

**REALISIERUNGS- UND FINANZIERUNGSVERTRAG (RUFV)
FÜR DIE INFRASTRUKTURMAßNAHME
„AUFWEITUNG DER BAHNSTEIGZUGÄNGE AM BAHNHOF FÜRTH (BAY) HBF“**

zwischen

1. Stadt Fürth,
vertreten durch den Oberbürgermeister
Herrn Dr. Thomas Jung
– nachfolgend „Gebietskörperschaft“ genannt –

und

2. DB InfraGO AG, Geschäftsbereich (GB) Personenbahnhöfe,
vertreten durch den Vorstand
dieser vertreten durch den Regionalbereich Süd
– nachfolgend „DB InfraGO“ genannt –

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

Präambel

Der Hauptbahnhof Fürth befindet sich u.a. an der Strecke 5900 Nürnberg Hbf - Bamberg (Gleis 2) am Stationskilometer km 7,6+50. Der Hauptbahnhof Fürth ist Bestandteil des transeuropäischen Netzes (TEN / HGF- und konventionelles Netz).

Der Hauptbahnhof Fürth (Bay) soll barrierefrei ausgebaut werden. Der Bahnhof besteht aus vier aktiven Mittelbahnsteigen, angebunden an eine bestehende nicht mit barrierefreien Zugängen im Bestand ausgerüstete Personenunterführung.

Durch die Erneuerung von drei Mittelbahnsteigen mit je zwei Kanten und der Erneuerung der Personenunterführung mit Aufzugsanlagen zwischen dem Zugang Karolinenstraße / U-Bahn werden die Vorgaben in den Bereichen Bahnsteighöhe/-länge und Barrierefreiheit für die erneuerten Infrastrukturanlagen erfüllt.

Auf Wunsch der Gebietskörperschaft wurde die Planung der Zuwegungen im Bereich der Aufzüge abweichend von den aktuell gültigen Baustandards mit einer Breite von 2,40 m geplant. Die Aufzugsschächte sind ebenfalls auf Wunsch der Gebietskörperschaft überwiegend transparent geplant. Lediglich die vier Ecken der Aufzüge sind als Stützen in Stahlbeton vorgesehen.

Die Planungs- und Baukosten der Infrastrukturmaßnahme ab Leistungsphase 5 sollen von der Gebietskörperschaft nach Maßgabe dieses Vertrages finanziert werden. Die Planung der HOAI-Leistungsphasen 1-4 wurde auf Basis einer gesonderten Vereinbarung mit der Gebietskörperschaft geregelt.

§ 1 Vertragsgegenstand

- (1) Auf Wunsch der Gebietskörperschaft wurde die Planung der Zuwegungen im Bereich der Aufzüge abweichend von den aktuell gültigen Baustandards mit einer Breite von 2,40 m geplant.
- (2) Gegenstand dieses Vertrages sind die Mehrbreiten (**s. grüne Hervorhebung Anlage 1.2a**) der Zuwegungen im Bereich der Aufzüge, im Weiteren Infrastrukturmaßnahme genannt. Diese resultieren aus der Differenz des aktuell gültigen DB-Baustandards (1,60 Meter) und dem Wunsch der Gebietskörperschaft (2,40 Meter). Die Gebietskörperschaft gewährt Zuwendungen für die Planung ab HOAI-Leistungsphase 5, inkl. Projektmanagement und Projektsteuerung und Realisierung der Infrastrukturmaßnahme auf Grundlage der zwischen der Gebietskörperschaft und der DB InfraGO abgestimmten Beschreibung der wesentlichen Einzelmaßnahmen (**Anlage 1.2b**).
- (3) Der Realisierung der Infrastrukturmaßnahme liegt die Genehmigungsplanung vom November 2024 zugrunde. Die Beschreibung der wesentlichen Einzelmaßnahmen zur Realisierung der Infrastrukturmaßnahme findet sich in der **Anlage 1.2b** dieses Vertrags wieder.
- (4) Die DB InfraGO realisiert die Infrastrukturmaßnahme im Rahmen des in **Anlage 1.4** beschriebenen Kostenplans.

§ 2 Vorhabenträger der Infrastrukturmaßnahme

Vorhabenträger der Infrastrukturmaßnahme ist die DB InfraGO. Sie führt die weitere Planung, die Antragstellung, die Erstellung des Verwendungsnachweises im Hinblick auf die Finanzierung und die Realisierung der Infrastrukturmaßnahme durch.

§ 3 Gesamtkosten der Infrastrukturmaßnahme

- (1) Die Gesamtkosten der Infrastrukturmaßnahme betragen zum Planungs- und Preisstand 04/2025 einschließlich Planungskosten (Lph 5 – 9) voraussichtlich **1,1 Mio. EUR** (real [s. Anlage 1.4](#)). Soweit der DB InfraGO 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 ermittelt. Die Abrechnung erfolgt auf Basis der tatsächlich angefallenen Kosten.
- (2) Zu den Gesamtkosten gehören sämtliche nach Maßgabe dieses Vertrags in Ansatz zu bringende Aufwendungen im direkten Zusammenhang mit der Infrastrukturmaßnahme, also zum Beispiel auch:
 - Kosten durch Betriebserschwerisse während der Bauzeit (z.B. Langsamfahrstellen, Gleisperrungen),
 - Kosten für das Erstellen von Bau- und Betriebsanweisungen (Betra) etc.
 - Kosten aus Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz/Bundeswasserstraßengesetz inkl. Ablösungsbeträge für Anlagen Dritter sowie Kosten für Leitungsänderungen,
 - sämtliche Gebühren, insbesondere Gebühren des Eisenbahn-Bundesamtes,
 - Kosten für Bauüberwachung, Bauüberwacher Bahn, Projektsteuerung, Sicherungsposten (SIPO), Sicherheitskoordinator nach Baustellenverordnung (SiGeko),
 - Honorare beauftragter Sachverständiger,
 - sämtliche Projektversicherungen,
 - rückzahlbare Zuschüsse wegen untergehender Anlagenteile

In den Gesamtkosten sind Kosten für Eigenleistungen der DB InfraGO bzw. auch Kosten für Eigenleistungen der mit dem DB Konzern nach § 15 AktG verbundenen Unternehmen enthalten.

