

Zu Tagesordnungspunkt 3

Abschluss der Finanzierung der S60 zwischen DB und Region

I. Sachvortrag

Ausgangssituation

Für den Ausbau der S-Bahn S60 zwischen Böblingen und Renningen wurde im Jahr 2004 der Bau- und Finanzierungsvertrag (BuFV) als 9. Ausführungsvertrag von der Region sowie von der DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH gezeichnet. Die geschätzten Gesamtkosten betragen zum damaligen Zeitpunkt 93,3 Mio. Euro. Die Realisierung sollte bis Dezember 2006 erfolgen. Die Förderung mit Mitteln des GVFG wurde vom Eisenbahn Bundesamt (EBA) mit dem Zuwendungsbescheid vom 30.06.2004 bestätigt. Schwierigkeiten in der Planung, in der Planfeststellung, in der Finanzierung und in der Baudurchführung führten dazu, dass sich die Bauleistungen verzögerten und die Gesamteinbetriebnahme im Dezember 2012 erfolgte.

Entwicklung des Projektes

Auf Basis der Erkenntnisse aus dem Bauabschnitt I Böblingen (2004 – 2006) wurde klar, dass Kostensteigerungen erwartet werden mussten, die es erforderlich machten, einen Erhöhungsantrag EBA zu stellen. Der erwartete Kostenstand wurde mit Stand Januar 2008 im Verkehrsausschuss in seiner Sitzung am 30.04.2008 beraten (Vorlage VA140/2008). Er stimmte der Antragstellung durch die DB im dargelegten Kosten- und Finanzierungsrahmen zu und erklärte die Übernahme der Komplementärfinanzierung, die zu diesem Zeitpunkt bei 37,2 Mio. Euro lag (vgl. Tab. 1 und 2). Die Gesamtkosten betragen zu diesem Zeitpunkt 149,08 Mio. Euro. Das EBA setzte mit dem Änderungsbescheid vom 04.10.2010 den Kostenrahmen für das mit öffentlichen Mitteln zu finanzierende Projekt auf 150,7 Mio. Euro insgesamt fest.

Seit Ende 2018 geht die DB von Gesamtkosten in Höhe von 189,3 Mio. Euro aus. Die Gesamtkosten sind seit Stand 2008 um 27 % gestiegen. Verkehrlich gesehen ist das Projekt als eine der beiden Tangentialverbindungen im S-Bahnnetz erfolgreich. Die S60 beförderte 2019 werktäglich knapp 10.000 Fahrgäste im Abschnitt Böblingen – Sindelfingen. In Spitzenzeiten werden Vollzugbehängungen angeboten. Entsprechend der beschlossenen Bedienungshäufigkeit im S-Bahnnetz insgesamt ist es beabsichtigt, einen 15-Minuten-Takt auf der S60 anzubieten und den dafür notwendigen weiteren Infrastrukturausbau umzusetzen.

Finanzierung

Die Finanzierung des Projektes basiert im Wesentlichen auf der Förderung nach dem Bundes-GVFG. Dabei wurde bei Beantragung und Vertragsschluss von einer Förderung der Baukosten in Höhe von 60 % durch den Bund und – ergänzt durch das Land – von einer Gesamtförderhöhe von 85 % ausgegangen. Somit verbleibt ein Komplementäranteil der Baukosten in Höhe von 15 % sowie die nicht zuwendungsfähigen Planungskosten – ebenfalls in Höhe von 15 % der Baukosten kalkuliert – zur Finanzierung durch die Region. Nicht zuwendungsfähige Baukosten waren zu Vertragsschluss 2004 nicht bekannt. Die günstige

Förderquote von 85 % konnte trotz sich ändernder Randbedingungen durch den Baubeginn im Sommer 2004 gesichert werden.

Mit der Kostenentwicklung steigen auch die von der Region zu tragenden Finanzierungselemente gemäß BuFV, die Komplementärfinanzierung der zuwendungsfähigen Baukosten (1 5%) (§ 5 (3) BuFV), die Finanzierung der Planungs- und Verwaltungskosten bis max. 15 % der Baukosten (§ 5 (4) BuFV) und die Finanzierung aller nicht zuwendungsfähigen Baukosten (§ 5 (4) BuFV). Auf dieser Grundlage würde sich der rechnerische Gesamtkostenanteil der Region auf 85,6 Mio. Euro erhöhen.

