

**Vereinbarung zur Finanzierung von Planungskosten für
ETCS/DSTW-Ausrüstung des Starterpakets DSD (Schnellfahrstrecke
Köln-Rhein/Main)**

F 21 Q 769

zwischen der

- 1. Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV),**

im Folgenden „Bund“ genannt,

und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen

- 2. DB Netz Aktiengesellschaft, vertreten durch den Vorstand,**

im Folgenden „DB Netz“ genannt,

- 3. DB Energie GmbH, vertreten durch die Geschäftsführung,**

im Folgenden „DB Energie“ genannt,

- 4. DB Station&Service Aktiengesellschaft, vertreten durch den Vorstand,**

im Folgenden „DB Station&Service“ genannt,

- 2.- 4. nachfolgend gemeinsam auch „EIÜ“ genannt -

- 1. - 4. nachfolgend gemeinsam „die Vertragsparteien“ genannt -

Präambel

Gemäß EU-Verordnung 1315/2013 (TEN-VO) sollen die EU-Mitgliedstaaten alle EU-Kernnetzkorridore mit dem europäischen Zugsicherungssystem European Train Control System („ETCS“) bis 2030 ausrüsten. Die Erfüllung der EU-Vorgabe ermöglicht auch die Umsetzung der Zielstellungen für einen zukunftsfähigen Bahnbetrieb, wie z.B. Erhöhung der Betriebsstabilität, zeitliche Minimierung der Migrationsphase, Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs angesichts der demographischen Herausforderungen, Umsetzung einer vorausschauenden und energiesparenden Fahrweise zur Erfüllung der klimapolitischen Zielstellungen und die Schaffung einer digitalen Plattform als Grundlage für Digitale Bahntechnologien. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), hat in den Jahren 2016 bis 2018 die Umsetzbarkeit eines simultanen, bundesweiten Rollouts von ETCS und Digitalen Stellwerken („DSTW“) in netzbezirksweiser Rolloutlogik gutachterlich prüfen lassen.

Nach bestätigter Wirtschaftlichkeit und vor dem Hintergrund des Ziels der Bundesregierung, den Schienenverkehr deutlich zu stärken (Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030, Ausbau des Schienengüterverkehrs) sowie der völkerrechtlichen Verpflichtung, die Kohlenstoffdioxidemissionen insbesondere im Verkehrssektor deutlich zu senken, bekennen sich die Vertragsparteien zur Umsetzung des empfohlenen industriellen ETCS/DSTW-Flächenrollouts („Flächenrollout“). Dieser soll im Rahmen des Programms „Digitale Schiene Deutschland“ („DSD“) umgesetzt werden.

Der Einstieg in den Flächenrollout soll mit einem sog. Starterpaket erfolgen. Aufgrund des neuartigen Vorgehens in der Ausrüstungsstrategie soll vor dem Flächenrollout zunächst eine Konsolidierung und ggfs. Anpassung der Ausrüstungsstrategie erfolgen, um Erkenntnisse aus dem Starterpaket einfließen zu lassen. Es ist nicht auszuschließen, dass im Rahmen des Starterpakets auch mit noch nicht zugelassenen technischen Bauteilen / Anlagen geplant wird. Die Produktentwicklung nicht zugelassener Technik ist nicht Teil dieser Vereinbarung.

Das Starterpaket umfasst folgende ETCS/DSTW-Infrastrukturausrüstungen:

- Durchfahrbarkeit des transeuropäischen Korridors „Skandinavien-Mittelmeer“ („Scan-Med“)
- Digitaler Knoten Stuttgart („DKS“)

- Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main („KRM“)

Darüber hinaus sind Maßnahmen zur Prozessbeschleunigung der Planung, Umsetzung, Zulassung und Genehmigung von ETCS/DSTW vorgesehen, die im Rahmen einer eigenen Finanzierungsvereinbarung ebenfalls als Teil des Starterpakets gefördert werden sollen. Dabei werden erbrachte Leistungen aus dem sogenannten „Schnellläuferprogramm“, den „Beschleunigungsmaßnahmen“ und dem „Digitalen Knoten Stuttgart“ des Starterpakets bei den Leistungen dieser Vereinbarung berücksichtigt, um Doppelförderungen auszuschließen.

Um den Flächenrollout effizient und wirtschaftlich umsetzen zu können, wird eine langfristige angelegte Bundesfinanzierung angestrebt, um die Mittel flexibel und überjährig einsetzen zu können. Voraussetzung dafür ist eine zukunftsfähige, vollständige und durchgängige Standardisierung der eingesetzten Technik.

Diese Finanzierungsvereinbarung ist Bestandteil des Starterpakets der „Digitalen Schiene Deutschland“.

Die Vertragsparteien streben an, die durchgängige Durchfahrbarkeit der Schnellfahrstrecke KRM mit ETCS/DSTW gemäß Streckenführung in **Anlage 1.2b** herzustellen (nachfolgend die „Infrastrukturmaßnahme“). Die Infrastrukturmaßnahme soll eine Ergänzung zu den bereits bestehenden Projekten (z.B. aus LuFV, Bedarfsplan, GVFG, European Deployment Plan) bilden und diese zu einem gesamthaften verkehrlichen Konzept verknüpfen.

