

**Vereinbarung zur Finanzierung von Kosten für die Realisierung der
ETCS/DSTW-Ausrüstung des Starterpakets DSD
(Korridor ScanMed, Teil Süd)**

F 21 Q 0789

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 „EIU“ 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 vorrausschauenden 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 und realisiert wird. Die Produktentwicklung nicht zugelassener Technik ist nicht Teil dieser Vereinbarung.

Das Starterpaket umfasst folgende ETCS/DSTW-Infrastrukturausrüstungen:

- Durchfahrbarkeit des transeuropäischen Korridors „Skandinavien-Mittelmeer“ („ScanMed“)
- 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 ebenfalls als Teil des Starterpakets gefördert werden. Dabei werden erbrachte Leistungen aus dem sogenannten „Schnellläuferprogramm“, den „Beschleunigungsmaßnahmen“ und dem „Digitalen Knoten Stuttgart Bausteine 1 und 2“ des Starterpakets bei den Leistungen dieser Vereinbarung berücksichtigt, um Doppelförderungen auszuschließen.

Um den Flächenrollout effizient und wirtschaftlich umsetzen zu können, wird eine langfristig 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 Nord-Süd-Durchfahrbarkeit mit ETCS/DSTW auf Teilen des Korridors ScanMed herzustellen. Der Korridor ScanMed 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 Finanzierung der Kosten für die Umsetzung des Korridors ScanMed erfolgt über zwei Finanzierungsvereinbarungen, Teil Nord und Teil Süd. Die Streckenführung des diese Vereinbarung betreffenden Teils Süd befindet sich in Anlage 1b.

Orientiert am Planungsfortschritt des Korridors ScanMed werden die zu realisierenden Abschnitte sukzessive in die Realisierungsvereinbarung aufgenommen.

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 für die Umsetzung entsprechend der Lph. 5 bis 9 HOAI (Realisierung sowie Planung inkl. Projektmanagement und Projektsteuerung) der Infrastrukturmaßnahme „Korridor Scan Med, Teil Süd mit ETCS/DSTW“ (nachfolgend die „Infrastrukturmaßnahme“).
- (2) Die Infrastrukturmaßnahme ist in der **Anlage 1a Maßnahmenbeschreibung**, **Anlage 1b Lage im Netz** und **Anlage 2 Stellwerksliste** näher beschrieben. Die von dieser Vereinbarung aktuell umfassten Streckenabschnitte und Hochbauten der Technikstandorte (inkl. technischer Gebäudeausrüstung und notwendiger Außenanlagen) und Bedienstandorte (inkl. technischer Gebäudeausrüstung, notwendiger Außenanlagen, Bedienzentrale (iBS-Z), Redundanz- und Reservebedienplätzen; nachfolgend die „TSO/BSO-Hochbauten“) sind in **Anlage 3a aktueller Realisierungsumfang** sowie **Anlage 3b Lage im Netz – aktueller Realisierungsumfang** aufgeführt. Die **Anlage 4** Bauzeiten- und Finanzierungsplan beinhaltet die aktuell umfassten Streckenabschnitte und BSO/ TSO-Hochbauten. Abhängig vom jeweiligen weiteren Planungs- und Projektfortschritt ist beabsichtigt, diese Vereinbarung um die weiteren Streckenabschnitte und TSO/ BSO-Hochbauten der Infrastrukturmaßnahme mittels entsprechender Anpassungsvereinbarungen zu ergänzen. Diese Vereinbarung umfasst bereits jetzt auch TSO/BSO-Hochbauten für Streckenabschnitte, die aktuell nicht Gegenstand dieser Vereinbarung gemäß Anlagen 3a und 3b sind, aber für die Infrastrukturmaßnahme im Übrigen erforderlich sind. Die Innenanlagen (Rechnertechnik) der TSO-Hochbauten sowie die über die Redundanz- und Reservebedienplätze hinausgehenden Bedienplätze in den BSO-Hochbauten werden im Rahmen des jeweiligen in Anlagen 3a und 3b enthaltenen Streckenabschnitts – *sofern projekzielt dienend und finanzierungsfähig* – finanziert. Mit sukzessiver Aufnahme der weiteren Streckenabschnitte werden die jeweiligen Innenanlagen der TSO sowie die weiteren Bedienplätze der BSO finanziert. Für die Finanzierungsfähigkeit der TSO/BSO gelten die Anlagen 5a und 5b.

