

BESCHLUSSVORLAGE

Bearbeitet von: Tel.: Datum:
Frau Hammer 0761/201-4572 14.10.2007

Betreff:

TOP 1

Regio-S-Bahn
hier: Sachstandsbericht Abrechnung und Kostenentwicklung

| Beratungsfolge | Sitzungstermin | Öff. | N.Ö. | Empfehlung | Beschluss |
|----------------|----------------|------|------|------------|-----------|
| VV | 06.11.2008 | X | | | X |

Beschlussantrag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zum Stand der Abrechnung der Baumaßnahmen der Regio-S-Bahn gemäß Vorlage ZRL-VV 2008-003 zur Kenntnis.

Gezeichnet
Schneider, Verbandsvorsitzender

Marx, Geschäftsstelle

1. Kostenentwicklung und Abrechnung

Die Abrechnung der Maßnahmen des Projektes Regio-S-Bahn zwischen DB AG – Land und ZRL schreitet voran. Zwischenzeitlich liegen für einen großen Teil der Projekte auf der Grundlage von Bauausgabenbüchern prüfbare und damit weitgehend gesicherte Endkostenstände vor.

Abrechnungen

Im laufenden Haushaltsjahr erfolgten zwischen der DB AG und dem ZRL folgende **Abrechnungen**:

DB Station & Service AG:

- Abschlagsrechnung über Komplementäranteile für die Haltepunktmaßnahmen
- Schlussrechnungen über Komplementäranteile für Weil Ost, Brombach und Lörrach-Stetten
- Teilschlussrechnungen über Komplementäranteile für Lörrach-Dammstraße und Lörrach-Schillerstraße
- Überprüfung der Vorfinanzierungsbedarfs für die neuen Haltepunkte Lörrach-Schwarzwaldstraße und Schopfheim-West – Rückzahlung Vorfinanzierung an den ZRL

DB Netz AG:

- Rückzahlung Vorfinanzierung an den ZRL

Stationen

Nachdem der ZRL in Verhandlungen mit DB Station&Service AG erreicht hat, dass vertragsgemäß alle **Planungskosten von der DB Station&Service AG** – unabhängig von der Frage, ob diese zuschussfähig sind oder nicht – **getragen** werden, schreitet die Endabrechnung der Stationen beschleunigt voran. Für alle Haltepunkte hat die DB Station&Service AG Ende Juni 2008 nach Aufforderung des ZRL eine tabellarische Übersicht über die weitgehend gesicherten Endkostenstände und die zu erwartenden ZRL-Anteile vorgelegt. Nur bei Lörrach-Schwarzwaldstraße kann ein weiterer Rechnungseingang bei der DB in 2008 hier noch zu geringen Veränderungen führen. Allerdings **erhöht** sich bei voraussichtlich **allen Haltepunkten der ZRL-Anteil** noch durch den Kostenbestandteil für die **Beschallung**, da diese **im GVFG-Antrag der DB Netz AG** enthalten ist. Die Projektgruppe hat daher um eine haltepunktsscharfe Ausweisung des ZRL-Anteils für die Beschallung gebeten, die aktuell aber noch nicht vorliegt.

Die nach und nach vorgelegten Bauausgabenbücher ermöglichen der Projektgruppe eine differenzierte Prüfung der Endkostenstände. Aufgrund der noch nicht möglichen haltepunktsscharfen Umlegung der Beschallungskosten ist jedoch **noch keine Anpassung der Vermögenshaushaltsumlagen möglich**. Die Projektgruppe forciert soweit möglich die Abrechnung, um für die Verbandsmitglieder zum einen Kostensicherheit zu erreichen und so möglichst frühzeitig einen ZRL-internen Finanzausgleich zwischen den Verbandsmitgliedern zu ermöglichen.

