



DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH • Rapplerstrae 17 • 70191 Stuttgart

Landeshauptstadt Stuttgart  
Herrn Oberbürgermeister  
Fritz Kuhn  
Rathaus | Marktplatz 1  
70173 Stuttgart

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH  
I.GC  
Rapplerstrae 17  
70191 Stuttgart  
www.deutschebahn.com

Peter Sturm  
Telefon 0711 93319-400  
Telefax 0711 93319-590  
peter.sturm@deutschebahn.com  
Zeichen I.GC ps

**Vorab per e-Mail**

30.11.2016

### **Projekt Stuttgart 21: Behandlung von bislang ungedeckten Mehrkosten Anspruch auf Vereinbarung von weiteren Finanzierungsbeiträgen**

Sehr geehrter Herr Kuhn,

mit dem Finanzierungsvertrag zu dem Projekt Stuttgart 21 vom 2. April 2009 (nachfolgend „FinV“) haben das Land Baden-Württemberg (nachfolgend „BW“), die Landeshauptstadt Stuttgart (nachfolgend „LHS“), der Verband Region Stuttgart (nachfolgend „VRS“) und die Flughafen Stuttgart GmbH (nachfolgend „FSG“ und zusammen mit BW, VRS und LHS die „Projektpartner“) gemeinsam mit der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH (diese zusammen die „EIU“) sowie der Deutsche Bahn AG (nachfolgend „DBAG“ und zusammen mit den EIU „DB“) die Grundlage für eines der ambitioniertesten Infrastrukturprojekte in Europa gelegt.

Nachdem sich im Laufe des Jahres 2013 herausgestellt hat, dass die Kosten des Projekts Stuttgart 21 den Gesamtbetrag der im FinV vereinbarten bezifferten Finanzierungsbeiträge der Parteien in Höhe von EUR 4.526 Mio. voraussichtlich erheblich überschreiten werden, hat die DB mit BW Gespräche über die Finanzierung dieser Mehrkosten auf der Grundlage von § 8 Abs. 4 FinV - der sogenannten „Sprechklausel“ - aufgenommen. BW hat es jedoch in diesen Gesprächen bislang abgelehnt, weitere Finanzierungsbeiträge zu übernehmen.

BW ist ferner nicht bereit, diese Gespräche nicht nur im eigenen, sondern auch im Namen der LHS und der anderen Projektpartner sowie mit Wirkung für sie zu führen. In den Sprechklauselgesprachen hat BW die Auffassung vertreten, dass sich etwaige Ansprüche der DB auf eine Beteiligung der Projektpartner an der Finanzierung der Kosten, die nicht durch die im FinV bezifferten Finanzierungsbeiträge gedeckt sind, anteilig gegen alle Projektpartner richten. LHS lehnt indes ebenso wie BW und die beiden weiteren Projektpartner die Übernahme weiterer Finanzierungsbeiträge ab.

Wir teilen die Ansicht von BW zwar nicht und sind stattdessen der Auffassung, dass BW verpflichtet ist, im eigenen Namen sowie im Namen der anderen Projektpartner der Vereinbarung weiterer Finanzierungsbeiträge im Wege einer Ergänzung des FinV zuzustimmen, wobei BW, LHS und FSG gemeinsam Finanzierungsbeiträge in Höhe von rund 65 Prozent der über den bisherigen Finanzierungsrahmen hinausgehenden Kosten zu übernehmen haben, während die EIU die verbleibenden rund 35 Prozent tragen. Wir erläutern unsere Auffassung in diesem

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH  
Sitz: Stuttgart  
Amtsgericht: Stuttgart  
HRB 745 715  
USt-IdNr. DE 290 377 510

Geschäftsführer:  
Manfred Leger (Vorsitzender)  
Harald Klein  
Peter Sturm

Kontoverbindung:  
Postbank Berlin  
BLZ 100 100 10  
Konto-Nr. 0567 765 103  
IBAN DE 5510 0100 1005 6776 5103  
BIC PBNKDEFFXXX

ActiveEU 85464635v.3



Schreiben knapp; eine ausführliche Anspruchsbegründung, in der wir unsere Rechtsauffassung im Einzelnen darlegen, ist diesem Schreiben beigelegt.

