

Finanzierungsvertrag Stuttgart 21 Anlage A

53

RAHMENVEREINBARUNG
ZUM PROJEKT STUTTGART 21

zwischen

- dem Land Baden-Württemberg, vertreten durch Herrn Ministerpräsident Erwin Teufel und Herrn Verkehrsminister Hermann Schaufler,
- der Landeshauptstadt Stuttgart, vertreten durch Herrn Oberbürgermeister Dr. Manfred Rommel,
- dem Verband Region Stuttgart, vertreten durch Herrn Regionaldirektor Dr. Bernd Steinacher,
- der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Herrn Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann und
- der Deutschen Bahn AG, vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden, Herrn Heinz Dürr, und das Vorstandsmitglied, Herrn Prof. Dr. Ulf Häusler.

SES

§ 1

Präambel

Das Projekt Stuttgart 21 ist die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart, bei welcher der Kopfbahnhof durch einen tiefliegenden Durchgangsbahnhof ersetzt und der heutige Abstellbahnhof nach Untertürkheim verlagert wird. Über die Neubau-
strecke Stuttgart - Wendlingen wird der Landesflughafen im Nebenanschluß eingebunden. Grundlage der weiteren Planung und dieser Rahmenvereinbarung ist das vorliegende Vorprojekt mit der Variantenkombination S 4/F 3.

Das Konzept sieht den Erhalt und den weiteren Ausbau einer systematischen Vernetzung aller Verkehrsträger, insbesondere des öffentlichen Verkehrs, in der Region Stuttgart vor.

Durch die Tieferlegung des Hauptbahnhofes und der Zulaufstrecken werden Grundstückflächen von ca. 100 ha frei. Diese Flächen stehen für eine städtebauliche Entwicklung zur Verfügung.

§ 2

Beschreibung des Projektes

Art, Umfang und Planungsbereich des Projektes ergeben sich aus Anlage 1.

Im wesentlichen handelt es sich um folgende Maßnahmen:

- direkte Streckeneinführung aus Feuerbach,
- Streckeneinführung aus Bad Cannstatt,

SS

- S-Bahn-Einführung aus Feuerbach und Bad Cannstatt, einschließlich eines neuen 2-gleisigen Haltepunktes im Bereich Mittnachtstraße,
- Neugestaltung Hauptbahnhof als 8-gleisiger Durchgangsbahnhof,
- Streckenanbindung in Richtung Unter- und Obertürkheim,
- Neuanlage eines Wartungsbahnhofs in Untertürkheim, einschließlich Streckenverbindung in Richtung Bad Cannstatt/Waiblingen,
- Neubaustrecke Stuttgart - Wendlingen mit Anschluß an die Neckartalbahn,
- Anbindung der Gäubahn über die S-Bahn-Station Flughafen, einschließlich Verbindungsgleise in Richtung Böblingen - Horb,
- Anbindung des Flughafens mit Fernbahnhof.

§ 3

Investitionen und Finanzierung

- (1) Die Gesamtkosten des Projektes sind mit 4,893 Mrd. DM veranschlagt (Preisstand 01/93).
- (2) Die Kostenzuordnung zu den einzelnen Maßnahmen ergibt sich aus Anlage 2. Die Deutsche Bahn AG ist für die Einhaltung dieser Gesamtkosten vorbehaltlich der nachstehend getroffenen Regelungen verantwortlich.
- (3) Über eine finanzielle Beteiligung des Verbandes Region Stuttgart wird zwischen dem Verband und dem Land eine gesonderte Vereinbarung geschlossen.

