



---

**Zu Tagesordnungspunkt 8**

**S 60-Weiteres Vorgehen**

**I. Sachvortrag**

**I.1. Stand des Vorhabens und Beratungsstand**

Über den Stand des S-Bahn-Ausbauvorhabens S60 Böblingen – Renningen (vgl. Vorlage 117/2003 zur Regionalversammlung am 09.07.2003) wurde mehrfach berichtet, zuletzt im Mai 2010 (vgl. Vorlage VA 72/2006, VA 140/2008, VA 186/2009 und VA44/2010). Zu diesem Zeitpunkt hat die DB berichtet, dass der Inbetriebnahmetermin Dezember 2011 mit dem aktuellen Stand der Finanzierungszusagen nach Aufbrauchen aller zeitlichen Puffer nicht mehr zu halten war. Unter der Voraussetzung, dass die notwendigen Bewilligungen im dritten Quartal 2010 eintreffen, könne in weiteren zwei Jahren der Ausbau der S60 bis zur Vollinbetriebnahme, d.h. im Dezember 2012, abgeschlossen werden. Der Verkehrsausschuss hat nach Darstellung des Terminplans und der zeitlichen Abhängigkeiten am 12.5.2010 die Weiterverfolgung dieses Zeitplans beschlossen.

Mit Datum vom 4.8.2010 liegt der Zuwendungsbescheid (Änderungsbescheid zum Zuwendungsbescheid vom 30.6.2004) des Eisenbahnbundesamtes (EBA) einschließlich seines Prüfberichtes vor, den das EBA der DB Netz, DB Station&Service und der DB Energie erteilt hat. Damit ist die grundsätzliche Förderung aus dem Bundes-GVFG auf der Grundlage des erhöhten Kostenrahmens des Förderantrags (entspricht dem Kostenstand lt. Vorlage 140/2008) gewährt. Der Bescheid kann jedoch nur wirksam werden, wenn die drei beteiligten Infrastrukturunternehmen der DB (DB Netz, DB Station&Service und DB Energie) die Gesamtfinanzierung durch Zustimmung zu diesem Beschluss und Einholung der Zustimmung des Landes zur anteiligen Bezuschussung in Höhe von 25% der zuwendungsfähigen Kosten sicherstellen.

**I.2. Folgerungen aus dem Zuwendungsbescheid des EBA vom 4.8.2010**

Für das Vorhaben S60 Böblingen – Renningen hat der Bund zuwendungsfähige Kosten in Höhe von 116,3 Mio. € in das Bundesprogramm in der Kategorie „a“ aufgenommen. Die Gesamtkosten sind mit 150,7 Mio. € festgesetzt. Dies geht geringfügig über die von der DB beantragten Summen von 149,1 Mio. € Gesamtkosten und 115,6 Mio. € zuwendungsfähige Kosten hinaus. Denn das EBA hat seine Beträge als „Höchstbeträge“ bezeichnet, über die hinaus der Nachweis des gesamtwirtschaftlichen Nutzens nicht mehr geführt werden könne, da für den beantragten Kostenstand nur noch ein Nutzen-Kosten-Faktor von 1,06 ausgewiesen werden kann. Für den Fall von weiteren Kostensteigerungen bei den Investitionskosten ohne Planungskosten über den Betrag von 116,3 Mio. € hinaus trifft der Zuwendungsbescheid die Regelung, dass diese Kosten mit Eigenmitteln der EIU zu tragen sind. Gleiches gilt, wenn die mit öffentlichen Investitionsmitteln finanzierten Gesamtkosten den Betrag von 150,7 Mio. € übersteigen. Diese Eigenmittel fließen gegebenenfalls in die Wirtschaftlichkeitsrechnung der Bahn zu diesem Projekt mit ein. Mit dem vorliegenden Zuwendungsbescheid ist die Finanzierung der Maßnahme nach dem ge-

---

genwärtig von der DB prognostizierten Kostenstand gesichert, sobald die Zustimmungen des Landes und der Bahn vorliegen. Nach Aussage der Bahn ist eine Zustimmung zu erwarten. (Als aktive Maßnahme zur Kostenreduzierung im dritten Abschnitt hat die Bahn durch die Möglichkeit zur Vergabe eines Gesamtpaketes und Bauausführung in einer fast einjährigen Sperrpause ein Kosteneinsparpotenzial von 5,6 Mio. € in Aussicht gestellt.)

