

## Beschlussvorlage

bearbeitet von:

Tel. Nr.:

Datum:

Uwe Schade

0761/201-4565

04.10.2021

---

### BREISGAU-S-BAHN 2020

- a) Sachstandsbericht
  - b) Stadtbahnverlängerung Littenweiler
  - c) Konzipierung und Planung von Mobilitäts-Drehscheiben
  - d) Modernisierung Bahnhof Emmendingen
- 

Beratungsfolge	Sitzungstermin	öff.	n.ö.	Empfehlung	Beschluss
bA	09.11.2021		X	X	
VV	15.12.2021	X			X

---

### Die Verbandsversammlung fasst folgenden Beschluss:

1. Der Sachstandsbericht zur BREISGAU-S-BAHN 2020 wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Verbandsvorsitzende wird beauftragt, eine Planungsvereinbarung mit der Stadt Freiburg über die Anpassung der Genehmigungsplanung (HOAI-Leistungsphasen 1-4) für die Stadtbahnverlängerung Littenweiler auf Grundlage des als Anlage zu dieser Drucksache beigefügten Entwurfs abzuschließen.
3. Die ZRF-Verwaltung wird beauftragt, eine Konzeption für Mobilitäts-Drehscheiben zu erarbeiten und konkrete Planungen für sechs von den Verbandsmitgliedern festzulegende Standorte bis zur Entwurfsplanung (HOAI-Leistungsphasen 1-3) zu erstellen. Die notwendigen Mittel sind in den kommenden beiden Jahren in den Wirtschaftsplan des ZRF einzustellen.
4. Der Verbandsvorsitzende wird beauftragt, gegenüber der DB Station&Service AG auf die Einrede der Verjährung bei der Modernisierung des Bahnhofes Emmendingen bis zum 31.12.2022 zu verzichten, damit die Finanzierung der aus Sicht der DB Station&Service AG noch offenen Forderungen abschließend geklärt und der Verbandsversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt werden kann.

### ANLAGEN:

1. Entwurf eines Planungsvertrags mit der Stadt Freiburg über die Anpassung der Genehmigungsplanung (HOAI-Leistungsphasen 1-4) für die Stadtbahnverlängerung Littenweiler
2. Schreiben des Verbandsvorsitzenden an die DB Station&Service AG vom 12.11.2021

## **Begründung**

### **1. Ausgangslage S-Bahn-Ausbau**

Auf Grundlage entsprechender Beschlüsse der Verbandsversammlung und der vertraglichen Vereinbarungen mit der DB AG und der SWEG wurde die Infrastruktur der regionalen Schienenstrecken in den zurückliegenden Jahren gemäß der Ausbaustufe 2018-neu der BREISGAU-S-BAHN 2020 ausgebaut:

Münstertalbahn	(2012-2013)
Müllheim-Neuenburg	(2016)
Drei-Seen-Bahn	(2016)
Höllentalbahn West	(2018)
Höllentalbahn Ost	(2018 - 2019)
Kaiserstuhlbahn	(2017 - 2019, „Restarbeiten“ 2020 und 2021)
Breisacher Bahn	(2019 - 2020)

In der Umsetzung befindet sich derzeit noch der Abschnitt Waldkirch – Elzach der Elztalbahn, der am 14.11.2021 in Betrieb genommen wird.

Als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Land Baden-Württemberg zuständig für die Durchführung von Vergabeverfahren für den S-Bahn-Betrieb. Die Grundlagen hierfür bilden das „Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg“ sowie der 2014 zwischen dem ZRF und dem Land abgeschlossene S-Bahn-Mitfinanzierungsvertrag. Parallel zu den o.g. Ausbaumaßnahmen hatte das Land Vergabeverfahren für alle drei Netze der Breisgau-S-Bahn 2020 durchgeführt:

Netz 4:	Rheintalbahn
Netz 9a:	Ost-West-Achse (Breisach/Endingen - Gottenheim - Freiburg - Titisee - Villingen/Seebrugg),
Netz 9b:	Freiburger Y (Elztalbahn, Kaiserstuhlbahn West, Münstertalbahn)

Die Betriebsaufnahmen mit verbessertem Fahrplanangebot für die Netze 9a sowie für die Kaiserstuhlbahn West (Breisach - Riegel-Malterdingen, Netz 9b) erfolgten zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019. Auf der Kaiserstuhlbahn West mussten dabei zunächst noch die alten Dieseltriebwagen eingesetzt werden, weil sich die Auslieferung der neuen Elektrotriebwagen verzögert hatte. Seit Ende Juni 2021 sind aber auch hier neue Fahrzeuge im Einsatz. Im Juni 2020 wurde der Betrieb im Netz 4 sowie auf der Münstertalbahn mit angepasstem Fahrplankonzept aufgenommen. Die Betriebsaufnahme der Elztalbahn (Netz 9b) mit neuem Fahrplankonzept erfolgte im Abschnitt Freiburg Hbf – Denzlingen – Waldkirch im Februar 2021. Allerdings kamen auch hier wegen der Verzögerungen bei der Auslieferung der neuen Elektrotriebwagen zunächst noch die alten Dieselfahrzeuge zum Einsatz. Anfang August 2021 erfolgte dann die Umstellung auf elektrischen Betrieb, jedoch noch mit geliehenen Fahrzeugen. Seit dem 4. Oktober 2021 werden auf dem Abschnitt zwischen Freiburg und Waldkirch die neuen Triebwagen eingesetzt.

## **2. Sachstand Ausbau Elztalbahn**

Der Ausbau der Elztalbahn zwischen Denzlingen und Elzach startete Anfang März 2020. Der ursprünglich für Ende Oktober 2020 vorgesehen Abschluss der Bauarbeiten musste aufgrund von Verzögerungen im Bauablauf verschoben werden. Im Abschnitt Denzlingen – Waldkirch wurde Anfang Februar 2021 der Probebetrieb aufgenommen, zwei Wochen später dann auch der Betrieb mit Fahrgästen. Im April 2021 hatte die DB AG den ZRF informiert, dass der bis dahin vorgesehene Zeitpunkt für die Inbetriebnahme des Abschnitts Waldkirch – Elzach Mitte Juni 2021 nicht gehalten werden kann. Die Bauarbeiten werden nunmehr Ende Oktober 2021 abgeschlossen sein, sodass nach entsprechenden Test- und Schulungsfahrten der Betrieb mit Fahrgästen auf der gesamten Elztalbahn zwischen Freiburg, Denzlingen und Elzach am 14.11.2021 aufgenommen werden kann.

## **3. Kostenentwicklung S-Bahn-Ausbau**

In der Verbandsversammlung am 11.12.2019 war ausführlich über die konjunkturbedingten Kostensteigerungen für die Maßnahmen der Ausbaustufe 2018-neu berichtet worden (Drucksache ZRF-bA/VV 2019.005). Da bei allen Strecken noch Restarbeiten offen sind und die beauftragten Baufirmen nach wie vor Nachträge einreichen können, kann es weiterhin zu Änderungen bei den Baukosten kommen. Der aktuelle Stand ergibt sich aus der nachfolgenden Übersicht:

	DS 2019.005 [Mio. Euro]	aktuell [Mio. Euro]
Kaiserstuhlbahn	60,0	unverändert
Höllentalbahn West	75,0	76,0
Höllentalbahn Ost (inkl. Anteil Schwarzwald-Baar-Kreis)	102,3	117,9
Breisacher Bahn	135,0	145,9
Elztalbahn (*Submissionsergebnisse gem. DS 2020.002)	53,4*	68,5

## **4. Stadtbahnverlängerung Littenweiler**

Die Stadtbahnverlängerung Littenweiler ist als regional bedeutsames Vorhaben Teil der Breisgau-S-Bahn 2020 und dem Zielkonzept zugeordnet. Nach aktueller Beschlusslage ist damit eine Realisierung im Zeitraum „nach 2018“ vorgesehen. Gemäß Stadtbahnausbauprogramm 2030 der Stadt Freiburg gehört die Stadtbahn Littenweiler zum „Vordringlichen Bedarf“ und soll zwischen Mitte 2024 und Mitte 2026 – und damit vor Baubeginn für den Stadttunnel in Freiburg – realisiert werden.

