

BESCHLUSSVORLAGE

Bearbeitet von:

Tel.Nr.:

Datum:

Steffen Bitter

0761/201-4575

12.04.2012

Betreff:

Integriertes regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2020
Sachstandsbericht zur Projektentwicklung

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
bA	02.05.2012		X	X	
VV	04.07.2012	X			X

Die Verbandsversammlung fasst folgenden Beschluss:

1. **Auf Grundlage des Sachstandsberichts zur Entwicklung des Projekts Breisgau-S-Bahn 2020 wird die Verwaltung beauftragt, alle Maßnahmen zu ergreifen, um eine vollständige Abwicklung der Ausbaustufe 2018 im -GVFG-Bundesprogramm zu erreichen.**
2. **Die Verbandsvorsitzende wird beauftragt, die erforderlichen jeweils streckenbezogenen Planungsvereinbarungen für die Leistungsphasen 3 und 4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) unverzüglich mit der DB AG abzuschließen. Voraussetzung ist, dass sich diese sachlich im Rahmen der entsprechenden Vereinbarung vom Sommer 2011 für die Strecke Müllheim – Neuenburg (Grenze) halten.**

ANLAGEN:

1. Breisgau-S-Bahn 2020 – Projektstruktur und Stand April 2012
2. Planungsvereinbarung Müllheim – Neuenburg Grenze, HOAI-Leistungsphasen 3 und 4, Juli 2011

Begründung

1 Ausgangslage

Die Verbandsversammlung hat am 18. Mai 2011 die Beschlüsse zur Umsetzung des Gesamtausbauprogramms (Zielzustand) sowie der „Ausbaustufe 2018“ der BREISGAU-S-BAHN 2020 gefasst.

Durch Beschluss der Verbandsversammlung am 14. Dezember 2011 wurde die Investitionsplanung des ZRF, insbesondere für die Ausbaustufe 2018, nebst Zuordnung der Kostenanteile auf die Verbandsmitglieder angepasst. Für detailliertere Informationen sei auf die Drucksachen ZRF-bA/VV 2011.001 sowie ZRF-bA/VV 2011.007 verwiesen.

2 Sachstand Ausbaustufe 2018

Bestandteile der Ausbaustufe 2018 sind die in der ANLAGE 1 dargestellten S-Bahn-Maßnahmen sowie die Stadtbahnverlängerung Zähringen. Neben den S-Bahn- und Stadtbahnmaßnahmen werden zudem die im Rahmen des Gesamtkonzepts notwendigen Verknüpfungspunkte Bus-Schiene ausgebaut.

Anlage1 gibt einen Überblick über Umfang, Zeitplan und aktuellen Stand je Maßnahme. Darüber hinaus wird im Folgenden der Sachstand der einzelnen Maßnahmen kurz erläutert.

Die ursprüngliche Aufteilung der DB-Maßnahmen in nur zwei Pakete wird nunmehr durch eine feingliedrigere Aufteilung auf fünf Streckenabschnitte ersetzt. Dies hat insbesondere den Vorteil, dass im Fall von zeitintensiven Planungs- und Abstimmungsprozessen auf einzelnen Streckenabschnitten andere Abschnitte unabhängig davon zügig weitergeplant werden können. Außerdem soll so auch eine zeitliche Entzerrung der späteren Baumaßnahmen ermöglicht werden.

Müllheim – Mulhouse

Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Lph 3 + 4 nach HOAI) war im vierten Quartal 2011 soweit vorangeschritten, dass Ende Oktober 2011 der **Planfeststellungsantrag** beim Eisenbahnbundesamt (EBA) eingereicht wurde. Die Antragsunterlagen wurden zwischenzeitlich durch das EBA geprüft und ergänzende Unterlagen durch die DB AG bereitgestellt. Im nächsten Schritt kann nun das Anhörungsverfahren beim RP Freiburg eingeleitet werden.

Der Termin für die Fertigstellung der Infrastruktur auf deutscher Seite liegt laut aktuellem Projektzeitplan im Dezember 2014. Da die durch die Région Alsace und den französischen Infrastrukturbetreiber durchzuführenden wesentlichen Ausbaumaßnahmen auf französischer Seite bereits Ende 2012 abgeschlossen sein werden, kann die Aufnahme von täglichen Verkehren zwischen Müllheim und Mulhouse bereits im Dezember 2012 erfolgen, wenn auch mit gewissen Einschränkungen z.B. hinsichtlich Geschwindigkeit und Fahrkomfort im deutschen Streckenabschnitt. Das Betriebskonzept wurde zwischen dem Land, der Région Alsace und dem ZRF abgestimmt.

Mitte März 2012 wurde allerdings bekannt, dass die Finanzierung der anteiligen S-Bahn-Leistungen auf dem deutschen Abschnitt nicht gesichert sei. Die Verbandsvorsitzende hat daraufhin in einem Schreiben an den Verkehrsminister um eine Stellungnahme gebeten. In seiner Antwort von Anfang April bestätigt der Verkehrsminister diesen Sachstand. Es sei jedoch unverändert Ziel des Landes, den **Betrieb** zwischen Müllheim und Mulhouse im Dezember 2012 aufzunehmen. Erreicht werden solle dies über die Umschichtung von Leistungen. Die NVBW sei beauftragt, eine entsprechende Konzeption zu erarbeiten und mit den Beteiligten zu erörtern.

