

**VERTRAG ÜBER DIE PLANUNGEN DER LEISTUNGSPHASEN 3 BIS 4 NACH HOAI (PV)  
DER INFRASTRUKTURMAßNAHME  
„ELEKTRIFIZIERUNG HOCHRHEINSTRECKE VON BASEL BAD BF BIS BF ERZINGEN (BADEN)“**

zwischen

1. dem Land Baden-Württemberg,  
vertreten durch das Ministerium für Verkehr  
dieses vertreten durch Herrn Ministerialdirektor Prof. Dr. Uwe Lahl  
- nachfolgend „Land“ genannt -

2. dem Landkreis Waldshut,  
vertreten durch Herrn Landrat Dr. Martin Kistler  
- nachfolgend „Landkreis“ genannt -

- 1. bis 2. - nachfolgend auch „Zuwendungsgeber“ genannt -

und

3. der DB Netz AG  
vertreten durch Herrn Prof Dr. Dirk Rompf, Vorstand Netzplanung und Großprojekte der DB  
Netz AG  
- nachfolgend „DB Netz“ genannt -

4. sowie der DB Energie GmbH  
vertreten durch die Geschäftsführung  
diese vertreten durch Herrn Prof. Dr. Dirk Rompf, Vorstand Netzplanung und Großprojekte der  
DB Netz AG  
- nachfolgend „DB Energie“ genannt -

- 3. - 4. nachfolgend gemeinsam auch „EIU“ genannt -

- 1. - 4. nachfolgend gemeinsam „die Vertragsparteien“ genannt -

## PRÄAMBEL

Die Vertragsparteien streben an, dass zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs die Infrastrukturmaßnahme "Elektrifizierung Hochrhein-Strecke von Basel Bad Bf bis Bf Erzingen (Baden)" - nachstehend „Infrastrukturmaßnahme“ genannt - durchgeführt werden soll. Zuwendungszweck des vorliegenden Vertrags sind die Planungen der Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI.

Die internationale Bedeutung der Strecke im grenzüberschreitenden Personenverkehr wird auch dadurch unterstrichen, dass für diese Planungsmaßnahme Interreg-Mittel genehmigt wurden. Weiterhin soll dieser Ausbau Bestandteil des nächsten Ausbauschnittes 2030/35 des strategischen Entwicklungsprogrammes zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur der Schweiz (im Folgenden: STEP 2030/35) werden und wurde diesbezüglich bereits mituntersucht.

Die Vertragsparteien sowie die weiteren Partner des Interreg-Projektes wollen sich im weiteren Verlauf frühzeitig darüber verständigen, unter welcher finanzieller Beteiligung und mit welchen zu tragenden Finanzierungsrisiken ein Realisierungs- und Finanzierungsvertrag für den Bau und die Umsetzung dieser Infrastrukturmaßnahme geschlossen werden kann. Es wird angestrebt dieses Projekt mit Mitteln des Bundes-GVFG-Programmes umzusetzen.

Das Land Baden-Württemberg und der Landkreis Waldshut werden in diesem Vertragsverhältnis auch die Interessen der weiteren Projektbeteiligten, dem Kanton Basel-Stadt und dem Landkreis Lörrach vertreten. Hierfür wird eine Vereinbarung geschlossen. Auch die Interessen weiterer Partner, z.B. dem Kanton Schaffhausen, werden berücksichtigt.

Zudem ist beabsichtigt die nachfolgend genannten und für diese Infrastrukturmaßnahme erforderlichen Planungen zu realisieren:

- Herrichtung Mittelbahnsteig Lauchringen zur Ermöglichung von Bahnhaltungen und Kreuzungen;
  - Kreuzungsbahnhof Tiengen
- oder
- Verlängerung des zweigleisigen Streckenabschnitts Schaffhausen - Erzingen (Baden) in Richtung Westen um ca. 1.000 m.

Zu diesem Zweck werden die Zuwendungsgeber nach Erfüllung der entsprechenden Voraussetzungen einen ergänzenden Planungsvertrag mit Beteiligung der DB Station&Service AG abschließen.

### § 1 VERTRAGSGEGENSTAND

Dieser Vertrag regelt abschließend Grundlagen, Durchführung und Finanzierung der Planung der Leistungsphasen 3 bis 4 nach HOAI für die Infrastrukturmaßnahme. Zuwendungszweck im Sinne dieses Vertrages ist die Planung der Leistungsphasen 3 bis 4 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI).

Die Einzelmaßnahmen sind in **Anlage 1** zusammengefasst.

Mit dem vorliegenden Vertrag besteht keine Verpflichtung für die EIU zur Realisierung der Infrastrukturmaßnahme.

### § 2 GRUNDLAGE DER PLANUNG

- (1) Grundlage der Planung ist die zwischen den Vertragsparteien abgestimmte verkehrliche Aufgabenstellung (**Anlage 2.1**), die Ergebnisse der abgeschlossenen Planung der Leis-

tungsphasen 1 und 2 nach deutschem Standard, sowohl für Oberleitung, als auch für die Zugsicherung sowie Streckenpläne.

- (2) Soweit erforderlich, erstellen die EIU aktuelle Bestandsunterlagen als Grundlage für die vertragsgegenständliche Planung. Die für die Erstellung und Bereitstellung der Bestandsunterlagen anfallenden Kosten sind Bestandteil der Planung der Infrastrukturmaßnahme und werden gemäß § 5 Absatz 2 dieses Vertrags finanziert.

### **§ 3 DURCHFÜHRUNG DER PLANUNG**

- (1) Vorhabenträger der Infrastrukturmaßnahme sind die EIU.
- (2) Zur Planungsbegleitung wird unter Vorsitz des Landkreises ein Lenkungskreis gebildet, zu dem neben den Vertragsparteien auch der Landkreis Lörrach, die Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen, der Verein Agglo Basel sowie der Regionalverband Hochrhein-Bodensee eingeladen sind und sich beteiligen sollen. Die EIU informieren den Lenkungskreis regelmäßig über den Fortschritt der Planung. Es steht den Vertragsparteien in gegenseitiger Abstimmung frei, bei Bedarf weitere Teilnehmer als Gäste einzuladen. Auf Antrag eines Mitglieds des Lenkungskreises entscheiden die Vertragsparteien über etwaige Fragen, die sich bei der Durchführung der Planung ergeben. Die entsprechenden Beschlüsse bedürfen der Zustimmung aller Vertragsparteien. Dabei sind die Bestimmungen dieses Vertrages zu beachten.
- (3) Die Vertragsparteien streben an, die Planungen entsprechend dem in **Anlage 3.3** (Rahmenterminplan) genannten Zeitplan und unter Beachtung der darin genannten Prämissen durchzuführen.
- (4) Sobald feststeht, dass es zu Verzögerungen im Vergleich zum Zeitplan kommen wird, informieren die EIU die Zuwendungsgeber.
- (5) Bei Verzögerungen, deren Ursache die EIU nicht aufgrund vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Handelns zu vertreten haben, verlängert sich der Zeitplan um die Zeitspanne, in der die EIU infolge der Verzögerung an der zeitgerechten Umsetzung gehindert sind. Die Vertragsparteien werden den Zeitplan entsprechend anpassen.
- (6) Abweichungen von den in § 2 dieses Vertrags genannten Unterlagen bedürfen der Zustimmung der Vertragsparteien.