DB sieht sich aber gezwungen, bei ihren weiteren Überlegungen vorsorglich auch die von BW geäußerte Rechtsauffassung zu berücksichtigen. Soweit eine Einigung über weitere Finanzierungsbeiträge nicht bis zum 21. Dezember 2016 erzielt ist, geht die DB daher davon aus, dass (i) die Gespräche mit BW nach § 8 Abs. 4 FinV im eigenen Namen gescheitert sind, dass (ii) BW die Durchführung von Gesprächen im Namen der anderen Projektpartner endgültig verweigert und dass (iii) die LHS, VRS und FSG jeweils eigene Verpflichtungen zur Vereinbarung von weiteren Finanzierungsbeiträgen ebenfalls ablehnen.

Um gerichtliche Schritte vermeiden und eine Verhandlungslösung herbeiführen zu können, haben die DBAG und die EIU sowohl BW als auch LHS und den anderen beiden Projektpartnern Mitte Oktober 2016 den Abschluss einer Vereinbarung zur Hemmung der Verjährung von Ansprüchen auf weitere Finanzierungsbeiträge vorgeschlagen. BW, LHS und die anderen Projektpartner haben es zu unserem Bedauern abgelehnt, einer solchen Vereinbarung zuzustimmen.

Mit diesem Verhalten zwingen BW und die anderen Projektpartner die DBAG und die EIU dazu, gegebenenfalls durch die Einleitung gerichtlicher Schritte ihre Interessen zu wahren und Nachteile für sie, aber auch für die Umsetzung des Projekts Stuttgart 21 zu verhindern. Mit Rücksicht auf die von BW geäußerte Rechtsauffassung zu den Adressaten der Ansprüche von DB auf eine Beteiligung der Projektpartner an der Finanzierung der Mehrkosten müssen die DBAG und die EIU solche gerichtlichen Schritte gegebenenfalls vorsorglich auch gegen LHS richten.

## 1.

Das Projekt Stuttgart 21 ist ein gemeinsames Projekt von DB und BW sowie LHS und der anderen beiden Projektpartner und hängt eng mit dem Neubau der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Stuttgart und Ulm zusammen. Seine Vorgeschichte reicht bis in die 1980er Jahre zurück. Damals wurde erstmals vorgeschlagen, den Eisenbahnknoten Stuttgart mittels eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs in die Trassenführung der Neubaustrecke einzubinden. Die DB lehnte diesen Vorschlag jedoch unter anderem aus Kostengründen ab.

In den folgenden Jahren hielt DB an dieser Ablehnung fest und favorisierte Anfang der 1990er Jahre ein Konzept, bei dem der Stuttgarter Hauptbahnhof als Kopfbahnhof bestehen geblieben und eine Verbindung zur Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Stuttgart und Ulm ohne Anbindung des Flughafens hergestellt worden wäre. Sowohl BW als auch LHS sprachen sich aber entschieden gegen dieses Konzept aus und drängten auf den Bau eines neuen Durchgangsbahnhofs unter dem bestehenden Stuttgarter Hauptbahnhof sowie eine Anbindung des Flughafens an die Hochgeschwindigkeitsstrecke.

Überwunden werden konnte die daraus folgende Blockade erst durch das dem Projekt Stuttgart 21 zugrundeliegende Konzept, den bestehenden Kopfbahnhof in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof umzugestalten, unterirdische Zulaufstrecken sowie eine Anbindung des Flughafens an die Hochgeschwindigkeitsstrecke zu schaffen und die künftig nicht mehr benötigten Gleisflächen in urbanes Bauland und öffentliche Parkanlagen umzuwandeln.

