

Vereinbarung

über die weitere Behandlung der deutschen Magnetschwebbahntechnik

zwischen

dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen,

und

der Siemens Aktiengesellschaft, der Thyssen Transrapid System GmbH und
der Transrapid International GmbH & Co. KG

Präambel

In einer Grundsatzvereinbarung zum Transrapid haben die Bundesrepublik Deutschland, die Deutsche Bahn AG, die Daimler Chrysler Rail Systems GmbH, die Siemens Aktiengesellschaft und die Thyssen Krupp Industries AG am 5. Februar 2000 festgestellt, dass die deutsche Magnetschwebbahntechnik und insbesondere ihre Realisierung in Deutschland von herausragender Bedeutung für den Industriestandort Deutschland ist.

Die Bundesregierung, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, und die Deutsche Bahn AG untersuchen zur Zeit gemeinsam mit interessierten Bundesländern Strecken für die erste kommerzielle Anwendung der Magnetschwebbahntechnik in Deutschland. Im Oktober 2000 wird eine erste Abschätzung über eine oder mehrere realistische Relationen vorliegen. Die daran anschließende vertiefende Machbarkeitsstudie soll spätestens Anfang des Jahres 2002 eine Realisierungsentscheidung ermöglichen.

Darüber hinaus unterstützt die Bundesregierung generell die Anwendung der deutschen Magnetschwebbahntechnik im In- und Ausland.

Ferner richtet die Bundesregierung zur anwendungsnahen Weiterentwicklung der Magnetschwebbahntechnik vor allem für den schnellen Regionalverkehr einen weiterführenden Entwicklungsschwerpunkt (Weiterentwicklungsprogramm) ein.

Vor diesem Hintergrund und in der gemeinsamen Überzeugung, dass die innovative Magnetschwebbahntechnik in wenigen Jahren in Deutschland zur Anwendung kommen wird, treffen die Unterzeichner die folgende Vereinbarung:

1. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen beabsichtigt, spätestens am 30. Juni 2002 gemeinsam mit den jeweiligen Bundesländern
 - a) eine politische Willenserklärung mit dem Inhalt abzugeben, eine oder mehrere Strecken in Deutschland mittels der deutschen Magnetschwebbahntechnik zu realisieren,
 - b) ein konkretes Planungsverfahren für das Bauvorhaben einzuleiten und
 - c) die Finanzierung für die veranschlagten Kosten zu sichern. (Der Bund ist bereit, sich mit bis zu 6,1 Milliarden DM – abzüglich der bereits verausgabten bzw. zum Ausbau der Eisenbahnstrecke Hamburg – Berlin vorgesehenen Mittel bis zu eine Milliarde DM – an der Zukunftssicherung und Projektrealisierung der deutschen Magnetschwebbahntechnik zu beteiligen.)

Die Umsetzung der Punkte b) und c) setzt die Beteiligung und Mitwirkung der jeweiligen Länder voraus. Über den Stand der Umsetzung der Punkte a) bis c) werden die unterzeichnenden Industrieunternehmen halbjährlich, beginnend mit dem 30. Juni 2001, unterrichtet.

2. Zur Sicherung und Optimierung des bei den unterzeichnenden Industrieunternehmen (im folgenden: Industrieunternehmen) vorhandenen Know-how der deutschen Magnetschwebbahntechnik werden die Industrieunternehmen systemtechnische Arbeiten erbringen („Technologiesicherungsprogramm“).

Diese systemtechnischen Arbeiten bezwecken die Optimierung der vorhandenen technischen Lösungen und deren Anpassung an den Stand der Technik zwecks Sicherung des Bestands. Dieser Vereinbarung ist eine Anlage beigefügt, in der systemtechnische Arbeiten aufgelistet sind. Die Liste wird von den Parteien regelmäßig gemeinsam überprüft und gegebenenfalls entsprechend den neuesten Erkenntnissen aktualisiert.

3. Sollte es entgegen der gemeinsamen Erwartung nicht spätestens am 30. Juni 2002 zu den Kriterien der Nr. 1 a) – c) dieser Vereinbarung gekommen sein, wird die Bundesrepublik Deutschland den Industrieunternehmen die Aufwendungen für die durchgeführten systemtechnischen Arbeiten gemäß Nr. 2 bis zu einem Betrag von jährlich 35 Millionen DM (bei Abweichung von Kalenderjahr zeitanteilig) gemäß nachfolgender Festlegung erstatten (Gewährleistung). Der genannte Betrag beruht auf einer Schätzung des für die Ausführung der systemtechnischen Arbeiten notwendigen Aufwands. Die Erstattung erfolgt ohne Verzinsung. Die Industrieunternehmen sind als Gesamtgläubiger berechtigt.