### **§ 4 Vergabe von Aufträgen**

- (1) Werden bei der Beauftragung Dritter die nachfolgenden Vereinbarungen nicht eingehalten, so sind die Zuwendungsgeber berechtigt, von den EIU die Erstattung der Kosten für die unter Verstoß gegen diese Vereinbarungen vergebenen Aufträge zu verlangen. Diese Kosten dürfen nicht in der Ausgleichsberechnung im Rahmen eines Realisierungs- und Finanzierungsvertrages berücksichtigt werden.  
Dritte sind auch mit den EIU verbundene Unternehmen im Sinne der §§ 15 ff. AktG.
- (2) Die EIU verpflichten sich, bei allen Aufträgen, die Leistungen im Sinne des § 1 HOAI zum Gegenstand haben, die Geltung der HOAI zu vereinbaren.
- (3) Die EIU dürfen - sofern kein Fall des Absatzes 4 vorliegt - Aufträge oberhalb der jeweiligen EU-weiten Schwellenwerte nur nach Durchführung einer Vergabe nach Maßgabe der §§ 97 ff. GWB in Verbindung mit der Sektorenverordnung vergeben. Die EIU haben die Zuwendungsgeber bei der Durchführung der Vergabe auf deren Wunsch hin laufend zu informieren.
- (4) Ausgenommen von den Regelungen des Absatzes 3 sind solche Dienstleistungsaufträge, die die EIU in vergaberechtlich zulässiger Weise ohne Durchführung eines Vergabeverfahrens an Unternehmen des DB-Konzerns vergeben dürfen.

## § 5 KOSTEN UND FINANZIERUNG DER PLANUNG

- (1) Die Kosten für die Erstellung der Planung der Leistungsphasen 3 bis 4 nach HOAI betragen auf Grundlage der abgeschlossenen Leistungsphasen 1 und 2 zum Stand vom 08.12.2016 voraussichtlich **13,302 Mio. EUR** (davon für DB Netz **12,757 Mio. EUR** und für DB Energie **0,545 Mio. EUR**). Darin enthalten sind auch Kosten für Eigenleistungen der EIU.
- (2) Die Kosten nach Absatz 1 werden durch die Zuwendungsgeber finanziert.
- (3) Sobald erkennbar ist, dass die Planungskosten den in Absatz 1 genannten Betrag um mindestens 10 % übersteigen, werden die EIU dieses den Zuwendungsgebern schriftlich mitteilen und die Kostensteigerung begründen. Die EIU haben Vorschläge zur Kostenkompensation und Reduzierung der Planungskosten darzulegen.

Erhöhungen der in Abs. 1 genannten Kosten bis einschließlich 10% bedürfen keiner Zustimmung der Zuwendungsgeber.

Kostensteigerungen von über 10% der in Abs. 1 genannten Kosten bedürfen der schriftlichen Zustimmung der Zuwendungsgeber. Diese hat in schriftlicher Form innerhalb von zwei Monaten nach schriftlicher Information über die Kostensteigerung zu erfolgen.

Die Zuwendungsgeber sind berechtigt, ihre Zustimmung zur Finanzierung der Kostensteigerung aus wichtigem Grund zu verweigern. Ein wichtiger Grund zur Verweigerung der Zustimmung liegt insbesondere nicht vor, wenn die Kostensteigerung auf Planungsänderungen beruht, denen die Zuwendungsgeber zugestimmt haben. Verweigern die Zuwendungsgeber ihre Zustimmung zur Finanzierung der Kostensteigerung, sind die EIU zum Abbruch der Planungen berechtigt.

Die Zuwendungsgeber werden in diesem Fall den EIU die entstandenen und noch entstehenden Kosten für den qualifizierten Abbruch der Planungen auf Nachweis finanzieren und auf die Rückforderung von Zahlungen verzichten, soweit die Kosten im Einklang mit diesem Vertrag entstanden sind. Zu den Kosten des Abbruchs der Planungen gehören insbesondere auch solche Aufwendungen der EIU, die trotz Kündigung von Verträgen mit den Auftragnehmern infolge fortbestehender Vergütungsansprüche gemäß § 649 BGB entstehen. Die EIU übereignen den Zuwendungsgebern die bis dahin erarbeiteten Unterlagen und übertragen ihnen - soweit möglich - die ihnen zustehenden Nutzungsrechte.

- (4) Wird die Planung nach § 1 dieses Vertrags vor Abschluss der Leistungsphase 4 aus Gründen, die nicht im vorstehenden Absatz 3 geregelt sind, abgebrochen (Abbruch), so verpflichten sich die Zuwendungsgeber, den EIU die Planungskosten und gegebenenfalls die Kosten für den qualifizierten Abbruch der Planungen zu finanzieren und auf die Rückforderung von Zahlungen zu verzichten, wenn und soweit diese die Ursache für den Abbruch zu vertreten haben und schriftlich oder im Lenkungsreis zu Protokoll erklären, die Maßnahme nicht fortführen zu wollen. Zu den Planungskosten und den Kosten des Abbruchs gehören die den EIU im Einklang mit diesem Vertrag entstandenen und nicht vermeidbaren noch entstehenden Planungskosten, insbesondere auch solche Aufwendungen der EIU, die trotz Kündigung von Verträgen mit den Auftragnehmern infolge fortbestehender Vergütungsansprüche gemäß § 649 BGB bestehen.
- (5) Übernehmen die Zuwendungsgeber im Falle des Projektabbruchs die Finanzierung der Planungskosten, übergeben die EIU diesen im Gegenzug sämtliche bis dahin im Zusammenhang mit diesem Vertrag erarbeiteten Unterlagen.
- (6) Die Auszahlung der Mittel, die Verwendungsprüfung, die Vergaben und die Rückforderungen erfolgen nach den Regelungen des Vertrags. Die Zuwendung darf nur zur Erfüllung des vertraglich bestimmten Zwecks verwendet werden. Die EIU verpflichten sich zu einer wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung.

- (7) Eine Übersicht der Kosten und Finanzierung ist als **Anlage 5.7** (Kosten- und Finanzierungsplan) beigelegt, aus der sich die Darstellung der geplanten Zahlungstermine ergeben.
- (8) Eine Finanzierung oder Vorfinanzierung durch die EIU erfolgt nicht.

