

Beschlussvorlage  
135/2009

Beratungsfolge:	Gremium:	Art der Sitzung:	
24.08.2009	Ausschuss für ÖPNV, Wirtschaftsförderung und Fremdenverkehr	nicht öffentlich	beratend
24.08.2009	Kreisausschuss	nicht öffentlich	beratend
30.09.2009	Kreistag	öffentlich	entscheidend

**Tagesordnung:**

S-Bahn Rhein-Neckar;  
Ausbau Knoten Mannheim-Heidelberg; kommunale Mitfinanzierung

**Beschlussvorschlag:**

Beschlussvorschlag ergeht nach Beratung.

**Finanzielle Auswirkung:**

Ja  Nein

Produktsachkonto/Projekt:

Ansatz: 2010

Finanzierung / noch verfügbar:

Bad Dürkheim, 14.08.2009

Sabine Röhl  
Landrätin

Die S-Bahn hat sich seit ihrer Inbetriebnahme am 14. Dezember 2003 überaus erfolgreich entwickelt. Nach den inzwischen erfolgten Ausbauten zwischen Speyer und Germersheim (Dezember 2006) sowie zwischen Kaiserslautern und Homburg (Dezember 2006) hat die Kundennachfrage weiter zugenommen. Die aus Rheinland-Pfalz kommenden S-Bahn-Linien 1 - 4 führen über Mannheim hinaus nach Heidelberg und von dort nach Karlsruhe und ins Neckartal. Für die Weiterentwicklung der S-Bahn hat die Stadt Mannheim im Juli 2009 den Bau- und Finanzierungsvertrag für die S-Bahn-Station Sport- und Messepark unterzeichnet, die von den vier S-Bahn-Linien ebenso bedient wird wie von der zukünftigen Linie von Biblis über Mannheim Hbf nach Bensheim/Darmstadt. Hinzu kommt noch die über den gesamten Streckenabschnitt Mannheim-Heidelberg geplante S-Bahn-Linie Mainz-Worms-Mannheim-Heidelberg-Sinsheim/Aglasterhausen. Diese Linie wird vor allem die von den Kunden immer wieder geforderten durchgängigen Verbindungen aus Richtung Worms nach Heidelberg ermöglichen. Eine weitere S-Bahn-Linie der 2. Stufe, die vor allem den Mannheimer Hauptbahnhof berührt, stellt die Linie Karlsruhe-Mannheim dar.

Das neue S-Bahn-Angebot soll über den Fahrplan 2009 hinaus noch stärker vertaktet werden. Zu diesen Planungen hinzu kommen noch Überlegungen für eine Ausdehnung der Zahl der RE-Züge zwischen Mannheim und Frankfurt und neue RE-Verbindungen von Saarbrücken nach Mannheim sowie einzelne RE-Verbindungen zwischen Mainz und Mannheim.

Aus all dem wird deutlich, dass der Knotenbereich Mannheim-Heidelberg das Herzstück des zukünftigen Gesamtnetzes der S-Bahn Rhein-Neckar bildet. Wie Untersuchungen ergeben haben, ist eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieses zentralen Streckenabschnittes daher dringend notwendig. Sie ist vor allem auch Voraussetzung für die Weiterentwicklung des S-Bahn-Konzeptes insbesondere im Hinblick auf zusätzliche Direktverbindungen, nachfragegerechte Zusatzkapazitäten und eine dauerhaft hohe Pünktlichkeit.

Neben diesen Maßnahmen des Nahverkehrs im Verbundraum gibt es auch beim Güterverkehr und beim Fernverkehr die Notwendigkeit, die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur den wachsenden Anforderungen anzupassen. In Anbetracht dieser Sachlagen haben das Bundesverkehrsministerium und das Eisenbahnbundesamt, die für die Bundeszuschüsse zuständig sind, gefordert die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen aufeinander abzustimmen und finanziell eindeutig zuzuordnen.

