

Vertrag über die Planung, Realisierung und Finanzierung der Infrastrukturerweiterung an dem neu zu errichtenden Bahnhof Hamburg-Altona

zwischen der

- 1. Freien und Hansestadt Hamburg**
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Amt für Verkehr und Straßenwesen
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

- nachfolgend „FHH“ genannt -,

und der

- 2. DB Station&Service Aktiengesellschaft,**
vertreten durch die Vorstände
[REDACTED]
Washingtonplatz 2
10557 Berlin

- nachfolgend „DB Station&Service“ genannt –

- **1. und 2.** nachfolgend zusammen
- **„Vertragsparteien“** genannt.



Präambel

Die DB Netz AG - nachfolgend „DB Netz“ genannt - strebt an, den Bahnhof Hamburg-Altona an dem bisherigen Standort der Schnellbahnhaltestelle Diebsteich zu verlagern (nachfolgend „Infrastrukturprojekt“ genannt). Die DB Netz hat am 30. November 2015 bei dem Eisenbahn-Bundesamt einen Antrag auf Planfeststellung für das Vorhaben „Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona“ eingereicht. Das Planfeststellungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Die FHH hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens in mehreren Punkten die aus ihrer Sicht unzureichende Stationsausstattung beanstandet. Insbesondere wurden das Fehlen einer Bahnsteighalle, die alle Gleise überspannt und die mangelnde Zugänglichkeit der Bahnsteige bemängelt. Zur Erledigung dieser Einwendungen wird die Realisierung folgender Einzelmaßnahmen - im weiteren „**Infrastrukturweiterung**“ genannt - vereinbart:

- A. Veränderung und längere Bauausführung des geplanten DB-Systemdaches vom Typ „Zwiesel“ auf das Dach vom Typ „Hamburg“ (gmp-Architekten).
- B. Zusätzliche Rampe am Portalgebäude parallel zur Schleswiger Straße an der Westseite der Verkehrsstation
- C. Zusätzlicher Auf-/Abgang am südlichen Ende des S-Bahnsteigs

Mit diesem RuFV werden die Finanzierung der Planungs- und Baukosten (Lph 1-9 der HOAI) der Infrastrukturentwicklungen aus Eigenmitteln der DB Station&Service AG sowie die Einpreisbarkeit der Kosten in das Stationspreissystem geregelt.

Den Vertragsparteien ist bekannt, dass es sich bei den genannten Kosten um Schätzungen handelt, die sich noch verändern können.

§ 1 Vertragsgegenstand

- (1) DB Station&Service realisiert zusätzlich zum Infrastrukturprojekt beim Neubau des Bahnhofs Hamburg-Altona folgende Einzelmaßnahmen der Infrastrukturentwicklung:
 - A. Veränderung des geplanten DB-Systemdaches vom Typ „Zwiesel“ auf das Dach vom Typ „Hamburg“ (gmp-Architekten) sowie Verlängerung der Überdachung von rd. 170 m auf rd. 240 m (Fernbahnsteige) bzw. von rd. 95 m auf rd. 140 m (S-Bahnsteig).
 - B. Zusätzliche Rampe am Portalgebäude parallel zur Schleswiger Straße an der Westseite der Verkehrsstation
 - C. Zusätzlicher Auf-/Abgang am südlichen Ende des S-Bahnsteigs mit Unterquerung des Gleiskörpers (auf Höhenlage Ausgang vsl. ca. 17,70 m)
- (2) Gegenstand dieses Vertrages sind die Planung, Realisierung und Finanzierung der Infrastrukturentwicklung sowie die Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit für die DB Station&Service.
- (3) Die Beschreibung der Einzelmaßnahmen zur Realisierung der Infrastrukturentwicklung findet sich in **Anlage 1.3** dieses Vertrags.

- (4) Die DB Station&Service strebt an, die Einzelmaßnahmen der Infrastrukturerweiterung im Rahmen des in **Anlage 1.4** beschriebenen Rahmenterminplans zu realisieren. Die DB Station&Service hält die entsprechend dieses Vertrages erstellte Infrastruktur während der gesamten Vertragslaufzeit gemäß der Vereinbarungen in § 14 zum Betrieb vor.
- (5) Sollte sich die Maßnahme nach Abs. (1) B (Rampe an der Westseite zur Schleswiger Straße) aus technischen Gründen als nicht ausführbar erweisen oder nicht in angemessenem zeitlichen oder finanziellen Rahmen realisierbar sein, so verständigen sich die Parteien auf eine alternative Lösung zur Herstellung der Redundanz des barrierefreien Zugangs.

§ 2 Vorhabenträger der Infrastrukturerweiterung

Vorhabenträger der Infrastrukturerweiterung ist die DB Station&Service. Sie führt die Planung, die Antragstellung und die Ausführung der Infrastrukturerweiterung durch.

§ 3 Kosten der Infrastrukturerweiterung

Die Gesamtkosten der Infrastrukturerweiterung betragen zum Planungs- und Preisstand 2016 einschließlich Planungskosten und Aufwandstatbestände voraussichtlich rund 18,5 Mio. EUR. Davon entfallen auf Maßnahmenteile gemäß § 1 Abs. 1 A vsl. rund 10,5 Mio. EUR, davon rund 7,0 Mio. EUR für die Qualitätsveränderung des Bahnsteigdaches vom Typ „Zwiesel“ auf den Typ „gmp“, für Maßnahmenteile gemäß § 1 Abs. 1 B vsl. 4,0 Mio. EUR und für Maßnahmenteile gemäß § 1 Abs. 1 C vsl. 4,0 Mio. EUR. Diese Angaben sind Grobschätzungen mit Planungsstand HOA-Lph 0 und werden im Zuge des Planungsfortschritts konkretisiert. Die Kosten der Maßnahme nach § 1 Abs. 1 C können sich in Abhängigkeit von der noch final zu entscheidenden Höhenlage des Ausgangs ändern. Eine Übersicht der Kosten ist als **Anlage 3** beigelegt. Zur Kostenmasse gehören sämtliche in Ansatz zu bringende Aufwendungen einschließlich der Eigenleistungen von DB Station&Service. Die endgültigen Kosten der Infrastrukturerweiterung werden nach Abschluss der Maßnahme berechnet.