Die vom ZRF initiierten Gespräche zwischen der Région Alsace, der Agglomeration Mulhouse, der SNCF, dem Regio-Verkehrsverbund Freiburg und dem ZRF zum Tarifangebot für die Verbindung zwischen Müllheim und Mulhouse haben noch kein abschließendes Ergebnis gezeitigt. Letztlich liegt die Entscheidungshoheit über die Ausgestaltung und die Höhe der Tarife bei den Verkehrsunternehmen bzw. dem Verkehrsverbund beidseits der Grenze.

Elztalbahn

Die Grundlagenermittlung und **Vorplanung** (Lph 1 + 2 nach HOAI) sind entsprechend der Planungsvereinbarung zwischen ZRF und DB AG vom 18.05.2011 in Arbeit und sollen bis Oktober 2012 abgeschlossen werden.

Die Vermessungsarbeiten als Grundlage für die Planung sind – wie auch für die übrigen Strecken im Bereich der DB – im Wesentlichen abgeschlossen. Zudem wurde Anfang des Jahres 2012 bereits die Umweltplanung für die Elztalbahn und die übrigen Strecken im Bereich der DB beauftragt. Durch die erforderlichen umfassenden Erhebungen vor Ort ist die Umweltplanung mit einem hohen zeitlichen Aufwand verbunden und soll daher bereits parallel zu den Vorplanungen bearbeitet werden. Gegenüber dem Regelablauf der einzelnen Planungsschritte lässt sich dadurch der Zeitbedarf für die Planungen reduzieren.

Im Zuge der Elektrifizierung der Strecke sind im Bereich der Gemeinden Gutach und Winden insgesamt nach derzeitigem Planungsstand drei vorhandene Straßenüberführungen sowie eine Fußgängerüberführung neu zu bauen, um die erforderliche Durchfahrthöhe für die Bahntrasse zu erreichen. Zur Abstimmung der Planungen sollen so bald als möglich erste Gespräche mit den betroffenen Gemeinden geführt werden.

Bei allen Projekten ist vorgesehen, **Planungen bereits zu einem frühen Zeitpunkt den Gemeinden an den Strecken vorzustellen**, um rechtzeitig eine Abstimmung herbeizuführen und Hinweise der Gemeinden berücksichtigen zu können (vgl. hierzu auch den Abschnitt zur Drei-Seen-Bahn).

Westliche Höllentalbahn (Freiburg – Titisee)

Auch bei diesem Teilprojekt sind die Grundlagenermittlung und die **Vorplanung** (Lph 1 + 2 nach HOAI) beauftragt und sollen bis Dezember 2012 abgeschlossen werden. Die Vermessungsarbeiten sind im Wesentlichen abgeschlossen, im Einzelfall sind auf Grundlage der ersten Planungsergebnisse weitere Vermessungen im Bereich von Bahnübergängen erforderlich. Mit der Umweltplanung wurde begonnen.

Das Stellwerk Titisee wurde vom Hersteller dahingehend untersucht, ob die für das geplante Flügelkonzept notwendigen Anpassungen technisch möglich sind – mit positivem Ergebnis. Für den an Sonntagen geplanten 3. Zug je Stunde zwischen Freiburg und Titisee könnte sich eine Anpassung des Kreuzungsbahnhofs Hirschsprung in der Steilstrecke als notwendig herausstellen. Der Aufwand für diese Anpassung wird momentan konkret abgeschätzt.

Östliche Höllentalbahn (Neustadt – Donaueschingen):

Der Projektstand ist in etwa demjenigen für die westliche Höllentalbahn vergleichbar. Der Abschluss der **Vorplanung** ist für Ende 2012/ Anfang 2013 zu erwarten.

Wichtige Vorarbeiten konnten in diesem Streckenabschnitt bereits für den Bereich der Tunnels durchgeführt werden, indem das genaue Tunnelprofil gescannt wurde, um den Umfang der Tunnelanpassungen für die Elektrifizierung feststellen zu können. Die Beauftragung der weiterführenden **geologischen Erkundungen der Tunnels** steht an.

Drei-Seen-Bahn

Am weitesten voran geschritten sind die Planungen im Bereich der Drei-Seen-Bahn. Somit konnten Ende März 2012 den Bürgermeistern und Gemeinderäten der Gemeinden Feldberg und Schluchsee erstmals die aktuellen Stände der **Vorplanungen** zum barrierefreien Ausbau der Stationen vorgestellt werden. Der Abschluss der ersten Planungsschritte (Lph 1 + 2 nach HOAI) ist für Juli 2012 vorgesehen.