§ 2

Finanzierung

- (1) Die Infrastrukturmaßnahme hat einen voraussichtlichen Gesamtwertumfang in Höhe von

2.760,043 Mio. Euro

(Preisstand: Machbarkeitsstudie zum Rollout ETCS/DSTW (McKinsey&Company))

Davon ist für die in Anlagen 3a und 3b aufgeführten Streckenabschnitte und BSO/TSO-Hochbauten folgender Teil-GWU Gegenstand dieser Vereinbarung:

441,602 Mio. Euro

(Preisstand: Machbarkeitsstudie zum Rollout ETCS/DSTW (McKinsey&Company))

- (2) Die voraussichtlich zuwendungsfähigen Kosten des Teil-GWU setzen sich wie folgt zusammen:

Baukosten DB Netz	264,386 Mio. Euro
Baukosten DB Station & Service	1,642 Mio. Euro
Baukosten DB Energie	16,000 Mio. Euro
Planungskosten DB Netz	57,855 Mio. Euro
Planungskosten DB Station & Service	0,358 Mio. Euro
Planungskosten DB Energie	3,499 Mio. Euro
Summe	343,740 Mio. Euro

- (3) Die Finanzierung der restlichen Kosten wird wie folgt sichergestellt:

Eigenmittel DB Netz ¹	20,569 Mio. Euro
Eigenmittel DB Station & Service ¹	0,128 Mio. Euro
Eigenmittel DB Energie ¹	1,244 Mio. Euro
LuFV III-Mittel ²	75,921 Mio. Euro
Summe	97,862 Mio. Euro

- (4) Der Bund finanziert die zuwendungsfähigen Kosten nach § 2 Abs. 2 mit nicht rückzahlbaren Zuschüssen (abzüglich des Eigenbeitrags gemäß nachfolgendem Satz) durch

¹ Eigenmittel für nicht zuwendungsfähige Kosten, **nicht** Eigenbeitrag der EIU (Beteiligung an den zuwendungsfähigen Kosten gemäß §3 Abs 1 der RV 2020)

² Einschließlich im Rahmen der FinVe F 21 Q 0768 einzubringender LuFV III-Mittel. Die Finanzierung aus der LuFV III im Rahmen dieser Vereinbarung erfolgt nach § 2 Abs 7; die LuFV III-Mittel wurden für den Zeitraum 1.1.2025 bis 31.12.2029 kalkulatorisch fortgeschrieben.

Bundesmittel aus dem Haushaltstitel 891 06 Kapitel 1202 (oder entsprechendem Nachfolgetitel). Die EIU beteiligen sich an den zuwendungsfähigen Kosten mit einem Eigenbeitrag gemäß § 3 Abs. 1 der RV 2020 in Höhe von 15% (voraussichtlich in Höhe von 51,561 Mio. Euro).

- (5) Die Bereitstellung von Bundesmitteln (voraussichtlicher Mittelabruf in Höhe von 292,179 Mio. Euro) erfolgt gemäß nachfolgender Übersicht:

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Mio. €	22,427	109,399	117,702	19,214	3,533	2,499	2,500	2,500	10,645	1,760

- (6) Die Bundesmittel werden nur finanziert, soweit sich im Mittelfreigabeverfahren die Zuwendungsfähigkeit bestätigt.
- (7) Am 29. Juni 2023 haben sich das BMDV, das EBA und die DB Netz AG darauf geeinigt, dass für die Vereinbarungen zur Finanzierung von Kosten für die Realisierung der ETCS/DSTW(/ATO/DLST)-Ausrüstung der Starterpakete DSD:

- ☐ Korridor Scan-Med Nord
- ☐ Korridor Scan-Med Süd
- ☐ Digitaler Knoten Stuttgart („DKS“)
- ☐ Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main („KRM“)

pauschal LuFV III-Mittel für die Jahresscheiben 2023 und 2024 einzubringen sind. Diese wurden für den definierten Realisierungsumfang berechnet und analog der BHH-Jahresscheiben verteilt.

