

**BESCHLUSSVORLAGE**

Bearbeitet von:                      Tel.:                                      Datum:  
Frau Hammer / Herrn Schade    0761/201-4659 / 4646                      02.11.2006

---

Betreff:

**TOP 1**

**Regio-S-Bahn**  
**hier: Sachstandsbericht zu den Ausbaumaßnahmen und weiteres Vorgehen**

---

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Öff.</b>	<b>N.Ö.</b>	<b>Empfehlung</b>	<b>Beschluss</b>
VV	16.11.2006	X			X

---

**Beschlussantrag:**

**Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zum Stand der Umsetzung der Regio-S-Bahn sowie zu der erforderlichen Anpassung der Verbandsumlagen und des Kreditrahmens gemäß Vorlage ZRL-VV 2006-005 zur Kenntnis.**

gezeichnet  
Schneider, Landrat und Verbandsvorsitzender

gezeichnet  
Marx, Geschäftsstelle

## 1. Baumaßnahmen

Die Baumaßnahmen zum Umbau der Stationen **Haagen** (Inbetriebnahme 06.12.2005) und **Schopfheim** Bahnhof (Inbetriebnahme 17.07.2006) sind in der Zwischenzeit fertiggestellt worden. Damit verbleiben noch die beiden neu zu bauenden Stationen **Schopfheim-West** und **Lörrach-Schwarzwaldstraße** als im Rahmen des Projekts Regio-S-Bahn Lörrach zu realisierende Haltepunkte.

Bereits 2005 war von der Verbandssammlung deren Umsetzung im Grundsatz beschlossen worden. In der letzten Verbandsversammlung am 04.04.2006 war jedoch die Baudurchführung aufgrund der aktuellen Haushaltssituation auf 2007 verschoben worden. Zu diesen beiden Vorhaben wurde am 20.04.2006 eine neue, erhöhte Kostenberechnung des Planungsbüros vorgelegt. Die Kostensteigerung ergibt sich in erster Linie aufgrund des geänderten Bauverfahrens, da unter laufendem Betrieb gebaut werden muss, was höhere Sicherungskosten verursacht, sowie aus Anforderungen der Genehmigungsbehörde im Rahmen der Ausführungsplanung.

Die beiden ZRL-Mitglieder Schopfheim und Lörrach haben trotz dieser Kostensteigerung mit Schreiben vom 30.06.2006 bzw. 11.07.2006 dem Bau zugestimmt. Die DB Station&Service AG hat inzwischen die erforderlichen GVFG-Ergänzungsanträge eingereicht; die dem ZRL und den beiden Gemeinden in Kopie vorliegen. Ausgehend von der Kostenberechnung des Planungsbüros wurde die Ermächtigung des ZRL an DB Station&Service AG ausgestellt, die Leistungen auszuschreiben und im kommenden Jahr 2007 auszuführen. Gemäß dem der Projektgruppe aktuell vorliegendem Bauzeitenplan vom 05.07.2006 ist die Bauphase - unterstützt von Schienenersatzverkehr - in den Sommerferien vorgesehen. Es soll noch versucht werden, die Betriebseinschränkungen und ggf. auch den Schienenersatzverkehr mit den ebenfalls in 2007 vorgesehenen Baumaßnahmen an den Haltepunkten im Gebiet der Gemeinde Riehen zu koordinieren. Die Bedienung der neuen Haltepunkte durch die Züge der SBB GmbH ist dann ab Dezember 2007 (Fahrplanwechsel 2007/2008) möglich.

## 2. Wiesentalfest

Das aufgrund der verzögerten Inbetriebnahme der neuen FLIRT-Fahrzeuge mehrfach verschobene Einweihungsfest fand am Sonntag, den 21. Mai 2006, statt. Als Veranstalter und Organisatoren fungierten die SBB GmbH und der ZRL. Unter der Teilnahme von Herrn Innenminister Heribert Rech für das Land sowie Vertretern der weiteren Projektbeteiligten gab es neben einer gut besuchten zentralen Veranstaltung auf dem Lörracher Bahnhofsvorplatz weitere Feiern an den Stationen Zell im Wiesental, Hausen im Wiesental, Steinen und Maulburg. Insbesondere die Möglichkeit zur Freifahrt auf der S5 und der S6 wurde durch die Bürgerinnen und Bürger zahlreich genutzt. Das Feedback in der Presse war grenzüberschreitend sehr positiv.

