

Mitteilung

der Landesregierung

Finanzierungsverträge zum Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Schreiben des Staatsministeriums vom 22. April 2009:

Wie bekannt ist, wurden am 2. April 2009 die Finanzierungsverträge zum Bahnprojekt Stuttgart–Ulm unterzeichnet.

In der Anlage übersende ich

- den Finanzierungsvertrag zu Stuttgart 21 (vgl. Anlage 1),
- die Gemeinsame Erklärung zur Realisierung der Projekte „Stuttgart 21“ und „Neubaustrecke Wendlingen–Ulm“ (vgl. Anlage 2) sowie
- die Vereinbarung über die Abwicklung des Zuschusses des Landes an die Bundesrepublik Deutschland zur Finanzierung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm (vgl. Anlage 3)

mit der Bitte, diese als Mitteilung der Landesregierung den Mitgliedern des Landtags zur Kenntnisnahme zuzuleiten.

Oettinger

Ministerpräsident

Anlage 11. Das **Land Baden-Württemberg**,

vertreten durch den Ministerpräsidenten Herrn Günther H. Oettinger,

- nachfolgend „**Land**“ genannt -,

2. die **Landeshauptstadt Stuttgart**,

vertreten durch das Land Baden-Württemberg,

- nachfolgend „**Stadt**“ genannt -,

3. der **Verband Region Stuttgart**,

vertreten durch das Land Baden-Württemberg,

- nachfolgend „**Region**“ genannt -,

- die Parteien zu 1. bis 3. gemeinsam „**Land und Partner**“ genannt -,

4. die **Flughafen Stuttgart GmbH**,

vertreten durch die Geschäftsführer Prof. Georg Fundel und Walter Schoefer,

- nachfolgend „**Flughafen**“ genannt -,

sowie

5. die **DB Netz Aktiengesellschaft**,

vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch Herrn Stefan Garber,

- nachfolgend „**DB Netz**“ genannt -,

6. die **DB Station&Service Aktiengesellschaft**,

vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch Herrn Stefan Garber,

- nachfolgend „**DB Station&Service**“ genannt -,

7. die **DB Energie GmbH**,

vertreten durch die Geschäftsführung, diese vertreten durch Herrn Stefan Garber,

- nachfolgend „**DB Energie**“ genannt –,

- die Parteien zu 5. bis 7. gemeinsam „**Eisenbahninfrastrukturunternehmen**“

- nachfolgend „**EIU**“ genannt -,

8. die **Deutsche Bahn Aktiengesellschaft**,

vertreten durch den Vorstand Infrastruktur, Herrn Stefan Garber,

- nachfolgend „**DB AG**“ genannt –

schließen folgenden „**Finanzierungsvertrag**“

zu

„**Stuttgart 21**“

- nachfolgend „**Projekt**“ genannt -

als Teil des **Gesamtprojektes** Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

(nachfolgend „Gesamtprojekt“ genannt).

INHALTSVERZEICHNIS

INHALTSVERZEICHNIS	3
ANLAGENVERZEICHNIS	4
§ 1 DEFINITIONEN	5
§ 2 VORBEMERKUNG	5
§ 3 GEGENSTAND DES VERTRAGES, FORTSCHREIBUNG DER KOSTEN UND ÄNDERUNGSMANAGEMENT	8
§ 4 TRÄGER DES PROJEKTES	10
§ 5 GESAMTKOSTEN DES PROJEKTES	11
§ 6 FINANZIERUNG DES PROJEKTES	11
§ 7 SONSTIGE BEITRÄGE DES FLUGHAFENS FÜR DAS PROJEKT	13
§ 8 KOSTENÄNDERUNGEN DES PROJEKTES	13
§ 9 FINANZIERUNG DURCH DAS LAND UND SEINE PARTNER	15
§ 10 AUSZAHLUNG VORLÄUFIGER FINANZIERUNGSBEITRÄGE	15
§ 11 VERWENDUNGSNACHWEIS	20
§ 12 WIRTSCHAFTLICHKEITSAUSGLEICH	21
§ 13 LENKUNGSKREIS	21
§ 14 VERTRETUNG DER VERTRAGSPARTEIEN, ANSPRECHPARTNER	24
§ 15 INKRAFTTRETEN, VORBEHALTE	24
§ 16 SCHLUSSBESTIMMUNGEN	25

ANLAGENVERZEICHNIS

- Anlage 1.1** : Projektbeschreibung Neubaustrecke Wendlingen – Ulm
- Anlage 2.2** : Zusammenfassung Wirtschaftlichkeitsrechnung und Modellrechnung (*vertraulich – nicht für Dritte*)
- Anlage 2.3** : Rahmenterminplanung
- Anlage 3.2a** : Beschreibung der Projektgrundlagen
- Anlage 3.2b** : Auszug aus dem Kostenprüfbericht 2004 mit Ergänzung zum Planfeststellungsabschnitt 1.6b vom 15.12.2004 und Kostenaufteilung auf Gewerke (*vertraulich – nicht für Dritte*)
- Anlage 3.2c** : Ergänzung zur Projektbeschreibung (*vertraulich – nicht für Dritte*)
- Anlage 3.3a** : Auflistung der Planfeststellungsbeschlüsse
- Anlage 3.3b** : Maßgaben zu den Planfeststellungsbeschlüssen (*vertraulich – nicht für Dritte*)
- Anlage 7.2** : Anlagen, die durch Flughafen zu errichten sind
- Anlage 10.7** : Verwendungs- und Zwischenverwendungsnachweis sowie Risikoabrechnungstabelle
- Anlage 13.3** : Struktur Arbeitskreis
- Anlage 13.5** : Geschäftsordnung Lenkungskreis
- Anlage 13.7** : Vertraulichkeitsregelungen
- Anlage A** : Rahmenvereinbarung vom 07.11.1995
- Anlage B** : Ergänzungsvereinbarung vom 24.07.2001
- Anlage C** : Vereinbarung vom 02.10.2001
- Anlage D** : Vereinbarung zum Projekt Filderbahnhof vom 09.07.2002
- Anlage E** : Memorandum of Understanding
- Anlage F** : Eckpunktepapier
- Anlage G** : Gemeinsame Erklärung
- Anlage H** : Vereinbarungen vom 29.07.2008 / 07.08.2008 und vom 05.12.2008 / 15.12.2008 zwischen der Flughafen Stuttgart GmbH und der DB Netz AG zur Zahlung eines Betriebskostenzuschusses

§ 1**DEFINITIONEN**

- (1) Im Sinne dieses Vertrages ist:
- **das Projekt** die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart, bei welcher der Kopfbahnhof durch einen tiefliegenden Durchgangsbahnhof ersetzt und an die Bestandsstrecken angeschlossen wird; der Anschluss an die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm ist Bestandteil des Projektes;
 - **die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm** der Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Wendlingen und Ulm, wie in **Anlage 1.1** näher beschrieben;
 - **das Gesamtprojekt** das Projekt und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm.
- (2) Die kostentechnische Abgrenzung des Projektes zur Neubaustrecke Wendlingen – Ulm liegt am westlichen Widerlager des zweigleisigen Kreuzungsbauwerks über den Neckar in Wendlingen, wobei das Widerlager zur Neubaustrecke Wendlingen – Ulm zählt. Die Verbindungskurve aus Richtung Stuttgart in Richtung Tübingen wird aufgrund der Veranlassung dem Projekt zugerechnet.

§ 2**VORBEMERKUNG**

- (1) Die Vertragsparteien sind sich einig, die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm und die Einbindung dieser Strecke in den Knoten Stuttgart im Rahmen des Projektes als Teil des vorrangigen Transeuropäischen Projektes Nr. 17 zu realisieren. Mit der Realisierung soll der derzeit zwischen Stuttgart und Ulm bestehende Engpass beseitigt, die Einbindung Baden-Württembergs in das Europäische Hochgeschwindigkeitsnetz gesichert, der Flughafen Stuttgart angebunden und der Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg gestärkt werden.

- (2) Für die DB AG und die EIU ist es im Hinblick auf die Zukunft des Unternehmens von besonderem Interesse, dass für die DB AG und die EIU aus der Realisierung des Gesamtprojektes keine unkalkulierbaren Risiken entstehen und dass die Wirtschaftlichkeit dargestellt ist. Die Vertragsparteien stellen fest, dass die Wirtschaftlichkeit des Projekts durch die Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB AG mit Preis- und Kostenstand 2004 sowie deren Ergänzungen im Rahmen der Modellrechnung, deren Zusammenfassung diesem Vertrag in **Anlage 2.2** (vertraulich – nicht für Dritte) beiliegt, belegt wurde.

Für den Fall, dass nach Abschluss der Entwurfsplanung, spätestens jedoch bis zum 31.12.2009, eine Erhöhung der für das Projekt aufzuwendenden Gesamtkosten zu erwarten ist, welche zusätzlich die unter nachfolgendem § 8 Abs. 3 vereinbarten Beiträge übersteigt, werden die Vertragsparteien Verhandlungen aufnehmen. Kann danach die Finanzierung nicht sichergestellt werden, wird das Projekt qualifiziert abgeschlossen. Diesemfalls werden die ab Unterzeichnung des Memorandum of Understanding (**Anlage E**) angefallenen Kosten, bereits gebundene Kosten sowie die Kosten für einen qualifizierten Abschluss des Projektes [Herstellung eines verkehrssicheren Betriebszustandes (keine Provisorien), der Verkehrsleistungen in dem Zustand, wie sie vor Beginn des Projektes möglich waren, ermöglicht] bis zu dem nach § 6 Abs. 1 vorausgesetzten Gesamtbetrag von den EIU zu 60 % und vom Land zu 40 % getragen. Die Abrechnung erfolgt gemäß § 11. Jegliche weitergehenden Ansprüche im Zusammenhang mit dem qualifizierten Abschluss des Projektes werden abbedungen. Dies gilt nicht für die in § 2 Abs. 7 genannten Verträge.

- (3) Die Vertragsparteien sind sich einig, dass die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm zeitgleich mit dem Projekt bis spätestens Dezember 2019 in Betrieb genommen werden soll. Der Rahmenterminplan Stand September 2008 ist in der **Anlage 2.3** als Vorschau enthalten.
- (4) Die Bundesrepublik Deutschland, das Land und seine Partner sowie die DB AG haben am 07.11.1995 eine **Rahmenvereinbarung** geschlossen, deren Gegenstand die vorrangige Entwicklung und Förderung des Projektes war (**Anlage A**). Das Konzept sieht den Erhalt und den weiteren Ausbau einer systematischen Vernetzung aller Verkehrsträger, insbesondere des öffentlichen Verkehrs, in der Region Stuttgart vor.