Das Eisenbahnbundesamt hat darüber hinaus in seinem Prüfvermerk Aussagen zur voraussichtlichen Zuwendungsfähigkeit wesentlicher Kostenerhöhungen gemacht. Hier besteht für die Region grundsätzlich weiterhin ein finanzielles Risiko in Höhe von bis zu ca. 12 Mio. €, soweit die nicht zuwendungsfähigen Kosten von der DB der Region in Rechnung gestellt werden können. Die Anerkennung zuwendungsfähiger Kosten aus den Kostensteigerungen ist laufend noch Gegenstand in weiteren planungsbegleitenden Gesprächen zwischen EBA, DB und Region. Sofern nicht zuwendungsfähige Kosten projektbedingt entstehen, sind sie nach dem Bau- und Finanzierungsvertrag von der Region zu übernehmen. Ebenso hat die Region auch den Ausgleich der Wirtschaftlichkeitsrechnung der Bahn nach dem Bau- und Finanzierungsvertrag zu übernehmen.

Mit Schreiben vom 13.8.2010 hat die DB Netz AG die Region um Stellungnahme bis zum 25.8.2010 gebeten, ob sich Anhaltspunkte für einen Widerspruch ergeben. Dabei erklärt sie, dass aus Sicht der DB Netz AG bisher keine Anhaltspunkte vorlägen, die es rechtfertigten, dem Zuwendungsbescheid zu widersprechen. Sie macht aber vorsorglich darauf aufmerksam, dass sie die Sachverhalte, die nicht im Rahmen des Bundes-GVFG finanziert werden bei der Region geltend machen wird. Die Geschäftsstelle hat dargelegt, dass sie im Hinblick auf den sehr knappen Nutzen-Kosten-Faktor bei diesem Projekt keine Möglichkeit sieht, auf dem Wege eines Widerspruches zu einer verbesserten Fördersituation durch das EBA zu gelangen. Dargestellt wurde auch, dass die Bahn aus diesem Vorgang keine präjudizielle Wirkung für die weiteren Verhandlungen um die Übernahme nicht förderfähiger Kosten durch die Region ableiten kann. Ein Widerspruch würde zudem zusätzliche Verzögerungen im Projektablauf nach sich ziehen.

### **I.3. Genehmigungssituation der Finanzierung der S60 im dritten Bauabschnitt Maichingen-Nord - Magstadt - Renningen**

Aus dem Gesamtrahmen der zuwendungsfähigen Kosten von 116,3 Mio. € können dann für die Teilmaßnahmen des dritten Abschnitts Zuschüsse im Rahmen der finanziellen Baufreigaben fließen. Finanzielle Baufreigaben liegen (Stand 10.8.2010) für die Ausschreibung des Vergabepaketes der Hauptbaumaßnahmen in 2012 für wesentliche Teilmaßnahmen (Grunderwerb, Lärmschutzwände und Stützwände, Bahnkörper (Teilfreigabe für Baufeldfreimachung), Oberbau, EÜ Rankbach, EÜ Wassergraben, Stationsmaßnahmen für Magstadt, Renningen-Süd und Renningen) vor. Im Rahmen der finanziellen Baufreigaben wurden vom EBA einige Positionen nicht oder nur gekürzt als zuwendungsfähig anerkannt (z.B. Bahnsteigausbau am Gleis 1 in Renningen und Fahrgastinformationsanzeiger). Diese werden dem EBA mit erneuter Begründung vorgetragen. Sollte das EBA die Zuwendung verweigern, ist an diesen Stellen über eine Abbestellung von Teilen des Projektumfangs oder eine andere Finanzierung – ggf. als nicht zuwendungsfähige Kosten durch die Region - zu entscheiden. Das Eisenbahnbundesamt hat zugesagt, bis Anfang September alle für das Ausschreibungspaket des dritten Abschnitts notwendigen Anträge zu prüfen. Bei positivem Prüfergebnis kann eine förmliche finanzielle Baufreigabe im September erwartet werden.

GVFG-Bundesfinanzierung 1. Schritt			
Programmaufnahme und Zuwendungsbescheid (EBA + BMVBS)			
<b>Kat-a-Antrag zur Endgültigen Aufnahme in das Förderprogramm des Bundes</b>			
Antrag der DB vom 19.12.2003		<b>Einstellung in BHH</b>	
Zuwendungsbescheid vom 30.6.2004		<b>davon Anteil PFA3</b>	
Gesamtkosten	93 Mio. €	Gesamtkosten	49,1 Mio. €
Zuwendungsfähige Kosten	73 Mio. €	zufw. Kosten	34,7 Mio. €
daraus Bundeszuschuss	44 Mio. €	daraus Bund	20,8 Mio. €

  

Kat-a-Ergänzungsantrag zur Erhöhung d. Rahmenbetrages + Einstellung in BHH			
<b>Ergebnis des Bescheids vom 4.8.2010</b>		<b>davon Anteil PFA3</b>	
<b>Gesamtkosten</b>	<b>150,7 Mio. €</b>	Gesamtkosten	66,5 Mio. €
<b>Zuwendungsfähige Kosten</b>	<b>116,3 Mio. €</b>	zufw. Kosten ges.	47,1 Mio. €
<b>daraus erw. Bundeszuschuss</b>	<b>69,8 Mio. €</b>	daraus Bund	28,3 Mio. €