§ 4 Finanzierung der Infrastrukturmaßnahme

- (1) Die Gebietskörperschaft finanziert die Kosten gemäß § 3 Abs. 1 in voller Höhe in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen.

- (2) Der DB InfraGO ist zur wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung verpflichtet. Die Zuwendung darf nur zur Erfüllung des vertraglich bestimmten Zwecks verwendet werden.

§ 5 Kostenfortschreibung

- (1) Sobald für die DB InfraGO erkennbar ist, dass die Realisierung der Infrastrukturmaßnahme mit Kostensteigerungen verbunden sein wird, informiert sie unverzüglich die Gebietskörperschaft in schriftlicher Form und nimmt im Anschluss Verhandlungen über Möglichkeiten zur Kosteneinsparung auf.
- (2) Kostensteigerungen von bis zu 10 % der Gesamtkosten nach § 3 bedürfen keiner Zustimmung der Gebietskörperschaft. Kostensteigerungen von mehr als 10 % der Gesamtkosten nach § 3 bedürfen der schriftlichen Zustimmung der Gebietskörperschaft. Die Zustimmung der Gebietskörperschaft darf nur im Falle des Vorliegens eines wichtigen Grundes versagt werden. Ein wichtiger Grund ist insbesondere dann nicht gegeben, wenn die Kostensteigerungen
 - auf allgemeine Lohn- und Preissteigerungen zurückzuführen sind (Ausgenommen sind höhere Ausschreibungsergebnisse, sofern diese zu Kostensteigerungen von mehr als 10 % nach § 3 führen),
 - auf unwesentlichen Planungsänderungen beruhen,
 - auf nicht planbare Schwierigkeiten bei der Bauausführung zurückzuführen sind oder
 - auf Planungsänderungen beruhen, denen die Gebietskörperschaft zugestimmt hat.
- (3) Wesentliche Planungsänderungen bedürfen der vorherigen schriftlichen Zustimmung der Gebietskörperschaft.

Eine Planungsänderung ist insbesondere dann wesentlich, wenn sie die Funktionalität der geplanten Anlagen beeinflusst oder eine Änderung der erteilten Plangenehmigung erfordert.
- (4) Die Gebietskörperschaft finanziert bei Vorliegen der Voraussetzungen der vorstehenden Absätze 1 bis 3 Kostenerhöhungen in voller Höhe gemäß § 4. Eine Beteiligung der DB InfraGO an den Mehrkosten erfolgt nicht.
- (5) Stimmt die Gebietskörperschaft einer Kostensteigerung von mehr als 10 % der Gesamtkosten oder einer wesentlichen Planungsänderung nicht zu, werden sich die Vertragsparteien über die Fortführung der Infrastrukturmaßnahme verständigen.
- (6) Kostenminderungen kommen der Gebietskörperschaft zugute.

§ 6 Durchführung der Infrastrukturmaßnahme

- (1) Die DB InfraGO informiert die Gebietskörperschaft auf Verlangen über den Fortschritt der Infrastrukturmaßnahme. Die Gebietskörperschaft hat

gegenüber der DB InfraGO einen Auskunftsanspruch über den Stand der Realisierung.

- (2) Die Vertragsparteien verpflichten sich, der jeweils anderen Vertragspartei den Ansprechpartner verbindlich und schriftlich unmittelbar nach Unterzeichnung dieses Vertrages mitzuteilen. Gleiches gilt bei Änderungen der Ansprechpartner.
- (3) Sobald für die DB InfraGO absehbar ist, dass es bei der Realisierung der Maßnahme zu Verzögerungen kommen wird, informiert sie unverzüglich die Gebietskörperschaft und nimmt Verhandlungen mit dem Ziel auf, Verzögerungen zu vermeiden.
- (4) Bei Verzögerungen, deren Ursachen die DB InfraGO nicht aufgrund vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Handelns zu vertreten hat, verlängert sich der Zeitraum der Realisierung um die Zeitspanne, in der die DB InfraGO infolge der Verzögerung an der zeitgerechten Umsetzung der Infrastrukturmaßnahme gehindert ist.

§ 7 Eigentum, Erhalt und Betrieb

- (1) Die Mehrbreiten (**s. grüne Hervorhebungen Anlage 1.2a**) der Zuwegungen im Bereich der Aufzüge werden wirtschaftliches Eigentum der DB InfraGO. Die Eigentumsverhältnisse der betroffenen Grundstücke bleiben auf der Grundlage dieser Vereinbarung unverändert.
- (2) Im Rahmen der Planungsabstimmung hat die DB InfraGO die Zustimmung zur Durchführung der Gesamtmaßnahme vom Grundstückseigentümer, dem GB Fahrwege, eingeholt (**Anlage 7.2**).
- (3) Die Erhaltung der Mehrbreiten der Zuwegungen im Bereich der Aufzüge liegt bei der DB InfraGO. Die damit verbundenen Erhaltungskosten trägt die DB InfraGO. Eine Ablöse der mit der Infrastrukturmaßnahme verbundenen Erhaltungskosten ist nicht vorgesehen. Diese Regelung gilt nur für den Hauptbahnhof Fürth (Bay) und hat keine Präjudiz für weitere Fälle.
- (4) Die Verkehrssicherungspflicht für die Mehrbreiten obliegt dem Grunde nach der Gebietskörperschaft. Diese Verkehrssicherungspflicht wird von der DB InfraGO kostenfrei übernommen. Diese Regelung gilt nur für den Hauptbahnhof Fürth (Bay) und hat keine Präjudiz für weitere Fälle. Die Verkehrssicherungspflicht beinhaltet insbesondere auch die Beleuchtungs- und Reinigungspflicht.

