

BESCHLUSSVORLAGE

Bearbeitet von:

Tel.:

Datum:

Herrn Bitter

0761/201-4575

08.06.2012

---

Betreff:

**TOP 3**

**Regio-S-Bahn**

**hier: Sachstandsbericht**

---

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Öff.</b>	<b>N.Ö.</b>	<b>Empfehlung</b>	<b>Beschluss</b>
VV	26.06.2012	X			X

---

**Beschlussantrag:**

**Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht zu den Baumaßnahmen der Regio-S-Bahn gemäß Vorlage ZRL-VV 2012-002 zur Kenntnis.**

Gudrun Heute-Bluhm,  
Stellvertretende Verbandsvorsitzende

beglaubigt:  
Walter Holderried,  
Erster Landesbeamter Landkreis  
Lörrach

## Kostenentwicklung und Abrechnung

Die Abrechnung der Maßnahmen des Projekts Regio-S-Bahn zwischen der DB AG, dem Land und dem ZRL ist dahingehend vorangeschritten, dass nun eine **endgültige Einigung über das Thema „Kontaminationskosten“** zwischen ZRL und DB Station&Service herbeigeführt werden konnte. Außerdem hat sich das Land nach einer erneuten Prüfung von durch DB Netz nachgereichten Unterlagen auf eine endgültige Position bezüglich der seit längerem im Raum stehenden **Absetzungen an Fördermitteln für den Streckenausbau** festgelegt.

## Stationen

Das im letzten Sachstandsbericht angekündigte Gespräch bezüglich „Kontaminationskosten“ zwischen dem Verbandsvorsitzenden sowie dem Regionalbereichsleiter DB Station&Service, Herrn Hantel, fand am 02. Februar 2012 unter Beteiligung der Stadt Lörrach als betragsmäßig mit Abstand am stärksten betroffene Kommune statt. Ziel des Gesprächs war es, die Frage der Finanzierung der im Zuge des Ausbaus von Stationen entlang der Wiesental- und der Gartenbahn angefallenen Kosten für die Beseitigung von kontaminiertem Material abschließend zu klären. Dieses Ziel wurde erreicht (Protokoll zum Gespräch siehe Anlage 1 zu dieser Drucksache).

Angesichts des nach wie vor bestehenden Dissenses zwischen ZRL und DB Station&Service über den Verursacher und damit den Kostenverantwortlichen, den notwendigen Umfang der Kontaminationskosten sowie zur **Vermeidung einer gerichtlichen Auseinandersetzung** verständigten sich der ZRL und die DB Station&Service AG – im Einvernehmen mit der Stadt Lörrach – ohne Anerkennung einer Rechtspflicht darauf, die Kostenanteile, die im Zusammenhang mit der Entsorgung von kontaminierten Materialien entstanden und vom Zuwendungsgeber Land nicht als zuwendungsfähig anerkannt wurden, **jeweils zur Hälfte zu finanzieren** und insofern von den Regelungen des Bau- und Finanzierungsvertrags vom 08.08.2000, § 4 Abs. 3, abzuweichen.

Grundlage für die Berechnung der Kostenanteile ZRL und Station&Service sind eine von der Projektgruppe erstellte Übersicht und die dort aufgeführten strittigen Kostenanteile vom 14.12.2011 (siehe Anlage 2 zu dieser Drucksache). Nach dieser belaufen sich die **strittigen Kostenanteile insgesamt – einschließlich der städtischen Rampe am Lörracher Hbf, die im Zuge der Maßnahmen mit realisiert wurde – auf rund 168 Tausend Euro.**

In den bisherigen Versionen der Kostenübersicht Regio-S-Bahn wurden gemäß den durch DB Station&Service erstellten Abrechnungen die Kontaminationskosten vorsorglich als vollständig durch den ZRL zu tragend ausgewiesen. In der aktuellen Kostenübersicht (siehe Anlage 3 zu dieser Drucksache) wurde dargestellt, welche Kostenreduzierungen sich gemäß dem oben beschriebenen Kompromiss und der Übersicht der Kontaminationskosten vom 14.12.2011 für den ZRL ergeben würden.

