

## **Zusammenfassung Bau- und Finanzierungsvertrag 2. S-Bahn-Stammstrecke**

### **I. Träger des Projektes, Gegenstand des Bau- und Finanzierungsvertrages**

Träger des Projektes und damit Bauherren sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG, DB Station&Service AG sowie DB Energie GmbH, die nachfolgend kurz als DB bezeichnet werden. Finanziert wird das Projekt gemeinsam von Bund, Freistaat und DB.

Gegenstand des Bau- und Finanzierungsvertrag nachfolgend kurz BuFV ist die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates zur Sicherung der sogenannten Komplementärfinanzierung des Projektes. Unter Komplementärfinanzierung ist jener Anteil an der Finanzierung des Projektes zu verstehen, der nach den Regeln des für die Finanzierung der S-Bahn-Infrastruktur maßgeblichen GVFG-Bundesprogramms nicht vom Bund, sondern von dem betroffenen Land getragen werden muss. Die Komplementärfinanzierung umfasst 40 % der nach den Vorgaben des GVFG-Bundesprogramms zuwendungsfähigen Kosten. Die Komplementärfinanzierung muss sichergestellt sein, bevor der Bund das Projekt endgültig in das GVFG-Bundesprogramm aufnehmen kann.

### **II. Projektkosten, Finanzierung**

Die Gesamtkosten (Planung und Bau) werden für das Projekt voraussichtlich insgesamt 1769,7 Mio. € betragen. Diesen Kosten liegt Preisstand 2009 zugrunde.

Insgesamt werden von den 1769,7 Mio. € voraussichtlich vom Freistaat 827,3 Mio € vom Bund (vorbehaltlich der Förderzusage) 809,4 Mio € und von der Deutschen Bahn 133 Millionen Euro finanziert.

Wie bei solchen Großprojekten üblich, werden die Kosten und die Finanzierungsbeiträge der Projektpartner dynamisiert. Bezogen auf eine Inbetriebnahme im Dezember 2017 sind im Vertrag Kosten von rund 2 Milliarden Euro berücksichtigt.

Zudem ist zwischen dem Freistaat und der Deutschen Bahn ein Risikobudget vereinbart, mit dem Projektrisiken bis zu einer Höhe von 500 Mio. € komplementär finanziert werden können. Für den Fall, dass zum Zeitpunkt der Vergabe des Auftrags für das maßgebliche Tunnelbauwerk unerwartete Preissteigerungen eintreten, für deren Bewältigung höhere Kosten aufzuwenden sein werden, kann der Freistaat vom BuFV zurücktreten.

#### **IV. Durchführung des Projektes**

Die DB hat sich verpflichtet, das Projekt bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit durchzuführen. Die DB steht damit zu ihrer Verantwortung als Bauherr des Projektes.

Ein Zeitplan für eine rechtzeitige Inbetriebnahme des Projektes zu den möglichen Olympischen Winterspielen 2018 in München wurde vereinbart.

#### **V. Lenkungskreis**

DB und Freistaat werden einen gemeinsamen Lenkungskreis einrichten. Der Lenkungskreis soll die vertragsgemäße Durchführung des Projektes überwachen.

#### **VI. Nutzung der Infrastruktur**

Der Freistaat ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr und alleiniger Besteller der Verkehrsleistungen, für die das Projekt realisiert wird. Der zu erwartende Umfang der Verkehrsbestellungen des Freistaates und die daraus zu erzielenden Trassen- und Stationsentgelte wurden vertraglich definiert. Der Umfang entspricht dem der Nutzen-Kosten-Untersuchung zu Grunde gelegten Angebotskonzept. Bleibt der Umfang der Bestellungen des Freistaates und damit die erzielten Trassen- und Stationsentgelte hinter dem Erwarteten zurück, so erhöht sich die Finanzierungslast des Freistaates entsprechend. Bestellt der Freistaat mehr Verkehrsleistungen als erwartet, wird sich die DB in entsprechend höherem Umfang an der Finanzierung des Projektes beteiligen.