

## **Antrag**

**der Fraktion der CDU,  
der Fraktion der SPD und  
der Fraktion der FDP/DVP**

### **Entschließung zur Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und zu Stuttgart 21**

Der Landtag wolle beschließen:

1. Der Landtag von Baden-Württemberg stimmt den Eckpunkten zur Realisierung
  - a) der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und
  - b) des Projekts Stuttgart 21 zu,die der Bund, das Land, die Deutsche Bahn AG, die Landeshauptstadt Stuttgart und der Verband Region Stuttgart am 19. Juli 2007 (*Anlage*) vereinbart haben.

Die Entscheidung, die Projekte Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und Stuttgart 21 jetzt zu realisieren, ist für das ganze Land von herausragender Bedeutung, weil

- Baden-Württemberg als eine der wirtschaftsstärksten Regionen Deutschlands und Europas durch seine zentrale Lage und seine Exportstärke in besonderem Maße auf schnelle und leistungsfähige Verkehrswege angewiesen ist;
- die Projekte die Einbindung des gesamten Landes in das europäische Schienennetz der Zukunft sichern und Baden-Württemberg von Kehl bis Ulm zu einem zentralen Teil der europäischen Magistrale Paris–Bratislava machen;
- Baden-Württemberg durch kürzere Reisezeiten näher an zentrale europäische Regionen in Ost und West heranrückt;
- die Projekte die verkehrlichen Rahmenbedingungen am Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg elementar verbessern. Sie schaffen und sichern Arbeitsplätze;
- die Anbindung des Landesflughafens und der Landesmesse Synergieeffekte schafft, die Wettbewerbsfähigkeit von Flughafen und Messe fördert und deren Wert weiter erhöht;
- die Verknüpfung der Verkehrsträger Straße, Auto, Flugzeug und Bahn ein optimiertes Verkehrskonzept ermöglicht;

- die Projekte eine nachhaltige Verlagerung des Straßen- und Luftverkehrs auf die Schiene ermöglichen und damit der Umwelt dienen;
  - die Projekte im Bereich des Regional- und Nahverkehrs zu besseren Verbindungen, einem höheren Fahrkomfort und erheblichen Fahrtzeitverkürzungen führen werden.
2. Der Landtag fordert die Vertragsparteien auf, die Details der getroffenen Vereinbarung nunmehr zeitnah in einer Finanzierungsvereinbarung zu regeln.
  3. Der Landtag fordert den Bund und die Deutsche Bahn AG auf, das bis an die Grenze der Belastbarkeit gehende finanzielle Engagement des Landes zu würdigen und im Zuge der Umsetzung keine weiteren Nachforderungen mehr zu stellen.
  4. Der Landtag erwartet von der Landesregierung, dass sie in dem in der Vereinbarung für den Projektteil Stuttgart 21 vorgesehenen Lenkungskreis auf ein striktes Kostencontrolling achtet, die Risiken von Kostensteigerungen soweit wie möglich minimiert und dem Landtag regelmäßig über den Projektfortschritt und die Kostenentwicklung berichtet.
  5. Der Landtag begrüßt, dass sich die Landesregierung in den nächsten Monaten intensiv um die Verwirklichung weiterer zentraler Infrastrukturprojekte im Land zu kümmern beabsichtigt und fordert die Landesregierung hierzu explizit auf. Hierzu gehören im Bereich des Schienenverkehrs vor allem die Rheintalbahn und die Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim, für die der Bund eine deutliche Erhöhung seiner Investitionsmittel vorsehen muss.
  6. Der Landtag geht davon aus, dass die Schlussscheidungen zur Finanzierung der Projekte nicht zu Lasten des Regionalverkehrs gehen.

24.07.2007

Mappus  
und Fraktion

Vogt  
und Fraktion

Dr. Noll  
und Fraktion

Anlage

Berlin, 19.07.2007

**Memorandum of Understanding**

zwischen

der **Bundesrepublik Deutschland**, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,

dem **Land Baden-Württemberg**, vertreten durch seinen Ministerpräsidenten,  
der **Deutsche Bahn AG**, der **DB Netz AG**, der **DB Station&Service AG** und der **DB Energie GmbH**, vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden der DB AG

der **Landeshauptstadt Stuttgart**, vertreten durch den Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart

dem **Verband Region Stuttgart**, vertreten durch den Regionalpräsidenten

**zur Realisierung der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm  
und des Projekts Stuttgart 21****I.**

Alle Beteiligten sind sich einig, das Bedarfsplanprojekt Neubaustrecke Stuttgart–Ulm und die Einbindung dieser Strecke in den Knoten Stuttgart im Rahmen des Projektes Stuttgart 21 als Teil des vorrangigen Transeuropäischen Projektes Nr. 17 möglichst frühzeitig zu realisieren. Die Umgestaltung des Knotens Stuttgart mit der Anbindung des Flughafens Stuttgart und Verlagerung des Abstellbahnhofs („Projekt Stuttgart 21“) ist integraler Bestandteil des Gesamtvorhabens. Mit der Realisierung soll der derzeit zwischen Stuttgart und Ulm bestehende Engpass beseitigt werden, die Einbindung Baden-Württembergs in das Europäische Hochgeschwindigkeitsnetz gesichert und der Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg gestärkt werden.

