

**Finanzierungsvertrag Stuttgart 21 Anlage B**

SS

Vereinbarung zur weiteren Zusammenarbeit zur Realisierung der  
Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen – Ulm

zwischen

- dem Land Baden-Württemberg,  
vertreten durch Herrn Ministerpräsident Erwin Teufel,
- der Landeshauptstadt Stuttgart,  
vertreten durch Herrn Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Schuster,
- dem Verband Region Stuttgart,  
vertreten durch Herrn Regionaldirektor Dr. Bernd Steinacher,
- der Deutschen Bahn AG,  
vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden Herrn Hartmut Mehdorn  
und das Vorstandsmitglied Herrn Diethelm Sack,

im folgenden auch „die Partelen“ genannt.

Die Parteien stimmen überein, dass das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm für die verkehrliche Entwicklung in Baden-Württemberg und für die Entwicklung des Bahnknotens Stuttgart unverzichtbar sind und deshalb im gemeinsamen Interesse baldmöglichst realisiert werden müssen.

Die Parteien sind sich ebenfalls darin einig, dass die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm zeitgleich mit dem Projekt Stuttgart 21, wie in der Anlage 1 dargestellt, realisiert werden muss.

Nach Auffassung der DB AG haben sich gegenüber dem Stand des Jahres 1995 die verkehrlichen und finanziellen Rahmenbedingungen bezüglich des Projektes Stuttgart 21 und der Weiterführung nach Ulm verändert: Daher hat die DB AG eine aktualisierte Wirtschaftlichkeitsrechnung (Stand November 1999) mit zum Teil aktualisierten Rahmen-  
daten aufgestellt.

Der Bund sieht sich zudem nach dem gegenwärtigen Stand aus Haushaltsgründen nicht in der Lage, den Bundesanteil für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm vor 2011 zu finanzieren. Um die frühere Realisierung beider Projekte abzusichern, vereinbaren die Parteien folgende Leistungen mit dem Ziel, das Projekt Stuttgart 21 zeitgleich mit der NBS Wendlingen – Ulm baldmöglichst zu realisieren. Das Land Baden-Württemberg ist nach Maßgabe der Ziffer 3.1.4 dieser Vereinbarung bereit, die zuwendungsfähigen Kosten der NBS Wendlingen – Ulm sowie den Bundesanteil für Stuttgart 21 für den Bund zinslos vorzufinanzieren. Die Parteien sind sich einig, dass die Risiken aus der Realisierung des Projektes im Rahmen des jeder Partei wirtschaftlich Zumutbaren gehalten werden müssen.

## 1. Land Baden-Württemberg

### 1.1. Langfristiger Verkehrsvertrag

Das Land und DB Regio streben an, bis zum 28.02.2002 einen Verkehrsvertrag mit Wirkung ab 15.12.2002 mit einer Laufzeit bis zur endgültigen Fertigstellung des Projekts Stuttgart 21 (vgl. 15.12.2012) abzuschließen. Gegenstand der Vertragsverhandlungen ist der Umfang des aktuellen Verkehrsangebotes. Der Vertrag soll den erschwerten Betriebsbedingungen während der Bauzeit Rechnung tragen.

### 1.2. Zusätzliche Verkehre

Über das Fahrplanangebot 2001/2002 von 53,45 Mio. Zugkm hinaus beabsichtigt das Land ab 15.12.2002 für die Dauer von 10 Jahren auf dem Netz der DB AG zusätzliche Verkehre in einem Gesamtvolumen von 2,62 Mio. Zugkm zu bestellen. Dabei handelt es sich insbesondere um zusätzliche Verkehre zwischen Heilbronn und Würzburg, auf der Hochrheinstrecke sowie sonstige vorgezogene Mehrverkehre im Zusammenhang mit Stuttgart 21. DB Regio und das Land werden hierzu umgehend Verhandlungen aufnehmen (siehe Protokollnotiz).

### 1.3. Fahrzeuginvestitionen

Das Land wird Investitionen in 18 Doppelstocktriebzüge der DB Regio AG (1 Lok BR 146, 3 Dosto-Mittel-, 1 Dosto-Steuerwagen) im Jahr 2002 und 2003 in Höhe von je 100 Mio. DM fördern. Die Förderung erfolgt unter der Bedingung, dass DB Regio die geförderten Fahrzeuge zur Erfüllung ihrer gegenwärtigen verkehrsvertraglichen Verpflichtungen im Land Baden-Württemberg einsetzt.