Die Schnellfahrstrecke KRM gehört zur ETCS-Ausrüstungsvorgabe der EU gegenüber der Bundesrepublik Deutschland bis Ende 2030; die Inbetriebnahme bis dahin ist damit von der EU verbindlich vorgegeben.

Vor diesem Hintergrund schließen die Vertragsparteien auf Basis der Rahmenvereinbarung über die Finanzierung und Durchführung von Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes („**RV 2020**“) vom 25.08.2020 folgende Vereinbarung. Den Vertragsparteien ist bewusst, dass im Zusammenhang mit der Ausgestaltung einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft Anpassungen erforderlich sein können.

§ 1

Vereinbarungsgegenstand

- (1) Gegenstand dieser Vereinbarung ist die Finanzierung der Kosten der Grundlagenermittlung, der Vorplanung, der Entwurfsplanung, der PT 1-Planung und der Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 1 bis 4 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure („HOAI“)) inkl. Gutachterleistungen sowie Projektmanagement und Projektsteuerung (nachstehend die „Planung“) mit dem Ziel, alle für die Umsetzung (ab Leistungsphase 5) der Infrastrukturmaßnahme erforderlichen Ergebnisdokumente und Unterlagen nach Absatz 6 zu erstellen. Dabei werden die Kosten der Planungen der Leistungsphasen 1 bis 3 durch den Bund vorfinanziert. Die Kosten der Planungen der Leistungsphase 4 werden durch die EIU vorfinanziert.
- (2) Die Planung ist grundsätzlich auf die Ausrüstung mit „ETCS Level 2 ohne Signale“ auszurichten; Ausnahmen bedürfen der Zustimmung des Bundes. Im Rahmen der Planung ist auf den Einsatz einer zukunftsfähigen, vollständig und durchgängig standardisierten Technik hinzuwirken. Die Planung des auszurüstenden Umfangs beinhaltet auch die Planung notwendiger Anpassungen an vorhandenen Stellwerken, Spurplänen, Telekommunikationsanlagen, elektrotechnischen Anlagen sowie einmalig die Einbindung in Betriebszentralen oder Nachfolgesysteme. Sofern keine ETCS-kompatible Stellwerkstechnik vorhanden ist, soll diese durch entsprechende Stellwerkstechnik (vorzugsweise durch DSTW) ersetzt werden. Grundsätzlich sollen die vorhandenen Zugbeeinflussungssysteme (PZB und ggf. LZB) abgelöst und im Folgenden zurückgebaut werden. Im Rahmen der Planung werden auch Möglichkeiten zur Leistungsoptimierung durch LST-Maßnahmen (wie z.B. Blockverdichtung, Gleiswechselbetrieb und Geschwindigkeitserhöhung) und daraus resultierende Maßnahmen geprüft und im Rahmen der Planungsbegleitung entschieden. Die betroffenen Streckenabschnitte sind in **Anlage 1.2a** „Lage im Netz“ und **Anlage 1.2b** „ETCS/DSTW-Streckenausrüstung“ dargestellt. Die genauen Grenzen sind unter Berücksichtigung betrieblicher und technischer Belange festzulegen. Die Planung umfasst auch die Anpassung der Nachbarstellwerke.
- (3) Doppelförderungen durch andere Bundesfinanzierungen (z.B. LuFV, Bedarfsplan, GVFG) sind auszuschließen. Im Übrigen gilt § 5 Abs. 4 der RV 2020. **Anlage 1.3**

enthält eine vorläufige Liste mit Stellwerken, die im Rahmen dieser Vereinbarung umgerüstet oder errichtet werden sollen.

(4) Die Planung umfasst in der

- Leistungsphase 1 u.a. die Klärung der Aufgabenstellung, Definition der DSTW- und ETCS-Ausrüstungsbereiche unter technischen Belangen, Prüfung der Funkfeldabdeckung, Überprüfung von Bestandsanlagen auf Regelkonformität zum aktuellen Regelwerk (die Kosten für die Beseitigung von ggf. vorliegenden Mängeln in den Bestandsplänen ausgenommen), Kapazitätsuntersuchungen / EBWU, Untersuchung von Lösungsvarianten auch mit dem Ziel der Steigerung der Streckenkapazität sowie erste Entscheidungshilfen und alle weiteren erforderlichen bahnspezifischen Leistungen;
- Leistungsphase 2 u.a. die Grundlagenanalyse, Abstimmung des Planungskonzeptes (u.a. Stellwerks- & RBC-Konzept), Untersuchung von Planungsalternativen, Schnittstellenabgrenzung, Baugrunduntersuchung für ausgewählte Projektteile, Mengenermittlung, aller weiteren erforderlichen bahnspezifischen Leistungen sowie Kostenschätzung und Zusammenstellung aller Planungsergebnisse einschließlich Abnahme durch die EIU;
- Leistungsphase 3 u.a. (für Entwurfs- und PT 1-Planung) die stufenweise Erarbeitung und Darstellung einer zeichnerischen Lösung, Aufstellen eines Erläuterungsberichtes, Festlegung von Betriebstechnologien, Erstellung von Bauzeiten und Finanzierungsplan, Kostenberechnung;
- Leistungsphase 4 u.a. die Erstellung der genehmigungsfähigen Unterlagen für das öffentlich-rechtliche Verfahren, die Beantragung der Planfeststellung bis zum Beschluss.