- (5) Am 24.07.2001 haben das Land und seine Partner sowie die DB AG eine Vereinbarung über die weitere Zusammenarbeit zur „Realisierung der Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen Ulm“ (nachfolgend: „**Ergänzungsvereinbarung**“, **Anlage B**) geschlossen.
- (6) Am 02.10.2001 haben der Flughafen und DB Station&Service eine **Vereinbarung über die Planung, den Bau und die Finanzierung eines weiteren Zugangs – „Zugang Ost“ – zur S-Bahn-Station Flughafen** geschlossen (**Anlage C**). Am 09.07.2002 haben das Land und seine Partner sowie der Flughafen und die DB AG eine **Vereinbarung zum Projekt Filderbahnhof** am Flughafen geschlossen (**Anlage D**).
- (7) Mit Urkunde vom 21.12.2001, UR-Nr. XI - 217/2001 des Notars Ulrich Ehmann bei dem Notariat Stuttgart haben die Stadt, die DB Netz und die DB AG einen Kaufvertrag über die in Anlage 1 der vorgenannten Urkunde aufgeführten Grundstücke (Teilgebiete A2, A3, B, C und D des Projekts Stuttgart 21) geschlossen. Ein erster Änderungsvertrag zu diesem Kaufvertrag wurde mit Datum vom 13.08.2003 (UR-Nr. XI-147/2003 des Notars Ulrich Ehmann beim Notariat Stuttgart), ein zweiter Änderungsvertrag zu diesem Kaufvertrag wurde mit Datum vom 02.11.2005 (UR-Nr. II-105/2005 des Notars Achim Falk beim Notariat Stuttgart), ein dritter Änderungsvertrag mit Datum vom 05.10.2007 (UR-Nr. 4673/2007 des Notars Helmut Stengel beim Notariat Stuttgart) geschlossen.
- (8) Am 19.07.2007 haben der Bund, das Land und seine Partner sowie die DB AG und die EIU ein **Memorandum of Understanding** zur „Realisierung der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm und des Projektes Stuttgart 21“ unterzeichnet (**Anlage E**). Ergänzend hierzu wurde ein ausführlicheres **Eckpunktepapier** paraphiert (**Anlage F**).
- (9) In Ergänzung dazu haben der Bund, das Land und seine Partner sowie die DB AG und die EIU am heutigen Tag eine Gemeinsame Erklärung (**Anlage G**) über die übergreifenden Fragen betreffend das Gesamtprojekt unterzeichnet.
- (10) Die EIU beabsichtigen, zur Sicherstellung der Finanzierung des Gesamtprojektes neben diesem Vertrag folgende Vereinbarungen zu schließen:
- Vereinbarungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den EIU über die Finanzierungsbeiträge des Bundes für das Projekt und

- Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den EIU über die Finanzierung der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm.

Dies vorausgeschickt, vereinbaren die Vertragsparteien Folgendes:

§ 3

GEGENSTAND DES VERTRAGES, FORTSCHREIBUNG DER KOSTEN UND ÄNDERUNGS-MANAGEMENT

- (1) Gegenstand dieses Vertrages ist die Durchführung und Finanzierung von Planung und Bau des Projektes. Die Vertragsparteien sind sich einig, dass das Projekt als Teil des Gesamtprojektes zum Zwecke der Verbesserung des Verkehrsangebotes realisiert werden soll.
- (2) Grundlage der Realisierung des Projektes ist die Beschreibung gemäß **Anlage 3.2a** einschließlich des auf Basis der Ergebnisse der Vorplanung ermittelten Auszuges aus dem Kostenprüfbericht 2004 mit der Ergänzung zum Planfeststellungsabschnitt 1.6 b vom 15.12.2004 und der Kostenaufteilung auf Gewerke gemäß **Anlage 3.2b** (*vertraulich – Nicht für Dritte*), und der Ergänzung in **Anlage 3.2c** (*vertraulich – Nicht für Dritte*), nachfolgend insgesamt „**Projektbeschreibung**“.
- (3) Die Entwurfsplanung wird nach den Vorgaben der Planfeststellungsbeschlüsse gemäß **Anlage 3.3.a** nach Maßgabe der **Anlage 3.3.b** und den wesentlichen Vorgaben der Projektbeschreibung und den Entscheidungen des Lenkungskreises erstellt. Für die Planfeststellungsabschnitte 1.3, 1.6b und 2.1 werden die EIU Anträge auf Planfeststellung stellen bzw. aufrechterhalten, die den wesentlichen Vorgaben der Projektbeschreibung entsprechen. Die EIU nehmen eine Fortschreibung der Kosten auf Basis der Ergebnisse der Entwurfsplanung vor (Kostenberechnung). Zur Darstellung der Kostenentwicklung von Vorplanung zur Entwurfsplanung werden in der höchsten Detaillierungsstufe die Kostenveränderungen auf Gewerkeebene gegenübergestellt.

Die EIU und das Land stimmen die sich aus der Entwurfsplanung ergebenden Änderungen je Planfeststellungsabschnitt ab. Das Land handelt dabei auch in Vertretung für seine Partner und den Flughafen. Eine vorläufige Abstimmung

erfolgt innerhalb einer Frist von sechs Wochen für die Teilentwurfshefte eines Planfeststellungsabschnitts. Bei gleichzeitiger Übergabe der Teilentwurfshefte mehrerer Planfeststellungsabschnitte beträgt die Frist zwei, bei komplexen, wesentlichen Änderungen drei Monate.

Die Fristen beginnen jeweils mit der Übergabe der in Teilentwurfsheften gegliederten Entwurfsplanung, wobei die wesentlichen Änderungen im Sinne von § 13 durch die EIU präzise gekennzeichnet oder mitgeteilt werden, und der jeweiligen Kostenberechnung.

Die Übergabe ist dem Land vier Wochen zuvor schriftlich anzukündigen. Mit Abschluss der vorläufigen Abstimmung ist die Entwurfsplanung insoweit freigegeben, als sie sich auf die mitgeteilten oder gekennzeichneten wesentlichen Änderungen sowie die sonstigen Änderungen bezieht. Das Land wird hiernach binnen längstens vier Monaten prüfen, ob die EIU alle wesentlichen Änderungen gekennzeichnet haben. Für den Fall, dass Land nach Ablauf vorstehender Frist keine unterlassene Kennzeichnung von wesentlichen Änderungen schriftlich rügt, gilt die Entwurfsplanung insgesamt als freigegeben.

Die Vertragsparteien werden sich bei der Abstimmung bemühen, auf die zeitlichen Belange des jeweils anderen Partners Rücksicht zu nehmen. Gemeinsames Ziel ist die zügige und sachgerechte Durchführung der Prozesse.

Werden dabei Kostensteigerungen, die sich im Rahmen der Fortschreibung nach vorstehenden Sätzen ergeben, nicht durch Einsparungen oder Chancen ausgeglichen, so bedarf es nach Maßgabe des nachfolgenden § 13 einer Entscheidung des Lenkungskreises. Die EIU werden im Arbeitskreis Baden-Württemberg die entsprechenden Chancen und Einsparungen darstellen. Ist das Land der Auffassung, dass angezeigte Erhöhungen nicht durch die aufgezeigten Chancen oder Einsparungen ausgeglichen werden können, kann es den Lenkungskreis zur Entscheidung anrufen.

- (4) Die EIU sind berechtigt, bei Realisierung des Projektes Änderungen insbesondere aus technischen Gründen sowie aus Kostengründen vorzunehmen, soweit diese nicht gemäß § 13 Abs. 2 der Zustimmung des Lenkungskreises bedürfen. Dabei haben sie die Regelungen der nachfolgenden Absätze zu beachten. Eine

zusätzliche Zustimmung der Vertragsparteien ist darüber hinaus nicht erforderlich.

- (5) Änderungen, die durch das Land und seine Partner oder den Flughafen gewünscht werden, unterliegen nachfolgendem § 13 Abs. 2 lit. b.
- (6) Kostensteigerungen sind möglichst durch Einsparungen und Optimierungen auszugleichen, soweit hierdurch nicht – soweit absehbar – die Betriebskosten erhöht werden oder das Projekt im Sinne des § 13 Abs. 2 lit. d geändert wird.
- (7) Werden – betrachtet über alle Gewerke – Kostensteigerungen nicht durch Einsparungen oder Chancen ausgeglichen, so bedarf es nach Maßgabe des nachfolgenden § 13 Abs. 2 einer Entscheidung des Lenkungskreises. Die EIU werden im Arbeitskreis Baden-Württemberg 21 die entsprechenden Einsparungen und Chancen darstellen. Sind das Land und seine Partner der Auffassung, dass Kostensteigerungen nicht durch die aufgezeigten Einsparungen oder Chancen ausgeglichen werden können, so können sie den Lenkungskreis anrufen.
- (8) Die den Teilkostenanschlägen und den Gewerken nach vorstehenden Abs. 2 und 3 zugrundeliegenden Kalkulationen können seitens des Landes eingesehen werden.

§ 4

TRÄGER DES PROJEKTES

Träger des Projektes sind die EIU. Die EIU führen die Planung und die Ausführung des Projektes durch und sind berechtigt, die konzerneigenen Gesellschaften und/oder Dritte hiermit zu beauftragen. Die EIU führen das Projekt mit der erforderlichen Sorgfalt durch, so dass das Projekt, wie in der Projektbeschreibung und so dann in der Entwurfsplanung gemäß vorstehendem § 3 Abs. 3 dargestellt, genutzt werden kann. § 2 Abs. 2, § 3 Abs. 4, § 6 Abs. 1 lit. f und § 13 bleiben unberührt.

§ 5**GESAMTKOSTEN DES PROJEKTES**

- (1) Die Gesamtkosten des Projektes wurden zum Planungs- und Preisstand 01.01.2004 mit vsl. 2.810,4 Mio. € ermittelt und einschließlich einer unterstellten allgemeinen Kostensteigerung auf 3.076 Mio. € festgelegt, zzgl. Umsatzsteuer, soweit die EIU keinen Vorsteuerabzug geltend machen können. Die Kosten werden von den EIU gemäß dem aktuellen Projektstand fortgeschrieben. Über die Fortschreibung berichten die EIU im Lenkungskreis.
- (2) Den Vertragsparteien ist bekannt, dass sich die gemäß vorstehendem Abs. 1 vorläufig ermittelten Kosten verändern können. Die endgültigen Kosten des Projektes werden nach dem kaufmännischen Abschluss des Projektes ermittelt.