Hieran sollen sich dann die weiteren Planungsschritte unmittelbar anschließen, um zeitlichen Verzug zu vermeiden, vgl. Beschlussvorschlag Ziff.2.

Breisacher Bahn:

Die Grundlagenermittlung und **Vorplanung** (Lph 1 + 2 nach HOAI) sind in Arbeit und sollen bis August 2012 abgeschlossen werden. Die Vermessungsarbeiten sind mit Ausnahme noch erforderlicher Arbeiten im Bereich der zahlreichen Bahnübergänge abgeschlossen. Die Umweltplanung wurde begonnen. Die Planungen für die Trassierungen im Bereich der künftig zweigleisigen Abschnitte (Freiburg-Messe/Universität – Landwasser sowie Ihringen) sowie für die **Umgestaltung des Bahnhofs Gottenheim** sind bereits weiter vorangeschritten.

Spätestens im September 2012 wird der ZRF auf die betroffenen Kommunen zugehen, um die Planungsstände vorzustellen und abzustimmen.

Münstertalbahn

Das **Planfeststellungsverfahren** beim Regierungspräsidium wurde im Mai 2011 eingeleitet. Der Erörterungstermin fand am 1. März 2012 statt. Ein wesentlicher Teil der Einwendungen erfolgte bezüglich des Betriebshofs Staufen, weshalb eine Abtrennung des Betriebshofs im Planfeststellungsverfahren vorgesehen ist, um Ausbau und Elektrifizierung nicht zu verzögern.

Die SWEG geht von einem **Baubeginn vor Sommer 2012** aus. Laut Zeitplan der SWEG stünde die ausgebaute Infrastruktur dann rechtzeitig für die Aufnahme des elektrischen und gegenüber heute deutlich umfangreicheren Betriebsprogramms zum „kleinen Fahrplanwechsel“ im Juni 2013 zur Verfügung. Die Münstertalbahn wird während der vsl. rund 10 Monate währenden Bauphase vollständig gesperrt, um die Bauzeit verkürzen und die Baukosten reduzieren zu können. Die betroffenen Kommunen wurden von der SWEG bereits über den in dieser Zeit geplanten Schienenersatzverkehr (Busse) informiert.

Grundlage für den Infrastrukturausbau bildet die **Rahmenvereinbarung** zwischen der SWEG und dem ZRF vom 18. Mai 2011 über Planung und Bau der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen auf Münstertal- und Kaiserstuhlbahn. In der Rahmenvereinbarung sind auch die Konditionen für die Mitfinanzierung des ZRF verbindlich fest geschrieben.

Kaiserstuhlbahn

Die Vorplanungen für den Ausbau der Kaiserstuhlbahn, Ost- und Westabschnitt (SWEG-Strecken) sind laut Projektzeitplan der SWEG im Sommer 2012 aufzunehmen. Aufgrund des Auftragsvolumens der Planungsleistungen für die Kaiserstuhlbahn ist eine **EU-weite Ausschreibung** erforderlich, was einen entsprechenden Aufwand z.B. bezüglich der Erstellung der Vergabeunterlagen mit sich bringt. Um eine zeitgerechte Durchführung der Ausschreibung parallel zum laufenden Planfeststellungsverfahren für die Münstertalbahn zu gewährleisten, wird die SWEG hierbei durch die REGIO-VERBUND GmbH – gegen eine entsprechende Aufwandsvergütung – personell unterstützt.

Die Bekanntmachung der Ausschreibung konnte im Amtsblatt der EU am 24. März 2012 veröffentlicht werden. Der Beginn der Planungen soll Anfang August 2012 erfolgen.

Bahnhof Emmendingen

Gemäß dem Zeitplan der DB AG ist momentan ein **Beginn der Arbeiten** für den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Emmendingen Mitte Juni 2012 vorgesehen. Allerdings steht derzeit noch die hierfür erforderliche Plangenehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt aus. Wenn der Baubeginn wie vorgesehen Mitte Juni erfolgt, ist mit einer Fertigstellung Ende November 2013 zu rechnen.

Stadtbahnverlängerung Zähringen

Im Anschluss an die Beschlussfassung in der Verbandsversammlung am 15. Dezember 2010 wurde der Planungs-, Bau- und Finanzierungsvertrag zur Umsetzung der Stadtbahnverlängerung Zähringen zwischen VAG und ZRF unterzeichnet. In der Bauphase 1 erfolgten von August 2011 bis Februar 2012 zunächst Arbeiten an den unterirdischen Kanälen und Versorgungsleitungen. Mit der **Bauphase 2** begannen ab Februar 2012 weitere Leitungsarbeiten im Streckenabschnitt zwischen der heutigen Endhaltestelle und der Eisenbahnüberführung (Südabschnitt) sowie die Gleis-, Straßen- und sonstigen Tiefbauarbeiten zwischen Eisenbahnüberführung und Gemarkungsgrenze Freiburg/Gundelfingen (Nordabschnitt). Weitere Arbeiten in der Phase 2 finden statt an den Ingenieurbauwerken Dorfbachbrücke, DB-Brücke und Stützwand Haltestelle Berggasse. Die Bauphase 2 dauert bis Dezember 2012.