SS

(4) Der Finanzierung werden folgende Beträge zugrunde gelegt:

- Investitionen einschließlich Flughafenanbindung	4.893 Mio. DM
<hr/>	
- angesetzte Grundstückserlöse	2.175 Mio. DM
- Mehrerträge pro Jahr (Saldo aus verkehrlichen Mehrerlösen, Instandhaltungs- und Betriebsführungskosten)	176 Mio. DM
- Fernverkehrsmittel (Mittel gemäß § 8 (1) Bundesschienenwegeaus- baugesetz (Bund) zinsloses Darlehen Baukostenzuschuß	443 Mio. DM 443 Mio. DM
- Nahverkehrsmittel (Mittel gemäß § 6 (2) Gemeindeverkehrs- finanzierungsgesetz einschließlich Komplen- tärfinanzierung durch das Land und Kommunen) Baukostenzuschuß	500 Mio. DM
Regionalisierungsmittel Baukostenzuschuß	200 Mio. DM
Mittel gemäß § 8 (2) Bundesschienenwege- ausbaugesetz zinsloses Darlehen	350 Mio. DM

- (5) Treten Baukostenerhöhungen auf, sind diese möglichst durch Einsparungen auszugleichen. Ist dieser Ausgleich nicht möglich, sind das Land und die Landeshauptstadt bereit, die Mehrkosten bis zu einem Betrag von 170 Mio. DM auszugleichen, sofern diese Mehrkosten nicht durch höhere Grundstückserlöse oder durch weitere Mehrerträge bzw. Kosteneinsparungen im Sinne des Abs. 4 kompensiert werden. Das Land trägt zwei Drittel, die Landeshauptstadt ein Drittel dieses Ausgleichs.
- (6) Werden von einem/mehreren Beteiligten zusätzliche Baumaßnahmen gefordert, so hat er/sie die zusätzliche Finanzierung sicherzustellen.

SES

- (7) Bund und Land gehen derzeit davon aus, daß die GVFG-Maßnahmen nicht aus dem Bundesprogramm finanziert werden können. Das Land Baden-Württemberg wird die Finanzierung aus dem Landesprogramm sicherstellen, es sei denn, daß sich zu einem späteren Zeitpunkt Finanzierungsmöglichkeiten aus dem Bundesprogramm ergeben.

§ 4

Planungsrechtliche Festlegungen, Übernahme von Flächen

- (1) Den in § 3 Abs. 4 aufgeführten Grundstückserlösen liegen bestimmte Annahmen bezüglich Art und Maß der baulichen Nutzung des durch das Projekt Stuttgart 21 freiwerdenden Bahngeländes - Anlage 3 - zugrunde. In diesem Gebiet sollen Wohnungen für mindestens 11.000 Einwohner und Bauten für mindestens 24.000 Arbeitsplätze, insbesondere im Dienstleistungssektor, verwirklicht werden.

Die Landeshauptstadt Stuttgart verpflichtet sich zu planungsrechtlichen Festlegungen für dieses Gebiet, die insgesamt eine Umsetzung dieser Planzahlen ermöglichen. Eine Bindung bezüglich der Überbaubarkeit von Teilflächen besteht, wenn und soweit dies zur Sicherstellung der prognostizierten Grundstückserlöse erforderlich ist. Die Landeshauptstadt Stuttgart verpflichtet sich ferner, bis spätestens 30.06.1997 einen Rahmenplan zu beschließen, der eine stufenweise städtebauliche Aktivierung der freiwerdenden Flächen ermöglicht. Sie wird hierüber in Kürze mit der Deutschen Bahn AG eine Vereinbarung schließen, welche auch den von der Stadt zu beachtenden Zeitplan beinhaltet. Bei der Aktivierung der vorgenannten Flächen soll mit den Flächen des Güterbahnhofs am Hauptbahnhof (A 1) und Bereichen des inneren Nordbahnhofs (C 1) begonnen werden. Für die Fläche A 1 wird die Landeshauptstadt schnellstmöglich für die Fläche C 1 bis spätestens 30.06.1999 einen Bebauungsplan beschließen.

ES

Auf Wunsch der DB AG wird die Landeshauptstadt Stuttgart für einzelne Teilflächen weitergehendere Festlegungen für die Bebauungsplanung vereinbaren, wenn und soweit dies zur Sicherstellung der prognostizierten Grundstückserlöse erforderlich ist. Hierzu gehört insbesondere auch die bedarfsweise Aufstellung vorgezogener Bebauungspläne für Teilflächen im Bereich A 1 und C 1.