Am 19.02.2002 war zwischen der Stadt Freiburg und dem ZRF ein Planungsvertrag zur Erstellung der Genehmigungsplanung (HOAI-Leistungsphasen 1-4) für die Stadtbahn Littenweiler abgeschlossen worden. Für die Durchführung der notwendigen Planungsleistungen einschließlich der baurechtlichen Sicherung der Maßnahme über einen Bebauungsplan war ein pauschaler Zuschuss i.H.v. 620.000 € vereinbart worden.

Die Planung gemäß Vertrag wurde am 05.12.2006 mit dem Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan abgeschlossen. Der Planungsvertrag ist damit erfüllt und wurde vollständig abgerechnet.

In den Jahren 2003 und 2004 verschlechterten sich die Finanzlage bei den Gebietskörperschaften und die Zuschusssituation für Vorhaben nach dem GVFG-Landesprogramm – hierzu gehört die Stadtbahn Littenweiler – so stark, dass eine Neuordnung der Ausbauplanungen für die Breisgau-S-Bahn erforderlich wurde.

2010 kündigte der Bund das Auslaufen der GVFG-Bundesfinanzierung für Ende 2019 an. In diesem Zusammenhang kam es zu einer veränderten Priorisierung bei den Stadtbahnvorhaben mit dem Ziel, eine möglichst große Anzahl an Bundesvorhaben noch zeitgerecht abschließen zu können. Vor diesem Hintergrund wurde im Juni 2010 eine Verschiebung der Stadtbahn Littenweiler auf das Jahr 2016 beschlossen.

Im Mai 2011 kam es dann zu einer weiteren zeitlichen Verschiebung auf den Zeitraum „nach 2018“, weil die finanzielle Gesamtsituation einschließlich der geänderten Förderbedingungen eine Neubewertung des Ausbauprogramms Breisgau-S-Bahn 2020 insgesamt erforderlich machte.

## Neuplanung

Mit der Beschlussfassung zum Stadtbahnausbauprogramm 2030 im Mai 2020 hat die Stadt Freiburg die Planungen für die Stadtbahn Littenweiler wiederaufgenommen.

Aus Sicht der Stadt stellt der Bebauungsplan aus dem Jahr 2006 keine belastbare Rechtsgrundlage für die Baudurchführung mehr dar. Daher sei eine formale Änderung und Überarbeitung unvermeidlich, insbesondere im Hinblick auf die Umweltgutachten. Zudem entspräche der Bebauungsplan in wesentlichen Punkten nicht mehr den aktuellen Planungsanforderungen, so dass auch eine inhaltliche Überarbeitung der Planung erforderlich sei. Außerdem muss nach den Forderungen des Landes als Zuwendungsgeber eine Nutzen-Kosten-Untersuchung vorgelegt werden.

Im Einzelnen ergibt sich aus Sicht der Stadt folgender Änderungsbedarf:

- Erweiterung des Planungsumfangs um die Wendeschleife Lassbergstraße, weil die dort vorhandene Haltestelle in Richtung Innenstadt im Bogen liegt und damit nicht den Anforderungen an die Barrierefreiheit entspricht. Die Wendeschleife soll vollständig aufgegeben und durch eine Haltestelle in der Hansjakobstraße ersetzt werden.
- Verzicht auf die geplante Wendeschleife an der neuen Endhaltestelle, weil die VAG künftig nur noch Zweirichtungsfahrzeuge einsetzen will. Ersatzweise soll eine Wendeanlage errichtet werden, was gleichzeitig eine Anpassung der ursprünglich geplanten Busumsteiganlage nach sich zieht.
- Änderung des Plankonzepts für den Abschnitt in der Lindenmattenstraße zur Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr. Durch Wegfall des bisher geplanten einseitigen eigenen Bahnkörpers für die Stadtbahn ergibt sich zudem eine Erhöhung der Verkehrssicherheit bei den einmündenden Seitenstraßen.
- Anpassungen im Bereich Bahnübergang Lindenmattenstraße

- Anpassung der Trassenführung im Bereich S-Bahn-Haltepunkt Littenweiler, weil sich hier beim Ausbau der Höllentalbahn ein größerer Flächenbedarf für den Bau des zweiten Bahnsteigs und der Zugänge ergeben hat.

## **Kosten und Finanzierung der Neuplanung**

Nach einer Abschätzung der Stadt Freiburg fallen für die Überarbeitung der Genehmigungsplanung Kosten in Höhe von rund 1,0 Mio. € an.

Ursächlich für die jetzt erforderlichen Anpassungen der Genehmigungsplanung ist die zeitliche Verschiebung des Vorhabens, die im Einvernehmen zwischen Stadt und ZRF beschlossen wurde. Allerdings soll die Aktualisierung des Bebauungsplans auch dazu genutzt werden, im Bereich der heutigen und der künftigen Endhaltestelle geänderte Planungsansätze zu realisieren, die nicht auf die zeitliche Verschiebung zurückzuführen sind. Daher haben sich Stadt und ZRF darauf verständigt, dass sich der ZRF mit einem Anteil von 60% an den tatsächlich anfallenden Planungskosten beteiligt. Bezogen auf die oben genannte Abschätzung ergibt sich ein Betrag in Höhe von voraussichtlich 600.000 €. Dieser Anteil gilt jedoch nur für die jetzt anstehende Überarbeitung der Genehmigungsplanung. Für die Baudurchführung ist ein Realisierungs- und Finanzierungsvertrag mit der Freiburger Verkehrs AG abzuschließen. Für den darin zu definierenden Projektumfang muss der ZRF die anfallenden Planungs- und Baukosten in vollem Umfang mitfinanzieren.

Es wird vorgeschlagen, auf dieser Grundlage eine Planungsvereinbarung mit der Stadt Freiburg für die Überarbeitung der Genehmigungsplanung abzuschließen. Ein entsprechender Entwurf ist als ANLAGE 1 dieser Drucksache beigelegt.

## **5. Konzipierung und Planung von Mobilitäts-Drehscheiben**

In der Sitzung der Verbandsversammlung am 23.06.2021 war ausführlich über die Bewerbung zur ÖPNV-Modellregion Freiburg berichtet worden (Drucksache ZRF-bA/VV 2021.005). Wie in Drucksache ZRF-bA/VV 2021.014 dargestellt, war die Bewerbung leider nicht erfolgreich. Trotzdem sollen verschiedene Teilprojekte, die seinerzeit zur Förderung beantragt worden waren, weitergeführt werden, weil sie einen entscheidenden Beitrag zur notwendigen Mobilitätswende leisten können. Hierzu gehört aus dem Teilprojekt „Vernetzte Mobilität“ die Konzipierung und Planung von sogenannten Mobilitäts-Drehscheiben, für die der ZRF in der gemeinsamen Absichtserklärung für die ÖPNV-Modellregion Freiburg vom 23.3.2021 die Projektleitung übernommen hatte.