§ 6**FINANZIERUNG DES PROJEKTES**

- (1) Die Gesamtkosten in Höhe von 3.076,0 Mio. € werden von den Vertragsparteien wie folgt getragen:
 - a) Die EIU übernehmen einen Finanzierungsbeitrag von 1.300,8 Mio. €, darin enthalten sind Mittel der Europäischen Union für Studien und Planungen für das Projekt auf Grundlage der Entscheidungen vor 2008, die außerhalb des mehrjährigen indikativen Programms ab 2007 bis 2013 (TEN-NON-MIP-Entscheidungen) erfolgt sind. Der Finanzierungsbeitrag der EIU reduziert sich im Falle einer Indexierung des Finanzierungsbeitrages des Bundes gemäß § 8 Abs. 1 BSchwAG nach folgendem § 6 Abs. 1 lit. d, wenn und soweit hierdurch die nicht rückzahlbaren Zuschüsse nach lit. d. den Betrag von 500,0 Mio. € übersteigen.
 - b) Das Land und seine Partner leisten einen Finanzierungsbeitrag in Höhe von 389,4 Mio. € für das Projekt in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses. Der Finanzierungsbeitrag des Landes und seiner Partner nach diesem Buchstaben reduziert sich im Falle einer Indexierung der Finanzierungsbei-

- träge nach nachstehenden lit. f., wenn und soweit hierdurch die nicht rückzahlbaren Zuschüsse nach lit. f. den Betrag von 281,0 Mio. € übersteigen.
- c) Der Flughafen leistet einen Finanzierungsbeitrag in Höhe von 107,8 Mio. € für das Projekt in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses.
 - d) Der Bund wird das Projekt mit Mitteln nach § 8 Abs. 1 BSchwAG in Höhe von 500,0 Mio. € als nicht rückzahlbare Zuschüsse finanzieren. Die EIU beabsichtigen, hierüber mit dem Bund eine gesonderte Finanzierungsvereinbarung zu schließen. Eine Einstandspflicht des Landes für den Fall, dass diese Mittel nicht gewährt werden, besteht nicht.
 - e) Zusätzlich werden die EIU nicht rückzahlbare Zuschüsse des Bundes – in Höhe von 300,0 Mio. € aus Mitteln nach § 8 Abs. 1 BSchwAG für das Bestandsnetz und in Höhe von 197 Mio. € aus Mitteln nach § 8 Abs. 2 BSchwAG – ggf. nach Maßgabe der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen oder aufgrund gesonderter Vereinbarungen erhalten und für das Projekt einsetzen. Eine Einstandspflicht des Landes für den Fall, dass diese Mittel nicht gewährt werden, besteht nicht.
 - f) Das Projekt wird darüber hinaus mit 281,0 Mio. € aus dem GVFG-Bundesprogramm in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen finanziert. Der Bund finanziert davon den Bundesanteil in Höhe von 168,6 Mio. €. Die Kofinanzierung erfolgt durch das Land, mindestens jedoch mit einem Betrag in Höhe von 112,4 Mio. €. Die EIU werden die hierfür erforderlichen Anträge in Abstimmung mit dem Land stellen. Eine Einstandspflicht der EIU für diese Mittel besteht nicht.
- (2) Die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm wird nach Maßgabe der Gemeinsamen Erklärung mit nicht rückzahlbaren Zuschüssen des Bundes nach § 8 Abs. 1 BSchwAG finanziert. Das Land beteiligt sich an den Kosten mit einem nicht rückzahlbaren Baukostenzuschuss in Höhe von 950 Mio. €.

§ 7**SONSTIGE BEITRÄGE DES FLUGHAFENS FÜR DAS PROJEKT**

- (1) Um die Anbindung des Flughafens an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sicherzustellen, hat der Flughafen am 31.07.2008 einen einmaligen, festen, nicht rückzahlbaren Zuschuss in Höhe von 112,242 Mio. € zum Ausgleich von Betriebsverlusten an die EIU geleistet, der im Falle eines Projektabbruchs gleich aus welchem Grund von den EIU an den Flughafen unverzüglich zzgl. Zinsen in Höhe des Zinssatzes EONIA (Euro Overnight Index Average) zurückzuzahlen ist, vgl. Vertrag Flughafen mit DB Netz vom 29.07.2008 / 07.08.2008 – geändert durch Vertrag vom 05.12.2008 / 15.12.2008 **Anlage H**.
- (2) Der Flughafen hat bzw. wird die in **Anlage 7.2** aufgeführten Anlagen und Bauwerke errichten. Diese sind nicht Gegenstand des Projektes, sind jedoch Voraussetzung für dessen Nutzung und daher, soweit noch nicht erfolgt, durch den Flughafen bis zur Inbetriebnahme des Flughafenbahnhofs zu errichten, diesbezüglich gilt insbesondere § 16 Abs. 10. Verletzt der Flughafen die Pflichten, sind Ansprüche der Vertragsparteien gegen die EIU und/oder die DB AG ausgeschlossen. Der Flughafen wird die EIU und die DB AG von evtl. Ansprüchen Dritter freistellen.
- (3) Im Verhältnis zu den EIU steht das Land für die Beiträge des Flughafens nach § 6 Abs. 1 lit. c und § 8 Abs. 3 lit. b ein. Die Einstandspflicht des Landes tritt ein, wenn der Flughafen mit der Zahlung in Verzug gerät.

§ 8**KOSTENÄNDERUNGEN DES PROJEKTES**

- (1) Werden bei der Durchführung des Projektes die voraussichtlichen Gesamtkosten von 3.076,0 Mio. € unterschritten, so kommen die Kostenminderungen allen Vertragsparteien anteilig in einer Höhe zu Gute, die dem Verhältnis ihrer Finanzierungsanteile gemäß § 6 Abs. 1 zu einander entspricht.

- (2) Kostensteigerungen bei den Bau- und Planungskosten über die gemäß § 6 Abs. 1 finanzierten voraussichtlichen Gesamtkosten in Höhe von 3.076,0 Mio. € hinaus sind – nach Maßgabe der § 3 Abs. 6, 7 und § 13 – möglichst durch Einsparungen oder Optimierungen auszugleichen.
- (3) Werden bei der Durchführung des Projekts trotz Beachtung des Gebots in vorstehendem Abs. 2 die voraussichtlichen Gesamtkosten von 3.076,0 Mio. € überschritten, so werden die Mehrkosten wie folgt finanziert:
- a) Zunächst übernehmen die EIU einen weiteren Finanzierungsbeitrag in Höhe von bis zu 220,0 Mio. €.
- b) Danach leisten das Land, die Stadt und der Flughafen einen weiteren Finanzierungsbeitrag in Höhe von bis zu 780,0 Mio. € als nicht rückzahlbaren Zuschuss. Hiervon trägt der Flughafen 119,4 Mio. €, was einem Anteil von $\frac{119,4}{780}$ entspricht. Der Finanzierungsbeitrag nach Satz 1 umfasst auch die in der Vereinbarung zur weiteren Zusammenarbeit vom 24.07.2001 enthaltene Zusage der Stadt zur Übernahme wasserrechtlicher Risiken und die Zusage des Landes zur Übernahme von Risiken aus einem Trassenführungskonflikt mit der Autobahnplanung im Bereich der Bundesautobahn Anschlussstelle Wendlingen, ohne dass damit eine Zweckbindung verbunden wäre.
- c) Bei einer unwahrscheinlichen Kostensteigerung von über 1.000,0 Mio. € übernehmen die EIU einen weiteren Finanzierungsbeitrag von 160,0 Mio. €.
- d) Danach schließt ein weiterer Finanzierungsbeitrag der EIU in Höhe von 130,0 Mio. € an. Dieser weitere Finanzierungsbeitrag reduziert sich um den Betrag, den die EIU ggf. als Kosten für die Zwischenfinanzierung der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm aufwenden müssen. Als Kosten für die Zwischenfinanzierung werden der jeweilige 6-Monats-EURIBOR zzgl. 0,176 Prozentpunkten vereinbart. Insoweit der Finanzierungsbeitrag nach vorstehendem Satz 1 für die Zwischenfinanzierung der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm eingesetzt wurde, wird dieser zur Finanzierung von Kostensteigerungen des Projektes dann und insoweit fällig, als der Bund diesen gemäß § 4 Abs. 5 der Gemeinsamen Erklärung refinanziert hat. Wenn und soweit wegen des in vorstehendem Satz Vereinbarten das Land einen weiteren Finanzierungsbeitrag nach folgendem lit. e geleistet hat, ist der Finan-

zierungsbeitrag der EIU nach Refinanzierung durch den Bund an das Land zu bezahlen.

- e) Einen weiteren Finanzierungsbeitrag von 160,0 Mio. € leisten anschließend das Land und die Stadt als nicht rückzahlbaren Zuschuss.
- (4) Im Falle weiterer Kostensteigerungen nehmen die EIU und das Land Gespräche auf. § 2 Abs. 2 findet insoweit keine Beachtung.

§ 9

FINANZIERUNG DURCH DAS LAND UND SEINE PARTNER

Das Land und seine Partner haben die Finanzierung der Kosten nach §§ 6 und 8 im Verhältnis untereinander durch gesonderte Vereinbarung vom 05.10.2007 geregelt. Im Verhältnis zu den EIU trägt das Land als Poolführer für seine Partner alle im Zusammenhang mit den Finanzierungsbeiträgen stehenden Rechte und Pflichten.

§ 10

AUSZAHLUNG VORLÄUFIGER FINANZIERUNGSBEITRÄGE

- (1) Das Land und seine Partner gewähren vorläufige Finanzierungsbeiträge für das Projekt in folgender Höhe:

Jahr	Bis 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Gesamt
Mio. €	0,0	0,0	30,0	50,0	50,0	32,0	50,0	60,0	60,0	60,0	59,0	42,5	8,3	0,0	0,0	0,0	501,8

Die Beiträge sind feststehend, es erfolgt ausgenommen im Falle des nachfolgenden Abs. 6 keine Minderung oder Verschiebung der Jahresscheiben in nachfolgende Jahre.

- (2) Der Flughafen gewährt vorläufige Finanzierungsbeiträge für das Projekt in folgender Höhe:

Finanzierungsvertrag Stuttgart 21
30. März 2009

Jahr	Bis 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Gesamt
Mio. €	0,0	0,0	0,0	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	45,2	42,3	0,0	0,0	0,0	0,0	107,8

Die Beiträge sind feststehend, es erfolgt ausgenommen im Falle des nachfolgenden Abs. 6 keine Minderung oder Verschiebung der Jahresscheiben in nachfolgende Jahre.

- (3) Den EIU obliegt es unter Wahrung der Rechte nach § 15 Abs. 2 Satz 4, Finanzierungsbeiträge des Bundes zu erwirken, und zwar in folgender Höhe:

Mittel nach § 8 Abs. 1 BSchwAG (Bedarfsplan)

Jahr	Bis 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Gesamt
Mio. €	0,0	0,0	20,0	18,0	18,0	52,0	75,0	95,0	82,0	65,0	40,0	10,0	25,0	0,0	0,0	0,0	500,0

Mittel nach § 8 Abs. 2 BSchwAG

Jahr	Bis 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Gesamt
Mio. €	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	43,4	23,4	23,3	23,3	23,3	23,3	37,0	0,0	0,0	0,0	0,0	197,0

Wenn und soweit zwischen Bund und EIU eine Vereinbarung zur Finanzierung des Bestandsnetzes (heute Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) besteht, gilt stattdessen die nachfolgende Tabelle:

Jahr	Bis 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Gesamt
Mio. €	0,0	0,0					66,8			94,795				35,405			197,0

Die Beträge gemäß vorstehender Tabelle sind auf die Baden-Württemberg anzudienende Länderquote für Mittel nach § 8 Abs. 2 BSchwAG nach Maßgabe der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung anzurechnen und durch die EIU auszuschöpfen.

