

Sitzungsvorlage Nr. 345/2019

Verkehrsausschuss

am 17.07.2019



Verband Region
Stuttgart

27.06.2019 – VKA_34519.docx

050 – VKA-Ö - 345/2019

zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

Zu Tagesordnungspunkt 1

Stand S-Bahn Neuhausen und weiteres Vorgehen

I. Sachvortrag

Die S-Bahn-Verlängerung nach Neuhausen a.d.F. wurde zuletzt vollumfänglich in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 19.11.2014 behandelt (Vorlage VA 012/2014). In der Sitzung vom 24.06.2015 (Vorlage VA 061/2015) erfolgte der Beschluss, die Ergebnisse der Eisenbahnbetrieblichen Untersuchung umzusetzen und die Strecke im Abschnitt Sielmingen – Neuhausen eingleisig auszubilden. In der Sitzung vom 20.01.2016 wurde darüber informiert, dass der Bund das GVFG-Programm über das Jahr 2019 hinaus fortführt und der Zeitplan dahingehend angepasst wurde, dass die Inbetriebnahme für das Jahr 2022 vorgesehen war.

Die SSB AG hat auf dieser Grundlage die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erarbeitet. Das Planfeststellungsverfahren wurde im März 2017 eingeleitet. Derzeit läuft ein Planänderungsverfahren, in dem die Erkenntnisse aus dem laufenden Planfeststellungsverfahren eingearbeitet wurden. Das Planänderungsverfahren umfasst unter anderem kleinere Anpassungen bei Wegen und Straßen, Leitungen und Zufahrten. Nachrichtlich übernommen wurde auch die aktuelle Planung für den Bahnhofsvorplatz in Neuhausen, die durch die Gemeinde Neuhausen erfolgt. Anpassungen und kleine Änderungen haben sich auch in verschiedenen Gutachten ergeben, unter anderem im Brandschutzkonzept für den Tunnel Bernhausen, im Verkehrslärmgutachten (hier wurde ein perspektivisch möglicher Viertelstundentakt unterstellt), im Bau- und Bauerschütterungsgutachten, in der Umweltverträglichkeitsstudie, im Landschaftspflegerischen Begleitplan und in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung. In den Genehmigungsunterlagen wurden nun höhere Zugzahlen berücksichtigt, um perspektivische Mehrverkehre (z.B. durch einen Viertelstundentakt) zu berücksichtigen. Unabhängig davon, ob und wann dieser tatsächlich realisiert wird. Darüber hinaus wird die Strecke nun neu als Hauptbahn eingestuft, da das Verkehrsministerium eine Einstufung als Nebenbahn abgelehnt hat. Die Strecke wird für reinen S-Bahn-Betrieb ausgelegt, so dass sich hieraus keine planerischen Anpassungen ergeben. Die geänderten Unterlagen mussten erneut öffentlich ausgelegt werden (Einwendungsfrist bis Anfang Juli 2019). Danach erfolgt die Bearbeitung der Einwendungen. Das Planänderungsverfahren wurde am 05.06.2019 im Planungsausschuss behandelt (Vorlage PLA 347/2019). In Abhängigkeit der eingegangenen Einwendungen kann der Erörterungstermin somit frühestens im Herbst 2019 stattfinden, ggf. auch später. Der Planfeststellungsbeschluss wird für das Jahr 2020 erwartet.

Aktueller Stand Zeitplan:

Der zuletzt kommunizierte Zeitplan vom Januar 2016 (siehe oben) wurde fortgeschrieben. Es haben sich mehrere Randbedingungen geändert und daher auch erhebliche Veränderungen ergeben. Die Bearbeitung der Entwurfsplanung erwies sich als deutlich aufwändiger, so dass eine Planung, in der alle vorhandenen Konflikte planerisch gelöst sind, erst 8 Monate später als vorgesehen, d.h. im Frühjahr 2017 im Zuge des Planfeststellungsverfahrens öffentlich ausgelegt werden konnte.

Die Vielzahl an Einwendungen von betroffenen Bürgern sowie die Stellungnahmen der Behörden führten zu einer Reihe von Planänderungen sowie größeren und kleineren Anpassungen an den Gutachten. Die Erhöhung der Zugzahlen machte die öffentliche Auslegung der Planunterlagen mit entsprechenden Anpassungen am Lärmgutachten notwendig. In der Folge kann der Erörterungstermin nun frühestens für Herbst 2019 geplant werden. Insgesamt ergibt sich hieraus gegenüber dem ursprünglichen Terminplan eine Verzögerung um rund 22 Monate.