§ 8 Mittelbereitstellung und Mittelabruf

- (1) Die DB InfraGO ruft die nach Maßgabe des § 4 bereitgestellten Mittel bei der Gebietskörperschaft ab und bestätigt beim Mittelabruf, dass die Mittel spätestens innerhalb von zwei Monaten für fällige Zahlungen verwendet werden.
- (2) Die Gebietskörperschaft überweist der DB InfraGO die angeforderten Mittel nach Eingang des Mittelabrufschreibens (**Anlage 8.2**).

- (3) Die DB InfraGO wird den Finanzmittelbedarf jährlich einmal fortschreiben und diese Fortschreibung bis zum 31. Mai eines jeden Jahres für die nachfolgenden Haushaltsjahre der Gebietskörperschaft zur Abstimmung vorlegen, damit diese die Mittel zeitgerecht zur Verfügung stellen kann. Bei wesentlichen Abweichungen des Finanzmittelbedarfs vom Kostenplan in **Anlage 1.4** erfolgt die Auszahlung im Rahmen der jeweils verfügbaren Haushaltsmittel.

§ 9 Nachweis der Verwendung

- (1) Die DB InfraGO hat für die nach Maßgabe des § 4 dieses Vertrags an sie ausgezahlten Mittel die Verwendung gemäß den nachfolgenden Regelungen der Gebietskörperschaft nachzuweisen. Die Verwendungsprüfung erfolgt durch die Gebietskörperschaft.
- (2) Die Verwendung der Zuwendung ist innerhalb von sechs Monaten nach kaufmännischem Abschluss der Infrastrukturmaßnahme gemäß § 1 Absatz 2 der Gebietskörperschaft nachzuweisen. Hierzu legt die DB InfraGO
- den vollständigen zahlenmäßigen Nachweis der Verwendung der Mittel entsprechend den Regelungen des Absatz 3 sowie
 - einen Sachbericht gemäß Absatz 3

vor (Verwendungsnachweis).

- (3) Der zahlenmäßige Nachweis ist mittels einer Tabelle gemäß **Anlage 9.3** zu erbringen, die mit dem Verwendungsnachweis eingereicht wird, und besteht aus einer übersichtlichen Aufstellung aller mit dem Verwendungszweck zusammenhängender Einnahmen und Ausgaben in zeitlicher Folge. Soweit die DB InfraGO die Möglichkeit zum Vorsteuerabzug nach § 14 des Umsatzsteuergesetzes hat, dürfen nur Preise ohne Umsatzsteuer eingestellt werden.

In dem Sachbericht sind die Verwendung des Zuschusses sowie das erzielte Ergebnis darzustellen, d.h. die durchgeführten Maßnahmen und Leistungen sind in Kurzberichtsform zu erläutern.

- (4) Die DB InfraGO legt bis zum 30. April jedes Jahres einen zahlenmäßigen Nachweis der Verwendung der Mittel für das vorangegangene Jahr gemäß **Anlage 9.3** vor (Zwischennachweis). Die Vorlage eines Sachberichtes gemäß § 9 Abs. 3, dritter Satz ist bei der Vorlage des Zwischennachweises nicht erforderlich.
- (5) Die DB InfraGO hat alle mit den Zuschüssen zusammenhängenden Unterlagen (z.B. konzernübliche Belege bei mit der DB InfraGO gemäß § 15 AktG verbundenen Auftragnehmern, Rechnungen sonstiger Auftragnehmer, Verträge, Bücher) fünf Jahre nach Vorlage des Verwendungsnachweises 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. Ausgenommen von der oben genannten Aufbewahrungspflicht sind alle Unterlagen nicht berücksichtigter Bieter. Aus Gründen des Datenschutzes ist es nicht erforderlich, dass Unterlagen Namen oder sonstige persönliche Daten von Mitarbeitern der DB InfraGO oder von deren Auftragnehmern enthalten. Mit Vorlage des Verwendungsnachweises gemäß der Absätze 2 bis 4 ist die Vorlage dieser Unterlagen nicht erforderlich. Absatz 8 bleibt unberührt.

- (6) Die Eigenleistungen (Personal / Maschinen) der DB InfraGO werden, sofern diese zu den Gesamtkosten gemäß § 4 Abs. 1 zu zählen sind, auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Leistungserbringung aktuell jeweils geltenden dispositiven Kostensätze (Kostenstellenverrechnungssätze) finanziert. Der Nachweis der Eigenleistungen der DB InfraGO erfolgt ausschließlich gemäß **Anlage 9.6**. Die Vorlage weiterer Unterlagen ist nicht erforderlich.
- (7) Die Kosten für Leistungen der von der DB InfraGO entsprechend § 3 Abs. 2 beauftragten konzerneigenen Unternehmen sind, sofern diese zu den Planungskosten gemäß § 4 Abs. 1 gehören, zuwendungsfähig. Die Vergütung erfolgt zu marktüblichen Konditionen. Sofern keine Vergütung nach HOAI vereinbart wird, erfolgt die Finanzierung über marktübliche Stundensätze für das tatsächlich eingesetzte Personal.
- (8) Auf Wunsch der Gebietskörperschaft werden Unterlagen gem. Abs. 5 in Kopie [auf Datenträger/Digital] zur Verfügung gestellt und die erforderlichen Auskünfte erteilt. Originalbelege sind nicht vorzuhalten.

§ 10 Rückforderung

- (1) Werden die Zuwendungen nach § 4 entgegen den Regelungen dieses Vertrages verwendet, so kann die Gebietskörperschaft von der DB InfraGO die Erstattung der jeweils an sie geleisteten Zuwendungsbeträge verlangen.
- (2) Hält die DB InfraGO die Infrastruktur ganz oder teilweise entgegen der vertraglichen Pflicht gemäß § 13 Absatz 1 nicht während der gesamten Vertragslaufzeit zur bestimmungsgemäßen Nutzung vor, so kann die Gebietskörperschaft die an die DB InfraGO auf Grund dieses Vertrages gewährten Zuwendungen anteilig für den Zeitraum der nicht vertragsgemäßen Vorhaltung zurückfordern.
- (3) Die Rückforderung nach den vorstehenden Absätzen lässt die vertraglichen Verpflichtungen im Übrigen unberührt.