Sofern dies sinnvoll und wirtschaftlich ist, können im Sinne der Planungsbeschleunigung einzelne Planungsleistungen aus den Leistungsphasen 1-4 nach Zustimmung des EBA zusammengefasst und / oder vorgezogen werden.

Der Schwerpunkt der Planungstätigkeit bezieht sich auf die Gewerke Leit- und Sicherungstechnik, sowie die daraus erforderlichen Anpassungen an betroffenen Gewerken.

- (5) Es ist eine BIM-konforme Planung zu erstellen. Diese umfasst auch die Digitalisierung von Bestandsplänen und Neudigitalisierung auf der Basis einer mit dem EBA vor Eintritt in die Planung einvernehmlich abzustimmenden Vorgehensweise.

Hingegen werden solche Maßnahmen nicht finanziert, mit denen ggf. vorliegende Mängel in den Bestandsplänen beseitigt werden. Ein Mangel liegt insbesondere vor, wenn ein Bestandsplan fehlt.

- (6) Folgende Ergebnisdokumente werden unbeschadet von Abs. 7 erstellt:

- Verkehrliche Aufgabenstellung (VAST)
- Betriebliche Aufgabenstellung (BAST)
- Technische Aufgabenstellung (TAST)
- Erläuterungsbericht:
 - o Erläuterung des Zustandes vorhandener Anlagen
 - o Erläuterung des geplanten Zustands der Anlagen unter Berücksichtigung von
 - o Schnittstellen zur Integration der neuen Technologien in die bestehenden LST-, Energie- und TK-Anlagen inkl. technischer und sicherheitlicher Nachweisführung sowie
 - o Schnittstellen zu anderen Projekten (z.B. aus LuFV, Bedarfsplan, GVFG, European Deployment Plan bis 2023)
 - o Entwurfselemente und Zwangspunkte
 - o Darstellung der Notwendigkeit und Begründung der gewählten Lösung als wirtschaftlich vorteilhafteste Lösung (vgl. § 9 Abs. 3 RV 2020) unter Würdigung der betrachteten Varianten und unter Berücksichtigung der Entwurfselemente und ggf. der Zwangspunkte
 - o Fachtechnische Einzelplanung (z.B. Stellwerke, ETCS und Funk)
 - o Baukosten und Finanzierung
 - o Bauzeit und Baudurchführung
- Kostenanschläge
- Bauzeiten- und Finanzierungspläne
- Planunterlagen zu Stellwerksmaßnahmen und ETCS-Ausrüstungsbereichen

- Planunterlagen zur Funkabdeckung für L2 / Messberichte

- (7) Vor dem Hintergrund, dass diese Vereinbarung nur die Leistungsphasen 1 bis 4 umfasst und die ETCS-Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke KRM bis Ende 2030 eine verbindliche Ausrüstungsvorgabe der EU ist, die ihrerseits gegenüber dem Bund sanktioniert ist, vereinbaren die Vertragsparteien, dass alle für die Einleitung des Planrechtsverfahrens (Planfeststellung, -genehmigung oder Verzicht) erforderlichen Dokumente und Unterlagen bis zum 31.12.2024 dem EBA gemäß den hierfür geltenden Richtlinien vorgelegt werden müssen.

§ 2 Finanzierung

- (1) Die geschätzten Planungskosten für das Gesamtvorhaben betragen zum jetzigen Zeitpunkt **38.819 Mio. EUR**. Die Kosten für die Planungen gemäß § 1 (Leistungsphasen 1 bis 4) betragen auf Grundlage der Kostenschätzung zum Stand vom Juni 2021 voraussichtlich **10,869 Mio. EUR**. Davon entfallen voraussichtlich auf:

- DB Netz	9,869 Mio. EUR
- DB Station&Service	0,500 Mio. EUR
- DB Energie	0,500 Mio. EUR

Die Kosten für die Leistungsphasen 1 bis 3 betragen voraussichtlich 9,317 Mio EUR.

Die Kosten für die Leistungsphase 4 betragen voraussichtlich 1,552 Mio. EUR.

