

Finanzministerium | Postfach 7127 | 24171 Kiel

Staatssekretär

An den Vorsitzenden  
des Finanzausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Thomas Rother, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

**Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 18/3519**

An den Vorsitzenden  
des Wirtschaftsausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Christopher Vogt, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

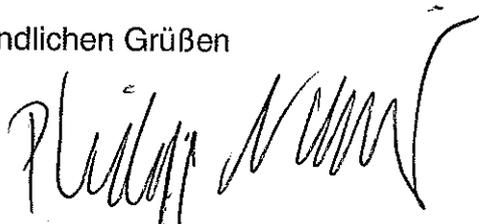
Kiel, *18.* November 2014

**Vorlage des MWAVT i.S. „Trassensicherungsvertrag mit der DB Netz AG“**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,  
die anliegende Finanzausschussvorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit,  
Verkehr und Technologie übersende ich mit der Bitte um Kenntnisnahme und  
Einwilligung.

Das Einvernehmen gem. § 23 Abs. 5 Haushaltsgesetz 2014 habe ich erteilt.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Philipp Nimmermann

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie  
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Staatssekretär

An den  
Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Christopher Vogt, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

An den  
Vorsitzenden des Finanzausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Thomas Rother, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

über:  
Finanzministerium  
des Landes Schleswig-Holstein  
24105 Kiel

05. November 2014

Sehr geehrte Herren Vorsitzende,

gem. § 23 Absatz 5 des Haushaltsgesetzes 2014 bitte ich um Ihre Einwilligung zum Abschluss des beiliegenden Trassensicherungsvertrages mit der DB Netz AG. Darin ist geregelt, welche stillgelegten Schienentrassen für evtl. Reaktivierungsmaßnahmen, wie sie im 4. Landesweiten Nahverkehrsplan vorgesehen sind, erhalten werden. Die DB Netz AG sichert mit diesem Vertrag zu, die Schienentrassen zu erhalten und den Verkehrssicherungspflichten für diese Strecken, bzw. Streckenabschnitte nachzukommen.

Es handelt sich um einen Anschlussvertrag an den im Jahr 2007 abgeschlossenen und zum 31.12.2013 ausgelaufenen Trassensicherungsvertrag.

Mit freundlichen Grüßen

  
Dr. Frank Nägele

Anlage: Entwurf des Trassensicherungsvertrages

# Rahmenvertrag

## über die Bestandssicherung von Eisenbahninfrastrukturen der DB Netz AG im Land Schleswig-Holstein - im Folgenden Infrastruktursicherungsvertrag (ISV) genannt -

Die DB Netz AG,  
vertreten durch den Regionalbereich Nord  
- im folgenden DB Netz genannt -

und

das Land Schleswig - Holstein,  
vertreten durch das Ministerium für  
Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein  
- im folgenden Land genannt -

schließen folgenden Vertrag:

### Präambel

Vor dem Hintergrund eines nachhaltigen Ausbaus des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene als umweltverträglichem und den Klimaschutzzielen der Bundesregierung gerecht werdenden Verkehrsträger sowie zur Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse der schleswig-holsteinischen Bevölkerung vereinbaren die Vertragspartner DB Netz und Land Schleswig-Holstein den Schutz zurzeit still liegender Eisenbahninfrastruktur mit dem Ziel, für diese langfristig die Option auf ihre Reaktivierung offen zu halten.

DB Netz bzw. ihre Rechtsvorgängerinnen haben in den vergangenen Jahren den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur verschiedener Strecken oder Streckenabschnitte im Land Schleswig - Holstein nach Genehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt (bis zum 31.12.1993 durch das Bundesministerium für Verkehr) aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit dauernd eingestellt, weil ihnen der Betrieb der betreffenden Eisenbahninfrastruktur nicht mehr zumutbar war. Unabhängig hiervon beabsichtigt DB Netz, in weiteren Fällen entsprechende Anträge gemäß § 11 AEG bei dem Eisenbahn-Bundesamt zu stellen.

Das Land hat im Landesweiten Nahverkehrsplan sein öffentliches Verkehrsinteresse dahingehend konkretisiert, die regionale Eisenbahninfrastruktur rechtlich oder substanzmäßig auch im Hinblick auf einen zurzeit nicht marktwirksamen Verkehrsbedarf zu erhalten, ohne dass hierdurch ggf. erforderliche unternehmerische Entscheidungen der DB Netz beeinträchtigt werden.

