



HESSISCHER LANDTAG

03. 11. 87

Dem Haushalts-
ausschuß überwiesen

Antrag der Landesregierung

betreffend S-Bahn Rhein-Main, 2. Baustufe, 2. Bauabschnitt

Die Landesregierung ersucht der Landtag um die grundsätzliche haushaltsrechtliche Zustimmung zum S-Bahn-Finanzierungsvertrag vom 4. Dezember 1986 – Anlage A –, zum Vertrag mit dem Landkreis Offenbach vom 3. Dezember 1986 – Anlage B – sowie zum Vertrag mit der Stadt Offenbach vom 4. Dezember 1986 – Anlage C –.

Der Finanzierungsvertrag (Anlage A) enthält 5 Anlagen. Die Anlagen 1, 2 und 4 stellen als Farbdrucke Streckenpläne, Systemplanung und begleitende Straßenplanung dar. Diese Vertragsanlagen sind in der Kanzlei des Landtags einzusehen. Außerdem hat jede Fraktion ein vollständiges Exemplar des Vertrages erhalten.

I. S-Bahn-Netz Rhein-Main

Das S-Bahn-Netz im Rhein-Main-Gebiet ist regional durch die Endpunkte Wiesbaden, Niedernhausen, Bad Soden, Kronberg, Friedrichsdorf, Friedberg, Hanau, Ober-Roden, Darmstadt und Groß-Gerau abgegrenzt. Das Grundnetz ist vom Bund Anfang der siebziger Jahre festgelegt worden. Es wird in Teilabschnitten von Westen nach Osten ausgebaut. Zur Zeit führen die von Norden und Westen kommenden S-Bahn-Strecken bis zur Konstablerwache in Frankfurt am Main. Durch den Vertrag vom 25. September 1978 über den Bau und die Finanzierung der S-Bahn, 2. Baustufe, 1. Bauabschnitt, ist der Ausbau im Osten bis Frankfurt-Mühlberg und Frankfurt-Süd (Mainunterquerung) vertraglich abgesichert. Der Verkehr bis dorthin kann 1990 aufgenommen werden.

II. Bau- und Finanzierungsvertrag vom 4. Dezember 1986

Am 4. Dezember 1986 wurde zwischen dem Land, den beteiligten Kommunen und der DB ein weiterer Bau- und Finanzierungsvertrag (2. Baustufe, 2. Bauabschnitt) geschlossen.

Damit wird der Weiterbau der S-Bahn von Frankfurt-Mühlberg über Offenbach nach Hanau sowie von Frankfurt-Süd über Langen nach Darmstadt gesichert (Netz- bzw. Streckenübersicht Anlage A des Vertrages mit der DB vom 4. Dezember 1986 – Anlage 1 dieser Vorlage).

III. Rodgau-Problematik

Die Verhandlungen über die Finanzierung der S-Bahn in den Rodgau als Teil der 2. Baustufe wurden im Juni 1984 abgeschlossen. Der Deutschen Bundesbahn wurde vom Bund wegen der Folgekostenproblematik untersagt, diesen Vertrag zu unterzeichnen, der die Rodgau-Strecken (Offenbach-Ost – Ober-Roden und Offenbach-Ost – Dietzenbach) einbezog. Der Bund berief sich auf die vom Bundeskabinett erlassenen Leitlinien zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn vom 23. November 1983. Danach ist Voraussetzung für den Bau „neuer“ S-Bahn-Strecken in Ballungsräumen, daß dem Bund und der DB keine neuen Folgekosten entstehen. Die Rodgau-Strecken wurden vom Bund als „neue“ S-Bahnen im Sinne der Leitlinien eingestuft. Die Leitlinien werden von allen Bundesländern kritisch bewertet, aber vom Bund ausnahmslos angewendet.

Eingegangen am 3. November 1987 · Ausgegeben am 17. November 1987

Herstellung: Johannes Weisbecker, 6000 Frankfurt am Main · Auslieferung: Kanzlei des Hessischen Landtags · Postf. 3240 · 6200 Wiesbaden 1

Aufgrund der strukturpolitischen Entscheidungen, die vom Land in den vergangenen 10 bis 15 Jahren getroffen wurden, sah es sich zunächst nicht in der Lage, einen Vertrag mit der Deutschen Bundesbahn abzuschließen, der den Anschluß des Rodgau an das Schnellbahnnetz Rhein-Main rechtlich nicht absichert, sondern künftigen Bundesentscheidungen anheimstellt. Das galt erst recht für die kommunalen Gebietskörperschaften, die ihre Mitfinanzierung bei den Strecken nach Hanau und Darmstadt von einer vertraglichen Absicherung der Rodgau-Strecken als S-Bahn abhängig gemacht haben.

Am 26. Juni 1986 wurde schließlich mit dem Bund der jetzige § 13 vereinbart, der es ermöglicht, die S-Bahn nach Osten und Süden zu bauen. Die Rodgau-Strecken werden danach Teil des S-Bahn-Netzes. Wenn der DB und dem Bund keine neuen Folgekosten entstehen, betreibt die DB die Strecken. Falls neue Folgekosten entstehen, muß geklärt werden, ob diese der DB erstattet werden oder ob der Betrieb durch Dritte übernommen wird. Diese Entscheidung ist zu treffen, sobald die Nutzen-Kosten-Untersuchung, die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und die sich daraus ergebende Folgekostenforderung der DB vorliegen und geprüft sind.

Die Frage, ob der Rodgau – wie bisher unterstellt – von der DB („S-Bahn“ ist das Markenzeichen der DB) oder von einem Dritten schnellbahnmäßig erschlossen werden soll, bedarf genauer Untersuchungen. In beiden Varianten sind gleichwertige verkehrliche Leistungen vorzugeben. Die finanziellen Auswirkungen beider Varianten müssen miteinander verglichen und bewertet werden. Wird ein Dritter Träger des Schienenverkehrs im Rodgau, muß eine Reihe von rechtlichen Fragen mit der DB geklärt werden, so daß es hier in kürzerer Zeit zu keiner Entscheidung kommen wird. Die zeitgleiche Inbetriebnahme einer Schnellbahn auf den Rodgau-Strecken mit den Stammstrecken wird dadurch wegen ihrer kurzen Bauzeit nicht in Frage gestellt. Ebenso wird untersucht, ob der Schienenverkehr im Rodgau in einem Vorlaufbetrieb als Zwischenlösung schon kurzfristig aufgenommen werden kann.

Mit dem vorliegenden Finanzierungsvertrag wird daher vermieden, daß die noch anstehenden Probleme im Rodgau die S-Bahn-Stammstrecken nach Hanau und Darmstadt mit einem Bauvolumen von rd. 1,46 Mrd. DM blockieren.

