

Uwe Schade
 Tel.: 0761/201-4565
 E-Mail: uwe.schade@zrf.de

REGIO-VERBUND
 Gesellschaft mbH / Im Auftrag des ZRF

Elektrifizierung und Ausbau der Schienenstrecke Neustadt (Schwarzwald) – Donaueschingen

19. Sachstandsbericht – Juni 2023

Der Schwarzwald-Baar-Kreis und der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) haben am 18. Juli 2011 einen öffentlich-rechtlichen Vertrag geschlossen über die Planung und die Co-Finanzierung für den Ausbau der Höllentalbahn Ost zwischen Neustadt (Schwarzwald) und Donaueschingen als Teil der Breisgau-S-Bahn 2020. Nach diesem Vertrag erstattet der ZRF dem Schwarzwald-Baar-Kreis regelmäßig schriftlich Bericht über den aktuellen Stand des Vorhabens und dessen finanzielle Auswirkungen.

Der letzte Sachstandsbericht war im Mai 2020 vorgelegt worden. Zu diesem Zeitpunkt waren die Baumaßnahmen bis auf wenige Restarbeiten abgeschlossen und die Betriebsaufnahme bereits erfolgt. Auch die anfänglichen massiven Probleme beim Betrieb hatten sich abgeschwächt. In der Folgezeit gab es bei dem Vorhaben keine nennenswerten Entwicklungen, die hätten berichtet werden können. Anlass für den jetzt vorgelegten Sachstandsbericht ist die positive Entwicklung bei der Finanzierung.

1. Übersicht Vorhaben Höllentalbahn Ost

- 18.05.2018 Erlass des Planfeststellungsbeschlusses für den Ausbau der Höllentalbahn Ost durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).
- 01.05.2018 Beginn der Vollsperrung mit Schienenersatzverkehr (SEV) für Erhaltungsmaßnahmen außerhalb des Projektes Breisgau-S-Bahn 2020, die vorab durchgeführt werden mussten.
- 01.07.2018 Baubeginn; Baudurchführung unter Vollsperrung mit SEV.
- 31.10.2019 Abschluss der Baumaßnahmen, Ende der Vollsperrung und Beginn von Probe- und Schulungsfahrten.
- 02.12.2019 Wiederaufnahme des Betriebs mit neuen Elektrotriebwagen, aber noch nach altem Fahrplan.
- 15.12.2019 Betriebsaufnahme Ost-West-Achse mit verbessertem Angebot, so entfällt z.B. das Umsteigen in Neustadt.
- 08/2020 Erneute Sperrung der Strecke für notwendige Instandhaltungsmaßnahmen an Streckenteilen, die nicht vom Ausbau betroffenen waren, und Restarbeiten, z.B. in den Tunneln.

Der im Zuge des Projekts „Breisgau-S-Bahn 2020 – Ausbaustufe 2018-neu“ mit der DB AG vertraglich vereinbarte Streckenausbau war damit im Wesentlichen abgeschlossen. Allerletzte Restarbeiten und die Beseitigung von Mängeln haben sich allerdings tatsächlich noch bis ins Frühjahr 2023 hingezogen, sind jetzt aber vollständig umgesetzt.

2. Aufnahme des elektrischen Betriebs

Am 02.12.2019 war der elektrische Zugbetrieb mit den neu beschafften Elektrotriebwagen aufgenommen worden, zunächst jedoch noch nach dem alten Fahrplankonzept. Zum Fahrplanwechsel am 15.12. 2019 war dann der sogenannte Bestellsfahrplan mit dem umsteigefreien Betrieb auf der Linie Villingen – Freiburg und weiter Richtung Kaiserstuhl umgesetzt worden. Der Bestellsfahrplan war Grundlage für die Ausschreibung des Betriebs durch das Land als Aufgabenträger.

