

BESCHLUSSVORLAGE

Bearbeitet von:                      Tel.:                                      Datum:  
Herrn Perner                              0761/201-4659                              05.03.2004

---

Betreff:

**TOP 1**

**Regio-S-Bahn**  
**hier: Sachstandsbericht und weiteres Vorgehen**

---

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
VV	12.03.2004	X			X

---

**Beschlussantrag:**

- 1. Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zum Stand der Umsetzung der Regio-S-Bahn (,Rote Linie' einschließlich der Strecke Weil am Rhein - Lörrach) gemäß Vorlage ZRL-VV 2004.001 zur Kenntnis.**
- 2. Auf Grundlage der unter Ziffer 4 und 5 dargestellten Sachlage beschließt die Verbandsversammlung, dass die sogenannte Minimalvariante gemäß Ziffer 6 umgesetzt werden soll. Hierzu ist eine Erhöhung des Kassenkreditvolumens um weitere 3,1 Mio. € notwendig.**

Anlagen: 1) Schreiben der Deutschen Bahn AG vom 05.03.2004  
2) Schreiben des Ministeriums für Umwelt und Verkehr vom 27.01.2004 (GVFG-Förderkriterien)

## 1. Ausgangslage

Wie in der letzten Verbandsversammlung in Drucksache ZRL-VV 2003.004 berichtet, hat die Deutsche Bahn AG auf Grundlage der Zwischenfinanzierungserklärung des ZRL im Herbst 2003 mit dem Bau von insgesamt 6 Maßnahmen begonnen. Damit konnte - im Hinblick auf die vom Land geplanten Änderungen - für den gesamten Ausbau der Regio-S-Bahn eine GVFG-Förderung nach den heute noch gültigen Richtlinien (Förderquote 85 %) sichergestellt werden.

Die Bauarbeiten an den Haltepunkten **Weil-Ost** und **Lörrach-Stetten** werden in Kürze abgeschlossen. Beide S-Bahn-Stationen sollen am 19.03.2004 in Betrieb gehen. Am neuen Haltepunkt **Lörrach-Dammstraße** wurde zunächst mit der Baufeldfreimachung begonnen, die Bahnsteigarbeiten sollen nun im Frühjahr diesen Jahres aufgenommen werden. Wie Lörrach-Schwarzwaldstraße und Schopfheim West kann dieser Haltepunkt erst mit den neuen beschleunigungsstarken FLIRT-Fahrzeugen angefahren werden.

An den Haltepunkten **Lörrach-Schillerstraße** und **Fahrnau** wurde die Baufeldfreimachung abgeschlossen und am 01.03.2004 mit dem Bahnsteigbau begonnen. Die Bauarbeiten sollen im Sommer diesen Jahres abgeschlossen werden. Am Haltepunkt Lörrach-Schillerstraße können Züge aus fahrplantechnischen Gründen allerdings erst ab dem 12.12.2004 halten.

Die DB Netz hat einen ersten Teil des **Streckenausbau**s aufgenommen. Im Mittelpunkt der Bautätigkeit stehen dabei zur Zeit Baumaßnahmen nördlich des Bahnhofes Lörrach zur Vorbereitung auf den zweigleisigen Ausbau.

## 2. Abrechnung der laufenden Baumaßnahmen

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr hat der DB Netz AG und der DB Station&Service AG am 15.12.2003 einen Zuwendungsbescheid für die GVFG-Vorhaben erteilt und einen ersten Bewilligungsbetrag in Höhe von je 1,0 Mio. €, insgesamt also 2,0 Mio. €, bereitgestellt. Diesen haben beide DB-Unternehmen umgehend abgerufen.

Zum 01.03.2004 hat die DB Station&Service AG dem ZRL eine Rechnung in Höhe von 177.000,- € gestellt. Diese betrifft nur die Eigenanteile des ZRL für die 5 laufenden Stationsmaßnahmen. Die DB Netz AG hat dem ZRL noch keine Rechnung für den laufenden Streckenausbau gestellt. Sie hat aber für die Eigenanteile des ZRL eine Rechnung in Höhe von rund 174.000,- € angekündigt.

