

Zwischen

dem

**Landkreis Esslingen,
Landratsamt Esslingen, Pulverwiesen 11, 73726 Esslingen am Neckar,
vertreten durch den Landrat**

der

**Stadt Filderstadt,
Aicher Straße 9, 70794 Filderstadt,
vertreten durch den Oberbürgermeister**

der

**Gemeinde Neuhausen a.d.F.,
Schlossplatz 1, 73765 Neuhausen a.d.F.,
vertreten durch den Bürgermeister
*Nachfolgend zusammen als kommunale Zuschussgeber bezeichnet***

und dem

**Verband Region Stuttgart,
Kronenstraße 25, 70174 Stuttgart,
vertreten durch die Regionaldirektorin
*Nachfolgend als Region bezeichnet***

wird folgende

Refinanzierungsvereinbarung

über die Finanzierung des kommunalen Interessenbeitrages zur Verlängerung der S-Bahn von Filderstadt-Bernhausen nach Neuhausen a. d. F. geschlossen:

Präambel

§ 1 Bereits bestehende Vereinbarungen

- (1) Zur Sicherung der Finanzierung der Gesamtmaßnahme haben die Region, die Landeshauptstadt Stuttgart, die kommunalen Zuschussgeber, die Stadt Leinfelden-Echterdingen und die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) am 30.04.2014 eine Rahmenvereinbarung unterzeichnet, in der die Beteiligten grundsätzliche Regelungen zur Finanzierung und Umsetzung der Verlängerung der Stadtbahn von Fasanenhof bis Flughafen/Messe (U6-Verlängerung), der S-Bahn von Filderstadt-Bernhausen bis Neuhausen (S2-Verlängerung) und der Verlängerung der Stadtbahn von Leinfelden Bahnhof bis Leinfelden Neuer Markt (ursprünglich Markomannenstraße) (U5-Verlängerung) getroffen haben.
- (2) Darüber hinaus haben die Region, die kommunalen Zuschussgeber und die SSB am 30.04.2014 eine Vereinbarung zur Verlängerung der S-Bahn nach Neuhausen unterzeichnet. Mit dieser Vereinbarung haben die Beteiligten grundsätzliche Regelungen zur Finanzierung und Umsetzung der Verlängerung der S-Bahn bis Neuhausen festgelegt. Die S-Bahn-Verlängerung wird durch die SSB geplant und realisiert. Auch der Betrieb der neuen Infrastruktur erfolgt durch die SSB (nachfolgend auch als Eisenbahninfrastrukturunternehmen bezeichnet).
- (3) Ebenfalls am 30.04.2014 wurde zwischen der SSB und der Region ein Zuschussvertrag zur Planung der S-Bahn von Filderstadt-Bernhausen nach Neuhausen abgeschlossen. In diesem Vertrag werden Randbedingungen für die Zuschussgewährung in der Planungsphase des Projekts bis zum Planfeststellungsbeschluss geregelt.
- (4) Den Vertragspartnern sind diese Vereinbarungen und Verträge bekannt.
- (5) Der vorliegende Vertrag baut auf den Festlegungen der oben genannten Vereinbarungen und des Zuschussvertrags zur Planung auf und präzisiert diese.

§ 2 Grundlagen

- (1) Gegenstand dieses Vertrages ist die Refinanzierung der von der Region im Rahmen der S-Bahn-Verlängerung nach Neuhausen getragenen Zuschüsse. Die Vertragspartner sind die Region und die kommunalen Zuschussgeber. Die Gesamtmaßnahme umfasst die Errichtung der Infrastruktur (Bau- und Planungskosten), das Betriebskostendefizit über einen Zeitraum von 10 Jahren ab Betriebsaufnahme und den Kauf von 3 neuen S-Bahn-Fahrzeugen der Baureihe 430.
- (2) Voraussetzung für die Realisierung der Maßnahme ist, dass sich die kommunalen Zuschussgeber an den Infrastrukturkosten (zuwendungsfähige Baukosten und nicht zuwendungsfähige Baukosten), an den Planungskosten, an den Kosten für die Fahrzeugbeschaffung sowie an den Betriebskosten für die ersten zehn Jahre der neuen S-Bahn-Strecke im Wege eines kommunalen Interessenbeitrages beteiligen. Weiter muss ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss, die erforderlichen Förderbescheide (Bund und Land) und die Meilensteinentscheidung der Projektpartner zum Baubeginn vorliegen.
- (3) Für die Umsetzung der Maßnahme wird der Neubau einer ca. 3,9 km langen Bahnstrecke zwischen Filderstadt-Bernhausen und Neuhausen mit 2 Stationen erforderlich. Der Bau der Strecke erfolgt nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Die Strecke und die Stationen werden für reinen S-Bahn-Betrieb vorgesehen und als Eisenbahn gebaut, die nicht zum Netz der Eisenbahnen des Bundes gehört (nicht bundeseigene Eisenbahn, sogenannte NE-Bahn) gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 EBO. Die Strecke bindet im Bahnhof Filderstadt-Bernhausen an die bestehenden Anlagen der DB AG an.