Aufgrund der Vorgaben der Antragsprüfung bei der GVFG-Förderung ist es notwendig, die Konsequenzen aus der aktuellen Baupreisentwicklung möglichst vollumfänglich in die Beantragung aufzunehmen. Der Antrag soll nun nach dem Erörterungstermin sowie den Gremienbeschlüssen zum Zuschussvertrag zur Bau durchführung eingereicht werden, dadurch kann die bestmögliche Förderung des Projekts gewährleistet werden. In Verbindung mit den Erfahrungen aus aktuellen Großprojekten sind längere Fristen für die Vergabeverfahren und die Bauvorbereitung vorzusehen. Hierdurch verzögert sich der Baubeginn um weitere 12 Monate.

Die detaillierte Betrachtung des Bauablaufs durch die planenden Ingenieurbüros führte zu der Einschätzung, dass aufgrund der komplexen Bauwerke im innerstädtischen Umfeld insgesamt vier statt bisher nur dreieinhalb Jahre zu veranschlagen sind.

Insgesamt ergibt sich hierdurch in Summe eine Veränderung um vier Jahre, so dass die Inbetriebnahme der Strecke aktuell für Mitte 2026 vorgesehen ist (siehe Anlage 1, vergleichender Zeitplan).

Aktueller Kostenstand

Auf Basis der für das Planfeststellungsverfahren erarbeiteten Planunterlagen erstellten die beauftragten Ingenieurbüros im Rahmen der Entwurfsplanung eine Kostenberechnung für das Projekt S-Bahnverlängerung Neuhausen mit dem Kostenstand 2016.

Der Gesamtprojektumfang wurde bereits im Zuge der Entwurfsplanung optimiert und an die betrieblichen Notwendigkeiten angepasst (Abschnitt Sielmingen-Neuhausen wird nur eingleisig ausgebildet, Verzicht auf Überleitstelle und Abstellung im Tunnel Bernhausen u.a.). Nach Abschluss der Kostenberechnung wurde in mehreren Schritten zusammen mit den Ingenieurbüros und dem Projektsteuerer nach weiteren Optimierungsmöglichkeiten gesucht und wo möglich veranlasst. Allerdings ergab die detaillierte Planung auch die Notwendigkeit für eine Reihe von Maßnahmen (z.B. höhere Anforderungen Schallschutz, freiwillige Unterschottermatten gegen Körperschall, Regenrückhaltmaßnahmen wg. Hochwasserschutz), die die Kosten erhöhten.

Im Rahmen der Plausibilisierung der Baukosten durch den Projektsteuerer mussten die von den Planungsbüros ermittelten Werte aufgrund der zu diesem Zeitpunkt aktuellen Erkenntnisse über die Baupreisentwicklung z.T. deutlich nach oben korrigiert werden. In diesem Zuge wurden auch mögliche Gegensteuerungsmaßnahmen bewertet. In eingehender Diskussion und Betrachtung von Alternativen (z.B. Bauverfahren) mit den beteiligten Fachplanern wurden weitere Einsparpotenziale diskutiert und bewertet. Letztendlich wurde aber keine Möglichkeit gefunden, durch Planungsanpassungen weitere Einsparpotenziale umzusetzen, ohne die Gesamtfunktionalität der Maßnahme zu beeinträchtigen.

Beispiele für Kostenänderungen (u.a.):

Kostenreduktionen

- Einsparung durch Eingleisigkeit. -1,1 Mio. €
- Anpassung der Planung an betriebliche Anforderung:
- 1,2 Mio. € Weichen und - 1,6 Mio. € Leit- und Sicherungstechnik
- Folgemaßnahmen Straße und Leitungen; - 1,4 Mio. €

Kostenerhöhungen

- Höhere Anforderungen Schallschutz. + 2,1 Mio. €
- Freiwillige Unterschottermatten +1,8 Mio. €
- Höhere Kosten auf Entwässerungsanlagen (Regenrückhaltebecken, Mulden-Rigolen-Speicher):
+1,9 Mio. €

Preisanpassungen

- Höhere Einheitspreise für maßgebliche Elemente für Tunnel- und Trogbauwerke und höhere Zuschläge für Baustelleneinrichtung (15% statt 10%) + 14,8 Mio. €
- Mehrkosten durch höhere Baunebenkosten (rund 26%, u.a. aufgrund neuer HOAI) +7,0 Mio. €
- Höhere Einheitspreise Gleisbau: +0,8 Mio. €

Somit wurden die Kosten in der Kostenberechnung für den Stand 2016 um insgesamt 23 Mio. € bzw. 18 % auf 149 Mio. € nach oben korrigiert. Das Delta aus den umgesetzten Einsparmöglichkeiten und den erforderlichen Ergänzungen ist nur für den kleineren Teil der Mehrkosten (rund 6 Mio. €) verantwortlich. Der Großteil (rd. 17 Mio. €) resultiert aus höheren Einheitspreisen, höheren Zuschlägen für Baustelleneinrichtungen und deutlich gestiegenen Baunebenkosten durch höhere Honorare etc..