[Mio. Euro]	Gesamtprojektkosten	Gesamtkosten VRS	Anteil VRS
BuFV 2004	93,3	21,8	23 %
GVFG-Ergänzungsantrag 2008 (Beschluss 2008)	149,1	37,2	25 %
Kostenprognose 2018	189,3	85,6	45 %

Tabelle 1: Gesamtkostenentwicklung und rechnerischer Anteil der Region

Aus Sicht der DB wird das gesamte Projekt grundsätzlich durch Dritte finanziert. Lediglich im Bereich Planungskosten könnten Kosten bei der DB verbleiben, aber maximal in einer Höhe, wie mit dem Projekt für die DB ein positives bzw. ausgeglichenes wirtschaftliches Ergebnis erzielt wird. Die Region ist grundsätzlich verpflichtet, alle nicht finanzierten Kosten zu tragen. Aus der Sicht der Region dagegen trägt die DB insbesondere aus der Finanzierungssicherung (GVFG-Antragstellung), aus der Projektdurchführung und aus dem Gesamtmanagement des Projektes die maßgebliche Kostenverantwortung.

Anlass für Verhandlungen und Ergebnisse

Wie bereits in früheren Sitzungsvorlagen geschildert, umfasst die Finanzierung durch die Mittel des Bundes (und des Landes) ein mehrstufiges Verfahren beim EBA. Es schließt mit der Verwendungsprüfung nach kaufmännischem Abschluss der Bauleistungen ab. Die Schlussverwendungsprüfung steht für die Abschnitte II und III noch aus. Darüber hinaus stehen aber noch einzelne Zuwendungsbescheide sowie Stellungnahmen zu Widerspruchsschreiben der DB an das EBA sowie Stellungnahmen im Rahmen der Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen (Nachtragskreuzungsvereinbarungen NKrV) aus. Es muss aus dem bisherigen Prozedere davon ausgegangen werden, dass ein vollständiger Abschluss der Förderung erst in bis zu sechs Jahren erreicht werden kann. Unabhängig davon sind inzwischen Kostenanteile bekannt, die zwar projektbedingt, aber nicht förderfähig sind. Die beim EBA als zuwendungsfähig angemeldeten und teilweise beschiedenen Kosten haben sich von 116,3 auf maximal 101,1 Mio. Euro verändert (vgl. Tab. 2).

Daher wurden in einer Arbeitsgruppe von DB Netz, Region und dem von der Region beauftragten Kostenprüfer die Kosten analysiert, die nicht durch GVFG oder Dritte (z. B. Kreuzungspartner) finanzierten Kosten identifiziert und geprüft, ob darüber in Verhandlungen eine baldige Abrechnung herbeigeführt werden kann. Die Verschiebung der Abrechnung in die nächsten Jahre – zur Berücksichtigung der EBA-Entscheidungen – bindet Personalkapazitäten und lässt einen Verlust der Kenntnisse über die Projekt- und Finanzierungsabwicklung erwarten, der die Klärung der Abrechnung nachhaltig beeinträchtigt. Unabdingbare Voraussetzung der vorgezogenen Abrechnung ist es aber, dass diese im Rahmen der Festlegungen des BuFV erfolgt.

Es wurden daher für die Verhandlungen die Voraussetzungen des BuFV zugrunde gelegt und in einem Nachtrag zum BuFV eingebracht, der den bestehenden BuFV ergänzt. Anschließend können beide Partner somit keine weiteren Forderungen aus dem BuFV stellen. Der Nachtragsvertrag beinhaltet für die Region eine festgelegte Finanzierungssumme. Er deckelt die zukünftigen Finanzierungsrisiken auf einen Maximalbetrag und legt die Vorgehensweise zur Finanzierung eindeutig fest. Alle Maßgaben des BuFV wurden in der Kompromisslösung beachtet, insbesondere § 5 Finanzierung, § 6 Wirtschaftlichkeit für die DB und § 10 Erhöhte Einnahmen DB durch Mehrbestellung der Region für die S6/S60. Die Ergebnisse der Verhandlungen wurden durch den Kostenprüfer und die juristische Beratung der Region zur Umsetzung empfohlen.

Im Ergebnis übernimmt die DB nicht zuwendungsfähige Projektkosten in Höhe von 37,4 Mio. Euro (entgegen § 5 (4) BuFV), da seitens der DB die Finanzierung GVFG nicht im höchstmöglichen Umfang gesichert werden konnte. Die Region hat alle zusätzlichen Bestellungen für die S-Bahn geltend gemacht. Alle Maßgaben Dritter werden in dem Vertrag beachtet, damit seitens Dritter keine Vertragsrisiken entstehen können. So betragen die Kosten nach Abzug des DB-Anteils (37,4 Mio. Euro zzgl. 2,2 Mio. Euro aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), die der Bahn für die Finanzierung des Bestandsnetzes zur Verfügung stehen) weniger als die vom EBA als Obergrenze gesetzten 150,7 Mio. Euro. Der Finanzierungsanteil der Region beträgt somit 48 Mio. Euro und bleibt damit prozentual konstant im Vergleich zum Kostenstand von 2008 bei rund 25 %.