IV. Zusatzvereinbarungen mit dem Landkreis Offenbach und der Stadt Offenbach am Main

Der Landkreis Offenbach hat an den Streckenabschnitten außerhalb des Rodgaus (Gemarkungen: Mühlheim am Main, Neu-Isenburg, Langen und Egelsbach) kein so großes verkehrliches Interesse, daß er diese Streckenabschnitte in Höhe der grundsätzlich vereinbarten 12,5 v. H. = 35,7 Mio DM mitfinanzieren wollte. Er findet sich dazu nur bereit, weil sein verkehrliches Hauptinteresse, nämlich der Ausbau der Rodgau-Strecken, erfüllt wird.

Die Stadt Offenbach am Main ist durch die hohen Baukosten für die City-Trasse (Untertunnelung der Offenbacher Innenstadt) besonders belastet. Der städtische Anteil für die Mehrkosten der City-Trasse gegenüber einer Fernbahntrasse dürfte sich auf ca. 30,0–35,0 Mio DM belaufen. Der Bau der City-Trasse ist unter gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten nur dann sinnvoll, wenn auch der Verkehr aus dem Rodgau über eine Schnellbahn auf der City-Trasse nach Frankfurt angeschlossen wird. Für die Stadt war es somit ebenfalls von ausschlaggebender Bedeutung, daß auch die Rodgau-Strecken ausgebaut werden. Mit den Zusatzvereinbarungen wird daher auch im Verhältnis zwischen Land und Kommunen klargestellt, daß die Rodgau-Schnellbahnstrecken unabhängig von der Trägerschaft gebaut werden. Sollten sie jedoch wider Erwarten nicht gebaut werden, werden beide Gebietskörperschaften von ihren finanziellen Verpflichtungen aus dem S-Bahn-Vertrag vom Land freigestellt.

Die Zusatzvereinbarungen hat das Land zugestanden, weil es verkehrlich unumgänglich ist, das Schnellbahn-Netz Rhein-Main um die Rodgau-Strecken – in welcher Eigentums- und Betriebsform auch immer – zu vervollständigen.

V. Finanzierung der Gesamtkosten und Finanzierungsanteile

Die zuwendungsfähigen Baukosten des Vorhabens belaufen sich nach dem Vertrag mit der DB vom 4. Dezember 1986 (Preis- und Planungsstand 31. Dezember 1984) auf rd. 1,46 Mrd. DM. Davon entfallen auf den Bund (GVFG-Mittel) 876,0 Mio DM, auf das Land (FAG-Mittel) 401,3 Mio DM und auf die beteiligten Kommunen 182,5 Mio DM. Die Kommunen leisten den Anteil in Höhe von 12,5 v. H. nach dem Vertrag mit der DB vom 4. Dezember 1986 aufgrund einer mit dem Finanzminister am 5. Mai 1983 getroffenen politischen Absprache.

Das Land beteiligt sich zusätzlich an den Planungskosten der DB mit 7 v. H. der zuwendungsfähigen Baukosten = 102,2 Mio DM. Im Landeshaushalt 1987 sind bei Kap. 17 30 insgesamt 596,5 Mio DM an Verpflichtungsermächtigungen für das Vorhaben gebunden. Ein Einnahmetitel zur Vereinnahmung der kommunalen Anteile soll ab 1988 (Leertitel) im Haushalt ausgebracht werden.

Die Aufteilung der Kosten auf die beteiligten Gebietskörperschaften zeigt die nachstehende Tabelle:

Verteilung der von der DB geschätzten zuwendungsfähigen Baukosten auf die Gebietskörperschaften (Preis- und Planungsstand: 31. Dezember 1984).

– in Mio DM –

Vertragspartner	Kosten des Streckenbaus		nicht streckenbezogene Kosten ¹⁾	gesamt
	Strecke Ffm-Süd-Darmstadt	Strecke Ffm-Mühlberg-Hanau		
Bund	260,7	508,5	106,8	876,0
Land	119,4	233,0	48,9	401,3
Stadt Frankfurt	17,1	11,9	2,9	31,9
Stadt Offenbach	–	85,3	3,7	89,0
Stadt Darmstadt	10,6	–	3,6	14,2
Landkreis Offenbach	25,8	2,1	7,8	35,7
Landkreis Darmstadt-Dieburg	2,0	–	0,5	2,5
Main-Kinzig-Kreis	–	6,8	2,1	8,9
	435,6	847,6	176,3	1459,5

¹⁾ Anlagen zur Unterhaltung, Behandlung und Abstellung von S-Bahn-Triebzügen, Anlagen der Bahnstromversorgung und Anlagen für die zentrale Betriebsüberwachung, d. h., sog. markungsüberschreitende Maßnahmen.

VI. Planungsänderung

Nach § 5 Abs. 7 des Vertrages mit der DB – Anlage A dieser Vorlage – bedürfen Planungsänderungen, die zu wesentlichen Kostenerhöhungen führen, der Einwilligung aller betroffenen Vertragspartner.

Die DB beantragte mit Schreiben vom 19. Dezember 1986 (d. h. 15 Tage nach Vertragsunterzeichnung!) die nachstehende Planungsänderung, die der Bund gefordert habe:

	Kostenänderung in Mio DM
– Die Gleise aus dem Tunnel der City-Trasse werden in Offenbach-Ost höhengleich geführt. Fortfall des Kreuzungsbauwerks:	– 93,0
– Zwischen Offenbach-Ost und Hanau wird ein drittes Gleis zusätzlich verlegt:	+ 93,0
– Zwischen Langen und Darmstadt wird anders geplant und ein drittes Gleis verlegt:	– 1,0

Die Beförderungsqualität soll sich dadurch wie folgt verbessern:

Streckenabschnitt	Beförderungsgeschwindigkeit	
	bisherige Planung	neue Planung (gesondertes S-Bahn-Gleis)
Offenbach-Ost – Hanau	rd. 39 – 40 km/h	rd. 56 km/h (mit starrem Taktverkehr)
Langen – Darmstadt	rd. 40 – 44 km/h	rd. 60 km/h

Der Bund ist bei diesem Sachverhalt nur dann bereit, das Vorhaben in das GVFG-Programm aufzunehmen, wenn die neue Planung realisiert wird. Sie bringt mit sich, daß nunmehr auf einige Gebietskörperschaften ein niedrigeres, auf andere ein höheres Bauvolumen entfällt. Daher verschieben sich bei nahezu unveränderten Gesamtkosten die Beträge, die auf die Kommunen entfallen, und zwar wie folgt:

Kommune	– in Mio DM –		
	kommunaler Anteil		Veränderungen
	bisher	neu	
Stadt Offenbach	89,0	65,875	– 12,125
Kreis Offenbach	35,7	41,363	+ 5,663
Main-Kinzig-Kreis	8,9	12,238	+ 3,338
Stadt Frankfurt	31,9	31,275	– 0,625
LK Darmstadt-Dieburg	2,5	2,563	+ 0,063
Stadt Darmstadt	14,2	17,263	+ 3,063

Nach § 5 Abs. 4 des Vertrages mit der DB vom 4. Dezember 1986 beteiligen sich die Kommunen mit 12,5 v. H. der zuwendungsfähigen Kosten, die auf ihrem Gebiet jeweils entstehen (Belegenheitsprinzip). Wenngleich die sich für die einzelnen Kommunen durch die S-Bahn ergebenden verkehrlichen Vorteile unterschiedlich sind und sich nicht in jedem Falle nach dem Belegenheitsprinzip bemessen lassen, so haben ihm doch letztendlich alle Beteiligten zugestimmt, weil ein besserer Weg der kommunalen Finanzierungsbeteiligung nicht gefunden werden konnte.