### 3. Kostenentwicklung und Abrechnung

Im Jahre 2006 lag der Schwerpunkt der Arbeit des ZRL und der Projektgruppe Regio-S-Bahn zunehmend auf Fragen der **Finanzierung** und der **Abrechnung** der Maßnahmen. Erstmals wurden in diesem Jahr **Endkostenstände** zu einzelnen Baumaßnahmen von der DB AG vorgelegt, so dass zumindest eine Teil-**Schlussabrechnung** von Projektteilen mit der DB AG möglich war.

Bei den **Stationen** hat die DB Station&Service AG beim Zuschussgeber bisher **Schlussverwendungsnachweise** für **Brombach** (Schlussbewilligungsbescheid ergangen) **Stetten** und **Weil-Ost** eingereicht. Gleichzeitig wurden dem ZRL entsprechende (Teil-)Schlussrechnungen – bisher für Brombach und Stetten – vorgelegt.

Erste Erfahrungen mit der Prüfung dieser Rechnungen, die aufgrund der Anlage des Bauausgabenbuches eine deutlich differenziertere Prüfung erlauben als die bisherigen Abschlagsrechnungen, zeigen, dass insbesondere hinsichtlich der gemäß Vertrag vom ZRL nicht zu tragenden, aber z.T. durch die DB Station&Service AG in Rechnung gestellten Planungskosten „Diskussionsbedarf“ besteht. Beim Haltepunkt Brombach hat die Prüfung der Schlussrechnung durch die Projektgruppe dazu geführt, dass die DB die ursprüngliche Rechnung zurückgezogen und durch eine neue ersetzt hat. Diese weist nun allerdings Kostenanteile als Baukosten aus, die zuvor noch als Planungskosten kategorisiert worden waren. Eine Klärung mit der DB hinsichtlich der Planungskosten im Sinne des ZRL ist zwingend erforderlich, da dies die Rechnungsstellung bei allen weiteren Schlussrechnungen beeinflusst.

Zwischenzeitlich liegt auch der vsl. Endkostenstand für den **Streckenausbau** vor, allerdings noch keine Schlussrechnung, da aus Sicht der DB Netz AG an verschiedenen Punkten noch interner Klärungsbedarf besteht, der nach heutigem Kenntnisstand aber eher zu einer Kostensenkung gegenüber dem bisherigen Ansatz führen wird.

**Kostensteigerungen** im Bereich des **Streckenausbaus** zeigten sich erstmals im Herbst 2005 und konnten im Haushalt 2006 durch eine um 300.000 € erhöhte Umlage des Landkreises berücksichtigt werden.

Der im November 2005 eingereichte GVFG-Ergänzungsantrag zum Streckenausbau wurde vom Land positiv beschieden, allerdings aufgrund von Versäumnissen der DB Netz AG mit einem pauschalen Abschlag bei der Förderung der zusätzlich entstandenen Kosten. Der ZRL hat sich einerseits beim Zuschussgeber für eine Förderung ohne Abstriche eingesetzt, gegenüber der DB Netz AG aber stets verdeutlicht, dass eine Übernahme dieser nicht zuwendungsfähigen Baukosten durch den ZRL abgelehnt wird.

Aufgrund der Haushaltssituation und der ungeklärten Förderung der Mehrkosten wurde auch die Vorfinanzierung des Streckenausbaus durch den ZRL teilweise eingestellt und musste gemäß Bau- und Finanzierungsvertrag von der DB Netz AG übernommen werden. Der hierfür zunächst von der DB verlangte Vorfinanzie-

rungszinssatz von 9,17 % konnte nach intensiven Verhandlungen auf aktuell 4,00 % reduziert werden. Bei der Haushaltsplanung 2007 wurde davon ausgegangen, dass der ZRL ab dem kommenden Jahr die Vorfinanzierung der Maßnahmen zum Streckenausbau, also die Bereitstellung der vorerst ausbleibenden GVFG-Mittel, wieder in vollem Umfang übernimmt, da eine Kreditaufnahme durch den ZRL zu günstigeren Konditionen möglich ist. Für die bis Anfang 2007 - bis zum Vorliegen eines genehmigten Haushaltes - angefallenen Vorfinanzierungskosten bei der DB Netz AG ist im Verwaltungshaushalt ein Betrag von 180.000.-€ veranschlagt.

