



Nummer: 92/2019  
den 04.07.2019

Mitglieder des Kreistags  
des Landkreises Esslingen

- Öffentlich  
 Nichtöffentlich  
 Nichtöffentlich bis zum  
Abschluss der Vorberatung

- KT  
 VFA 19.07.2019  
 ATU  
 ATU/BA  
 SOA  
 KSA  
 JHA

Betreff: Verlängerung der S-Bahn von Bernhausen nach Neuhausen auf den Fildern (S2)  
- Bericht über Sachstand und zum weiteren Vorgehen

Anlagen: - Information und Beschlüsse im Landkreis (Anlage 1)  
- Kostenübersichten alt - neu (Anlage 2)

Verfahrensgang:  Einbringung zur späteren Beratung  
 Vorberatung für den Kreistag  
 Abschließender Beschluss im Ausschuss

**BESCHLUSSANTRAG:**

Der Verwaltungs- und Finanzausschuss nimmt vom Bericht über den Sachstand und zum weiteren Vorgehen bei der Verlängerung der S-Bahn von Bernhausen nach Neuhausen auf den Fildern Kenntnis.

**Auswirkungen auf den Haushalt:**

Der Landkreis Esslingen beteiligt sich entsprechend der Vereinbarung vom 30.04.2014 an den Bau-, Planungs- und Fahrzeugkosten der S2-Verlängerung mit jeweils einem Neuntel der vom Verband Region Stuttgart (VRS) als Aufgabenträger für die S-Bahn zu tragenden Kosten. An den hälftigen Betriebskosten der ersten 10 Jahre beteiligt er sich mit 50 %.

Dafür sind bisher im Haushalt 9,18 Mio. € bereitgestellt, die in drei gleichen Raten fällig sind. Die erste Rate mit 3,06 Mio. € ist im Haushaltsjahr 2014 abgeflossen. Die zweite Rate ist bisher für 2020, die dritte Rate für 2022 vorgesehen. Zu den weiteren Auswirkungen wird auf die Sachdarstellung verwiesen. Eine Zusammenstellung der bisherigen Befassungen ist als Anlage 1 beigelegt.

### **Sachdarstellung:**

Über den Stand der S-Bahn-Verlängerung nach Neuhausen a.d.F. wurde zuletzt in der Sitzung des Verwaltungs- und Finanzausschusses vom 07.04.2016 (Vorlage Nr. 27/2016) berichtet. Dabei wurde darüber informiert, dass der Bund das GVFG-Programm über das Jahr 2019 hinaus fortführt und der Zeitplan dahingehend angepasst wird, dass die Inbetriebnahme für das Jahr 2022 vorgesehen ist.

Die SSB AG hat auf dieser Grundlage die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erarbeitet. Das Planfeststellungsverfahren wurde im März 2017 eingeleitet. Derzeit läuft ein Planänderungsverfahren, in das die bisherigen Erkenntnisse und kleinere Anpassungen eingearbeitet wurden. Darüber hinaus wird die Strecke nun neu als Hauptbahn eingestuft, da das Verkehrsministerium eine Einstufung als Nebenbahn abgelehnt hat. Die Strecke wird für reinen S-Bahn-Betrieb ausgelegt, so dass sich hieraus keine planerischen Anpassungen ergeben. Die geänderten Unterlagen mussten erneut öffentlich ausgelegt werden. Dazu musste bis 12.07.2019 (Ausschlussfrist) eine Stellungnahme abgegeben werden, aus der sich aber keine wesentlichen Änderungen gegenüber der ersten Anhörung im Jahr 2017 ergeben haben.

### **Aktueller Stand Zeitplan:**

Der zuletzt kommunizierte Zeitplan vom April 2016 (siehe oben) wurde fortgeschrieben. Es haben sich mehrere Randbedingungen geändert und daher auch erhebliche Veränderungen ergeben. Die Bearbeitung der Entwurfsplanung erwies sich als deutlich aufwändiger, so dass eine Planung erst im Frühjahr 2017 im Zuge des Planfeststellungsverfahrens öffentlich ausgelegt werden konnte. Im Planfeststellungsverfahren ergaben sich Notwendigkeiten zur Anpassung verschiedener Gutachten, so dass der Erörterungstermin nun frühestens für Herbst 2019 geplant werden kann. Der Planfeststellungsbeschluss wird für das Jahr 2020 erwartet.