§ 4 Finanzierung der Infrastrukturerweiterung

- (1) Die DB Station&Service verpflichtet sich, für einen größtmöglichen Einsatz von Bundeshaushaltsmitteln der Bestandsnetzfinanzierung (LuFV II und deren Nachfolgevereinbarung) Sorge zu tragen. Der FHH ist bekannt, dass nach aktueller Auffassung der zuständigen Mitarbeiter im BMVI der Einsatz von Mitteln aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II („LuFV II“) für die Verlagerung des bisherigen Bahnhofs Hamburg-Altona an den Standort Diebsteich gedeckelt ist. Die FHH wird sich ihrerseits in Abstimmung mit der DB beim Bund für eine Anhebung der Bundesmittel verwenden.
- (2) Sollte der Bund entweder a) einer vollständigen Finanzierung der Kosten des Infrastrukturprojekts zuzüglich der Kosten der Infrastrukturerweiterung mit LuFV-Mitteln oder b) dem Einsatz von zusätzlichen LuFV-Mitteln über den Deckelbetrag hinaus explizit für Inhalte der Infrastrukturerweiterung nicht bis zum 31.12.2021 zustimmen, erfolgt die Finanzierung der Kosten der Infrastrukturer-

weiterung vollständig - bzw. im Fall b) ggf. anteilig - mit Eigenmitteln der DB Station&Service. Der Eigenmitteleinsatz wird gemäß § 7 dieses Vertrages entweder in den Stationspreisen berücksichtigt oder durch eine Ausgleichszahlung von der FHH ausgeglichen.

- (3) Die durch die Infrastrukturerweiterung entstehenden Anlagenteile gehen in das Eigentum der DB Station&Service über.

§ 5 Voraussetzungen für die Umsetzung der Maßnahme nach § 1 Abs. 1 C

Die Umsetzung der Infrastrukturerweiterung nach § 1 Abs. 1 C steht unter dem Vorbehalt, dass zur Sicherstellung der Leistungen gemäß § 1, Ziff. (1) Buchstabe C (Zusätzlicher Auf-/Abgang am südlichen Ende des S-Bahnsteigs mit Unterquerung des Gleiskörpers (auf Höhenlage Ausgang ca. 17,70 m)) die FHH auf eigene Rechnung und Verantwortung das Stützbauwerk Nr. 12 am Plöner Stieg gemäß **Anlage 5** zur Abfangung eines dort vorhandenen Geländesprungs errichtet. Eine andere technische Lösung, mit der die Anbindung an das Straßenniveau erreicht wird, ist alternativ nach Abstimmung mit DB Station&Service zulässig. Die Realisierung der Maßnahme hat zeitlich und logistisch so zu erfolgen, dass der Bahnbetrieb nicht behindert wird. Die Umsetzung der Maßnahmen in Verantwortung von DB Station&Service und der Maßnahmen in Verantwortung der FHH hat so abgestimmt zu erfolgen, dass eine möglichst geringe gegenseitige Behinderung der Einzelmaßnahmen der Infrastrukturerweiterung entsteht. Einigen sich die Parteien nicht bis zum 30.06.2017 abschließend über die Aufgabenverteilung sowie den Zeit- und Kostenplan für das Stützbauwerk, wird die DB Station&Service diese Maßnahme in Eigenregie durchführen. Die Kosten werden dann analog den Teilmaßnahmen nach § 1 Abs. 1 A und B gemäß § 7 in das Stationspreissystem der DB Station&Service eingepreist oder durch eine Ausgleichszahlung der FHH an die DB Station&Service ausgeglichen.

§ 6 Planungsänderungen

DB Station&Service informiert die FHH über wesentliche Planungsänderungen. Eine Planungsänderung ist insbesondere dann wesentlich, wenn sie die Funktionalität der geplanten Anlagen beeinflusst oder eine Änderung der erteilten Plangenehmigung und der der bauaufsichtlichen Freigabe der Ausführungsplanung erfordert.

§ 7 Wirtschaftlichkeit für die DB Station&Service

- (1) Die Realisierung der Infrastrukturerweiterung 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) Alle Kosten (einschließlich Kostenerhöhungen), die für die jeweilige Einzelmaßnahme der vertragsgegenständlichen Infrastrukturerweiterung anfallen und die nicht mit Zuwendungen finanziert werden - sowie projektbedingte Mehrkosten des laufenden Stationsbetriebes - werden entsprechend § 37 Abs.3 ERegG über die nach § 37 Abs. 2 ERegG festgelegte Regeldynamisierung hinaus entgelterhöhend berücksichtigt. Für die Bahnsteigdächer gilt dies mit der Maßgabe, dass lediglich der Mehraufwand in Ansatz gebracht werden darf, der durch die Auswahl der Bauform Hamburg (Entwurf gmp) anstelle der Bauform „Zwiesel“ entsteht. Die Erhöhung über den nach § 37 Abs. 2 ERegG geltenden Satz hinaus erfolgt spätestens in der auf die Inbetriebnahme folgende Stationsentgeltliste auf Grundlage des jeweils gültigen Stationspreissystems. Die DB Station&Service weist der FHH die Erhöhung auf Basis von Ist-Kosten sowie geeigneter Annahmen nach. Die Erhöhung unterliegt ab dem Folgejahr ebenfalls der Anpassung am Maßstab der Änderungsrate des ERegG.
- (3b) Die DB Station&Service AG räumt der FHH die Möglichkeit ein, zur Reduzierung des Anstiegs der Stationsentgelte den Eigenmitteleinsatz durch eine Einmalzahlung ganz oder teilweise auszugleichen. Die FHH erhält dazu bis zum Ablauf des Jahres der ersten (Teil-) Inbetriebnahme zu einer der vertragsgegenständlichen Maßnahmen das Recht, die Einpreisung der verbliebenen Mehrkosten durch eine Ausgleichszahlung gemäß Absatz 3c abzulösen.
- (3c) Ist die Einpreisung gemäß Abs. 3a aufgrund der Ausübung des Wahlrechtes der FHH gemäß Abs. 3b nicht gewollt, werden alle Kosten, die für die jeweilige Einzelmaßnahme der vertragsgegenständlichen Infrastrukturerweiterung anfallen und die nicht mit Zuwendungen finanziert werden sowie die projektbedingten Mehrkosten des laufenden Stationsbetriebes auf der Grundlage einer Ausgleichsberechnung bewertet und von der FHH vollständig durch eine einmalige oder ratierliche Zahlung ausgeglichen. Für die Bahnsteigdächer gilt dies mit der Maßgabe, dass lediglich der Mehraufwand in Ansatz gebracht werden darf, der durch die Auswahl der Bauform Hamburg (Entwurf gmp) anstelle der Bauform „Zwiesel“ entsteht.
- (4) Die Ausgleichszahlung erfolgt zum Zeitpunkt der Feststellung der Nichteinpreisbarkeit nach Abforderung durch die DB Station&Service. Nach kaufmännischem Abschluss der jeweiligen Einzelmaßnahmen der Infrastrukturerweiterung, spätestens jedoch drei Jahre nach Inbetriebnahme der jeweiligen Einzelmaßnahme, wird die Ausgleichsberechnung wiederholt und die Ausgleichszahlung entsprechend der Neuberechnung ggf. gekürzt oder erhöht.
- (5) DB Station&Service stellt in dem in Absatz 3c beschriebenen Fall der FHH die projektbezogenen Eingangsdaten und das Ergebnis der Ausgleichsrechnung in geeigneter Form entsprechend den Angaben des **Anlage 7.5** zur Verfügung.
- (6) 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%.
- (7) Die FHH kann auf eigene Kosten die Ausgleichsrechnung der DB Station&Service durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer überprüfen lassen. DB Station&Service stellt die dazu erforderlichen Daten und Belege zur Verfügung. Die FHH verpflichtet sich, den Wirtschaftsprüfer eine Vertraulichkeitser-

klärung gemäß **Anlage 7.7** unterzeichnen zu lassen und DB Station&Service diese vorzulegen. Die Prüfung der Unterlagen selbst erlaubt keine Fristüberschreitung der mit Zahlungsziel bei der FHH abgeforderten Ausgleichszahlung.

