

VERTRAULICH
bis zur Feststellung des
schriftlichen Ergebnisses der
letzten nicht öffentlichen
Ausschusssitzung durch
die/den Vorsitzende/n!

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**S-Bahn Rhein-Neckar
Mitfinanzierung der Planungskosten für den
Ausbau des Knotens Mannheim-Heidelberg
über eine ZRN-Sonderumlage
1. Zustimmung zur Bereitstellung
überplanmäßiger Ausgaben in Höhe von
164.400 € im Haushaltsjahr 2010
2. Zustimmung zur Beschlussempfehlung**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Haupt- und Finanzausschuss	08.10.2009	N	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	22.10.2009	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

1. *Der Haupt- und Finanzausschuss beschließt die Bereitstellung überplanmäßiger Mittel in Höhe von 164.400 € im Haushaltsjahr 2010 bei dem Projekt 8.81000041.740 Investitionsförderung R /S-Bahn Rhein-Neckar. Die Deckung erfolgt aus dem Projekt 8.81000010.700 Verkehrssignalanlagen.*
2. *Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss: Der Gemeinderat stimmt der auf die Stadt Heidelberg entfallenden ZRN-Sonderumlage zur Finanzierung der Planungskosten für den Ausbau des Knotens Mannheim-Heidelberg zu.*

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Planungskosten: Finanzierungskonzept und Abschätzung Mittelbedarf
A 02	Planungskosten: kommunaler Anteil aus ZRN-Sonderumlage Berechnungsmodell
A 03	Planungskosten: kommunaler Anteil und Abschätzung Mittelbedarf
A 04	ZRN-Umlagebeträge für eine mögliche Gesamtfinanzierung

A. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
RK 2	+	Abstimmung in verkehrspolitischer, infrastruktureller Hinsicht verbessern
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
MO 2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur
MO 6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr

Begründung:
Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotenbereiches Mannheim-Heidelberg ist dringend notwendig und vor allem auch Voraussetzung für die Weiterentwicklung des S-Bahn Konzeptes im Hinblick auf zusätzliche Direktverbindungen, nachfragegerechte Zusatzkapazitäten und eine dauerhaft hohe Pünktlichkeit.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Sachstand

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 Hauptbahnhof 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 Weiterentwicklung der Regional-Express- beziehungsweise „Sprinter“-Linien gemäß dem Konzept „Rhein-Neckar-Takt 2020“ beispielsweise mit einer Ausdehnung der Zahl der Regional-Express-Züge zwischen Mannheim/Heidelberg und Frankfurt.

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 diesem Ausbaubedarf für den Nahverkehr 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, die aber nur in ihrer Gesamtheit die notwendige Steigerung der Leistungsfähigkeit im Knoten Mannheim-Heidelberg bewirken kann:

- 1a Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs im Hauptbahnhof (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)
- 4 Getrennte Einführung der Main-Neckar-Bahn und der Strecke von Mannheim in den Hbf Heidelberg (viergleisiger Ausbau zwischen Heidelberg Hbf und Heidelberg-Wieblingen)

2. Kosten

Die Kosten für dieses Maßnahmenpaket 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. Da aber eine Mischfinanzierung innerhalb der Einzelmaßnahmen immer wieder zu Finanzierungskonflikten führt, wurde mit dem Eisenbahnbundesamt eine Kostenzuscheidung auf Basis der Einzelmaßnahmen vereinbart, die aber den Ansatz als Maßnahmenpaket nicht außer Acht lässt. Bei Anlegen dieser Maßstäbe ergibt sich eine Aufteilung der Gesamtkosten von 60 % (Anteil Nahverkehr) zu 40 % (Anteil Fern- und Güterverkehr). Die Zuordnung der Einzelmaßnahmen 1b, 2 und 3 mit einem Kostenvolumen von 126 Mio. € erfolgt vor diesem Hintergrund 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.

3. Finanzierung

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 Öffentlichen Personennahverkehrs (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.