Mobilitäts-Drehscheiben dienen dazu, verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu verknüpfen, um den Bürgerinnen und Bürgern in der Region durchgängige Wegeketten von Haus zu Haus anbieten zu können mit einem möglichst hohen Anteil an umweltfreundlichen Verkehrsarten.

Dabei kann ein Mobilitäts-Drehscheiben, jeweils abhängig vom konkreten örtlichen Bedarf, z.B. folgende Komponenten aufweisen:

- Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (S-Bahn, Stadtbahn, Bus), ggf. auch in Kombination (Umsteigeanlagen Bus-Schiene oder Bus-Bus),

- Abstellmöglichkeiten für Individualverkehrsmittel, insbesondere für Autos (P&R) und Fahrräder (B&R), wobei insbesondere beim Radverkehr Sicherheitsaspekte und der Schutz gegen Witterungseinflüsse zu berücksichtigen sind (Überdachung, Fahrradboxen oder -parkhäuser),
- Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge,
- Angebote für die Nutzung von Sharing-Mobility (Car-/Bike-Sharing) und von Leihfahrzeugen (Fahrräder, Pedelecs, E-Roller, E-Scooter),
- Einrichtungen zur Information für die Nutzerinnen und Nutzer (digital/analog),
- weitere Service-Einrichtungen (z.B. WC-Anlagen, Beratungs- und Verkaufseinrichtungen).

Gegenstand der Bewerbung zur ÖPNV-Modellregion war die Konzipierung und Planung von insgesamt sechs Mobilitäts-Drehscheiben. Ziel ist dabei, mit diesen sechs „Leuchtturmprojekten“ aufzuzeigen, welche Möglichkeiten für ergänzende Mobilitätsangebote es gibt und wie die verschiedenen Mobilitätsarten an geeigneten Knotenpunkten miteinander vernetzt werden können. Die genauen Standorte für die Mobilitäts-Drehscheiben – gegliedert nach Projektteilräumen – sind noch von den Verbandsmitgliedern des ZRF gemäß der folgenden Übersicht festzulegen:

Landkreis Emmendingen: Nordwest, Nordost,  
Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald: Ost, Süd, West  
Stadt Freiburg: Mitte

Es wird vorgeschlagen, dass der ZRF die Konzipierung für Mobilitäts-Drehscheiben und die konkrete Planung für die ausgewählten sechs Standorte bis zur Entwurfsplanung (HOAI-Leistungsphasen 1-3) übernimmt. Die notwendigen Mittel für die Konzepterstellung und die Planung sind in den kommenden beiden Jahren in den ZRF-Wirtschaftsplan einzustellen, sodass die Planungen bis Ende 2023 abgeschlossen werden können. Der genaue Mittelbedarf insbesondere für die Planung lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt aber noch nicht beziffern, weil die Standorte noch festzulegen sind und erst dann die Größe und der Umfang der einzubeziehenden Mobilitätsangebote abgeschätzt werden können. Für die bauliche Umsetzung und die Finanzierung der Anlagen wird dann primär die jeweilige Gemeinde zuständig sein. Daher sind die Planungen im Einvernehmen und in enger Abstimmung mit den Standortgemeinden zu erstellen.

## **6. Modernisierung des Bahnhofes Emmendingen**

Zwischen Juli 2012 und Mai 2014 wurde der Bahnhof Emmendingen im Rahmen des Bahnstationsmodernisierungsprogramms des Landes Baden-Württemberg mit finanzieller Beteiligung des ZRF barrierefrei ausgebaut. Bei der Baudurchführung kam es zu deutlichen Kostensteigerungen, die unter anderem darauf zurückzuführen waren, dass die zuständige DB Station&Service AG zusätzliche Maßnahmen umsetzen ließ, die aus ihrer Sicht erforderlich waren, die aber zuvor nicht mit den Finanzierungspartnern abgestimmt worden waren.

Bei einigen dieser Maßnahmen war aus Sicht des ZRF kein unmittelbarer Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau gegeben, sodass die DB aufgefordert wurde, zusätzliche Nachweise und Begründungen vorzulegen. Trotz regelmäßiger Gespräche hierzu wurden über Jahre hinweg keine ergänzenden Unterlagen zur Verfügung gestellt.

Am 13.11.2018 erhielt der ZRF von der DB Station&Service AG eine Schlussrechnung für die Modernisierung des Bahnhofs Emmendingen in Höhe von rund 208.000 €. Mit dieser Rechnung waren die zwischen der DB, dem Land Baden-Württemberg und dem ZRF vertraglich vereinbarten Finanzierungsanteile des ZRF überschritten, sodass die Zahlung der Rechnung gegenüber der DB mit Verweis auf die seit Jahren andauernden Gespräche und die nach wie vor nicht vorgelegten Unterlagen abgelehnt wurde. Die DB erklärte sich daraufhin bereit, die Rechnung bis zu einer endgültigen Klärung zum Mahnen zu sperren. Kurz danach fand ein weiteres Gespräch mit der Leitungsebene der DB Station&Service AG statt, in dem der Sachverhalt aus Sicht des ZRF erneut erläutert wurde und die DB wieder eine kurzfristige Klärung zusagte. Leider ist auch danach und bis zum heutigen Tage nichts passiert.

Zum 31.12.2021 tritt in Bezug auf die noch offene Forderung der DB Station&Service AG die Verjährung ein. Daher hat sich die DB an den ZRF gewandt mit der Bitte, bis zum 31.12.2022 auf die Einrede der Verjährung zu verzichten. Da die aus Sicht der DB ausstehenden Zahlungen nicht durch entsprechende Beschlüsse des ZRF gedeckt sind, ist hierfür die Zustimmung der Verbandsversammlung erforderlich. Der Verbandsvorsitzende hat in einem Schreiben gegenüber der DB einen Einredeverzicht in Aussicht gestellt, gleichzeitig aber die Klärung der offenen Fragen innerhalb des kommenden Jahres eingefordert. Das Schreiben einschließlich der erläuterten Anlagen ist als ANLAGE 2 dieser Drucksache beigelegt.

- ENTWURF -

**Planungsvertrag Stadtbahnverlängerung Littenweiler**

Zwischen der

**Stadt Freiburg im Breisgau**  
- nachfolgend Stadt genannt -

und dem

**Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg**  
- nachfolgend ZRF genannt -

wird folgender

**Planungsvertrag**

geschlossen:

**Präambel**

Die Stadtbahnverlängerung Littenweiler ist als regional bedeutsames Vorhaben Teil der Breisgau S-Bahn 2020 und dem Zielkonzept zugeordnet. Gemäß Stadtbahnausbauprogramm 2030 der Stadt Freiburg, das der Gemeinderat am 27.05.2020 beschlossen hat, gehört die Stadtbahnverlängerung Littenweiler zum „Vordringlichen Bedarf“ und soll zwischen Mitte 2024 und Mitte 2026 realisiert werden. Das Vorhaben genießt oberste Priorität, weil es vor dem Bau des Stadttunnels abgeschlossen sein soll.

Bereits am 19.02.2002 wurde zwischen der Stadt Freiburg und dem ZRF ein Planungsvertrag zur Erstellung der Genehmigungsplanung für die Stadtbahn Littenweiler abgeschlossen. Dieser wurde am 05.12.2006 mit dem Satzungsbeschluss des Freiburger Gemeinderates zum Bebauungsplan „Stadtbahnverlängerung Littenweiler“ (Plan-Nr. 3-70) erfüllt und in der Folge vollständig abgerechnet.

