

BESCHLUSSVORLAGE

Bearbeitet von:                      Tel.:                                      Datum:  
Herrn Schade / Herrn Bitter      0761/201-4570 / -4575                      27.10.2009

Betreff:

TOP 1

Regio-S-Bahn  
hier: Sachstandsbericht Abrechnung und Kostenentwicklung

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
VV	26.11.2009	X			X

**Beschlussantrag:**

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zum Stand der Abrechnung der Baumaßnahmen der Regio-S-Bahn gemäß Vorlage ZRL-VV 2009-003 zur Kenntnis.



Walter Schneider  
Landrat und Verbandsvorsitzender



Thomas Mücke  
Dezernent II

## 1. Kostenentwicklung und Abrechnung

Die Abrechnung der Maßnahmen des Projektes Regio-S-Bahn zwischen DB AG, Land und ZRL ist dahingehend vorangeschritten, dass zwischenzeitlich **für alle Projekte beim Land Schlussverwendungsnachweise vorliegen**.

### Abrechnungen

**Seit der letzten Verbandsversammlung gab es keine Abrechnungen zwischen ZRL und DB Station&Service bzw. DB Netz.** DB Station&Service hält eine weitere Abrechnung erst nach Klärung der strittigen Fragen bezüglich Kontaminierung für sinnvoll. Bei DB Netz sind die Klärung der strittigen Frage bezüglich Planungskosten sowie insbesondere der Abschluss der Schlussbewilligung durch das Land (siehe Abschnitt „Streckenausbau“) Voraussetzungen für eine weitere Abrechnung.

### Stationen

Der Schlussverwendungsnachweis (SNV) „DB 1135 H“ („**großer Schlussverwendungsnachweis**“) für die Stationen Fahrnau, Haagen, Lörrach Hbf, Lörrach-Schwarzwaldstraße, Maulburg, Schopfheim, Schopfheim West, Steinen, Zell und Hausen-Raitbach wurde von DB Station&Service mit Schreiben vom 1.9.2009 **beim Innenministerium eingereicht**. Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, die die Prüfung des SNV durchführt, rechnet mit einer Schlussbewilligung im ersten Quartal 2010.

Bei Vergleich dieses Schlussverwendungsnachweises durch die Projektgruppe mit dem bisher von DB Station&Service dem ZRL kommunizierten Gesamtkostenstand (Stand: 25.6.2008) fielen Mehrkosten auf. Daraufhin wurde von DB Station&Service eine aktualisierte Darstellung der Kosten aller Stationen sowie der Anteil des ZRL an diesen Kosten angefordert. Die Auswertung dieser Zahlen ergab **Mehrkosten für den ZRL über alle Stationen von rund 42.000 EUR** (siehe auch Anlage 1 zur Drucksache). Die Gesamtsumme der ZRL-Kostenanteile liegt jedoch nach wie vor unterhalb der Gesamtsumme der Ansätze im Vermögenshaushalt. Gleiches gilt auch bei einer Betrachtung der Bilanz für die einzelnen Verbandsmitglieder.

Die Mehrkosten wurden der Projektgruppe erst durch einen Vergleich des Schlussverwendungsnachweises mit den bisher durch DB Station&Service kommunizierten Zahlen bekannt, eine Vorabinformation durch die DB erfolgte nicht.

Für die **Stationen Lörrach Dammstraße und Lörrach Schillerstraße** wurden am 18.3.2009 durch das Land die **Schlussbewilligungsbescheide** erteilt. Allerdings wurden diese am 15.4.2009 vom Land **auf Wunsch von DB Station&Service wieder aufgehoben**. Grund hierfür war, dass die NVBW im Rahmen der Prüfung der Schlussverwendungsnachweise die Bezuschussung einiger Bauleistungen

aufgrund von Mehrkosten gekürzt hatte. Da die Mehrkosten nach Angaben der DB aus geänderten EBA-Vorgaben resultierten, zeigte sich die NVBW bereit zu einer Nachprüfung von noch durch die DB vorzulegenden Unterlagen. DB Station&Service geht momentan davon aus, dass ihr die für die **Nachprüfung** notwendigen Unterlagen bis vsl. Ende November 2009 vorliegen und diese nach DB-interner Prüfung beim Innenministerium eingereicht werden.

Laut DB Station&Service resultieren die nun ausgewiesenen Mehrkosten für den ZRL bei der Station Lörrach Schillerstraße in erster Linie aus den oben beschriebenen Kürzungen durch das Land bei der Prüfung des Schlussverwendungsnachweises. D. h. Kosten wurden bei der Prüfung vom Land als nicht zuwendungsfähig eingestuft und somit nun in vollem Umfang dem ZRL zugeschrieben. DB Station&Service sieht die Möglichkeit, dass mit der anstehenden Nachprüfung zumindest ein Teil dieser Kosten wieder als förderfähig eingestuft wird und sich damit der Anteil des ZRL an der Finanzierung der Maßnahme Lörrach Schillerstraße wieder reduziert.