- (2) Gemäß § 5 Abs. 9 der RV 2020 finanziert der Bund die Kosten für die Planung der Leistungsphasen 1 bis 3 (einschließlich Planungskosten für zuwendungsfähigen Aufwand) gemäß § 1 voraussichtlich in einer Höhe von **8,717 Mio. EUR** vor. Die Bereitstellung von Bundesmitteln (voraussichtlicher Mittelabruf) erfolgt gemäß nachfolgender Übersicht:

Mio. Euro; Preisstand 06/2021	Summe	2022	2023	2024
DB Netz	7,717	4,913	2,605	0,199
DB Station & Service	0,500		0,250	0,250
DB Energie	0,500		0,250	0,250

- (3) Die Finanzierung der Kosten in Höhe von 0,6 Mio. EUR wird durch Mittel im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III („LuFV III“) wie folgt sichergestellt:

Mio. Euro	Summe	2022	2023	2024
LuFV III-Mittel	0,6	0,2	0,1	0,3

Die Vertragsparteien streben an, bis zum 31.12.2023 eine dauerhafte Lösung für die Einbringung von LuFV III-Mitteln in Projekte des DSD-Starterpakets vertraglich zu vereinbaren. Diese Einigung soll auch rückwirkend für den Gesamtzeitraum gelten. Eine über den 31.12.2024 hinausgehende Einbringung von LuFV III-Mitteln wird zunächst nicht vereinbart.

- (4) Die Kosten der Planungen der Leistungsphase 4 werden durch die EIU vorfinanziert.
- (5) Der Eigenbeitrag wird jährlich auf Basis der zuwendungsfähigen Kosten, die durch Bundesmittel aus dem Haushaltstitel 891 06 Kapitel 1202 (oder entsprechendem Nachfolgetitel) im Rahmen dieser Finanzierungsvereinbarung finanziert werden, berechnet. Die EIU leisten den Eigenbeitrag für die Leistungsphasen 1 bis 3 ab Beginn der Leistungsphase 5 gemäß der noch abzuschließenden Finanzierungsvereinbarung zur Realisierung.
- (6) In den zuwendungsfähigen Kosten können auch Planungskosten für Kreuzungsmaßnahmen enthalten sein.
- (7) Die Vorfinanzierung der Planungsleistungen erfolgt zinslos.
- (8) Verwendungszweck im Sinne dieses Vertrages ist die in den Leistungsphasen 1 bis 4 zu erfolgende Erstellung der für die Umsetzung der Infrastrukturmaßnahme erforderlichen Dokumente nach § 1 Abs. 6.
- (9) Für die Inanspruchnahme von Bundesmitteln für die Vorfinanzierung der Planungskosten der Leistungsphasen 1 bis 3 bedarf es keiner gesonderten Mittelfreigabe des Eisenbahn-Bundesamtes. Diese gilt mit Wirksamkeit dieser Finanzierungsvereinbarung als erteilt.

- (10) Die zweckentsprechende Verwendung der Bundesmittel für die Planungsleistungen wird durch einen Wirtschaftsprüfer auf Kosten der EIU jährlich testiert. Das Testat ist dem Bund vorzulegen. Der Bund wird die Bundesmittel, die nicht vertragsgemäß verwendet wurden, gemäß den Regelungen der RV 2020 zurückfordern.
- (11) Die Vertragsparteien streben an, die Infrastrukturmaßnahme auf Grundlage der vertragsgegenständlichen Planung beschleunigt zu realisieren. Wird die Planung gemäß § 1 aus Gründen, die weder die EIU noch der Bund verursacht oder zu vertreten haben, abgebrochen oder nicht umgesetzt, tragen die EIU die bis dahin entstandenen Kosten sowie die Kosten für den qualifizierten Abbruch der Leistung entsprechend ihrem Eigenbeitragsanteil gemäß Absatz 5. Außerdem erstatten die EIU dem Bund die abgerufenen Bundesmittel, soweit diese für den Projektzweck nicht verbraucht wurden. Wird die Planung aus Gründen, die der Bund verursacht oder zu vertreten hat, abgebrochen oder nicht umgesetzt, so erhebt der Bund gegenüber den EIU wegen der Nichtfortführung der Planung keine Rückforderung der bis dahin aus Bundesmitteln abgerufenen und für den Projektzweck verbrauchten Planungskosten und finanziert die Kosten für den qualifizierten Abbruch der Planung. Die über die Vorfinanzierung hinaus von den EIU erbrachten Eigenmittel werden, sofern projektzieldienend, auf Nachweis und vorbehaltlich der rechtlichen Zulässigkeit und vorbehaltlich verfügbarer Haushaltsmittel erstattet. Dies gilt insbesondere, wenn feststeht, dass es unter Berücksichtigung von § 4 Abs. 3 RV 2020 keine Folgevereinbarung geben wird, die die Finanzierung der ETCS/DSTW-Ausrüstung der Schnellfahrstrecke KRM umfasst. Zu den Kosten des Abbruchs gehören insbesondere auch solche Kosten der EIU, die trotz Kündigung von Verträgen mit den Auftragnehmern infolge fortbestehender Vergütungsansprüche gemäß § 648 BGB entstehen. Die EIU übereignen dem Bund die bis dahin erarbeiteten Planungsunterlagen der Leistungsphasen 1 bis 4 und übertragen diesem alle ihnen zustehenden Nutzungsrechte. Wird die Planung aus Gründen, die die EIU verursacht oder zu vertreten haben, abgebrochen oder nicht umgesetzt, regelt sich der Rückforderungsanspruch des Bundes nach § 18 Abs. 1 RV 2020.