Die Baupreise entwickeln sich seit 3 Jahren aufgrund der großen Nachfrage nach Bauleistungen extrem dynamisch (insbesondere konstruktiver Ingenieurbau, aber auch Entsorgungskosten für Erdaushub) - im Großraum Stuttgart ganz besonders. Aktuell gibt es keine Anzeichen, dass sich diese Entwicklung in den nächsten Jahren abschwächen wird.

Die bauliche Realisierung des Projektes ist für die Jahre 2022-26 vorgesehen (Inbetriebnahme 2026). Da der Zuwendungsgeber Land eine nachträgliche Erhöhung des Zuwendungsantrags nur unter bestimmten Bedingungen und grundsätzlich mit einem reduzierten Fördersatz bezuschusst, besteht die Notwendigkeit, dass das Projekt bereits jetzt bis zur Inbetriebnahme durchkalkuliert sein muss, was angesichts der dynamischen Baupreisentwicklung eine Fortschreibung der Baukosten notwendig machte. Diese Kalkulation beinhaltet nun eine Betrachtung der Projektkosten über die gesamte Realisierungsphase bis zur Inbetriebnahme (inkl. Zuschläge für Baupreissteigerungen, Unvorhergesehenes und Nachträge). Darin sind auch bereits jüngst veröffentlichte Zahlen des Preisindex des Statistischen Bundesamtes berücksichtigt.

Durch diese Überlegungen wurde die in der Kostenberechnung 2016 ermittelte Summe um weitere 61 Mio. € bzw. weitere 41 % beaufschlagt, so dass der Gesamtprojektfumfang zum Stand der Inbetriebnahme im Jahr 2026 bei 209 Mio. € liegt.

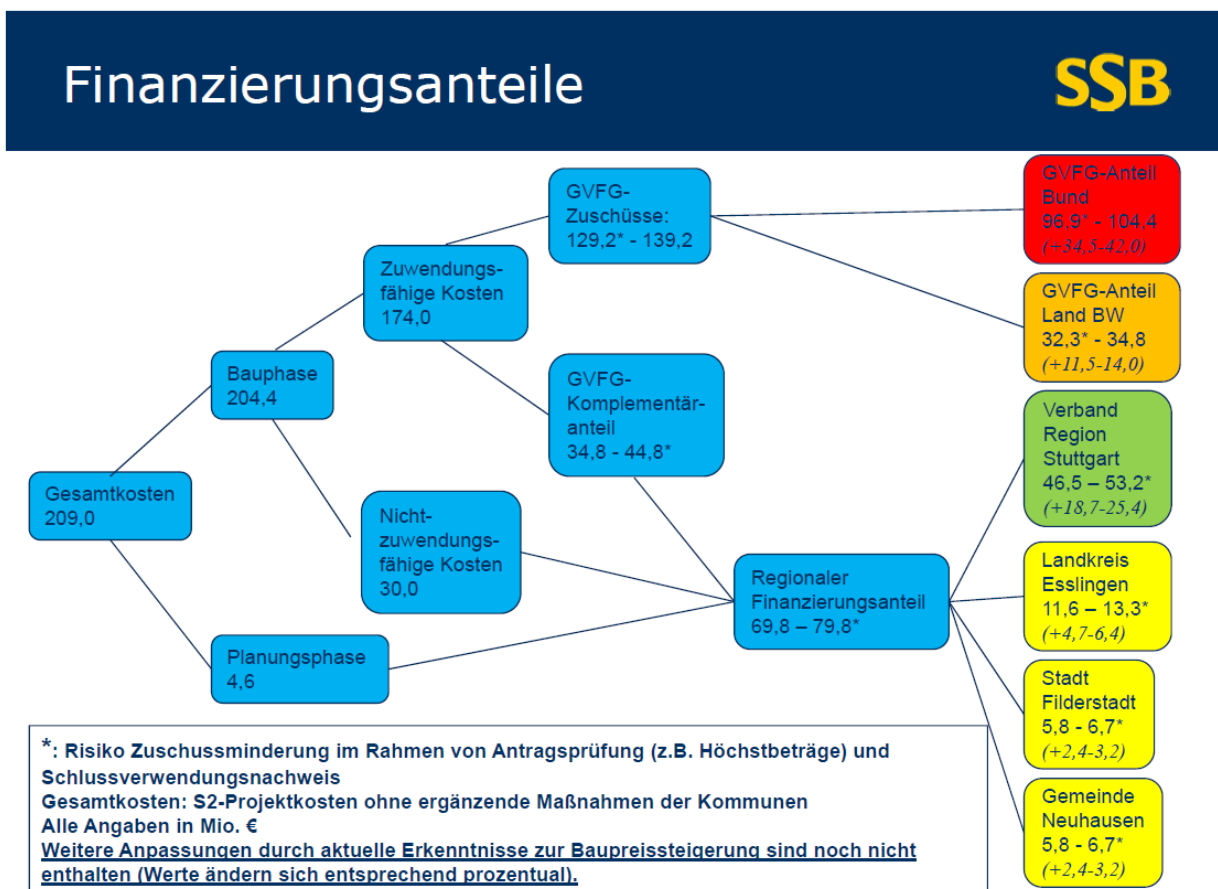
Der endgültige Betrag, für den GVFG-Zuwendungen beantragt werden sollen, wird nach dem für Herbst 2019 geplanten Erörterungstermin festgelegt.