§ 3 Ergänzende Maßnahmen

- (1) Der Umfang der Infrastrukturmaßnahmen ergibt sich aus den im Planfeststellungsbeschluss beschriebenen und genehmigten Maßnahmen und beinhaltet die grundsätzlich für den unmittelbaren S-Bahn-Betrieb notwendigen Maßnahmen. Hinzu kommen ergänzende Maßnahmen, gemäß den nachfolgenden Regelungen der Absätze 2 bis 5.
- (2) Ergänzende Maßnahmen sind Infrastrukturmaßnahmen, die aus Sicht der Kommunen aus bautechnischen Gründen, nutzungsspezifischen Erfordernissen und zur Sicherung von Zukunftsoptionen zwingend bei der S-Bahn-Maßnahme berücksichtigt werden müssen

Diese ergänzenden Maßnahmen sind durch diejenige Kommune zu finanzieren und zu unterhalten, die die ergänzende Maßnahme ausgelöst hat. Sie sind deshalb nicht Bestandteil des Gesamtkostenumfangs und somit nicht Bestandteil des von der Region und den kommunalen Zuschussgebern gemeinsam zu tragenden Kostenanteils für das Projekt S-Bahn Verlängerung nach Neuhausen.

- (3) Für folgende, bei der S-Bahn-Maßnahme zu Berücksichtigende ergänzende Maßnahmen werden daher separate Finanzierungsvereinbarungen zwischen der jeweiligen Kommune und der SSB AG geschlossen. Die Kostenteilung erfolgt im Rahmen der GVFG-Antragsstellung. Eventuell entstehende Mehr- bzw. Minderkosten für diese Bauteile werden ausgeglichen. Die erforderlichen Beschlüsse der zuständigen Gremien liegen vor:

Stadt Filderstadt:

- Karlstraße (zwischen Gartenstraße und Nürtinger Straße) und Kreisverkehr am Knotenpunkt Karlstraße / Nürtinger Straße mit viertem Ast Richtung Osten (Feldwegerschließung)
- Leitungen im Bereich Karlstraße, Kreisverkehr, Bushaltestelle „Karlstraße“
- Stützmauerverlängerung (Nordseite auf Höhe Heubergstraße)
- Deckelverbreiterung Haltestelle Sielmingen
- Gleis- und Oberflächenentwässerung westlich von Sielmingen (Höherdimensionierung durch Ersatzentwässerung Köller)
- Wasserleitungsauswechslung Rudolfstraße (von Karlstraße bis Johannesstraße)

- Wasserleitungsauswechslung Johannesstraße (Abschnitt zwischen Christophstraße und Mühlenstraße)
- Wasserleitungsauswechslung Nürtinger Straße (südlicher Kreisverkehrsast Richtung Sielmingen, Abschnitt)
- Abwasserkanalauswechslung Rudolfstraße (von Karlstraße bis Johannesstraße)
- Leerrohrquerung der S-Bahn-Trasse zwischen Bernhausen und Sielmingen als vorbereitende Maßnahme für eine evtl. Verlängerung der Karlstraße
- Leerrohrquerung der S-Bahn-Trasse östlich Mercedesstraße
- Fahrbahnsanierung Rudolfstraße Vollausbau (von Karlstraße bis Johannesstraße)
- Glasfasernetzausbau
- Bushaltestelle „Karlstraße“ (örtliche Lage Nürtinger Straße, beidseitig)
- Oberirdische Gestaltung Haltestelle Sielmingen
- Ersatzentwässerung Gewerbegebiet Köller (Ersatz der wegfallenden Rigo-
len)