§ 11 Vergabe von Aufträgen

- (1) Werden bei der Beauftragung Dritter die nachfolgenden Vereinbarungen nicht eingehalten, so ist die Gebietskörperschaft berechtigt, von der DB InfraGO die Erstattung der Zuschüsse für die unter Verstoß gegen diese Vereinbarungen vergebenen Aufträge zu verlangen.

- (2) Dritte sind auch mit der DB InfraGO verbundene Unternehmen im Sinne der §§ 15 ff. AktG.
- (3) Die DB InfraGO verpflichtet sich, bei allen Aufträgen, die Leistungen im Sinne des § 1 HOAI zum Gegenstand haben, die Geltung der HOAI zu vereinbaren.
- (4) Die DB InfraGO darf – sofern kein Fall des Absatzes 5 vorliegt – Aufträge nur nach Durchführung eines Vergabeverfahrens nach Maßgabe der §§ 97 ff. GWB in Verbindung mit der Sektorenverordnung in der jeweils gültigen Fassung vergeben. Aufträge unterhalb der jeweiligen EU-Schwellenwerte werden nach Maßgabe des Abschnitte 1 der VOB/A bzw. VOL/A in der jeweils gültigen Fassung vergeben, wobei der DB InfraGO die Vergabeverfahrensart frei wählen darf. Die DB InfraGO hat die Gebietskörperschaft bei der Durchführung der Vergabe auf deren Wunsch hin zu informieren.
- (5) Ausgenommen von den Regelungen des Absatzes 4 sind solche Aufträge, die die DB InfraGO in vergaberechtlich zulässiger Weise ohne Durchführung eines Vergabeverfahrens an Unternehmen des DB-Konzerns vergeben darf. Dies gilt auch für Auftragsvergaben unterhalb der jeweiligen EU-Schwellenwerte. Wenn Leistungen nach Satz 1 nicht zu marktüblichen Preisen erbracht worden sind, ist der Zuwendungsgeber insoweit zur Rückforderung berechtigt. Die DB InfraGO ist berechtigt, den Zuwendungsgebern eine prüfbare Kalkulation konzerninterner Auftragnehmer zur Abstimmung vorzulegen.
- (6) Die DB InfraGO ist berechtigt, Leistungen aus Rahmenverträgen abzurufen, die nach den Regelungen des § 12 Abs. 4 vergeben wurden.

§ 12 Nutzung der Infrastruktur

Die DB InfraGO verpflichtet sich, die in ihr Eigentum übergehende Infrastruktur gem. **Anlage 1.2a, grüne Hervorhebung** während der gesamten Vertragslaufzeit uneingeschränkt nutzbar vorzuhalten. Uneingeschränkt nutzbar wird die Infrastruktur vorgehalten, wenn die Ausstattungsstandards für Anlagen der DB InfraGO eingehalten werden. Einschränkungen der Nutzbarkeit, die nicht von der DB InfraGO zu vertreten sind, etwa höhere Gewalt, stellen keine Verletzung der Verpflichtung zur uneingeschränkten Nutzbarkeit dar.

§ 13 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) Die Parteien gehen davon aus, dass betreffend den grünen Bereichen in Anlage 1.2a (Eigentum der DB InfraGO AG) die Kostenübernahme der Gebietskörperschaft insoweit dem allgemeinen öffentlichen Interesse in Form der Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsinfrastruktur für die

Bevölkerung dient und dieser im allgemeinen öffentlichen Interesse liegende Zweck ein eventuelles Eigeninteresse der Gebietskörperschaft überlagert, so dass ein Leistungsaustausch betreffend diese Fläche deshalb nicht anzunehmen ist.

- (3) Sind von der DB InfraGO 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 vom jeweiligen Zuwendungsgeber für seinen Finanzierungsanteil nachgefordert und die Zahlungen der Zuwendungsgeber für die Zukunft entsprechend angepasst.
- (4) Geht der DB InfraGO ein Umsatzsteuerbescheid nach Maßgabe des vorstehenden Absatzes 3 zu, werden sie mit der Gebietskörperschaft so rechtzeitig eine Abstimmung über die Durchführung von Rechtsbehelfen vornehmen, dass etwaige Einspruchsfristen gewahrt werden können.
- (5) Die DB InfraGO wird mit der Gebietskörperschaft ferner eine Abstimmung darüber herbeiführen, wann die von der Gebietskörperschaft zu erstattenden Umsatzsteuerbeträge an die DB InfraGO gezahlt werden.

§ 14 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.
- (3) Die DB InfraGO ist verpflichtet der Gebietskörperschaft unverzüglich anzuzeigen, wenn
 - es neben den in diesem Vertrag geregelten voraussichtlichen Finanzierungen weitere finanzielle Unterstützungen für denselben Zweck bei anderer Stelle beantragt oder von ihnen erhält,
 - der vertragliche Zweck oder sonstige für die finanzielle Unterstützung maßgeblichen Umstände sich ändern oder wegfallen,
 - sich herausstellt, dass der Zuwendungszweck nicht oder mit der bewilligten Zuwendung nicht zu erreichen ist,
 - ausgezahlte Beiträge nicht innerhalb von 2 Monaten nach Auszahlung verbraucht werden können,
 - ein Insolvenzverfahren gegen sie beantragt oder eröffnet wird.