### § 6 MITTELBEREITSTELLUNG UND MITTELABRUF

- (1) Die DB Netz ruft federführend für alle EIU die nach Maßgabe des § 5 Absatz 2 bereitgestellten Mittel beim Landkreis ab. Hierzu wird ein Kosten- und Finanzierungsplan durch die EIU vorgelegt.
- (2) Der Landkreis überweist der DB Netz die angeforderten Mittel innerhalb von sechs Wochen nach Eingang des Mittelabrufschreibens gemäß **Anlage 6.2**.
- (3) Die DB Netz wird federführend für alle EIU den Finanzmittelbedarf jährlich einmal fortschreiben und diese Fortschreibung bis zum 31. Mai eines jeden Jahres für die nachfolgenden Haushaltsjahre den Zuwendungsgebern zur Abstimmung vorlegen, damit diese die Mittel zeitgerecht zur Verfügung stellen können.

### § 7 NACHWEIS DER VERWENDUNG

- (1) Die EIU haben den Zuwendungsgebern für die nach Maßgabe des § 6 dieses Vertrags ausgezahlten Mittel die Verwendung gemäß den nachfolgenden Regelungen nachzuweisen.
- (2) Die Verwendung der Zahlung ist innerhalb von zwölf Monaten nach Erfüllung des Verwendungszwecks gemäß § 1 nachzuweisen. Hierzu legt die DB Netz auch für die DB Energie den vollständigen zahlenmäßigen Nachweis der Verwendung der Mittel entsprechend den Regelungen des Absatzes 3 vor (Verwendungsnachweis).
- (3) Der zahlenmäßige Nachweis ist mittels einer Tabelle gemäß **Anlage 7.3a** zu erbringen, die mit dem Verwendungsnachweis eingereicht wird, und besteht aus einer übersichtlichen summarischen Aufstellung aller mit dem Zahlungszweck zusammenhängender Einnahmen und Ausgaben in zeitlicher Folge. Soweit die EIU die Möglichkeit zum Vorsteuerabzug nach § 15 des Umsatzsteuergesetzes haben, dürfen nur Preise ohne Umsatzsteuer eingestellt werden.

Der Nachweis von Eigenleistungen der EIU erfolgt gemäß **Anlage 7.3b** auf Grundlage eines Verrechnungssatzes in Höhe von 95 EUR (zzgl. Wertsteigerung von 2% pro Jahr ab Basisjahr 2017).

- (4) Die EIU legen bis zum 30. April jeden Jahres einen zahlenmäßigen Nachweis der Verwendung der Mittel für das vorangegangene Jahr gemäß Absatz 3 den Zuwendungsgebern vor (Zwischenverwendungsnachweis).
- (5) Die Vorlage von Belegen ist nicht erforderlich. Auf Anforderung der Zuwendungsgeber werden in begründeten Einzelfällen rechnungsbegründende Unterlagen in Kopie zur Verfügung gestellt.
- (6) Bei Leistungen der von der DB Netz entsprechend § 4 Abs. 4 beauftragten konzerneigenen Unternehmen sind die Ausgaben für das tatsächlich eingesetzte Personal finanzierungsfähig. Die Vergütung erfolgt zu marktüblichen Konditionen. Sofern eine Vergütung außerhalb der HOAI vereinbart wird, wird der Marktüblichkeitsnachweis entsprechend der Abrede mit dem BMVI über das Gutachten der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PWC erbracht. Bis zum Vorliegen dieses Nachweises werden Leistungen außerhalb der HOAI zu Herstellkosten abgerechnet und ggf. nachgewiesen. Das Delta zwischen den marktüblichen Kostensätzen und den Herstellkosten ist zuwendungsfähig und (rückwirkend) nach zu vergüten sobald der Nachweis der Marktüblichkeit erbracht ist.

- (7) Die EIU haben alle mit den Zahlungen zusammenhängenden Unterlagen (z.B. konzernübliche Belege bei mit den EIU gemäß § 15 AktG verbundenen Auftragnehmern, Rechnungen sonstiger Auftragnehmer, Kosteneinzelnachweise für HOAI-Leistungen, 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. Aus Gründen des Datenschutzes ist es nicht erforderlich, dass Unterlagen Namen oder sonstige persönliche Daten von Mitarbeitern der EIU oder von deren Auftragnehmern enthalten.

### **§ 8 RÜCKFORDERUNG**

- (1) Werden die Zahlungen nach § 5 Abs. 1 entgegen dem Verwendungszweck gemäß § 1 verwendet, so können die Zuwendungsgeber von den EIU insoweit die Erstattung der jeweils an sie geleisteten Zahlungen verlangen.
- (2) Die Rückforderung nach dem vorstehenden Absatz lässt die vertraglichen Verpflichtungen im Übrigen unberührt.

### **§ 9 UMSATZSTEUER**

- (1) Bei der umsatzsteuerlichen Beurteilung der nach diesem Vertrag 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 den EIU 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 nachgefordert und die Zahlungen für die Zukunft entsprechend angepasst.
- (3) Geht den EIU ein Umsatzsteuerbescheid nach Maßgabe des vorstehenden Absatzes 2 zu, werden sie mit den Zuwendungsgebern so rechtzeitig eine Abstimmung über die Durchführung von Rechtsbehelfen vornehmen, dass etwaige Einspruchsfristen gewahrt werden können.
- (4) Die EIU werden mit den Zuwendungsgebern ferner eine Abstimmung darüber herbeiführen, wann die von den Zuwendungsgebern zu erstattenden Umsatzsteuerbeträge an die EIU gezahlt werden.

### **§ 10 ZUSAMMENARBEIT**

- (1) Die Vertragsparteien regeln alle sich im Zusammenhang mit diesem Vertrag ergebenden Fragen im Rahmen des Lenkungskreises 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 verpflichten sich, den jeweils anderen Vertragsparteien die Ansprechpartner verbindlich und schriftlich unmittelbar nach Unterzeichnung dieses Vertrags mitzuteilen. Gleiches gilt bei Änderungen der Ansprechpartner.

## § 11 VORBEHALT

Dieser Vertrag steht unter der aufschiebenden Bedingung, dass die Genehmigungen der zuständigen Gremien bzw. Beschluss- und Aufsichtsorgane der Vertragsparteien vorliegen (Vorbehalt).

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. Die Vorbehalte gelten mit der Anzeige nach vorstehendem Satz 2 als ausgeräumt.

## § 12 Beabsichtigte ZUKÜNFTIGE FINANZIERUNG UND REALISIERUNG

- (1) Die Vertragsparteien sind sich einig, dass mit dem vorliegenden Vertrag noch keine abschließende Entscheidung über die Realisierung der Infrastrukturmaßnahme und deren Finanzierung getroffen ist.
- (2) Die Vertragsparteien streben an, dass die Realisierung der Infrastrukturmaßnahme im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms und im Rahmen des STEP 2030/35 (Schweiz) finanziert wird. Das Land stimmt der Aufnahme nach § 11 GVFG zu.