Im Rahmen ihrer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die die gegenseitigen Interessen weit möglichst zu berücksichtigen versucht, und basierend auf den Erfahrungen mit dem zum 31. Dezember 2013 auslaufenden „Rahmenvertrag über die Bestandssicherung von Eisenbahninfrastrukturen der DB Netz AG im Land Schleswig – Holstein, die zur Absicherung des Landesweiten Nahverkehrsplans erforderlich sind“, haben die Vertragsparteien die nachfolgenden Bestimmungen vereinbart.

## § 1 Vertragsgegenstand

- (1) Gegenstand dieses Vertrages ist die Bestandssicherung nachfolgend genannten Eisenbahninfrastruktur, soweit sie sich im Eigentum der DB Netz AG befindet:
  - 1.a DB-Strecke 1001 Flensburg Weiche – Lindholm, von km -0,036 bis km 35,700 einschließlich ihrer Anbindungsoptionen an die DB-Strecken 1040 (Neumünster – Flensburg) und 1210 (Elmshorn – Westerland [Sylt]) zur Aufrechterhaltung der Reaktivierungsoption für SPNV gem. gültigem LNVP sowie für den SGV
  - 1.b DB-Strecke 1002 Flensburg Weiche – Flensburg Alter Bhf., von km 172,810 bis km 177,340 einschließlich ihrer Anbindungsoption an die DB-Strecke 1040 (Flensburg – Neumünster) zur Aufrechterhaltung der Reaktivierungsoption für SPNV gem. gültigem LNVP
  2. DB-Strecke 1214 Wilster – Brunsbüttel von km 0,432 bis km 15,872 einschließlich ihrer Anbindungsoption an die DB-Strecke 1210 (Elmshorn – Westerland [Sylt]) zur Aufrechterhaltung der Reaktivierungsoption für SPNV gem. gültigem LNVP
  3. DB-Strecke 1215 St. Michaelisdamm – Anschluss Condea von km -0,416 bis km 12,279 einschließlich ihrer Anbindungsoption an die DB-Strecke 1210 (Elmshorn – Westerland [Sylt]) zur Sicherung der Gleisanbindung des Gewerbegebietes Brunsbüttel Nord (Sasol)
  4. DB-Strecke 1221 Wrist – Kellinghusen [Mittelholst]) von km 51,891 bis km 55,250 einschließlich ihrer Anbindungsoption an die DB-Strecke 1220 (Hamburg – Kiel) zur Aufrechterhaltung der Reaktivierungsoption für SPNV gem. gültigem LNVP.
  5. Die Bahnübergänge der DB-Strecke 1041 Neumünster – Ascheberg von km 74,376 bis km 100,465 einschl. ihrer Anbindungsoption an die DB-Strecke (Neumünster – Kiel) zur Aufrechterhaltung der Aktivierungsoption.
- (2) DB Netz hat bis zum Inkrafttreten dieses Vertrages den Betrieb der unter §1 (1), 1.a, 1.b, 4. und 5. bezeichneten Eisenbahninfrastruktur nach Genehmigung durch das Eisenbahn - Bundesamt (bis zum 31.12.1993 das Bundesministerium für Verkehr) dauernd eingestellt, jedoch nicht entwidmet. Diese Strecken bleiben in ihrem rechtlichen Status als Eisenbahninfrastruktur unberührt. Die übrigen Strecken werden weiter für den Schienengüterverkehr vorgehalten und sind nicht von einem Stilllegungsverfahren betroffen.
- (3) Das Land hat im Vierten Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP - 2017) sein öffentliches Verkehrsinteresse hinsichtlich der unter (1) genannten Strecken oder Streckenabschnitte dahingehend konkretisiert, dass die betreffenden Eisenbahninfrastrukturen im Hinblick auf die sich aus dem aktuellen LNVP ergebenden

den Optionen bzw. darüber hinaus für den Schienengüterverkehr in ihrer Substanz als gewidmete Eisenbahnstrecken bis zum Ende der Laufzeit dieses Vertrages zu erhalten sind. Ergibt sich aufgrund vertiefender Untersuchungen vor Ablauf dieser Frist, dass die Option auf Reaktivierung für einzelne Strecken oder Streckenabschnitte entbehrlich ist, können die Vertragspartner im Einvernehmen die Herauslösung dieser Strecken oder Streckenabschnitte beschließen. Vorbehaltlich § 3 Nr. 1 bleiben Änderungen oder Ergänzungen der nachfolgend genannten Strecken oder Streckenabschnitte zulässig.