Bei dieser Vertrags- und Rechtslage und angesichts der Frist zwischen Unterschrift und Planungsänderung war dem Main-Kinzig-Kreis, dem Kreis Offenbach und der Stadt Darmstadt wie allen übrigen Beteiligten nicht einsichtig, weshalb die Planungsänderungen erst nach Vertragsunterzeichnung vorgenommen wurden. Sie waren nicht bereit, ihre Finanzierungsbeteiligung nach oben anzupassen, weil dem nach ihrer Auffassung für ihre jeweilige Gebietskörperschaft kein entsprechender zusätzlicher verkehrlicher Nutzen gegenübersteht. Diese verkehrliche Beurteilung konnte und kann das Land für das S-Bahn-Netz insgesamt nicht teilen, wie oben dargestellt. Die Haltung der Kommunen ist aber berechtigt und verständlich.

Der gewünschte zügige Fortgang der Bauvorbereitungen konnte unter den gegebenen Bedingungen nur sichergestellt werden, wenn das Land für sich und die Kommunen gegenüber der DB in die Planungsänderung einwilligte. Dazu bedurfte es der Übernahme der Mehrkosten, die den Kreisen Offenbach, Main-Kinzig, Darmstadt-Dieburg und der Stadt Darmstadt durch die Planungsänderung entstehen würden; dies wird zu Mindereinnahmen in Höhe von 12,127 Mio DM führen. Hinzu treten weitere 623 000,– DM als Mindereinnahmen; sie ergeben sich, weil den Städten Offenbach und Frankfurt die Kostenminderungen, die auf ihren Gebieten durch die Planungsänderung entstehen, voll weitergegeben werden (müssen).

Mit der Mindereinnahme um 12,75 Mio DM sinkt der kommunale Finanzierungsanteil von 182,5 Mio DM auf 169,75 Mio DM. Die Beteiligungsquote von 12,5 v. H. – im Vertrag bleibt sie unverändert – erbringt dem Land bei unveränderten Gesamtkosten in Höhe von 1,46 Mrd. DM somit zunächst noch 11,63 v. H. der Gesamtkosten.

Da die Kommunen im Verlauf der ca. zwölfjährigen Bauzeit an den Kostensteigerungen mit 12,5 v. H. teilnehmen, wird die am Ende tatsächlich erhobene Quote je nach Ausmaß der Preissteigerungen zwischen 11,63 v. H. und 12,5 v. H. liegen.

VII. Weitere finanzielle Vertragsabwicklung zwischen Land und Kommunen

Am 10. März 1987 haben Land und Kommunen vereinbart, daß im Innenverhältnis Land/Kommunen die kommunalen Finanzierungsanteile nach einer Abrechnungsquote (Kostenbeteiligungsschlüssel) bemessen werden, die bis zum Bauabschluß gleichbleibt. Sie wurde von der DB errechnet. Nach ihr entfallen auf die einzelnen Gebietskörperschaften folgende Anteile an den Gesamtkosten:

	v. H. der Gesamtkosten
Stadt Frankfurt	2,195
Stadt Offenbach	6,099
Stadt Darmstadt	0,973
Kreis Offenbach	2,455
Kreis Darmstadt-Dieburg	0,170
Main-Kinzig-Kreis	<u>0,608</u>
insgesamt	12,5

Die Quote bringt den großen Vorteil mit sich, daß die einzelnen Baulose nicht gebietsweise aufgeschlüsselt werden müssen und mithin keine Auseinandersetzungen darüber auftreten können, ob der einen oder anderen Gemarkung einige Meter Gleisbaukosten o. ä. zuviel oder zuwenig zugerechnet worden sind.

Mit den Kommunen wurde weiter vereinbart, daß der Finanzminister die kommunalen Finanzierungsanteile einmal jährlich nach Baufortschritt, erstmals am 1. Juli 1989, anfordert.

VIII. Stand der Vertragsgenehmigungen nach § 12 des Vertrages mit der DB vom 4. Dezember 1986

Die Stadtverordnetenversammlung der Städte Offenbach und Darmstadt sowie der Kreistag des Landkreises Darmstadt-Dieburg haben den Vertrag bereits genehmigt.

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main sowie die Kreistage des Landkreises Offenbach und des Main-Kinzig-Kreises haben noch nicht beschlossen.

Der Verwaltungsrat der DB hat den Vertrag in seiner Sitzung am 16. Oktober 1987 genehmigt.

IX. Kostenfortschreibung

Die Höhe der zuwendungsfähigen Baukosten von rd. 1,46 Mrd. DM basiert auf einer Kostenschätzung der DB mit dem Preis- und Planungsstand vom 31. Dezember 1984. Die DB überarbeitet ihre Kostenschätzung jährlich. Danach ergibt sich zum 31. Dezember 1986 ein Kostenstand in Höhe von 1,475 Mrd. DM = + rd. 1,0 v. H.

Zu beachten ist jedoch, daß die Maßnahmen auf einer technisch optimalen Grundlage kalkuliert sind. Ob sie konkret in diesem Umfang und Standard durchgeführt werden müssen, bleibt den künftigen Durchführungsentscheidungen vorbehalten. Einsparungen, die sich daraus ergeben, lassen sich jedoch noch nicht abgreifen.

Wiesbaden, den 29. Oktober 1987

Der Hessische Ministerpräsident
Wallmann

Der Hessische Minister der Finanzen
Kanther

Der Hessische Minister
für Wirtschaft und Technik
Schmidt

Anlagen

Anlage A

Zwischen

der Deutschen Bundesbahn, vertreten durch den Vorstand
(nachfolgend DB genannt)

und

dem Land Hessen, vertreten durch den Hessischen Minister
der Finanzen und den Hessischen Minister
für Wirtschaft und Technik (nachfolgend Land genannt)

und

- für die Strecke nach Hanau
den Städten Frankfurt am Main und Offenbach am Main sowie
den Landkreisen Offenbach und Main-Kinzig
- für die Strecke nach Darmstadt
den Städten Frankfurt am Main und Darmstadt sowie den
Landkreisen Offenbach und Darmstadt-Dieburg,

vertreten durch den jeweiligen Magistrat bzw. Kreisausschuß
(nachstehend kommunale Gebietskörperschaften genannt)

wird folgender

Vertrag

geschlossen:

...