Der aktuelle Sachstand stellt sich für die einzelnen Haltepunkte folgendermaßen dar:

- **Brombach** ist als erste Haltepunktmaßnahme vollständig und einvernehmlich sowohl zwischen DB Station&Service AG und ZRL abgerechnet als auch hinsichtlich der Zuschüsse zwischen dem Land und der DB Station&Service AG. Für den Endkostenstand fehlt allerdings noch der ZRL-Komplementäranteil für die Baukosten der Beschallung, der - wie oben erläutert - über die DB Netz AG abgerechnet wird.
- Für **Lörrach-Dammstraße** und **Lörrach-Schillerstraße** besteht grundsätzlich Einvernehmen hinsichtlich der Kosten zwischen der DB Station&Service AG und dem ZRL. Da die eingereichten Schlussverwendungsnachweise aber vom Land noch nicht geprüft wurden, ist die tatsächliche Höhe der Bezuschussung noch offen, so dass diese Projekte noch nicht als vollständig schlussgerechnet betrachtet werden können. In der Regel kommt es jedoch im Rahmen des Prüfverfahrens des Landes kaum noch zu Veränderungen in den Ansätzen der DB AG. Nach Angaben der NVBW ist ein Abschluss der Prüfung noch in diesem Jahr vorgesehen.
- Bei den vom Land seit längerem schon schlussbeschiedenen Haltepunktmaßnahmen **Weil Ost** und **Lörrach-Stetten** besteht zwischen ZRL und DB Station&Service AG immer noch der Streitpunkt der Kontaminationskosten. Um in diesem, voraussichtlich zumindest auch die Haltepunkte Lörrach Hbf und Zell im Wiesental betreffenden Punkt endlich zu einer Einigung zu kommen, hat der Verbandsvorsitzende in einem Schreiben an DB Station&Service AG die Position des ZRL gemäß dem im vergangenen Jahr im Auftrag des ZRL erstellten Rechtsgutachten dargelegt: Da es sich bei der Deponierung des kontaminierten Baugrundes um eine nicht notwendige Maßnahme handelt, die zudem ohne Abstimmung und in Abweichung von den Auflagen des Fachbereiches Umwelt des Landratsamtes Lörrach erfolgte, ist der ZRL nicht zur Kostenübernahme bereit.
- Die restlichen Stationen – **Fahnau, Steinen, Zell im Wiesental, Hausen-Raitbach, Lörrach Hbf, Maulburg, Haagen, Schopfheim, Lörrach-Schwarzwaldstraße, Schopfheim West** – sind Bestandteile eines einzigen GVFG-Antrages, so dass hier ein Schlussverwendungsnachweis als prüfbarer Grundlage der jeweiligen ZRL-Anteile nach derzeitigem Wissensstand frühestens Anfang 2009 zu erwarten ist.

Streckenausbau

DB Netz AG hat vor kurzem den **Schlussverwendungsnachweis** für den Streckenausbau beim Land **eingereicht**. Ein Abschluss der Prüfung ist von der NVBW für Anfang 2009 geplant.

Die Projektgruppe hat mit der **DB Netz AG** ein erstes Abstimmungsgespräch geführt, um möglichst frühzeitig die zwischen ZRL und DB AG noch bestehenden **strittigen** Punkte hinsichtlich der Zuordnung einzelner Positionen zu zuwendungsfähigen **Planungskosten** (→ Kosten trägt die DB AG) oder zuwendungsfähigen

Baukosten (→ Komplementäranteil trägt der ZRL) zu klären. Bei den strittigen Positionen geht es nach dem derzeitigen Stand um einen Kostenanteil des ZRL in Höhe von rund 65.000 EUR.

GVFG und Vorfinanzierung

Seit 2007 hat sich der Fluss von GVFG-Mitteln deutlich beschleunigt. In **2008** wurden vom Land **GVFG-Bescheide** in Höhe von **4,3 Mio. EUR** ausgestellt, so dass durch die Weiterreichung der Mittel an den ZRL die Zinsbelastung der ZRL-Mitglieder bereits jetzt spürbar gesunken ist. Derzeit werden noch rund 1,8 Mio. EUR vom ZRL vorfinanziert. Allerdings geht die Projektgruppe nach eigenen Berechnungen aktuell von einer „Überzahlung“ in Höhe von rund 800.000 EUR aus, so dass schriftlich von der DB AG ein Kostennachweis in entsprechender Höhe gefordert wird oder andernfalls die Rückzahlung dieser Mittel.