Die Strecke zwischen dem heutigen Endpunkt Reutebachgasse und der Gemarkungsgrenze Freiburg/Gundelfingen soll in der ersten Jahreshälfte 2014 in Betrieb genommen werden.

Parallel zum Ausbau werden auch die Gespräche mit den Verkehrsunternehmen und den Gemeinden zur Neuordnung des Busverkehrs im (erweiterten) Einzugsbereich der Stadtbahnverlängerung Zähringen aufgenommen.

3 Weiterführung der S-Bahn-Planungen

Für den Bereich der SWEG-Strecken bildet die Rahmenvereinbarung vom 18. Mai 2011 die Grundlage für sämtliche Planungsschritte und für die Umsetzung der Maßnahmen. Einzelheiten werden in entsprechenden Ausführungsvereinbarungen geregelt.

Bei der **DB AG** erfolgt die Planung und Umsetzung der Maßnahmen in drei Schritten, für die jeweils entsprechende Beschlüsse durch die Vorstände der DB-Gesellschaften (DB Netz AG und DB Station&Service AG) erforderlich sind:

- Schritt 1: Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI)
- Schritt 2: Entwurfs- und Genehmigungsplanung inkl. Planfeststellung (Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI)
- Schritt 3: Ausführungsplanung, Ausschreibung und Baudurchführung (Leistungsphasen 5 bis 9 nach HOAI)

Dabei sollen jeweils unmittelbar nach Abschluss der Vorplanung (Schritt 1) die Arbeiten an der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Schritt 2) aufgenommen werden. Hierfür ist der Abschluss entsprechender **Planungsvereinbarungen** zwischen dem ZRF und den beteiligten DB-Gesellschaften erforderlich. Für diese Planungsvereinbarungen wird momentan durch die DB AG *eine Anpassung auf Basis der bereits unterzeichneten Vereinbarung für Müllheim-Neuenburg* konzernintern abgestimmt. Anschließend wird dieser Entwurf mit dem ZRF abgestimmt. Der Vertragsabschluss für die einzelnen Streckenabschnitte kann vsl. im dritten und vierten Quartal 2012 erfolgen. Entsprechende Ansätze für eine Durchführung der

Planungen Lph 3 + 4 im Jahr 2012 und in den Folgejahren sind in der Haushaltsplanung des ZRF berücksichtigt.

Um den engen Zeitplan für eine Bezuschussung im Bundes-GVFG-Programm nicht zusätzlich zu belasten, sollte jeder Verzug im Planungsfortschritt tunlichst vermieden werden.

Die Verwaltung schlägt daher vor, die Verbandsvorsitzende mit dem Abschluss der einzelnen – streckenbezogenen – Vereinbarungen zu beauftragen (Ermächtigung) - vorausgesetzt, diese bewegen sich inhaltlich im Rahmen des Vertrags zur Strecke Müllheim – Neuenburg (Grenze) – ANLAGE 2 - und sind finanziell durch Ansätze im Haushaltplan bzw. durch Verpflichtungsermächtigungen gedeckt.

4 Finanzierung

Den **GVFG-Rahmenantrag** hat das Land mit einem positiven Prüfvermerk im August 2011 dem Bundesministerium zugeleitet. Ein positiver Bescheid des Bundes führt zu einer Aufnahme des Gesamtvorhabens in die sogenannte „Kategorie b“ des Bundesprogramms und ist Voraussetzung für die Erteilung von konkreten Bewilligungsbescheiden für die einzelnen Vorhaben („Kategorie a“).

Der Bund hat eine abschließende Prüfung des Rahmenantrages mit entsprechendem Bescheid für Juni 2012 zugesagt.

5 Ausschreibung S-Bahn-Betriebsleistungen

Am 6. Juli 2011 wurde die „Vereinbarung über den Umfang und die Finanzierung des SPNV-Angebots im Gebiet des Zweckverbandes Regio-Nahverkehr Freiburg ab Dezember 2018“ (S-Bahn-Vertrag) zwischen dem ZRF und dem Land Baden-Württemberg unterzeichnet.

Dem Abschluss dieser Vereinbarung ging die Abstimmung des künftigen Liniennetzes sowie des Angebotsumfangs der Breisgau-S-Bahn 2020 zwischen ZRF und Land voraus. In Abstimmung mit der ZRF-Verwaltung werden derzeit die letzten Details der Ausschreibung für die zu vergebenden S-Bahn-Betriebsleistungen vorbereitet. Die **Veröffentlichung** dieser Ausschreibung soll nach dem aktuellen Zeitplan des Landes spätestens im Juni 2012 erfolgen. Vorausgesetzt, dass diese Zeitvorgabe gehalten wird, ist vorgesehen, die Verbandsversammlung in der Sitzung am 4. Juli 2012 über die Inhalte der Ausschreibung zu informieren. Vorher ist dies aus wettbewerbsrechtlichen Gründen nicht möglich.