- (8) Das Mindestverkehrsprogramm entspricht den aktuellen Verkehrsbestellungen (in Summe 673.000 gewichtete entgeltpflichtige Zughalte im SPNV in den Stationen Harburg, Altona und Dammtor (Stationen mit Bahnhofskategorie 2)) für die gesamte Vertragslaufzeit im Sinne des § 14.
- (9) Sollte dieses Mindestverkehrsprogramm unterschritten und damit die Refinanzierung des Eigenmitteleinsatzes erschwert werden, so ist ein angemessener wirtschaftlicher Ausgleich der sich daraus ergebenden Nachteile von DB Station&Service zu verhandeln.
- (10) Ein angemessener wirtschaftlicher Ausgleich der Nachteile von DB Station&Service ist auch für den Fall zu verhandeln, dass die Einpreisung gemäß Abs. 3a in die Stationsentgelte nicht möglich ist - etwa bei einer Unzulässigkeit der Einpreisung bestimmter Kosten aufgrund behördlicher Vorgaben insbesondere der Bundesnetzagentur oder aufgrund einer gesetzlich vorgeschriebenen Entgeltentwicklungsobergrenze.
- (11) Sofern die vollständige oder teilweise Ablösung einer Vorfinanzierung von Projektkosten aus Eigenmitteln der DB Station&Service z.B. mit LuFV-Mitteln erst nach dem 30.06.2018 erfolgt, stimmt die FHH bereits jetzt einem wirtschaftlichen Ausgleich für diesen befristeten Einsatz von Eigenmitteln zu.

§ 8 Durchführung der Infrastrukturerweiterung

- (1) Die DB Station&Service setzt die jeweilige Einzelmaßnahme der Infrastrukturerweiterung so um, dass der im Rahmenterminplan in **Anlage 1.4** genannte jeweilige Inbetriebnahmetermin eingehalten werden kann und informiert die FHH auf Verlangen über den Fortschritt der Infrastrukturerweiterung.
- (2) Die FHH verpflichtet sich, die Voraussetzungen für die Realisierung der Einzelmaßnahme nach § 1 Abs. 1 C (§ 5) gemäß Rahmenterminplan in **Anlage 1.4** umzusetzen, damit die Einzelmaßnahmen fristgerecht umgesetzt werden können. Auf Verlangen von DB Station&Service informiert die FHH über den Fortschritt der Leistungen.
- (3) Die Vertragsparteien verpflichten sich, den jeweils anderen Vertragsparteien die Ansprechpartner verbindlich und schriftlich unmittelbar nach Unterzeichnung dieses Vertrages mitzuteilen. Gleiches gilt bei Änderungen der Ansprechpartner.
- (4) Sobald für die DB Station&Service absehbar ist, dass es bei der Realisierung der jeweiligen Einzelmaßnahme der Infrastrukturerweiterung zu Verzögerungen im Vergleich zum Rahmenterminplan kommen wird, informiert sie unverzüglich die FHH und nimmt Verhandlungen mit dem Ziel auf, Verzögerungen zu vermeiden.
- (5) 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 DB Station&Service infolge der Verzögerung an der zeitgerechten Umsetzung der jeweiligen Einzelmaßnahme der Infrastrukturerweiterungen gehindert ist. Die Vertragsparteien werden den Rahmenterminplan entsprechend anpassen. Maßgeblich für den Zeitpunkt der Fertigstellung ist der jeweils aktuelle, angepasste Rahmenplan. Dies gilt auch dann, wenn aufgrund von Belangen aus der Gesamtmaßnahme Verkehrsstation Altona Verzögerungen im Bauablauf auftreten.

- (6) Für den Fall, dass die Kosten der Infrastrukturerweiterung ganz oder teilweise durch eine Zuwendung abgelöst werden, stimmt die FHH bereits heute dem zuwendungsrechtlich vorzeitigen Maßnahmenbeginn zu.

§ 9 Vergabe von Aufträgen

Die DB Station&Service verpflichtet sich, die Vorschriften des für die DB Station&Service geltenden Vergaberechts einzuhalten. Darüber hinaus wird die DB Station&Service ihre Vergabepaxis anhand der in Anlage 10 der LuFV II dargestellten und mit den Verbänden der Bauindustrie abgestimmten Verfahrensweise ausrichten. Für den Fall, dass in der Folge-LuFV III Änderungen der Anlage 10 vereinbart werden, wird die DB Station&Service ihre Vergabepaxis an den dann geltenden Regelungen ab dem Zeitpunkt ihrer Wirksamkeit ausrichten.

§ 10 Umsatzsteuer

- (1) Bei der umsatzsteuerlichen Beurteilung der nach dieser Vereinbarung ggf. anfallenden Zahlungen (Ausgleichszahlung gemäß § 7 „Wirtschaftlichkeit für DB Station&Service“ bzw. Nachteilsausgleich nach § 7 Abs. 9 und 10) sind die Vertragsparteien sich einig, dass diese als nicht steuerbar nicht der Umsatzsteuer unterliegen. Die Zahlungen werden daher netto (ohne Umsatzsteuer) ausgewiesen und abgerufen.
- (2) Sind von der 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 den Zuwendungsgebern für ihren Finanzierungsanteil nachgefordert und die Zahlungen der Zuwendungsgeber für die Zukunft entsprechend angepasst.
- (3) Geht der DB Station&Service ein Umsatzsteuerbescheid nach Maßgabe des vorstehenden Absatzes 2 zu, wird sie mit der FHH so rechtzeitig eine Abstimmung über die Durchführung von Rechtsbehelfen vornehmen, dass etwaige Einspruchsfristen gewahrt werden können.
- (4) Die DB Station&Service wird ferner eine Abstimmung darüber herbeiführen, wann die von der FHH zu erstattenden Umsatzsteuerbeträge an die DB Station&Service gezahlt werden.

§ 11 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 Vertragsparteien sind verpflichtet, den anderen Vertragsparteien unverzüglich anzuzeigen, wenn
 - der vertragliche Zweck oder sonstige für die finanzielle Unterstützung maßgeblichen Umstände sich ändern oder wegfallen,
 - ein Insolvenz- oder Vergleichsverfahren beantragt oder eröffnet wird.