- (4) Die Vertragsparteien verpflichten sich nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Vertrages, alle Handlungen oder Erklärungen zu unterlassen, die geeignet sind, während der Laufzeit des Vertrages den Bestand der Eisenbahninfrastruktur der in §1 genannten Strecken, Streckenabschnitte, Anlagen oder Einrichtungen zu gefährden.
- (5) Die Eisenbahninfrastruktur im Sinne dieses Vertrages umfasst diejenigen Flächen der Anlagen und Einrichtungen, die zum Betrieb der jeweiligen Eisenbahninfrastruktur notwendig sind. Dies sind die als Eisenbahnfläche nach EBO oder BOStrab innerhalb der bezeichneten Kilometrierung gewidmeten Flächen der durchgehenden Haupt- sowie der Nebengleise, Betriebsstellen einschließlich der Bahnsteige sowie deren Zugänge.

## **§ 2**

### **Stellung der Vertragsparteien**

1. Die Vertragsparteien bleiben Trägerinnen ihrer gesetzlichen oder vertraglichen Rechte und Pflichten für die in §1 Abs. 1 genannten Strecken, Streckenabschnitte, Anlagen oder Einrichtungen (z.B. Pflichten der DB Netz gemäß des Verkehrssicherstellungsgesetzes oder aufgrund der Verkehrssicherungspflicht für die jeweiligen Eisenbahnbetriebsanlagen). Die DB Netz ist unbeschadet von § 1 Nr. 1 berechtigt, Stilllegungsverfahren gemäß § 11 AEG einzuleiten.
2. Die DB Netz versichert, aufgrund des Vergleichs vom 05.08.1996 über die Aufteilung des Grundvermögens der ehemaligen Bundeseisenbahnen zwischen dem Bundeseisenbahnvermögen und der DB AG aufgrund von Art.1 § 23 Abs. 6 Eisenbahnneuordnungsgesetz sowie der zum 01.06.1999 wirksam gewordenen Ausgliederung aus der DB AG, Eigentümerin der Liegenschaften der in §1 Abs.1 genannten Strecken, Streckenabschnitte, Anlagen und Einrichtungen zu sein, soweit diese Vertragsgegenstand sind.
3. Soweit die in §1 genannten Strecken, Streckenabschnitte, Anlagen oder Einrichtungen bereits Gegenstand anderer Vereinbarungen zwischen den Vertragsparteien oder Dritten sind, werden die Vertragsparteien im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten für einheitliche und abgestimmte Entscheidungen Sorge tragen.
4. Haben die DB Netz bzw. bis zum 01.06.1999 die DB AG über die in §1 Abs. 1 genannten Strecken oder Streckenabschnitte zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Vertrages bereits rechtsgeschäftlich verfügt oder Erklärungen abgegeben, mit denen sie sich zur Vornahme solcher Verfügungen unmittelbar verpflichtet oder beabsichtigt sie dies zu tun, hat sie dies mit Angabe des Grundes und des Berech-

tigten in dieser Anlage vermerkt, soweit ihr entsprechende Angaben zur Verfügung stehen. Die Vertragsparteien werden in der Gemeinsamen Arbeitsgruppe gemäß § 6 alsbald darüber entscheiden, ob die betreffende Strecke oder der betreffende Streckenabschnitt aus dem § 1 Abs. 1 gestrichen werden soll bzw. welche Maßnahmen von den Vertragsparteien getroffen werden, um eine Bestandssicherung für die Zwecke dieses Vertrages zu erreichen.

5. Hinsichtlich der Strecken, über deren Sicherung bereits Verträge der DB Netz mit Dritten bestehen, kann auf Antrag des Dritten das Land in die Rechte und Pflichten des Vertrages des Dritten mit der DB Netz eintreten, wenn dessen Vertrag mit dem Vertragsinhalt des Rahmenvertrages übereinstimmt.
6. Reaktivierungsmaßnahmen für Strecken oder Streckenabschnitte, die aufgrund der sich aus dem Dritten Landesweiten Nahverkehrsplan ergebenden Optionen umgesetzt werden sollen, sind gesondert zwischen dem Land und der DB Netz zu vereinbaren. Für Anlagen und Einrichtungen, die nicht zur Eisenbahninfrastruktur im Sinne von § 1 Nr.5 zählen, die aber aus Sicht des Landes zur Umsetzung der sich aus dem Vierten Landesweiten Nahverkehrsplan ergebenden Optionen notwendig werden, wird die DB Netz dem Land oder einem von diesen benannten Dritten einen Erwerb gegen Einstieg in das jeweilige Höchstgebot ermöglichen. § 3 Nr.1 b) bleibt unberührt.