Die Machbarkeitsstudie zu diesem Konzept – also dem heutigen Projekt Stuttgart 21 – kam Anfang 1995 zu dem Ergebnis, dass es LHS und BW „beispielhaft Perspektiven“ bei der Stadt- und Verkehrsplanung sowie der Wirtschaftsförderung eröffne, während alle alternativen Pläne der DB „mit erheblichen Nachteilen“ für die Entwicklung von BW, LHS und VRS verbunden gewesen wären. Das neue Konzept trage aber auch den Belangen der DB Rechnung. Auf dieser



Basis haben BW, LHS, VRS sowie die DBAG und die Bundesrepublik Deutschland (nachfolgend „Bund“) im November 1995 eine erste „Rahmenvereinbarung zum Projekt Stuttgart 21“ geschlossen.

Bereits diese Vorgeschichte belegt, dass mit dem Projekt Stuttgart 21 nicht primär eine Optimierung der Eisenbahninfrastruktur im Interesse der DB bezweckt ist, sondern städtebauliche sowie verkehrs- und wirtschaftspolitische Ziele von BW, LHS und den anderen beiden Projektpartnern verfolgt werden. Dementsprechend haben sich BW, LHS, VRS sowie die DB und der Bund nach einer längeren und zeitweise unterbrochenen Planungsphase im Jahr 2007 in einem Memorandum of Understanding („MoU“) und in einem Eckpunktepapier darauf verständigt, das Projekt Stuttgart 21 als gemeinsames Vorhaben zu realisieren und zu finanzieren. Grundlage war dabei, wie MoU und Eckpunktepapier betonen, sowohl für DB als auch für den Bund als Alleingesellschafter der DBAG, „dass für die DB aus der Realisierung des Gesamtvorhabens keine unkalkulierbaren Risiken entstehen und dass die Wirtschaftlichkeit dargestellt ist.“

## 2.

Die gemeinsame Finanzierung des Projekts Stuttgart 21 wurde 2009 auf der Basis des MoU und des Eckpunktepapiers im Einzelnen im FinV geregelt. Ausgehend von dem damals (vorläufig) als voraussichtliche Gesamtkosten angesetzten Betrag von EUR 3.076 Mio. wurde in § 6 Abs. 1 FinV eine Grundfinanzierung unter Beteiligung der EIU sowie von BW, LHS, VRS und FSG vereinbart. Etwaigen Mehrkosten bis zu einem Gesamtbetrag von EUR 1.450 Mio. wurde in § 8 Abs. 3 FinV Rechnung getragen. An deren Finanzierung sind BW, LHS und FSG zu rund 65 Prozent, die EIU zu rund 35 Prozent beteiligt. Die Auszahlung der Finanzierungsbeiträge richtet sich nach § 10 FinV; soweit es um Beiträge für die Finanzierung von Mehrkosten nach § 8 Abs. 3 FinV geht, gilt § 10 Abs. 7 FinV. BW ist nach § 9 S. 2 FinV im Verhältnis zu den EIU Schuldner nicht nur der eigenen, sondern auch der Finanzierungsbeiträge von LHS und VRS und muss nach § 7 Abs. 3 FinV für die Beiträge der FSG einstehen. Übersteigen die Mehrkosten den Betrag von EUR 1.450 Mio. Euro (nachfolgend „Weitere Mehrkosten“), bestimmt § 8 Abs. 4 FinV, dass die EIU und BW Gespräche aufnehmen (nachfolgend „Sprechklausel“).

Ausweislich der von den EIU im Jahr 2013 vorgenommenen Kostenfortschreibung werden die Gesamtkosten des Projekts Stuttgart 21 die in § 6 Abs. 1 und § 8 Abs. 3 FinV insgesamt vereinbarten Finanzierungsbeiträge in Höhe von EUR 4.526 Mio. voraussichtlich überschreiten. Der sogenannte „Gesamtwertumfang“ beträgt seitdem EUR 5.987 Mio. Diese Kostenfortschreibung wurde im Laufe des Jahres 2013 in mehreren Sitzungen sowohl des Arbeitskreises Baden-Württemberg 21 als auch des im FinV vorgesehenen Lenkungskreises präsentiert und erörtert und in der Sitzung des Lenkungskreises vom 22. November 2013 durch Beschluss zur Kenntnis genommen. Damit lagen die Voraussetzungen für die Aufnahme der in der Sprechklausel vorgesehenen Gespräche über die Finanzierung von Weiteren Mehrkosten vor.