6 Weiteres Vorgehen

Eine fristgerechte Umsetzung der Maßnahmen der Ausbaustufe 2018 ist zwingend notwendig, um die finanzielle Beteiligung des Bundes sicherzustellen und das S-Bahn-Betriebsprogramm ab Dezember 2018 umsetzen zu können.

Ein wesentlicher Schwerpunkt der Arbeit des ZRF wird daher in den kommenden Jahren darin liegen, die Projekte der Ausbaustufe 2018 dahingehend zu begleiten und voranzutreiben, dass die Termin- und Kostenpläne eingehalten und eine entsprechende Qualität der Planung und Umsetzung gewährleistet wird.

**Bearbeitet von
Steffen Bitter**

-Verwaltung ZRF-

Breisgau-S-Bahn 2020 - Ausbaustufe 2018

S-Bahn-Maßnahmen

Projektstruktur und Stand April 2012

	DB AG						SWEG	
	Müllheim - Mulhouse	Elztalbahn	Höllentalbahn		Drei-Seen-Bahn	Breisacher Bahn	Münstertalbahn	Kaiserstuhlbahn
			West	Ost				
<i>Abschnitt</i>	Müllheim - Neuenburg (Gr)	Denzlingen - Elzach	Freiburg Hbf - Neustadt (exkl.)	Neustadt (inkl.) - Unadingen (- Donaueschingen)	Titisee (exkl.) - Seebrugg	Freiburg Hbf - Breisach	Bad Krozingen - Münstertal	Breisach - Edingen - Riegel sowie Gottenheim - Riegel Ort
<i>Länge [km]</i>	4,6	19,3	36,4	25,8	19,2	22,5	11,0	37,6
<i>Baukosten [Mio. Euro]</i>	8,5	16,5	34,0	18,0	4,4	53,0	14,4	28,0
<i>Zeitachse</i>								
Planungsvorbereitung								
Grundlagenermittlung und Vorplanung (Lph 1+2)		bis 10/2012	bis 12/2012	bis 12/2012	bis 07/2012	bis 08/2012		08/2012 - 12/2012
Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Lph 3+4)		01/2013 - 04/2015	3/2013 - 06/2015	3/2013 - 06/2015	10/2012 - 01/2015	11/2012 - 02/2015		12/2012 - 12/2014
Planfeststellungsverfahren	10/2011 - 12/2012	11/2013 - 12/2014	01/2014 - 02/2015	01/2014 - 02/2015	08/2013 - 09/2014	09/2013 - 10/2014	PF-Beschluss vsl. 04/2012	12/2013 - 12/2014
Bau	04/2014 - 12/2014	Mitte 2016 - Mitte 2018	Mitte 2016 - Mitte 2018	Mitte 2016 - Mitte 2018	Mitte 2016 - Mitte 2018	Mitte 2016 - Mitte 2018	05/2012 - 03/2013	Mitte 2015 - Mitte 2017
Fertigstellung Infrastruktur	12/2014	10/2018	10/2018	10/2018	10/2018	10/2018	06/2013	Mitte 2017

 : aktueller Stand

Die Termine für die Fertigstellung der Infrastruktur für die einzelnen Vorhaben kann mit fortschreitender Planung weiter differenziert werden. Ziel ist ggf. auch ein Vorziehen einzelner (Teil-)Maßnahmen, wie z.B. die Elztalbahn, um hier eine früherer Betriebsaufnahme zu ermöglichen.

FINANZIERUNGSVERTRAG
ZUR ERSTELLUNG DER PLANUNG (HOAI-LEISTUNGSPHASEN 3 UND 4)
FÜR DIE INFRASTRUKTURMAßNAHME
„BREISGAU-S-BAHN 2020, MÜLLHEIM – NEUENBURG GRENZE (- MULHOUSE), 2. AUSBAUABSCHNITT“

Zwischen

1. **Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg**

vertreten durch **die Verbandsvorsitzende Dorothea Störr-Ritter**

- nachfolgend „ZRF“ genannt -

und

2. **DB Netz Aktiengesellschaft,**

vertreten durch **den Vorstand,**

dieser vertreten durch den Leiter der Anlagenplanung der Regionalnetze, Herrn Knut Maisch,
und den Leiter Finanzen/Controlling des Regionalbereichs Südwest, Herrn Ulrich Faatz

- nachfolgend „DB Netz“ genannt -

3. **DB Station&Service Aktiengesellschaft,**

vertreten durch **den Vorstand,**

dieser vertreten durch den Regionalbereichsleiter, Herrn Sven Hantel, und den Leiter Finanzen / Controlling, Herrn Marcel Weber, beide Regionalbereich Südwest

- nachfolgend „DB Station&Service“ genannt -

sowie

4. **DB Energie GmbH,**

vertreten durch **die Geschäftsführung,**

diese vertreten durch den Leiter Energieversorgung Südwest, Herrn Thomas Pakull,
und den Leiter Kaufmännischer Service, Region Süd/Südwest, Herrn Hubert Blasy

- nachfolgend „DB Energie“ genannt -

- die in Ziffer 2 bis 4 aufgeführten Eisenbahninfrastrukturunternehmen
gemeinschaftlich auch „EIU“ genannt -

PRÄAMBEL

Die Vertragspartner streben an, dass auf der Grundlage des Kooperationsvertrages vom 11.03.2009 zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH, dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft, dem Land Baden-Württemberg sowie dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs der S-Bahn-gerechte Ausbau der Eisenbahninfrastruktur durch die Infrastrukturmaßnahme „**Breisgau-S-Bahn 2020, Müllheim – Neuenburg Grenze (- Mulhouse), 2.Ausbauabschnitt**“ (nachstehend „Infrastrukturmaßnahme“ genannt) durchgeführt werden soll.