### § 3

#### Handlungen der DB Netz im Benehmen mit dem Land

1. Die DB Netz wird während der Laufzeit dieses Vertrages folgende Handlungen und Erklärungen nur abgeben bzw. vornehmen:

a) nach vorheriger, mindestens drei Monate zuvor vorzunehmender Unterrichtung des Landes

Antragsstellung gemäß § 11 AEG beim Eisenbahn-Bundesamt zur Einstellung des Betriebes der Infrastruktur für Strecken/Streckenabschnitte gemäß § 1 Abs. 1.

b) nach vorheriger Abstimmung mit dem Land

- rechtsgeschäftliche Veräußerungen
  - der in § 1 Abs. 1 aufgeführten Eisenbahninfrastruktur im Sinne von § 1 Abs. 5 oder Teilen von dieser sowie
  - von Personenbahnsteigen (sofern vorhanden) zu anderen Zwecken als zu deren Weiterbetrieb,
- Rechtsgeschäfte, die die DB Netz zu einer Veräußerung im vorgenannten Sinne unmittelbar verpflichten,
- Handlungen oder Erklärungen, die die Vornahme der vorgenannten Rechtsgeschäfte ermöglichen,

- Vornahme von Handlungen für die bauliche Veränderung an den in den § 1 Abs. 1 genannten Eisenbahninfrastrukturen, die geeignet sind, die durchgehende Befahrbarkeit bzw. ihre grundsätzliche Nutzung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im SPNV, unmöglich zu machen.

Bei der Veräußerung von nicht betriebsnotwendigen Anlagen und Grundstücken berücksichtigt die DB Netz die gegebenenfalls notwendige grundbuchrechtliche oder öffentlich-rechtliche Sicherung der Zuwegungen zu vorhandenen Personenbahnsteigen.

2. Die DB Netz ist zum Schadenersatz verpflichtet, wenn durch die Verletzung der in Nr.1 b) genannten Abstimmungspflicht die vom Land beabsichtigte und gemäß den Bestimmungen dieses Vertrages vereinbarte Wiederinbetriebnahme der Eisenbahninfrastruktur einer Strecke oder eines Streckenabschnitts verzögert oder unmöglich gemacht werden sollte.
4. Die Vertragsparteien unterlassen ferner sämtliche medienwirksame Erklärungen, die geeignet sind, die jeweils andere Vertragspartei in ihrer Haltung bezüglich der in Nr. 1 genannten Punkte zu präjudizieren.

#### **§ 4**

### **Vorbehaltene Erklärungen und Handlungen**

Alle übrigen, in § 3 nicht gesondert genannten Erklärungen und Handlungen gelten als uneingeschränkt zulässig. Dies gilt insbesondere für die Fortführung und den Abschluss von Verhandlungen zur Abgabe von Strecken an einen anderen Betreiber bzw. die Veräußerung der betriebsnotwendigen Liegenschaften zum Weiterbetrieb. Die DB Netz wird das Land über den jeweiligen Verhandlungsstand bzw. die Veräußerung schriftlich informieren.

#### **§ 5**

### **Vorhaltung der Eisenbahninfrastruktur**

1. Die DB Netz ist berechtigt, für die in § 1 genannten Strecken bzw. Streckenabschnitte ab dem Zeitpunkt der Genehmigung der Einstellung des Betriebs der Eisenbahninfrastruktur durch das Eisenbahn-Bundesamt bzw. in den Fällen, in denen eine entsprechende Genehmigung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Vertrages bereits vorliegt, die Vorhaltung der Eisenbahninfrastruktur auf nachfolgend genannte Maßnahmen zu beschränken, die zur Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht für die betriebsnotwendigen Liegenschaften und die sich hierauf befindliche Eisenbahninfrastruktur erforderlich sind, soweit im Einzelfall zwischen den Vertragsparteien nichts anderes vereinbart wird:

(a) Maßnahmen der Verkehrssicherungspflicht umfassen ausschließlich Vorkehrungen, die nach den Sicherheitserwartungen im Rahmen des wirtschaftlichen Zumutbaren geeignet sind, Gefahren von Dritten abzuwenden, die bei bestimmungsgemäßer oder nicht ganz fernliegender bestimmungswidriger Benutzung

drohen. Substanzerhaltende Maßnahmen an Anlagen und Einrichtungen erfolgen nur zu diesem Zweck bzw. in diesem Umfang.