Nach den anfänglich massiven Problemen bei der Betriebsabwicklung mit starken Verspätungen und häufigen Zugausfälle auf der gesamten Ost-West-Achse (Breisach/Endingen – Freiburg – Titisee – Villingen/Seebrugg) war im Februar 2020 ein angepasstes Fahrplankonzept eingeführt worden, der sogenannte Übergangsfahrplan. Die bisher durchgehende Linie Villingen – Freiburg – Breisach/Endingen wurde dabei auf den Laufweg Villingen – Freiburg gekürzt.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 kam es dann zu einer weiteren Anpassung des Bedienungskonzepts der Ost-West-Achse der Breisgau-S-Bahn, welche den Bereich der östlichen Höllentalbahn allerdings nur am Rande betraf. So blieb es bei dem reduzierten Laufweg Villingen – Freiburg Hbf, doch konnten die Umsteigezeiten in Freiburg für die Weiterreise in Richtung Kaiserstuhl von 30 auf etwa 15 Minuten reduziert werden. Zudem wurde das Kuppeln und Flügeln in Gottenheim wiederaufgenommen, so dass Ziele am östlichen Kaiserstuhl (Gottenheim – Endingen) aus Richtung Villingen mit einem Umsteigevorgang weniger erreicht werden konnten. Dieses Betriebskonzept wird seitdem im Wesentlichen unverändert gefahren.

3. Finanzierung

Das Gesamtprojekt Breisgau-S-Bahn 2020 war für eine Förderung durch den Bund nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) angemeldet worden. Bei diesem Programm werden wesentliche Teile der Baukosten – und mittlerweile auch der Planungskosten – durch den Bund und das Land finanziert. Im Verfahren musste für die einzelnen Strecken des Gesamtprojekts dann jeweils ein Antrag zur endgültigen Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm (sog. Kategorie A) gestellt werden. Für die Höllentalbahn Ost war dieser Antrag erstmals im Januar 2017 eingereicht und im Juni 2019 aktualisiert worden. Ein weiterer Antrag ist erforderlich zur Erteilung eines Zuwendungsbescheids, auf dessen Grundlage dann die Zuschüsse ausbezahlt werden können. Dieser Antrag war erstmals im April 2017 vorgelegt worden.

Zu beiden Anträgen lagen bis zum Baubeginn im Juli 2018 noch keine Bescheide vor. Mit dem Bau konnte trotzdem begonnen und damit der vorgesehene Zeitplan eingehalten werden. Das hatte allerdings zur Folge, dass die zunächst ausbleibenden Zuschüsse von Bund und Land nach dem zwischen den Projektbeteiligten abgeschlossenen Realisierungs- und Finanzierungsvertrag durch den Schwarzwald-Baar-Kreis bzw. den ZRF jeweils für ihren Streckenabschnitt vorfinanziert werden mussten.

Zum 01.01.2020 kam es zu einer Novelle des GVFG, die neben einer deutlichen Aufstockung der Bundesmittel (schrittweise Erhöhung von zuvor rund 333 Mio. Euro p.a. auf 2 Mrd. Euro jährlich ab 2025) vor allem eine für die regionalen Projektpartner sehr positive Änderung der Förderbedingungen umfasste. Gleichzeitig erhöhte auch das Land seine korrespondierenden Finanzierungsanteile. Da die GVFG-Bescheide für die Höllentalbahn Ost auch zu diesem Zeitpunkt noch ausstanden, konnten die Förderanträge mit den nachfolgend beschriebenen günstigeren Konditionen überarbeitet und neu eingereicht werden:

- Erhöhung des Bundeszuschusses von bisher 60% auf mindestens 75% bezogen auf die zuwendungsfähigen Baukosten,
- Zusätzlich erhöhter Bundeszuschuss für Elektrifizierungsmaßnahmen von 90% bezogen auf die zuwendungsfähigen Baukosten,
- Bezuschussung von Planungskosten durch den Bund; es werden 10% der zuwendungsfähigen Baukosten als zuwendungsfähige Planungskosten anerkannt,
- Landeszuschuss in Höhe von 57,5 Prozent der nach Abzug der Bundeszuschüsse verbleibenden zuwendungsfähigen Baukosten und Planungskosten.