Da die laufenden Rechnungen sich innerhalb der Ansätze des ZRL-Haushaltes bewegen, ist bisher keine Kreditaufnahme durch den ZRL erforderlich gewesen. Im Laufe des weiteren Baufortschritts ist aber unverändert mit einer Kreditaufnahme für die begonnenen Maßnahmen zu rechnen.

### 3. Flankierende Maßnahmen und Bahnübergänge

Wie in der letzten Verbandsversammlung am 16.12.2003 in Drucksache ZRL-VV 2003.004 dargestellt, wird sich die geplante Übergangsregelung im Zusammenhang mit der vorgesehenen Änderung der GVFG-Förderbedingungen bei den flankierenden Maßnahmen und den Bahnübergängen umfassend auswirken. Für diese konnten häufig bis zum derzeit vorgesehenen Stichtag (30.11.2003) keine GVFG-Anträge gestellt werden, da u.a. die notwendigen Kreuzungsvereinbarungen noch nicht durch das Eisenbahnbundesamt freigegeben worden waren.

Von besonderer Bedeutung sind dabei die Maßnahmen an den Bahnübergängen, da diese zu großen Teilen ebenfalls eine notwendige Voraussetzung für die Inbetriebnahme der Regio-S-Bahn sind.

Der Verbandsvorsitzende hat sich mit Schreiben vom 14.01.2004 im Auftrag der Verbandsversammlung an Herrn Staatssekretär Mappus gewandt. Darin wurden dem Ministerium für Umwelt und Verkehr nochmals die Abhängigkeiten und Terminketten des Gesamtprojektes erläutert und eine Lösung gefordert, mit der die Inbetriebnahme der Regio-S-Bahn und ihrer Folgemaßnahmen in finanzieller Hinsicht sichergestellt werden kann.

Auf dieses Schreiben liegt dem ZRL bis heute keine Antwort vor. Das Ministerium für Umwelt und Verkehr hat aber in seinem Schreiben an den Landkreistag vom 27.01.2004 (siehe Anlage 2) deutlich gemacht, dass zwar der Fördersatz zur Beseitigung und Sicherung von Bahnübergängen von 80% auf 75% sinken soll, es für diese Maßnahmen aber keinen Selbstbehalt geben wird. Damit ist zwar eine weitere, wenn auch geringfügige Erhöhung der Eigenanteile der Straßenbulasträger verbunden, diese fällt aber im Vergleich zu den diskutierten Vorschlägen relativ moderat aus.

Zur Förderung der flankierenden Maßnahmen (Bike+Ride, Park+Ride) gibt es keine neueren Erkenntnisse. Nach mündlicher Auskunft des Regierungspräsidiums soll das laufende Sonderprogramm Bike+Ride wie geplant abgeschlossen werden. Das Regierungspräsidium hat in diesem Zusammenhang nochmals verdeutlicht, dass hierzu eine fristgerechte Abwicklung gemäß den Förderrichtlinien dringend erforderlich ist. So ist die Frist zur Einreichung der GVFG-Anträge am 31.01.2004 abgelaufen und die Schlussabrechnung muss so erfolgen, dass diese vom Regierungspräsidium bis zum 31.12.2004 geprüft werden kann.

Für flankierende Maßnahmen, die nicht innerhalb des B+R-Sonderprogramms liegen, oder die Stichtagsregelungen für die bisherigen Förderkriterien (GVFG-Antragstellung bis 30.11.2003, Baubeginn bis 30.06.2004) nicht erfüllen, ist anzunehmen, dass die neuen Förderkriterien einschließlich des Selbstbehaltes voll greifen.

#### 4. Realisierung der weiteren Vorhaben (Bahnsteige und Streckenausbau)

Die weiteren Vorhaben sieht die Deutsche Bahn AG im Laufe diesen Jahres vor, um den ausgeweiteten S-Bahn-Verkehr mit dem Viertelstundentakt zwischen Lörrach-Stetten und Steinen - wie von ihr zugesagt - zum Fahrplanwechsel am 12.12.2004 in Betrieb nehmen zu können.

Die Gesamtinvestitionen der durch den ZRL mitfinanzierten Maßnahmen belaufen sich auf rund 20 Mio. €. Für die GVFG-Anteile des Landes hat die Deutsche Bahn AG bisher lediglich einen Bewilligungsbescheid über 2,0 Mio. € für die bereits in 2003 begonnenen Maßnahmen erhalten (s.o.). Für die weiteren Maßnahmen gibt es neben dem grundlegenden Zuwendungsbescheid vom 15.12.2003 bisher keine Aussage des Landes, wann und in welcher Höhe GVFG-Mittel bereitgestellt werden können.