Bezifferbare **Kostensteigerungen** bei den **Haltepunkten** zeigten sich deutlich erst im Laufe des Jahres 2006, so dass diese im diesjährigen Haushalt nicht mehr berücksichtigt werden konnten und eine Unterdeckung zur Folge hatten.

**GVFG-Ergänzungsanträge** wurden inzwischen für die Stationen **Dammstraße**, **Schillerstraße** und bereits vor Baubeginn für **Lörrach-Schwarzwaldstraße** und **Schopfheim-West** (siehe Ziffer 1.) eingereicht; für **Zell** und **Lörrach Hbf** war dies für Ende Oktober angekündigt.

Als mögliche neue Finanzierungsnotwendigkeit in Folge der Baumaßnahmen sind **Kontaminationskosten** an den Stationen **Weil-Ost**, **Zell** und **Lörrach Hbf** aufgetreten, worüber die DB Station&Service AG den ZRL verspätet und erst auf Nachfrage informierte. Die DB hat zwischenzeitlich für **Schwarzwaldstraße** und **Schopfheim-West** angekündigt, das auch hier die Gefahr bestünde, kontaminiertes Material zu finden. Dabei lässt sich die Höhe der möglichen Entsorgungskosten im Vorfeld nicht genau beziffern.

Kosten für die Beseitigung von belasteten Materialien ohne Einschreiftpflicht des Grundeigentümers sind nach Ansicht des Landes **nicht zuschussfähig** nach GVFG. Die DB Station&Service AG stellt sich auf den Standpunkt, dass nicht sie - als Rechtsnachfolgerin der Bundesbahn und damit des Verursachers - für die Kosten der Beseitigung verantwortlich ist, sondern der ZRL als Veranlasser der Baumaßnahme. Dies würde dazu führen, dass die Kosten zu 100% vom jeweiligen ZRL-Mitglied zu tragen wären.

Aktuell lehnt der ZRL eine Übernahme Kontaminationskosten ab und verlangt von der DB Station&Service AG ergänzende Informationen zu den aufgefundenen Materialien. Parallel dazu wurde die DB aufgefordert, zumindest für die von der Deposition unabhängigen Kosten für die Erdarbeiten („Sowieso-Kosten“) die Zuschussfähigkeit beim Land zu erreichen.

#### 4. Anpassung Umlagen und Kreditrahmen

##### ZRL-Umlagen

In der Sitzung am 04.04.2006 war die Versammlung umfassend über die Entwicklung der Kosten bei den Baumaßnahmen der Regio-S-Bahn Lörrach informiert worden (Drucksache ZRL-VV 2006-003). Dabei wurde deutlich, dass die bislang im Haushalt des ZRL berücksichtigten Ansätze für die sogenannten Eigen-

oder Komplementäranteile (= Umlagen im Vermögenshaushalt) an den Maßnahmen zum Ausbau der Regio-S-Bahn nicht mehr ausreichend sein werden und dass ab 2007 neue Kostenansätze zu berücksichtigen sind, die zu einer Mehrbelastung bei den Verbandsmitgliedern führen werden.

Die DB AG hat im September für die Stationen und den Streckenausbau jeweils **aktuelle Kostenübersichten** mit einer Abschätzung der insgesamt zu erwartenden Kosten vorgelegt. Bei der daraus abgeleiteten **Berechnung der Umlagen im VmH** wurden die nach wie vor bestehenden Unsicherheiten bezüglich der Endkosten, die sich erst im Rahmen der Abrechnung der Maßnahmen werden klären lassen, durch **Zuschläge** zu den rechnerischen Kostenanteilen des ZRL abgebildet, um den möglichen Forderungen der DB AG im kommenden Jahr – sofern sie sich im Rahmen der Rechnungsprüfung als berechtigt herausstellen – nachkommen zu können.

So wurden – einer Empfehlung der DB Station&Service AG folgend – die genannten Kostenansätze um einen Sicherheitszuschlag von 3% erhöht. Darüber hinaus wurde der Komplementäranteil des ZRL neu mit 17% angesetzt, um durch den ZRL zu tragende nicht-zuwendungsfähige Baukostenanteile zu berücksichtigen.