Gemeinde Neuhausen:

- Überdachung Bahnsteig und Busbahnhof
- (4) Sollten sich negative Auswirkungen auf die Realisierung der Gesamtmaßnahmen allein aus der Realisierung der ergänzenden Maßnahmen ergeben, sind die daraus resultierenden Mehrkosten für die Gesamtmaßnahme (Kostenforderungen von Bauunternehmungen, Beschleunigungsmaßnahmen etc.) durch die Kommune zu tragen, die die Maßnahme ausgelöst hat.
- (5) Die Entscheidung, ob die unter Abs. 3 definierten ergänzenden Maßnahmen in den GVFG-Förderantrag des Gesamtprojekts aufgenommen werden können, liegt beim GVFG-Antragssteller (SSB AG).
- (6) Bezüglich einer möglichen GVFG-Förderung wird auf die Regelungen in § 11 verwiesen.

§ 4 Durchführung der Maßnahme, Terminplan

- (1) Trägerin der in § 2 beschriebenen Infrastrukturmaßnahme ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen.
- (2) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat am 7. März 2017 beim Regierungspräsidium Stuttgart den Antrag auf Planfeststellung eingereicht.
- (3) Über den Bau der Strecke und der Stationen hat die Region im Dezember 2019 mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen Vertrag zur Durchführung und Finanzierung abgeschlossen.
- (4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist verantwortlich für die Planung und Durchführung der Maßnahme sowie für die Beantragung von Fördermitteln.
- (5) Zuständig für Genehmigung und Eisenbahnaufsicht ist gemäß § 5 Abs.1b Nr. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) das Land Baden-Württemberg. Die Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamtes im Schnittstellenbereich mit den Anlagen der DB AG und deren Konzernunternehmen bleibt davon unberührt. Insofern für den Bau bzw. Betrieb notwendige Entscheidungen bzw. Genehmigungen wird das Eisenbahninfrastrukturunternehmen in eigenem Namen fristgerecht einholen.
- (6) Im Rahmen der anstehenden Genehmigungsverfahren und während der anschließenden Baudurchführung werden die kommunalen Zuschussgeber keine kostensteigernden Maßnahmen einfordern, sofern der Vorhabenträger nicht aufgrund gesetzlicher Regelung zu deren Realisierung verpflichtet ist.
- (7) Die kommunalen Zuschussgeber werden Bestandspläne, insbesondere zu den Ver- und Entsorgungsleitungen und Informationen zu Grundstücken und Eigentumsverhältnissen, zur Verfügung stellen. Dazu gehören auch Auskünfte über bestehende Rechtsverhältnisse mit Leitungs- und Straßenbaulastträgern.
- (8) Grundstücke, die für die Realisierung des Projektes erforderlich sind und sich im Besitz der Kommunen befinden, werden durch diese im Rahmen einer Dienstbarkeit zur Verfügung gestellt werden. Die erforderlichen Regelungen und Vereinbarungen werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens getroffen.
- (9) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen wird anhand der geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen Entgelte für die Nutzung der Infrastruktur festlegen.
- (10) Baubeginn für die Maßnahme ist voraussichtlich 2022; er erfolgt mit Einleitung der Vergabe in gegenseitigem Einvernehmen und nach Vorliegen des Meilensteinbeschlusses der Projektpartner.

- (11) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen wird die Baumaßnahmen entsprechend dem abgestimmten Bauzeitenplan (Anlage 1) durchführen.

§ 5 Betriebsprogramm und Betriebsführung

- (1) Die Region wird für den Zeitpunkt ab Inbetriebnahme der Strecke ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Durchführung des S-Bahn-Betriebs auf der Eisenbahninfrastruktur beauftragen.
- (2) Grundlage für den späteren Betrieb der Anlage ist zunächst das in der Anlage 2 definierte Betriebsprogramm. Dabei wird die heute in Filderstadt-Bernhausen endende S-Bahn-Linie im Grundtakt (30-Minuten-Takt) bis Neuhausen verlängert.