(b) Zur Vermeidung von Gefährdungen und Unfallgefahren sind Maßnahmen auszuführen an öffentlich zugänglichen Verkehrsflächen, an Bahnübergängen (einschl. Aufwuchsbekämpfung), an Brücken, Durchlässen, Entwässerungseinrichtungen, Gebäuden, Stützbauwerken, am Ober- und Unterbau, an Signalen, elektrischen Energieanlagen, sowie an Fernmelde-Freileitungen zur Beseitigung von Frost und Schnee sowie zur Beseitigung widerrechtlicher Müllablagerungen.

Gesonderte Maßnahmen (z.B. nachhaltige Instandhaltung, Rückbau auf Verlangen Dritter o.ä.) erfolgen nach Abstimmung der beiden Vertragsparteien und werden nach Aufwand vergütet.

2. Die DB Netz wird auf Wunsch des Landes die in Nr. 1 a und b genannten Maßnahmen auf ihr zu diesem Zweck vom Land genannte geeignete Dritte (z.B. kommunale Gebietskörperschaften) übertragen. Art und Umfang der Übertragung sind in diesem Fall gesondert zu vereinbaren; in jedem Fall sind hierbei die für die Durchführung der Maßnahmen notwendigen Standards und/oder Richtlinien maßgeblich. Das Land stellt die DB Netz und ihre Mitarbeiter bei einer Inanspruchnahme durch Dritte für Schäden, die durch eine mangelhafte, nicht fristgerechte oder unterlassene Durchführung verursacht worden sind, frei. Die Verpflichtung nach Satz 3 gilt jedoch nicht, wenn der Schaden durch ein vorsätzliches oder grobfahrlässiges Verhalten der DB Netz oder ihrer Mitarbeiter verursacht worden ist. Die Vertragspartner gehen davon aus, dass eine Übertragung von Maßnahmen nach Nr. 1 a und b auf Dritte bis auf weiteres ohne vorherige völlige oder teilweise Ausschreibung dieser Leistungen zulässig ist. Sollten rechtliche Gründe dem entgegenstehen, werden die Vertragsparteien für diesen Fall die Einzelheiten der Durchführung eines etwa erforderlichen Vergabeverfahrens regeln.
3. Das Land erstattet pauschal der DB Netz die in diesem Vertrag vereinbarten jährlichen Kosten (38.400,- €) zu Beginn eines Kalenderjahres. Zum 31.12. jeden Jahres erstellt die DB Netz AG streckenbezogen den Nachweis über die durch Maßnahmen nach Nr. 1 a und b hinsichtlich der Strecken, Streckenabschnitte, Anlagen oder Einrichtungen tatsächlich angefallenen Kosten. Diese werden durch die DB Netz AG dem Land zzgl. der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweiligen Höhe in Rechnung gestellt und mit der geleisteten Pauschale verrechnet. Auf die tatsächlich angefallenen Kosten erhebt die DB Netz AG eine Verwaltungspauschale sowie eine Pauschale für Wagnis und Gewinn. . Der Nachweis muss die tatsächlich durchgeführten Maßnahmen und deren Kosten in nachvollziehbarer Weise je Strecke erkennen lassen. Die Pauschale in Höhe von ist per anno bis zum 15. Januar auf Kosten des Landes auf ein von der DB Netz zu bestimmendes Konto zu überweisen. Etwaige Überschüsse werden mit der Pauschale für das Folgejahr verrechnet. Zum Ende der Vertragslaufzeit wird der verbleibende Überschuss von der DB Netz AG bis zum 15. Januar 2019 dem Land erstattet.
4. Abrechnungsfähig sind Kosten für Prüfgänge, Planungsleistungen, Personalkosten (Löhne, Vergütung, Reisekosten), Materialkosten einschl. Fracht, Miete (für Werkzeuge, Maschinen, Mess- und Prüfgeräte, Bahn- und Straßenfahrzeuge), evtl. anfallende Mehrwertsteuer sowie Prüfkosten Dritter (z.B. EBA).