Weiterhin wurden an den Stationen, an denen **Kosten für die Entsorgung von kontaminiertem Material** entstanden sind bzw. gegebenenfalls anfallen können, die entsprechenden (geschätzten) Kostenanteile in den Umlagen berücksichtigt. Wie erwähnt hat der ZRL bislang die Übernahme dieser Kosten abgelehnt, bis zu einer abschließenden Klärung der Zahlungspflicht kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass der ZRL diese Mittel bereitstellen muss.

Bei den beiden Haltepunkten, die erst im kommenden Jahr gebaut werden, sind Grundlage für die Berechnungen der Umlagen die zwischenzeitlich erstellten GVFG-Ergänzungsanträge. Hier kann es während der Bauausführung zu unerwarteten Mehrkosten kommen, die durch die o.g. Zuschläge möglicherweise nicht mehr abgedeckt werden können.

Die notwendigen **Erhöhungen der Umlagen im ZRL-Haushalt** ergeben sich aus der als **Anlage** zu dieser Drucksache beigefügten Tabelle. Es wird vorgeschlagen diese Summen in den Haushalten der Verbandsmitglieder einzustellen.

Abweichend von der bislang vereinbarten Vorgehensweise sollen die Umlagen im Jahr 2007 allerdings nicht bereits in voller Höhe zur Jahresbeginn abgerufen werden, sondern abhängig vom tatsächlichen Bedarf in mehreren Raten. Höhe und Zeitpunkt der Raten richten sich nach den Mittelanforderungen der DB AG, zu denen noch Abstimmungsbedarf besteht.

### **Kreditrahmen**

Neben dem Komplementäranteil hat der ZRL sich in der Vergangenheit bereit erklärt, die **Vor- bzw. Zwischenfinanzierung** der verspätet fließenden GVFG-Zuschüsse des Landes zu übernehmen. Trotz gestiegener Kosten will dies der ZRL auch weiterhin tun, unter anderem auch, um die deutlich höheren Vorfinanzierungszinssätze der DB AG zu vermeiden.

Es wurde daher eine „worst case“-Abschätzung der maximal möglichen **Gesamtkosten des ZRL** für das Projekt Regio-S-Bahn vorgenommen, die von den Mitglie-

dern des ZRL voraussichtlich im Laufe des Jahres 2007 zu finanzieren sind. Hierbei wurde einerseits berücksichtigt, dass die Kostenentwicklung in einigen Bereichen weiter unklar ist, wie z.B. die Kostenentwicklung der noch zu bauenden Haltepunkte, der Endkostenstand des Streckenausbaus und die letztendliche Regelung mit der DB AG zu den Planungskosten. Andererseits muss eine Finanzierung unterjährig auch **ohne** die für 2007 zu erwartenden GVFG-Mittel von 1,9 Mio. € jederzeit möglich sein, da weder die Rechnungsstellung der DB AG noch der Fluss der Zuschussmittel vom ZRL zeitlich exakt beeinflussbar sind.

Daher wird vorgeschlagen den **Kreditrahmen des ZRL** auf **14 Mio. €** anzuheben, um Unterfinanzierung bei weiteren Kostensteigerungen während des Haushaltsjahres 2007 - und damit die Notwendigkeit der Verabschiedung eines Nachtragshaushaltes - zu vermeiden. Eine Kreditaufnahme erfolgt wie auch bisher erst dann und kurzfristig, wenn dies aufgrund zu begleichender Forderungen der DB AG notwendig ist.

Das Kreditvolumen ergibt sich dabei wie folgt:

Gesamtkosten des Projekts	rd.	25.980.000 €
abzüglich Eigenanteile ZRL	rd.	4.418.000 €
abzüglich geflossener GVFG-Zuwendung (bis Ende '06)	rd.	7.842.700 €
Vorfinanzierung durch den ZRL		13.719.300 €
Vorfinanzierung = max. Kreditvolumen Anfang '07		<b>14.000.000 €</b>
<i>abzüglich erwartete GVFG-Zuwendung 2007</i>		<i>1.900.000 €</i>
<i>max. Kreditvolumen Ende '07</i>		<i>12.100.000 €</i>