Im Jahr 2014 fanden erste Sondierungsgespräche mit BW statt. Seit Januar 2015 werden formelle Gespräche auf der Basis der Sprechklausel mit BW geführt. In diesen Gesprächen hat BW bislang keine Bereitschaft erkennen lassen, Finanzierungsbeiträge für die Finanzierung der Weiteren Mehrkosten zu übernehmen. Zudem hat es BW bereits Mitte 2015 abgelehnt, die Gespräche auch im Namen der anderen Projektpartner zu führen. Vielmehr seien die anderen Projektpartner nach Auffassung von BW von den EIU unabhängig von BW als Teilschuldner anteilig auf die Mitfinanzierung der Weiteren Mehrkosten in Anspruch zu nehmen. Die anderen Projektpartner lehnen jedoch eine Beteiligung an der Finanzierung der Weiteren Mehrkosten kategorisch ab.

## 3.

Nach unserer Auffassung ist BW aufgrund der Sprechklausel verpflichtet, im eigenen Namen und als Vertreter der anderen Projektpartner durch eine vertragliche Vereinbarung mit den EIU den FinV um Regelungen zur Aufbringung von Finanzierungsbeiträgen durch BW, LHS und FSG zur Deckung von rund 65 Prozent der Weiteren Mehrkosten zu ergänzen. Die verbleibenden 35 Prozent der Weiteren Mehrkosten sind durch Finanzierungsbeiträge der EIU zu finanzieren:

- Mit der Sprechklausel haben die Parteien des FinV eine bindende vertragliche Verhandlungsklausel zur Finanzierung von Weiteren Mehrkosten vereinbart, die sich in die gemeinsame Finanzierungsverantwortung für das Projekt Stuttgart 21 fügt. Schon nach den allgemeinen Grundsätzen für die Auslegung von solchen Klauseln ergibt sich aus der Sprechklausel ein Anspruch auf eine angemessene Vertragsergänzung zur Finanzierung der Weiteren Mehrkosten.

Diese Auslegung ist aber auch unabhängig von allen allgemeinen Grundsätzen zwingend, weil

- es sich bei dem Projekt Stuttgart 21 um ein gemeinsames Vorhaben aller Parteien des FinV handelt, das vor allem den Interessen von BW, LHS, VRS sowie FSG dient und gerade zu diesem Zweck entwickelt worden ist,
  - der FinV keine Auffangverantwortung der EIU für die Finanzierung von Weiteren Mehrkosten vorsieht, sondern, im Gegenteil, die Wirtschaftlichkeit des Projekts Stuttgart 21 für DB Voraussetzung für ihre Beteiligung war und unkalkulierbare Risiken der EIU vermieden werden sollten, und
  - ein Projektabbruch in der Zeit nach 2009 (Abschluss der Entwurfsplanung) im FinV vertraglich ausgeschlossen ist und auch aus tatsächlichen Gründen ausscheidet. Ergäbe sich aus der Sprechklausel keine Pflicht zur Vereinbarung von Finanzierungsbeiträgen zur Finanzierung der Weiteren Mehrkosten, wäre der FinV daher nicht durchführbar.
- Für die Bestimmung der Höhe der Finanzierungsbeiträge zur Deckung der Weiteren Mehrkosten ist die in § 8 Abs. 3 FinV vorgenommene Verteilung von Kostensteigerungsrisiken maßgeblich und fortzuschreiben.