Der Landkreis vergibt in Absprache mit dem Lenkungskreis rechtzeitig die für das weitere Antragsverfahren nach GVFG-Bundesprogramm (Aufnahme in die Kategorie „c“) erforderliche Nutzen-Kosten-Analyse (NKU).

- (3) Die Vertragsparteien gehen davon aus, dass sich die Bundesrepublik Deutschland (im Folgenden „Bund“) durch Zuschüsse nach dem GVFG im Rahmen eines Verwaltungsaktes (Zuwendungsbescheid) im gesetzlich möglichen Umfang an der Finanzierung der zuwendungsfähigen Kosten beteiligt. Die Vertragsparteien gehen ebenfalls davon aus, dass sich die Schweiz mit entsprechenden Finanzbeiträgen im Rahmen des STEP 2030/35 finanziell beteiligen wird, und die nicht durch Zuschüsse finanzierten Kosten von den Zuwendungsgebern, dem Landkreis Lörrach und dem Kanton Basel-Stadt in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen finanziert werden. Zu diesem Zweck soll ein Finanzierungsvertrag unter Vorbehalt der Zustimmung der Gremien abgeschlossen werden. Dies beinhaltet insbesondere
  - a) die komplementäre Finanzierung zu einer anteiligen Finanzierung mit Bundesmitteln bzw. Mitteln der Schweiz,
  - b) die Finanzierung derjenigen Finanzierungsanteile, die nicht anteilig durch den Bund erfolgt sowie
  - c) die Anschlussfinanzierung nach Beendigung der Finanzhilfen des Bundes nach dem GVFG-Bundesprogramm und zwar gleich zu welchem Zeitpunkt sich abzeichnet, dass der Bund zuwendungsfähige Kosten nicht finanziert.
- (4) Die jetzigen Vertragsparteien gehen davon aus, dass die zukünftigen Zuwendungsgeber darüber hinaus den EIU die Kosten der Planungs- und Verwaltungsleistungen und die sonstigen nach GVFG nicht zuwendungsfähigen Kosten sowie Kostenerhöhungen, soweit diese nicht vom Bund finanziert werden, finanzieren.
- (5) Wesentliche Voraussetzung zur Finanzierung und Realisierung der Infrastrukturmaßnahme ist, dass der NKI bei  $> 1,0$  liegt. Der Landkreis soll den Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens auf eigene Kosten erbringen. Zeichnet sich ab, dass der NKI auf einen Wert  $< 1,0$  abzusinken droht, so sollen die künftigen Vertragsparteien alle Anstrengungen unternehmen, die Infrastrukturmaßnahme so zu gestalten, dass der NKI wieder einen Wert  $\geq 1,0$  erreicht. Zu diesem Zweck ist die Infrastrukturmaßnahme/ die Konzeption nach Möglichkeit entsprechend anzupassen.

Entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen/Anpassungsmaßnahmen sollen von den Zuwendungsgebern in voller Höhe in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen finanziert werden.

- (6) Im beabsichtigten zukünftigen Finanzierungsvertrag ist zu regeln, dass, sollte wider Erwarten trotz der Bemühungen der Vertragsparteien nach Abschluss des Finanzierungsvertrages der Fall eintreten, dass der NKI der Infrastrukturmaßnahme auf einen Wert < 1,0 sinkt, dies nichts an einer Finanzierungspflicht der Zuwendungsgeber ändert. Soweit der Bund seinen Finanzierungsbeitrag begrenzt oder gewährte Zuwendungen von den EIU zurückfordert, sollen die Zuwendungsgeber die Finanzierung der Gesamtkosten der Infrastrukturmaßnahme auch insoweit aus eigenen Mitteln sicherstellen und die EIU von einer Rückforderung von Mitteln des Bundes freistellen. Die Zuwendungsgeber sollen insbesondere auch solche Teile der vertragsgegenständlichen Infrastrukturmaßnahme finanzieren, die dann gegebenenfalls nicht mehr Bestandteil der Finanzierung des Bundes sind.
- (7) Die EIU werden die Infrastrukturmaßnahme nur realisieren, wenn insbesondere die Wirtschaftlichkeit der Infrastrukturmaßnahme für die EIU sichergestellt ist. Dies beinhaltet bei einem negativen Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsrechnung der EIU einen entsprechenden Ausgleich durch die Zuwendungsgeber.

### § 13 SCHLUSSBESTIMMUNGEN

- (1) Für den Fall, dass die Infrastrukturmaßnahme nicht realisiert wird, erheben die Zuwendungsgeber keine Rückforderungen der bezüglich der Infrastrukturmaßnahmen finanzierten Planungskosten.
- (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 EIU sind mit Zustimmung ihrer Vertragsparteien 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.
- (4) Dieser Vertrag wird für jede Vertragspartei einmal ausgefertigt.
- (5) Änderungen und Ergänzungen zu diesem Vertrag bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. E-Mail und Telefax wahren das Schriftformerfordernis nicht.

## § 14 ANLAGEN

Folgende Anlagen sind Bestandteil dieses Vertrags<sup>1</sup>:

- Anlage 1** Darstellung der Einzelmaßnahmen
- Anlage 2.1** Verkehrliche Aufgabenstellung
- Anlage 3.3** Rahmenterminplan
- Anlage 5.7** Kosten- und Finanzierungsplan
- Anlage 6.2** Mittelabrufschreiben
- Anlage 7.3a** Verwendungsnachweis
- Anlage 7.3b** Nachweis Eigenleistungen

---

<sup>1</sup> Die Anlagennummerierung erfolgt nach dem Absatz, in dem die Anlage erstmals genannt ist.

**Datum und Unterschriften**

Für das Land  
Laufenburg (Baden), 06.09.2017

.....  
Prof. Dr. Uwe Lahl  
Ministerialdirektor

Für den Landkreis  
Laufenburg (Baden), 06.09.2017

.....  
Dr. Martin Kistler  
Landrat

Für DB Netz  
Laufenburg (Baden), 06.09.2017

.....  
Prof. Dr. Dirk Rompf  
Vorstand

Für DB Energie  
Laufenburg (Baden), 06.09.2017

.....  
Prof. Dr. Dirk Rompf  
Vorstand

## Beschreibung der wesentlichen Einzelmaßnahmen<sup>1</sup>

### Erstellen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung

Grundsätzlich sind alle sich in Zusammenhang mit der TEIV/TSI bzw. EIV anzuwendenden Regelungen zu berücksichtigen.