Präambel

- (1) Aufgrund der Vereinbarungen zwischen der Stadt Frankfurt am Main und der DB vom 04.10.1968 und zwischen dem Land und der DB vom 09.10.1968 ist mit dem Bau eines S-Bahn-Netzes im Rhein-Main-Gebiet begonnen worden.
- (2) Entsprechend den Festlegungen in dem Finanzierungsvertrag über den 1. Bauabschnitt der 2. Baustufe zwischen dem Land, der Stadt Frankfurt am Main und der DB vom 25.09.1978 sowie der Protokollerklärung zu diesem Vertrag vom gleichen Tage sind sich die Vertragspartner darüber einig, die S-Bahn Rhein-Main über Frankfurt (Main) Süd hinaus nach Darmstadt und über Frankfurt (Main) Mühlberg hinaus nach Hanau einschließlich der für die Funktionsfähigkeit notwendigen übrigen Maßnahmen weiterzubauen. Die genannten Strecken ergeben sich aus dem als Anlage 1 beigefügten Netzplan der S-Bahn Rhein-Main.
- (3) Das nach diesem Vertrag vorgesehene Vorhaben ist auf der Basis einer mit dem Bundesminister für Verkehr abgestimmten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung geplant worden.
- (4) Die DB wird nach diesem Vertrag auch den weiteren Teilabschnitt der S-Bahn Rhein-Main in Abstimmung mit dem Bund und in Übereinstimmung mit den Interessen des Landes, der kommunalen Gebietskörperschaften und der von der S-Bahn berührten Gemeinden bauen und betreiben.

§ 1

- (1) Gegenstand dieses Vertrages sind der Bau und die Finanzierung der für die S-Bahn auf den Streckenabschnitten Frankfurt (Main) Süd - Langen - Darmstadt Hbf und Frankfurt (Main) Mühlberg - Offenbach (Main) - Hanau Hbf erforderlichen Anlagen. Die vorgesehenen Baumaßnahmen sind aus den Anlagen 2 und 3 ersichtlich, die Bestandteil des Vertrages sind.
- (2) Die Vertragspartner werden alle sich im Zusammenhang mit diesem Vertrag ergebenden Fragen in gegenseitiger vertrauensvoller Zusammenarbeit regeln.

§ 2

Träger des Vorhabens ist die DB. Sie plant die Baumaßnahmen und führt sie durch. Werden Teilmaßnahmen durch Dritte ausgeführt

...

(z. B. Verlegung von Versorgungsleitungen), sind besondere Vereinbarungen zwischen der DB und den Dritten abzuschließen.

§ 3

- (1) Die nach diesem Vertrag zu bauenden Streckenabschnitte wird die DB im Rahmen der bestehenden Verträge über den Frankfurter Verkehrs- und Tarifverbund (FVV) betreiben.
- (2) Auf den Streckenabschnitten mit eigenen S-Bahn-Gleisen wird S-Bahn-Verkehr im 20-Minuten-Grundtakt betrieben, sofern das den verkehrlichen Bedürfnissen entspricht.
- (3) Auch auf den Mischbetriebsstrecken zwischen Langen und Darmstadt sowie zwischen Offenbach (Main) und Hanau wird, sofern das den verkehrlichen Bedürfnissen entspricht, die Einhaltung dieses Grundtakts für die S-Bahn angestrebt. Er darf unterbrochen werden, wenn Streckenbelastung und Gesamtfahrplan dies erfordern.
- (4) Die nach diesem Vertrag zu errichtenden S-Bahn-Stationen werden unter Ausschluß der Konkurrenzierung des Verbundtarifs in das Entfernungswerk des Deutschen Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expreßguttarifs Teil II einbezogen.

§ 4

- (1) Die Vertragspartner stimmen darin überein, daß die S-Bahn Rückgratfunktion für den öffentlichen Personennahverkehr im Rhein-Main-Gebiet erfüllt.
- (2) Im Sinne einer volkswirtschaftlich gebotenen Kooperation ist es erforderlich, daß alle übrigen öffentlichen Verkehrsmittel, soweit sie nicht eine eigene Verkehrserschließungsaufgabe erfüllen, Zu- und Abbringerfunktion zu den S-Bahn-Stationen erhalten. Im Rahmen ihrer Kompetenz stellen die Vertragspartner dies sicher und sorgen dafür, daß die technischen Voraussetzungen für die Verknüpfung geschaffen werden. Bei der Linienführung der übrigen öffentlichen Verkehrsmittel werden sie darauf hinwirken, daß diese auf die S-Bahn ausgerichtet wird.

Zur Sicherung des Verkehrswertes der "City-Trasse" verpflichtet sich die Stadt Offenbach am Main, die Voraussetzungen zu erfüllen, die Grundlagen für die Führung der S-Bahn durch die Offenbacher Innenstadt sind. Hierzu gehören insbesondere die auf die S-Bahn ausgerichtete Verkehrslinienplanung und die die Kooperation sicherstellende Tarifgestaltung der Stadtwerke Offenbach am Main, mit der bei allen Verkehrsmitteln ein durchgehender Tarif

...

für alle Fahrausweiskarten bei gleicher Tarifstruktur und gleichem Tarifniveau erreicht wird. Ferner verpflichtet sich die Stadt Offenbach am Main, ihren kommunalen Verkehrsbetrieb spätestens mit der Inbetriebnahme der "City-Trasse" in den Frankfurter Verkehrs- und Tarifverbund (FVV) einzubringen, wobei die Bedingungen im einzelnen noch festzulegen sind.

- (3) Die Planung für den Weiterbau der S-Bahn von Frankfurt am Main-Süd nach Darmstadt und von Frankfurt am Main-Mühlberg nach Hanau berücksichtigt einen weiteren Neu- und Ausbau des Straßennetzes im von den Ortsmittelpunkten Frankfurt am Main, Hanau, Groß-Umstadt und Darmstadt begrenzten Raum, wie er in der Anlage 4 für die Bundesautobahnen, Bundesstraßen sowie Landes- und Kreisstraßen dargestellt ist.

Das Land wird darauf hinwirken, daß darüber hinaus im vorbezeichneten Raum nur solche Neubauvorhaben, Ortsumgehungen und Ausbauten einbahniger zu zweibahnigen Straßen durchgeführt werden, durch die das Fahrgastaufkommen der beiden S-Bahn-Strecken nicht gemindert wird. Dies gilt entsprechend für die kommunalen Gebietskörperschaften im Hinblick auf die Straßenbauplanungen von Kreisen und Gemeinden, soweit sie überörtliche Bedeutung erlangen können.

Der Weiterbau der Bundesautobahn A 661 über Egelsbach hinaus bis zur A 5 südlich Darmstadt muß nach gemeinsamer Auffassung unterbleiben.