§ 6 Kosten als Grundlage für die Zuschüsse

- (1) Die dem kommunalen Interessenausgleich zugrunde gelegten Kosten gliedern sich in drei Teilbereiche:
- 1.) Infrastrukturkosten (ohne ergänzende Maßnahmen)
 - zuwendungsfähige Baukosten
 - nicht zuwendungsfähige Baukosten
 - Planungskosten
 - 2.) Kosten für die Fahrzeugbeschaffung
 - 3.) Betriebskosten für die ersten zehn Jahre
- (2) Vorläufig werden die Kosten des GVFG-Antrags zu Grunde gelegt. Die abschließende Festlegung der Kosten erfolgt auf Grundlage des GVFG-Zuwendungsbescheids des Bundes.
- (3) Zu den nichtzuwendungsfähigen Kosten zählen die Kosten, die nicht einer Förderung durch den Bund bzw. durch das Land unterliegen, sowie die Kosten, die im Rahmen einer Anpassung der Bundes- bzw. Landesförderung (z.B. Festbetragsförderung) durch die Zuwendungsgeber von einer Förderung ausgeschlossen sind.
- (4) Dem kommunalen Interessenausgleich werden entsprechend den Regularien der Region die Kosten des GVFG-Antrags und die Förderzusage aus dem Zuwendungsbescheid zu Grunde gelegt. Vorläufig belaufen sich diese auf:

Zuwendungsfähige Baukosten:	174 Mio. Euro
nichtzuwendungsfähige Baukosten:	30 Mio. Euro
Planungskosten:	rd. 4,6 Mio. Euro

Die Anpassung dieser Kostenansätze sowie der in den Absätzen 5, 6 und 7 genannten Kosten erfolgt nach Vorliegen des Förderbescheids des Bundes, vor Baubeginn der Maßnahme. Dabei werden sowohl die im Antrag genannten Gesamtkosten als auch die Förderzusagen berücksichtigt.

- (5) Die Beteiligten gehen davon aus, dass der Bund 60 % der zuwendungsfähigen Baukosten im Rahmen des GVFG-Bundesprogrammes fördert.

Die Bundeszuwendung beträgt damit voraussichtlich 96,9 – 104,4 Mio. Euro.

- (6) Das Land trägt auf die vom Bund als zuwendungsfähig anerkannten Kosten im Rahmen seiner GVFG-Komplementärfinanzierung einen Anteil von 20 %.

Die Landeszuwendung beträgt damit voraussichtlich 32,3 – 34,8 Mio. Euro.

- (7) Durch einen Zuschuss der Region werden die nicht durch Bundes- und Landeszuweisungen gedeckten zuwendungsfähigen Infrastrukturkosten in Höhe von 20 % sowie ggf. nicht zuwendungsfähige Infrastrukturkosten und die veranschlagten Planungskosten in Höhe von insgesamt rd. 20 % gedeckt werden.

Der Anteil der Region beträgt damit voraussichtlich 69,8 – 79,8 Mio. €

- (8) Zum Betrieb der S-Bahn-Strecke sind 3 zusätzliche S-Bahn-Fahrzeuge zum Stückpreis von 8,14 Mio. Euro, damit in Summe 24,42 Mio. Euro, erforderlich. Die Fahrzeuge wurden bereits beschafft, sie wurden ab 2017 sukzessive in Betrieb genommen.

Fahrzeugbeschaffungen sind nicht förderfähig. Die Region trägt damit die Kosten in vollem Umfang in Höhe von 24,42 Mio. Euro.

- (9) Für den S-Bahn-Betrieb auf der Strecke fallen Betriebskosten an. Diese gliedern sich in Kosten für die Infrastrukturnutzung (Trassen- und Stationsentgelte sowie Energiedurchleitungskosten) und Kosten für den Fahrbetrieb. Dem gegenüber stehen die Fahrgeldmehreinnahmen und mögliche Umschichtungen aus Busverkehren im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) und die vom Land gewährten Regionalisierungsmittel. Das durch die Region zu tragende Betriebskostendefizit für den Zeitraum von 10 Jahren nach der geplanten Inbetriebnahme beträgt 9,647 Mio. €.