Die Vertragsparteien gehen davon aus, dass in der Förderperiode 2014 bis 2018 die Baden-Württemberg anzudienende Länderquote insgesamt 94,795 Mio. € betragen wird. Sollte diese Quote erhöht werden, werden entsprechende Beiträge aus den Jahresscheiben 2019 ff. vorgezogen und die Jahresscheiben 2019 ff. reduzieren sich entsprechend.

Für den Fall, dass die Beträge gemäß vorstehender Tabelle nicht ausgeschöpft werden können, bietet das Land Baden-Württemberg soweit zumutbar an, angebotene Tauschmöglichkeiten mit anderen Bundesländern zu nutzen.

Mittel nach § 8 Abs. 1 BSchwAG (Bestandsnetz)

Jahr	Bis 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Gesamt
Mio. €	0,0	0,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	0,0	0,0	0,0	0,0	300,0

Es steht den EIU frei, die Jahresscheiben der Mittel nach § 8 Abs. 1 BSchwAG (Bestandsnetz) bei Bedarf flexibel einzusetzen, d.h. die Jahresscheiben auch zu verschieben.

- (4) Die Mittel nach GVFG (Bundesanteil nach § 6 Abs. 1 lit. f GVFG) sind wie folgt vorgesehen:

Jahr	Bis 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Gesamt
Mio. €	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	14,1	35,4	49,0	35,2	21,3	13,6	0,0	0,0	0,0	0,0	168,6

- (5) Die EIU haben für das Projekt vorläufig Finanzierungsbeiträge zu übernehmen in folgender Höhe:

Jahr	Bis 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Gesamt
Mio. €	195,8	30,1	-8,2	-2,3	53,6	134,5	151,3	127,2	128,1	169,1	153,4	71,105	27,595	32,9	22,5	14,1	1.300,8

Sollten die tatsächlichen Projektausgaben in einem Abrechnungszeitraum niedriger oder höher sein als die Summe der vorstehend vereinbarten Finanzierungsbeiträge pro Abrechnungszeitraum, so reduziert oder erhöht sich der Beitrag der EIU in diesem Abrechnungszeitraum entsprechend. Dies gilt nicht in den Fällen des nachfolgenden Abs. 7 und des vorstehenden § 8.

- (6) Die Finanzierungsbeiträge des Landes und seiner Partner nach vorstehendem Abs. 1 sowie des Flughafens nach vorstehendem Abs. 2 werden je zur Hälfte zum 30.04. und zum 31.08. des auf den Abrechnungszeitraum folgenden Jahres zur Zahlung fällig.

Die Zahlung zum 30.04. erfolgt, wenn und soweit die EIU bis zum 31.03. des auf den Abrechnungszeitraum folgenden Jahres nachweisen, dass die von ihnen seit Projektbeginn aufgewandten Projektmittel mindestens ebenso hoch sind, wie die nach vorstehenden Abs. 1, Abs. 2, Abs. 3 und Abs. 4 von Projekt-

beginn bis zum Ende des Abrechnungszeitraums gezahlt und die zum 30.04. zu zahlenden vorläufigen Finanzierungsbeiträge nach vorstehenden Abs. 1 und Abs. 2. Auf diese Weise wird die Nachschüssigkeit sichergestellt. Die Zahlung zum 31.08. erfolgt, wenn und soweit die EIU in einem Zwischennachweis bis zum 15.07. des laufenden Jahres nachweisen, dass die von ihnen seit Projektbeginn aufgewandten Projektmittel mindestens ebenso hoch sind, wie die nach vorstehenden Abs. 1, Abs. 2, Abs. 3 und Abs. 4 von Projektbeginn bis zum 30.06. des laufenden Jahres gezahlt und die bis zum 31.08. zu zahlenden vorläufigen Finanzierungsbeiträge nach vorstehenden Abs. 1 und Abs. 2. Die Nachweise richten sich nach § 11. Hiernach einbehaltene Finanzierungsbeiträge werden ausgezahlt, wenn und soweit zu einem folgenden Auszahlungszeitpunkt (30.04. / 31.08.) die EIU die Nachschüssigkeit nachweisen.

(7)

- a) Kostensteigerungen, die der Lenkungsreis nach § 13 Abs. 2 und 5 freigegeben hat, werden von jener Partei getragen, die hierzu nach § 8 Abs. 3 dieses Vertrages verpflichtet ist. Die Einzelheiten der Auszahlung bestimmen sich wie folgt, wobei
- die Auszahlungen nachfolgendem lit. c) als vorläufige Zahlung zu verstehen sind,
 - eine Endabrechnung mit kaufmännischem Projektabschluss im Sinne von § 5 Abs. 2 erfolgt und
 - keine Verzinsung der vorläufigen Zahlungen erfolgt.
- b) Beiträge nach § 8 Abs. 3 werden je Gewerk vorläufig erstattet, wenn
- die EIU fällige Zahlungsverpflichtungen gegenüber Dritten, die Leistungen für ein Gewerk des Projekts erbracht haben, zu erfüllen oder erfüllt haben und/oder selbst Kosten zur Herstellung dieses Gewerkes aufgewandt haben

und zu diesem Zeitpunkt feststell- oder absehbar ist,

- dass für die Herstellung dieses Gewerkes höhere Kosten aufzuwenden sind, als in der Kostenaufteilung auf Gewerke gemäß § 3 Abs. 2 für dieses Gewerk dargestellt (Kostenerhöhung).

Absehbar ist eine Kostenerhöhung, wenn

- nach dem Vergabeergebnis (Zusammenstellung der aufzuwendenden Kosten nach den Vereinbarungen der EIU mit Dritten, die Leistungen für ein Gewerk zu erbringen haben, und für Eigenleistungen aufzuwendende Kosten)

und/oder

- nach den von den EIU mit Dritten, die Leistungen für ein Gewerk zu erbringen haben, nach Vergabe zusätzlich geschlossenen Vereinbarungen (z.B. sogenannte Nachträge)

die aufzuwendenden Kosten für die Herstellung des Gewerkes höher sind, als in der Kostenaufteilung auf Gewerke gemäß § 3 Abs. 2 für dieses Gewerk dargestellt.

Für den Fall, dass zum Zeitpunkt der Fälligkeit einer Zahlungsverpflichtung der EIU gegenüber Dritten, die Leistungen für ein Gewerk zu erbringen haben, das Vergabeergebnis noch nicht ermittelt werden kann, ist eine Kostenerhöhung bereits dann absehbar im Sinne dieses Absatzes, wenn die Kosten nach dem Ergebnis der teilweisen Vergabe und der Kostenberechnung nach § 3 Abs. 3 für die noch nicht vergebenen Leistungen zur Herstellung des Gewerkes höher sind, als in der Kostenaufteilung auf Gewerke gemäß § 3 Abs. 2 für dieses Gewerk dargestellt.

- c) Liegen die Voraussetzungen nach vorstehender lit. b) vor, so sind fällige Zahlungsverpflichtungen für ein Gewerk, welche die EIU gegenüber einem Dritten zu erfüllen oder erfüllt haben, oder für Eigenleistungen aufgewandte Kosten den EIU in Höhe jenes Anteils vorläufig gemäß § 8 Abs. 3 zu erstatten, der dem Verhältnis der nach vorstehender lit. b) zu berechnenden Kostenerhöhung zu den feststellbar und/oder absehbar für das Gewerk aufzuwendenden Kosten entspricht. Soweit feststell- oder absehbar ist, dass für die Herstellung eines Gewerkes niedrigere Kosten aufzuwenden sind, als in der Kostenaufteilung auf Gewerke gemäß § 3 Abs. 2 für dieses Gewerk dargestellt, werden diese Kostenminderungen entsprechend dem vorstehend zu Kostenerhöhungen vereinbarten behandelt. Die Berechnung der Kostenminderung erfolgt entsprechend der Methode der Kostenerhöhung. Zu jedem Abrechnungszeitraum gemäß lit. e wird über alle Gewerke die Summe aller sich aus den jeweiligen Risikoanteilen an den fälligen Zahlungsverpflichtungen ergebenden Beträge gebildet.

Zur vorläufigen Auszahlung auf die Beiträge nach § 8 Abs. 3 kommt die Differenz zwischen der Summe zum aktuellen Abrechnungszeitpunkt und der Summe zum jeweils vorausgegangenen Abrechnungszeitpunkt gemäß nachfolgendem lit. e).

Diese Vorgehensweise ist in **Anlage 10.7** beispielhaft dargestellt.

- d) Ergibt sich nach Berechnung gemäß vorstehendem lit. c) eine Reduzierung der Beiträge gemäß § 8 Abs. 3 (negative Summe), wird dieser Betrag jener Vertragspartei vorläufig rückerstattet, welche die jüngste vorläufige Zahlung nach vorstehend Vereinbartem geleistet hat. Ist dieser Betrag höher als die jüngste vorläufige Zahlung auf einen Beitrag nach § 8 Abs. 3, so ist der übersteigende Betrag jener Vertragspartei vorläufig rückzuerstatten, welche die nächst ältere vorläufige Zahlung auf einen Beitrag gemäß § 8 Abs. 3 geleistet hat. Im Übrigen gilt § 8 Abs. 1.
- e) Vorläufige Zahlungen nach vorstehenden lit. c) und d) sind zum Ende eines jeden Quartals eines Kalenderjahres zu leisten. Die EIU ermitteln jeweils zu diesem Zeitpunkt, ob und in welcher Höhe Kostenerhöhungen oder Kostensenkungen im vorstehenden Sinne feststell- oder absehbar sind. Die EIU legen einen Nachweis nach dem Muster **Anlage 10.7** vor. Die EIU geben dem Land jene Auskünfte und Unterlagen, die zur Prüfung des Nachweises erforderlich sind.
- f) Nach kaufmännischem Projektabschluss im Sinne des § 5 Abs. 2 erfolgt eine Schlussabrechnung. Sich hiernach noch ergebende, weitere Finanzierungsbeiträge sind von der Vertragspartei zu zahlen, die nach § 8 Abs. 3 dieses Vertrages hierzu verpflichtet ist. Hinsichtlich zuviel bezahlter, weiterer Finanzierungsbeiträge gilt vorstehende lit. d) entsprechend.

§ 11

VERWENDUNGSNACHWEIS

Die EIU führen für die Gesamtkosten des Projektes einen Verwendungsnachweis zum 31.03. eines jeden Jahres für das vorausgegangene Kalenderjahr (Abrechnungszeitraum) sowie einen „Zwischennachweis“ zum 15.07. des lau-

fenden Jahres gegenüber dem Land, das seine Partner und den Flughafen auch insoweit gegenüber den EIU vertritt. Die Nachweise bestimmen sich nach **Anlage 10.7**. Für Finanzierungsbeiträge nach § 6 Abs. 1 lit. f) erstellen die EIU nötigenfalls einen gesonderten Verwendungsnachweis.