GVFG-Bundesfinanzierung 2. Schritt	
Baufreigabe in finanzieller Hinsicht (EBA)	
Baufreigabe in finanzieller Hinsicht zum Stand 18.8.2010 geprüft und beschieden	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Grunderwerb</li><li>• Lärmschutzwände und Stützwände,</li><li>• Bahnkörper (Teilfreigabe für Baufeldfreimachung),</li><li>• Oberbau,</li><li>• u.a. EÜ Rankbach, EÜ Wassergraben</li><li>• Stationsmaßnahmen für Magstadt, Renningen-Süd und Renningen</li><li>• BÜ-Beseitigung Magstadt *)</li></ul>	
<b><u>Risiken:</u></b>	
<b><i>Ausstehende Baufreigaben in finanzieller Hinsicht zum Stand 10.8.2010) z.B.</i></b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Oberleitung</li><li>• Bahnkörper</li><li>• 6 EÜ in Renningen und Magstadt</li></ul>	
<b><i>Abschließende Finanzierungszusage zur Kreuzungsvereinbarung BÜ-Beseitigung Renningen*) durch Genehmigung des „Bundesdrittels“ !</i></b>	



**Ausschreibung des Vergabepaketes der Hauptbauleistungen des dritten Abschnitts**

\*) bei Kreuzungsmaßnahmen zur Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge (EKrG §3,13) zusätzlich von Kreuzungspartnern unterzeichnete und von den Ministerien (Land+Bund) genehmigte Kreuzungsvereinbarung liegt für Magstadt (L1185) vor, für Renningen derzeit noch nicht

**Abb.: Finanzierungssituation der S60 (dritter Bauabschnitt) mit Bundes-GVFG**

Eine Mittelfreigabe ist auch für die beiden Kreuzungsmaßnahmen zur Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge in Magstadt und Renningen erforderlich. Diese erfordert die Zustimmung der Kreuzungspartner sowie die Genehmigung der Landes und des Bundes zur Sicherung der Zuschüsse aus

dem Bundeshaushalt. Die Kreuzungsmaßnahmen werden nach Maßgabe des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zu drei gleichen Teilen finanziert, nämlich das „Bahndrittel“ aus GVFG und regionalem Zuschuss, das „Straßendrittel“ aus Mitteln des Straßenbaulastträgers ggf. mit ergänzendem GVFG und das „Bundesdrittel“ aus entsprechenden Bundesmitteln. Die Maßnahmen sind in vollem Umfang Bestandteil des Projektvolumens von 150 Mio. € (entsprechend Finanzierungsdarstellung in VA 140/2008). Für die Kreuzungsmaßnahme in Magstadt liegen die erforderlichen Genehmigungen grundsätzlich vor.

Die Kreuzungsmaßnahme in Renningen, die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge über die Gemeindefstraßen Weil der Städter Straße und Malmsheimer Straße und deren Ersatz durch eine Personenunterführung am künftigen Haltepunkt Renningen-Süd und eine Straßenunterführung der Bahnlinie mit abschnittsweiser Verlegung der Kreisstraße K1015, hat einen finanziellen Gesamtumfang von 9,863 Mio. €. Für diese Maßnahme ist der Genehmigungsvorgang noch nicht abgeschlossen, kann aber unter günstigen Voraussetzungen im Laufe des September 2010 erwartet werden. Die DB hat dargestellt, dass zur Einhaltung des Terminplans mit dem Ziel der Vollinbetriebnahme im Dezember 2012 der Beginn der Ausschreibung (Veröffentlichung) des Vergabepaketes der Hauptbaumaßnahmen zwingend bis spätestens 1. Oktober 2010 erfolgen muss und daher alle relevanten Baufreigaben und die Mittelbewilligungen für die Kreuzungsmaßnahmen bis zum 16.9.2010 gesichert sein müssen. Anderenfalls ist eine Verschiebung der Inbetriebnahme in Kauf zu nehmen, bei einer Verzögerung der Mittelbereitstellung um wenige Wochen ist mit einer Verzögerung der Inbetriebnahme ebenfalls in der Größenordnung von einigen Wochen zu rechnen. Ob diese Verschiebung mit Kostenerhöhungen verbunden ist, ist nicht absehbar.

