnsteigzugangs für die Bauzeit;
7. Anpassung des bestehenden Bahnsteigdachs im Bereich der bisherigen Treppenaufgänge auf insgesamt 250 m² Dachfläche und Rückbau der weiteren Felder des Bahnsteigdachs in nordwestlicher Richtung;
8. Rückbau der bestehenden Treppeneinhausung am Hausbahnsteig, der Rampe zum Restaurant sowie von Telekommunikationsanlagen, Bahnsteigausstattung und Wegeleitung;
9. Sicherung, Änderung, Ergänzung oder bauzeitlich bedingte Anpassung vorhandener Signal-, Oberleitungs-, Elektro-, Oberbau-, Gleis- und Telekommunikationsanlagen der Unternehmen des DB-Konzerns und vorhandener technischer Anlagen Dritter in dem für die Maßnahme erforderlichen Umfang im Zusammenhang mit vorgenannten Punkten 5 - 8

DB Station&Service AG
Ermittlung der Kosten und deren Finanzierung

Preis- und Planungsstand November 2017

| Lfd Nr | Position gemäß Anlage 1 2 | Bezeichnung (Anlagenklasse) | Gesamt | Land | Kommune | DB S&S |
|-----------------------|---------------------------------|--|--------------------|------------------|------------------|--------------------|
| | | | EUR | EUR | | EUR |
| Baukosten | | | | | | |
| G 011570037 01 | 1 | Mittelbahnsteig | 1.238.387 € | - € | - € | 1.238.387 € |
| G 011570037 02 | 7 | Erdichtung Überdachung | 187.982 € | 159.785 € | 28.197 € | - € |
| G 011570037 03 | 5 | Rückbau PU (OGF-I) | 76.269 € | 64.829 € | 11.440 € | - € |
| G 011570037 04 | 5 | Neubau PU | 673.889 € | 572.806 € | 101.083 € | - € |
| G 011570037 05 | 2 | Wegeleitsystem | 15.202 € | - € | - € | 15.202 € |
| G 011570037 06 | 6 | Provisorium Zuwegung Bahnsteig | 121.943 € | 103.652 € | 18.292 € | - € |
| G 011570037 07 | 3 | Wetterschutzhaus | 28.413 € | - € | - € | 28.413 € |
| G 011570037 55 | 8 | Rückbau | 54.490 € | 11.057 € | 43.433 € | - € |
| G 011570037 92 | 2 | GWG I | 1.500 € | - € | - € | 1.500 € |
| G 011570037 93 | 2 | GWG II | 6.780 € | - € | - € | 6.780 € |
| | | Summe Baukosten | 2.404.855 € | 912.128 € | 202.445 € | 1.290.282 € |
| Planungskosten | | | | | | |
| G 011570037 98 + 99 | | Planungskostenpauschale 13,4% der Lph 5-9 | 322.251 € | - | 149.353 € | 172.898 € |
| | | Summe Planungs- und Verwaltungskosten | 322.251 € | 0 € | 149.353 € | 172.898 € |
| | | Gesamt | 2.727.106 € | 912.128 € | 351.798 € | 1.463.179 € |
| | | <i>nachrichtlich Planungskosten Lph 1-4</i> | <i>250.105 €</i> | | <i>115.916 €</i> | <i>134.189 €</i> |