- (10) Die Region hat die vom Land gewährten Regionalisierungsmittel und die möglichen im Rahmen der Einnahmezuscheidung im VVS anfallenden Fahrgeldeinnahmen anteilig bei der Bemessung des Betriebskostenanteils der kommunalen

Zuschussgeber pauschal berücksichtigt und den in (9) genannten Betrag festgeschrieben.

§ 7 Kommunaler Interessenbeitrag

- (1) Auf der Grundlage der „Finanzierungsgrundsätze zum regionalen Schienenpersonennahverkehr“ der Region erklären sich die kommunalen Zuschussgeber, bereit, ihren kommunalen Interessenbeitrag an den von der Region getragenen

1.) Infrastrukturkosten

- zuwendungsfähige Baukosten
- nicht zuwendungsfähige Baukosten
- Planungskosten

2.) Kosten für die Fahrzeugbeschaffung

3.) Betriebskosten für die ersten zehn Jahre

der S-Bahn-Strecke zwischen Filderstadt-Bernhausen und Neuhausen ebenfalls in Form von Zuschüssen zu erbringen. Die kommunale Mitfinanzierung erstreckt sich dabei auf die Zuschüsse, die nach § 6 von der Region zu tragen sind.

Danach entfallen auf die kommunalen Zuschussgeber zusammen

- ein Drittel der nicht durch GVFG-Zuwendungen gedeckten zuwendungsfähigen Kosten sowie ein Drittel der nicht zuwendungsfähigen Kosten und ein Drittel der Zuschüsse an den Planungskosten.
- ein Drittel des Zuschusses an den Kosten für die Fahrzeugbeschaffung
- die Hälfte des Zuschusses an den zusätzlichen Betriebskosten für das Betriebsangebot über einen 10-jährigen Zeitraum ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme. Der Zuschuss an den zusätzlichen Betriebskosten wird einmalig kapitalisiert abgegolten.

- (2) Die Aufteilung der Kosten zwischen den kommunalen Zuschussgebern erfolgt nach Folgendem Schlüssel:

Landkreis Esslingen:	50%
Stadt Filderstadt:	25%
Gemeinde Neuhausen:	25%

§ 8 Zuschuss zu den Infrastrukturkosten

- (1) Die kommunalen Zuschussgeber tragen ein Drittel des Zuschusses an den Infrastrukturkosten.

Der Zuschuss an den Infrastrukturkosten beträgt insgesamt 69,8 – 79,8 Mio. €. Somit tragen die kommunalen Zuschussgeber in Summe 23,2 – 26,7 Mio. €, entsprechend der folgenden Aufteilung:

Landkreis Esslingen:	rd. 11,6 – 13,3 Mio. Euro
Stadt Filderstadt:	rd. 5,8 – 6,7 Mio. Euro
Gemeinde Neuhausen:	rd. 5,8 – 6,7 Mio. Euro

Die Kostenanteile werden nach Vorliegen des GVFG Zuwendungsbescheids final angepasst.

- (2) Die kommunale Mitfinanzierung an den Baukosten, den nicht zuwendungsfähigen Baukosten und den Planungskosten ist in drei gleichen Raten zu entrichten:
- Ein Drittel mit Abschluss eines Durchführungs- und Zuschussvertrages mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, zur planerischen Weiterführung, zur Stellung des GVFG-Antrags und zur Einreichung des Planfeststellungsantrags. Die im Rahmen des Zuschussvertrags bereits bezahlten Anteile werden angerechnet.
 - Ein Drittel mit dem Baubeginn
 - Ein Drittel mit der Inbetriebnahme der Strecke.

§ 9 Zuschüsse zur Fahrzeugbeschaffung

- (1) Die kommunalen Zuschussgeber tragen ein Drittel des Zuschusses an den Fahrzeugbeschaffungskosten. Der Zuschuss an den Fahrzeugbeschaffungskosten beträgt insgesamt 24,42 Mio. €. Somit tragen die kommunalen Zuschussgeber in Summe 8,14 Mio. € entsprechend der folgenden Aufteilung:

Landkreis Esslingen:	rd. 4,08 Mio. Euro
Stadt Filderstadt:	rd. 2,03 Mio. Euro
Gemeinde Neuhausen:	rd. 2,03 Mio. Euro.