### Maßnahmen DB Netz AG:

- **Herstellung der Fahrleitung zwischen** der vorhandenen Oberleitungsanlage des Bf **Basel Bad Bf** in km 271,330 und des Bf **Erzingen (Baden)** in km 344,860 der Strecke 4000 unter Berücksichtigung der Besonderheit, dass sich der Bereich zwischen km 271,330 und km 273,238 auf Schweizer Gebiet (Kanton Basel-Stadt) befindet (separate Antragsunterlagen an das BAV) Zusätzlich zu den durchgehenden Hauptgleisen 1 und 2 und den zugehörigen Weichen sind in den Bahnhöfen **Grenzach** und **Albruck** das Gleis 3 und in **Rheinfeld** die Gleise 3 und 4 mit Fahrleitung auszurüsten. Im Bf Waldshut sind alle Gleise mit Fahrleitung zu überspannen.  
Für den Bf **Waldshut** ist aufgrund des Status Grenzbahnhof eine Fahrdrabtablenkung von 20/20 cm (Schweizer Zickzack) vorzusehen, damit weiterhin SBB-Fahrzeuge uneingeschränkt eingesetzt werden können.
- **Erdung** aller betroffenen Anlagen im Planungsbereich und Umsetzung ggf. erforderlicher Kompensationsmaßnahmen aus der Beeinflussung der ESTW-Technik im ESTW-Waldshut
- Anpassungen im **ESTW-Waldshut** bezüglich Rangierstraßen in nicht überspannten Gleisen in den Bf'en Grenzach und Rheinfeld
- Für den **Rappenstein- und Aarbergtunnel** sind die Vorzugsvarianten mit der Stromschiene weiterzuführen. Dabei ist im Aarbergtunnel lediglich die Gleislage anzupassen. Für den Rappensteintunnel ist eine Gleisabsenkung zu planen, die den Aus- und Neubau der vorhandenen festen Fahrbahn umfasst. Darüber hinaus sind Abspitzungen der Tunnelschale vorzusehen, um das G2-Profil sicherzustellen.
- **Neubau der Straßenüberführungen** in
  - Brunnenmattstr. in Laufenburg, km 311,772
  - Luttingen, km 315,307
  - Tiengen, km 329,390
- **Gleisabsenkung im Bereich von Straßenüberführungen** aufgrund zu geringer Höhe für die Errichtung der Fahrleitung in
  - Bf Waldshut, km 325,330
  - Tiengen, km 330,400
  - B34 im Bereich Geißlingen, km 339,831 und daraus folgender Anpassung am Bahnübergang in km 339,852 (Bü Gießen I)

<sup>1</sup> Für die weiteren Maßnahmen aus dem Kapitel „1.5.2 Sonstige Infrastrukturausbauten“ der verkehrlichen Aufgabenstellung (vgl. Anlage 2.1) ist ein zusätzlicher Planungsvertrag zu vereinbaren (s. auch Präambel des vorliegenden Planungsvertrags)

SE  
Ase

- Alle erforderlichen **Zusammenhangsmaßnahmen** an DB-Anlagen (Kabelverlegung, -austausch, Neubau Kabelführungssysteme, Anpassung der Weichenheizung und Gleisfeldbeleuchtung) aufgrund der elektrischen Beeinflussung durch die neuen Oberleitungsanlagen
- Erforderliche **Anpassungsmaßnahmen an den vorhandenen Ingenieurbauwerken** (Berührungsschutz, Mastbefestigung)
- Prüfung des Einbaus je einer **Trennstelle der Stromnetze** zwischen Koblenz und Waldshut (Strecke 4402) auf der Rheinbrücke und Bf Erzingen (Baden) in Abstimmung mit der SBB.
- Erforderliche **Umwelt- und Lärmschutzmaßnahmen** gemäß den gesetzlichen Bestimmungen
- **Rückbau von Elektranten** im Bf Waldshut und Bf Erzingen (Baden) nach Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes
- **Rückbau der GNT-Datenpunkte** (Gleiskoppelpulen) des entfallenden NeiTech-Betriebs

#### Maßnahmen DB Energie GmbH:

- **Neubau von Bahnstromversorgungsanlagen** mit einem dezentralen Umrichterwerk bei Tiengen und einem Schaltposten im Bf Basel Bad Bf, um den Bahnstrombedarf auf den neu zu versorgenden Abschnitten absichern zu können
- Aufbau einer **Fernwirklinie** zur Steuerung der Mastschalter
- **Erdungskonzept** für alle betroffenen Anlagen im Planungsbereich
- Die **Tankanlage** im Bf Waldshut ist nach Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes entbehrlich. Bis dahin muss während allen Bauphasen eine Betankung sichergestellt sein (ggf. Ersatzbetankung)

sd  
AZ

## Verkehrliche Aufgabenstellung

### 1.1 Maßnahme

Mit der Elektrifizierung des Streckenabschnitts Basel Bad Bf - Waldshut - Erzingen (Baden) wird die aktuell bestehende „Dieselinsel“ auf der Strecke Basel Bad Bf - Singen (Hohentwiel) - Konstanz beseitigt.

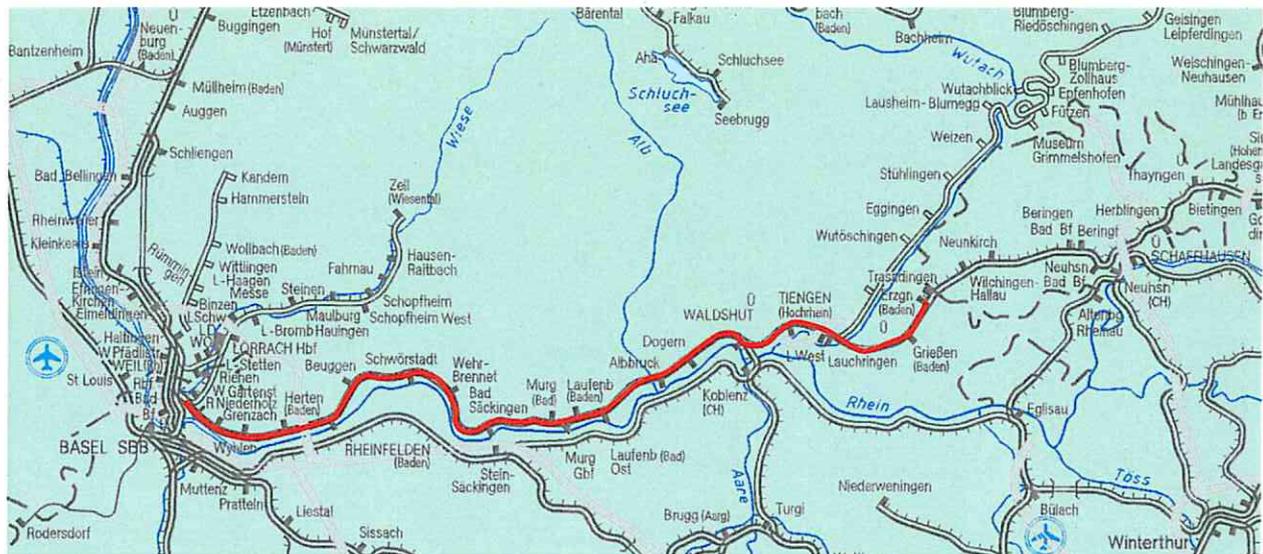


Abb. 1 - Lage im Netz

Hierdurch wird die Voraussetzung geschaffen, das gesamte Zugangebot zwischen Basel und Singen (Hohentwiel) durchgehend mit elektrischen Fahrzeugen abzuwickeln und in Verbindung mit der geplanten Angebotsausweitung eine Attraktivitätssteigerung des SPNV zu erreichen.