Zeitliche Verzögerungen und nunmehr erforderliche inhaltliche Änderungen machen eine Überarbeitung und Aktualisierung der seinerzeitigen Planung erforderlich. So stellt der Bebauungsplan aus dem Jahr 2006 insbesondere mit Blick auf die Umweltgutachten keine belastbare Rechtsgrundlage mehr für die Baudurchführung dar. Zudem entspricht der Bebauungsplan in wesentlichen Punkten nicht mehr den aktuellen Planungsanforderungen und es muss nach den Forderungen des Landes als Zuwendungsgeber eine Nutzen-Kosten-Untersuchung vorgelegt werden.



## **§ 1**

### **Gegenstand des Vertrags**

- (1) Gegenstand des Vertrages sind alle Planungsleistungen und Untersuchungen für die Überarbeitung der Genehmigungsplanung (HOAI-Leistungsphasen 1-4) für die regional bedeutsame Stadtbahnverlängerung Littenweiler einschließlich Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (Standardisierte Bewertung) und eines Verfahrens zur Änderung des Bebauungsplans "Stadtbahnverlängerung Littenweiler" (Plan-Nr. 3-70).
- (2) Beteiligte sind die Stadt Freiburg im Breisgau, Garten- und Tiefbauamt, als Auftragnehmer und der ZRF als Auftraggeber.

## **§ 2**

### **Art und Umfang des Vorhabens**

- (1) Gegenstand dieses Vertrages ist die Verlängerung der Stadtbahn Littenweiler von der Haltestelle Lassbergstraße bis zur künftigen Endhaltestelle am Kappler Knoten. Das Vorhaben umfasst mit Blick auf die Überarbeitung der Genehmigungsplanung im Wesentlichen die folgenden Teilmaßnahmen:
  - Rückbau der Wendeschleife Lassbergstraße und Neubau einer Haltestelle in der Hansjakobstraße,
  - Neuordnung des Plankonzepts in der Lindenmattenstraße zur Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei den einmündenden Seitenstraßen,
  - Anpassung der Planungen im Bereich des Bahnübergangs Lindenmattenstraße,
  - Anpassung der Trassenführung im Bereich des Bahnhofs Littenweiler aufgrund eines erhöhten Flächenbedarfs für den Bau des zweiten Bahnsteigs und der Zugänge, der sich beim Ausbau der Höllentalbahn ergeben hat,
  - Anpassung der Planungen für die beiden neuen Bahnübergänge für den Fuß- und Radverkehr im Bereich Römerstraße und Im Oberfeld/Hagmättle,
  - Anpassung der Planungen für den Bereich der künftigen Endhaltestelle durch den Verzicht auf die bisher geplante Wendeschleife. Ersatzweise soll eine Kehranlage errichtet werden, was gleichzeitig eine Anpassung der geplanten Busumsteiganlage nach sich zieht.

## **§ 3**

### **Planung der Maßnahme**

- (1) Das Vorhaben wird von der Stadt bis zum Abschluss der Genehmigungsplanung geplant, also bis zum Vorliegen des Satzungsbeschlusses für den geänderten Bebauungsplan. Bei der Planung werden einschlägige Vorschriften und sonstige Richtlinien in der jeweils neuesten Fassung beachtet.

- ENTWURF -

- (2) Die Planung der Maßnahmen nach den §§ 1 und 2 obliegt bis zum Abschluss der Genehmigungsplanung der Stadt. Die Stadt führt die Planungen entweder mit eigenem Personal durch oder lässt die Planungen ganz oder teilweise durch geeignete und leistungsfähige Dritte durchführen. Der ZRF ist auf Anfrage jederzeit über den aktuellen Stand von Planung und Kostensituation sowie über den Zeitplan mit den vorgesehenen Anfangs- und Endterminen vollständig und umfassend zu informieren.

#### **§ 4 Baurecht**

- (1) Die Stadt wird für die Maßnahme ein Verfahren zur Änderung des Bebauungsplans "Stadtbahnverlängerung Littenweiler" (Plan-Nr. 3-70) durchführen.
- (2) Die Planungshoheit der Stadt bleibt von diesem Vertrag unberührt. Es besteht kein Anspruch auf Schaffung eines Baurechts. Sofern das Baurecht bzw. die Genehmigung der technischen Aufsichtsbehörde nicht erreicht werden können, ergeben sich aus diesem Vertrag keine wechselseitigen Ansprüche auf Schadensersatz. Sofern das Baurecht nicht geschaffen werden kann oder die Planung aus anderen Gründen einvernehmlich nicht fortgeführt wird, fordert der ZRF für tatsächlich erbrachte Leistungen den Zuschuss nicht bzw. nicht anteilig zurück.

#### **§ 5 Umfang und Kosten des Planungsauftrags**

- (1) Die Stadt erbringt die Planungsleistungen entsprechend dem in den §§ 1 und 2 festgelegten Umfang und legt diese dem ZRF in digitaler Form vor (Formate: Word, Excel und pdf). Teil der zu erbringenden Leistung ist eine Baukostenermittlung entsprechend Leistungsphase 3 HOAI.
- (2) Die Kosten für die Überarbeitung der Genehmigungsplanung betragen gemäß der **ANLAGE** voraussichtlich rund 1,00 Mio. Euro.
- (3) Der ZRF beteiligt sich an den Kosten für die erforderlichen Planungsleistungen mit einem Zuschuss in Höhe von 60 v.H., wobei die Abrechnung auf Basis der tatsächlich anfallenden Kosten erfolgt. Der voraussichtliche Anteil des ZRF beläuft sich nach der Schätzung in der **ANLAGE** auf rund 600.000 Euro.

#### **§ 6 Abschlagszahlungen und Abrechnungen**

- (1) Der ZRF leistet die vereinbarten Zuschüsse nach § 5 Abs. 3 anteilig entsprechend Planungsfortschritt nach Anforderung durch die Stadt. Die Anforderungen werden auf volle Tausend Euro abgerundet. Hiervon ausgenommen ist die Schlussabrechnung nach Abschluss der Leistungen nach diesem Vertrag.

- ENTWURF -

- (2) Die Anforderungen der Stadt dürfen die nachfolgenden Jahresraten nicht überschreiten:

2022:	300.000 Euro
2023:	300.000 Euro

Sollte sich für die Jahre 2024 ff ein zusätzlicher Zuschussbedarf ergeben, so informiert die Stadt den ZRF jeweils bis zum 31.07. des Vorjahres.

- (3) Alle Zuschusszahlungen des ZRF werden gebührenfrei auf die IBAN der Stadt Freiburg DE63 6805 0101 0002 0100 12 der Sparkasse Freiburg – Nördlicher Breisgau überwiesen.

## **§ 7 Zusammenarbeit**

- (1) Die Vertragspartner regeln alle im Zusammenhang mit diesem Vertrag sich ergebenden Fragen in gegenseitiger vertrauensvoller Zusammenarbeit.
- (2) Werden aus wichtigen Gründen, insbesondere aufgrund gesetzlicher Änderungen oder Änderung untergesetzlicher Vorschriften, Anpassungen oder Ergänzungen der in diesem Vertrag getroffenen Vereinbarungen zur Wahrung der darin festgelegten Interessen eines Vertragspartners erforderlich, so sind diese unverzüglich in gegenseitigem Einvernehmen vorzunehmen.
- (3) Der ZRF beauftragt die REGIO-VERBUND GmbH mit der umfassenden Wahrnehmung seiner Interessen, insbesondere seiner Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag. Er wird die Stadt von einer Beendigung der Beauftragung unverzüglich unterrichten.