§ 15 Vorbehalte

- (1) Dieser Vertrag steht unter der aufschiebenden Bedingung, dass die Genehmigungen der zuständigen Beschluss- und Aufsichtsorgane der Vertragsparteien vorliegen. Für die Gebietskörperschaft beinhaltet dies insbesondere den Vorbehalt, dass die gesetzlichen Körperschaften die Haushaltsansätze in der erforderlichen Höhe feststellen bzw. beschließen. Die Vertragsparteien verpflichten sich vorbehaltlos, die Entscheidungen dieser Organe zeitgerecht herbeizuführen und den Entfall der aufschiebenden Bedingung nach vorstehenden Sätzen 1 und 2 den jeweils anderen Vertragsparteien unverzüglich schriftlich zur Kenntnis zu bringen. Die Vorbehalte im Sinne der vorstehenden Sätze 1 und 2 gelten mit der Anzeige nach vorstehendem Satz 3 als ausgeräumt.
- (2) Der Stadtrat der Gebietskörperschaft hat dem Abschluss dieses Vertrages mit der DB InfraGO in seiner Sitzung am XX.XX.XXXX zugestimmt und den Oberbürgermeister dazu ermächtigt, diesen Vertrag zu unterzeichnen. Ein beglaubigter Beschlussauszug der maßgeblichen Gemeinderatssitzung wird dem Vertrag als **Anlage 15.2** angefügt.

§ 16 Laufzeit

- (1) Dieser Vertrag gilt bis zum Ablauf von 95 Jahren nach Inbetriebnahme der Infrastrukturmaßnahme.
- (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.

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

Zu den Kosten des Projektabbruchs gehören insbesondere auch solche Aufwendungen der DB InfraGO, die trotz Kündigung von Verträgen mit den Auftragnehmern infolge fortbestehender Vergütungsansprüche gemäß § 648 BGB entstehen.

Für den Fall, dass die Zuwendungsgeber die Kosten des Projektabbruchs finanzieren, übereignet die DB InfraGO diesen die bis dahin erarbeiteten Unterlagen und überträgt diesen – soweit möglich – die ihnen zustehenden Nutzungsrechte.

§ 17 Schlussbestimmungen

- (1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, das Gesamtprojekt zu fördern und sich so zu verhalten, dass die Infrastrukturmaßnahme im Rahmen des Kosten- und Finanzierungsplans (**Anlage 1.4**) realisiert werden kann. Die DB InfraGO ist zur sparsamen Mittelverwendung verpflichtet.
- (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 Leistungstausch. Die Vertragsparteien sind sich einig, dass es sich vorliegend um ein Zuwendungsrechtsverhältnis handelt.
- (4) Die gesetzlichen Prüfrechte des Landesrechnungshofes bleiben unberührt.
- (5) Die DB InfraGO ist mit Zustimmung der Gebietskörperschaft 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.
- (6) Dieser Vertrag wird je einmal für jede Vertragspartei ausgefertigt.
- (7) 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.
- (8) Die DB InfraGO wird nach Möglichkeit darauf achten, in der Kommunikation nach außen auf die Finanzierung der vertragsgegenständlichen Infrastrukturmaßnahme durch die Gebietskörperschaft hinzuweisen.
- (9) Der DB InfraGO ist bekannt, dass es sich bei den auszureichenden Zuwendungen um Subventionen im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches (StGB) handelt. Gemäß § 2 Abs. 1 des Subventionsgesetzes (SubvG) sind diejenigen Tatsachen als subventionserheblich im Sinne des § 264 StGB zu bezeichnen, die nach dem Zuwendungszweck und den Rechtsvorschriften für die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung, Weitergewährung oder das Belassen der Zuwendung von Bedeutung sind. Der Zuwendungsgeber weist die DB InfraGO ausdrücklich auf die Strafbarkeit im Falle des Subventionsbetruges hin.

§ 18 Anlagen

Folgende Anlagen sind Bestandteil dieses Vertrages:

*Dem Entwurf
beigefügt.*

- | | |
|---------------------|--|
| Anlage 1.2a: | Lageplan mit farblicher Hervorhebung der einzelnen Bauteile; |
| Anlage 1.2b: | Beschreibung der wesentlichen Einzelmaßnahmen; |
| Anlage 1.4: | Kosten- und Finanzierungsplan; |
| Anlage 7.2: | Zustimmungsschreiben GB Fahrtwege; |
| Anlage 8.2 | Mittelabrufschreiben; |
| Anlage 9.3: | Zahlenmäßiger Nachweis für den Verwendungsnachweis & Zwischennachweis; |
| Anlage 9.6: | Nachweis von Eigenleistungen/verbundene Konzernunternehmen; |
| Anlage 15.2: | Beglaubigter Beschlussbuchauszug der maßgeblichen Stadtratssitzung; |

Fürth, den

Für die Gebietskörperschaft:

.....
Dr. Thomas Jung
Oberbürgermeister

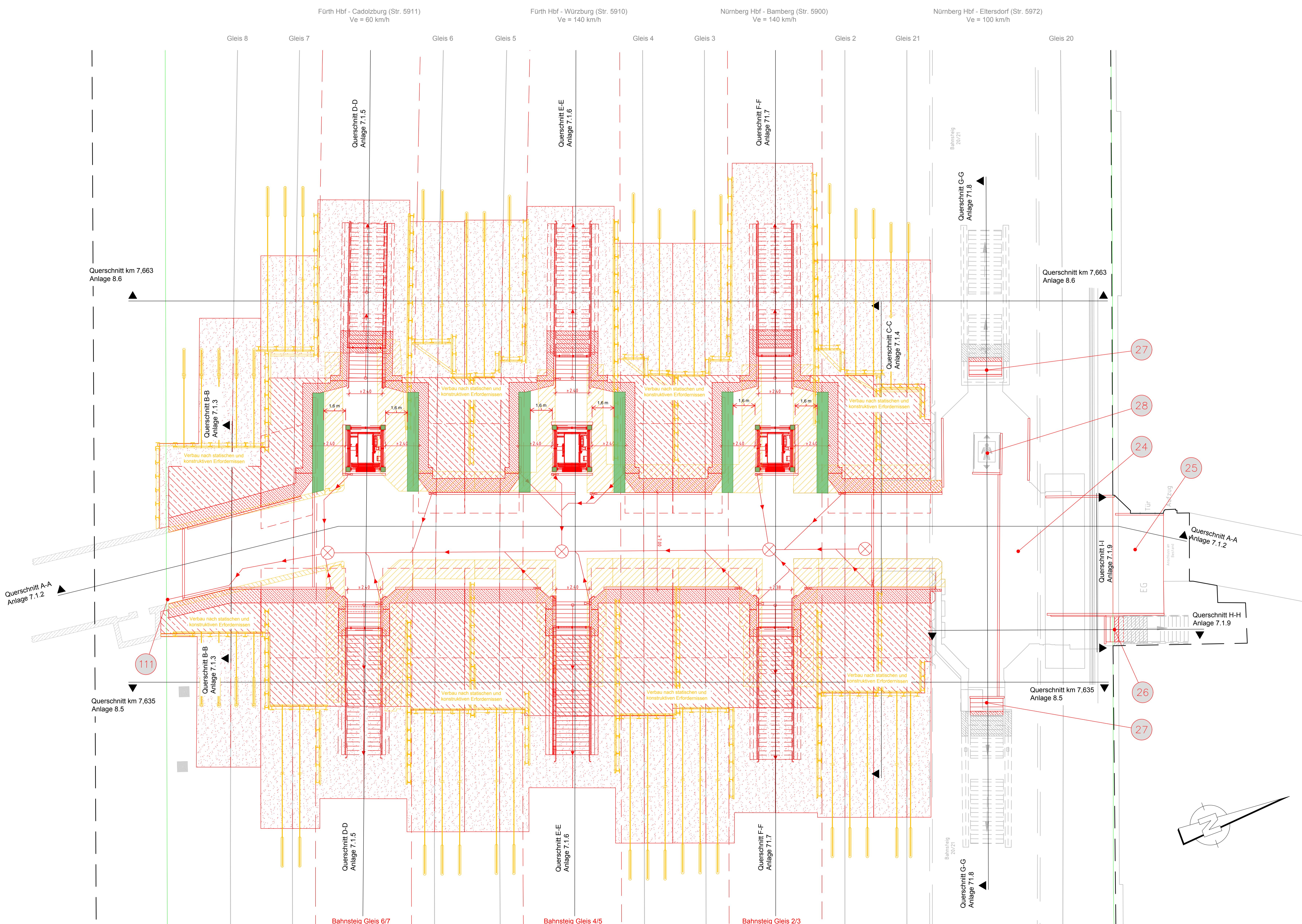
München, den

Für die DB InfraGO AG:

.....
Esther Heckmann
Leiterin Regionalbereich Süd

.....
Jörg Brewe
Leiter Finanzen/Controlling RB Süd

Bauwerksplan
Personenunterführung km 7,6 + 4,5



Legende:

- Bestand
- Neubau/Änderung
- Rückbau
- äußere Grenze der vorhabensträgerigen Grundstücke

Kataster:

- Planfeststellungsgrenze
- Kreis- / Gemeindegrenze
- Gemarkungsgrenze
- Flurgrenze
- Flurstücksgrenze
- Zugehörigkeitslinien
- Flurstücksnummer

116 12

- Nr. laufende Nummer im Bauwerksverzeichnis
- Lärmschutzwand mit Tür
- Büsche
- Gleis S-Bahn
- Gleis für Reise- und Güterzüge
- Gleis für Güterzüge
- Überleitungsast ohne / mit Mastnummer
- Trogtrasse (Kabelkanal) mit Kabelschacht
- Entwässerungsgraben mit Fließrichtung
- Versickerungsanlage (Graben, Becken, Mulde)
- Stützwand
- Zaun einseitig
- Zaun gemeinschaftlich
- Hecke einseitig
- Hecke gemeinschaftlich
- Straßenablauf
- Einstiegschacht / Entwässerungsleitung mit Fließrichtung
- Lichtmast
- Schaltschrank
- Schieber für Wasserleitung
- Überflurhydrant, Unterflurhydrant
- Schrankenkasten mit Schrankenbaum

Bauwerksdaten

Bauart:	Überbauten	Rahmen
Bauhöhe:	Unterbauten	1,00 m
Stützweite:		8,00 m
Lichte Weite:		7,00 m
Lichte Höhe:		+ 2,50 m
Kreuzungswinkel:		100 °

Allgemeine Angaben

Lastbild:	LM T1, q = 1,21, S _w /0
Streckengeschwindigkeit:	v _{max} = 140 km/h
Lichttraumprofil:	GC nach H 800 0130

Planungsgrundlage:

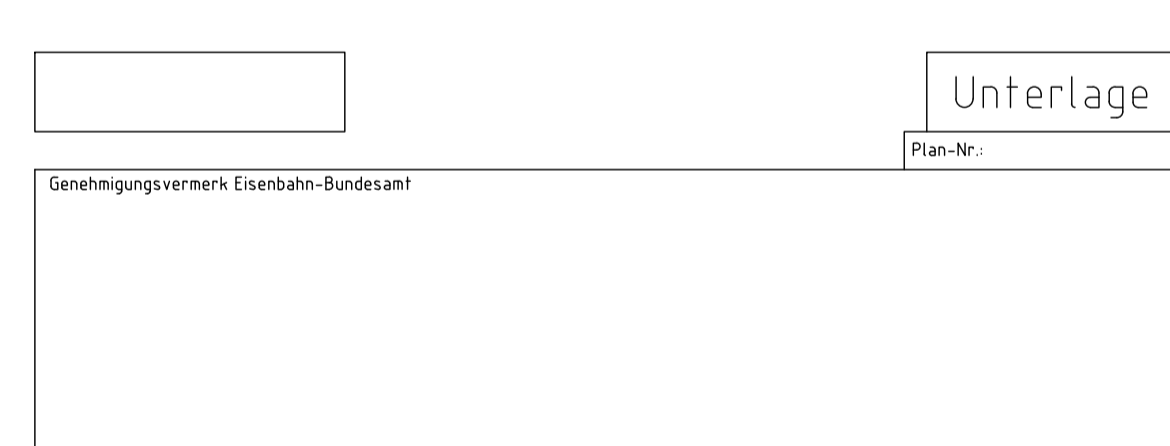
- Digitale Flurkarte: Landesamt für Vermessung, 01.03.2023
- Trassierungsentwurf ungeprüft: GI-Consult, 07.02.2022
- Vermessung: GI-Consult, 21.11.2022
- Baugrund: IBES Baugrundinstitut GmbH, 28.06.2021
- IVL, DB Netze, 11.08.2022