Dadurch ist die Finanzierung der weiteren Baumaßnahmen in 2004 nicht gesichert, wie die Deutsche Bahn AG auch in ihrem Schreiben vom 05.03.2003 (siehe Anlage 1) darstellt. Unter Einbeziehung der bisher gesicherten Finanzierungsanteile ergibt sich daraus folgende Sachlage:

Gesamtumfang aller Maßnahmen	20,0 Mio. €
GVFG-Zuwendung des Landes (2003)	2,0 Mio. €
ZRL-Anteile (Vermögenshaushalt 2003 – 2004)	3,2 Mio. €
ZRL-Kredit (Zwischenfinanzierung über Kassenkredite)	5,0 Mio. €
nicht gesicherte Finanzierung	9,8 Mio. €
<i>nicht inbetriebnahmerelevante Maßnahmen</i>	<i>6,7 Mio. €</i>
<i>nicht gesicherte Finanzierung (Minimalvariante)</i>	<i>3,1 Mio. €</i>

Der ZRL hat in seiner letzten Verbandsversammlung am 16.12.2003 seine Haushaltsatzung nochmals geändert und den Höchstbetrag für Kassenkredite auf 5,0 Mio. € angehoben (siehe Drucksache ZRL-VV 2003.005). Zuvor hatte die Verbandsversammlung am 25.08.2003 bereits beschlossen, die geplanten Haushaltsansätze bei den einzelnen Verbandsmitgliedern unabhängig vom Baufortschritt abzurufen und diese für die Zwischenfinanzierung zur Verfügung zu stellen (siehe Drucksache ZRL-VV 2003.003).

Wird neben den Haushaltsansätzen der bisherige Kreditrahmen des ZRL vollständig in Anspruch genommen, besteht aus heutiger Sicht für die Realisierung der Regio-S-Bahn eine **Finanzierungslücke** in Höhe von 9,8 Mio. €, wenn dieses Jahr keine GVFG-Mittel bereitgestellt werden.

Ohne deren Deckung kann die Deutsche Bahn AG die Baumaßnahmen nicht wie vorgesehen fortführen und die für den 12.12.2004 geplante **Inbetriebnahme** des verdichteten Taktverkehrs **müsste verschoben werden**.

In diesem Zusammenhang hat sich der Verbandsvorsitzende des ZRL mit Schreiben vom 13.02.2004 erneut an das Land Baden-Württemberg gewandt und auf die Dringlichkeit eines Bewilligungsbescheides über die erforderlichen GVFG-Anteile für 2004 hingewiesen. Bisher liegt lediglich eine Zwischenantwort des Landes vor. Daher hat die DB gemeinsam mit der Projektgruppe eine Minimalvariante mit reduziertem Investitionsvolumen entwickelt, mit der die zeitgerechte Inbetriebnahme am 12.12.2004 sichergestellt werden kann.

Diese **Minimalvariante** verzichtet vorläufig auf alle Maßnahmen, die nicht zwingend für die Inbetriebnahme der Regio-S-Bahn erforderlich sind. **Für den verdichteten S-Bahn-Fahrplan muss die DB folgende Maßnahmen zwingend fertig stellen:**

- zweigleisiger Streckenausbau Lörrach-Stetten – Haagen
- Bahnsteigverschiebung Zell
- neuer Bahnsteig Steinen - Gleis 2
- *Elektronisches Stellwerk (Kosten ca. 14 Mio. €, Finanzierung durch den Bund)*

Durch eine spätere Realisierung der nicht inbetriebnahmerelevanten Bahnsteigerhöhungen verringert sich die Investitionssumme für das Jahr 2004 um 6,7 Mio. €. Trotzdem verbleibt eine Finanzierungslücke von 3,1 Mio. €, deren Deckung derzeit nicht gegeben ist.