Die EIU legen dem Land einen Schlussverwendungsnachweis nach Maßgabe der **Anlage 10.7** vor. Die EIU werden dem Land einen geeigneten Zeitpunkt hierfür vorschlagen, der spätestens fünf Monate nach kaufmännischem Projektabschluss liegt. Das Land wird sich dabei sinnvollen, früheren Zeitpunkten nicht verweigern, wenn absehbar ist, dass nur noch verhältnismäßig geringe Kosten offen sind. Für die zugrunde liegenden Belege und Verträge gilt eine Aufbewahrungsfrist von fünf Jahren nach Vorlage des Verwendungsnachweises.

Die EIU geben dem Land jene Auskünfte und Unterlagen, die zur Prüfung der Verwendungsnachweise erforderlich sind.

§ 12

WIRTSCHAFTLICHKEITSAUSGLEICH

Ein Wirtschaftlichkeitsausgleich erfolgt nicht. § 7 Abs. 1 bleibt unberührt.

§ 13

LENKUNGSKREIS

- (1) Die EIU, die DB AG sowie das Land und seine Partner richten einen gemeinsamen Lenkungskreis ein. Der Flughafen wird im Lenkungskreis durch das Land und die Stadt vertreten.
- (2) Der Lenkungskreis entscheidet – nach Maßgabe der Geschäftsordnung einvernehmlich – in den Fällen:
 - a) des § 3 Abs. 3 Sätze 16 und 18,
 - b) aller Änderungen, die von Bund, Land, Stadt, Region oder Flughafen gewünscht werden,

- c) des § 3 Abs. 7,
 - d) aller wesentlichen Änderungen der Vorgaben der Projektbeschreibung und der Entwurfsplanung gemäß § 3 Abs. 3. Wesentlich in diesem Sinne sind inhaltliche Änderungen
 - in Bezug auf die äußerliche Gestaltung der Bauwerke oder
 - in Bezug auf die Eignung zum in der Projektbeschreibung vereinbarten und von den Vertragsparteien der Entwurfsplanung zugrunde gelegten verkehrlichen Gebrauch und/oder
 - die eine verspätete Inbetriebnahme zur Folge haben.
 - e) von Gegensteuerungsmaßnahmen mit dem Ziel, die Inanspruchnahme des Risikobudgets zu vermeiden, sofern die Gegensteuerungsmaßnahmen zu wesentlichen Änderungen der Vorgaben der Projektbeschreibung und der Entwurfsplanung gemäß § 3 Abs. 3 führen.
- (3) Die Sitzungen des Lenkungskreises werden in einem Arbeitskreis Baden-Württemberg 21 vorbereitet, der mit Vertretern des Landes, der Stadt, der Region und der EIU sowie der ihnen verbundenen Unternehmen besetzt ist. Die Struktur des Arbeitskreises ergibt sich aus der Darstellung in **Anlage 13.3**.
- (4) Die Entscheidungsvorlagen an den Lenkungskreis müssen die Folgen aufzeigen, wenn eine Entscheidung nicht zustande kommt oder eventuelle Vorbehalte nicht rechtzeitig ausgeräumt sind. Kommt eine Entscheidung des Lenkungskreises nicht zustande, sind die Folgen (insbesondere Kostensteigerungen bei den Bau- und Planungskosten, auch aufgrund einer verspäteten Inbetriebnahme) gemäß den Regelungen nach § 8 Abs. 3 zu tragen.
- (5) Kommt für eine Maßnahme, die bezogen auf die Abwehr einer Gefahr erforderlich ist, keine rechtzeitige Befassung des Arbeitskreises Baden-Württemberg 21 und/oder des Lenkungskreises zustande, sind die EIU berechtigt, auf Basis der zugesagten Finanzierungs- und Risikobeiträge erforderliche Sofortmaßnahmen einzuleiten. Die EIU sind verpflichtet, die Änderungen unverzüglich dem Lenkungskreis mit der notwendigen Begründung zur Entscheidung vorzulegen. Der Lenkungskreis wird der Maßnahme schriftlich unverzüglich zustimmen, es sei denn, sie verstößt grob unbillig gegen die Interessen eines Vertragspartners. In

diesem Fall ist die Sofortmaßnahme rückgängig zu machen. Ziffer 2.5 der Geschäftsordnung für den Lenkungskreis **Anlage 13.5** gilt entsprechend.

- (6) Die EIU haben den Mitgliedern des Lenkungskreises und des Arbeitskreises Baden-Württemberg auf Anforderung jene Auskünfte zu erteilen und Unterlagen in den Räumen der DB ProjektBau GmbH in Stuttgart vorzulegen, die zur Erfüllung der Aufgaben nach diesem Vertrag erforderlich sind, wobei die Vertragsparteien davon ausgehen, dass diese abschließend in § 3 und § 13 geregelt sind. Ein online Zugriff des Landes und seiner Partner auf die Buchungssysteme der EIU erfolgt nicht. Soweit dies zur Erfüllung der Aufgaben nach diesem Vertrag erforderlich ist, wobei die Vertragsparteien davon ausgehen, dass diese abschließend in § 3 und § 13 geregelt sind, ist den Mitgliedern des Lenkungskreises und des Arbeitskreises Baden-Württemberg nach schriftlicher Anmeldung, die die zu besichtigenden Anlagen benennt, auch Zutritt zu den im Bau befindlichen oder fertig gestellten Anlagen des Projekts zu gewähren. Die schriftliche Anmeldung soll im Regelfall 5 Werktage zuvor erfolgen, der Zeitpunkt des Zutritts zur Baustelle ist mit der Projektleitung unter Berücksichtigung des Bauablaufs abzustimmen. Die Mitglieder des Lenkungskreises oder des Arbeitskreises Baden-Württemberg können zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach diesem Vertrag – wobei die Vertragsparteien davon ausgehen, dass diese abschließend in § 3 und § 13 geregelt sind – sachverständige Beauftragte hinzuziehen. Den Sachverständigen ist zur Erfüllung ihres Auftrages Einsicht in Unterlagen und Zutritt zur Baustelle nach den vorgenannten Regelungen zu gewähren. Sämtliche Personen haben beim Zutritt zur Baustelle den Anweisungen des Projektleiters bzw. des von ihm beauftragten Bevollmächtigten Folge zu leisten. Sofern Haftungsregelungen vor Betreten der Baustelle notwendig sind, werden diese vor Betreten der Baustelle vereinbart.
- (7) Es gelten die Vertraulichkeitsregelungen in **Anlage 13.7**.
- (8) Die Geschäftsordnung einschließlich Aufgaben und Befugnissen für den Lenkungskreis liegt diesem Vertrag in **Anlage 13.5** bei.

§ 14**VERTRETUNG DER VERTRAGSPARTEIEN, ANSPRECHPARTNER**

- (1) Die DB Netz vertritt die DB AG und die EIU in der Ausführung dieses Vertrages gegenüber dem Land und seinen Partnern sowie gegenüber dem Flughafen.
- (2) Das Land vertritt seine Partner und den Flughafen in der Ausführung dieses Vertrages gegenüber den EIU und der DB AG.
- (3) Die DB Netz teilt dem Land durch Vorstandsschreiben einen Ansprechpartner sowie eventuelle Änderungen mit. Das Land teilt durch Schreiben des Ministerpräsidenten der DB Netz einen Ansprechpartner sowie eventuelle Änderungen mit. Rechtsgestaltende Erklärungen zwischen den Vertragsparteien sind ausschließlich an die mitgeteilten Ansprechpartner zu richten.

§ 15**INKRAFTTRETEN, VORBEHALTE**

- (1) Der Vertrag tritt vorbehaltlich der nachfolgenden Absätze mit seiner Unterzeichnung in Kraft und gilt bis zum Ablauf der Zweckbindungsdauer gemäß § 16 Abs. 1 Satz 1. Eine ordentliche Kündigung dieses Vertrages ist ausgeschlossen.
- (2) Der Vertrag steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die zuständigen Beschluss- und Aufsichtsgremien der Vertragsparteien. Die Vertragsparteien verpflichten sich vorbehaltlos, die Entscheidungen ihrer Gremien zeitgerecht herbeizuführen und einen Entfall der aufschiebenden Bedingung nach vorstehendem Satz 1 den jeweils anderen Vertragsparteien unverzüglich schriftlich zur Kenntnis zu bringen. Die Vorbehalte im Sinne des vorstehenden Satz 1 gelten mit der Anzeige nach vorstehendem Satz 2 bezogen auf den jeweiligen Vorbehalt als ausgeräumt.

Weiterer Vorbehalt ist die Unterzeichnung des unter § 6 Abs. 1 lit. d genannten Vertrages sowie des Vertrages für die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 durch den Bund bis zum 15.09.2009 wobei sich die Parteien darüber einig sind, dass für den Fall, dass die Vorbehalte nach diesem

Satz nicht ausgeräumt werden können, die Regelungen gemäß § 2 Abs. 2 Satz 4 ff. entsprechend gelten. Die Parteien haben den Entfall der Vorbehalte anzuzeigen. Mit Zugang der Anzeige gelten die Vorbehalte als ausgeräumt.

§ 16

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

- (1) Die EIU werden die Infrastruktur des Projektes für mindestens 20 Jahre ab Fertigstellung vorhalten und betreiben, soweit dort Schienenverkehrsleistungen für den SPNV bestellt und durchgeführt werden. Dies gilt nicht für notwendige Bauzwischenzustände während der Realisierung des Projektes.
- (2) Erlöse der EIU, der DB AG oder mit ihr verbundener Unternehmen aus Grundstückverkäufen und Zinsen sind nicht auf Fördermittel der anderen Vertragsparteien anzurechnen.
- (3) Wird das Projekt gemäß § 2 Abs. 2 oder § 15 Abs. 2 Satz 4 qualifiziert abgeschlossen, überlassen die EIU dem Land und seinen Partnern ein einfaches, nicht übertragbares Nutzungsrecht an den bis dahin erstellten Planungsergebnissen, soweit die EIU zur Übertragung dieses Rechts nach Maßgabe der Verträge mit den jeweils beauftragten Planungsunternehmen hierzu berechtigt sind. Ausgenommen hiervon sind die Planungsergebnisse betreffend den Filderbahnhof. Hieran erhält der Flughafen ein einfaches, nicht übertragbares Nutzungsrecht, soweit die EIU zur Übertragung dieses Rechts nach Maßgabe der Verträge mit den jeweils beauftragten Planungsunternehmen hierzu berechtigt sind. Das Land und seine Partner sowie der Flughafen erhalten jeweils Kopien der Genehmigungs- oder der Ausführungsplanung, soweit letztere bis dahin erstellt wurde.
- (4) Bei der umsatzsteuerlichen Beurteilung der vereinbarten Zahlungen sind sich die Vertragsparteien einig, dass diese als nicht steuerbare Zuschüsse nicht der Umsatzsteuer unterliegen. Die Zahlungen werden daher netto (ohne Umsatzsteuer) in Rechnung gestellt. Sind von einem oder mehreren der EIU hierfür Umsatzsteuerbeträge dennoch zu entrichten (durch Änderung der rechtlichen Beurteilung z.B. im Rahmen einer steuerlichen Betriebsprüfung), werden die

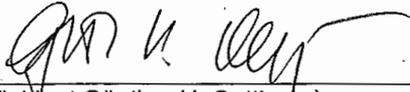
entsprechenden Umsatzsteuerbeträge und die durch die nachträgliche Zahlung entstehenden steuerlichen Nebenleistungen im Sinne des § 3 Abs. 4 Abgabenordnung nachträglich von der Vertragspartei, die jeweils die Zahlung vorgenommen hat, erstattet. Die jeweilige Vertragspartei stellt das/die betroffene/-n EIU jeweils auf erstes Anfordern frei.