Demzufolge wird die Finanzierung der Kosten i. H. v. 23,000 Mio. Euro durch LuFV III-Mittel für die Jahre 2023 und 2024 wie folgt sichergestellt:

Mio. Euro	Summe	2023	2024
LuFV III-Mittel	23,000	4,000	19,000

Tabelle 1 Pauschale LuFV III-Mittel nach geplanten Baukostenabrufen der Maßnahme nach Anlage 3 inkl. der anteiligen LuFV III-Pauschale aus der Planungs-FinVe

Die Vertragsparteien streben an, bis 31.12.2024 eine dauerhafte Lösung für die Einbringung von LuFV III-Mitteln ab dem 01.01.2025 vertraglich zu vereinbaren. Die LuFV III-Werte in § 2 Absatz 3 wurden zur Darstellung der Gesamtfinanzierung aus unternehmerischer Vorsicht für den jeweiligen Realisierungsumfang anhand der 9/12-Logik „fortgeschrieben“. Eine konkrete Hinterlegung mit Jahresscheiben und einer Einigung auf eine finale Einbringung von LuFV III-Mitteln über das Jahr 2024 hinaus existiert jedoch nicht.

- (8) Die Bereitstellung von Bundesmitteln und Eigenbeiträgen der EIU erfolgt gemäß Berechnung des Finanzierungsplans (Anlage 4).
- (9) Die EIU leisten den Eigenbeitrag für die Lph 1 bis 3 aus der Finanzierungsvereinbarung F 21 Q 0768 je Streckenabschnitt und je (gemäß § 1 Abs. 2 unabhängig/mit zeitlichem Abstand von diesem zu realisierenden) BSO/TSO-Hochbau zinslos jeweils in einer Summe bei jeweils erstmaligem Abruf von Bundesmitteln nach dieser Finanzierungsvereinbarung für Baukosten (nicht bei Mittelabruf nur für bauvorbereitende Maßnahmen, z.B. Grunderwerb) für den jeweiligen Streckenabschnitt oder den jeweiligen BSO/TSO-Hochbau.
- (10) In den zuwendungsfähigen Kosten können auch Kosten für Kreuzungsmaßnahmen enthalten sein.

§ 3

Bewilligungszeitraum

- (1) Die Maßnahmen nach Anlagen 3a und 3b sollen nach dem Bauzeiten- und Finanzierungsplan gemäß Anlage 4 abgewickelt werden.
- (2) Es ergibt sich ein Bewilligungszeitraum vom Datum der Unterzeichnung bis zum 31.12.2032.

§ 4

Vorhaltepflcht

- 1) DB Netz verpflichtet sich die Anlagen, die Gegenstand dieser Vereinbarung sind, für einen Zeitraum von 20 Jahren gemäß den Regelungen in § 9 a BSWAG betriebsbereit vorzuhalten. Vorzeitige Anpassung von Anlagen durch höherwertige Technologien (z.B.

Levelwechsel) bedarf vorab der Zustimmung des Bundes. Das betriebsbereite Vorhalten gemäß Satz 1 bedingt auch Softwareupdates und den Austausch von Serverkomponenten; diese fallen daher nicht in den Anwendungsbereich des Satzes 2.

- 2) Der Bund wird im Hinblick auf bestehende Anlagen/-teile, die im Zusammenhang mit der Infrastrukturmaßnahme vorzeitig ersetzt, angepasst oder zurückgebaut werden, in den jeweiligen Förderverhältnissen keine Ansprüche wegen Verletzung einer Vorhaltepflcht geltend machen.