"Urheberschutz" - alle Nutzungsrechte bei der DB AG

Bahnerdung in Anwendung RIL 997.02
"Oberleitungsanlagen, Rückstromführung, Erdung und Potenzialausgleich"
insbesondere Modul RIL 997.0204
"Bahnerdung planen"
Modul RIL 997.0223
"Rückstromführung und Bahnerdung bei Bauwerken aus Beton"

Lagesystem: DB_REF2016 Höhensystem: DB_REF2016

Endgültige Abmessungen nach statischen, konstruktiven und wirtschaftlichen Erfordernissen



Übersichtsplan

Strecke 5950	X1	X2	X3	X4	X5	Strecke 5911
Strecke 5900						Strecke 5902

0 Ausgangsverfahren: Antragsfassung 29.11.2024
Index Änderungen bzw. Ergänzungen

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach §18 AEG

Planzeichner	GP_7_1_1_3
Projekt_Nr.	G_011705097
Stat.	11.2024
Stat.	11.2024
Stat.	11.2024
Stat.	11.2024

Verfahren: 29.11.2024
Stat.: 29.11.2024

Barrierefreier Ausbau Fürth (Bay) Hbf

Planart:	Bauwerksplan Personenunterführung
Planinhalt:	Strecke 5900 km 7,192 - 8,018 Strecke 5910 km 0,000 - 0,376 Strecke 5911 km 0,000 - 0,376 Strecke 5912 km 7,190 - 8,016 Strecke 5950 km 10,007 - 0,000

Fürth (Bay) Hbf – barrierefreier Ausbau Anlage 1.2b

Beschreibung der Einzelmaßnahme

Inhalt

1 Umfang des Bauvorhabens	3
1.1 Beschreibung der Gesamtmaßnahme	3
1.2 Anlass des Bauvorhabens	3
2 Beschreibung der Einzelmaßnahme	4
2.1 Personenunterführung - vorhandener Zustand	4
2.2 Personenunterführung - geplanter Zustand	4

1 Umfang des Bauvorhabens

1.1 Beschreibung der Gesamtmaßnahme

Die Verkehrsstation des Fürther Hauptbahnhofs soll barrierefrei ausgebaut werden.

Folgende Maßnahmen sind im Rahmen der Maßnahme geplant:

- Abbruch der vorhandenen Bahnsteige inkl. der Bahnsteigausstattung
- Erneuerung der Mittelbahnsteige an den Gleisen 2/3, 4/5 und 6/7
- Abbruch der bestehenden Personenunterführung und Neubau einer Personenunterführung mit barrierefreien Aufzugsanlagen als Zugang zu den jeweiligen Mittelbahnsteigen einschl. Treppenanlagen
- Erneuerung der Wetterschutzanlagen und Bahnsteigdächer unter Berücksichtigung der Vorgaben und Abstimmungen des Denkmalschutzes
- Neubau eines Wetterschutzhauses
- Erneuerung der Bahnsteigentwässerung und -beleuchtung
- Erneuerung der vorh. Bahnsteigausstattung
- Rückbau des bestehenden Dienstüberweges

Die kreisfreie Stadt Fürth gehört zum bayerischen Regierungsbezirk Mittelfranken und ist im Osten mit der Stadt Nürnberg zusammengewachsen. Mit den Städten Nürnberg und Erlangen bildet sie ein Städtedreieck, welches das Kernland des mittelfränkischen Ballungsgebietes bildet.

Der Fürth Hbf befindet sich an der Strecke 5900 Nürnberg Hbf - Bamberg (Gleis 2) am Stationskilometer km 7,6+50 sowie an den Strecken 5910 Fürth - Würzburg, 5911 Fürth - Cadolzburg und 5950 Nürnberg Hbf - Fürth. Für die DB InfraGO AG - GB-Personenbahnhöfe ist der Fürth Hbf dem Regionalbereich Süd zugeordnet. Er untersteht dem Bahnhofsmanagement Nürnberg mit Sitz in Nürnberg. Der Fürth Hbf ist Bestandteil des transeuropäischen Netzes (TEN / HGF- und konventionelles Netz).

Der Fürth (Bay) Hbf zählt zu den Bahnhöfen der Kategorie 2. Die aktuelle Reisendenzahl an der Verkehrsstation Fürth (Bay) Hbf beträgt 16.399 Reisende pro Tag. Die für die Planung (z.B. Breite der Zugänge) zu Grunde liegende prognostizierte Reisendenzahl beträgt 23.966 Reisende pro Tag.

1.2 Anlass des Bauvorhabens

Der Hauptbahnhof Fürth (Bay) soll gemäß Aufgabenstellung vom 13.08.2019 barrierefrei ausgebaut werden. Der Bahnhof besteht aus vier aktiven Mittelbahnsteigen, angebunden an eine bestehende nicht mit barrierefreien Zugängen im Bestand ausgerüstete Personenunterführung.

Durch die Erneuerung von drei Mittelbahnsteigen mit je zwei Kanten und der Erneuerung der Personenunterführung mit Aufzugsanlagen zwischen dem Zugang Karolinenstraße / U-Bahn werden die Vorgaben in den Bereichen Bahnsteighöhe/-länge und Barrierefreiheit für die erneuerten Infrastrukturanlagen erfüllt.

Die Höhe der Mittelbahnsteige am Gleis 2/3, Gleis 4/5 und Gleis 6/7 soll dabei von derzeit ca. 38 cm auf jeweils 76 cm erhöht werden. Die erneuerte Personenunterführung entspricht mit einer lichten Weite von 7,00 m (im Bestand ca. 5 m) und den ergänzten Aufzugsanlagen dem aktuellen Stand der Technik.