§ 1 GEGENSTAND DES FINANZIERUNGSVERTRAGES

Der vorliegende Finanzierungsvertrag regelt abschließend Grundlagen, Umfang, Durchführung und die Finanzierung der Planung der Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI für die Infrastrukturmaßnahme. Hierzu gehört auch die Durchführung eines Planrechtsverfahrens beim Eisenbahnbundesamt. Vor Ausführung von weiteren Leistungsphasen nach HOAI und der Realisierung der Infrastrukturmaßnahme wird zu gegebener Zeit ein weiterer Finanzierungsvertrag abgeschlossen.

§ 2 GRUNDLAGE DER PLANUNG

- (1) Grundlage der Planung der Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI ist die zwischen ZRF und den EIU abgestimmte Vorentwurfplanung.
- (2) Der Planung der Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI liegen folgende Unterlagen zugrunde
 - Streckenpläne/Bestandspläne der EIU
 - Planungsergebnisse der Leistungsphasen 1 und 2, besonders
 - Erläuterungsbericht der DB Projektbau vom 20.01.2011
 - Tabelle „Ergänzende Vereinbarungen zum Bericht Lph 1 und 2“ des ZRF vom 21.04.2011 (Anlage 2.2).
- (3) Soweit erforderlich, erstellen die EIU im Einvernehmen mit dem ZRF aktuelle Bestandsunterlagen als Grundlage für die Planung der Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI. Die für die Erstellung und Bereitstellung der Bestandsunterlagen anfallenden Kosten werden gemäß § 5 dieses Finanzierungsvertrages finanziert.

§ 3 BESCHREIBUNG DER ZU PLANENDEN MAßNAHMEN

Die beabsichtigte Infrastrukturmaßnahme umfasst im Wesentlichen die folgenden im Kooperationsvertrag vom 11.03.2009 genannten Einzelmaßnahmen

Strecke Müllheim – Neuenburg Grenze (-Mulhouse) (§ 2, Nr. e):

- Verbesserungen der Leit- und Sicherungstechnik
- Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung
- Anpassung der Verkehrsstation Neuenburg (Baden)

- Rückbau des für den Vorlaufbetrieb erstellten provisorischen Bahnsteigs in Neuenburg, soweit er nicht im Zuge der Baufeldfreimachung für die oben beschriebenen Maßnahmen entfällt.

§ 4 DURCHFÜHRUNG DER PLANUNG

- (1) Vorhabenträger der Infrastrukturmaßnahme sind die EIU.
- (2) Die EIU sind berechtigt, konzerneigene Gesellschaften oder Dritte mit der Planung zu beauftragen. Für die Auftragsvergabe gelten die §§ 97 ff. GWB in Verbindung mit der Sektorenverordnung vom 23.09.2009 (BGBl. I, S. 3110). Bei Vorliegen der Voraussetzungen des Konzernprivilegs sind die EIU zur ausschreibungsfreien Vergabe an verbundene Unternehmen berechtigt. Die EIU werden den ZRF über Vergaben jeweils mindestens zeitgleich informieren.
- (3) Die Planungsleistungen sind zwischen den Vertragspartnern terminlich und technisch abzustimmen. Die Abstimmung findet in regelmäßigen Projektsitzungen und in den in § 9 des Kooperationsvertrages genannten Gremien statt.
- (4) Abweichungen von den in § 2 dieses Finanzierungsvertrages genannten Unterlagen bedürfen der Abstimmung zwischen den Vertragspartnern.