Fallen die Kriterien nach Nr. 1 a) – c) dieser Vereinbarung innerhalb eines Zeitraumes von zwei Jahren nach dem 30. Juni 2002 weg, so bleibt es bei der hier geregelten Erstattungspflicht für die Aufwendungen nach Nr. 2.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und das Bundesministerium der Finanzen werden hierüber den beteiligten Industrieunternehmen eine Gewährleistungserklärung abgeben.

- a) Der Erstattungszeitraum beginnt am 1. August 2000, sofern diese Vereinbarung im August 2000 unterschrieben wird, ansonsten am ersten Tag des Monats, welcher auf den Monat der Unterzeichnung dieser Vereinbarung folgt. Der Erstattungszeitraum endet an dem Tag, an dem die Kriterien der Nr. 1 dieser Vereinbarung vorliegen, spätestens aber am 30. Juni 2002.
- b) Über die geleisteten Arbeiten und die korrespondierenden finanziellen Aufwendungen (Personal- und Sachkosten) werden von den Industrieun-

ternehmen prüffähige Nachweise geführt, die im Fall der späteren Erstattung offen zu legen sind. Auf die Ermittlung und die Prüfung des Erstattungsbetrags findet die Preisprüfungsverordnung (Verordnung PR Nr. 30/53 vom 21. November 1953) Anwendung. Der Höchstbetrag von 35 Millionen DM jährlich darf nicht überschritten werden.

Diese Nr. 3 gilt nur, sofern die Industrieunternehmen ihren Aufgaben gemäß Nr. 2 Abs. 1 dieser Vereinbarung nachgekommen sind. Im Fall einer Kündigung gemäß Nr. 8 oder 9 dieser Vereinbarung besteht jedoch die dort vereinbarte Erstattungspflicht.

4. Werden den Industrieunternehmen bis zum 30. Juni 2004 Aufträge zur Weiterentwicklung, Planung oder Realisierung der Anwendung der deutschen Magnetschwebbahntechnik im In- oder Ausland erteilt, so besteht hinsichtlich der Leistungen in Zusammenhang mit der Nr. 2 dieser Vereinbarung bis zum 30. Juni 2002 für die dadurch ausgelasteten Kapazitäten keine Erstattungspflicht der Bundesrepublik Deutschland nach Nr. 3. (Dies heißt, es erfolgt eine Anrechnung auf den Höchstbetrag gemäß Nr. 3.) Für solche Aufträge sind vorrangig die gemäß Nr. 2 gebundenen Kapazitäten einzusetzen, soweit dies mit den Arbeiten gemäß Nr. 2 Abs. 1 vereinbar ist. Die Industrieunternehmen werden das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen jeweils informieren.
- Gleiches gilt für Aufträge zur Erstellung von Machbarkeitsstudien, betreffend das In- und Ausland, bzw. für Aufträge, welche aus derartigen Machbarkeitsstudien resultieren. Des weiteren findet die Regelung Anwendung auf Lizenzentnahmen in Zusammenhang mit Arbeiten aus Nr. 2 Abs. 1. Bei Auslandsaufträgen gilt sie in den Fällen, die in Zusammenhang mit Nr. 2 dieser Vereinbarung stehen.
5. Die bestehenden Rechte der Bundesrepublik Deutschland an der deutschen Magnetschwebbahntechnik werden von den gemäß Nr. 2 ausgeführten Arbeiten bzw. deren Ergebnissen nicht berührt.

6. Die Industrieunternehmen werden das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über die systemtechnischen Arbeiten (Inhalte der Arbeiten und Erzielung von Ergebnissen) nach Nr. 2 dieser Vereinbarung – beschränkt auf die Zwecke der Bearbeitung des Weiterentwicklungsprogramms – regelmäßig schriftlich informieren. Eine Weitergabe an andere Beteiligte, insbesondere des Weiterentwicklungsprogramms, unterliegt den üblichen Vertraulichkeitsverpflichtungen.

Den Industrieunternehmen ist bekannt, dass die gemäß Nr. 2 optimierte deutsche Magnetschwebbahntechnik die Grundlage für die in der Präambel erwähnten Anwendungen sein wird. Die Weiterentwicklungs-, Planungs- und Realisierungsaufträge bezüglich dieser Anwendungen werden im Wettbewerb vergeben. Dabei werden die Industrieunternehmen zugunsten weiterer Wettbewerber die Verpflichtungen des öffentlichen Vergaberechts einhalten, soweit sie davon betroffen sind.

Diese Nr. 6 gilt unabhängig davon, ob es zu einer Erstattung gemäß Nr. 3 dieser Vereinbarung kommt.