Denn die Sprechklausel ist Teil einer Gesamtregelung zur Finanzierung von Mehrkosten und hat innerhalb dieser Gesamtregelung die Funktion, die Grundlage für vertragliche Vereinbarungen zu schaffen, mit denen die Regelungen in § 8 Abs. 3 FinV für Mehrkosten bis zu EUR 1.450 Mio. um Regelungen für Weitere Mehrkosten ergänzt werden. Es gibt keinerlei Anhaltspunkt, dass nach dem Willen der Parteien des FinV die Finanzierung von Weiteren Mehrkosten nach anderen Maßstäben erfolgen sollte als die von Mehrkosten, die durch die bezifferten Finanzierungsbeiträge gemäß § 8 Abs. 3 FinV gedeckt sind.

Auf der Basis des derzeitigen Stands der voraussichtlichen Gesamtkosten – also einem „Gesamtwertumfang“ von EUR 5.987 Mio. – sind Finanzierungsbeiträge zur Finanzierung der Weiteren Mehrkosten in Höhe von insgesamt EUR 1.461 Mio. – der Differenz zu den bislang bezifferten Finanzierungsbeiträgen – zu vereinbaren. Nach der Systematik des § 8 Abs. 3 FinV sind die zusätzlichen Finanzierungsbeiträge in vier Tranchen aufzuteilen und zu staffeln. Die erste und die dritte Tranche sind von den EIU aufzubringen, die zweite von BW, LHS und FSG und die vierte von BW und LHS. Die Höhe der zusätzlichen Finanzierungsbeiträge richtet sich nach dem Verhältnis, in dem die bezifferten Finanzierungsbeiträge nach § 8 Abs. 3 FinV zueinander stehen.

Daraus ergeben sich folgende - nacheinander gestaffelte -zusätzliche Finanzierungsbeiträge zur Deckung der Weiteren Mehrkosten; die Beträge wurden jeweils auf volle Millionenbeträge gerundet:

- o EIU: EUR 222 Mio. (220/1.450 von EUR 1.461 Mio.)
- o BW/LHS/FSG: EUR 786 Mio. (780/1.450 von EUR 1.461 Mio.). Davon entfallen 119,4/780 auf die FSG, also rund EUR 120,3 Mio.
- o EIU: EUR 292 Mio. (290/1.450 von EUR 1.461 Mio.)
- o BW/LHS: EUR 161 Mio. (160/1.450 von EUR 1.461 Mio.)

Sollte es zu weiteren Steigerungen der voraussichtlichen Kosten kommen, bleibt dafür die Sprechklausel nach § 8 Abs. 4 FinV selbstverständlich unverändert anwendbar.

- BW ist verpflichtet, im Rahmen der Sprechklausel nicht nur im eigenen Namen, sondern auch im Namen der anderen Projektpartner zu handeln und weitere Finanzierungsbeiträge insbesondere auch für LHS und FSG zu vereinbaren. Mit der Konzentration der Gespräche auf BW sollte nicht die Verpflichtung zur Aufbringung von weiteren Finanzierungsbeiträgen auf BW (und die EIU) beschränkt werden. Vielmehr ist die auf BW beschränkte Sprechklausel im Gesamtgefüge des FinV zu verstehen, in dem BW insgesamt eine zentrale Rolle als „Organ“ aller Projektpartner zukommt:
  - o Nach § 14 Abs. 2 FinV vertritt BW sowohl LHS und VRS als auch FSG in der Ausführung des FinV gegenüber den EIU und der DBAG.
  - o Nach § 9 S. 2 FinV trägt BW im Verhältnis zu den EIU als Poolführer alle Rechte und Pflichten auch von LHS und VRS im Zusammenhang mit den Finanzierungsbeiträgen und muss nach § 7 Abs. 3 für die Beiträge der FSG einstehen.
  - o Schon der FinV wurde durch BW auch für LHS und VRS unterzeichnet.