5. Die Kostenerstattungspflicht durch das Land entfällt ab dem Zeitpunkt, ab dem aufgrund einer vertraglichen Regelung zwischen einem Dritten und der DB Netz eine Strecke in die Verantwortung des Dritten übergeht oder wenn aufgrund einer vertraglichen Regelung zwischen einem Dritten und dem Land der Dritte die Kosten der für die Vorhaltung der Strecke gemäß Nr. 1 a und b erforderlichen Maßnahmen übernimmt. Satz 1 gilt entsprechend für den Fall, dass eine Kostenerstattungspflicht eines Dritten nach Inkrafttreten dieses Vertrages ganz oder teilweise entfällt oder eine völlige oder teilweise Übertragung von Maßnahmen im Sinne von Nr.2 erfolgt. Abrechnungsfähig sind Kosten für Prüfgänge, Planungsleistungen, Tk - Kosten, Personalkosten (Löhne, Vergütung, Reisekosten), Materialkosten einschl. Fracht

6. Die Prognose für die Kosten der Maßnahmen gemäß Nr. 1 a und b ist von den Vertragspartnern auf der Grundlage des Kostenstandes August 2013 nach bestem Wissen und Gewissen für die Jahre 2014 bis 2018 ermittelt worden und wird nachfolgend aufgeführt:

6.1. Strecke 1001 Flensburg Weiche – Lindholm	115.000 €
6.2. Strecke 1002 Flensburg Weiche – Flensburg Alter Bhf.	70.000 €
6.3 Strecke 1214 Wilster – Brunsbüttel	--
6.4 Strecke 1215 St. Michaelisdonn – Anschluss Condea	--
6.5 Strecke 1221 Wrist – Kellinghusen (Mittelholstein)	2.000 €
6.6 Bahnübergänge der Strecke 1041 Neumünster – Ascheberg	5.000 €

Summe 192.000 €

Betrag per anno (durchschnittlich) 38.400 €

7. Werden aufgrund unvorhersehbarer Ereignisse Kosten für einzelne Maßnahmen der Verkehrssicherungspflicht trotz ordnungsgemäßer Durchführung in der Vergangenheit erforderlich, die in der Ausgabenprognose nach 6. nicht berücksichtigt werden konnten, ist die Kostentragung für die Maßnahme zwischen den Vertragspartnern abzustimmen.

8. Die Vertragsparteien sind sich darin einig, dass die Erstattung der Kosten für Maßnahmen gemäß Nr.3 keine Vorleistungen im Sinne des § 11 Abs. 1 Satz 3 AEG darstellen sollen.

## § 6

### Gemeinsame Arbeitsgruppe

Die Vertragsparteien bilden für alle mit der Vertragsdurchführung zu klärenden Fragen eine gemeinsame Arbeitsgruppe, die sich mindestens zweijährlich treffen soll.

Sachkundige können im gegenseitigen Einvernehmen bei Bedarf zu den Sitzungen hinzugezogen werden.

## § 7

### Inkrafttreten, Laufzeit

1. Der Vertrag tritt rückwirkend zum 1. Januar 2014 in Kraft und hat eine Laufzeit bis zum 31. Dezember 2018.
2. Er verlängert sich einmalig um weitere fünf Jahre, wenn er nicht zuvor mit einer Frist von sechs Monaten gekündigt wird.
3. Nach Ablauf der regulären Laufzeit des Vertrages ist ein neuer Vertrag auf Basis des vorliegenden zu schließen, sofern sich herausstellt, dass für bestimmte Strecken oder Streckenabschnitte nach § 1 (1) eine Reaktivierung erfolgen wird, diese jedoch nicht innerhalb der Vertragslaufzeit umgesetzt werden kann.

#### **§ 8 Gerichtsstand**

Gerichtsstand ist Kiel.

#### **§ 9 Schlussbestimmungen**

1. Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder aus Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für eine der Vertragsparteien unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen des Vertrages nicht berührt. Das gleiche gilt bei einer Regelungslücke. Anstelle der unwirksamen, undurchführbaren oder lückenhaften Regelung ist der Vertrag so zu ergänzen oder auszulegen, dass die von den Vertragsparteien angestrebten Ziele möglichst erreicht werden.
2. Änderungen und Ergänzungen zu diesem Vertrag bedürfen der Schriftform.
3. Der Vertrag wird zweifach ausgefertigt.

Hannover, .....

DB Netz AG

(Unterschriften)

Kiel, .....

Land Schleswig - Holstein  
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit,  
Verkehr und Technologie