- (5) Bei der Vergabe von Leistungen zur Realisierung des Projektes werden die EIU die mittelständischen Interessen angemessen (d.h. insbesondere soweit technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar) berücksichtigen.
- (6) Das Projekt trägt maßgeblich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei. Dementsprechend sollen im Sinne einer volkswirtschaftlich gebotenen Kooperation die übrigen öffentlichen Verkehrsmittel Zu- und Abbringerfunktion erhalten. Eine Verknüpfung der übrigen öffentlichen Verkehrsmittel entsprechend dem Verkehrsbedarf mit den Zugangsstellen der Eisenbahn wird vom Land und seinen Partnern angestrebt.
- (7) Das Land und seine Partner sowie der Flughafen verpflichten sich zur Vertraulichkeit nach Maßgabe der **Anlage 13.7**.
- (8) Die Vertragsparteien streben an, Pressemitteilungen abzustimmen.
- (9) Im Hinblick auf das gemeinsame Ziel, das Projekt zu realisieren, werden das Land und seine Partner keine Rückforderungen für solche Maßnahmen geltend machen, die vor Inbetriebnahme des Projektes gefördert wurden und deren Nutzungsdauer bei ihrer – ganzen oder teilweisen – Veränderung oder Außerbetriebnahme aufgrund der Realisierung des Projektes noch nicht abgelaufen ist.
- (10) Die Vertragsparteien verpflichten sich, das Projekt zu fördern. Soweit der Flughafen (nach § 3 Abs. 3 der Vereinbarung zum Filderbahnhof in **Anlage D**) Baumaßnahmen an eigenen Anlagen durchführt, die nicht Gegenstand des Projektes sind, aber in engem Zusammenhang zu diesem stehen, wird er diese Maßnahmen auf das Projekt ausrichten und im Laufe des Projektfortschritts eventuell erforderliche Anpassungen auf eigene Kosten so vornehmen, dass sich hieraus keine Verzögerungen für das Projekt ergeben. Die Stadt strebt dies grundsätzlich für ihre Maßnahmen ebenfalls an.

- (11) Jede Partei trägt die ihr entstandenen Kosten und Auslagen im Zusammenhang mit der Vorbereitung und dem Abschluss dieses Vertrages.
- (12) Dieser Vertrag schreibt, soweit vorstehend nicht ausdrücklich anders bestimmt, gemeinsam mit den unter § 2 Abs. 9 und Abs. 10 aufgezählten Vereinbarungen die unter § 2 Abs. 4, Abs. 5, Abs. 6 und Abs. 8 genannten, bisherigen Vereinbarungen über die Finanzierung des Projektes ersetzend fort. Die Gemeinsame Erklärung zwischen den Vertragsparteien und der Bundesrepublik Deutschland (**Anlage G**) geht diesem Vertrag bei Widersprüchen vor.
- (13) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden oder aus tatsächlichen oder aus Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages nicht berührt. Das Gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragsparteien angestrebten Zweck am nächsten kommt.
- (14) Die Abtretung von Rechten und Übertragung von Pflichten nach diesem Vertrag bedarf der vorherigen Zustimmung der Vertragsparteien, die nur aus einem sachlichen Grund versagt werden darf.
- (15) Die Anlagen sind Bestandteil des Vertrages.
- (16) Änderungen und Ergänzungen zu diesem Vertrag bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform, es sei denn, eine strengere gesetzliche Formvorschrift gilt.
- (17) Dieser Vertrag wird dreifach ausgefertigt; fünf Abschriften werden erteilt.

Stuttgart, 02.04.2009

Für das Land



(Ministerpräsident Günther H. Oettinger)

Für den Flughafen



(Prof. Georg Fundel und Walter Schoefer)

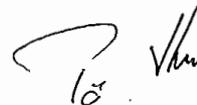
Für die DB AG, die DB Netz, die DB Station&Service und die DB Energie



(Vorstand Infrastruktur der DB AG Stefan Garber)

Finanzierungsvertrag Stuttgart 21
30. März 2009

28/28



Anlage 2**Gemeinsame Erklärung zur Realisierung der Projekte
"Stuttgart 21" und "NBS Wendlingen – Ulm"**

zwischen

der **Bundesrepublik Deutschland**,

vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,

dem **Land Baden-Württemberg**,

vertreten durch den Ministerpräsidenten des Landes Baden-Württemberg,

der **Landeshauptstadt Stuttgart**,

vertreten durch das Land Baden-Württemberg,

dem **Verband Region Stuttgart**,

vertreten durch das Land Baden-Württemberg,

der **Flughafen Stuttgart GmbH**,

vertreten durch die Geschäftsführer,

der **Deutschen Bahn Aktiengesellschaft**,

vertreten durch den Vorstand, dieser wiederum vertreten durch den Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG,

der **DB Netz Aktiengesellschaft**,

vertreten durch den Vorstand, dieser wiederum vertreten durch den Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG,

der **DB Station&Service Aktiengesellschaft**

vertreten durch den Vorstand, dieser wiederum vertreten durch den Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG

und

der **DB Energie GmbH**,

vertreten durch die Geschäftsführung, diese wiederum vertreten durch den Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG.

(die drei letztgenannten nachfolgend Eisenbahninfrastrukturunternehmen, „EIU“ genannt)

§ 1 – Präambel

- (1) Die Bundesrepublik Deutschland, das Land Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart, die Flughafen Stuttgart GmbH, die EIU und die Deutsche Bahn AG sind sich einig, das Bedarfsplanprojekt Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Stuttgart – Augsburg, vorliegend die Teilstrecke Wendlingen – Ulm und ihre Einbindung in den Knoten Stuttgart im Rahmen des Projektes "Stuttgart 21", als Teil des vorrangigen Transeuropäischen Projektes Nr. 17 frühzeitig zu realisieren. Zwischen den Beteiligten besteht insofern Einvernehmen, den Baubeginn der NBS Wendlingen – Ulm auf das Jahr 2010 vorzuziehen. Die Beteiligten verfolgen damit das Ziel, dass beide Vorhaben im Jahr 2019 in Betrieb genommen werden. Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich an diesem Projekt insbesondere, um das Nahverkehrsangebot und die regionale Wirtschaftsstruktur zu verbessern.
- (2) Das Projekt "Stuttgart 21" ist die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart, bei welcher der Kopfbahnhof durch einen tiefliegenden Durchgangsbahnhof ersetzt und an die Bestandsstrecken und die NBS Wendlingen – Ulm angeschlossen wird. Dieses Projekt ist in Anlage 1 näher beschrieben.
- (3) Das Projekt "NBS Wendlingen – Ulm" ist der Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Wendlingen und Ulm. Dieses Projekt ist in Anlage 2 näher beschrieben.
- (4) Der Übergang vom Projekt "Stuttgart 21" zur NBS Wendlingen – Ulm liegt am westlichen Widerlager des zweigleisigen Kreuzungsbauwerkes über den Neckar in Wendlingen, wobei das Widerlager Teil der NBS Wendlingen – Ulm ist. Die Verbindungskurve aus Richtung Ulm in Richtung Plochingen gehört zur NBS Wendlingen – Ulm, die Verbindungskurve aus Richtung Tübingen in Richtung Stuttgart gehört zum Projekt "Stuttgart 21".

§ 2 – Bisherige Vereinbarungen

- (1) Grundlage des gemeinsamen Verständnisses der Beteiligten bilden die nachstehenden Vereinbarungen:
 - Rahmenvereinbarung zum Projekt "Stuttgart 21" vom 07.11.1995
 - Memorandum of Understanding vom 19.07.2007
 - Eckpunktepapier für einen Finanzierungsvertrag vom 19.07.2007
- (2) Bei Widersprüchen gelten die zuletzt genannten Vereinbarungen vorrangig vor den in der weiteren Vergangenheit Liegenden.

§ 3 – Finanzierung

Die Beschreibung der Finanzierungsbeiträge und ihre Zuordnung ergeben sich grundsätzlich aus den in § 2 genannten Vereinbarungen. Zahlungsansprüche werden erst durch ergänzende, diese Erklärung sowie die in § 2 genannten Vereinbarungen ausfüllende Finanzierungsverträge oder Zuwendungsbescheide begründet.

§ 4 – NBS Wendlingen – Ulm

- (1) Die Kosten (Bau- und Planungskosten) für die NBS Wendlingen – Ulm betragen 2.025 Mio. € (Preis- und Planungsstand 2004).
- (2) Das Land Baden-Württemberg erklärt sich bereit, einen festen Zuschuss (nicht rückzahlbarer Baukostenzuschuss (BKZ)) für den Bund in Höhe von 950 Mio. € beginnend ab 2010 bis vsl. 2016 für Investitionskosten (Baukosten und Planungskostenpauschale) entsprechend den geltenden Finanzierungsregeln des Bundes abschließend zu leisten, um eine frühzeitige Realisierung der NBS Wendlingen – Ulm und die zeitgleiche Fertigstellung mit dem Projekt "Stuttgart 21" zu ermöglichen.
- (3) Der Bund wird die Gesamtfinanzierung in Form von nicht rückzahlbaren BKZ, die im Anschluss an den vom Land Baden-Württemberg bereit gestellten festen Zuschuss in Höhe von 950 Mio. € gewährt wird, sicherstellen sowie das Risiko einer Kostensteigerung der zuwendungsfähigen Kosten tragen. Dazu wird er ab 01.01.2016 die erforderlichen Bundesmittel zur Verfügung stellen.
- (4) Soweit TEN-Zuschüsse der Europäischen Union gewährt werden, fließen diese in vollem Umfang dem Bund zur Abdeckung seines Kostenbeitrages zu. Die EU-Mittel sind in ihrem Bewilligungszeitraum vorrangig einzusetzen. Soweit die EU in der Finanzierungsperiode 2014 – 2020 die Möglichkeit zur Beantragung von TEN-Zuschüssen eröffnet, werden die EIU und der Bund entsprechende Zuschüsse beantragen.
- (5) Für den Fall, dass der Finanzierungsanteil des Landes vor dem 01.01.2016 verausgabt sein sollte, werden die EIU zur Überbrückung des Zeitraumes bis zum 31.12.2015 Eigenmittel bis zu einer Höhe von 130 Mio. € bereitstellen, die der Bund ab dem 01.01.2016 nach Maßgabe der in der Einzelvereinbarung zu regelnden Konditionen innerhalb der Bauzeit refinanziert.
- (6) Zur Sicherstellung der Gesamtfinanzierung schließt der Bund mit den EIU eine Finanzierungsvereinbarung über den Bau der NBS Wendlingen – Ulm ab.