§ 12 Vorbehalte

Dieser Vertrag steht unter der aufschiebenden Bedingung, dass die Genehmigungen der zuständigen Beschluss- und Aufsichtsorgane der Vertragsparteien vorliegen. Für die FHH 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.

§ 13 Veröffentlichung, Aufschub der Wirksamkeit, Rücktritt

- (1) Dieser Vertrag unterliegt dem Hamburgischen Transparenzgesetz (HmbTG) und wird nach Maßgabe der Vorschriften des HmbTG im Informationsregister veröffentlicht werden. Unabhängig von einer möglichen Veröffentlichung kann der Vertrag Gegenstand von Auskunftsanträgen nach dem HmbTG sein.
- (2) Im Hinblick auf § 10 Abs. 2 HmbTG vereinbaren die Parteien, dass dieser Vertrag erst einen Monat nach seiner Veröffentlichung im Informationsregister wirksam wird. Die FHH kann binnen dieses Monats nach der Veröffentlichung des Vertrags im Informationsregister vom Vertrag zurücktreten, wenn der FHH nach der Veröffentlichung des Vertrages von ihr nicht zu vertretende Tatsachen bekannt werden, die sie, wären sie schon zuvor bekannt gewesen, dazu veranlasst hätten, einen solchen Vertrag nicht zu schließen, und ein Festhalten am Vertrag für die Zuwendungsgeberin unzumutbar ist.
- (3) Dieser Vertrag enthält Betriebs- bzw. Geschäftsgeheimnisse der DB Station&Service. Die FHH verpflichtet sich deswegen, ausschließlich die als **Anlage 13** diesem Vertrag beigefügte Fassung mit entsprechenden Schwärzungen sowohl im Vertragstext selbst als auch in den Anlagen zu veröffentlichen. Für

die Erteilung von Auskünften nach § 12 HmbTG ist ausschließlich die Anlage 16 zu verwenden.

§ 14 Laufzeit

Dieser Vertrag gilt bis zum Ablauf von **25 Jahren** nach der letzten Inbetriebnahme einer Einzelmaßnahme der Infrastrukturerweiterung.

§ 15 Schlussbestimmungen

- (1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, das Gesamtprojekt zu fördern und sich so zu verhalten, dass die jeweiligen Einzelmaßnahmen der Infrastrukturerweiterung entsprechend des Rahmenterminplans (**Anlage 1.4**) sowie der Kostenübersicht (**Anlage 3**) realisiert werden kann. Die DB Station&Service 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 Parteien sind sich einig, dass es sich vorliegend um ein Zuwendungsrechtsverhältnis handelt.
- (4) Die DB Station&Service ist mit Zustimmung der FHH 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.

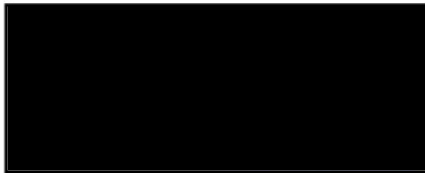
§ 16 Anlagen

Folgende Anlagen sind Bestandteil dieses Vertrages:

- Anlage 1.3:** Beschreibung der Maßnahmen zur Realisierung der Gesamtinfrastrukturmaßnahme (inklusive Plandarstellung)
- Anlage 1.4:** Rahmenterminplan
- Anlage 3:** Übersicht der Kosten
- Anlage 5:** Lage und Beschreibung Stützbauwerk Nr. 12 am Plöner Stieg
- Anlage 7.5:** Wirtschaftlichkeitsberechnung
- Anlage 7.7:** Vertraulichkeitserklärung
- Anlage 13:** geschwätzter Vertrag

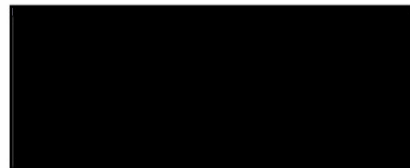
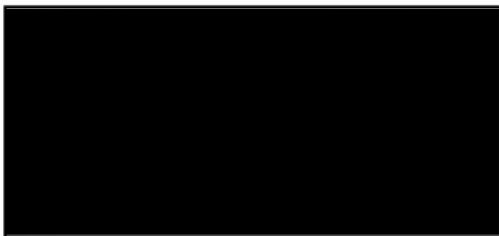
Für die **Freie und Hansestadt Hamburg**

Hamburg, den *2. Mai 2017*



Für die **DB Station&Service AG**

Berlin, den *9.5.2017*



Anlage 1.3: Beschreibung der Maßnahmen zur Realisierung der Gesamtinfrastrukturmaßnahme

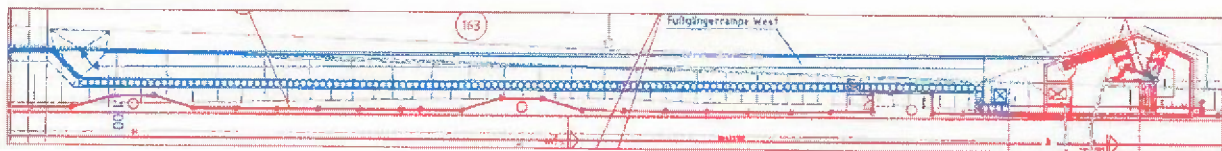
Rampe:

Die Erstellung der Rampeanlage wird nicht im Zuge des Planfeststellungsverfahrens Hamburg Altona genehmigt und umgesetzt.

An das von der DB geplante Portalgebäude auf der Westseite wird eine Rampe, die parallel zum Verkehrsbauwerk verläuft, angeschlossen:

- Steigung der Rampe: max. 6 %, alle 6m ein Zwischenpodest
- Breite der Rampe: rd. 2,80m (beidseitiges Geländer 2 x 0,20m + 2,40m Mindestlaufbreite)
- Länge: in Abhängigkeit zur Steigung
- Abstand zur Schallschutzwand: mindestens rd. 1,00m
- Beleuchtung: richtliniengerecht nach TSI/DB
- Bodenaufbau: Schutzbeton und Werksteinplatten
- Materialität Wand: Stahlbeton (Bahndamm), Stahlspundwand zur Straßenseite
- Geländer: a) Absturzsicherung auf Stützbauwerken; b) beidseitig in der Rampe

Die Planung der Rampeanlage befindet sich derzeit noch in der sogenannten „Lph 0“ (Studie), so dass der anliegende Planstand der Rampe im weiteren Planverlauf noch angepasst werden kann.