Nächster Schritt im Hinblick auf den Abschluss der Abrechnung zwischen ZRL und DB Station&Service wird sein, dass DB Station&Service die am 21.02.2011 dem ZRL als endgültig zugesandte Abrechnung für die von Kontaminationskosten be-

troffenen Stationen korrigiert, erneut zustellt und – nach abschließender Prüfung durch die Projektgruppe Regio-S-Bahn – die vom ZRL zuviel bezahlten Kostenteile rückerstattet.

Voraussetzung für eine endgültige Spitzabrechnung eines Großteils der Stationen mit den Verbandsmitgliedern ist zudem der Abschluss der Abrechnung des Streckenausbaus zwischen ZRL und DB Netz, da in dieser Abrechnung die Kosten für die Erstellung der Beschallungsanlagen auf den Bahnsteigen für die meisten Stationen enthalten sind.

### **Streckenausbau**

Wie bereits in den vorangegangenen Sachstandsberichten geschildert, wurde der im September 2008 durch DB Netz beim Land eingereichte Schlussverwendungsnachweis (SVNW) für die Maßnahme „Streckenausbau“ (DB 999 S) durch die NVBW geprüft. Bei dieser Prüfung ergaben sich aus Sicht der NVBW erhebliche inhaltliche Probleme mit Blick auf den Nachweis der angefallenen Kosten und die umfangreichen Nachträge, die dazu geführt haben, dass die NVBW mit dem am 30.10.2009 ausgestellten Entwurf des Prüfvermerks dem Land empfahl, die **beantragten Fördermittel nicht in voller Höhe auszubezahlen**.

Im Anschluss kam es im März 2011 zu Abstimmungsgesprächen zwischen ZRL, Land und DB Netz. Das Land erklärte sich zu einer erneuten Prüfung von Unterlagen bereit, die DB Netz im April 2011 nachreichte. Diese Nachprüfung führte zu keiner wesentlichen Veränderung der Kostensituation.

Im August 2011 fand schließlich ein weiteres Abstimmungsgespräch zwischen ZRL, Land und DB Netz statt. Bei diesem Gespräch konnte zumindest Einigkeit über die letztendliche Ursache für den im Raum stehenden Abzug von Fördermitteln erzielt werden:

Der Ausbau der Wiesental- und der Gartenbahn setzt sich aus den Maßnahmenanteilen

- „GVFG (Land)“ (durch ZRL und Land geförderter Strecken- und Stationsausbau),
- „ESTW (Bund)“ (durch den Bund geförderter Bau des Elektronischen Stellwerks Lörrach) sowie
- „EKrG“ (Umbau von Bahnübergängen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz)

zusammen.

Der Umbau von Bahnübergängen wurde sowohl durch den Ausbau der Regio-S-Bahn („GVFG (Land)“) als auch durch den Bau des ESTW („ESTW (Bund)“) erforderlich. Daher wurden die Kosten für die Bahnübergänge verschiedenen Fördertöpfen zugeordnet.

Erst beim Gespräch im August 2011 stellte sich letztendlich heraus, dass es bisher der **DB Netz AG nicht gelungen war, gegenüber dem Land plausibel nachzuweisen, dass die dem Fördertopf „ESTW (Bund)“ zugewiesenen Bahnübergangsmaßnahmen tatsächlich nur über diesen – und nicht nochmals über den Fördertopf „GVFG (Land)“ abgerechnet wurden**. Die Bahn sagte daher

beim Gespräch im August 2011 zu, **entsprechende Abrechnungsnachweise kurzfristig nachzureichen**. Das Land erklärte sich zu einer zweiten Nachprüfung bereit.