Der Antrag auf Kat-A-Aufnahme war von der DB AG am 09.09.2021, der Antrag auf Zuwendungsbescheid am 25.05.2022 neu eingereicht worden. Die langen Vorlaufzeiten lagen unter anderem daran, dass es sich bei der Höllentalbahn Ost um das bundesweit erste Vorhaben handelte, beim dem eine Strecke sowohl elektrifiziert wurde (Bundesförderung 90%) als auch Maßnahmen zum Ausbau umgesetzt wurden (Bundesförderung 75%). Die Abstimmung zur Aufteilung der Kosten auf die beiden Fördersätze zwischen ZRF, DB AG und EBA einerseits sowie zwischen dem EBA und dem Bundesverkehrsministerium andererseits nahm relativ viel Zeit in Anspruch. Letztlich konnte damit aber auch erreicht werden, dass der Zuwendungsbescheid vom EBA am 29.03.2023 hinsichtlich der Festsetzung der zuwendungsfähigen Kosten und der Zuscheidung zu den Fördersätzen wie erwartet erlassen wurde. Zudem musste auch der Realisierungs- und Finanzierungsvertrag zwischen dem Land, der DB AG und dem ZRF geändert und an die neuen Förderkonditionen angepasst werden. Der Änderungsvertrag, der Voraussetzung für die Ausstellung der Bescheide war, wurde im April 2022 unterzeichnet.

Wie oben erläutert, waren die Maßnahmen an der Höllentalbahn Ost zur Einhaltung des Zeitplans umgesetzt worden, ohne dass bereits ein Zuwendungsbescheid vorlag. Daher mussten der Schwarzwald-Baar-Kreis und der ZRF gemäß den Regelungen im Realisierungs- und Finanzierungsvertrag die Zuschüsse von Bund und Land vorfinanzieren. Bis Ende 2022 hatte die DB AG über den ZRF beim Schwarzwald-Baar-Kreis zur Finanzierung der Planungs- und Baukosten einen Gesamtbetrag von rund 50,463 Mio. Euro abgerufen, der sich wie folgt zusammensetzt:

Planungskosten HOAI-Leistungsphasen 1-9	8,800 Mio. Euro
Eigenanteil an den Baukosten	7,248 Mio. Euro
Vorfinanzierung Bundes- und Landeszuschüsse	34,064 Mio. Euro
Weitere Kosten, z.B. Selbstbehalt, Bestandsvermessung	0,351 Mio. Euro
SUMME	50,463 Mio. Euro

Der Berechnung der Abschläge für die Planungskosten und den Eigenanteil an den Baukosten lagen größtenteils noch die alten Förderbedingungen zugrunde, nach denen zum Beispiel Planungskosten überhaupt nicht bezuschusst werden konnten.

Nach Vorlage des Zuwendungsbescheids vom 29.03.2023 hatte die DB AG damit begonnen, die ausstehenden Zuschüsse beim Bund und beim Land abzurufen und diese intern auf die verschiedenen Positionen zu verbuchen. Anschließend wurden die Vorfinanzierung sowie die nach Änderung des GVFG erhöhten Zuschüsse zu den Bau- und Planungskosten schrittweise über den ZRF an den Schwarzwald-Baar-Kreis erstattet. Mit Stand 27.06.2023 hat der Schwarzwald-Baar-Kreis einen Gesamtbetrag in Höhe von rund 44 Mio. Euro zurückerhalten.

In der Anlage findet sich eine Übersicht über den aktuellen Kostenstand für den Streckenabschnitt im Schwarzwald-Baar-Kreis einschließlich eines Vergleichs mit früheren Sachstandsberichten. Im Ergebnis ist derzeit von einem Finanzierungsanteil des Schwarzwald-Baar-Kreises i.H.v. rund 7,31 Mio. Euro auszugehen bei Gesamtbaukosten für das Vorhaben Höllentalbahn Ost von rund 118,7 Mio. Euro und einem Anteil des Schwarzwald-Baar-Kreises von rund 43,3 Mio. Euro. Bildet man die Differenz der oben genannten Werte zum Mittelabruf und zur Rückerstattung, so hat der Schwarzwald-Baar-Kreis hiervon aktuell einen Anteil in Höhe von rund 6,46 Mio. Euro finanziert.

Insgesamt ist das Projekt allerdings noch nicht abgeschlossen. Zum einen sind nach wie vor Schlussabrechnungen und Nachträge zwischen der DB AG und den beauftragten Bauunternehmen offen. Bis alle Positionen final abgerechnet sind, wird es auch noch zu weiteren Abschlagsforderungen der DB AG ggf. auch zu Rückerstattungen von Zuschüssen kommen. Anschließend muss die DB AG den Schlussverwendungsnachweis erstellen und dem EBA zur Prüfung vorlegen. Es ist nicht ausge-

schlossen, dass es dabei zu Änderungen bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Kosten oder bei der Zuordnung zu den Projektteilen Elektrifizierung bzw. Ausbau kommt.