- (4) Sollte das Fahrgastaufkommen der beiden S-Bahn-Strecken gemindert werden, weil das in Absatz 2 genannte Ziel einer volkswirtschaftlich gebotenen Kooperation der öffentlichen Verkehrsmittel nicht erreicht wird oder zusätzliche Straßenbaumaßnahmen entgegen Abs. 3 ausgeführt werden, so ist die DB berechtigt, ihr Angebot anzupassen, sofern sie die Verpflichtung nach Abs. 2 erfüllt hat.

§ 5

- (1) Grundlage für die Finanzierung der in § 1 beschriebenen Maßnahmen sind das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG -) vom 13. März 1972 und die dazu erlassenen Richtlinien des Bundes in der jeweils geltenden Fassung.
- (2) Die nach dem GVFG zuwendungsfähigen Kosten der Maßnahme sind nach dem Preis- und Planungsstand vom 31.12.84 mit 1 460 Mio. DM ermittelt bzw. geschätzt.

- (3) Die Vertragspartner gehen davon aus, daß sich der Bund nach dem GVFG durch Zuschüsse an den Kosten gemäß Abs. 2 beteiligt, und zwar im gesetzlich höchstmöglichen Umfang.

Die danach nicht durch Investitionszuschüsse des Bundes gedeckten zuwendungsfähigen Kosten und ein Zuschuß zu den nicht zuwendungsfähigen Kosten der Planung und Bauaufsicht in Höhe von 7 % der zuwendungsfähigen Kosten werden vom Land getragen (Gegenfinanzierung).

- (4) Unbeschadet der Gegenfinanzierung durch das Land erstatten die kommunalen Gebietskörperschaften dem Land entsprechend dem Mittelabruf durch die DB nach § 9 Abs. 1 dieses Vertrages 12,5 v. H. der zuwendungsfähigen Kosten, die auf dem Gebiet der kommunalen Gebietskörperschaften jeweils entstehen (Prinzip der örtlichen Belegenheit).

- (5) Über die Zuwendungsfähigkeit der Kosten wird vom Bund nach den von ihm für die DB nach Abstimmung mit den Ländern eingeführten Richtlinien entschieden.

Soweit die DB gegenüber Dritten Wertausgleich nicht durchsetzen kann, übernimmt das Land diese Beträge.

- (6) Das Land stimmt der Aufnahme des Vorhabens in das Programm des Bundes nach § 6 Abs. 1 GVFG zu.

- (7) Kostenerhöhungen durch Preissteigerungen und/oder Lohnerhöhungen sowie durch Planungsänderungen werden den Finanzierungsverhältnissen nach den Abs. 3, 4 und 5 entsprechend getragen. Planungsänderungen, die zu wesentlichen Kostenerhöhungen führen, bedürfen der Einwilligung des Landes und der betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften, deren Einwilligung vom Land herbeigeführt wird. Kostenminderungen kommen den Beteiligten entsprechend zugute.

- (8) Die nach den vorstehenden Bestimmungen nicht vom Bund, vom Land oder von Dritten zu tragenden Kosten gehen zu Lasten der DB.

§ 6

- (1) Die DB wird in Abstimmungen mit dem Land und den jeweils betroffenen Gemeinden Verknüpfungspunkte mit den Verkehrsmitteln der anderen öffentlichen Personennahverkehrsunternehmen und an geeigneten Stellen Plätze für den Park-and-Ride-Verkehr mit Abstellmöglichkeiten für Zweiräder vorsehen. Für die Finanzierung dieser Maßnahmen gelten ebenfalls die Regelungen dieses Vertrages.

...

- (2) Voraussetzung für derartige Nebenanlagen ist, daß die Folgekosten (Verkehrssicherung, Unterhaltung, Erneuerung usw.) grundsätzlich von einer Gemeinde oder einem sonstigen Dritten übernommen werden; sofern die Nebenanlagen auf DB-Gelände errichtet werden, wird die DB es kostenlos zur Nutzung zur Verfügung stellen.
- (3) Mit Baumaßnahmen an einzelnen Nebenanlagen kann erst begonnen werden, wenn die rechtsverbindlichen Vereinbarungen zwischen der DB und der jeweiligen Gemeinde oder dem sonstigen Dritten getroffen sind.

§ 7

- (1) Die kommunalen Gebietskörperschaften werden die in ihrem Eigentum stehenden Grundstücke, soweit sie für die durch das S-Bahn-Vorhaben ausgelösten Maßnahmen benötigt werden und ein käuflicher Erwerb in Betracht kommt, an die DB veräußern, sofern nicht Dienstbarkeiten ausreichen. Soweit nur eine vorübergehende Inanspruchnahme erforderlich ist, z. B. für Baustelleneinrichtungen, sollen diese Grundstücke unentgeltlich zur vorübergehenden Nutzung überlassen werden. Im übrigen werden das Land und die kommunalen Gebietskörperschaften im Rahmen ihrer Möglichkeiten darauf hinwirken, daß die betroffenen Gemeinden mit der DB entsprechende Vereinbarungen schließen.
- (2) Die Stadt Offenbach am Main wird an den für den unterirdischen Bau und Betrieb der S-Bahn benötigten städtischen Grundstücken Dienstbarkeiten bestellen. Die Bahnanlagen werden nicht Bestandteil dieser Grundstücke (§ 95 BGB). Soweit es sich dabei um Grundstücke handelt, die nicht kommerziell genutzt werden, werden die Dienstbarkeiten unentgeltlich bestellt.
- (3) Die Rechtsbeziehungen im einzelnen werden nach Abschluß dieses Vertrages in gesonderten Vereinbarungen mit der Bundesbahndirektion Frankfurt (Main) geregelt.

§ 8

- (1) Mit den Bauarbeiten soll unverzüglich nach Wirksamwerden dieses Vertrages begonnen werden.
- (2) Der Beginn ist von der Beschlußfassung des Verwaltungsrates der DB nach § 12 Abs. 1 des Bundesbahngesetzes und von der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr nach § 14 Abs. 3 des Bundesbahngesetzes abhängig.

- (3) Die DB strebt an, das Vorhaben entsprechend dem Bauzeiten- und Finanzmittelbedarfsplan gemäß Anlage 5 abzuwickeln.

§ 9

- (1) Die DB wird bei Bund und Land die Mittel je nach Baufortschritt abrufen.

Die DB wird für die in § 5 Abs. 2 angegebenen Kosten den Finanzmittelbedarf jährlich einmal fortschreiben und diesen Finanzmittelbedarfsplan bis 30. April eines jeden Jahres für die nächstfolgenden Haushaltsjahre dem Land zur Abstimmung vorlegen. Die Abstimmung mit den kommunalen Gebietskörperschaften ist Sache des Landes. Die DB wird sich bei der Durchführung der Maßnahmen im Rahmen dieses Planes halten.