Aufgrund der Vorgaben der Antragsprüfung bei der GVFG-Förderung ist es notwendig, die Konsequenzen aus dem Planfeststellungsverfahren sowie aus der aktuellen Baupreientwicklung möglichst vollumfänglich in die Beantragung aufzunehmen. Zusammen mit den Erfahrungen bei Vergabeverfahren, bei der Bauvorbereitung und beim Bauablauf aus aktuellen Großprojekten sind längere Fristen vorzusehen. Insgesamt ergibt sich in Summe eine Veränderung um vier Jahre, so dass die Inbetriebnahme der Strecke aktuell für Mitte 2026 vorgesehen ist.

### **Aktueller Kostenstand**

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

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

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

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

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

Durch diese Überlegungen wurde die in der Kostenberechnung 2016 ermittelte Summe um weitere 62 Mio. € bzw. weitere 42 % beaufschlagt, so dass der Gesamtprojektumfang zum Stand der Inbetriebnahme im Jahr 2026 bei 209 Mio. € liegt. Der endgültige Betrag, für den GVFG-Zuwendungen beantragt werden sollen, wird nach dem für Herbst 2019 geplanten Erörterungstermin festgelegt.

### **Aktuelle Finanzierungsanteile für die Projektpartner**

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

Weitere Anpassungen durch aktuelle Erkenntnisse aus dem Planfeststellungsverfahren können ggf. noch zu Änderungen führen (Werte ändern sich entsprechend prozentual). Weiter kommen noch die Kosten für die drei zusätzlich notwendigen Fahrzeuge hinzu, deren Beschaffung und Finanzierung (gesamt 24,3 Mio. €) im Verwaltungs- und Finanzausschuss vom 17.07.2014 (Vorlage Nr. 89/2014) zugestimmt wurde, sowie die Beteiligung an den Betriebskosten der ersten 10 Jahre entsprechend der Regularien des Verbands Region Stuttgart.

### **Standardisierte Bewertung**

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

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

### **GVFG Förderung**

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

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

### **Vertragliche Regelungen**

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

### **Meilensteinentscheidung**

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

### **Refinanzierungsvereinbarung**

Zeitgleich mit dem Zuschussvertrag zwischen VRS und SSB AG wird eine Refinanzierungsvereinbarung zwischen dem VRS und dem Landkreis/den Kommunen abgeschlossen werden müssen, der die von letzteren zu finanzierenden Anteile bei der Investition in die Infrastruktur, in die Fahrzeuge und an den Betriebskosten enthält. Dort wird auch der weitere Mittelabruf durch den VRS festgelegt. Hierüber wird nach Vorberatung im Verwaltungs- und Finanzausschuss am 26.09.2019 der Kreistag am 10.10.2019 entscheiden.

In der Sitzung werden Herr Dr. Christiani, SSB AG, und Herr Beyer, Verband Region Stuttgart, weitere Informationen geben und für Fragen zur Verfügung stehen.

### **Zusammenfassung**

Die Projektpartner vertreten die Auffassung, dass das Vorhaben grundlegend ist für eine Verbesserung der Anbindung des Filderraums an den öffentlichen Personennahverkehr. Wir wollen dieses Projekt so schnell wie möglich umsetzen. Der zeitliche Verzug ist das Ergebnis von längeren Genehmigungszeiten und einer nun - aufgrund der Erfahrung aus anderen Projekten angesetzten - längeren Bauzeit. Nur ein geringer Teil der Kostenerhöhung stammt aus planerisch erforderlichen zusätzlichen Maßnahmen.

Das Vorhaben wird – wie viele vergleichbare Vorhaben in der Region auch - durch allgemeine Kostensteigerungen getroffen. Um eine optimale Projektförderung durch Bund und Land zu gewährleisten ist eine Fortschreibung der Kosten auf den geplanten Inbetriebnahmezeitpunkt notwendig. Durch die Aufnahme dieser Prognosewerte in den Förderantrag (GVFG) und die Finanzierungsverträge werden die notwendigen Vorkehrungen getroffen, um die Projektfinanzierung bis zur Fertigstellung des Projektes sicherzustellen.

Heinz Eininger  
Landrat