§ 5 KOSTEN UND FINANZIERUNG DER PLANUNG

- (1) Die Kosten für die Erstellung der Planung der Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI betragen 600,0 TEUR (davon für DB Netz 557,2 TEUR, für DB Station&Service 41,1 TEUR und für DB Energie 1,7 TEUR). Darin sind auch Kosten für Eigenleistungen der EIU enthalten. Kosten für Leistungen nach § 2 Abs. 3 kommen hinzu.
- (2) Gemäß § 3 Abs. 2 des Finanzierungsvertrages „Koordinationsleistungen“ vom 11.03.2009 gehören die Kosten für originäre Bauherrenaufgaben, die durch eigene Mitarbeiter der EIU erbracht werden, nicht zu den Planungskosten.
- (3) Der ZRF finanziert die gesamten Planungskosten nach § 5 Abs. 1 dieses Finanzierungsvertrages, unabhängig von einer späteren Realisierung der Infrastrukturmaßnahme.
- (4) Sollte es zu Bestelländerungen durch den ZRF gegenüber der Planung nach §§ 2 und 3 kommen und dafür über § 5 Abs. 1 hinaus gehende Mittel erforderlich werden, werden die EIU dieses dem ZRF mitteilen und eine nachvollziehbare Übersicht nach dem Muster in **Anlage 5.4** über die entstandenen und ggf. noch zu erwartenden Mehrkosten vorlegen. Der ZRF stellt die Finanzierung der Mehrkosten sicher, wenn die für die Mehrkosten ursächlichen Leistungen nach Inhalt und Umfang für das Erreichen des Planungsziels notwendig sind. Eine Zwischen- oder Vorfinanzierung durch die EIU erfolgt nicht.
- (5) Die Auszahlung der Mittel und die Verwendungsprüfung erfolgt ausschließlich nach den Regelungen dieses Vertrages.
- (6) Ein Abbruch der Planung nach § 1 dieses Finanzierungsvertrages kann nur aus einem wesentlichen Grund erfolgen. Wird die Planung abgebrochen, so verpflichtet sich der ZRF, den EIU die bis dahin entstandenen und noch entstehenden Kosten sowie die Kosten für den qualifizierten Abbruch der Planungen der Infrastrukturmaßnahme zu finanzieren. Dazu gehören insbesondere auch solche Aufwendungen der EIU, die trotz Kündigung von Verträgen mit den Auftragnehmern infolge fortbestehender Vergütungsansprüche gemäß § 649 BGB bestehen. Der ZRF verzichtet auf die Rückforderung gewährter Zuwendungen und stellt die EIU von möglichen Rückforderungen Dritter auf erstes Anfordern frei.

Die EIU übereignen die bis dahin erarbeiteten Unterlagen dem ZRF und übertragen diesem – soweit möglich – die ihnen zustehenden Nutzungsrechte.

Diese Regelungen gelten nicht, wenn die Gründe, die zur Entscheidung über den Abbruch geführt haben, ausschließlich von den EIU in vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Weise herbeigeführt wurden. Die Abbruchentscheidung selbst ist kein solcher Grund.

§ 6 MITTELABRUF

- (1) Die Auszahlung der Mittel zur Finanzierung der Planungskosten erfolgt durch den ZRF gemäß Finanzierungsplan (**Anlage 6.1**) auf entsprechende Anforderung der EIU. Die Zahlungen des ZRF sind 14 Tage nach Eingang der Anforderung durch die EIU zur Zahlung fällig.
- (2) Der Finanzierungsplan ist bei Termin- und Kostenänderungen in Abstimmung mit dem ZRF fortzuschreiben.

§ 7 NACHWEIS DER VERWENDUNG

- (1) Die EIU haben für die an sie ausgezahlten Mittel die Verwendung gemäß den nachfolgenden Regelungen dem Zweckverband nachzuweisen (Verwendungsnachweis).
- (2) Der Nachweis der Verwendung wird aufgrund der Vereinbarung eines Festpreises für die Planungen der Lph 3 und 4 nach HOAI gemäß § 5 Abs. 1 ausschließlich durch die Vorlage der abgeschlossenen Planungen der Lph 3 und 4 nach HOAI erbracht. Maßgebend hierfür ist der Zeitpunkt, an dem der Planfeststellungsbeschluss vorliegt. Der Planfeststellungsbeschluss wird dem ZRF vorgelegt. Einen weiteren, insbesondere zahlenmäßigen Nachweis und / oder eine Vorlage von Belegen kann der Zweckverband von den EIU nicht verlangen.
- (3) Abweichend von vorstehendem Absatz 2 weisen die EIU Kosten, die im Zusammenhang mit den in § 2 Abs. 3 genannten Leistungen entstehen, innerhalb von sechs Monaten nach Vorlage der Planungen gemäß vorstehendem Absatz 2 durch Vorlage einer Tabelle nach dem Muster in **Anlage 7.3a** nach. Diese Tabelle besteht aus einer summarischen Aufstellung der Einnahmen und Ausgaben in zeitlicher Folge. Die Vorlage von Belegen kann nicht verlangt werden. Der Nachweis von Eigenleistungen erfolgt entsprechend dem Muster in **Anlage 7.3b** auf Grundlage dispositiver Kostensätze.
- (4) Im Falle eines Abbruchs der Planungen (§ 5 Abs. 6) gilt der vorstehende Absatz 3 entsprechend. Der Nachweis erfolgt innerhalb von sechs Monaten.