### 1.2 Angebotsziele

#### 1.2.1 Angebotsziele sind:

- Verdichtung des IRE-Angebots Basel Bad Bf - Singen (Hohentwiel) vom Stundentakt auf einen durchgehenden 30min-Takt
- Systematisierung des RB-Angebots zwischen Basel Bad Bf und Waldshut auf einen 30 min-Takt in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und einen Stundentakt in der Nebenverkehrszeit (NVZ)
- Zusätzliches RB-Angebot zwischen Waldshut und Lauchringen in der HVZ
- Da die Regionalbahn von Basel bis Lauchringen zukünftig in Waldshut endet, hält der IRE ersatzweise alternierend in Lauchringen und Lauchringen-West und schafft hierdurch ein heute nicht vorhandenes systematisches Angebot von Lauchringen in Richtung Erzingen (Baden) - Singen

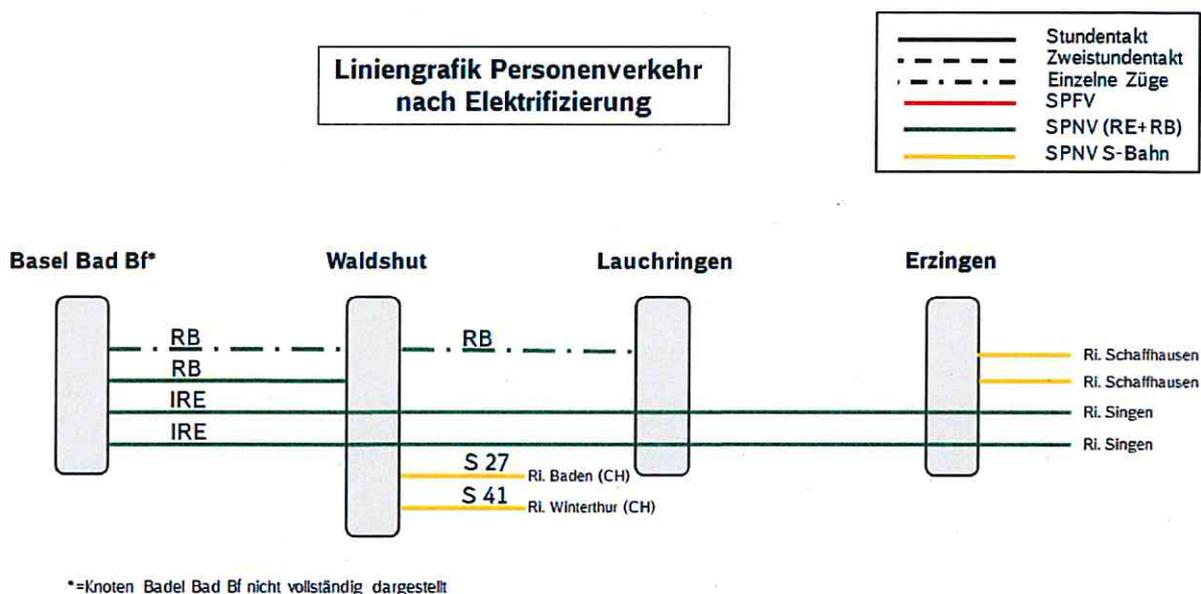


Abb. 2 - Liniengrafik SPNV (Soll-Zustand)

**1.2.2 Weitere über die Elektrifizierungsmaßnahme hinausgehende Angebotsziele:**

- Verlängerung der IRE-Linien von Basel Bad Bf nach Basel SBB sowie von Singen nach Friedrichshafen (nach Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn) bzw. St. Gallen (Spangenzug)
- Bedienung von bis zu drei zu erstellenden weiteren Haltepunkten zwischen Basel Bad Bf und Waldshut, die systematisch von der elektrisch betriebenen RB bedient werden
- Integration der RB Basel Bad Bf - Waldshut in das Linienkonzept der Trinationalen S-Bahn Basel mittels Durchbindung nach Basel SBB und weiter zu einem Schweizer Endpunkt der trinationalen S-Bahn incl. ganztägigem Halbstundentakt.

*Sd dse*

### 1.3 Betriebsprogramm

Das Betriebsprogramm soll sich wie folgt ausweiten:

- zwischen Basel und Waldshut von 90 auf 120 Züge/Tag.
- zwischen Waldshut und Lauchringen von 70 auf 82 Züge/Tag
- zwischen Lauchringen und Erzingen (Baden) von 40 auf 70 Züge/Tag