Folgende Einzelmaßnahmen sind Bestandteil des Ausbaupaketes:

- 1a Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs im Hbf Mannheim zur Herstellung zweier zusätzlicher Bahnsteigkanten (Bahnsteig F)
- 1b Verschwenkung der Gleise im Hbf Mannheim einschließlich Anpassungsmaßnahmen am Ost- und Westkopf
- 2 Kapazitätsausweitung zwischen Mannheim Hbf und Mannheim-Friedrichsfeld Süd (dreigleisiger Ausbau)
- 3 Verbesserter Anschluss der Main-Neckar-Bahn (kreuzungsarme Anbindung in Mannheim-Friedrichsfeld)

Seite 3 Beschlussvorlage **135/2009**

- 4 Getrennte Einführung der Main-Neckar-Bahn und der Strecke von Mannheim in den Hbf Heidelberg (viergleisiger Ausbau zwischen Heidelberg Hbf und Heidelberg-Wieblingen)

Die Kosten für diese Maßnahmen werden bisher grob auf 212,7 Mio. € geschätzt. Das Land Baden-Württemberg und der ZRN haben sich nach intensiven rund 3-jährigen Verhandlungen mit der DB und nach Prüfung durch das Eisenbahnbundesamt mit der DB Netz AG und dem Bundesverkehrsministerium auf eine Kostenaufteilung verständigt, die sich an der zukünftigen Belastung der jeweiligen Teilabschnitte durch die verschiedenen Verkehrsträger orientiert. Bei Anlegen dieser Maßstäbe ergibt sich eine Aufteilung der Gesamtkosten von 60 % (Anteil Nahverkehr) zu 40 % (Anteil Fern- und Güterverkehr). Da eine Mischfinanzierung innerhalb der Einzelmaßnahmen immer wieder zu Finanzierungskonflikten führt, wurde mit dem Eisenbahnbundesamt eine Kostenzuschneidung auf Basis der Einzelmaßnahmen vereinbart. Demnach ergibt sich eine Zuordnung der Maßnahmen 1b, 2 und 3 mit einem Kostenvolumen von 126 Mio. € zum Nahverkehr, wohingegen die Maßnahmen 1a und 4 mit einem Kostenvolumen von 86,7 Mio. € der DB Netz AG zugeordnet werden.

Die DB Netz AG hat bereits als erste Teilmaßnahme mit den Planungen für den Bahnsteig F im Hbf Mannheim (Maßnahme 1a) begonnen. Auf Grund der vielfältigen Abhängigkeiten im Streckenabschnitt Mannheim-Heidelberg können diese Planungen allerdings erst weitergeführt werden, wenn zeitgleich auch die übrigen Maßnahmen geplant werden. Um dies zu ermöglichen und um erstmals eine qualifizierte Kostenschätzung zu erhalten, ist die Durchführung der Vor- und Entwurfsplanung dringend kurzfristig erforderlich. Grundlage hierfür bildet eine noch mit der DB Netz AG abzuschließende Planungsvereinbarung, die sowohl die Grundlagenermittlung und Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2 HOAI) als auch die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 HOAI) umfassen soll. Dabei hat sich der ZRN bereits in den Gesprächen vorbehalten, nach der Vorplanung seine Gremien zu informieren und das Projekt ggf. abubrechen, wenn für die spätere Realisierung unzumutbare Kosten erkennbar werden. Die Kosten für diese Planungsleistungen werden derzeit mit rund 12,7 Mio. €, davon 4,15 Mio. € für die Leistungsphasen 1 und 2 HOAI und 8,55 Mio. € für die Leistungsphasen 3 und 4 HOAI, veranschlagt.

Die drei Bundesländer sind sich einig, dass die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz wegen der überragenden zentralen Bedeutung für den Betrieb des zukünftigen Gesamtnetzes der S-Bahn Rhein-Neckar die aus Nahverkehrsmitteln zu finanzierenden Teilprojekte solidarisch mitfinanzieren. Sie werden hierzu zu gegebener Zeit eine Vereinbarung zur Festlegung der Kostenaufteilung schließen. Das Land Baden-Württemberg hat sich im Rahmen der Gespräche mit den benachbarten Bundesländern bereit erklärt, die Planung mit einem Anteil von 7 % der Baukosten als „Anschubfinanzierung“ zu unterstützen. Dies entspricht einem Betrag von voraussichtlich rund 7,1 Mio. €.

Vor dem Hintergrund der zentralen Bedeutung der S-Bahn Rhein-Neckar als Rückgrat des ÖPNV in der ganzen Region und der Anschlussmöglichkeiten des übrigen ÖPNV in den Knotenbahnhöfen könnte die VRN GmbH einen Betrag in Höhe von 1,5 Mio. € zur Verfügung stellen.

Seite 4 Beschlussvorlage **135/2009**

Demnach verbleibt ein Betrag in Höhe von 4,1 Mio. €, der als kommunaler Finanzierungsanteil vom ZRN zu übernehmen wäre. Zur Finanzierung dieses kommunalen Anteils wird vorgeschlagen, 0,5 Mio. € aus der Kapitalrücklage des ZRN zu verwenden und 3,6 Mio. € über eine Sonderumlage zu finanzieren. Dieses Finanzierungskonzept ist als Anlage 1 dargestellt.