In einem letzten Schritt muss, sobald der Schlussbewilligungsbescheid des EBA vorliegt, noch eine Spitzabrechnung zwischen dem Schwarzwald-Baar-Kreis und dem ZRF vorgenommen werden. Beides kann dazu führen, dass sich die Finanzierungsanteile des Schwarzwald-Baar-Kreises noch in gewissem Umfang ändern können. Der Zeitbedarf bis zum endgültigen Abschluss des Vorhabens lässt sich dabei nur schwer abschätzen, weil Erfahrungswerte insbesondere auch zur Dauer der finalen Prüfung beim EBA fehlen.

W:\ZRF\Projekte\Gb1\Projekte\04.2 Höllentalbahn Ost\Abstimmung_SBK\Bericht_SBK\Bericht 19_NEU\230628_HTB-Ost_SBK-Bericht-19.docx

Breisgau-S-Bahn 2020 - Ausbau der Höllentalbahn Ost
Kostenentwicklung für den Streckenabschnitt im Schwarzwald-Baar-Kreis

Anlage

	Kosten 14. Sachstandsbericht Februar 2018 <i>- nach Submission -</i> [Mio. Euro]	Kosten 18. Sachstandsbericht Oktober 2020 [Mio. Euro]	Kosten 19. Sachstandsbericht Juni 2023 [Mio. Euro]
Baukosten (BK)	30,04	43,28	43,28
<i>davon Baukostenanteil Bund</i>	18,02	25,97	37,39
<i>davon Baukostenanteil Land</i>	6,01	8,66	3,39
<i>davon Baukostenanteil SBK</i>	6,01	8,66	2,50
Planungskosten (PLK)	7,30	10,52	10,58
<i>davon Planungskostenanteil Bund</i>	--	--	3,74
<i>davon Planungskostenanteil Land</i>	--	--	3,82
<i>davon Planungskostenanteil SBK</i>	7,30	10,52	3,02
Kosten SBK			
Baukostenanteil	6,01	8,66	2,50
nzwf. Baukosten (3% der BK)	0,90	1,30	1,30
Planungskostenanteil	7,30	10,52	3,02
Selbstbehalt	0,30	0,30	0,30
Bestandsvermessung	0,19	0,19	0,19
GESAMT	14,70	20,97	7,31

Hinweise:

- Kostenstände 14. und 18. Sachstandsbericht
 - Gemäß damaliger Förderkonditionen im GVFG-Bundesprogramm wurde ein Anteil des Bundes in Höhe von 60% sowie des Landes in Höhe von 20% jeweils bezogen auf die als zuwendungsfähig anerkannten Baukosten unterstellt. Planungskosten wurden nach den seinerzeitigen Förderkriterien weder vom Bund noch vom Land bezuschusst.
- Kostenstand 19. Sachstandsbericht
 - Baukostenanteil Bund: der Bund trägt von den als zuwendungsfähig anerkannten Baukosten 75% z.B. für barrierefreien Ausbau von Stationen bzw. 90% für elektrifizierungsbedingte Teile der Maßnahme.
 - Baukostenanteil Land: das Land trägt an den nach Abzug des Bundeszuschusses verbleibenden als zuwendungsfähig anerkannten Baukosten einen Anteil von 57,5%.
 - Planungskostenanteil Bund: der Planungskostenanteil des Bundes berechnet sich zu 10% auf die vom Bund ausgezahlte Baukostenförderung.
 - Planungskostenanteil Land: wie schon beim Baukostenanteil, trägt das Land an den nach Abzug des Bundeszuschusses verbleibenden Planungskosten einen Anteil von 57,5%, wobei das Land eine Obergrenze für die von ihm bezuschussten Planungskosten i.H.v. 24,0% bezogen auf die Baukosten definiert hat. Im Realisierungs- und Finanzierungsvertrag wurde zwischen ZRF und DB AG eine pauschale Abgeltung der Planungskosten i.H.v. 24,3% vereinbart, so dass ein kleiner Teil der Planungskosten in Höhe von 0,3%-Punkten bei der Landesbezuschussung unberücksichtigt bleibt.

Freiburg, den 28.06.2023

REGIO-VERBUND
Uwe Schade, Tel.: 0761/201-4565