## **§ 8 Änderungen und Ergänzungen**

- (1) Änderungen oder Ergänzungen zu diesem Vertrag bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform und der Zustimmung der Vertragspartner. Sie sind von allen Vertragsparteien zu unterschreiben. E-Mail und Telefax wahren das Schriftformerfordernis nicht.
- (2) Sollte eine Bestimmung dieses Vertrages unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, so berührt dies die Wirksamkeit des Vertrages im Übrigen nicht. Die Vertragsparteien 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 Vertrages.

## **§ 9 Schlussbestimmungen**

- (1) Dieser Vertrag wird zweifach ausgefertigt. Die Stadt und der ZRF erhalten je eine Fertigung einschließlich Anlage.
- (2) Beide Vertragspartner streben an, auf Basis der Genehmigungsplanung und der hierauf beruhenden Kostenschätzung mit der Freiburger Verkehrs AG (VAG) zeitnah nach Vorliegen der Voraussetzungen einen Bau- und Finanzierungsvertrag abzuschließen.
- (3) Die Tatsache, dass der Rückbau der Wendeschleife Lassbergstraße und der Neubau einer Haltestelle in der Hansjakobstraße unter §2 Abs. 2 erwähnt sind, bedeutet nicht, dass der ZRF einer Erweiterung des Vorhabens Stadtbahnverlängerung Littenweiler um diese Teilmaßnahmen zugestimmt hat. Diese Änderung wie auch die Anpassung der Planungen im Bereich der künftigen Endhaltestelle basieren auf geänderten Planungsansätzen der Stadt und sind nicht auf die zeitliche Verschiebung zurückzuführen. Daraus resultiert im Wesentlichen auch der reduzierte Zuschussanteil des ZRF gemäß §5 Abs. 3. Der Projektumfang der regional bedeutsamen Stadtbahnverlängerung Littenweiler wird abschließend im Bau- und Finanzierungsvertrag festgelegt.
- (4) Beide Vertragspartner werden alle Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag umfassend auf etwaige Rechtsnachfolger übertragen.
- (5) Der Gerichtsstand ist Freiburg im Breisgau.

Freiburg, den

Freiburg, den

Für den Zweckverband  
Regio-Nahverkehr

Für die Stadt Freiburg

Der Verbandsvorsitzende

Der Oberbürgermeister

Stadtbahnverlängerung Littenweiler		
Überarbeitung der Genehmigungsplanung - Abschätzung Planungskosten		
Nr.	Titel	Kosten (brutto)
		<i>geschätzt</i>
1	Vermessung	26.398,77 €
2	Verkehrsuntersuchung	29.654,80 €
3	Nutzen-Kosten-Untersuchung	
	Voruntersuchung	16.422,00 €
	Hauptteil	45.000,00 €
4	Umwelt	
	Artenschutzrechtliche Prüfung	26.646,24 €
	Lärm	15.000,00 €
	Erschütterung	10.000,00 €
	Lufthygiene	10.000,00 €
	Elektromagnetische Verträglichkeit (EMV)	10.000,00 €
5	Bahnübergänge (BÜ)	
	BÜ-Neubau Römerstraße und Oberfeld/Hagmättle	16.765,58 €
	Planung BÜ-Umbau Lindenmattenstr.	25.000,00 €
6	Städtebau Kappler Knoten	28.477,20 €
7	Baugrund	50.000,00 €
8	Tunnelstatik B31	20.000,00 €
9	Verkehrsanlagenplanung HOAI 1-4	506.594,25 €
10	Fahrleitungsplanung	40.000,00 €
	Zwischensumme	875.958,84 €
11	Projektsteuerung	124.041,16 €
	SUMME	1.000.000,00 €

Anteil ZRF	60,00%	600.000,00 €
davon:		
Breisgau-Hochschwarzwald	15,31%	91.860,00 €
Emmendingen	2,98%	17.880,00 €
Freiburg	81,71%	490.260,00 €



## Der Verbandsvorsitzende

Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg  
Berliner Allee 1 · 79114 Freiburg

Herrn  
Michael Groh  
Leiter Regionalbereich Südwest (I.SP-SW)  
DB Station&Service AG  
Lautenschlagerstraße 20  
70173 Stuttgart

Ihr Zeichen:  
Ihre Nachricht vom:  
Unser Zeichen: 78.1.2.9.7  
Durchwahl: 0761 201-4565  
E-Mail: uwe.schade@zrf.de  
Freiburg i.Br., 12.11.2021  
Bearbeiter: Uwe Schade

## Modernisierung des Bahnhofs Emmendingen

Sehr geehrter Herr Groh,  
sehr geehrte Damen und Herren,

ich nehme Bezug auf die als Anhang beigefügte E-Mail von Frau Notheisen vom 13.10.2021, mit der uns mit Blick auf eine aus Sicht der DB Station&Service AG offene Forderung im Zusammenhang mit der Modernisierung des Bahnhofs Emmendingen die Möglichkeit auf einen Verjährungseinredeverzicht gegeben wird.

Wir hatten in unserem Schreiben vom 10.12.2018 an Herrn Gensmantel dargelegt, warum eine Begleichung der fraglichen Rechnung aus unserer Sicht nicht möglich ist. Hintergrund ist, dass aufgetretene Kostenerhöhungen bei der Modernisierung des Bahnhofs Emmendingen von Seiten der DB Station&service AG nach wie vor nicht erläutert bzw. begründet wurden. Anbei finden Sie neben dem oben genannten Schreiben auch einen Aktenvermerk zu einem Gespräch, das diesbezüglich am 21.01.2016 in Ihrem Hause stattgefunden hatte.

Herr Gensmantel hatte uns gegenüber in einer E-Mail am 09.01.2019 mitgeteilt, dass die fragliche Rechnung bis zur endgültigen Klärung der offenen Punkte zum Mahnen gesperrt wurde. Auch diese Nachricht ist als Anhang beigefügt. In einem Telefonat mit Herrn Hundacker-Walberer am 15.01.2019 wurde der Sachverhalt aus unserer Sicht nochmals umfassend dargestellt. Herr Hundacker-Walberer wollte sich kurzfristig um eine Klärung bemühen, entweder durch Beantwortung der offenen Fragen oder mit einem Kompromissvorschlag, der eine erneute Einarbeitung in den komplexen Sachverhalt für beide Seiten entbehrlich macht. Leider ist dies bis heute nicht erfolgt.

Vorsitzender:  
Hanno Hurth

Sitz:  
79114 Freiburg im Breisgau  
Berliner Allee 1

Bankverbindung:  
Sparkasse Freiburg  
Konto Nr. 2150185 - BLZ 68050101  
IBAN: DE41680501010002150185  
BIC: FRSPDE66XXX



Um Ihnen gegenüber auf die Einrede der Verjährung verzichten zu können, ist ein entsprechender Beschluss unserer Verbandsversammlung erforderlich. Ich werde dem Gremium vorschlagen, Ihrer Bitte zu entsprechen und bis zum 31.12.2022 auf die Einrede der Verjährung zu verzichten. Ich erwarte aber, dass DB Station&Service die Zeit nutzt, um den Sachverhalt zu einem Abschluss zu bringen. Gerne steht Ihnen unsere Verwaltung für entsprechende Abstimmungen zur Verfügung.