- (2) Die DB wird dem Land die bestimmungsgemäße Verwendung der Mittel in derselben Weise wie gegenüber dem Bund nachweisen. Das Land wird auf Anforderung die Verwendungsnachweise an die kommunalen Gebietskörperschaften weitergeben. Der Prüfungsdienst für die DB prüft die Nachweise nach den für ihn geltenden Bestimmungen. Gesetzliche Prüfungsrechte Dritter werden durch diesen Vertrag nicht berührt.

§ 10

- (1) Die Verpflichtung der Vertragspartner zur Finanzierung nach diesem Vertrag gilt nur,
- a) wenn die Finanzlage des Bundes und des Landes die Durchführung des Vorhabens zuläßt,
 - b) wenn die gesetzgebenden Körperschaften des Bundes und des Landes die Haushaltsansätze und Verpflichtungsermächtigungen feststellen.
- (2) Von dem Vorbehalt in Abs. 1 wird kein Gebrauch gemacht, soweit die DB als Bauausführende oder soweit Vertragspartner oder Dritte in ihrem Namen (vgl. § 2 Satz. 2) im Rahmen des mit Bund und Land abgestimmten Finanzmittelbedarfsplanes rechtsverbindliche Verpflichtungen eingegangen sind.

§ 11

Die Durchführung dieses Vertrages hängt davon ab, daß der Bund für den Bau der nach diesem Vertrag finanzierten Anlagen Zuwendungen nach GVFG gewährt (§ 5 dieses Vertrages).

§ 12

Der Vertrag wird unter dem Vorbehalt seiner Genehmigung durch die Beschluß- bzw. Aufsichtsorgane der Vertragspartner abgeschlossen.

Der Vertrag bedarf zu seiner Wirksamkeit der grundsätzlichen haushaltsrechtlichen Zustimmung des Hessischen Landtags.

§ 13

- (1) Die Vertragspartner nehmen zur Kenntnis, daß die S-Bahn in den Rodgau nach den bisherigen Angaben der Gutachter verkehrlich sinnvoll und gesamtwirtschaftlich vertretbar ist und nach Maßgabe der Leitlinien zur Konsolidierung der DB vom 23.11.83 gebaut werden soll. Der Beschluß 3.4 der Leitlinien lautet: "Für den Bau neuer S-Bahnen in den Ballungsräumen ist Voraussetzung, daß dem Bund und der DB keine neuen Folgekosten entstehen."
- (2) Zwischen den Vertragspartnern besteht unter diesen Voraussetzungen Einvernehmen, daß die S-Bahn-Strecken Offenbach - Ober-Roden und Offenbach - Dietzenbach zeitgleich mit den Stammstrecken ausgebaut und in Betrieb genommen werden, sobald die Folgekostenfrage im Sinne der Leitlinien oder der Betrieb durch Dritte geklärt sind. Hierzu müssen zunächst der Abschlußbericht der Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Rodgaustrecken und die entsprechende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der DB vorliegen und geprüft sein.

§ 14

Dieser Vertrag wird einmal für die DB, zweimal für das Land und je einmal für die kommunalen Gebietskörperschaften ausgefertigt.

Rodgau, den 04.12.1986

Der Vorstand der
Deutschen Bundesbahn

[Handwritten signatures]

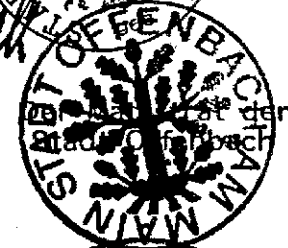
Land Hessen

Der Hessische Minister
der Finanzen

Der Hessische Minister für
Wirtschaft und Technik

[Handwritten signature]

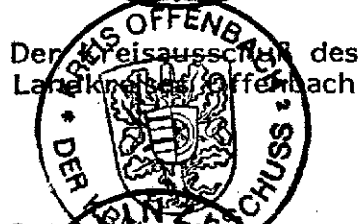
[Handwritten signature]



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Der Kreisverband des
Landkreises Darmstadt-Dieburg

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



[Handwritten signature]

Anlage 3 zum Finanzierungsvertrag 2. Baustufe, 2. Bauabschnitt

S-Bahn Rhein-Main

Erläuterungen zum Rahmenplan
für den Bau, Ausbau und die Anpassung
der Strecken Frankfurt (M) Mühlberg (ausschl.) - Hanau Hbf
und Frankfurt (M) Süd (ausschl.) - Darmstadt Hbf
an den S-Bahn-Betrieb

Allgemeine Angaben

Gesamtlänge der S-Bahn-Strecken	
Frankfurt (M) Mühlberg (ausschl.) - Hanau Hbf	16,5 km
Frankfurt (M) Süd (ausschl.) - Darmstadt Hbf	25,5 km
Anzahl der S-Bahn-Stationen	17
davon zusätzliche S-Bahn-Stationen	5
mittlerer Abstand der S-Bahn-Stationen	2,8 km
Streckenhöchstgeschwindigkeit	120 km/h
Bahnsteiglänge	210 m
Bahnsteighöhe bei reinem S-Bahn-Betrieb	96 cm
Bahnsteighöhe für Mischbetriebsabschnitte	76 cm

2. Mengengerüst für den Bau, Ausbau und die Anpassung der Streckenabschnitte an den S-Bahn-Betrieb

Für den künftigen S-Bahn-Betrieb auf den Strecken von Frankfurt (M) Mühlberg nach Hanau Hbf und Frankfurt (M) Süd nach Darmstadt Hbf werden im wesentlichen folgende Maßnahmen erforderlich:

A) Streckenabschnitt Frankfurt (M) Mühlberg (ausschl.) - Hanau Hbf

- Bau besonderer S-Bahn-Gleise einschl. der Ausrüstung für den elektrischen Betrieb parallel zur Fernbahn ab dem Kreuzungspunkt mit der vorhandenen zweigleisigen Strecke (einschl.) bis zur Tunnelrampe vor der neuen unterirdischen S-Bahn-Station Kaiserlei
- Bau einer S-Bahn-Station Oberrad bei Nachweis des verkehrlichen Erfordernisses
- Neubau einer zweigleisigen unterirdischen S-Bahn-Strecke einschl. der Ausrüstung für den elektrischen Betrieb zwischen der Tunnelrampe vor der Station Kaiserlei und der oberirdischen höhenfreien Einführung in die vorhandene zweigleisige Strecke nach Hanau im Bereich Offenbach Ost
- Neubau der unterirdischen S-Bahn-Stationen Kaiserlei, Nordend, Zentrum und der oberirdischen S-Bahn-Station Offenbach Ost mit allen erforderlichen Ausrüstungen
- Anpassung des zweigleisigen Streckenabschnitts Offenbach Ost - Hanau Hbf und der Stationen Mühlheim und Steinheim
- Umbau des Bahnhofs Hanau Hbf für den S-Bahn-Betrieb
- Ergänzung der Zugangsanlagen zu den Bahnsteigen und Verbesserung der Anschlüsse an das öffentliche Wegenetz im Bereich der Stationen Mühlheim, Steinheim und Hanau Hbf
- Einrichtungen für die Fahrgastinformation und den Kundendienst einschließlich der zwingend notwendigen Ergänzungen im bereits vorhandenen Netz
- Signal- und fernmeldetechnische Ausrüstung der neuen S-Bahn-Streckenabschnitte
- Anpassung der Signal- und Fernmeldeeinrichtungen für den S-Bahn-Betrieb im Streckenabschnitt Offenbach Ost - Hanau Hbf einschließlich der Anpassung der Einrichtungen für den Gleiswechselbetrieb
- Beseitigung von 5 Bahnübergängen im Bereich der vorhandenen zweigleisigen Strecke Frankfurt (M) Oberrad - Hanau Hbf