§ 5

Durchführungsbestimmungen und Erfolgskontrolle

- (1) Vorhabenträger der Infrastrukturmaßnahme sind die EIU.
- (2) Die Verantwortung für die Ergebnisse liegt bei den EIU. Das EBA wird von den EIU planungsbegleitend eingebunden.
- (3) Zuwendungszweck im Sinne dieser Vereinbarung ist die Umsetzung entsprechend der Lph. 5 bis 9 HOAI (Realisierung sowie Planung inkl. Projektmanagement und Projektsteuerung) der in Anlagen 3a und 3b enthaltenen Maßnahmen gemäß § 1 Abs. 2. Sollte ein mit Bundesmitteln im Rahmen dieser Vereinbarung begonnener Streckenabschnitt oder (gemäß § 1 Abs. 2 unabhängig/mit zeitlichem Abstand von diesem zu realisierender) BSO/TSO-Hochbau nicht fertiggestellt werden, hat der Bund ausschließlich einen Rückforderungsanspruch bezüglich der für diesen Streckenabschnitt bzw. BSO/TSO-Hochbau nach dieser Finanzierungsvereinbarung gewährten Zuwendungen.
- (4) DB Netz berichtet Ende des ersten und dritten Quartals eines jeden Jahres in einem abgestimmten Berichtsformat über den Fortschritt bei allen Maßnahmen dieser Finanzierungsvereinbarung.
- (5) Das Vorhaben wird einer Erfolgskontrolle unterzogen auf der Basis des zwischen dem Bund und der DB Netz abgestimmten Controllingkonzepts.
- (6) Das EBA führt die Verwendungsprüfung gemäß § 15 der RV 2020 durch.

§ 6

Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Vereinbarung für einen der Vertragspartner insgesamt unzumutbar wird, bleibt davon die Wirksamkeit des Vertrages im Übrigen unberührt. Das Gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke soll diejenige wirksame und durchführbare Regelung treten, deren Wirkung der Zielsetzung am nächsten kommt, die die Parteien mit der unwirksamen, undurchführbaren oder lückenhaften Bestimmung beabsichtigt haben.

§ 7

Abschließende Regelungen

- (1) Die nachfolgend aufgeführten Anlagen sind Bestandteil dieser Vereinbarung:
 - Anlage 1a: Maßnahmenbeschreibung ScanMed Süd gesamt
 - Anlage 1b: Lage im Netz
 - Anlage 2: Stellwerksliste
 - Anlage 3a: Aktueller Realisierungsumfang
 - Anlage 3b: Lage im Netz - aktueller Realisierungsumfang
 - Anlage 4: Bauzeiten- und Finanzierungsplan
 - Anlage 5a: Finanzierungsfähigkeit TSO
 - Anlage 5b: Finanzierungsfähigkeit BSO
- (2) Soweit in dieser Vereinbarung keine abweichenden Regelungen getroffen werden, findet die RV 2020 Anwendung.
- (3) Änderungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.
- (4) Diese Vereinbarung wird vierfach ausgefertigt. Die Vertragsparteien erhalten jeweils eine Ausfertigung.
- (5) Diese Vereinbarung tritt mit Unterzeichnung in Kraft.

Für den Bund
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Im Auftrag

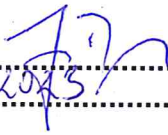


Berlin, den 22.12.23

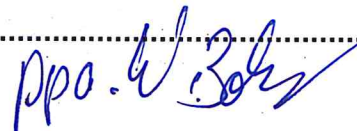
Für die DB Netz Aktiengesellschaft,
Für die DB Station&Service Aktiengesellschaft und
Für die DB Energie GmbH

Der Vorstand der DB Netz Aktiengesellschaft

Frankfurt am Main, den 22.12.23



(Bergmann)



(Bohrer)