

BESCHLUSSVORLAGE

Bearbeitet von:

Tel.:

Datum:

Herrn Bitter

0761/201-4575

14.10.2011

Betreff:

TOP 1

Regio-S-Bahn

hier: Sachstandsbericht

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
VV	10.11.2011	X			X

Beschlussantrag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht zu den Baumaßnahmen der Regio-S-Bahn gemäß Vorlage ZRL-VV 2011-003 zur Kenntnis.

gezeichnet:

Walter Schneider, Vorstandsvorsitzender

Kostenentwicklung und Abrechnung

Die Abrechnung der Maßnahmen des Projektes Regio-S-Bahn zwischen der DB AG, dem Land und dem ZRL ist lediglich dahingehend vorangeschritten, dass weitere Abstimmungen bezüglich der strittigen Punkte „Kontaminationskosten“ sowie „Absetzungen GVFG-Mittel für Streckenausbau“ erfolgt sind. **Seit der letzten Verbandsversammlung** erfolgten somit **keine weiteren Abrechnungen zwischen ZRL und DB**.

Stationen

Wie im letzten Sachstandsbericht bereits geschildert, erklärte DB Station&Service mit Schreiben vom 21.02.2011 das Projekt Regio-S-Bahn als aus ihrer Sicht mit dem ZRL vollständig abgerechnet. Gleichzeitig wurde der am 27.10.2010 vom ZRL vorgeschlagene Kompromiss zur Aufteilung der Kontaminationskosten vollständig abgelehnt. Der ZRL hatte zuletzt noch bestehenden Komplementärkostenforderungen der DB Station&Service in Höhe von rund 75.000 Euro in Hinblick auf die ungeklärte Kontaminationskostenproblematik nicht anerkannt. DB Station&Service hat in der am 21.02.2011 dem ZRL zugesandten Schlussabrechnung diese rund 75.000 Euro mit der durch den ZRL geleisteten Vorfinanzierung verrechnet (siehe auch Abschnitt „GVFG und Vorfinanzierung“).

Der Verbandsvorsitzende teilte im Mai 2011 DB Station&Service schriftlich mit, dass **der ZRL das Projekt Regio-S-Bahn nicht als schlussabgerechnet betrachtet, sondern vielmehr nach wie vor noch strittige Fragen zu klären sind, insbesondere bezüglich der Kontaminationskosten**.

Zwischenzeitlich erfolgte eine telefonische Abstimmung zwischen dem Verbandsvorsitzenden und Station&Service bezüglich des weiteren Vorgehens zur Klärung der Frage der Kontaminationskosten. Daraus wiederum folgte ein **Termin für ein erneutes Gespräch mit dem Ziel der endgültigen Klärung** dieser Fragen zwischen dem Verbandsvorsitzenden sowie dem Regionalbereichsleiter DB Station&Service, Herrn Hantel am **19. Dezember 2011** in Lörrach.

Bedingungen für einen Abschluss der Abrechnung der übrigen Stationsmaßnahmen zwischen ZRL und DB ist aus Sicht des ZRL eine einvernehmliche Klärung der Fragen bezüglich der Kontaminationskosten sowie der im Rahmen der Nachprüfung der Bauausgabenbücher bislang noch ungeklärt gebliebenen Positionen.

Streckenausbau

Wie bereits bei den letzten Verbandsversammlungen berichtet, 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 Prüfvermerk dem Land empfiehlt, die beantragten Fördermittel nicht in voller Höhe auszubezahlen. Sollte es zu den angedrohten Absetzungen kommen und sollte die DB Netz AG versuchen, diese Absetzungen an den ZRL „durchzureichen“, würde dies im schlimmsten Fall zu **Mehrkosten für den ZRL von vsl. rund 773.000 Euro** führen.

Am 31.03.2011 fand zu diesem Thema ein Abstimmungsgespräch zwischen dem ZRL, dem Land Baden-Württemberg und der DB Netz AG statt. Das **Land zeigte sich** bei diesem Gespräch **zu einer erneuten Prüfung von durch die DB Netz AG nachzureichenden Unterlagen bereit**.

Am 27.04.2011 stellte DB Netz dem Land entsprechend weitere Unterlagen zur Verfügung. Nach Prüfung dieser Unterlagen übermittelte das Land im Juni 2011 der Bahn und dem ZRL einen geänderten vorläufigen Ansatz für die Schlussabrechnung. Zwar wurden nun die zuvor vom Land als nicht zuwendungsfähig eingestufte Nachträge im Rahmen der Abrechnung als zuwendungsfähig anerkannt. Jedoch erfolgten aufgrund eines – für die Projektgruppe nicht vollständig nachvollziehbaren – Rechenansatzes **erneut Absetzungen in einer ähnlichen Größenordnung wie bereits zuvor**.

Daraufhin wurden DB Netz und ZRL am 18.08.2011 erneut beim Land vorstellig, um anhand von weiteren bzw. erneut zusammengestellten Unterlagen zu erläutern, warum die zuletzt vom Land vorgesehenen Absetzungen aus ihrer Sicht nicht gerechtfertigt sind. Das Land gab diese Unterlagen zur Prüfung an die NVBW weiter. Ein weiteres Abstimmungsgespräch zwischen Land, NVBW, DB Netz und ZRL (Projektgruppe) erfolgte am 20. Oktober in Stuttgart. Da das Gespräch somit erst nach Redaktionsschluss dieses Sachstandsberichts stattfand, erfolgt hierüber ein mündlicher Bericht in der Verbandsversammlung.

GVFG und Vorfinanzierung

Seit dem letzten Sachstandsbericht kam es zu **keiner Auszahlung von GVFG-Mitteln durch das Land**. Für die Stationsmaßnahmen liegen die Schlussbewilligungsbescheide für alle Stationen vor, die bewilligten GVFG-Mittel sind vollständig ausbezahlt. Es steht somit nur noch die Auszahlung von GVFG-Mitteln für den Streckenausbau im Rahmen der Schlussabrechnung an.

Wie im letzten Sachstandsbericht beschrieben, gibt es bei ZRL und DB Station&Service **unterschiedliche Auffassungen bezüglich der Höhe der geleisteten Vorfinanzierung**. Während DB Station&Service die GVFG-Vorfinanzierung mit der im Februar 2011 an den ZRL geleisteten Zahlung als aufgelöst betrachtet, beträgt die Vorfinanzierung für DB Station&Service aus Sicht des ZRL nach wie vor rund 75.000 Euro. Ursache für diese unterschiedlichen Sichtweisen ist die noch offene Frage der sogenannten Kontaminationskosten.

Die für DB Netz nach wie vor bestehende Vorfinanzierung in Höhe von rund 958.000 Euro kann frühestens nach Erteilung der Schlussbewilligung für den entsprechenden GVFG-Antrag durch das Land aufgelöst werden.

Somit beträgt die durch den ZRL bereit gestellte **GVFG-Vorfinanzierung aktuell** noch rund **1,033 Mio. Euro**. Eine endgültige Auflösung dieser Vorfinanzierung wird erst nach Klärung der oben beschriebenen Fragen möglich sein.

Kostenentwicklung

Seit dem letzten Sachstandsbericht gab es keine Veränderung bezüglich der Projektkostenanteile des ZRL.

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.