**II.****Neubaustrecke Wendlingen–Ulm**

Zwischen den Beteiligten besteht Einvernehmen, den Baubeginn der Neubaustrecke (Stuttgart–)Wendlingen–Ulm und deren Einführung in das Projekt Stuttgart 21 auf das Jahr 2010 vorzuziehen.

Die Kosten für die Neubaustrecke betragen voraussichtlich rd. 2 Mrd. €.

Um dieses Ziel zu erreichen, vereinbaren die Beteiligten Folgendes:

1. Das Land Baden-Württemberg erklärt sich bereit, mit einem festen Zuschuss in Höhe von 950 Mio. € beginnend ab 2010 die Investitionskosten einschließlich Planungskosten entsprechend den derzeit geltenden Finanzierungsregeln des Bundes für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm bis 2016 zu finanzieren.
2. Der Bund erklärt, eine Anschlussfinanzierung ab 2016 sicherzustellen und das Baukostenrisiko zu übernehmen.
3. Der Bund wird TEN-Zuschüsse der Europäischen Union für die Neubaustrecke (Stuttgart–)Wendlingen–Ulm beantragen. Mögliche TEN-Zuschüsse fließen in vollem Umfang dem Bund zur Abdeckung seines Kostenbeitrages zu.

**III.****Stuttgart 21**

Für die Deutsche Bahn AG, die DB Netz AG, die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH (gemeinsam „DB“) und für den Bund als Alleingesell-

schafter der Deutschen Bahn AG ist es im Hinblick auf die Zukunft des Unternehmens von besonderem Interesse, dass für die DB aus der Realisierung des Gesamtvorhabens keine unkalkulierbaren Risiken entstehen und dass die Wirtschaftlichkeit dargestellt ist.

Die Beteiligten stellen fest, dass die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens durch die Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB mit Preis- und Kostenstand 2004 sowie deren Ergänzung im Rahmen der Modellrechnung belegt wurde.

Die Kosten für das Projekt betragen voraussichtlich rd. 2,8 Mrd. €.

Die DB AG, die im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung die Verpflichtung zur Bestandsnetzerhaltung treffen wird, wird 300 Mio. € der ihr für die Bestandsnetzerhaltung zur Verfügung gestellten Mittel für die Bestandsnetzerhaltung einsetzen.

Das Land und seine Partner stellen die Finanzierung eines Betrages in Höhe von 685 Mio. € (GVFG, Regionalisierungsgesetz u. a.) sicher. Hinzu kommen Mittel aus § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz in Höhe von knapp 200 Mio. €. Die Deutsche Bahn AG wird sich mit Kosten von 1,115 Mrd. € an dem Projekt beteiligen. Eventuelle Kostensteigerungen bis zu einer Höhe von 1 Mrd. € werden wie folgt übernommen: zunächst 220 Mio. € von DB AG, 780 Mio. € danach vom Land. Bei einer Kostensteigerung von über 1 Mrd. € übernehmen DB AG (vorrangig) und Land davon jeweils bis zu 160 Mio. €. Bei darüber noch hinausgehenden Kostensteigerungen werden DB AG und Land Gespräche aufnehmen. DB, Land, Stadt und Region vereinbaren darüber hinaus einen gemeinsamen Lenkungskreis zur Kostenauditierung und zur Mehrkostenbegrenzung.

Der Bund wird das Projekt Stuttgart 21 mit Bedarfsplanmitteln in Höhe von 500 Mio. € mitfinanzieren. Der Bund wird TEN-Zuschüsse der Europäischen Union für das Projekt Stuttgart 21 beantragen. Diese reduzieren den Beitrag des Bundes für das Projekt Stuttgart 21.

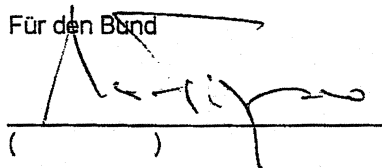
#### IV.

Dieses MoU steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der zuständigen Gremien und des BMF sowie der Haushaltsgesetzgeber.

Zur Umsetzung dieses MoU's werden Einzelheiten in einem Finanzierungsvertrag geregelt. Der Finanzierungsvertrag für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm soll zeitnah abgeschlossen werden.

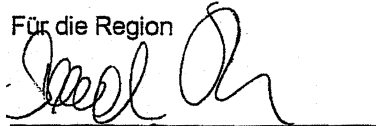
Berlin, den 19. Juli 2007

Für den Bund



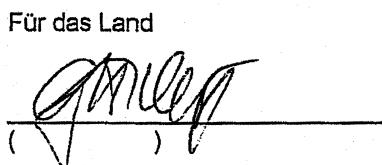
( )

Für die Region



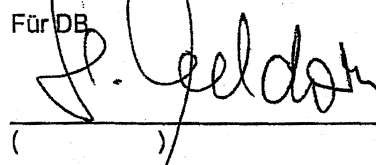
( )

Für das Land



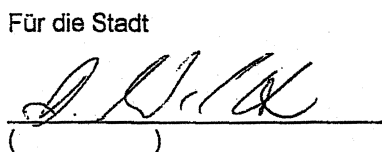
( )

Für DB



( )

Für die Stadt



( )