Wenige Wochen später **musste die DB Netz AG jedoch einräumen, dass sie zur Erbringung der im August 2011 zugesagten Nachweise nicht in der Lage sei**.

Daraufhin erging im August 2012 von der NVBW eine Ergänzung zum Prüfvermerk vom Oktober 2009. In diesem wurden die **dem Land empfohlenen Absetzungen bei den förderfähigen Kosten** nochmals aufgrund neuer Erkenntnisse erhöht, der Abzug bezogen auf die förderfähigen Kosten beträgt gegenüber dem Schlussverwendungsnachweis vom 15.12.2008 nunmehr **1.016.256,85 Euro**. Das Land hat zwischenzeitlich auch den Schlussbewilligungsbescheid gegenüber DB Netz erteilt, welcher die o.g. Abzüge in vollem Umfang berücksichtigt. DB Netz hat nach Kenntnis der Projektgruppe hierzu keinen Widerspruch eingelegt, somit ist der Bescheid rechtskräftig, und zudem die letzte Zuschussrate beim Land angefordert.

In der Kostenübersicht der Anlage 3 sind diese Abzüge bei der Ermittlung der Kostenanteile des ZRL nicht berücksichtigt. Aus Sicht des ZRL sind die Absetzungen – mit Ausnahme des beim Projekt üblichen Komplementärkostenanteils von 15% – von der DB Netz zu finanzieren, da die fehlende Zuwendungsfähigkeit auf einen Mangel im Nachweis der Kosten durch die DB Netz zurückzuführen ist.

Eine „Durchreichung“ des Abzugs an GVFG-Fördermitteln würde sich nicht mit den vollen 100% sondern mit 85% bezogen auf die förderfähigen Kosten auf den Kostenanteil des ZRL auswirken - somit voraussichtlich mit zusätzlich rund 864 Tausend Euro.

Eine Aussage der DB Netz AG, ob sie diese Fördermittelabsetzungen selbst trägt oder versuchen wird, sie an den ZRL „durchzureichen“, stand Anfang Juni 2012 noch aus, wird aber in Kürze erwartet. Der ZRL hat gegenüber DB Netz deutlich gemacht, dass er im Fall einer „Durchreichung“ den Rechtsweg beschreiten würde. Aufgrund des Sachverhalts, dass die DB Netz AG Ende 2011 selbst eingestehen musste, entsprechende Nachweise über die Abrechnung von Bahnübergängen nicht erbringen zu können – und somit den Abzug von Fördermitteln selbst zu verantworten hat – wäre im Falle eines Rechtsstreites die Ausgangsposition des ZRL voraussichtlich günstig.

Die Abrechnung des Streckenausbaus zwischen DB Netz und ZRL kann erst nach einer Klärung der Positionierung der DB Netz bezüglich der beschriebenen Durchreichung bzw. im Zweifelsfall erst nach einem entsprechenden Rechtsstreit erfolgen.

### **GVFG und Vorfinanzierung**

Seit der letzten Verbandsversammlung kam es **letztmalig im Rahmen des Projekts Regio-S-Bahn zu einer Anforderung von GVFG-Mitteln durch die DB Netz beim Land** (s.o.), eine entsprechende Auszahlung wird kurzfristig erwartet. Gemäß dem im Abschnitt „Streckenausbau“ beschriebenen Sachverhalt handelt es sich um eine GVFG-Förderung für den Maßnahmenanteil der DB Netz AG in Höhe von 93.888 Euro.

Zum Zeitpunkt der Erstellung der Drucksache betrug die **Vorfinanzierung für Stationsmaßnahmen – aus Sicht des ZRL - noch rund 75.000 Euro**. Aus Sicht der DB Station&Service AG bestand diese Vorfinanzierung nicht mehr, da sie den entsprechenden Betrag mit Kontaminationskosten ohne Zustimmung des ZRL „verrechnet“ hatte. Aufgrund der zwischenzeitlich geklärten Frage der Kontaminationskosten und der somit in Kürze anstehenden endgültigen Abrechnung der Stationsmaßnahmen zwischen ZRL und DB Station&Service **kann diese Vorfinanzierung voraussichtlich kurzfristig aufgelöst werden**.