Sollte beim Vollzug der vorstehenden Regelungen die erforderlichen Beiträge nicht erreicht oder überschritten werden, wird die Fahrzeugförderung entsprechend angepasst.

## 2. Landeshauptstadt Stuttgart

- 2.1 Die Landeshauptstadt Stuttgart wird die Flächen A2/A3 sowie B/C/D gemäß der Übersicht in Anlage 2a im Jahr 2001 zu einem Gesamtkaufpreis von DM 830 Mio. erwerben. Dabei entfällt auf die Teilflächen A2/A3 ein anteiliger Kaufpreis von 450 Mio. DM, auf die Flächen B/C/D ein anteiliger Kaufpreis von 380 Mio. DM. Unbeschadet des Datums des Abschlusses des Grundstückskaufvertrages wird der Kaufpreisanteil für die Teilflächen A2/A3 ab dem 31.12.2000 und der Kaufpreisanteil für die Teilflächen B/C/D ab dem 31.12.1999 mit jeweils 5,5 % p.a. bis zur tatsächlichen Kaufpreiszahlung verzinst.
- Der Kaufpreis ist zzgl. Zinsen und Zinseszins wie folgt fällig: Für die Teilflächen A2/A3 zum 31.12.2001, für die Teilflächen B/C/D zwei Wochen nach Abschluss des notariellen Kaufvertrages, frühestens jedoch zum 01.10.2001.
- 2.2 Die Baufeldfreimachung ist wie folgt vorgesehen: Hinsichtlich der Teilfläche C 1 erfolgt sie unter Berücksichtigung der Laufzeit der auf dieser Teilfläche bestehenden Mietverträge zeitlich gestaffelt in vier Abschnitten zum 01.07.2003, zum 31.12.2003, zum 31.12.2010 und zum 31.12.2012 gemäß Anlage 2b. Die Baufelder der übrigen Teilflächen (A2, A3, B, C2, D) werden spätestens zum 31.12.2014 im freigemachten Rückbauzustand übergeben.
- 2.3 Die DB AG verpflichtet sich, auf die Kaufpreisanteile für jene Flächen gemäß vorstehender Ziffer 2.2, Satz 3, die bis zum 31.12.2010 nicht im freigemachten Rückbauzustand übergeben wurden, einen Zinssatz von 5,5 % p.a. beginnend ab 01.01.2011 bis zur tatsächlichen Freimachung dieser Flächen, längstens jedoch bis zum 31.12.2014 an die Landeshauptstadt Stuttgart zu entrichten.

Werden die in vorstehender Ziffer 2.2 genannten Baufeldfreimachungsfristen überschritten, so hat die DB AG auf die entsprechenden Kaufpreisanteile der nicht freigemachten Flächen bis zur tatsächlichen Freimachung dieser Flächen einen Zinssatz von 4 % über dem jeweils geltenden Basiszinssatz der Europäischen Zentralbank gemäß § 1 Diskonkurs-Überleitungs-Gesetz vom 09. Juni 1998 an die Landeshauptstadt Stuttgart zu entrichten.

- 2.4 Die DB AG ist bereit, hinsichtlich sämtlicher Teilflächen die Aufwendungen zur Beseitigung von Altlasten bis zu einem Gesamtbetrag von 23 Mio. DM (Preisstand 2001) auf der Grundlage einer gutachterlichen Bewertung durch die DB AG zu übernehmen. Sollten sich durch weitere gutachterliche Erkenntnisse beider Vertragsparteien die zugrundeliegenden Annahmen bis zur Erstellung der aktualisierten Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB AG gemäß Ziffer 3.3 dieser Vereinbarung, wesentlich, d. h. um mehr als 1/3 verändern, werden die Vertragsparteien einer erneuten gutachterlichen Kostenschätzung der Altlastenbeseitigung einvernehmlich Rechnung tragen.
- 2.5 Die DB AG beteiligt sich an den Kosten des nach Freimachung erforderlichen Entsorgungs- und Flächenmodellierungsaufwandes mit einem pauschalen Gesamtbetrag von 33,3 Mio. DM (Teilflächen B/C/D 26,8 Mio. DM, Teilflächen A2/A3 6,5 Mio. DM). Der Betrag ist zum 31.12.2001 fällig.
- 2.6 Mit Besitzübergang soll eine Nutzungsvereinbarung in Kraft treten, die den Eisenbahnverkehr bis zur Inbetriebnahme der neuen Verkehrsanlagen sicherstellt.
- 2.7 Hinsichtlich des Teilgebiets A1 wird die Landeshauptstadt Stuttgart die geplante kurzfristige Vermarktung und Entwicklung der Baufelder durch die DB AG positiv begleiten.