Aktuelle Finanzierungsanteile für die Projektpartner

Die aktuellen Finanzierungsanteile der Projektpartner an der Infrastruktur unter Berücksichtigung der aktuellen Kostensituation werden in der nachfolgenden Grafik dargestellt. Aufgrund von Risiken bei der Zuschussgewährung im Rahmen der Antragsprüfung und bei der Prüfung des Schlussverwendungsnachweises wird nun eine Spanne der möglichen Kosten angegeben. Der Kostenanteil des Verbands Region Stuttgart steigt von 27,8 Mio. € auf 46,5 bis 53,2 Mio. €. Für den Landkreis Esslingen steigt die Beteiligung von 6,9 Mio. € auf 11,6 bis 13,3 Mio. €. Für die Stadt Filderstadt und die Gemeinde Neuhausen steigt die Beteiligung jeweils von 3,5 Mio. € auf 5,8 Mio. € bis 6,7 Mio. €.

Weitere Anpassungen durch aktuelle Erkenntnisse aus dem Planfeststellungsverfahren können ggf. noch zu Änderungen führen (Werte ändern sich entsprechend prozentual).

Kostenanteile der Projektpartner



Anmerkung: Die endgültige Aufteilung der Kosten kann erst nach Vorliegen des Förderbescheids erfolgen. Auf dieser Grundlage kann dann die Festschreibung der endgültigen Kostenanteile in der Refinanzierungsvereinbarung erfolgen.

Standardisierte Bewertung

Die aktuellen Kosten der S-Bahnverlängerung Neuhausen wurden zusammen mit den aktuellen Kosten des Projektes Stadtbahnverlängerung U6 für die Überprüfung des Nutzen-Kosten-Indikators (NKI) durch das Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart (VWI) bearbeitet. Die Berechnungen zeigen, dass der NKI noch knapp über 1,0 liegt. Hierbei ist zu beachten, dass allgemeine Baupreissteigerungen keinen Einfluss auf den NKI haben, da die Kosten immer anhand der tatsächlichen Preisentwicklung auf das Basisjahr der Standardisierten Bewertung (2006) zurück gerechnet werden.

Die Berechnungen müssen allerdings noch final mit den Zuwendungsgebern (Bund, Land) abgestimmt werden, was zeitnah geschehen soll.

GVFG Förderung

Auf Bundesebene wurde zwischenzeitlich entschieden, das GVFG-Bundesprogramm weiterzuführen und bis Ende 2022 stufenweise um den Faktor drei auf 1 Mrd. € pro Jahr aufzustocken. Eine Gesetzesnovelle soll bis Ende 2019 abgeschlossen sein, im August wird ein Referentenentwurf des BMVI erwartet.

Aktuell gibt es Diskussionen zwischen BMF und BMVI bzgl. Anpassung der Standardisierten Bewertung. Bislang nicht berücksichtigter Nutzen zu Umweltaspekten (Klimaschutz, etc.) soll stärker berücksichtigt werden, insbesondere auch bei Projekten in Ballungsräumen, die unter den Faktor von 1,0 fallen.