B) Streckenabschnitt Frankfurt (M) Süd (ausschl.) - Darmstadt Hbf

- Bau besonderer S-Bahngleise einschl. der Ausrüstung für den elektrischen Betrieb zwischen den Stationen Stresemannallee und Ff-Louisa sowie zwischen den Stationen Buchschlag-Sprendlingen und Langen, Bau eines zusätzlichen Gleises zwischen den Stationen Ff-Louisa und Buchschlag-Sprendlingen
- Neubau der Station Stresemannallee, Umbau der Anlagen in den Stationen Ff-Louisa, Neu Isenburg, Buchschlag-Sprendlingen und Langen
- Anpassung des zweigleisigen Streckenabschnittes Langen - Darmstadt Hbf und der Stationen Egelsbach, Erzhausen und Wixhausen sowie Bau der nach Süden verlegten Station Arheilgen
- Ergänzung der Zuganganlagen zu den Bahnsteigen und Verbesserung der Anschlüsse an das öffentliche Wegenetz im Bereich der Stationen Ff-Louisa, Neu Isenburg, Buchschlag-Sprendlingen, Langen, Egelsbach, Erzhausen, Arheilgen und Darmstadt Hbf
- Umbau des Bahnhofs Darmstadt Hbf für den S-Bahn-Betrieb
- Einrichtungen für die Fahrgastinformation und den Kundendienst einschließlich der zwingend notwendigen Ergänzungen im bereits vorhandenen Netz
- Signal- und fernmeldetechnische Ausrüstung der neuen S-Bahn-Streckenabschnitte
- Anpassung der Signal- und Fernmeldeeinrichtungen für den S-Bahn-Betrieb im Streckenabschnitt Langen - Darmstadt Hbf einschließlich der Anpassung der Einrichtungen für den Gleiswechselbetrieb
- Beseitigung von 9 Bahnübergängen im Bereich des vorhandenen zweigleisigen Streckenabschnittes zwischen den Stationen Neu Isenburg und Darmstadt Hbf

C) Anlagen zur Unterhaltung, Behandlung und Abstellung von S-Bahn-Triebzügen

- Zweiter Abschnitt eines Bahnbetriebswerks
- Abstellgleise für S-Bahn-Triebzüge

D) Anlagen für die Bahnstromversorgung

- Anpassung des Unterwerks in Offenbach
- Neubau eines Schaltpostens in Buchschlag-Sprendlingen
- Anpassung der Zentralschaltstelle in Frankfurt (M)

E) Anlagen für die zentrale Betriebsüberwachung

- Zusätzliche nachrichtentechnische Einrichtungen für die Betriebsführung der S-Bahn einschließlich von Einrichtungen für das Fahren ohne Zugbegleiter
- Erweiterung der Betriebsleitzentrale

F) Bau von Park and Ride-Anlagen

- Bau von Parkplätzen im Bereich der S-Bahn-Stationen Mühlheim, Steinheim und Hanau Hbf sowie auf dem Streckenabschnitt zwischen Frankfurt (M) Louisa und Darmstadt Hbf einschließlich Anlagen für die Abstellung von Zweirädern.

Anlage 5
zum Finanzierungsvertrag
2. Baustufe, 2. Bauabschnitt

Bauzeiten- und Finanzmittelbedarfsplan

für die S-Bahn Rhein-Main, 2. Baustufe, 2. Bauabschnitt

- Preis- und Planungsstand 31.12.1984 -

BEZEICHNUNG	Gesamt- zuwendf. Kosten Mio DM	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
		Mühlberg *) - Kaiserlei	177 171											
Kaiserlei *) - Offenbach Ost	662 628													
Offenbach Ost *) - Hanau	85 82													
Stresemannallee - Langen	344 333													
Langen *) - Darmstadt	135 128													
Nachrichtentechn. Ein- richtungen, Anlagen für die Bahnstrom- verteilung	44 42													
Bau eines ET- Bw (2. Abschnitt)	80 76													
Besondere Buchungen	3 -													
Summe / Gesamt	1530	6	40	75	130	165	205	205	205	205	145	75	45	29
Jahresbeträge zuwendf.	1460	5	30	70	120	160	200	200	200	200	140	70	40	25

Anteil des Bundes (60 %)	876	3	18	42	72	96	120	120	120	120	84	42	24	15
Anteil des Landes(40%) davon Gebiets- körperschaften(12,5%)	584	2	12	28	48	64	80	80	80	80	56	28	16	10
Anteil des Landes an den Kosten für Planung und Bauaufsicht (7% der zuwendungsfähigen Kosten)	102,2	0,4	2,1	4,9	8,4	11,2	14,0	14,0	14,0	14,0	9,8	4,9	2,8	1,7

Der Bauzeitenplan ist vor allem abhängig von der Schaffung der baurechtlichen und planungstechnischen Voraussetzungen.

*) ausschließlich

Z w i s c h e n

dem Land Hessen,
vertreten durch den
Hessischen Minister der Finanzen,
(nachfolgend Land genannt)

u n d

dem Kreis Offenbach,
vertreten durch den
Kreisausschuß,
(nachfolgend Kreis genannt),

wird folgende

V e r e i n b a r u n g

getroffen:

§ 1

Vereinbarungsgrundlage

Zwischen dem Kreis und dem Land besteht Einvernehmen, daß das S-Bahn-Netz Rhein-Main um die Schienen-Strecken Offenbach am Main-Rödermark (Oberrodten) und Offenbach am Main-Dietzenbach zu erweitern ist.

§ 2

Vereinbarungsziel

Die Partner der Vereinbarung werden sich im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten gemeinsam bemühen, die in § 1 genannten Schienenstrecken spätestens zur Inbetriebnahme der S-Bahn-Strecke über Offenbach nach Hanau so ausbauen zu lassen, daß zu diesem Zeitpunkt der S-Bahn (oder S-Bahn analoge)-Taktverkehr über Offenbach am Main nach Frankfurt am Main aufgenommen werden kann.