Bei der ZRN-Sonderumlage soll auf Grund des länderübergreifenden Charakters des Gesamtvorhabens eine gegenüber den bisherigen Umlagen zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen der S-Bahn Rhein-Neckar modifizierte Regelung Anwendung finden. Vorgeschlagen wird eine Systematik, bei der alle Gebietskörperschaften entsprechend ihrer Begünstigung an der Sonderumlage beteiligt werden. Damit wird auch der Entscheidung der Länder Hessen und Rheinland-Pfalz über eine solidarische Mitfinanzierung Rechnung getragen. Der Finanzierungsgrundsatz, wonach bei sogenannten regional wirksamen Maßnahmen zunächst 50 % der Kosten nach dem Prinzip der Belegenheit<sup>1</sup> und 50 % nach dem Prinzip der Begünstigung zugeschrieben werden, bleibt hiervon unberührt. Allerdings erfolgt die Gewichtung der Einwohner zur Ermittlung der Begünstigung im Gesamttraum in Anlehnung<sup>2</sup> an das bisherige Verfahren wie folgt:

- |   |                        |
|---|------------------------|
| - kreisfreie Städte mit S-Bahn-Anschluss  | Einwohner x Faktor 0,6 |
| - Landkreise mit S-Bahn-Anschluss         |                        |
| ▪ für die Gemeinden mit S-Bahn-Anschluss  | Einwohner x Faktor 0,6 |
| ▪ für die übrigen Gemeinden               | Einwohner x Faktor 0,3 |
| - übrige kreisfreie Städte und Landkreise | Einwohner x Faktor 0,1 |

Auf Basis der bisher vorliegenden Grobabschätzung werden vsl. die in Anlage 2 a dargestellten Finanzierungsbeiträge für die dringend erforderliche Planung der Leistungsphasen 1 bis 4 HOAI der Gesamtmaßnahme notwendig. Eine Abschätzung zum vsl. Mittelbedarf in den Jahren 2010 bis 2012 ist als Anlage 2 b beigefügt.

Weder der Länderseite noch den ZRN-Mitgliedern ist eine abschließende Festlegung auf Finanzierungsbeiträge für den Ausbau des Knotens Mannheim-Heidelberg zuzumuten, solange keine qualifizierte Kostenschätzung auf der Grundlage einer Vor- und Entwurfsplanung vorliegt. Es kann daher erst zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden, inwieweit über die derzeit gültigen Regularien für die Baumaßnahmen hinaus eine ZRN-interne Verteilung der weiteren Kosten erfolgen könnte.

Ergänzend ist in Anlage 3 dargestellt, welche Umlagebeiträge ggf. anfielen, wenn die Planung zu einer Bestätigung der bisherigen Kostenansätze führen würde. Diese nachrichtlich dargestellten Angaben zu den geschätzten Baukosten und den anderen nicht zuwendungsfähigen Kosten sind jedoch keinesfalls als Grundlage von Beschlüssen geeignet, da die Höhe dieser Kosten vor Abschluss der Vorplanung zu unbestimmt ist.

<sup>1</sup> Eine direkte Zuordnung der Einzelmaßnahmen nach Belegenheit erscheint auf Grund des gesamthaften Charakters des Projektes nicht zielführend. Die Zuordnung erfolgt daher auf Grundlage der Streckenanteile: Stadt Mannheim 53,138 %, Stadt Heidelberg 44,149 %, Rhein-Neckar-Kreis 2,713 %

<sup>2</sup> Allerdings erfolgt eine Reduzierung der Typklassen und eine Vereinfachung der Zuordnung.

Seite 5 Beschlussvorlage **135/2009**

Außerdem bleibt es Aufgabe des ZRN zu prüfen, ob bis zum Abschluss der Planung nicht weitere Fördermöglichkeiten eröffnet werden können.

**Anlagen:**

- Anlage 1: Darstellung Finanzierungskonzept für die Planung Lph. 1-4 HOAI
- Anlage 2a: Brechnungsmodell kommunaler Anteil
- Anlage 2b: kommunaler Anteil aus ZRN-Sonderumlage an der Planung Lph. 1-4 HOAI
- Anlage 3: ZRN-Umlagebeträge für mögliche Gesamtfinanzierung