Die Finanzierung des Elektronischen Stellwerks (ESTW) erfolgt nicht über das GVFG, sondern durch Bundesmittel. Diese konnte die DB Netz AG für 2004 sichern. Das ESTW steht in enger Abhängigkeit mit dem Streckenausbau. So wird die Stellwerkstechnik auf die entsprechende Streckeninfrastruktur (Gleise, Weichen, Signale...) eingerichtet. Dies ist bereits in einer frühen Planungsphase geschehen und die entsprechenden Anlagenteile befinden sich in der Fertigung.

Werden der zweigleisige Ausbau und die o.g. Bahnsteigmaßnahmen nicht zum 12.12.2004 fertiggestellt, kann auch das ESTW nicht in Betrieb gehen. Neben der Inbetriebnahmeverzögerung entstehen dadurch zusätzliche Umplanungskosten. Zudem ist bei der derzeitigen Budgetlage des Bundes eine Übertragung der eingestellten Investitionsmittel für das ESTW in das Jahr 2005 nicht gesichert.

## **5. Alternativen zur Finanzierung der weiteren Maßnahmen in 2004**

Falls die für eine Inbetriebnahme der Regio-S-Bahn zum 12.12.2004 notwendigen GVFG-Mittel des Landes nicht umgehend oder nicht in voller Höhe bewilligt werden, sind alternative Finanzierungsmöglichkeiten zu suchen, um die geplante Inbetriebnahme des ausgeweiteten Taktverkehrs sicherzustellen. Dabei müsste der ZRL die gesamte, oder den nicht durch Landesmittel gedeckten Anteil, der Zwischenfinanzierung der Baumaßnahmen übernehmen. Hierzu ergeben sich 3 Alternativen:

- a. Umsetzung der Gesamtmaßnahme (Finanzierungslücke rund 9,8 Mio. €)**
- b. Umsetzung der Minimalvariante (Finanzierungslücke rund 3,1 Mio. €)**
- c. Verschiebung der Inbetriebnahme (nur laufende Projekte fertig stellen)**

Eine **vollständige Zwischenfinanzierung** der Gesamtmaßnahme durch den ZRL gemäß a) scheidet aus Sicht der Verwaltung aus, da eine entsprechende Haushaltssatzung mit 14,8 Mio. € Kassenkredit bei einem Verwaltungshaushalt von 120.000,- € kaum genehmigungsfähig sein dürfte.

Eine **Verschiebung der Inbetriebnahme** gemäß c) belastet zwar den ZRL-Haushalt nicht unmittelbar durch zusätzliche Zinsen, zieht aber weitere Folgekosten durch den Abbruch von Bauarbeiten, notwendige Umplanungen, etc. nach sich. Die Höhe dieser Kosten lässt sich derzeit nicht abschätzen. Zudem wäre zu klären, wer auf Basis der vorhandenen Vertragslage für die Mehrkosten aufkommen müsste.

Gleichzeitig wäre eine Finanzierung des ESTW durch den Bund in den kommenden Jahren nicht mehr sicher gewährleistet und die geplante, im Verkehrsvertrag zwischen dem Land, dem Kanton Basel Stadt und der SBB GmbH fest vereinbarte Verdichtung des Taktangebotes könnte nicht umgesetzt werden.

Parallel zu den geplanten Änderungen der GVFG-Förderbedingungen führen die Einsparungen im Landeshaushalt dazu, dass ab 2004 insgesamt weniger GVFG-Mittel zur Verfügung stehen. Es ist somit nicht auszuschließen, dass sich in den kommenden Jahren aus Sicht des ZRL eine identische Ausgangslage ergeben wird. Die Inbetriebnahme der Regio-S-Bahn wäre somit um einen unbekanntem Zeitraum verschoben.

## **6. Weiteres Vorgehen**

Es wird daher vorgeschlagen, die Minimalvariante (Zweigleisiger Ausbau sowie Bahnsteige Stetten 2 und Zell) umzusetzen. Die ZRL-Haushaltssatzung müsste entsprechend geändert werden, um eine Erhöhung der Kassenkredite von 5,0 Mio. € auf 8,1 Mio. € zu ermöglichen. Gleichzeitig ist mit dem Land über die Bereitstellung möglichst umfassender GVFG-Mittel zu verhandeln, um eine umgehende Realisierung der Gesamtmaßnahme und eine Beschränkung der Zinslast für den ZRL zu erreichen. Hierzu hat der ZRL das Land um eine Teilnahme an der Verbandsversammlung am 12.03.2004 gebeten.