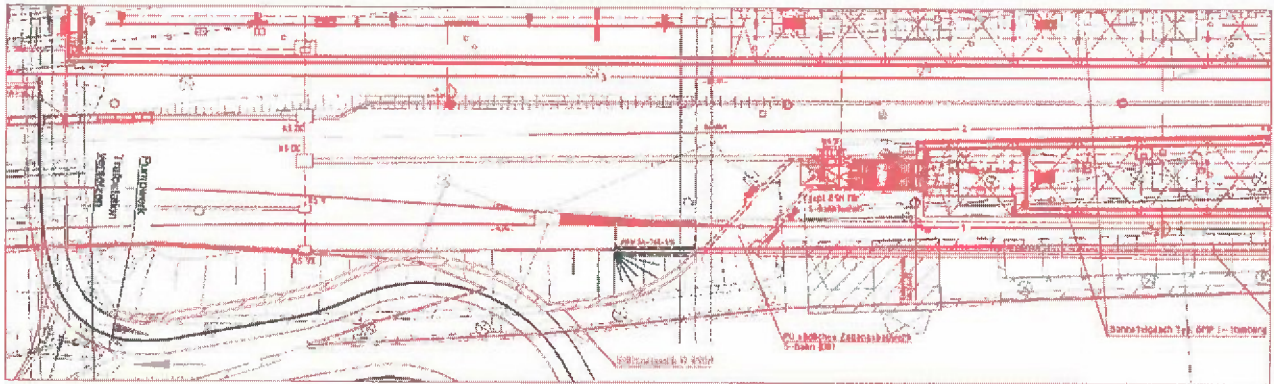
Zusätzliches Zugangsbauwerk S-Bahnsteig:

Am südlichen Ende des S-Bahnsteigs wird bis zur Inbetriebnahme des S-Bahnsteigs ein Zugangsbauwerk realisiert.

- Treppenbreite: rd. 3,30 m (2 x 0,15m Geländer + 3,00m Mindestlaufbreite)
- Einhausung: vereinfachte Standard-Einhausung der DB
- Geländer: beidseitiges Geländer
- Materialität Wand: Stahlbeton bzw. analog Hauptzugang
- Materialität Boden: Schutzbeton und Betonwerkstein
- Höhenniveau des Zugangs: rd. +17,70m ü NN

Die Planung des Zugangsbauwerks befindet sich derzeit noch in der sogenannten „Lph 0“ (Studie), so dass der anliegende Planstand im weiteren Planverlauf noch angepasst werden kann.

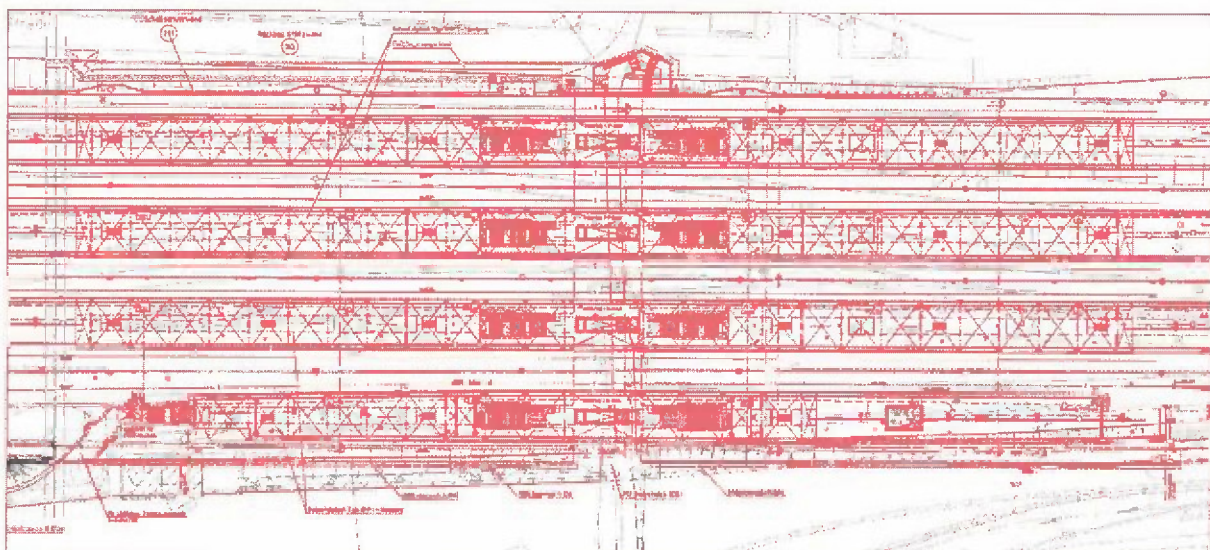
Das im Planausschnitt dargestellte Stützbauwerk (Nr. 12) wird entsprechend der Vereinbarungen in §5 durch die FHH genehmigt und errichtet.



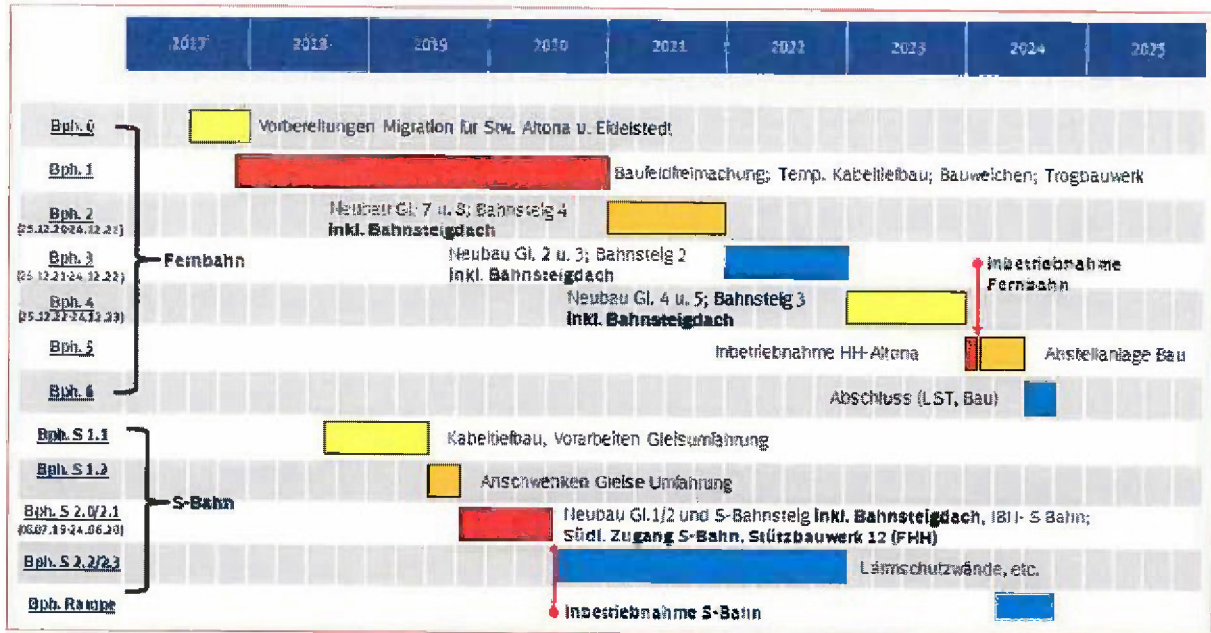
Bahnsteigdächer:

Die Bahnsteigdächer für die drei Fern- und Nahverkehrsbahnsteige und dem S-Bahnsteig werden mit dem Typ „Hamburg“ realisiert. Dieser Dachtyp ist u. a. im Hbf Hamburg und Bf Hamburg-Dammtor errichtet worden. In Abstimmung mit gmp-Architekten, Hamburg, müssen ggf. noch Modifikationen am Dachtyp vorgenommen werden.