3. Land Baden-Württemberg, Landeshauptstadt Stuttgart, Verband  
Region Stuttgart und Deutsche Bahn AG

3.1 Finanzierung

3.1.1 Stuttgart 21 finanziert sich gem. Rahmenvereinbarung vom 07.11.1995  
und wie in der aktualisierten WR vom November 1999 berücksichtigt  
wie folgt:

Mittel gem. § 8.1 BSchwAG	886	Mio.	DM
Mittel gem. § 8.2 BSchwAG	350	Mio.	DM
GVFG	500	Mio.	DM
Regionalisierungsmittel des Landes	200	Mio.	DM
Eigenmittel der DB AG	3.011	Mio.	DM

(Preisstand 08/98)

3.1.2 Die zusätzlichen Kosten in Höhe von 127 Mio. DM für die Anbindung  
des Flughafens südlich der BAB 8 finanzieren:

die Flughafen Stuttgart GmbH	100	Mio.	DM
das Land Baden-Württemberg	5	Mio.	DM
die Landeshauptstadt Stuttgart	5	Mio.	DM
der Bund	10	Mio.	DM
die DB AG	7	Mio.	DM

(Preisstand 08/98)

Die Finanzierung wird im Einzelnen zwischen diesen Beteiligten in einer  
gesonderten Vereinbarung geregelt.

3.1.3 Die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm wird entsprechend den Regeln  
für Bedarfsplanvorhaben aus Mitteln gem. § 8.1 BSchwAG finanziert.

3.1.4 Das Land Baden-Württemberg finanziert die zuwendungsfähigen Kos-  
ten der NBS Wendlingen – Ulm sowie den Bundesanteil für Stuttgart 21  
für den Bund entsprechend den Eckpunkten, die am 14. Februar 2001  
zwischen dem Bundes- und Landesverkehrsminister ausgehandelt  
worden sind, zinslos vor (vgl. Schreiben des BMVBW vom 22.02.01,

Geschäftszeichen A21/20.70.54-14). Die Vorfinanzierungskosten für das Land Baden-Württemberg werden durch einen Beitrag der DB AG im Wert von 120 Mio. DM reduziert. Die Vorfinanzierung wird in einer separaten Vereinbarung geregelt.

### 3.2 Investitionskostenrisiken im Bereich Stuttgart 21

Land und Landeshauptstadt Stuttgart sind bereit, sich über die in § 3 Abs. 5 der Rahmenvereinbarung vorgesehenen Regelungen hinaus an den Investitionskostenrisiken zu beteiligen. Das Land ist bereit, das in der Anlage 3a näher beschriebene Investitionskostenrisiko (Trassenkonflikt mit der Autobahnplanung im Bereich der BAB-Anschlussstelle Wendlingen) in Höhe von max. 40 Mio. DM zu tragen. Die Landeshauptstadt ist bereit, das in der Anlage 3b näher beschriebene Investitionskostenrisiko (wasserwirtschaftliche Risiken) in Höhe von max. 40 Mio. DM zu übernehmen.

### 3.3 Wirtschaftliche Unzumutbarkeit

Die Parteien sind sich darüber einig, dass gemäß dem Aufsichtsratsbeschluss der DB AG vom 14.03.2001 die Deutsche Bahn AG nach Abschluss aller Planfeststellungsverfahren sowie unter Berücksichtigung einer gesicherten Datenqualität, eine aktualisierte Wirtschaftlichkeitsrechnung (ca. Ende 2004) für S21, unter Einbeziehung der Anbindung des Flughafens südlich der A 8 und der NBS Wendlingen – Ulm, erstellen wird. Grundlagen und Methodik dieser Wirtschaftlichkeitsrechnung sind in der Anlage 4 dargestellt. Die konsolidierte Wirtschaftlichkeitsrechnung wird den Beteiligten zur Verfügung gestellt.