Vorsorglich weise ich darauf hin, dass für eine Übernahme weiterer Kosten bei der Modernisierung des Bahnhofs Emmendingen eine ergänzende Beschlussfassung der Verbandsversammlung des ZRF erforderlich ist. Die Verbandsversammlung tagt zweimal im Jahr jeweils zur Jahresmitte sowie zum Jahresende, wobei die Beratungsunterlagen mit einem Vorlauf von mindesten sechs Wochen vorliegen müssen.

Wie Sie meinen Ausführungen und den Anlagen entnehmen können, liegt die Verantwortung für die entstandene zeitliche Verzögerung bei der DB Station&Service AG. Ich gehe daher davon aus, dass für den fraglichen Zeitraum keine Säumniszinsen anfallen und bitte um entsprechende Bestätigung.

Mit freundlichen Grüßen



Hanno Hurth  
Landrat



BMP BW Emmendingen; offene SR;

Verjährungseinredeverzichtfinanzierung.rb.suedwest An: Uwe.Schade 13.10.2021 15:44

Gesendet von: "Tanja Notheisen" <Tanja.Notheisen@deutschebahn.com>

Von: "finanzierung.rb.suedwest" <finanzierung.rb.suedwest@deutschebahn.com>

An: "Uwe.Schade" <Uwe.Schade@Zrf.de>

Gesendet von: "Tanja Notheisen" <Tanja.Notheisen@deutschebahn.com>

Protokoll:

Diese Nachricht wurde weitergeleitet.

## 2 Attachments



210929\_Verjährungseinredeverzicht\_ZRF\_Emmendingen Bstgm.docx



6 199 3619 18 BMP BW\_Emmendingen\_Lph 5-9 BauKo\_RE vereinfachter SVN\_ZRF.pdf

Sehr geehrter Herr Schade,

uns ist aufgefallen, dass wir noch eine offene Forderung aus dem Jahr 2018 bezüglich der Bahnsteigmaßnahme in Emmendingen haben.

Sicherlich haben Sie bereits mehrfach begründet, weshalb die Forderung bislang noch nicht beglichen werden konnte.

Unser langjähriger Finanzierungs-Teamleiter Herr Gensmantel hat uns leider viel zu früh verlassen und konnte nicht mehr alle offenen Themen übergeben.

Wir möchten Ihnen mit diesem Schreiben die Möglichkeit auf einen Verjährungseinredeverzicht geben und bitten Sie, uns noch einmal darzulegen, was Ihnen zur Begleichung der offenen Forderung noch fehlt. Sicherlich können wir zu einer gemeinsamen Einigung kommen.

Vielen Dank

und freundliche Grüße

Tanja Notheisen

Finanzen / Controlling, I.SF-SW

DB Station&Service AG

Bahnhofplatz 1, Hbf Karlsruhe, 76137 Karlsruhe

Tel. +49 721 938 6609

Mobil: +49 152 37574492

MS Teams: Chat | Call

 MS- Teams: [Anruf](#) / [Chat](#)

---

[Pflichtangaben anzeigen](#)

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung im DB-Konzern finden Sie hier:

<http://www.deutschebahn.com/de/konzern/datenschutz>



Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg  
Berliner Allee 1 · 79114 Freiburg

DB Station&Service AG  
Regionalbereich Südwest  
Herrn Erich Gensmantel  
Lautenschlagerstr. 20  
70173 Stuttgart

Ihre Nachricht vom: 13.11.2018  
Unser AZ: 78.1.2.9.7  
Durchwahl: 0761 201-4572  
Fax: 0761 201-4569  
E-Mail: [ulrike.legros@zrf.de](mailto:ulrike.legros@zrf.de)  
Internet: [www.zrf.de](http://www.zrf.de)  
Freiburg i.Br., 10.12.2018  
Bearbeiter: Ulrike Legros

## **Modernisierung des Bahnhofs Emmendingen Ihre Rechnungstellung vom 13.11.2018**

Sehr geehrter Herr Gensmantel,

Ihre Rechnung vom 13.11.2018 hinsichtlich der Modernisierungsmaßnahmen am Bahnhof Emmendingen hatten Sie am 14.11.2018 - vorab per Mail - Herrn Albrecht zukommen lassen. Die dazugehörige Originalrechnung ist bis heute noch nicht bei uns eingegangen, sodass wir uns im Folgenden auf die per Mail versandte Rechnung beziehen.

Zu den aufgetretenen Kostenerhöhungen im Rahmen der Modernisierung des Bahnhofs Emmendingen hatte am 21.01.2016 eine Besprechung zwischen dem ZRF, dem Landkreis Emmendingen und der DB in Stuttgart stattgefunden. Seitens der DB Station&Service wurde damals die Beantwortung der inhaltlichen Fragen des ZRF kurzfristig zugesagt, insbesondere vor dem Hintergrund, dass für die aufgetretenen Kostenerhöhungen eine Auszahlung nur nach Beschluss und Mittelbereitstellung der Verbandsversammlung (VV) des ZRF möglich ist. Es wurde daher von der DB angestrebt, dem ZRF bis Februar 2016, rechtzeitig vor der VV im April 2016, eine Antwort zukommen zu lassen. Leider wurden uns seit dem Besprechungstermin im Januar 2016 keinerlei nähere Begründungen hinsichtlich der Kostensteigerungen mitgeteilt, so dass die inhaltlichen Fragen des ZRF nach wie vor nicht beantwortet sind.

Es ist uns daher nicht möglich, Ihrer Zahlungsaufforderung nachzukommen. Wir bitten Sie erneut um Beantwortung unserer am 21.01.2016 besprochenen Fragen.

Mit freundlichen Grüßen,

Thomas Wisser

## Aktenvermerk

Ihre Nachricht vom:

Unser AZ: 78.1.2.9.7

Durchwahl: 0761 201-4572

Fax: 0761 201-4569

E-Mail: [ulrike.legros@zrf.de](mailto:ulrike.legros@zrf.de)

Internet: [www.zrf.de](http://www.zrf.de)

Freiburg i.Br., 27.01.2016

Bearbeiter: Ulrike Legros

## Bf Emmendingen

Besprechung zu den Kostenerhöhungen  
bei DB Station&Service in Stuttgart am 21.01.16

## Teilnehmer

Frau Julia Voß, DB St&S

Herr Bastian Lesche, DB St&S

Frau Tanja Notheisen, DB St&S

Herr Jörg Selert, DB St&S

Herr Marcel Weber, DB St&S

Herr Hinrich Ohlenroth, Ldkr. Emmendingen

Frau Ulrike Legros, ZRF

Herr Uwe Schade, ZRF

Entschuldigt: Frau Bechtler, MVI Baden-Württemberg

Herr Kretschmer, Stadt Emmendingen

Mit Schreiben vom 27.08.2015 wurde dem ZRF seitens der DB St&S der neueste Kostenstand zum Bahnhofsausbau in Emmendingen inklusive einer Begründung der aufgetretenen Kostenerhöhungen aus Block 2+3 geliefert.

Der ZRF hat hinsichtlich der dort aufgeführten Begründungen und Kostenzuweisungen nach wie vor Klärungsbedarf, so dass noch keine Aussage zur Finanzierung der Kostenerhöhungen getroffen werden kann. Insbesondere bestehen bei zwei großen Themenblöcken, den Gleisdurchpressungen sowie dem veränderten Bauablauf, inhaltliche Fragen.