§ 8 UMSATZSTEUER

- (1) Bei der umsatzsteuerlichen Beurteilung der nach dieser Vereinbarung vereinbarten Zahlungen sind die Vertragspartner einig, dass diese als nicht steuerbare Zuschüsse nicht der Umsatzsteuer unterliegen. Die Zahlungen werden daher netto (ohne Umsatzsteuer) ausgewiesen abgerufen.
- (2) Sind von den EIU hierfür Umsatzsteuerbeträge rückwirkend zu entrichten (durch Änderung der rechtlichen Beurteilung z.B. im Rahmen einer steuerlichen Betriebsprüfung), werden die entsprechenden Umsatzsteuerbeträge und die durch die nachträgliche Zahlung entstehenden steuerlichen Nebenleistungen im Sinne des § 3 Absatz 4 Abgabenordnung vom jeweiligen Vertragspartner für seinen Finanzierungsanteil nachgefordert und die Zahlungen der Vertragspartner für die Zukunft entsprechend angepasst.

- (3) Die Zahlungen nach Absatz 2 werden fällig mit Übersendung einer Kopie des Steuerbescheides. Die EIU werden im Einvernehmen mit den Vertragspartnern rechtzeitig Rechtsmittel einlegen, es sei denn, dies erscheint nicht angebracht, insbesondere weil bereits rechtskräftig über das Bestehen oder Nichtbestehen einer Umsatzsteuerpflicht bei vergleichbaren Infrastrukturzuschüssen entschieden wurde.

§ 9 VORBEHALTE

Der Finanzierungsvertrag steht unter der aufschiebenden Bedingung, dass die Genehmigungen der zuständigen Beschluss- und Aufsichtsorgane der Vertragspartner vorliegen. Die Vertragspartner verpflichten sich, die Entscheidungen dieser Organe zeitgerecht herbeizuführen und den Entfall des Vorbehalts den jeweils anderen Vertragspartnern schriftlich zur Kenntnis zu bringen.

§ 10 SCHLUSSBESTIMMUNGEN

- (1) Die Vertragspartner sind sich einig, dass mit dem vorliegenden Finanzierungsvertrag noch keine abschließende Entscheidung über die Realisierung der in § 3 dieses Finanzierungsvertrages genannten Infrastrukturmaßnahme getroffen ist.
- (2) Die EIU werden die Infrastrukturmaßnahme nach § 3 dieses Finanzierungsvertrages nur realisieren, wenn die Wirtschaftlichkeit der Infrastrukturmaßnahme für die EIU sichergestellt ist. Das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsrechnung nach Beendigung der Lph 4 wird dem ZRF mitgeteilt, erforderlichenfalls erläutert.
- (3) Sollte eine Bestimmung dieses Finanzierungsvertrages unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, so berührt dies die Wirksamkeit des Finanzierungsvertrages im Übrigen nicht. Die Vertragspartner verpflichten sich, in einem solchen Fall die Bestimmung durch eine wirksame oder durchführbare Bestimmung zu ersetzen, die dem wirtschaftlichen Zweck der zu ersetzenden Bestimmung soweit wie möglich entspricht. Entsprechendes gilt für etwaige Lücken des Finanzierungsvertrages.
- (4) Die EIU sind berechtigt, ihre Rechte und Pflichten aus diesem Finanzierungsvertrag insgesamt oder teilweise auf verbundene Unternehmen im Sinne des §§ 15 ff. Aktiengesetz zu übertragen, ohne dass es der Zustimmung der anderen Vertragspartner bedarf. Die EIU werden die anderen Vertragspartner in diesem Fall umgehend hiervon in Kenntnis setzen.
- (5) Die Vertragspartner sind sich einig, dass der ZRF die REGIO-VERBUND GmbH mit der umfassenden Wahrnehmung seiner Interessen einschließlich der Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag betraut.
- (6) Die EIU benennen einen gemeinsamen Ansprechpartner, der dem ZRF zu Fragen der Vergabe und Durchführung der Planungen gemäß § 1 zur Verfügung steht.
- (7) Dieser Finanzierungsvertrag wird für jeden Vertragspartner einmal ausgefertigt.
- (8) Der ZRF nimmt zur Kenntnis, dass die in diesem Finanzierungsvertrag und seinen Anlagen enthaltenen Regelungen und Informationen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der EIU darstellen. Er verpflichtet sich daher, den Inhalt der Regelungen und die in diesem Vertrag enthaltenen Informationen vertraulich zu behandeln.
- (9) Änderungen und Ergänzungen zu diesem Vertrag bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. E-Mail und Telefax wahren das Schriftformerfordernis nicht.

§ 11 Anlagen

- (1) Folgende Anlagen sind Bestandteil dieses Vertrages:
- Anlage 2.2** Ergänzende Vereinbarungen zum Bericht Lph 1 und 2
 - Anlage 5.4** Meldung von Mehrkosten infolge Bestelländerung
 - Anlage 6.1** Finanzierungsplan
 - Anlage 7.3a** Verwendungsnachweis
 - Anlage 7.3b** Eigenleistungsnachweis

Datum und Unterschriften

Für den ZRF

.....
Dorothea Störr-Ritter

Für DB Netz

.....
Knut Maisch

.....
Ulrich Faatz

Für DB Station&Service

.....
Sven Hantel

.....
Marcel Weber

Für DB Energie

.....
Thomas Pakull

.....
Hubert Blasy