§ 3 Bewilligungszeitraum

- (1) Die Planung soll nach dem Meilensteinplan gemäß **Anlage 3a** und nach dem Bauzeiten- und Finanzierungsplan gemäß **Anlage 3b** abgewickelt werden. Danach ergibt sich ein Bewilligungszeitraum vom 29.06.2020 bis zum 31.12.2024.
- (2) Sollte eine Verlängerung des Bewilligungszeitraums erforderlich werden, werden die EIU dies dem Bund rechtzeitig vor Ablauf des Bewilligungszeitraums unter Angabe von Gründen für die Abweichung vom Meilensteinplan (siehe Anlage 3a) mitteilen und eine Verlängerung des Bewilligungszeitraums beantragen. Der Bund entscheidet über den Antrag nach pflichtgemäßem Ermessen. Wird der Verlängerung des Bewilligungszeitraumes nicht zugestimmt, so können die EIU nur gemeinsam die Planung mit den Rechtsfolgen des § 2 Abs. 11 Satz 4 bis 8 abbrechen.

§ 4 Durchführungsbestimmungen und Erfolgskontrolle

- (1) Vorhabenträger der Infrastrukturmaßnahme sind die EIU. Die EIU führen die Planungsleistungen durch.
- (2) Die Verantwortung für die Planungsergebnisse liegt bei den EIU. Das EBA wird von den EIU planungsbegleitend eingebunden.
- (3) Die DB Netz berichtet in jedem Jahr jeweils am Ende des ersten und des dritten Quartals für die EIU entsprechend einem abgestimmten Bericht über den Fortschritt bei allen Maßnahmen dieser Finanzierungsvereinbarung. Der Meilensteinplan (Anlage 3a) kann in Abstimmung mit dem Bund aktualisiert werden.
- (4) Das Vorhaben wird einer Erfolgskontrolle unterzogen auf der Basis des zwischen dem Bund und der DB Netz abgestimmten Controllingkonzepts.
- (5) Soweit in dieser Vereinbarung keine abweichenden Regelungen getroffen werden, findet die RV 2020 Anwendung.

§ 5 Abschließende Regelungen

- (1) Die nachfolgend aufgeführten Anlagen sind Bestandteil dieser Vereinbarung:
 - Anlage 1.2a: Lage im Netz
 - Anlage 1.2b: ETCS/DSTW-Streckenausrüstung
 - Anlage 1.3: Stellwerksliste
 - Anlage 3a: Meilensteinplan
 - Anlage 3b: Bauzeiten- und Finanzierungsplan

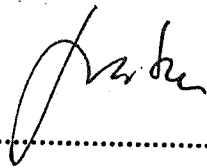
- (2) Änderungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

- (3) Diese Vereinbarung wird vierfach ausgefertigt. Die Vertragsparteien erhalten jeweils eine Ausfertigung.

- (4) Diese Vereinbarung tritt mit Unterzeichnung in Kraft.

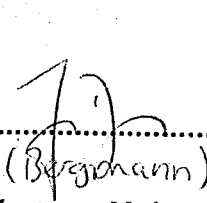

**Für den Bund
Bundesministerium für Digitales
und Verkehr**

Im Auftrag



Berlin, den.....18.11.2022.....