2 Beschreibung der Einzelmaßnahme

2.1 Personenunterführung – vorhandener Zustand

Bahnsteigzugänge

Die bestehende Eisenbahnüberführung dient als Personenunterführung unter den Gleisanlagen des Bahnhofes Fürth (Bay) und verbindet das Empfangsgebäude sowie den Zugang Karolinenstraße. Die Personenunterführung ist nicht barrierefrei ausgebildet, es fehlen Rampenbauwerke oder Aufzugsanlagen zu den Bahnsteigen 2/3, 4/5 und 6/7.

Die bestehende Personenunterführung bildet die Verbindung zwischen dem nördlichen Bahnhofsvorplatz und dem Empfangsgebäude mit dem südlichen Stadtteil. Das bestehende Bauwerk stellt eine Engstelle für den Hbf Fürth (Bay) 5,00 m dar. Die bestehende Personenunterführung weist im Bestand eine unzureichende lichte Breite sowie eine zu geringe lichte Höhe auf. Eine Erweiterungsfähigkeit des vorhandenen Bauwerkes ist nach dem aktuellen Stand der Technik nicht gegeben

2.2 Personenunterführung – geplanter Zustand

Es ist vorgesehen, die Personenunterführung zwischen den Zugängen Bahnsteig Gl. 20/21 (S-Bahnsteig) und Bahnsteig Gl. 7 mit einer Breite von 7,00 m sowie einer lichten Höhe von mind. 2,50 m auszubilden.

Über jeweils 2 Festtreppen sind die Bahnsteige an die Personenunterführung angeschlossen. Ein barrierefreier Zugang über Aufzüge besteht zwischen dem Empfangsgebäude und dem neu errichteten Mittelbahnsteig an den Gleisen 20/21.

Für die barrierefreie Erschließung werden neue Aufzugsanlagen vorgesehen, welche die Personenunterführung mit den Bahnsteigen verbindet. Die Aufzugsanlage wird mit Durchladefunktion vorgesehen

Gemäß aktuellem Baustandard Personenbahnhöfe vom 01.10.2023 bzw. 01.10.2024 ist die Zuwegung im Bereich der Aufzüge mit einer Breite von jeweils 1,60 m zu planen. Entsprechend dem Reisendenaufkommen am Fürther Hauptbahnhof ist diese Breite für die Zugänge ausreichend.

Die Aufzugsanlagen grenzen an die Personenunterführung an und werden gegenüber der Festtreppe des Bahnsteiges angeordnet. Sie sind somit Teil der Zugangsbauwerke. Aufstellflächen vor den Zugängen sind jeweils mit mindestens 1,50 x 1,50 m berücksichtigt.

Die Aufzugsschachtwände waren aus statischen und baubetrieblichen Gründen als vollflächige Stahlbetonwände geplant.

Auf Wunsch der Stadt Fürth (Bay) wurde die Planung der Zuwegungen im Bereich der Aufzüge abweichend von den aktuell gültigen Baustandards mit einer Breite von 2,40 m geplant. Die Aufzugsschächte sind ebenfalls auf Wunsch der Stadt Fürth überwiegend transparent geplant. Lediglich die vier Ecken der Aufzüge sind als Stützen in Stahlbeton geplant.

Die vorhandene Personenunterführung wird abschnittsweise unter Einsatz von Baugeräten räumlich getrennt und vollkommen abgebrochen. Zur Sicherung des Bahnbetriebes werden im angrenzenden Gleisbereich Hilfsbrücken zur Gewährleistung der Reisendensicherheit eingesetzt.

DB InfraGO AG
Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten
und deren Finanzierung

Lfd. Nr.	PSP-Element (Projektstrukturplanungs- element)	Bezeichnung (Anlagenklasse)	Gesamt Abschnitt	Stadt Fürth (Bay)	DB InfraGO AG
				EUR	EUR
43.	G.011709097.43	Fürth Personenunterführung Anteil Stadt		918.037,48	
		Treppenzugang Gleis 2/3 mit Aufweitungsbereich	260.431,90		
		Bodenaushub, Bauwerkshinterfüllung	23.827,20		
		Baubeihelfe (Verbau, Arbeitsebenen)	90.243,16		
		Gerüste (Traggerüst, Schutzgerüst)	14.406,59		
		Beton, Stahlbeton, Betonstahl	110.577,25		
		Abdichtungen, Fugen	13.921,67		
		Ausstattung (Plattenbelag, Mörtelbett)	2.969,83		
		Wasserhaltung	4.486,20		
		Treppenzugang Gleis 4/5 mit Aufweitungsbereich	261.760,87		
		Bodenaushub, Bauwerkshinterfüllung	23.827,20		
		Baubeihelfe (Verbau, Arbeitsebenen)	89.643,96		
		Gerüste (Traggerüst, Schutzgerüst)	14.406,59		
		Beton, Stahlbeton, Betonstahl	112.505,42		
		Abdichtungen, Fugen	13.921,67		
		Ausstattung (Plattenbelag, Mörtelbett)	2.969,83		
		Wasserhaltung	4.486,20		
		Treppenzugang Gleis 6/7 mit Aufweitungsbereich	262.454,75		
		Bodenaushub, Bauwerkshinterfüllung	23.827,20		
		Baubeihelfe (Verbau, Arbeitsebenen)	90.243,16		
		Gerüste (Traggerüst, Schutzgerüst)	14.406,59		
		Beton, Stahlbeton, Betonstahl	110.577,25		
		Abdichtungen, Fugen	13.921,67		
		Ausstattung (Plattenbelag, Mörtelbett)	2.969,83		
		Wasserhaltung	6.509,05		
		Sonstige Baukosten	133.389,96		
		Baustelleneinrichtung (15%)	117.697,00		
		Dokumentation (2%)	15.692,96		
		Summe Baukosten		918.037,48	
71.	G.011709097.71	Fürth Anteil Stadt Plako Lph 5-9		208.371,52	
			208.371,52		
		Lph 5-9 Planung	52.092,35		
		Lph 5-9 BÜW	113.098,65		
		Lph 5-9 PM	43.180,52		
		Summe Planungs- und Verwaltungskosten		208.371,52	
		Gesamt		1.126.409,00	