§ 3

Finanzierungsbeiträge

(1) Der Kreis beteiligt sich nur im Hinblick auf die Ziele der §§ 1 + 2 an den Investitionskosten des S-Bahn-Netzes Rhein-Main (2. Baustufe, 2. Bauabschnitt) im Wege zweckgebundener Zuwendungen mit Finanzierungsbeiträgen nach Maßgabe des mit der Deutschen Bundesbahn am 4. Dezember 1986 geschlossenen Vertrages mit seinen Anlagen.

(2) Das Land wird sich mit dem Kreis über die Höhe der jährlichen Finanzierungsbeiträge so rechtzeitig abstimmen, daß diese Mittel im Haushaltsplan des Kreises eingestellt werden können. Der Kreis wird seine Beiträge beginnend ab 1990 - ggf. rückwirkend - leisten. Beide Vertragspartner gehen von einem Finanzierungszeitraum von 10 - 13 Jahren nach dem Bauzeiten- und Finanzmittelbedarfsplan (Anlage 5 des mit der Deutschen Bundesbahn am 4. Dezember 1986 geschlossenen Vertrages) aus.

§ 4

Erstattungen

(1) Wenn das Ziel nach §§ 1 + 2 nicht erreicht werden kann, stellt das Land den Kreis von seinen Finanzierungsbeiträgen für das S-Bahn-Netz Rhein-Main (2. Baustufe, 2. Bauabschnitt) frei; bereits gezahlte Beträge werden erstattet. Verzinsung und Wertausgleich richten sich nach den allgemeinen haushaltsrechtlichen Vorschriften; Nachgaben bedürfen der Zustimmung des Kreises.

(2) Abs. 1 gilt auch für den Fall, daß die Strecken nicht in Betrieb genommen werden oder nach Inbetriebnahme gegen den Willen der Vertragspartner stillgelegt werden.

§ 5

Vorbehalte

(1) Finanzielle Verpflichtungen des Landkreises Offenbach nach dem S-Bahnvertrag vom 04.12.1986 entfallen, falls diese Vereinbarung nicht nach Abs. 3 genehmigt wird.

(2) Die Vereinbarung wird im übrigen unter dem Vorbehalt ihrer Genehmigung durch die Beschlußorgane der Vertragspartner abgeschlossen.

(3) Die Vereinbarung bedarf - mit Ausnahme von Abs. 1 - zu ihrer Wirksamkeit der grundsätzlichen haushaltsrechtlichen Zustimmung des Hessischen Landtages und des Kreistages des Kreises Offenbach.

Für den Kreis Offenbach:

Für das Land Hessen:



Wiesbaden, den 3. Dezember 1986

Anlage C

Zwischen

dem Land Hessen,
vertreten durch den
Hessischen Minister der Finanzen,
(nachfolgend Land genannt)

und

der Stadt Offenbach,
vertreten durch den
Magistrat,
(nachfolgend Stadt genannt)

wird folgende

V e r e i n b a r u n g

getroffen:

§ 1

Vereinbarungsgrundlage

Zwischen der Stadt und dem Land besteht Einvernehmen, daß das S-Bahn-Netz Rhein-Main um die Schienen-Strecken Offenbach am Main - Rödermark (Oberroden) und Offenbach am Main - Dietzenbach zu erweitern ist.

§ 2

Vereinbarungsziel

Die Partner der Vereinbarung werden sich im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten gemeinsam bemühen, die in § 1 genannten Schienenstrecken spätestens zur Inbetriebnahme der S-Bahn-Strecke von Frankfurt über Offenbach nach Hanau so ausbauen zu lassen, daß zu diesem Zeitpunkt der S-Bahn (oder der S-Bahn analoge)-Taktverkehr über Offenbach am Main nach Frankfurt am Main aufgenommen werden kann.

§ 3

Finanzierungsbeiträge

(1) Die Stadt beteiligt sich im Hinblick auf die Ziele der §§ 1 + 2 an den Investitionskosten des S-Bahn-Netzes Rhein-Main (2. Baustufe, 2. Bauabschnitt) im Wege zweckgebundener Zuwendungen mit Finanzierungsbeiträgen nach Maßgabe des mit der Deutschen Bundesbahn am 4. Dezember 1986 geschlossenen Vertrages.

(2) Das Land wird sich mit der Stadt über die Höhe der jährlichen Finanzierungsbeiträge so rechtzeitig abstimmen, daß diese Mittel im Haushaltsplan der Stadt eingestellt werden können. Die Stadt wird ihre Beiträge beginnend ab 1988 - ggf. rückwirkend - leisten. Beide Vertragspartner gehen von einem Finanzierungszeitraum von 10 - 13 Jahren nach dem Bauzeiten- und Finanzmittelbedarfsplan (Anlage 5 des mit der Deutschen Bundesbahn am 4. Dezember 1986 geschlossenen Vertrages) aus.

§ 4

Erstattungen

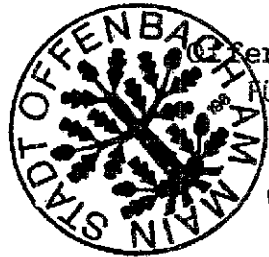
(1) Wenn das Ziel nach §§ 1 und 2 nicht erreicht werden kann, stellt das Land die Stadt von ihren Finanzierungsbeiträgen zu den Kosten frei, die für die City-Trasse entstanden sind, soweit sie die Kosten übersteigen, die für die DB-Trasse entstanden wären. Die Freistellungsbeiträge werden in diesem Falle auf der Grundlage eines dann von der DB zu erstellenden Differenzgutachtens ermittelt; bereits gezahlte Beträge werden erstattet. Verzinsung und Wertausgleich richten sich nach den allgemeinen haushaltsrechtlichen Vorschriften; Nachgaben bedürfen der Zustimmung der Stadt.

(2) Abs. 1 gilt auch für den Fall, daß die Rodgau-Strecken nicht in Betrieb genommen werden oder nach Inbetriebnahme gegen den Willen der Vertragspartner stillgelegt werden.

§ 5

Vorbehalte

- (1) Finanzielle Verpflichtungen der Stadt Offenbach nach dem S-Bahnvertrag vom 4. Dezember 1986 entfallen, falls diese Vereinbarung nicht nach Abs. 3 genehmigt wird.
- (2) Die Vereinbarung wird im übrigen unter dem Vorbehalt ihrer Genehmigung durch die Beschlußorgane der Vertragspartner abgeschlossen.
- (3) Die Vereinbarung bedarf - mit Ausnahme von Abs. 1 - zu ihrer Wirksamkeit der grundsätzlichen haushaltsrechtlichen Zustimmung des Hessischen Landtags und der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Offenbach.



Offenbach a.M., den 4. Dezember 1986

Für die Stadt Offenbach:

Für das Land Hessen:

Der Magistrat

(Reuter)

Bürgermeister

(Vittoria)

Stadtkämmerin

Wiesbaden, den 3. Dezember 1986