EKrG: Eisenbahnkreuzungsgesetz NKrV: Nachkreuzungsvereinbarung	Bund	Land	VRS zwf.	VRS nzwf.	DB	EKrG- Dritte	LuFV, Dritte	Gesamt- kosten Projekt
	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €
Anlage 4, 2008	68,5	28,6	17,1	20,1	0,0	14,8	0,0	149,1
Finanzierung VRS:DB			37,2		0,0			
davon EKrG	4,4	1,8	1,1			14,8		22,1
Nachtrag, 2020	60,6	25,2	15,2	32,8	37,4	14,6	3,5	189,3
Finanzierung VRS:DB			48,0		37,4			
davon EKrG aktuelle NKrV'en im Genehmigungsprozess	4,4	1,8	1,1			14,6		21,9
nachrichtlich: aktueller Stand Genehmigung	3,8	1,6	1,0			12,8		19,2

Tabelle 2: Gegenüberstellung Kostenentwicklung und Finanzierungsanteile 2008 und 2020

Obwohl der Kostenstand seit 2018 bei 189,3 Mio. Euro konstant ist, sind derzeit noch drei Finanzierungsrisiken offen. Die Vorgehensweise dazu ist aber im vorliegenden Verhandlungsergebnis berücksichtigt. Die DB hat diese drei Risiken wie folgt benannt und eingeschätzt. Die Einschätzung wurde vom Kostenprüfer bestätigt. Sie sind im Falle des Eintretens zusätzlich zum Finanzierungsanteil von 48 Mio. Euro in der unten genannten Höhe zu übernehmen.

1. Die Genehmigung eines Widerspruchs der DB zur Finanzierung über 2,0 Mio. Euro durch das EBA ist noch offen. Die DB wird das Risiko übernehmen, falls das EBA den Widerspruch ablehnt.
2. Bei 3 EKrG-Maßnahmen sind die Nachkreuzungsvereinbarungen noch nicht genehmigt. Das Gesamtrisiko für die Region beträgt 1,98 Mio. Euro. Das Risiko wird als gering eingeschätzt.
3. Die Verwendungsprüfung durch das EBA beinhaltet Risiken in noch unbekannter Höhe. Das Risiko werden DB und VRS 50/50 tragen. Das Risiko wird hoch eingeschätzt, es wurde aber für die Region auf 3,13 Mio. Euro (=35 %) gedeckelt.

Die Finanzierungsrisiken sind für die Region auf 5 Mio. Euro insgesamt gedeckelt.

Aus dem Finanzierungsanteil der Region von 48 Mio. Euro gemäß des Verhandlungsergebnisses verbleiben nach Abzug der für Bau- und Planungskosten bereits geleisteten Zahlungen noch 17 Mio. Euro, die an die DB zu zahlen sind. Für die Finanzierungsrisiken in Höhe von bis zu 5 Mio. Euro muss in den kommenden Haushaltsjahren Vorsorge getroffen werden.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.
2. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Regionaldirektorin mit der Unterzeichnung des Nachtragsvertrags zum Bau- und Finanzierungsvertrag vom 30.06.2004.
3. Der Verkehrsausschuss stimmt der Übernahme von Kosten für die S60 in Höhe von insgesamt 48 Mio. Euro zzgl. eines gedeckelten Betrages von 5 Mio. Euro für die oben bezeichneten Finanzierungsrisiken im Falle ihres Eintretens zu.
4. Die Finanzierung des noch offenen Betrags von 17 Mio. Euro erfolgt in einem Anteil von 9.842,8 TEuro bis Ende des Jahres 2020. Ein Betrag 7.157,2 TEuro wird für den Haushalt 2021 eingestellt und bis zum 31.03.2021 an die DB ausgezahlt. Es werden insgesamt Verpflichtungsermächtigungen i.H.v. 7,16 Mio. Euro in Anspruch genommen.
5. Für die Finanzierungsrisiken in Höhe von bis zu 5 Mio. Euro wird in den kommenden Haushaltsjahren Vorsorge getroffen.