- (2) Die kommunale Mitfinanzierung an den Kosten für die Fahrzeugbeschaffung ist in drei gleichen Raten zu entrichten:

- Ein Drittel mit Abschluss des Durchführungs- und Zuschussvertrages mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, zur planerischen Weiterführung, zur Stellung des GVFG-Antrags und zur Einreichung des Planfeststellungsantrags. Die im Rahmen der bestehenden Vereinbarung bereits bezahlten Anteile werden angerechnet.
- Ein Drittel mit dem Baubeginn.
- Ein Drittel mit der Inbetriebnahme der Strecke.

§ 10 Zuschüsse an den Betriebskosten

- (1) Der kommunalen Mitfinanzierung liegen die Betriebskosten (für den Fahrbetrieb und die Infrastrukturnutzung) zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Maßnahme als Basisjahr zugrunde. Diese werden einmalig kapitalisiert abgegolten.

Die kommunalen Zuschussgeber tragen die Hälfte des Betriebskostendefizits für den S-Bahn-Betrieb in den ersten zehn Jahren nach Inbetriebnahme. Der kapitalisierte Zuschuss an den Betriebskosten beträgt 9,647 Mio. €. Somit tragen die kommunalen Zuschussgeber in Summe 4,823 Mio. €, entsprechend der folgenden Aufteilung:

Landkreis Esslingen:	rd. 2,412 Mio. Euro
Stadt Filderstadt:	rd. 1,205 Mio. Euro
Gemeinde Neuhausen:	rd. 1,205 Mio. Euro.

- (2) Der kommunale Interessenbeitrag an den kapitalisierten Betriebskosten wird mit Baubeginn fällig.
- (3) Zur Sicherung des wirtschaftlichen Erfolgs verpflichten sich die kommunalen Zuschussgeber nach Inbetriebnahme der S-Bahn-Verlängerung keine parallel zur S-Bahn-Trasse verkehrenden Busverkehre anzubieten.

§ 11 Förderung durch Bund und Land

- (1) Durch diese Vereinbarung werden keine Ansprüche auf die Höhe der GVFG-Förderung des Bundes und des Landes sowie den Zeitpunkt der Auszahlung der Zuwendungen für das Vorhaben begründet. Diese richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen und der hierzu erlassenen Richtlinien und Verwaltungsvorschriften sowie der haushaltsrechtlichen Vorgaben des Bundes und Landes zum Zeitpunkt der Förderung. Die Beantragung und Abwicklung der Fördermittel erfolgt durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

- (2) Die endgültigen zuwendungsfähigen Kosten werden vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (nachfolgend „Verkehrsministerium“) aufgrund der von dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgelegten Zwischen- und Endverwendungsnachweise sowie eventueller Zuwendungsergänzungsanträge abschließend festgestellt. Die Region und die kommunalen Zuschussgeber akzeptieren untereinander die Entscheidungen des Verkehrsministeriums.

§ 12 Projektinformation

- (1) Zur Information der kommunalen Zuschussgeber werden nach Baubeginn mindestens zwei Besprechungen pro Jahr durchgeführt.

§ 13 Steuern

- (1) Für die mit diesem Vertrag vereinbarten Zahlungen, die als sogenannte Investitions- bzw. Aufwandszuschüsse ausschließlich für im Eigentum des Eisenbahninfrastrukturunternehmens befindliche Anlagen bzw. Fahrzeuge im Eigentum des Eisenbahnverkehrsunternehmens verwendet werden, gehen die Region für ihren Anteil als Zahlungsschuldnerin und das Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. das Eisenbahnverkehrsunternehmen als Zahlungsempfänger davon aus, dass diese Zahlungen bei dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht zu einer Umsatzbesteuerung führen.
- (2) Soweit die von der Region an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. das Eisenbahnverkehrsunternehmen zu leistenden Zahlungen steuerpflichtige Entgelte im Sinne des Umsatzsteuergesetzes in der jeweils geltenden Fassung werden, wird die Umsatzsteuer vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zusätzlich mit dem jeweils geltenden Steuersatz der Region in Rechnung gestellt. Die kommunalen Zuschussgeber werden die Steueranteile für ihre Anteile entsprechend § 6 Abs. 1 mittragen.