- (7) Entsprechend den Regelungen der Rahmenfinanzierungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB Netz AG sowie der DB Station&Service AG vom 14.12.1999 sowie der Änderungsvereinbarung vom 16.07.2002 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB Netz AG sowie der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH werden die EIU die Finanzierungsanträge für die NBS Wendlingen – Ulm sowie die Verwendungsnachweise dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) vorlegen. Das EBA wird die Antrags- und Verwendungsprüfung durchführen. Dies gilt auch für die vom Land Baden-Württemberg bereitgestellten 950 Mio. €. Das Land Baden-Württemberg erhält für die von ihm bereitzustellenden Mittel nach deren Vorliegen jeweils Abdrucke der Mittelfreigaben sowie der Verwendungsnachweise. Einzelheiten werden in der Finanzierungsvereinbarung nach Absatz 6 und in der Vereinbarung zwischen dem Land und der DB Netz AG sowie der DB Energie GmbH über die Auszahlung der 950 Mio. € geregelt.

§ 5 – Projekt "Stuttgart 21"

- (1) Die EIU sind Vorhabenträger und Bauherr des Projektes "Stuttgart 21". Das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH beteiligen sich an der Finanzierung.
- (2) Der Bund erklärt sich bereit, das Projekt "Stuttgart 21" mit einem Festbetrag aus Mitteln nach § 8 Abs. 1 BSchwAG in Höhe von 500 Mio. € (Preis- und Planungsstand 2004) mitzufinanzieren. Die Bundesmittel werden in Abhängigkeit festgelegter Zielerreichungsgrade (Meilensteine) entsprechend dem Baufortschritt ausgereicht. Zur Berücksichtigung allgemeiner Lohn- und Preissteigerungen wird dieser Betrag einmalig bis einschließlich 2008 entsprechend dem vom Statistischen Bundesamt ermittelten Baukostenindex für Straßenbau fortgeschrieben. Der BKZ des Bundes ergibt sich aus den "Sowieso-Kosten" der ursprünglich geplanten Anbindung der NBS Wendlingen – Ulm in den Knoten Stuttgart.
- (3) Soweit TEN-Zuschüsse der Europäischen Union gewährt werden, fließen diese in vollem Umfang dem Bund zur Abdeckung seines Finanzierungsbeitrages zu. Soweit die EU in der Finanzierungsperiode 2014 – 2020 die Möglichkeit zur Beantragung von TEN-Zuschüssen eröffnet, werden die EIU und der Bund entsprechende Zuschüsse beantragen.
- (4) Der Bund schließt mit den EIU eine Finanzierungsvereinbarung über den in Absatz 2 genannten Beitrag zum Projekt "Stuttgart 21" ab.

- (5) Der Bund erklärt sich aufgrund der Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg zum volkswirtschaftlichen Nutzen bereit, im Rahmen der auf das Land Baden-Württemberg entfallenden Quote gemäß § 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) i.V.m. Anlage 8.7 weitere Bundesmittel nach § 8 Abs. 2 BSchwAG in Höhe von 197 Mio. € in Form von BKZ zur Verfügung zu stellen. Das Land stimmt hiermit zu, dass die EIU diese Mittel für das Projekt „Stuttgart 21“ verwenden. Soweit diese Mittel während der Laufzeit der LuFV eingesetzt werden, gelten für sie ausschließlich die in der LuFV vereinbarten Auszahlungs- und Nachweisregelungen.
- (6) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen werden 300 Mio. € aus den für die Durchführung von Ersatzinvestitionen gemäß § 2.1 der LuFV bereitgestellten Bundesmitteln für Stuttgart 21 nach den dort vereinbarten Regelungen einsetzen. Vorstehender Absatz 5 Satz 3 gilt entsprechend.
- (7) Die EIU verpflichten sich, die bis 2013 nach Absatz 5 und 6 nicht eingebrachten Mittel aus der Folge-LuFV oder, falls keine neue LuFV erfolgt, aus den zukünftig vom Bund auf Grundlage einer Finanzierungsvereinbarung zur Verfügung gestellten Mitteln für Ersatzinvestitionen in die Schienenwege des Bundes bereit zu stellen. Falls es nach Beendigung der LuFV nicht zu einer entsprechenden Folgevereinbarung kommt, wird für die nicht eingebrachten Mittel nach Absatz 5 und Absatz 6 jeweils eine gesonderte Einzel-Finanzierungsvereinbarung geschlossen. Diese lehnen sich an die Einzel-Finanzierungsvereinbarung nach Absatz 4 in Verbindung mit Absatz 2 an. Die EIU werden dem Bund entsprechende Nachweise für die bereits verausgabten Mittel, die sie dem Land vorlegen, nachrichtlich zur Verfügung stellen.¹
- (8) Teile des Vorhabens sind in dem GVFG-Bundesprogramm nach § 6 Abs. 1 GVFG platziert und werden nach den für dieses Programm geltenden Regeln finanziert. Der Bund wird nach vollständiger Antragstellung durch die EIU innerhalb von 6 Monaten über den jeweiligen Antrag entscheiden. Die nach Prüfung des Finanzierungsantrages bewilligten zuwendungsfähigen Kosten werden über die Bauzeit nur mit Baupreisindex gemäß den Vorgaben des GVFG fortgeschrieben. Der Bund und das Land stellen sicher, dass die Finanzhilfen gemäß GVFG und der Vorgaben aus dem Bewilligungsbescheid bis zum Auslaufen des GVFG-Bundesprogramms bereit gestellt werden. Die EIU streben an, den Bauablauf entsprechend zu steuern. Sollten wider Erwarten nach Auslaufen des GVFG Bundesprogramms abschließende Finanzierungsraten erforderlich sein, ge-

¹ Falls keine Folge-LuFV abgeschlossen wird, werden die Meilensteine beim Finanzierungsanteil nach Absatz 5 beim Obertürkheimer Tunnel vereinbart, beim Finanzierungsanteil nach Absatz 6 werden die bereits festgelegten Meilensteine der Finanzierungsvereinbarung nach Absatz 4 aufgestockt.

hen Bund und Land davon aus, dass eine entsprechende Anschlussfinanzierung der bewilligten und begonnenen GVFG Projekte ermöglicht wird.

- (9) Beiträge der Absätze 5 und 6 sind Festbeträge, die keiner Nominalisierung durch den Bund unterliegen.
- (10) Die Bereitstellung der weiteren Finanzierungsmittel sowie die Finanzierung ggf. entstehender Mehrkosten werden in einer gesonderten Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg, der Landeshauptstadt Stuttgart, dem Verband Region Stuttgart, Flughafen Stuttgart GmbH, der DB AG und den EIU geregelt, die die Maßgaben der in § 2 genannten Vereinbarungen umsetzt. Für eventuelle Kostensteigerungen, die durch die o.g. Finanzierungsbeiträge nicht abgedeckt sind, haben die EIU, das Land, die Stadt und der Flughafen eine Risikovorsorge getroffen. Danach werden Kostensteigerungen wie folgt übernommen: zunächst 220 Mio. € von den EIU, danach 780 Mio. € von Land, Stadt und Flughafen. Bei einer unwahrscheinlichen Kostensteigerung über 1.000 Mio. € übernehmen die EIU einen weiteren Finanzierungsbeitrag in Höhe von 160 Mio. €. Danach schließt sich ein weiterer Finanzierungsbeitrag der EIU in Höhe von 130 Mio. € an. Dieser Betrag reduziert sich um den Betrag, den die EIU ggf. als Kosten für die Zwischenfinanzierung der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm aufwenden müssen. Einen weiteren Finanzierungsbeitrag in Höhe von 160 Mio. € leisten anschließend das Land und die Stadt. Bei einer darüber hinaus gehenden Kostensteigerung nehmen EIU und Land Gespräche auf.

§ 6 – Sonstiges

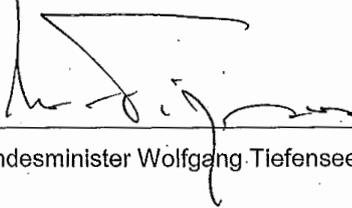
- (1) Die Projekte "Stuttgart 21" und "NBS Wendlingen – Ulm" sind voneinander abhängig. Die beteiligten Partner werden ihre Handlungen danach ausrichten, dass eine zeitgleiche Inbetriebnahme der Projekte erfolgen kann. Änderungen innerhalb eines der beiden Projekte oder in beiden Projekten sind bezüglich ihrer Auswirkungen jeweils im anderen Projekt zu berücksichtigen.
- (2) Bei der Vergabe von Leistungen zur Realisierung der Vorhaben werden die EIU die Interessen der mittelständischen Unternehmen angemessen, das heißt insbesondere soweit technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar, berücksichtigen.
- (3) Die Gemeinsame Erklärung bedarf der Zustimmung der zuständigen Gremien. Die Erklärenden verpflichten sich vorbehaltlos, die Entscheidungen ihrer Gremien zeitgerecht herbeizuführen und einen Entfall der aufschiebenden Bedingung nach vorstehendem Satz 1 den jeweils anderen unverzüglich schriftlich zur Kenntnis zu bringen. Die Vorbe-

halte im Sinne des vorstehenden Satz 1 gelten mit der Anzeige nach vorstehendem Satz 2 als ausgeräumt.

- (4) Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder werden oder aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Vereinbarung für einen der Vertragspartner insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieser Vereinbarung nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragsparteien angestrebten Zweck am nächsten kommt.