Da der Zuschussgeber bis zum Schlussverwendungsnachweis maximal 90% der beantragten GVFG-Zuschussmittel auszahlt, sind erst wieder GVFG-Zahlungen zu erwarten, wenn das Land nach Prüfung der Abrechnungen die Schlussbewilligungsbescheide ausstellt. Nachzeitigem Wissenstand steht hierbei noch eine **Restsumme** von ca. **1,4 Mio. EUR** aus.

Kostenentwicklung

Die Kostenentwicklung ist insgesamt positiv: seit der letzten Kostenfortschreibung hat sich der voraussichtliche **ZRL-Anteil** an den Baukosten in Summe über alle Maßnahmen **um ca. 500.000 EUR reduziert**. Die Beschallungskosten sind hierbei bereits berücksichtigt. Sie sind aktuell noch im ZRL-Anteil des Streckenausbaus enthalten, da sie formal dem DB Netz Antrag zugeordnet sind. Hier wird es also nur noch zu einer ZRL-internen Verschiebung kommen, so dass auf die tabellarische Übersicht der zu erwartenden Endkosten der einzelnen Maßnahmen diesmal verzichtet werden muss.

Da die Vermögenshaushaltsumlagen für die ZRL-Anteile – wie im Juli 2008 erfolgt – nur bei Zahlungserfordernis und nur im notwendigen Umfang sowie zudem proportional zu den offenen Forderungen je Maßnahme bei den Verbandsmitgliedern abgefordert werden, gibt es in Summe noch keine „Überzahlung“ von Komplementärfinanzierung. Ein interner Ausgleich zwischen den Verbandsmitgliedern und eine Spitzabrechnung ist nach Einschätzung der Projektgruppe allerdings erst nach einer Einigung mit den DB-Gesellschaften über die noch strittigen Positionen und nach der Schlussbewilligung aller Maßnahmen durch den Zuschussgeber sinnvoll, da erst damit die endgültige Kostenaufteilung auf die Einzelmaßnahmen feststeht.

Die bisher **nicht abgeforderten erhöhten Vermögenshaushaltsumlagen** für die Komplementäranteile der Haltepunkte werden in **Haushaltseinnahmereste** umgewandelt. Den Verbandsmitgliedern wird wie bereits im letzten Jahr mitgeteilt, welche Haushaltsreste sie hierfür bilden sollen. Sollten bis dahin genauere Angaben zu den Beschallungskosten vorliegen, erfolgt eine Anpassung anhand des damit dann aktualisierbaren Endkostenstandes.

2. Weitere Maßnahmen zum Ausbau der Regio-S-Bahn

Die Städte Schopfheim und Lörrach (gemeinsam mit Riehen) streben eine Erschließung geplanter neuer Siedlungsbereiche durch weitere Haltepunkte der Regio-S-Bahn an. Der ZRL unterstützt diese Zielsetzung der beiden Verbandsmitglieder insbesondere durch die fachliche Unterstützung der Projekte durch die Projektgruppe – sofern gewünscht. Während eine betriebliche Einbindung eines weiteren Haltes in den Fahrplan im Fall von **Schopfheim-Oberfeld** nach Prüfung der Verkehrsunternehmen möglich ist, stellt sich dies im Fall von **Lörrach-Zollweg** schwieriger dar. Da es sich hierbei nicht um ZRL-Projekte handelt, werden die Leistungen der Projektgruppenmitarbeiter direkt durch die Verbandsmitglieder vergütet.

Im Zuge des Ausbaus der Tram nach Weil am Rhein ist im Bereich der verbreiteten Friedensbrücke eine direkte barrierefreie Verknüpfung zum Regio-S-Bahn-Haltepunkt **Weil-Leopoldshöhe** vorgesehen. Auch hier unterstützt die Projektgruppe dieses ZRL-Projekt bei der Abstimmung mit der DB AG und dem Land als Zuschussgeber.

Nach Information des Kantons Basel Stadt ist für den Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 die Einweihung des neuen Haltepunktes **Riehen-Niederholz** geplant.