- Länge der Bahnsteigdächer auf den Fern- und Regionalverkehrsbahnsteigen: rd. 240m
- Anordnung der Bahnsteigdächer auf den Fern- und Regionalverkehrsbahnsteigen: mittig
- Breite der Bahnsteigdächer auf Fern- und Regionalverkehrsbahnsteigen: gem. Bahnsteigbreite
- Länge des Bahnsteigdachs auf dem S-Bahnsteig: rd. 140m
- Anordnung des Bahnsteigdaches auf dem S-Bahnsteig: außermittig; Beginn im südlichen Bereich (vor zusätzlichem Zugangsbauwerk)
- Breite des Bahnsteigdaches auf dem S-Bahnsteig: gem. Bahnsteigbreite



Anlage 1.4: Rahmenterminplan



Anlage 3: Übersicht der Kosten

Rampe am Portalgebäude: rd. 4 Mio. € (Preisstand 2017; Planungstand: Studie;
Grobkostenschätzung)

Anpassung Neubau Portalgebäude - Fußgänger Rampe (Schleswiger Straße)							
10		Ingenieurbauwerk / PU Diebsteich/Rampe-Süd (Lang)					189.602,50 €
30		Baugrube und Erdbau					393.100,00 €
40		Bohrpfahlwand (Errichtung)					816.015,00 €
50		Risiken	1	psch			1.398.717,50 €
Reine Baukosten / Summe Abschnitte 010 - 555							2.797.435,00 €
900		Baustelleneinrichtung					
910		Ausführungsplanung und techn. Dokumentation					
920		Baustellensicherung					
Gesamtbaukosten / Summe Abschnitte 010 - 620							3.245.024,60 €
Planungskosten			25%			811.256,15 €	
Gesamtkosten			ohne Kosten für Kampfmittelsondierung			4.056.280,75 €	

Zusätzliches Zugangsbauwerk S-Bahnsteig: rd. 4 Mio. € (Preisstand 2017; Planungstand: Studie;
Grobkostenschätzung)

PU südliches Zugangsbauwerk (Fußgängertunnel zum S-Bahnsteig) auf DB Höhe 19,12 m ü. NN							
10		Personenunterführung (ca. 5x15m, ca. h=3,80m)					975.000,00 €
20		Bahnsteigtreppe b=3,20 m , inkl. Einhausung, Beleuchtung					376.000,00 €
30		Risiko 30 v.H. - Risiko 30 % IBN Verschiebung und Planänderung					405.300,00 €
Summe							1.756.300,00 €
Stützwand 4 - Mehrkosten							
10		Herrichten und Erschließen der Geländeoberfläche					13.400,00 €
20		Abbruchmaßnahmen					0,00 €
30		Baugrube und Erdbau					60.060,00 €
40		Winkelstützwand (Errichtung)					190.275,00 €
50		Winkelstützwand (Ausbau)					74.655,00 €
Reine Baukosten / Summe Abschnitte 010 - 555							338.390,00 €
Mehrkosten - Stützwand 5							
10		Herrichten und Erschließen der Geländeoberfläche					13.400,00 €
20		Abbruchmaßnahmen					0,00 €
30		Baugrube und Erdbau					113.728,33 €
40		Winkelstützwand (Errichtung)					129.073,33 €
50		Winkelstützwand (Ausbau)					0,00 €
Reine Baukosten / Summe Abschnitte 010 - 555							256.201,67 €
Mehrkosten - Wegeverbindung, entlang Stw 4+5 zw. Süd. Zugangsbauwerk und PU-Diebsteich							
10		Herrichten und Erschließen der Geländeoberfläche					0,00 €
20		Abbruchmaßnahmen					0,00 €
30		Baugrube und Erdbau					24.375,00 €
40		Ausbau					289.800,00 €
Reine Baukosten / Summe Abschnitte 010 - 555							314.175,00 €
Mehrkosten - südliches Zugangsbauwerk (Höhenänderung 1,42 m) DB Höhe 19,12 m ü. NN - neue Höhe FHH 17,70 m ü. NN							
10		Herrichten und Erschließen der Geländeoberfläche					12.000,00 €
20		Abbruchmaßnahmen					0,00 €
30		Baugrube und Erdbau					77.150,00 €
40		Südliches Zugangsbauwerk (Errichtung)					304.200,00 €
50		Ausbau					250.000,00 €
60		Bauzeitlicher Ausbau					30.000,00 €
Reine Baukosten / Summe Abschnitte 010 - 555							673.350,00 €
Summe Baukosten							
900		Planungskosten					3.338.416,67 €
		Planungskosten für Änderung der Bauwerk-Baukonstruktionen; Ingenieurbauwerke; Stützbauwerke; Wegebeziehung, sonstiges	1	psch	1.001.525,00 €		1.001.525,00 €
Summe aller Abschnitte							4.339.941,66 €

Bahnsteigdächer: Mehrkosten rd. 10,5 Mio. € (Preisstand 2017; Planungsstand: Studie; Grobkostenschätzung)

Typ „Zwiesel“; Bahnsteigdachlänge rd. 169m bzw. 95m (S-Bahnsteig), rd. 6.900m² (entspricht Planung im Planfeststellungsverfahren):

rd. 7,7 Mio. €

Nachrichtlich: Verlängerung des Typs „Zwiesel“:

- Mengen- und Kostenerhöhung von pschl. rd. 45%
(Bahnsteigdachlänge rd. 240m (3x) bzw. 140m (S-Bahnsteig) x 11,5m= rd. 10.000m²)

rd. 11,2 Mio. €

Kosten Typ „Hamburg“ bei verlängertem Dach: rd. 10.000m² x 1.820 €/m² (inkl. Planung)

- 1.820,- €/m² (= Vergleichswerte; grobe Schätzung)

rd. 18,2 Mio. €

Ableitungen:

Mehrkosten Verlängerung und Typ „Hamburg“

rd. 10,5 Mio. €

Mehrkosten nur Typ „Hamburg“ (bei verlängertem Dach)

rd. 7 Mio. €

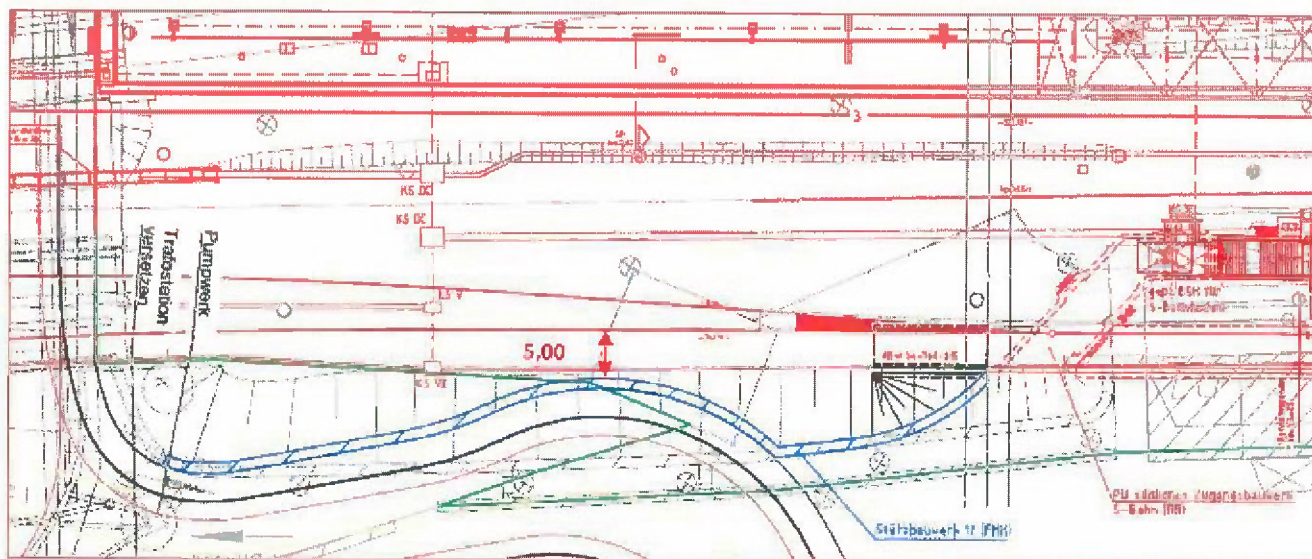
Anlage 5: Lage und Beschreibung Stützbauwerk (Nr. 12) am Plöner Stieg

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) beabsichtigt im Rahmen des Entwicklungsvorhabens eine neue Vorplatzgestaltung mit einer durchgehenden Erschließungsstraße zwischen Plöner Straße und Große Bahnstraße im Vorfeld umzusetzen.

Parallel zum Bauvorhaben der DB AG für den neuen Bf Hamburg-Altona müssen innerhalb des Bauablaufes zum Bahnhof bereits Vorarbeiten ausgeführt werden.

Im Rahmen der Bauzeit zum S-Bahnsteig Diebsteich (Juli 2019/Juli 2020) ist als vorgezogene Baumaßnahme der FHH ein Stützbauwerk (Stützbauwerk 12) zwischen der Plöner Straße und dem südliches Zugangsbauwerk S-Bahn herzustellen. Das angedachte Stützbauwerk 12 der FHH ist im Abstand von 5,00 m des Gleises 1 zu errichten (Mindestabstand).

In der Bauzeit von Juli 2019 bis Juli 2020 muss das neu geplante Stützbauwerk durch die FHH errichtet werden. Eine fortlaufende Abstimmung zwischen den Projekten zwischen FHH und DB Station & Service AG / DB Netz AG ist sicherzustellen.



Ausgleichsrechnung			
Projekt:	Muster	Baubeginn:	2012
Besteller:	0011 - DB Station&Service AG	Inbetriebnahme:	2015
		EZP:	2014
		Anlagen	
Kurzbeschreibung			

Kosten- und Finanzierungsübersicht	Real	Nominal
Gesamtsumme einmalige Projektausgaben	0,0 T EUR	0,0 T EUR
davon: Summe Erstinvestition	0,0 T EUR	0,0 T EUR
BKZ Dritte/GVFG	0,0 T EUR	0,0 T EUR
BKZ BSchwAG	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Zinsloses Darlehen	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Eigenfinanzierungsanteil	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Benutzungszeit i. d. BZR	20 Jahr(e)	20 Jahr(e)
davon: Nichtaktivierungsfähige Projektausgaben	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Zuschüsse	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Zinsloses Darlehen	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Eigenfinanzierungsanteil	0,0 T EUR	0,0 T EUR

Ausgleichszahlung (Delta Planungsvariante - Weiterführungsvariante) **Kalkulationssatz: 0,00 %**

	Veränderung im IBN-Jahr + 1	Kapitalwert / Einmalbeträge Nominal
Laufende Einnahmen	0,0 T EUR	0,0 T EUR
laufende Ausgaben		
Personalausgaben	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Strom, Energie	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Betriebsmaterial	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Reinigung, Winterdienst, Grünpflege	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Material, bezogene Leistungen	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Sonstige Kosten	0,0 T EUR	0,0 T EUR
nichtaktivierungsfähige Projektausgaben		
Personalausgaben	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Strom, Energie	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Betriebsmaterial	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Reinigung, Winterdienst, Grünpflege	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Material, bezogene Leistungen	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Sonstige Kosten	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Kapitalwert Eigenfinanzierungsanteil		0,0 T EUR
Kapitalwert Tilgung zinslose Darlehen		0,0 T EUR
Kapitalwert Zuschüsse/Darlehen für nichtaktivierungsfähige Projektausgaben		0,0 T EUR
Einmaliger Ausgleichsbetrag		0,0 T EUR



Ausgleichsrechnung			
Projekt:	Muster	Baubeginn:	2012
Besteller:	0011 - DB Station&Service AG	Inbetriebnahme:	2015
		EZP:	2014
		Anlagen	<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 40px;"></div>
Kurzbeschreibung			
<div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 30px;"></div>			

Kosten- und Finanzierungsübersicht	Real	Nominal
Gesamtsumme einmalige Projektausgaben	0,0 T EUR	0,0 T EUR
davon: Summe Erstinvestition	0,0 T EUR	0,0 T EUR
BKZ Dritte/GVFG	0,0 T EUR	0,0 T EUR
BKZ BSchwAG	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Zinsloses Darlehen	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Eigenfinanzierungsanteil	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Benutzungszeit i. d. BZR	20 Jahr(e)	20 Jahr(e)
davon: Nichtaktivierungsfähige Projektausgaben	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Zuschüsse	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Zinsloses Darlehen	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Eigenfinanzierungsanteil	0,0 T EUR	0,0 T EUR

Ausgleichszahlung (Delta Planungsvariante - Weiterführungsvariante) **Kalkulationssatz: 0,00 %**