Damit ergibt sich folgender **Stand bezüglich der Abrechnungen der Stationen**:

- **Brombach** ist vom Land **schlussbewilligt** und einvernehmlich **zwischen ZRL und DB abgerechnet**.
- Für die Stationen **Lörrach Stetten** sowie **Weil am Rhein Ost** erfolgten die **Schlussbewilligungen durch das Land**. Insbesondere aufgrund der **strittigen Situation bezüglich der Kontaminationskosten** (siehe hierzu auch weiter unten) konnte eine endgültige Abrechnung zwischen ZRL und DB noch nicht erfolgen.
- Für die Stationen **Lörrach Dammstraße** und **Lörrach Schillerstraße** wurden die jeweils am 18.3.2009 durch das Land erteilten **Schlussbewilligungsbescheide** am 15.4.2009 **wieder aufgehoben**. Eine Nachprüfung und **erneute Schlussbewilligung** soll vsl. Ende 2009/Anfang 2010 erfolgen.
- Für **alle übrigen Stationen** wurde der **Schlussverwendungsnachweis** durch die DB beim Land am 1.9.2009 **eingereicht**.

Dem Innenministerium liegen nun – abgesehen von den nachzureichenden Unterlagen bezüglich Lörrach Dammstraße und Schillerstraße – **sämtliche Schlussverwendungsnachweise für Stationen im Rahmen des Projektes Regio-S-Bahn vor**. Die Schlussverwendungsnachweise sind Voraussetzung für die Schlussabrechnung zwischen Land und DB.

Für eine Schlussabrechnung zwischen ZRL und DB und eine anschließende „Spitzabrechnung“ steht insbesondere eine Klärung der Frage zum Umgang mit den **Kontaminationskosten** aus.

Wie im Sachstandsbericht in der Verbandsversammlung am 29.4.2009 berichtet, **forderte der ZRL** mit Schreiben vom 20.3.2009 **DB Station&Service auf**, detailliert **nachzuweisen, welche Mengen an kontaminiertem Material** beim Umbau der Haltepunkte **angefallen sind** und welche Mengen **davon wieder**

**eingebaut werden konnten.** Auf das Schreiben des ZRL vom 20.3.2009 antwortete DB Station&Service schriftlich am 21.8.09. In diesem Schreiben gibt **DB Station&Service** an, dass sie **sich außer Stande sieht**, die **geforderten Nachweise beizubringen**. Sie bietet hingegen an, die zum Vorgang vorliegenden Unterlagen dem ZRL zur Verfügung zu stellen, damit diese vom ZRL „in eigener Regie aufgearbeitet werden“ können. Der **ZRL** hält diesen Vorschlag für nicht akzeptabel und wird in einem **erneuten Schreiben** DB Station&Service mitteilen, dass der ZRL mit dem Vorgehen der DB bei der Entsorgung des kontaminierten Materials nicht einverstanden ist. Der DB wird zudem ein **Gespräch zur Klärung des Vorgangs angeboten**. Beim strittigen Betrag handelt es sich – soweit derzeit bekannt – um **ca. 76.000 EUR**.

### **Streckenausbau**

Die **DB Netz AG** hat, wie bereits bei der letzten Verbandsversammlung berichtet, im **September 2008** den **Schlussverwendungsnachweis (SNV)** beim Land **eingereicht**. Ursprünglich war der Abschluss der durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) durchzuführenden Prüfung des SNV für das Frühjahr 2009 vorgesehen. Jedoch ergaben sich aus Sicht der NVBW **erhebliche inhaltliche Probleme** insbesondere wegen fehlender oder nicht nachvollziehbarer Nachweise. Auch enthält die Abrechnung Kostenanteile für das Elektronische Stellwerk, die über den Bund zu finanzieren wären, die aber nicht eindeutig zugewiesen werden können. Die bislang geführten Abstimmungsgespräche zwischen NVBW und DB Netz zur Klärung dieser Probleme fanden im Frühjahr 2009 statt und blieben ohne Ergebnis.

Aufgrund der Unzulänglichkeiten bei dem durch die DB Netz vorgelegten Schlussverwendungsnachweis vertritt die NVBW den Standpunkt, dass eine Schlussbewilligung der beantragten Fördermittel in vollem Umfang nicht möglich sein dürfte.

Um die auf Grundlage des Bau- und Finanzierungsvertrages ggf. für den ZRL aus einer GVFG-Mittelkürzung resultierenden finanziellen Belastungen zu vermeiden bzw. zu minimieren, fand am 9.10.2009 in Stuttgart ein Abstimmungsgespräch zwischen der NVBW und Vertretern der Projektgruppe statt. Dort wurde die NVBW auf die möglicherweise aus einer Mittelkürzung auf den ZRL zukommenden zusätzlichen Belastungen hingewiesen.