**Für die DB Netz Aktiengesellschaft
Für die DB Station&Service AG
Für die DB Energie GmbH
DB Netz Aktiengesellschaft**

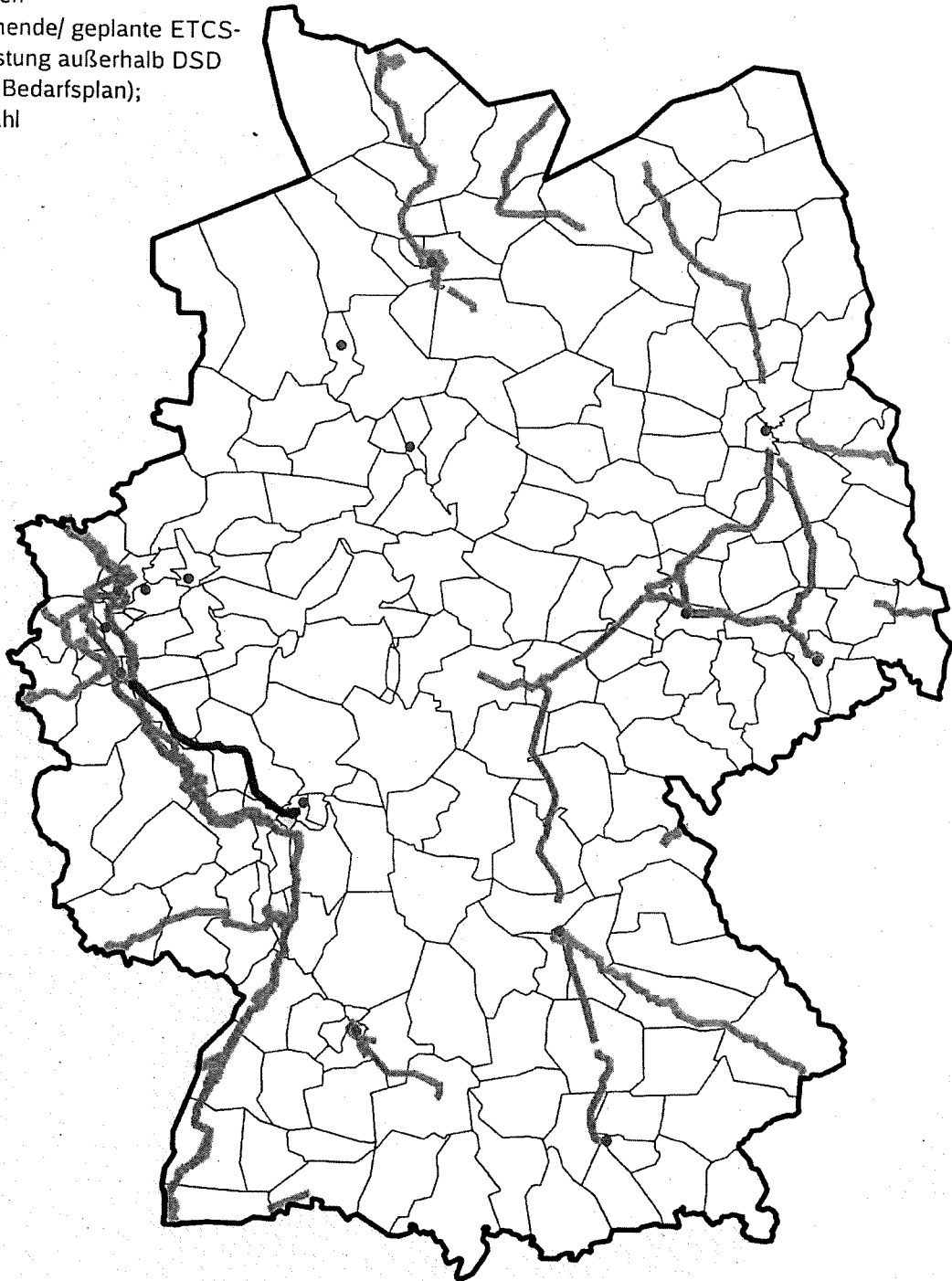


.....

Frankfurt am Main, den.....31.10.2022.....



Anlage 1.2a: Lage im Netz

- Stadt
- Netzbezirk/ IH-Bezirk
- Starterpaket: Umgerüstete Strecken
- Bestehende/ geplante ETCS-Ausrüstung außerhalb DSD (EDP, Bedarfsplan); Auswahl



66

Anlage 1.2b ETCS/DSTW-Streckenausrüstung

Mit dem Ziel der durchgängigen Befahrbarkeit der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main (als Bestandteil des transeuropäischen Kernnetzes) mit ETCS ist eine ETCS/DSTW-Infrastrukturausrüstungen vorgesehen.

Die planerische Umsetzung der ETCS/DSTW-Ausrüstung bezieht sich auf die VzG-Streckennummer 2690 einschließlich aller Bahnhofsgleise und der zuführenden Streckenabschnitte (siehe Tabelle 1).

Strecke	von_km	bis_km	Länge	Netzbezirk
2690	9,158	61,142	51,984	Troisdorf
2690	61,142	142,774	81,632	Limburg (Lahn)
2690	142,774	173,571	30,797	Frankfurt (Main)
3656	0	5,342	5,342	Frankfurt (Main)
2691	17,8	20,706	2,906	Troisdorf

Tabelle 1: Streckenübersicht zur ETCS/DSTW-Ausrüstung

Am nördlichen Ausrüstungsende ist eine durchgängige ETCS-Ausrüstung im Übergang zum Korridor Rhine-Alpine (Höhe Abzw. Köln Steinstraße) umzusetzen.

Am südlichen Ausrüstungsende ist sicherzustellen, dass der Ausrüstungsbereich der LZB-Zentrale Weilbach vollständig mit ETCS L2 ausgerüstet ist.

Im Rahmen der Realisierung der ETCS/DSTW-Ausrüstung wird die Betriebssteuerungsstrategie (BSS) entlang der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main planerisch berücksichtigt.

Im Zusammenhang mit der Planung der ETCS-Ausrüstung der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main findet auch die Betrachtung der Schnittstellen zu bereits in Betrieb bzw. in Planung befindlichen Projekten statt.