§ 14 Wirksamkeit des Vertrags

- (1) Vor Baubeginn treffen die Projektpartner die abschließende Entscheidung zum Bau der Maßnahmen in einer Meilensteinentscheidung.
- (2) Im Falle, dass dieser Vertrag ungültig bzw. unwirksam wird, bzw. im Falle eines Projektabbruchs werden alle bis dahin anfallenden Kosten von der Region, dem

Landkreis und den Kommunen getragen. Die Aufteilung zwischen der Region und den kommunalen Zuschussgebern erfolgt wie folgt:

Verband Region Stuttgart zahlt 2/3

Landkreis Esslingen zahlt 50 % von 1/3

Stadt Filderstadt zahlt 25 % von 1/3

Gemeinde Neuhausen zahlt 25 % von 1/3

§ 15 Schlussbestimmungen

- (1) Die kommunalen Zuschussgeber werden die Realisierung der geplanten S-Bahn-Verlängerung nach Neuhausen im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen.
- (2) Änderungen und Ergänzungen dieses Vertrags sowie der Anlagen zu diesem bedürfen der Schriftform. Mündliche Vereinbarungen einschließlich solcher über die Aufhebung der Schriftform sind unwirksam. Soweit Gremien der Vertragspartner solchen Vertragsergänzungen zustimmen müssen, erhalten sie erst nach dieser Zustimmung ihre Rechtsverbindlichkeit. Die Vertragspartner sind verpflichtet, auf solche Zustimmungsvorbehalte jeweils hinzuweisen.
- (3) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder aus tatsächlichen oder aus Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für einen Vertragspartner unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages nicht berührt. Die Vertragsparteien verpflichten sich, nichtige Bestimmungen durch solche wirksamen Bestimmungen zu ersetzen, die dem mit den nichtigen Bestimmungen verfolgten Zweck am nächsten kommen.
- (4) Die Anlagen 1 (Bauzeitenplan) und Anlage 2 (Betriebsprogramm) sind Bestandteil dieses Vertrages.
- (5) Der Gerichtsstand ist Stuttgart.

Für den Verband Region Stuttgart

Stuttgart, den _____

Dr. Nicola Schelling
Regionaldirektorin

Für den Landkreis Esslingen

Esslingen, den _____

Heinz Eininger
Landrat

Für die Stadt Filderstadt

Filderstadt, den _____

Christoph Traub
Oberbürgermeister

Für die Gemeinde Neuhausen

Neuhausen, den _____

Ingo Hacker
Bürgermeister



Anlage 2:

Ziel und Grobbeschreibung der Maßnahme (Auszug aus der betrieblichen Aufgabenstellung)

Für die Umsetzung der Maßnahme wird der Neubau einer ca. 3,9 km langen Bahnstrecke mit 2 Stationen erforderlich. Der Bau der Strecke, der Bahnsteiganlagen und der Abstellanlage erfolgt nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Die Strecke und die Bahnsteiganlagen werden für reinen S-Bahn-Betrieb vorgesehen und als Eisenbahn gebaut, die nicht zum Netz der Eisenbahnen des Bundes gehört (nichtbundeseigene Eisenbahn, sogenannte NE-Bahn) gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 EBO.

Zuständig für Genehmigung und Eisenbahnaufsicht ist gemäß § 5 Abs. 1b Satz 2 AEG das Land Baden-Württemberg.

Die Strecke bindet im Bahnhof Filderstadt-Bernhausen an die bestehenden Anlagen der DB Netz AG an und endet in Neuhausen a.d.F.

Betriebsprogramm

Das Betriebskonzept sieht vor, die die S-Bahn von Filderstadt-Bernhausen bis nach Neuhausen a.d.F. weiterzuführen. Ein Stärken bzw. Schwächen der S-Bahnzüge im Bahnhof Filderstadt-Bernhausen ist nicht Bestandteil des Betriebskonzeptes. Im Bahnhof Neuhausen sind Abstellungen und Vorgänge zum Stärken und Schwächen im Betriebsablauf zu berücksichtigen.