Herr Schade erläutert, dass eine ggf. auch nur anteilige Übernahme der Kostenerhöhungen einen Beschluss der ZRF-Gremien benötigt, die nur zweimal im Jahr tagen. Demnach müsste bis Anfang April eine Einigung zwischen ZRF und DB vorliegen, um das Thema noch in der ersten Jahreshälfte 2016 in den verschiedenen

Gremien zu erörtern. Hierzu gehört neben dem Beschließenden Ausschuss und der Verbandsversammlung des ZRF auch der Ausschuss für Umwelt und Technik des Landkreises Emmendingen zur Vorberatung. Der weitere nächstmögliche Termin liegt dann erst wieder im Oktober mit einer Verbandsversammlung Anfang Dezember 2016. Herr Schade wird Herrn Selert noch die genauen Termine mitteilen. Seitens der DB wird der Termin im Frühjahr angestrebt, so dass dem ZRF im Februar eine Rückmeldung auf die noch ausstehenden Fragen zukommen soll.

Herr Schade und Herr Ohlenroth verweisen zudem darauf, dass die DB ihrer vertraglichen Informationspflicht, Kostenerhöhungen von über 10 % vorab den Projektpartnern mitzuteilen, um eine Zustimmung einzuholen, nicht nachgekommen ist. Neben der inhaltlichen Prüfung der Kostensteigerungen läuft daher beim Rechtsamt des Landkreises Emmendingen, der als Verbandsmitglied des ZRF bei diesem Projekt den Hauptkostenanteil zu tragen hat, eine rechtliche Prüfung des Sachverhalts.

Für die Positionen Gleisdurchpressung Nord und Süd sind insgesamt Kosten von 602.167 € entstanden. Seitens des ZRF bestehen folgende Fragen:

Warum mussten zwei Querungen errichtet werden bzw. wäre eine Querung nicht ausreichend gewesen, in der z.B. die auszutauschenden bzw. die zusätzlichen Kabel hätten untergebracht werden können? Warum werden zudem die Kosten für die Gleisquerungen vollständig dem Bahnsteigbau zugeordnet?

Herr Schade hält fest, dass die Gleisdurchpressungen nicht nur den Kabeln für die Bahnsteiganlagen sondern z.B. auch der Leit- und Sicherungstechnik (LST) dienen dürften, die wiederum im Zusammenhang steht mit der Verlegung Gleis 3 zur Herstellung der Barrierefreiheit (Block 1), die von der DB AG zu finanzieren wäre. Es ist seitens DB AG zu klären und im Detail nachzuweisen, welche Teilmaßnahmen Auslöser für den Bau der beiden neuen Querungen waren und welche Teilmaßnahme in welchem Umfang hiervon profitierte. Daraus ergibt sich die maßgebliche Kostenteilung.

Herr Lesche erläutert diesbezüglich, dass nach seiner Kenntnis der Auslöser für die Kabelverlegungen die 50 Hz-Anlage war, die der Stromversorgung der Bahnsteige dient. Die Kabelkanäle wurden allerdings so errichtet, um sie auch aktuell für die LST weitzunutzen zu können. Die Bahn wird dem ZRF detaillierteres Material zur Erklärung liefern.

Als inhaltlich zweiten kritischen Punkt ergeben sich aus Sicht des ZRF die zusätzlichen Maßnahmen, die in Zusammenhang mit der Änderung des Bauablaufs stehen. Hier ist dem ZRF nach wie vor unklar, warum der Bauablauf verändert wurde und wer ursächlich dafür verantwortlich ist. Dieser dürfte dann auch die finanzielle Verantwortung haben. Hier wird um Erläuterungen gebeten.

Herr Schade führt die einzelnen Positionen auf (insgesamt Kosten von: 722.365 €)

- Es besteht ein großer Kostenblock von 356.172 €, der darauf zurückzuführen ist, dass die Bauarbeiten am Mittelbahnsteig nicht wie ursprünglich geplant unter Sperrung des Gleises 3 erfolgten sondern unter laufendem Betrieb. Nach Ansicht des ZRF sind diese Kosten durch den für die Umstellung des Bauablaufs Verantwortlichen zu tragen. Dem ZRF sind die genauen Ursachen bisher nicht bekannt, meist wurde eine falsche oder fehlende Ausführungsplanung angeführt, die zu den Verzögerungen im Bauablauf geführt haben.
- Positionen unter Neubau Bahnsteig 1:  
längere Vorhaltung der Baustelleneinrichtung (26.536 €) sowie zusätzlicher Bau einer Eingleisstelle (3.000 €)
- Positionen unter Neubau Bahnsteig 2:  
Errichtung einer temporären Brückenkonstruktion über den Brettenbach durch Umstellung des Bauablaufs mit Querung des in Betrieb befindlichen Gleises 3 (243.716 €), zusätzliche Anpassungsarbeiten und Beistellung einer Fachsicherheitsaufsichtskraft OLA (43.464 €), Notwendigkeit für einen zusätzlichen Spundwandverbau (29.571 €) und eine verlängerte Vorhaltung der Baustelleneinrichtung (19.906 €)

Zum Spundwandverbau erläutert Herr Lesche, dass die Spundwand zum Gleis 2 und nicht zum Gleis 3 errichtet wurde und damit unabhängig von der Umstellung des Bauablaufs notwendig war.

Herr Schade ist der Auffassung, dass zu dem Themenblock Bauablauf die Haftpflichtversicherung in Anspruch zu nehmen ist, weil durch Fehler in der Planung des Bauablaufs oder auch eine verspätete Bereitstellung von Ausführungsplanungsunterlagen Mehrkosten entstanden sind, die gemäß RuFV ggf. nicht durch Dritte gedeckt werden können und in diesem Fall durch die DB AG als Versicherungsnehmer finanziert werden müssten. Insofern ist also ein Schaden entstanden. Aus Sicht der DB AG hingegen würde diese aber für Fehler in der Ausführungsplanung nicht eintreten, sondern nur bei Fehlern in der Bauausführung. Da der Planungsfehler berichtigt wurde, liegt im Fall Emmendingen kein Fehler im Resultat der Bauausführung vor.

Zudem verweist Herr Schade auf den Aspekt, dass die Planungsfehler dazu geführt haben, dass in hohem Maße über Nachträge gearbeitet wurde, bei denen Kosteneinsparungen aufgrund des fehlenden Wettbewerbs im Vergleich zum Vergabeverfahren deutlich geringer ausfallen.

Herr Schade verweist auf einen Fehler in der Zuordnung der Kosten bei der Position Rampe/Treppe Süd (ZRF/Land). Die Kostensteigerung von 25.066 € für den kontaminierten Asphalt sind der Position Rampe/Treppe Süd (Stadt/Land) zuzuordnen,

da die mit dem Erwerb und der Bereitstellung des Grundes zusammenhängenden Maßnahmen gem. RuFV durch die Stadt Emmendingen getragen werden.