Wegen der nach wie vor strittigen Frage bezüglich **Planungskosten** konnten seit der letzten Verbandsversammlung keine weiteren Ergebnisse erzielt werden. DB Netz muss – wie vereinbart – ihrerseits noch Nachweise und Begründungen vorlegen, warum die fraglichen Kostenanteile den Baukosten zuzuordnen sind und damit eine Mitfinanzierung durch den ZRL auf Basis des Bau- und Finanzierungsvertrages gerechtfertigt ist.

## GVFG und Vorfinanzierung

Seit der letzten Verbandsversammlung erfolgte **keine Auszahlung von GVFG-Zuschüssen**. Da der Zuschussgeber bis zum Schlussbewilligungsbescheid maximal 90% der beantragten GVFG-Zuschussmittel einer Maßnahme auszahlt, sind **erst wieder dann GVFG-Zahlungen** zu erwarten, wenn das Land nach Prüfung der Abrechnungen die entsprechenden **Schlussbewilligungsbescheide** ausstellt. Es ist davon auszugehen, dass die Abrechnung der Zuschüsse zwischen Land und DB im Jahr 2010 ihren Abschluss finden wird, da mittlerweile alle Schlussverwendungsnachweise zum Projekt beim Land vorliegen.

Wie bereits im Bericht zur letzten Verbandsversammlung dargelegt, belaufen sich die **durch den ZRL vorzufinanzierenden GVFG-Zuschüsse noch auf knapp über 1,6 Mio. EUR**. Bis jetzt sind vom Land Zuschussbescheide in Höhe von rund 19,5 Mio. EUR ergangen. Davon konnten von den DB-Gesellschaften rund 18,8 Mio. € abgerufen werden, was rund 93% der aktuell beim Land beantragten GVFG-Mittel entspricht.

## Kostenentwicklung

Bezüglich der Kostenentwicklung gibt es seit dem Sachstandsbericht zur letzten Verbandsversammlung Veränderungen in Form von **Mehrkosten - betrachtet über alle Stationen - von ca. 42 Tsd. EUR** (siehe hierzu Abschnitt „Stationen“).

Aus Sicht der Projektgruppe bestehen aktuell noch **folgende Unsicherheiten**, die eine abschließende Aussage **zur Kostenentwicklung** zum aktuellen Zeitpunkt ausschließen:

- Ausgang des Streitfalls zwischen ZRL und **DB Station&Service** um die sog. **Kontaminationskosten**. Der strittige Betrag beläuft sich aktuell auf ca. 76 Tsd. EUR.
- Ausgang des Streitfalls zwischen ZRL und **DB Netz** bezüglich **Planungskosten**. Strittig zwischen den Vertragspartnern DB Netz AG und ZRL sind ausschließlich die Komplementäranteile gewisser zuwendungsfähiger Kosten, die vom ZRL als Planungskosten, von der DB Netz AG jedoch als Baukosten angesehen werden. Der strittige Betrag beläuft sich auf ca. 65 Tsd. EUR.
- Klärung der strittigen Punkte **zwischen NVBW und DB Netz** im Zusammenhang mit der **Bewilligung des eingereichten Schlussverwendungsnachweises** – bzw. evtl. im Nachgang folgende Forderungen von DB Netz an den ZRL.
- Abschließende Bewilligung der auf Wunsch von **DB Station&Service zurückgezogenen Bewilligungsbescheide** zu den Stationen Lörrach Dammstraße und Lörrach Schillerstraße. Dabei stellt sich nicht die Frage, ob die Bewilligungsbescheide an sich erteilt werden, sondern in wie weit die NVBW die im ersten Durchgang vorgenommenen Kürzungen zurück nimmt.

Eine „**Spitzabrechnung**“ und damit ein interner Ausgleich zwischen den Verbandsmitgliedern ist erst nach einer Einigung mit den DB-Gesellschaften über

die noch **strittigen Positionen** und nach der **Schlussbewilligung aller Maßnahmen** durch den Zuschussgeber sinnvoll. Darüber hinaus steht dann noch die **endgültige Abrechnung zwischen ZRL und DB** an. Erst danach steht die endgültige Kostenaufteilung auf die Einzelmaßnahmen fest.

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

Die Beurteilung des Baus des zusätzlichen **Haltepunktes Schopfheim Schlattholz** durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg fiel **positiv** aus. Das Ergebnis wurde der Stadt Schopfheim Anfang August vom Land mitgeteilt. Daraufhin forderte die Stadt Schopfheim am 12. August DB Station&Service auf, für diesen Haltepunkt einen „**Antrag auf Programmaufnahme nach dem Entflechtungsgesetz**“ beim Innenministerium Baden-Württemberg zu stellen.

Der ZRL unterstützt die Zielsetzung des Verbandsmitgliedes insbesondere durch die fachliche Unterstützung durch die Projektgruppe – sofern gewünscht und auf Kosten der Stadt Schopfheim.