Anlage 1.3 zur Vereinbarung zur Finanzierung von Planungskosten für ETCS) Ausrüstung des Starterpakets DSD (Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main) 1 Q 769, Stellwerksliste

1025

GE	Technischer Platz 3	TP Beschreibung	Anzahl STE	IBN_Jahr	Name_RB	Name_Standort	SAP-Bauform	BF_Gruppe	Hersteller	Strecke	von_k m	Alter	ND Regel- egime	ND Ausiau verwen regime det	ND 30	theoretis cher Eneueru ngszeit raum	theer. Eneueru ngszeit raum	Starter paket	Positiv liste	STW Bedarfs Plan relevant
FUB	2690061LSI-FDV	Verstärkerstat. Dierdorf Innenanlage	0	2000	RB Mitte	NB Limburg	ESTW Siem. B.C.UZ, Brechn.	Elektronische Stellwerke	Siemens	2690	73	20	50	30	30	2030	nach LuFV III	KRM	nein	nein
FUB	2690110LSI-FDSS	UEST rdslein Innenanlage	18	2000	RB Mitte	NB Limburg	ESTW Siem. B.C.UZ, Brechn.	Elektronische Stellwerke	Siemens	2690	136,8	20	50	30	30	2030	nach LuFV III	KRM	nein	nein
FUB	2690110LSI-FDSS	Verstärkerstat. Oberseilers Innenanlage	0	2000	RB Mitte	NB Limburg	ESTW Siem. B.C.UZ, Brechn.	Elektronische Stellwerke	Siemens	2690	123	20	50	30	30	2030	nach LuFV III	KRM	nein	nein
FUB	2690061LSI-FWRT	UEST Wilroth Innenanlage	20	2001	RB Mitte	NB Limburg	ESTW Siem. B.C.UZ, Brechn.	Elektronische Stellwerke	Siemens	2690	61,9	20	50	30	30	2030	nach LuFV III	KRM	nein	nein
FUB	FCX---LSI-FVBH	ABZW Caltex Innenanlage	25	2001	RB Mitte	NB Frankfurt/M	ESTW-EAM (EL I) UZ	Elektronische Stellwerke	Thales	2690	160,8	19	50	30	30	2031	nach LuFV III	KRM	ja	nein
FUB	FBRW---LSI-FBRM	ABZW Breckenheim Innenanlage	21	1999	RB Mitte	NB Frankfurt/M	ESTW-EAM (EL I) UZ	Elektronische Stellwerke	Thales	2690	152,6	21	50	30	30	2029	LuFV III	KRM	ja	nein
FUB	FFLF---LSI---UFL	Sw Ull Innenanlage	83	1999	RB Mitte	NB Frankfurt/M	ESTW-EAM (EL I) UZ	Elektronische Stellwerke	Thales	2690	167	21	50	30	30	2029	LuFV III	KRM	ja	nein
FUB	FLIS---LSI---FLIS	Bl Limburg Süd Innenanlage	47	2000	RB Mitte	NB Limburg	ESTW Siem. B.C.UZ, Brechn.	Elektronische Stellwerke	Siemens	2690	110,2	20	50	30	30	2030	nach LuFV III	KRM	nein	nein
FUB	FMT---LSI---FMT	Bl Montabaur Innenanlage	72	2000	RB Mitte	NB Limburg	ESTW Siem. B.C.UZ, Brechn.	Elektronische Stellwerke	Siemens	2690	89	20	50	30	30	2030	nach LuFV III	KRM	nein	nein
FUB	2690026LSI---WIL	Sw Wilroth Innenanlage (Frankfurt)	0	2002	RB West	NB Troisdorf	ESTW Siem. B.C.UZ, Brechn.	Elektronische Stellwerke	Siemens	2690	61,5	18	50	30	30	2032	nach LuFV III	KRM	nein	nein
FUB	2690026LSI---WIN	Sw Windhagen Innenanlage (Frankfurt)	0	2002	RB West	NB Troisdorf	ESTW Siem. B.C.UZ, Brechn.	Elektronische Stellwerke	Siemens	2690	61,5	18	50	30	30	2032	nach LuFV III	KRM	nein	nein
FUB	KPW---LSI---TF	Sw Porz Wahn(BR) Innenanlage	135	2002	RB West	NB Troisdorf	ESTW Siem. B.C.UZ, Brechn.	Elektronische Stellwerke	Siemens	2651	11,8	18	50	30	30	2032	nach LuFV III	KRM	nein	nein
FUB	KSIB---LSI---TF	Sw Siegburg(BR) Innenanlage	101	2002	RB West	NB Troisdorf	ESTW Siem. B.C.UZ, Brechn.	Elektronische Stellwerke	Siemens	2651	24	18	50	30	30	2032	nach LuFV III	KRM	nein	nein
FUB	KSTA---LSI---TF	Sw Siensrade(BR) Innenanlage	105	2002	RB West	NB Troisdorf	ESTW Siem. B.C.UZ, Brechn.	Elektronische Stellwerke	Siemens	2324	69	18	50	30	30	2032	nach LuFV III	KRM	nein	nein
FUB	K7---LSI---TF	Sw Troisdorf T1 Innenanlage	398	2002	RB West	NB Troisdorf	ESTW Siemens B.C (EL S) UZ	Elektronische Stellwerke	Siemens	2651	19,1	18	50	30	30	2032	nach LuFV III	KRM	nein	nein