Anschließend wurden anhand des Schreibens noch weitere Fragen des ZRF durchgegangen:

- Herr Schade fragt bezüglich der Notwendigkeit der Anpassung der Durchrutschwege nach. Herr Lesche erläutert, dass der Bestandschutz bereits aufgehoben wird, wenn beispielsweise der Bahnsteig erhöht wird - auch wenn die LST-Anlage an sich unverändert bleibt.
- Vermessung und Kamerabefahrung am Bahnsteig 1: Nach Auffassung des ZRF sind die hierfür angefallenen Kosten den Planungs- und nicht den Baukosten zuzurechnen.
- Kontaminiertes Material (101.425 €), Neubau Bhstg. 1: Herr Schade fragt nach der Art der Verunreinigungen und bittet um zusätzliche Informationen seitens der DB, um beurteilen zu können, ob eine Entsorgung zwingend war oder - zumindest anteilig - eine Wiedereinbau möglich gewesen wäre.
- Hinsichtlich der Oberleitungsanlage und dem Wechsel des Richtseils besteht die Frage, welche Maßnahme (barrierefreie Zugänge und damit Verschiebung Gleis 3, Bahnsteigausbau oder Durchstich PU) ursächlich für den Umbau der OLA ist und damit ggbs. eine andere Aufteilung der Kosten erfolgen müsste.
- In diesem Zusammenhang sind auch Mehrkosten (65.280 €) durch das Versetzen eines OLA-Masten entstanden. Wieso kam die Vorgabe durch DB Netz erst nach Abschluss der Planungen? Es ist eine mögliche Beteiligung der DB Netz an den Mehrkosten zu prüfen.

Seitens der DB wird über die letzten aktuellen Baumaßnahmen am Bahnhof Emmendingen informiert. Hierunter fallen OLA-Arbeiten, die im Januar und Februar 2016 abgeschlossen werden sollen. Im März/April sollte dann die Abschlussrechnung mit den Bauunternehmen erfolgen können.

Herr Ohlenroth weist nochmal daraufhin, dass die DB mit Schreiben vom 17.08.2012 über erste, jedoch noch sehr überschaubare Kostenerhöhungen informiert habe, anschließend aber keinerlei Information mehr erfolgt ist. Bei einer Kostensteigerung von mehr als 10 % ist gem. RuFV jedoch der ZRF zu informieren und eine Zustimmung einzuholen. Dies werde neben der inhaltlichen Prüfung derzeit juristisch vom Landkreis Emmendingen geprüft.

Herr Selert äußert, dass das Problem bei den Kostenerhöhungen sei, dass diese sich oft erst im Rahmen der Bauarbeiten herauskristallisierten und damit erst im Nachlauf und nicht bereits vorab dem ZRF gemeldet werden könnten.

Die DB bestätigt ihre Zusage, den Projektpartnern lediglich Planungskosten in Höhe von 22 % der Baukosten in Rechnung zu stellen. Herr Schade wendet allerdings

ein, dass sich die 22 % nur auf diejenige Baukosten beziehen, die dem ZRF schlussendlich zugewiesen werden.

Der ZRF weist daraufhin, dass bei der Position Rückbau/Bahnsteigprovisorien im Schreiben vom 27.08.2015 andere Zahlen für die Mengenmehrungen als in der tabellarischen Kostendarstellung angegeben sind (*Ergänzung: Auch bei den Nachträgen zu dieser Position sowie der Bahnsteigausstattung stimmen die Zahlen nicht überein.*)

Daneben verzeichnen die Mengenmehrungen in dieser Position eine sehr starke Steigerung, so dass der ZRF hier um Erläuterungen bittet.

Ulrike Legros



**WG: Bahnhof Emmendingen - Modernisierung im BMP BW**

**Erich Gensmantel** An: uwe.Schade@zrf.de

09.01.2019 13:31

Michael Groh, Michael Hundacker ,  
Kopie: "Andreas.Honikel-Guenther@vm.bwl.de" ,  
"thomas.wisser@zrf.de" , "steffen.bitter@zrf.de",

Protokoll: Diese Nachricht wurde weitergeleitet.

2 Anhänge



181210\_Antwortschreiben\_DBRechnung.pdf 190101\_Mahnung\_Schlusszahlung.pdf

Sehr geehrter Herr Schade,

aufgrund Ihrer Nachricht wurde die Rechnung bis zu einer  
endgültigen Klärung zum Mahnen gesperrt.  
Die 2. Mahnung, die bereits am 08.01.2018 versandt  
wurde, ist als gegenstandslos zu betrachten.

Mit freundlichen Grüßen

Erich Gensmantel  
(I.SF-SW (1) Ge)

DB Station&Service AG  
Lautenschlagerstraße 20, 70173 Stuttgart  
Tel. 0049 0711-2092-1962, intern 976-1962, Fax  
0711-2092-1971

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Uwe.Schade@zrf.de <Uwe.Schade@zrf.de>  
Gesendet: Mittwoch, 9. Januar 2019 11:23  
An: Michael Groh <michael.groh@deutschebahn.com>;  
Michael Hundacker <Michael.Hundacker@deutschebahn.com>;  
Erich Gensmantel <Erich.Gensmantel@deutschebahn.com>  
Cc: andreas.honikel-guenther@mvi.bwl.de;  
Thomas.Wisser@zrf.de; Steffen.Bitter@zrf.de;  
ulrike.legros@zrf.de  
Betreff: Bahnhof Emmendingen - Modernisierung im BMP BW

Sehr geehrter Herr Groh,  
sehr geehrter Herr Hundacker-Walberer,  
sehr geehrter Herr Gensmantel,

im November des vergangenen Jahres erhielten wir eine  
Rechnung zum Ausbau des Bahnhofes Emmendingen im Rahmen  
des Bahnhofmodernisierungsprogramms Baden-Württemberg.  
Mit Schreiben vom 10.12.2018 teilten wir mit, dass es  
uns nicht möglich ist, der Zahlungsaufforderung  
nachzukommen, weil die offenen Fragen im Zusammenhang  
mit den massiven Kostensteigerungen bei diesem Vorhaben  
seitens DB Station&Service nach wie vor unbeantwortet  
sind.

Das letzte Gespräch hierzu hatte am 21.01.2016 in Stuttgart stattgefunden.  
Die dabei zugesagte Frist zur Beantwortung der Fragen wurde in der Folge durch DB Station&Service mehrfach verschoben, zuletzt auf Anfang 2017. Eine Rückmeldung haben wir allerdings bis heute nicht erhalten.

Vor diesem Hintergrund hat es uns erstaunt, dass wir mit Posteingang am 07.01.2019 eine Zahlungserinnerung zu der o.g. Rechnung erhalten haben und bitten darum, die Rechnung formal zurück zu ziehen bzw. das Mahnverfahren außer Vollzug zu setzen. Unser Schreiben vom 10.12.2018 sowie die Zahlungserinnerung sind als Anhang beigelegt.

Vorsorglich weisen wir nochmals darauf hin, dass eine Bereitstellung weiterer Mittel für dieses Vorhaben einen entsprechenden Beschluss der zuständigen Gremien voraussetzt, die zweimal pro Jahr tagen. Um den notwendigen Vorlauf zur Erstellung der Sitzungsunterlagen gewährleisten zu können, müssten die offenen Punkte für den ersten Sitzungstermin bis Anfang März 2019 bzw. für den zweiten Termin bis Ende September 2019 geklärt sein.

Mit freundlichen Grüßen  
Uwe Schade

---

REGIO-VERBUND GmbH (RVG)  
Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) Berliner  
Allee 1, 79114 Freiburg i. Br.  
Tel.: +49 761 201 4565 Fax: +49 761 201 4569  
mailto:Uwe.Schade@zrf.de

REGIO-VERBUND Gesellschaft mbH,  
Registergericht Freiburg: HRB-Nr. 6113  
Geschäftsführung: Thomas Wissner, Uwe Schade  
www.regio-verbund.de

---

(See attached file:  
181210\_Antwortschreiben\_DBRechnung.pdf) (See attached  
file: 190101\_Mahnung\_Schlusszahlung.pdf)