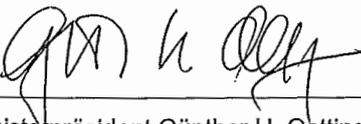
Stuttgart, 02.04.2009

Für den Bund



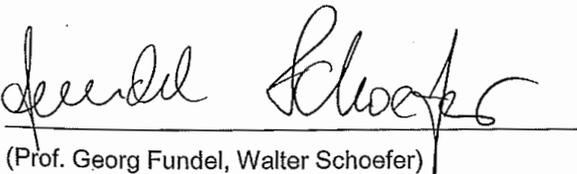
(Bundesminister Wolfgang Tiefensee)

Für das Land



(Ministerpräsident Günther H. Oettinger)

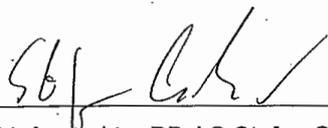
Für den Flughafen



(Prof. Georg Fundel, Walter Schoefer)



Für die **DB AG**, die **DB Netz**, die **DB Station&Service** und die **DB Energie**



(Vorstand Infrastruktur DB AG Stefan Garber)



Anlage 3

Das Land Baden-Württemberg,
vertreten durch den Ministerpräsidenten
- nachfolgend „**Land**“ genannt - ,

sowie

die DB Netz Aktiengesellschaft,
vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch Herrn Stefan Garber
- nachfolgend „**DB Netz**“ genannt -

die DB Energie GmbH
vertreten durch die Geschäftsführung, diese vertreten durch Herrn Stefan Garber
- nachfolgend „**DB Energie**“ genannt -

DB Netz und DB Energie gemeinsam nachfolgend „**EIU**“
- alle gemeinsam nachfolgend „**Parteien**“ –

schließen auf Grundlage der Gemeinsamen Erklärung zur Realisierung der Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen – Ulm (nachfolgend „**Gemeinsame Erklärung**“) vom 02.04.2009 folgende Vereinbarung über die Abwicklung des Zuschusses des Landes an die Bundesrepublik Deutschland (nachfolgend: „**Bund**“) zur Finanzierung der Neubaustrecke (nachfolgend: NBS) Wendlingen - Ulm

- 2 -

§ 1

Präambel

1. Der Bund, das Land, die Landeshauptstadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart, die DB Netz, die DB Station&Service AG, die DB Energie und die Deutsche Bahn AG (nachfolgend die „**Beteiligten**“) sind sich einig, das Bedarfsplanprojekt Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Stuttgart – Augsburg - vorliegend die Teilstrecke Wendlingen – Ulm und ihre Einbindung in den Knoten Stuttgart - im Rahmen des Projektes "Stuttgart 21" als Teil des vorrangigen Transeuropäischen Projektes Nr. 17 frühzeitig zu realisieren. Zwischen den Beteiligten besteht insofern Einvernehmen, den Baubeginn der NBS Wendlingen – Ulm auf das Jahr 2010 vorzuziehen. Die Beteiligten verfolgen damit das Ziel, dass beide Projekte im Jahr 2019 in Betrieb genommen werden. Das Land beteiligt sich an diesem Projekt insbesondere, um das Nahverkehrsangebot und die Regionale Wirtschaftsstruktur zu verbessern. Das Projekt "Stuttgart 21" ist die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart, bei welcher der Kopfbahnhof durch einen tiefliegenden Durchgangsbahnhof ersetzt und an die Bestandsstrecken sowie die NBS Wendlingen – Ulm angeschlossen wird. Das Projekt "NBS Wendlingen-Ulm" (nachfolgend: „Vorhaben“ genannt) ist der Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Wendlingen und Ulm. Grundlage des gemeinsamen Verständnisses der Beteiligten bilden die nachstehenden Vereinbarungen:
 - a. Rahmenvereinbarung zum Projekt Stuttgart 21 vom 07.11.1995
 - b. Memorandum of Understanding vom 19.07.2007
 - c. Eckpunktepapier für einen Finanzierungsvertrag vom 19.07.2007.Bei Widersprüchen gelten die zuletzt getroffenen Vereinbarungen vorrangig vor den in der weiteren Vergangenheit Liegenden. Bei Widersprüchen zwischen dieser Vereinbarung und der Gemeinsamen Erklärung geht im Zweifel die Gemeinsame Erklärung diesem Vertrag vor.
2. Um die frühzeitige Realisierung der NBS Wendlingen -Ulm und die zeitgleiche Fertigstellung mit dem Projekt Stuttgart 21 zu ermöglichen, hat sich das Land in der Gemeinsamen Erklärung verpflichtet, einen festen, nicht rückzahlbaren Zuschuss für den Bund in Höhe von 950 Mio. € beginnend ab 2010 bis vsl. 2016 für die NBS Wendlingen – Ulm zu leisten.

- 3 -

3. In der Gemeinsamen Erklärung ist ferner vorgesehen, dass der Bund, DB Netz und DB Energie eine Einzelfinanzierungsvereinbarung über das Projekt NBS Wendlingen - Ulm schließen werden.
4. Mit dieser Vereinbarung werden die Auszahlungsmodalitäten des Zuschusses des Landes nach vorstehenden § 1.2 geregelt.

§ 2

Allgemeine Rahmenbedingungen

1. Das Land wird vorläufig zuwendungsfähige Kosten für das Vorhaben beginnend ab 2010 in Höhe von 950 Mio. € für den Bund finanzieren.
2. Das Land wird bis zur Erreichung seines zugesagten Finanzierungsanteils von 950 Mio. € sämtliche nach § 4 fällige Beträge an DB Netz auszahlen.
3. Die Finanzierung des Vorhabens richtet sich auch hinsichtlich des Finanzierungsanteils des Landes nach den für den Bund geltenden Regelungen. Gemäß § 4 Abs. 7 der Gemeinsamen Erklärung wird das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Antrags- und Verwendungsprüfung für Bauleistungen auch für die durch das Land bereitgestellten Mittel durchführen. Das Land Baden-Württemberg erhält für die von ihm bereit zu stellenden bzw. bereit gestellten Mittel jeweils Abdrucke der Mittelfreigaben sowie der Verwendungsnachweise nach Maßgabe der zwischen Bund und EIU zu schließenden Einzelfinanzierungsvereinbarung.
4. Sobald der Betrag von 950 Mio. € erreicht ist, besteht keine weitere Zahlungsverpflichtung des Landes betreffend die NBS Wendlingen - Ulm. § 2 Abs. 5 bleibt unberührt.
5. Ggf. entstehende Rückforderungsansprüche, die das EBA im Rahmen seiner Prüfung der Verwendung der vom Land für das Vorhaben zur Verfügung gestellten Mittel feststellt, werden mit dem bzw. den nächsten Mittelabrufen beim Land verrechnet. Sofern die 950 Mio. € des Landes bereits abgerufen sind, werden Rückforderungen an das Land zurückgezahlt. Der zurückgezahlte Betrag steht erneut als nicht rückzahlbarer Zuschuss des Landes zur Verfügung.

- 4 -

Rückforderungen mindern nicht den Festbetrag des Landes von 950 Mio. €. Das Land macht keine gesonderten Rückforderungsansprüche gegenüber den EIU geltend.

§ 3

Finanzierungsplan

1. Die EIU werden für die Einzelvereinbarung mit dem Bund einen Bauzeiten- und Finanzierungsplan für die Realisierung des Vorhabens erstellen, in dem der voraussichtliche Mittelbedarf in Jahresraten dargestellt ist - Anlage 1. Dieser Bauzeiten- und Finanzierungsplan wird jährlich jeweils zum 31.10. fortgeschrieben und dem Land übergeben.
2. Die EIU werden das Land unabhängig von dem in §3.1 genannten Verfahren unverzüglich informieren, sobald erhebliche Abweichungen von dem Bauzeiten- und Finanzierungsplan erkennbar sind.

§ 4

Mittelabruf

1. Voraussetzung für einen Mittelabruf der EIU beim Land ist die Vorlage der Baufreigaben in finanzieller Hinsicht des Eisenbahn-Bundesamtes in Kopie beim Land.
2. Die EIU melden dem Land bis zum 20. eines Monats den voraussichtlichen Bedarf an Finanzmitteln für den nächsten Monat. Mit der monatlichen Meldung für den letzten Quartalsmonat ist eine Schätzung des voraussichtlichen Bedarfs an Finanzmitteln für die folgenden 3 Monate des nächsten Quartals zu verbinden.
3. Der Mittelabruf durch die EIU erfolgt im Lastschriftinzugsverfahren von einem durch die Landesoberkasse Baden-Württemberg zu benennenden Konto. Das Land, vertreten durch das Innenministerium, wird die Landesoberkasse anweisen, eine Lastschriftinzugsermächtigung zu erteilen. Der Landesoberkasse ist

- 5 -

jeweils zwei Arbeitstage vor Durchführung des Lastschriftinzugsverfahrens der zum Lastschriftinzug vorgesehene Betrag durch die EIU schriftlich mitzuteilen.

4. Mittel dürfen nur am Tage des Bedarfs und nur insoweit abgerufen werden, als sie für fällige Zahlungen benötigt werden. Es erfolgt ein Abruf pro Woche.
5. Die EIU rufen die in den Baufreigaben genannten Beträge für Bauleistungen zzgl. der in der Einzelfinanzierungsvereinbarung zu vereinbarenden Planungskostenpauschale ab. § 4.1 findet hinsichtlich der Planungskostenpauschale keine Anwendung.
6. Zu viel oder zu früh abgerufene Mittel sind vom Zeitpunkt der Entnahme bis zur zweckentsprechenden Verwendung oder bis zur Rückzahlung mit 3 v. H. über dem jeweiligen Basiszinssatz nach § 1 des Diskontüberleitungsgesetzes vom 9. Juni 1998 (BGBl I, S. 1242) jährlich zu verzinsen.

§ 5

Kostenänderungen und Planungsänderungen

1. Für – nach der gemäß § 1.3 zu schließenden Einzelfinanzierungsvereinbarung – genehmigungspflichtige Kostenänderungen und Planungsänderungen gelten die vorgenannten Regelungen, insbesondere § 2.3 und § 4 entsprechend.
2. Kostenänderungen und Planungsänderungen erhöhen den Zuschuss des Landes nicht.

- 6 -

§ 6

TEN-Mittel

1. Die EIU haben für das Vorhaben TEN-Zuschüsse in der Förderperiode 2007 bis 2013 beantragt.
2. Die EIU und der Bund werden TEN-Mittel entsprechend beantragen, soweit die EU in der Finanzierungsperiode 2014 bis 2020 die Möglichkeit zur Beantragung von TEN-Zuschüssen eröffnet.
3. TEN-Zuschüsse sind, wenn und soweit sie aufgrund des Projektablaufs eingesetzt werden können und bereitstehen, vorrangig einzusetzen. Die EIU werden das Land über die Bereitstellung und Verausgabung informieren.

§ 7

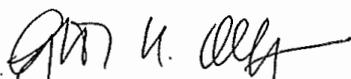
Weitere Regelungen

1. Änderungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.
2. Diese Vereinbarung steht unter der aufschiebenden Bedingung, dass die Einzelfinanzierungsvereinbarung zwischen Bund und EIU nach § 1.3, wie in der Gemeinsamen Erklärung vorgesehen, abgeschlossen wird.
3. Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder werden oder aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Vereinbarung für einen der Vertragspartner insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieser Vereinbarung nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den beiden Vertragsparteien angestrebten Zweck am nächsten kommt.
4. Die Rechte und Pflichten aus dieser Vereinbarung werden auf Seiten des Landes durch das Innenministerium Baden-Württemberg wahrgenommen. Die DB Netz AG nimmt die Rechte und Pflichten der EIU nach dieser Vereinbarung wahr.

- 7 -

5. Diese Vereinbarung wird dreifach ausgefertigt. Die Beteiligten erhalten jeweils eine Ausfertigung.

Für das **Land**



(Ministerpräsident Günther H. Oettinger)

Für die **DB Netz** und die **DB Energie**



(Vorstand Infrastruktur der DB AG Stefan Garber)