64

Anlage 3b zur Vereinbarung zur Finanzierung von Planungskosten für ETCS/DSTW-Ausrüstung des Starterpakets DSD (Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main) F 21 Q 769

Projekt: DSD-Starterpaket Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main

Terminplan Lph 1-3 gesamt)*

Lfd. Nr.	Planungskosten (Mio. Euro)	2021	2022	2023	2024
1	Lph 1-3				
	Summe:		5,113	3,205	0,999

Finanzierungsplan gesamt

Zuwendungsfähige Kosten

Lfd. Nr.	(Mio. Euro - Preisstand: 2021)	2021	2022	2023	2024
1	Baukosten				
2					
3					
4					
	Σ 2 bis 4				
5	Planungskosten *)		5,113	3,205	0,999
6	davon BKZ DSD (Kapitel 1202 Titel 891 06)		4,913	3,105	0,699
7	davon LuFV (Kapitel 1202 Titel 891 11)		0,200	0,100	0,300
8					
	Σ 6 bis 8		5,113	3,205	0,999
9	Summe		5,113	3,205	0,999
10	davon BKZ DSD (Kapitel 1202 Titel 891 06)		4,913	3,105	0,699
11	davon LuFV (Kapitel 1202 Titel 891 11)		0,200	0,100	0,300
12					

)* Planungskosten der Lph 4 i.H.v. voraussichtlich 1,552 Mio. € werden durch die EIU vorfinanziert.

Projekt: DSD-Starterpaket Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main

Terminplan Lph 1-3 DB Netz

Lfd. Nr.	Planungskosten (Mio. Euro)	2021	2022	2023	2024
1	Lph 1-3				
	Summe:		5,113	2,705	0,499

Finanzierungsplan DB Netz

Zuwendungsfähige Kosten

Lfd. Nr.	(Mio. Euro - Preisstand: 2021)	Summe	2021	2022	2023	2024
1	Baukosten					
2	Σ 2 bis 4					
3						
4						
5	Planungskosten	8,317		5,113	2,705	0,499
6	davon BKZ DSD (Kapitel 1202 Titel 891 06)	7,717		4,913	2,605	0,199
7	davon LuFV (Kapitel 1202 Titel 891 11)	0,600		0,200	0,100	0,300
8						
9	Summe	8,317		5,113	2,705	0,499
10	davon BKZ DSD (Kapitel 1202 Titel 891 06)	7,717		4,913	2,605	0,199
11	davon LuFV (Kapitel 1202 Titel 891 11)	0,600		0,200	0,100	0,300
12						

Handwritten mark

Projekt: DSD-Starterpaket Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main

Terminplan Lph 1-3 DB Station&Service

Lfd. Nr.	Planungskosten (Mio. Euro)	2021	2022	2023	2024
1	Lph 1-3				
	Summe:		0,000	0,250	0,250

Finanzierungsplan DB Station&Service

Zuwendungsfähige Kosten

Lfd. Nr.	(Mio. Euro - Preisstand: 2021)	2021	2022	2023	2024
1	Baukosten				
2					
3					
4					
5	Planungskosten *)		0,000	0,250	0,250
6	davon BKZ DSD (Kapitel 1202 Titel 891 06)		0,000	0,250	0,250
7	davon LuFV (Kapitel 1202 Titel 891 11)		0,000	0,000	0,000
8					
9	Summe		0,000	0,250	0,250
10	davon BKZ DSD (Kapitel 1202 Titel 891 06)		0,000	0,250	0,250
11	davon LuFV (Kapitel 1202 Titel 891 11)		0,000	0,000	0,000
12					

Projekt: DSD-Starterpaket Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main

Terminplan Lph 1-3 DB Energie

Lfd. Nr.	Planungskosten (Mio. Euro)	2021	2022	2023	2024
1	Lph 1-3				
	Summe:		0,000	0,250	0,250

Finanzierungsplan DB Energie

Zuwendungsfähige Kosten

Lfd. Nr.	(Mio. Euro - Preisstand: 2021)	2021	2022	2023	2024
1	Baukosten				
2					
3					
4					
5	Planungskosten		0,000	0,250	0,250
6	davon BKZ DSD (Kapitel 1202 Titel 891 06)		0,000	0,250	0,250
7	davon LuFV (Kapitel 1202 Titel 891 11)		0,000	0,000	0,000
8					
9	Summe		0,000	0,250	0,250
10	davon BKZ DSD (Kapitel 1202 Titel 891 06)		0,000	0,250	0,250
11	davon LuFV (Kapitel 1202 Titel 891 11)		0,000	0,000	0,000
12					

lll