Auf Basis dieser aktualisierten Wirtschaftlichkeitsrechnung werden die Parteien über Abweichungen zu der zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieser Vereinbarung geltenden Wirtschaftlichkeitsrechnung verhandeln. Ziel dieser Verhandlungen ist die gegebenenfalls erforderliche Anpassung der Finanzierungsbeiträge der Parteien, um die Wirtschaftlichkeit des Projektes zu gewährleisten. Die Wirtschaftlichkeit gilt als gewährleistet,

ES



wenn auf Basis der aktualisierten Wirtschaftlichkeitsrechnung eine interne Verzinsung des eingesetzten Kapitals in Höhe von 7,5 % erreicht wird.

Dabei stellt das Land in Aussicht, bei Kostenerhöhungen für Maßnahmen, die unter Verwendung der in der Rahmenvereinbarung zugesagten Beträge aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG; unter Beteiligung des Verbandes Region Stuttgart), aus Regionalisierungsmitteln und aus Mitteln nach § 8 Abs. 2 BSchwAG anteilig finanziert werden, so zu verfahren, wie dies bei Kostenerhöhungen für GVFG-Maßnahmen bereits heute der Fall ist. Unbeschadet dieser Absprachen werden die Parteien mit allem Nachdruck versuchen, Kostenerhöhungen durch Kosteneinsparungen an anderer Stelle auszugleichen oder zu vermindern.

Als Ergebnis dieser Verhandlungen soll dann eine aktualisierte Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden. Es gilt hierbei als vereinbart, dass keine Partei ihren finanziellen Beitrag, so wie er zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieser Vereinbarung festgelegt wird, unterschreiten kann.

Sollten die vorgenannten Verhandlungen zu keinem einvernehmlichen Ergebnis führen, sind die Parteien berechtigt, die Beendigung des Projektes zu erklären.

#### 3.4 Rechtsfolgen

Eine Beendigung des Projektes durch eine der Parteien lässt die bis dahin bestellten Verkehrsleistungen sowie die vorgesehene Fahrzeugförderung gemäß der Ziffer 1 dieser Vereinbarung unberührt.

Darüber hinaus ist der Ersatz von Aufwendungen und/oder die Geltendmachung von Schadensersatzforderungen der Parteien ausgeschlossen.

#### **4. Vorbehalte**

Die Wirksamkeit der Vereinbarung steht unter dem Vorbehalt einer Zustimmung der entsprechenden Gremien der Parteien.

Die Wirksamkeit dieser Vereinbarung steht darüber hinaus unter dem Vorbehalt, dass die notwendigen Vereinbarungen zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Bundesrepublik Deutschland zur Vorfinanzierung der Bundesmittel gemäß § 8 Abs. 1 BSchwAG sowie dem Land Baden-Württemberg, der Bundesrepublik Deutschland, der Landeshauptstadt Stuttgart, der Flughafen Stuttgart GmbH und der DB AG über deren Kostenbeteiligungen für die Anbindung des Flughafens südlich der BAB 8 unverzüglich abgeschlossen werden.

#### **5. Rahmenvereinbarung vom 07. November 1995**

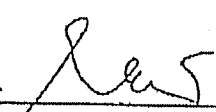
Die Rahmenvereinbarung vom 07. November gilt in allen nicht durch diese Vereinbarung modifizierten Punkten weiter.

#### **6. Salvatorische Klausel**

Sollte eine Bestimmung dieser Vereinbarung ganz oder teilweise unwirksam sein oder werden oder eine Lücke enthalten, so wird hierdurch die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt. Anstelle der unwirksamen Bestimmung oder zur Ausfüllung der Lücke soll eine Regelung gelten, die – soweit rechtlich möglich – dem am nächsten kommt, was die Parteien gewollt haben oder was dem Sinn und Zweck dieser Vereinbarung entsprochen hätte, sofern sie den regelungsbedürftigen Punkt bedacht hätten.

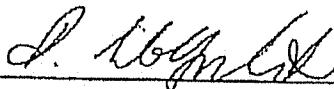
ES

Stuttgart, den 24.07.2001



Land Baden-Württemberg

(für Herrn Teufel der Minister für Umwelt und Verkehr Herr Müller)



Landeshauptstadt Stuttgart



Verband Region Stuttgart

ppa. Zieschang ppa. Sonin

Deutsche Bahn AG

(für Herrn Mehdorn ppa. Herr Dr. Sarrazin (Vorstand DB Netz AG)

für Herrn Sack ppa. Herr Dr. Zieschang (Vorstand DB Netz AG))