- (2) Erfüllt die Landeshauptstadt die Verpflichtungen nach Abs. 1 aus Gründen, die sie zu vertreten hat, nicht, und werden die prognostizierten Grundstückserlöse aus diesem Grunde nicht erzielt, ist sie zum Schadenersatz verpflichtet. Dies gilt nicht, wenn zwingende rechtliche und/oder technische Gründe entgegenstehen.
- (3) Das Land Baden-Württemberg und die Landeshauptstadt Stuttgart behalten sich das Recht vor, Grundstücke mindestens zu dem Preis von der Deutschen Bahn AG zu erwerben, welcher der Ermittlung der Grundstückserlöse nach § 3 Abs. 4 zugrundeliegt. Für den Fall, daß die Flächen von der Deutschen Bahn AG erst nach dem Kauf zur Verfügung gestellt werden können, ermäßigt sich der Kaufpreis für den Zeitraum von der Kaufpreiszahlung bis zur Verfügungstellung der Flächen um die bei der Ermittlung der Grundstückserlöse für diese Flächen angesetzten Zwischenfinanzierungskosten.
- (4) Wenn die Deutsche Bahn AG freiwerdende Bahnflächen selbst nutzt, so ist hierfür ebenfalls der Wert anzusetzen, welcher der Ermittlung der Grundstückserlöse nach § 3 Abs. 4 zugrundeliegt. Das gleiche gilt, wenn die Deutsche Bahn AG, weil sie Bauwerke anmietet oder least, einen niedrigeren Verkaufspreis als marktüblich vereinbart.
- (5) Die Beteiligten sind sich darin einig, das Projekt Stuttgart 21 im Raum Stuttgart vorrangig zu entwickeln.

SS

§ 5
Zeitlicher Ablauf

Alle Beteiligten verpflichten sich, das Projekt zu fördern und alle folgenden Verfahrensschritte soweit als möglich und vertretbar zu verkürzen, damit der Zeitplan eingehalten werden kann.

§ 6
Finanzierungsvereinbarung

Alle Beteiligten sind sich darüber einig, daß für das Gesamtprojekt eine Finanzierungsvereinbarung nach Abschluß des Planfeststellungsverfahrens zu treffen ist.

§ 7
Gremienvorbehalt

Soweit die Zustimmung von Gremien erforderlich ist, steht die Unterzeichnung unter dem Vorbehalt der Zustimmung der zuständigen Gremien.

SS

Stuttgart, den 7. November 1995



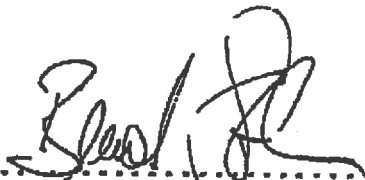
.....
Erwin Teufel
Ministerpräsident des Landes
Baden-Württemberg



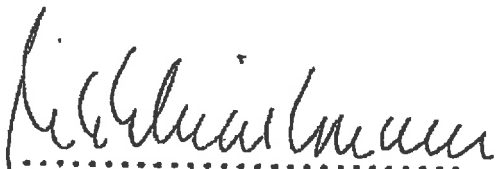
.....
Hermann Schäufli
Verkehrsminister des Landes
Baden-Württemberg



.....
Dr. Manfred Rommel
Oberbürgermeister der
Stadt Stuttgart



.....
Dr. Bernd Steinacher
Regionaldirektor



.....
Matthias Wissmann
Bundesminister für Verkehr



.....
Heinz Dürr
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG



.....
Prof. Dr. Ulf Häusler
Mitglied des Vorstandes der
Deutschen Bahn AG

Anlagen:

Anlage 1 Übersicht Planungsbereich

Anlage 2 Kostenzusammenstellung

Anlage 3 Übersicht städtebaulicher Entwicklungsbereich Innenstadt

SES