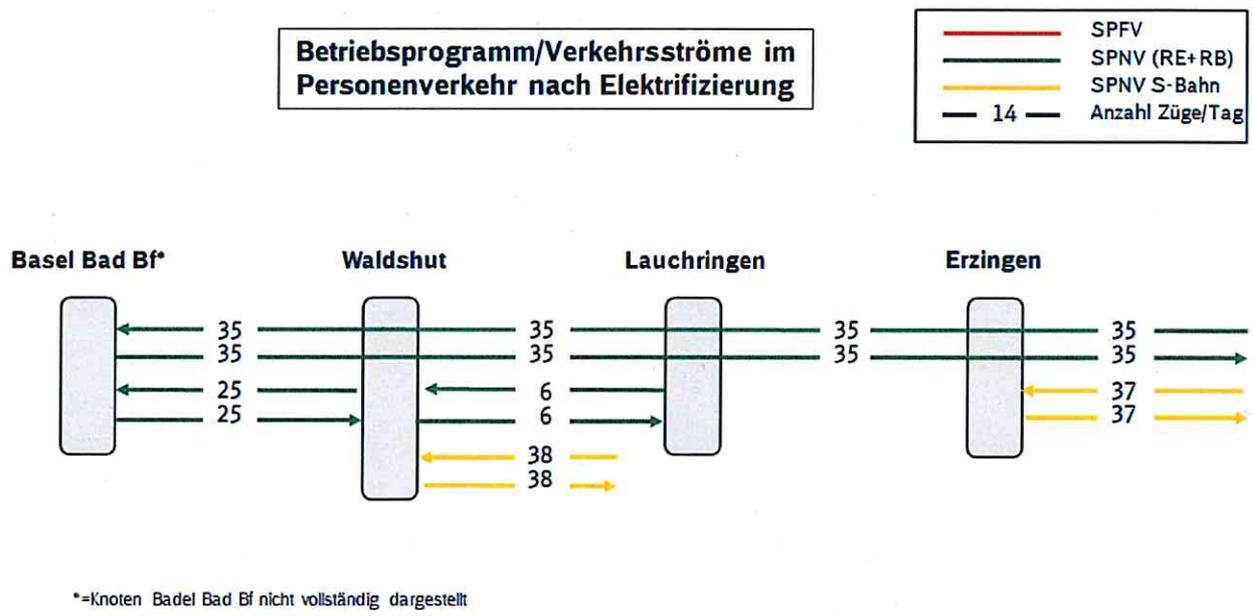


Abb. 3 - Verkehrsströme SPNV (Soll-Zustand)

### 1.4 Fahrplankonzept

Als Wunschfahrplan für den Soll-Zustand wird das Zielkonzept+ mit Stand vom 13.05.2009 (Gutachten Elektrifizierung Hochrheinbahn; Auftraggeber NVBW und Kanton Schaffhausen; Auftragnehmer: SMA Zürich) hinterlegt.

Im Rahmen der derzeit durchgeführten Aktualisierung des Fahrplankonzepts hat sich ergeben, dass auf dem vorhandenen zweigleisigen Streckenabschnitt Basel Bad Bf - Waldshut die Umsetzung problemlos möglich ist.

Auf dem eingleisigen Streckenabschnitt Waldshut - Erzingen (Baden) reicht die aktuell vorhandene Streckenkapazität jedoch nicht aus, um den Wunschfahrplan richtlinienkonform umzusetzen und einen Betrieb mit hoher Pünktlichkeit sicherzustellen. Hier sind zusätzlich zur Oberleitung weitere Infrastrukturausbauten erforderlich (siehe Punkt 1.5.2)

*Scl*  
*Boh*

Der Fahrzeitgewinn bei Einsatz von elektrischen Fahrzeugen für die RB Basel Bad Bf - Waldshut ermöglicht die Einrichtung von max. drei weiteren Haltepunkten zwischen Basel Bad Bf und Waldshut.

---

## 1.5 Verkehrlich erforderliche Infrastrukturausbauten

### 1.5.1 Oberleitung

Die den zum Ausbau anstehenden Streckenabschnitt begrenzenden Bahnhöfe Basel Bad Bf und Erzingen (Baden) sind bereits mit Oberleitung ausgerüstet, sodass hier keine weiteren Oberleitungsmaßnahmen erforderlich sind.

Für alle anderen Streckengleise und für die Hauptgleise in den Bahnhöfen ist die Oberleitungsanlage herzustellen. Dies umfasst ebenfalls die Ertüchtigung von Tunnels und Straßenüberführungen sowie weitere Maßnahmen (Unterwerk, Speiseleitungen, Erdungen).

In den Bahnhöfen Rheinfeldern und Waldshut sind zum Zweck der Abstellung von elektrischen Fahrzeugen auch Nebengleise zu elektrifizieren.

### 1.5.2 Sonstige Infrastrukturausbauten

Das vorhandene Geschwindigkeitsprofil wurde bereits mehrfach in den Vorjahren optimiert und bleibt daher unverändert. Die technischen Komponenten der Neigeteknikausrüstung können nach Umstellung auf den elektrischen Betrieb zurückgebaut werden.

Eine aktuelle Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) hat aufgezeigt, dass aufgrund der erheblichen Steigerung der Zugzahlen auf dem Streckenabschnitt Waldshut - Erzingen (Baden) zusätzlich zur Oberleitung kapazitätssteigernde Infrastrukturmaßnahmen erforderlich sind, um den Wunschfahrplan richtlinienkonform zu konstruieren und eine Betriebsqualität im wirtschaftlich-optimalen Leistungsbereich zu erzielen:

1. Der Bf Lauchringen ist zu einer vollwertigen Kreuzungsstation auszubauen, damit im Verspätungsfall die IRE kreuzen können und die HVZ-Lagen abgewickelt werden können. Hierfür ist die Bahnsteigkante an Gleis 2 wieder herzustellen und ein schienenfreier Reisendenzugang zu schaffen (Machbarkeitsstudie liegt vor).
2. Im Bf Waldshut Wiederherstellung von Gleis 4 mit einer Länge von 150m zur Wende der RB Basel - Waldshut. Vorteil: Bahnsteiggleicher Umstieg auf den IRE in Richtung Singen und von/auf die S-Bahnen in Richtung Koblenz.
3. Die Machbarkeit einer Verlängerung des zweigleisigen Streckenabschnitts Schaffhausen - Erzingen (Baden) in Richtung Westen um ca. 1.000m ist zusätzlich zu untersuchen um die Systemkreuzung der IRE im Zielkonzept+ zu stabilisieren.

4. Die Machbarkeit der Wiederherstellung des Bf Tiengen als Kreuzungsbahnhof (mit zusätzlicher Bahnsteigkante) für die IRE wurde bereits untersucht und einer ersten monetären Bewertung unterzogen (Machbarkeitsstudie liegt vor). Die Systemkreuzung der IRE in Tiengen hat Auswirkungen auf die HVZ-Verdichter der S-Bahn Schaffhausen.

Nach Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung zu 3. liegen die Voraussetzungen vor, damit gemeinsam mit den Bestellorganisationen unter der Maßgabe weiterer Kriterien, wie z.B. Reisezeiten, Anschlüsse in den Knoten, Investitionskosten, Grunderwerb und Schrankenschließzeiten, das Fahrplankonzept für eine wirtschaftlich optimale Betriebsqualität erstellt werden kann. Hierbei wird entschieden, ob Punkt 2. und Punkt 3. oder Punkt 4. umgesetzt werden.

Im Rahmen des Projektes sind, bis auf den Bf Lauchringen, keine weiteren Bahnsteigmaßnahmen enthalten. Einzelne Haltpunkte sind derzeit nur für eine Nutzlänge von 115m ausgelegt. In Abhängigkeit vom künftigen Fahrzeugkonzept sind in einem separaten Projekt bei Bedarf Erweiterungsmaßnahmen an den Bahnsteigen vorzusehen.