7. Parallel zu dem Erstattungszeitraum wird der Weiterbetrieb der TVE einschließlich der notwendigen Instandhaltung und Instandsetzung vom 1. November 2000 bis zum 30. Juni 2002 vereinbart. An den gesamten Kosten beteiligen sich die Bundesrepublik Deutschland mit 50%, die Industrieunternehmen mit 25% und die Deutsche Bahn AG (DB AG) mit 25% (entsprechend maximal 7 Millionen DM per anno gemäß der nachfolgend beschriebenen Schätzung). Die Beteiligten sehen vorbehaltlich der Ergebnisse der laufenden gutachterlichen Prüfung 28 Millionen DM netto als maximale Jahreskosten an. Maßstab für die notwendige Instandhaltung und Instandsetzung ist die Aufrechterhaltung der Betriebserlaubnis und der Verkehrssicherheit für einen Dauerbetrieb. Werden für die genannten Maßnahmen Kosten über 28 Millionen DM per anno erforderlich, werden die Vereinbarungspartner mit dem Ziel, den Weiterbetrieb zu gewährleisten, über die Tragung der Mehrkosten neu entscheiden. Die Beteiligten setzen dabei voraus, dass In-

standhaltungs- und Instandsetzungsleistungen nach dem öffentlichen Vergaberecht vergeben werden.

Diese Nr. 7 gilt vorbehaltlich einer positiven Entscheidung nach Nr. 4 der Grundsatzerklärung vom 5. Februar 2000. Die Deutsche Bahn AG bekundet ihr Interesse, die Betreiberfunktion auszuüben.

Zur Durchführung des TVE-Betriebs einschließlich Instandhaltung werden die DB AG und die TRI mit der MVP einen Vertrag schließen, der auf den bereits bestehenden Verträgen aufsetzt und diese fortschreibt. Die TRI übernimmt dabei den gesamten Finanzierungsanteil der Industrieunternehmen. Zu den weiteren Einzelheiten der Einbindung der DB AG (über Einsichts- und Informations- sowie Nutzungsrechte im Hinblick auf durchgeführte Erprobungen und erzielte Ergebnisse) werden DB AG und Industrie einen Vertrag schließen. Sollten die genannten Verträge nicht innerhalb von zwei Monaten nach Abschluss dieser Vereinbarung geschlossen werden, scheidet die DB AG aus dieser Vereinbarung (Nr. 7) aus. Der DB AG-Anteil an der Kostentragung wird dann von den Industrieunternehmen übernommen.

Für die Deutsche Bahn AG gelten hinsichtlich der Kündigungsmodalitäten betreffend diese Nr. 7 die Regelungen in Nr. 8 bis 10.

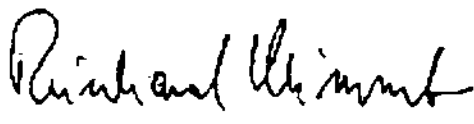
8. Die Vereinbarung steht unter dem Vorbehalt notwendiger parlamentarischer Beschlussfassung. Sollte am 31. Dezember 2000 der haushaltsrechtliche Vorbehalt noch nicht ausgeräumt sein, so hat jeder Beteiligte das Recht, diese Vereinbarung mit Wirkung für die Zukunft zu kündigen. Wird nach dieser Nr. 8 gekündigt, erfolgt vorbehaltlich notwendiger parlamentarischer Beschlussfassung eine Erstattung der Kosten gemäß Nr. 3 bis zum Zeitpunkt der Kündigung.

9. Diese Vereinbarung kann im Zeitraum bis zum 30. Juni 2002 von jedem Beteiligten vorzeitig gekündigt werden, wenn die Machbarkeitsstudien nicht mehr weiterverfolgt werden oder wenn der Beteiligte anhand objektiv, d. h. für einen verständ-

digen Dritten nachvollziehbarer Kriterien zu der Überzeugung gelangt ist, dass eine Aussicht auf eine positive Entscheidung im Sinne von Nr. 1 dieser Vereinbarung nicht mehr besteht. Die bis dahin begründeten wechselseitigen Verpflichtungen – insbesondere die Verpflichtung des Bundes zur Erstattung gemäß obiger Nr. 3 sowie die Pflicht der Industrieunternehmen gemäß Nr. 6 – entfallen hierdurch nicht.

10. Eine Kündigung gemäß Nr. 8 oder 9 dieser Vereinbarung bedarf zu ihrer Wirkung der Schriftform. Die Kündigungsfrist beträgt einen Monat zum Monatsende.

Berlin, 23. August 2000



Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen



Siemens Aktiengesellschaft

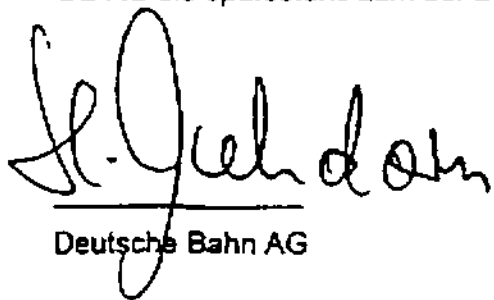


Thyssen Krupp AG, handelnd für
Thyssen Transrapid System GmbH



Transrapid International GmbH & Co. KG

Zustimmung bezüglich Nr. 7 – unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Gremien der DB AG bis spätestens zum 30. September 2000 – erteilt:



Deutsche Bahn AG