Alternativ wäre zur Einhaltung des Terminplans zur Vollinbetriebnahme im Dezember 2012 bei fehlender Mittelbereitstellung bis Ende September für den Zeitraum vom Beginn der Ausschreibung bis zur abschließenden Genehmigung der Mittel für die Kreuzungsmaßnahme in Renningen gegebenenfalls deren anteiliges Ausschreibungsvolumen in Höhe von 6,698 Mio. € mit einer Finanzierung, d.h. durch eine Vorfinanzierungszusage, zu hinterlegen. Da die Bahn für die S60 von einer insgesamt fremdfinanzierten Maßnahme ausgeht, lehnt sie die Vorfinanzierung der ausstehenden Finanzierungszusage aus Eigenmitteln ab. Sie hat die Region aufgefordert, im Falle der ausstehenden Genehmigung der Kreuzungsmaßnahme in Renningen zur Sicherstellung der vorgesehenen Ausschreibungszeitpunktes (spätestens am 1.10.2010) in einem Umfang von 6,698 Mio. € eine vorläufige Finanzierungszusage zu geben, die die Finanzierung des Gesamtausschreibungsvolumens ergänzt.

Für die Inanspruchnahme der Vorfinanzierungszusage gelten die folgenden Bedingungen. Wenn die Vergabe der Bauleistungen im Zeitraum von Januar bis März planmäßig erfolgt, ist mit einem ersten Mittelabfluss ab April zu rechnen. Bis zu diesem Zeitpunkt ist nach aller Voraussicht die endgültige Finanzierung der Kreuzungsmaßnahme in allen Anteilen durch die zuständigen Finanzierungspartner (Bahndrittel aus GVFG und regionalem Zuschuss, Straßendrittel aus GVFG und Straßenbaulastträgermitteln und Bundesdrittel aus entsprechenden Bundesmitteln) genehmigt und gesichert. Die tatsächliche Inanspruchnahme einer Vorfinanzierungszusage ist daher voraussichtlich nicht oder nur in geringem Umfang erforderlich. Unter ungünstigen Finanzierungsbedingungen (früher Baubeginn dieser Teilmaßnahme) wäre im Jahre 2011 ein Betrag von bis zu 2,08 Mio. € vorzufinanzieren. Da die Maßnahme und ihre Finanzierung bereits von den Kreuzungsbeteiligten der Bahn und der Straße unterzeichnet ist, vom Eisenbahnbundesamt in seiner fachtechnischen Stellungnahme und vom Land zur Genehmigung empfohlen wird, ist davon auszugehen, dass sie nicht mehr grundsätzlich in Frage gestellt wird. Ein Restrisiko besteht darin, dass im Genehmigungsverfahren Kostenanteile nicht als kreuzungsbedingt anerkannt werden. Dies sollte aber mit Blick auf den weiteren Baufortschritt die Maßnahme nicht grundsätzlich in Frage stellen.

#### **I.4. Schlussfolgerungen und weiteres Vorgehen**

Mit dem vorliegenden Zuwendungsbescheid über den Projektumfang von 150,7 Mio. € ist ein Meilenstein des Projektes greifbar, der mit der Zustimmung der Gesamtfinanzierung durch Land und Bahn endgültig erreicht wird. Die finanziellen Baufreigaben sind in einem engen Abstimmungsprozess zwischen Bahn und EBA, so dass eine rechtzeitige Finanzierung **möglich ist**. Dies gilt auch für die Finanzierung der Kreuzungsmaßnahme L1189 in Magstadt. Für den Fall, dass für die Kreuzungsmaßnahme in Renningen die vollständigen Finanzierungszusagen nicht bis zum Ausschreibungszeitpunkt 1.10.2010 vorliegen, kann nach gegenwärtigem Stand nur mit einer Vorfinanzierungszusage über 6,698 Mio. € dieser Ausschreibungszeitpunkt gesichert werden. Die Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme wäre gering. Bei einem späteren Ausschreibungszeitpunkt als dem 1.10.2010 muss auch mit einer Verzögerung der Inbetriebnahme entsprechend der verzögerten Mittelbereitstellung um einige Wochen gerechnet werden.

Die Darstellungen entsprechen dem aktuellen Stand bei Redaktionsschluss dieser Sitzungsvorlage. Die Geschäftsstelle wird bis zum Sitzungstermin weitere Klärungen vorantreiben, so dass in der Sitzung dargelegt werden kann, ob eine Vorfinanzierung tatsächlich erforderlich wird oder ob eine Inbetriebnahmeverschiebung über den Dezember 2012 hinaus in geringem Umfang in Kauf genommen kann als mögliche Abweichung von dem von der Bahn im Mai vorgestellte Terminplan. Auf dieser Basis wird der nachstehende Beschluss vorgeschlagen. Gegebenenfalls wird die Geschäftsstelle in der Sitzung einen Vorschlag machen, ob eine Vorfinanzierungszusage getroffen werden soll.

#### **II. Beschlussvorschlag**

1. Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.
2. Der Verkehrsausschuss beschließt, die Bahn mit der Umsetzung des dritten Bauabschnitts gemäß Bau- und Finanzierungsvertrag und dem sich aus der Finanzierung ergebenden Terminplan zu beauftragen