Vertragliche Regelungen

Zwischen der SSB AG und dem VRS muss zur Weiterführung des Projektes bis zur Inbetriebnahme der Infrastruktur der „Zuschussvertrag zum Bau der Verlängerung der S-Bahn von Filderstadt/Bernhausen - Neuhausen a. d. F.“ abgeschlossen werden (s. Anlage 2).

Dieser Vertrag berücksichtigt die folgenden, grundlegenden Finanzierungsanforderungen der SSB, die für das zu 100% im Eigentum der Landeshauptstadt Stuttgart stehende Unternehmen unabdingbar sind:

- Die SSB wird zu keinem Zeitpunkt ab Beginn der Baumaßnahme in eine finanzielle Vorleistung gehen.
- Die SSB wird mit Abschluss des Bauvertrages einen Finanzierungsplan vorstellen, welcher zwei wesentliche Punkte umfasst:
 - Die SSB finanziert sich grundsätzlich aus den Zuschüssen der zuwendungsfähigen Kosten.
 - Nicht gedeckte geplante Baukosten werden im Vorfeld durch den VRS finanziert. Unabhängig davon, ob diese zuwendungsfähig sind oder nicht.
- Dazu legt die SSB dem VRS regelmäßig die Baukostenplanung und einen Baukostennachweis vor.

Ferner muss zu einem späteren Zeitpunkt zwischen der SSB AG und dem VRS für die Durchführung des Betriebes der Infrastruktur nach der Inbetriebnahme der „Betriebsvertrag über die Nutzung und Unterhaltung der S-Bahn-Strecke von Filderstadt/Bernhausen - Neuhausen a.d.F.“ abgeschlossen werden.

Um eine Verzögerung bei den Planungen zu vermeiden, sichert der Verband Region Stuttgart der SSB AG im Jahr 2019 für vorgezogen Eigenleistungen aus dem Zuschussvertrag zum Bau der Verlängerung der S-Bahn von Filderstadt/Bernhausen nach Neuhausen a.d.F. einen Mittelabfluss in Höhe von 600 TE zu. Dieser Betrag wird auf den im Zuschussvertrag ausgewiesenen Anteil an Eigenleistung angerechnet. Die entsprechenden Mittel sind bereits im Haushalt 2019 enthalten.

Meilensteinentscheidung

In der Vereinbarung zur S-Bahn-Verlängerung nach Neuhausen haben die Partner zwei sogenannte Meilensteinentscheidungen definiert, an denen über die Weiterführung des Projekts anhand der vorliegenden Erkenntnisse entschieden werden muss. Die nächste Meilensteinentscheidung muss vor Baubeginn, vsl. 2021 erfolgen.

Refinanzierungsvereinbarung

Auf Grundlage der nun vorliegenden Erkenntnisse wird eine Refinanzierungsvereinbarung mit dem Landkreis und den Kommunen ausgearbeitet.

Auswirkungen auf den Haushaltsplanentwurf

In der mittelfristigen Finanzplanung werden die neuen zeitlichen Rahmenbedingungen des Projektes in der Form berücksichtigt, dass die entsprechenden Planansätze in die Folgejahre verschoben und angepasst werden. Aufgrund des späteren Fertigstellungszeitpunkts sind nicht alle Kosten im Zeitraum der mittelfristigen Finanzplanung enthalten. Für das Jahr 2019 hat die SSB AG einen Mittelabfluss (Restleistungen aus dem Planungsvertrag und Leistungen aus dem neuen Zuschussvertrag) von 1,525 Mio. € angemeldet, die im Haushaltsplan 2019 berücksichtigt sind.

II. Beschlussvorschlag

Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der SSB AG zur S-Bahn nach Neuhausen zur Kenntnis und empfiehlt der Regionalversammlung die

- Weiterführung des Projekts zu beschließen
- Die Regionaldirektorin zu ermächtigen, den als Anlage beigefügten Zuschussvertrag zum Bau der Verlängerung der S-Bahn von Filderstadt/Bernhausen nach Neuhausen zu unterzeichnen
- Die erforderlichen Anpassungen im Haushaltsplan vorzunehmen

Darüber hinaus beschließt der Verkehrsausschuss für vorgezogene Eigenleistungen aus dem Zuschussvertrag zum Bau der Verlängerung der S-Bahn von Filderstadt/Bernhausen nach Neuhausen a.d.F. der SSB AG einen Mittelabfluss für das Jahr 2019 in Höhe von 600 TE zu gewährleisten. Dieser Betrag wird auf den im Zuschussvertrag ausgewiesenen Anteil an Eigenleistung (Verwaltungskosten) der SSB AB angerechnet. Die entsprechenden Mittel sind bereits im Haushalt 2019 enthalten.