#### 4.

Vor dem Hintergrund unserer rechtlichen Bewertung haben wir BW namens und Auftrag der EIU und der DBAG mit Schreiben vom heutigen Tag aufgefordert, bis spätestens zum 21. Dezember 2016 im eigenen Namen und im Namen von LHS, VRS und FSG

1. einer Ergänzung des FinV um folgende Bestimmungen zuzustimmen:

a) § 8 Abs. 3 des Finanzierungsvertrags wird um die folgenden Unterabsätze ergänzt:

- „f) Aufgrund einer unerwarteten Kostensteigerung von über 1.450 Mio. € übernehmen die EIU einen weiteren Finanzierungsbeitrag von 222 Mio. €.
- g) Danach leisten das Land, die Stadt und der Flughafen einen weiteren Finanzierungsbeitrag von 786 Mio. € als nicht rückzahlbaren Zuschuss. Hiervon trägt der Flughafen 120,3 Mio. €, was einem Anteil von 119,4/780 entspricht.
- h) Danach schließt sich ein weiterer Finanzierungsbetrag der EIU von 292 Mio. € an.
- i) Einen weiteren Finanzierungsbeitrag von 161 Mio. € leisten anschließend das Land und die Stadt als nicht rückzahlbaren Zuschuss.“

b) § 7 Abs. 3 des Finanzierungsvertrags wird um folgenden Satz 3 ergänzt:

„Die Sätze 1 und 2 gelten auch für Beiträge des Flughafens nach § 8 Abs. 3 lit. g.“

2. sein Einverständnis damit zu erklären, dass
  - a) § 10 Abs. 7 des FinV auch für die Auszahlung der Finanzierungsbeiträge nach § 8 Abs. 3 lit. f) bis i) des FinV in der Fassung nach seiner Ergänzung gemäß Ziffer 1. a) gilt;
  - b) BW gemäß § 9 Satz 2 FinV im Verhältnis zu den EIU auch Schuldner der Finanzierungsbeiträge von LHS nach § 8 Abs. 3 lit. g) und i) des FinV in der Fassung nach seiner Ergänzung gemäß Ziffer 1. a) ist;
3. sein Einverständnis damit zu erklären, dass § 8 Abs. 4 auch nach der Ergänzung des FinV gemäß Ziffer 1 fortgilt und dass im Fall eines weiteren Anstiegs der voraussichtlichen Gesamtkosten des Projekts Stuttgart 21 über den Gesamtbetrag der Finanzierungsbeiträge, die in § 8 Abs. 3 des FinV in der Fassung nach seiner Ergänzung gemäß Ziffer 1. geregelt sind, die Maßgaben der Ziffer 1 und 2 sinngemäß auch für diese weiteren Mehrkosten gelten.

## 5.

Mit Rücksicht auf die von BW in den Sprechklauselgesprächen vertretene Rechtsauffassung, dass LHS, VRS und FSG von den EIU jeweils unabhängig von BW anteilig auf die Mitfinanzierung der Weiteren Mehrkosten in Anspruch zu nehmen sind, fordern wir mit diesem Schreiben vorsorglich auch LHS auf, bis spätestens zum 21. Dezember 2016 ihre Verpflichtung zur Vereinbarung und Leistung zusätzlicher Finanzierungsbeiträge zur Finanzierung der Weiteren Mehrkosten dem Grunde nach anzuerkennen. Eine entsprechende Aufforderung haben wir mit Schreiben vom heutigen Tag auch an VRS und FSG gerichtet.

\* \* \* \* \*

Für weitere Gespräche hierzu stehen wir selbstverständlich auch kurzfristig gerne zur Verfügung.

Wir weisen allerdings nochmals darauf hin, dass wir uns aus den bereits eingangs genannten Gründen zu unserem Bedauern gezwungen sehen, vorsorglich auch gegen die LHS gerichtliche Schritte einzuleiten, wenn bis zum 21. Dezember 2016 keine Einigung mit den Projektpartnern erzielt ist.

Mit freundlichen Grüßen

im Namen und im Auftrag der Deutsche Bahn AG und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH)

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH



Manfred Leger



Peter Sturm

Anlagen