Aufgrund des im Abschnitt „Streckenausbau“ beschriebenen Sachverhalts bezüglich GVFG-Absetzungen und insbesondere der ausstehenden Positionierung der DB bezüglich einer möglichen „Durchreichung“ ist momentan **noch offen, wann die Vorfinanzierung für den Streckenausbau in Höhe von rund 958.000 Euro aufgelöst werden kann**.

Somit beträgt die durch den ZRL momentan noch bereitgestellte Vorfinanzierung rund 1,033 Mio. Euro.

### **Kostenentwicklung**

Aufgrund des seit dem letzten Sachstandsbericht gefundenen und im Abschnitt „Stationen“ beschriebenen Kompromisses bezüglich der Kontaminationskosten ergab sich eine positive Kostenentwicklung für den ZRL dahingehend, dass DB Station&Service 50% der sog. Kontaminationskosten trägt. In der Kostenübersicht (siehe Anlage 3) waren diese Kosten bisher vollständig dem ZRL zugeschrieben worden. Die **Kostenreduktion beträgt nach jetzigem Kenntnisstand rund 74.000 Euro**.

Voraussichtlich ergibt sich auch durch die Absetzungen an zuwendungsfähigen Kosten **beim Maßnahmenteil Streckenausbau eine entsprechende Reduzierung des Komplementärkostenanteils des ZRL**. Diese voraussichtliche Reduzierung wird jedoch bis zu einer abschließenden Abstimmung der Abrechnung mit DB Netz in der Kostenübersicht noch nicht dargestellt.

Nach der nun erfolgten Klärungen bezüglich der noch strittigen Positionen „Kontaminationskosten“ und „Absetzungen GVFG-Förderung Streckenausbau“ **kann voraussichtlich bis Jahresende die Abrechnung aller Maßnahmenteile zwischen dem ZRL und den DB-Gesellschaften erfolgen**.

Unmittelbar anschließend **ist die „Spitzabrechnung“ und damit ein interner Ausgleich zwischen den Verbandsmitgliedern möglich**.

### **Mittelabruf bei Verbandsmitgliedern / Kredittilgung**

Wegen Auslaufen des vom ZRL aufgenommenen Kredits zum 31.08.2012 sowie in Bezug auf die Ankündigung im Vorbericht des Haushaltsplans 2012, dort Abschnitt 3.1, ist vorgesehen, die gemäß Kostenübersicht (Anlage 3), Spalte „Vergleich bisher bezahlte Umlagen – ZRL-Anteile Frühjahr 2012“ noch ausstehenden Kostenanteile der Kommunen für die Stationen bis zu diesem Datum bei den Verbandsmitgliedern abzufordern. Den Verbandsmitgliedern wurde in der Vergangenheit empfohlen, hierfür ggf. Haushaltsausgabereste zu bilden.

Da trotz dieser von den Verbandsmitgliedern kurzfristig bereitzustellenden Mittel eine ordentliche Endtilgung des Kredits zum 31.08.2012 – insbesondere wegen des im Abschnitt „Streckenausbau“ beschriebenen Sachverhalts – aller Voraussicht nach nicht möglich ist, wird eine Prolongation des Kredits bis Jahresende angestrebt. Dadurch erhöhen sich – gegenüber den Ansätzen in der Haushaltsplanung 2012 - die Ausgaben des ZRL für Zinsen, woraus sich wiederum eine entsprechend höhere Verwaltungshaushaltsumlage ergibt.

Den überplanmäßigen Ausgaben wird zugestimmt.

W:\ZRF\Projekte\Gb1\79.1-RSB\79.1.1-Umsetzung\79.1.1.1 - VV ZRL\12.06.26\120608\_ZRL-VV 2012.002 (Sachstandsbericht).doc