	Veränderung im IBN-Jahr + 1	Annuität Nominal
Laufende Einnahmen	0,0 T EUR	0,0 T EUR
laufende Ausgaben		
Personalausgaben	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Strom, Energie	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Betriebsmaterial	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Reinigung, Winterdienst, Grünpflege	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Material, bezogene Leistungen	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Sonstige Kosten	0,0 T EUR	0,0 T EUR
nichtaktivierungsfähige Projektausgaben		
Personalausgaben	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Strom, Energie	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Betriebsmaterial	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Reinigung, Winterdienst, Grünpflege	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Material, bezogene Leistungen	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Sonstige Kosten	0,0 T EUR	0,0 T EUR
Kapitalkosten Eigenfinanzierungsanteil		0,0 T EUR
Kapitalkosten Tilgung zinslose Darlehen		0,0 T EUR
Zuschüsse/Darlehen für nichtaktivierungsfähige Projektausgaben		0,0 T EUR
Jährlicher Ausgleichsbetrag		0,0 T EUR



VERTRAULICHKEITSERKLÄRUNG
ZUM FINANZIERUNGSVERTRAG FÜR DIE INFRASTRUKTURMASSNAHME
BAHNHOF HAMBURG-ALTONA

PRÄAMBEL

Nach § 7 Abs. 7 des Realisierungs- und Finanzierungsvertrages ist das Land berechtigt, die WR durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer überprüfen zu lassen. Hiermit wurde

(nachfolgend „WP“ genannt) beauftragt.

Um den vertrauensvollen Austausch notwendiger Informationen sicherzustellen, verpflichtet sich der WP gegenüber der DB Station&Service AG, der DB Netz AG oder der DB Energie GmbH (nachfolgend „EIU“ genannt) zur Vertraulichkeit nach Maßgabe der nachstehenden Regelungen.

§ 1

VERTRAULICHKEITSGRUNDSATZ

- (1) Der WP verpflichtet sich, die im Zusammenhang mit der Infrastrukturmaßnahme direkt oder indirekt, schriftlich, mündlich oder in sonstiger Form erlangten technischen und kommerziellen Daten, Zeichnungen, Pläne, Analysen, Strategien, Aspekte der Geschäftstätigkeit, Unterlagen, Erkenntnisse, Erfahrungen, sonstiges Know-how und alle sonstigen Informationen („Informationen“) streng vertraulich zu behandeln und nur im Rahmen der zwischen den Parteien vereinbarten Zusammenarbeit zu verwenden.
- (2) Der WP wird insbesondere
 - (a) die Informationen nicht an Dritte weitergeben oder Dritten in sonstiger Weise zugänglich machen;
 - (b) gegenüber Dritten weder das generelle Wissen über dieses Projekt noch Informationen über den Stand der Gespräche und Verhandlungen oder über die Bedingungen und Vereinbarungen offenlegen oder sonstwie zugänglich machen;
 - (c) angemessene Vorkehrungen treffen um einen Zugriff Dritter auf die Informationen zu vermeiden;
 - (d) die Informationen nicht kopieren, reproduzieren, in irgendeiner Form für eigene (kommerzielle) Zwecke verwenden oder der Kontrolle der EIU entziehen.
- (3) Der WP wird die Informationen nur solchen eigenen Mitarbeitern zugänglich machen, die diese zur ordnungsgemäßen Erfüllung der Zusammenarbeit benötigen und die zur Geheimhaltung verpflichtet sind. Darüber hinaus ist eine Weitergabe an Dritte nicht zulässig.

- (4) Die Verpflichtung zur Vertraulichkeit gilt unabhängig davon, ob die betreffende Information ausdrücklich als vertraulich gekennzeichnet worden ist oder nicht. Eine Kennzeichnungspflicht besteht nicht. Im Zweifelsfall ist von der Vertraulichkeit einer Information auszugehen und diese mit den EIU zu erörtern.

§ 2

AUSNAHMEN VON DER VERTRAULICHKEIT

- (1) Die Vertraulichkeitsvereinbarung gilt nicht für Informationen, wenn und soweit
 - (a) diese schriftlich durch die EIU freigegeben werden;
 - (b) diese bereits öffentlich bekannt sind oder öffentlich bekannt werden, ohne dass der WP dies veranlasst oder zu vertreten hat;
 - (c) der WP aufgrund gesetzlicher Vorschriften oder gerichtlicher Anordnung verpflichtet ist, die Informationen gegenüber Behörden oder sonstigen Dritten offen zu legen. Ist der AN verpflichtet Informationen offen zu legen, dann wird er nur das Mindestmaß an Informationen offenlegen das ausreicht, um die entsprechende Verpflichtung zu erfüllen. Der AN wird den AG über Art und Umfang der Offenlegung vorab schriftlich benachrichtigen und dem AG Gelegenheit zur Stellungnahme geben;
- (2) In diesen Ausnahmefällen darf der WP die im unbedingt erforderlichen Rahmen Informationen nutzen, soweit sie nicht anderweitig Rechtsschutz genießen. Auf § 3 wird verwiesen. Sofern sich der WP auf einen dieser Ausnahmebestände beruft ist er vor Bekanntmachung einer Information an Dritte dafür beweispflichtig. Der Beweis ist schriftlich zu führen.

§ 3

EINRÄUMUNG VON RECHTEN

- (1) Sämtliche zugänglich gemachten Informationen bleiben unabhängig von der Art ihrer Verkörperung das geistige und juristische Eigentum der EIU.
- (2) Ungeachtet ob für die jeweiligen Informationen Schutzrechte bestehen, werden durch diese Vereinbarung oder durch die Übermittlung von Informationen, keinerlei Eigentums-, Lizenz-, Nachbau-, Nutzungs- oder sonstige Rechte an Patenten, an unter gewerbliche Schutzrechte fallendes Eigentum oder an Know-how eingeräumt.

§ 4

RÜCKGABE/LÖSCHUNG VON INFORMATIONEN

- (1) Nach Abschluss des erteilten Prüfauftrages wird der WP die ihm überlassenen Informationen, einschließlich Kopien, anderer Reproduktionen und Aufzeichnungen unverzüglich an die seinen Auftraggeber bzw. die EIU, je nachdem, wer ihm die Informationen überlassen hat, zurückzugeben
- (2) Die Rückgabe, Vernichtung oder Löschung erfolgt für die EIU kostenlos.
- (3) Dem WP steht kein Zurückbehaltungsrecht zu.

§ 6

VERTRAGSSTRAFE/SCHADENSERSATZANSPRÜCHE

- (1) Für den Fall, dass der WP oder einer seiner Mitarbeiter die aus dieser Vertraulichkeitsvereinbarung folgenden Vertraulichkeitspflichten verletzt, verpflichtet sich der WP an die EIU eine Vertragsstrafe in Höhe von 50.000 EUR für jeden Fall der Zuwiderhandlung zu zahlen.
- (2) Die Zahlung der Vertragsstrafe lässt die Geltendmachung eines weiteren Schadens durch die EIU unberührt. Die Vertragsstrafe wird auf eventuelle weitergehende Schadensersatzansprüche angerechnet.

§ 7

LAUFZEIT

Diese Erklärung gilt für die Dauer von 30 Jahren ab dem Zeitpunkt der Unterzeichnung.

(Ort / Datum)

Unterschrift WP