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* 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** an das bisherige Verfahren wie folgt:

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

* Eine direkte Zuordnung der Einzelmaßnahmen nach Belegenheit erscheint auf Grund des gesamthaften Charakters des Projektes nicht zielführend. Die Zuordnung erfolgt daher für das gesamte Maßnahmenpaket auf Grundlage der Streckenanteile: Stadt Mannheim 53,138 %, Stadt Heidelberg 44,149 %, Rhein-Neckar-Kreis 2,713 %

** Allerdings erfolgt eine Reduzierung der Typklassen und eine Vereinfachung der Zuordnung.

Durch die zentrale Lage der Stadt Heidelberg im Verbundgebiet und auf Grund der Tatsache, dass alle S-Bahn-Linien, die das Stadtgebiet erschließen und den „Knoten Mannheim-Heidelberg“ durchfahren müssen, entfaltet der Ausbau dieses zentralen Streckenabschnitts auch einen vergleichsweise hohen „Nutzen“ für die Stadt Heidelberg. Die mittel- bis langfristige Weiterentwicklung des Gesamtnetzes der S-Bahn Rhein-Neckar sowie der Regional-Express- beziehungsweise „Sprinter“-Linien und damit die Schaffung zusätzlicher und attraktiver Verbindungen zwischen den drei Oberzentren Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg aber auch von Heidelberg über die Grenzen der Metropolregion hinaus sind wie bereits dargestellt nur mit einem leistungsfähigen Ausbau der Eisenbahninfrastruktur möglich und sind eine weitere Begründung für den „Nutzen“ der Maßnahme.

Auf Basis der bisher vorliegenden Grobabschätzung werden voraussichtlich die in Anlage 2 dargestellten Finanzierungsbeiträge für die dringend erforderliche Planung der Leistungsphasen 1 bis 4 HOAI der Gesamtmaßnahme notwendig. Eine Abschätzung zum voraussichtlichen Mittelbedarf in den Jahren 2010 bis 2012 ist als Anlage 3 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 4 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. Außerdem bleibt es Aufgabe des ZRN zu prüfen, ob bis zum Abschluss der Planung nicht weitere Fördermöglichkeiten eröffnet werden können.

4. Finanzierungsanteil der Stadt Heidelberg

Kommunaler Anteil Planungskosten Lph. 1 – 4 HOAI	voraussichtlicher Mittelabfluss				
	2009	2010	2011	2012	2013 ff
gesamt Stadt Heidelberg in €					
913.320	0	228.330	208.034	208.034	268.922

Für diese Maßnahme existiert bereits ein ZRN-Grundsatzbeschluss vom 27.03.2003. Aufgrund der damaligen Kostenabschätzung wurden rund 64.000 € für die Vorplanung (Leistungsphase 1 und 2) als kommunaler Anteil der Stadt Heidelberg veranschlagt. Der Baukostenanteil (der nicht Gegenstand des ZRN-Grundsatzbeschlusses war) wurde für die Stadt Heidelberg auf rund 931.000 € geschätzt. Dieser ZRN-Beschluss erfolgte unter der Annahme, dass die für die 1. Ausbaustufe gültigen und für die kommunale Seite überaus günstigen Finanzierungsbedingungen auch für dieses Projekt hätten angewendet werden können und sich das Land Baden-Württemberg hälftig an den gesamten Planungskosten beteiligt hätte. Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen bei der Finanzierung und vor dem Hintergrund der Komplexität der Gesamtmaßnahme konnte eine Umsetzung in der damals vorgesehenen Form nicht erfolgen. Die mit dem Beschluss des ZRN aus dem Jahr 2003 verfolgte primäre Zielsetzung (Erstellung von Grundlagen für die erforderliche Nutzen-Kosten-Untersuchung) konnte dennoch erreicht werden.

Als voraussichtlicher Mittelabfluss wurden daraufhin im Haushaltsplan 2009/10 pro Jahr 32.000 € eingestellt.

Auf Basis der aktuellen Grobabschätzung werden die Mittel in Höhe von 228.330 € für das Jahr 2010 wie folgt finanziert:

- 64.000 € aus Haushaltsansatz 2009/10
- 164.400 € durch Bereitstellung überplanmäßiger Mittel

Die Mittel für die Folgejahre werden planmäßig in den Doppelhaushalt 2011/12 eingestellt.

gezeichnet

Bernd Stadel