### 1.5.3 Korrespondierende Infrastrukturausbauten

- Barrierefreier Ausbau der Reisendenanlagen im Bf Waldshut
- Neubau einer Eisenbahnstrecke zwischen Basel Bad Bf, dem Baseler Stadtzentrum und dem Bf Basel SBB (Trinationale S-Bahn Basel/Herzstück)
- Ausbau der Strecke Basel Bad Bf - Riehen - Lörrach im Rahmen der Trinationalen S-Bahn
- Neubau von ESTW in den Bf'en Wilchingen-Hallau und Neunkirch (Klettgau)
- Neubau von Haltepunkten in Waldshut-West, Bad Säckingen-Wallbach und Rheinfelden-Warmbach

---

### 1.6 Ausblick

Mit Umsetzung der Elektrifizierung und des 30min-Taktes im IRE-Angebot verbessert sich die Attraktivität der durchgehenden Verbindung Basel Bad Bf - Waldshut - Schaffhausen - Singen. Neben den Landkreisen Waldshut und Lörrach mit ihren Gemeinden entlang der Hochrheinbahn profitieren die Schweizer Agglomerationen Basel und Schaffhausen.

Das Fahrplankonzept sowie die Infrastrukturausbauten sind kompatibel zu den weiteren langfristigen Entwicklungen in diesem Raum insbes. Trinationale S-Bahn Basel, Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn und Realisierung einer durchgehenden SPNV-Verbindung nach St. Gallen über deutsches Gebiet (Spangenzug).

Rahmenterminplan Lph 3+4

<b>Vertragsunterzeichnung</b>	<b>09/2017</b>
<b>Erstellung Genehmigungsunterlagen</b>	<b>06/2019</b>
<b>Einreichung EBA</b>	<b>07/2019</b>
<b>Genehmigungsverfahren durchföhren / Bestandskraft Planrecht<sup>1)</sup></b>	<b>02/2022</b>
<b>Abschluss Entwurfsunterlagen</b>	<b>05/2023</b>

1 Annahme: das Planfeststellungsverfahren dauert von der Einreichung der Unterlagen bis zur Bestandskraft 30 Monate (2,5 Jahre)

SA AL



**Infrastrukturmaßnahme  
Elektrifizierung Hochrheinstraße Basel Bad Bf - Erzingen (Baden)**

**Kosten- und Finanzierungsplan Lph 3-4 nach HOAI**

**Gesamtübersicht**  
Preis- und Planungsstand 2016

Finanzierungsvolumen gem. § 5 Abs. 1 in Euro:

	Gesamt EUR	DB Netz AG EUR	DB Energie GmbH EUR
Planungskosten	13.302.000	12.757.000	545.000

**Mittelbedarf 2017 - 2023**  
DB Netz AG/ DB Energie GmbH

Planungskosten	in EUR	Landkreis	Summe	Vorjahre	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1			12.757.000	0	50.000	4.970.000	3.509.000	1.072.000	1.093.000	1.413.000	650.000
2			545.000	0	0	60.000	208.000	100.000	60.000	117.000	0

Sel  
HL

DB Netz AG • I.NF-SW-F • Schwarzwaldstraße 86 • 76137 Karlsruhe

Landkreis Waldshut

DB Netz AG  
Regionalbereich Südwest  
I.NF-SW-F  
Schwarzwaldstraße 86  
76137 Karlsruhe  
www.dbnetze.com/fahrtwegOlesia Lutz  
Tel.: 0721 938-7518  
Fax: 0721 938-7529  
olesia.lutz@deutschebahn.com  
Zeichen: I.NF-SW-F Lu

XX.XX.20XX

**Vertrag über die Finanzierung der Planungen der Leistungsphasen 3 bis 4 nach HOAI (PV) der Infrastrukturmaßnahme „Elektrifizierung Hochrheinstraße von Basel Bad Bf bis Erzingen (Baden)“ vom 06.09.2017**

Anforderung X. Rate (X. Abschlagszahlung)

Rechnungsnummer: **181123 00XX**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit fordern wir entsprechend den Regelungen des o.g. Vertrags die X. AZ in Höhe von

**XXX,XX EUR**

für die DB Netz AG und DB Energie GmbH ab.

Wir bitten den o.g. Betrag bis zum XX.XX.20XX, unter Angabe der Rechnungsnummer, auf unser nachstehendes Konto zu überweisen.

**Commerzbank Karlsruhe****IBAN DE29 6608 0052 0562 6274 00****BIC DRESDEFF660**

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i. V.

i. A.

<input type="checkbox"/> Schlussverwendungsnachweis <input type="checkbox"/> Zwischenverwendungsnachweis zum <b>xx.xx.xxxx</b>	
<b>Zuwendungsempfänger:</b>	
Name <b>DB Netz AG</b>	Datum <b>xx.xx.xxxx</b>
<b>Anschrift</b> DB Netz AG, Regionalbereich Südwest I.NF-SW-F Schwarzwaldstraße 86 76137 Karlsruhe	<b>Ansprechpartner</b> Frau: Lutz Telefonnummer: 0721 - 938 7518 Faxnummer: 0721 - 938 7529 E-Mail-Adresse: olesia.lutz@deutschebahn.com
<b>Zuwendungsgeber:</b>	
<b>Landkreis Waldshut</b> Dezernat o.ä. Straße Haus-Nr. Postleitzahl Ort	
<b>Infrastrukturmaßnahme</b> <b>Elektrifizierung Hochrheinstrecke Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) Lph 3+4</b>	
1. Die erste Auftragsvergabe erfolgte am: <b>xx.xx.xxxx</b>	
2. Bewilligte Zuwendung gem. § xy Abs. x des Vertrags:	EUR
3. Bewilligungszeitraum vom <b>xx.xx.xxxx</b> bis <b>xx.xx.xxxx</b>	
4. Sonstige Zuwendungen	
<b>5. Sachbericht</b> Darstellung über den Stand der Bauausführung (u.a. auch etwaige Abweichungen von dem Finanzierungsvertrag zu Grunde liegenden Planungen und vom Finanzierungsplan/Kostenanschlag), ggf. auf gesondertem Blatt. - entfällt -	







# Ausgabenblatt

- Schlussverwendungsnachweis, Nr. 6.1
  - Zwischenverwendungsnachweis, Nr. 6.1
- zum xx.xx.xxxx

Infrastrukturmaßnahme: Elektrifizierung Hochrheinstrecke Basel Bad Bf - Erzingen (Baden) Lph 3+4

Ifd. Nr.	PSP-Element (Projektstruktur- planungselement)	Beleg-Nr.	Ausgleichsdatum	Auftragnehmer	Ausgaben oder von den Ausgaben abzusetzende Einnahmen	Sollfinanzierung der bisherigen Ausgaben lt. Vertrag				
						davon Land	davon Gebietskörperschaft/Auf- gabenträger	davon Dritter	davon EIU	
					%	EUR	%	EUR	%	EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1										
2										
3										
4										
xxxx					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5										
6										
7										
8										
xxxx					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
9										
10										
11										
12										
xxxx					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Summe</b>					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Sel  
H

