

## Stadt Heidelberg

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Projektergänzung 2. Stufe S-Bahn Rhein-  
Neckar auf dem Streckenabschnitt  
Heidelberg - Bruchsal  
hier: Zustimmung zur Verlängerung der  
Bahnsteige am S-Bahnhof Heidelberg -  
Kirchheim**

# Beschlussvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen  
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 05. Juli 2011

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	01.06.2011	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	08.06.2011	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	30.06.2011	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

*Der Gemeinderat stimmt den geplanten Bahnsteigverlängerungen am S-Bahnhof Kirchheim auf der Grundlage des vorgelegten Kosten- und Finanzierungsplanes zu und beschließt die kommunale Finanzierung der für den Ausbau erforderlichen Planungs- und Baukosten im Rahmen der S-Bahn-Umlage nach den Grundsätzen der ZRN-Sonderumlage.*

**Anlagen zur Drucksache:**

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Kostenübersicht der kommunalen Finanzierungsanteile <b>(Vertraulich! - Nur zur Beratung in den Gremien!)</b>

## **Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 01.06.2011**

**Ergebnis:** einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung

## **Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 08.06.2011**

**Ergebnis:** einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung

## **Sitzung des Gemeinderates vom 30.06.2011**

**Ergebnis:** einstimmig beschlossen

## 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:**  
Die große Akzeptanz der Fahrgäste erfordert die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der S-Bahn auf der Strecke Heidelberg-Bruchsal.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

## B. Begründung:

### 1. Sachverhalt:

Der seit Dezember 2003 laufende Betrieb der S-Bahn Rhein-Neckar übertrifft die ursprünglichen Erwartungen aller Beteiligten.

Die große Akzeptanz bei den Fahrgästen zeigt sich auch in den deutlich gestiegenen Fahrgastzahlen. Insbesondere auf der Strecke Heidelberg – Bruchsal ist eine große Nachfragesteigerung festzustellen. Auf dem Teilabschnitt zwischen Heidelberg Hauptbahnhof und Heidelberg Kirchheim wurde zwischen 2003 und 2007 eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 90 % ermittelt (Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Neckar 2008).

Die Bahnsteiglängen an den Stationen der Strecke Heidelberg (ab S-Bahnhof Kirchheim) - Bruchsal betragen mit Ausnahme der Stationen Wiesloch/Walldorf und Bruchsal nur 140 Meter. Bei der ursprünglichen Konzeption wurde davon ausgegangen, dass die Kapazitäten von Triebwagen in Doppeltraktion (ca. 140 m) auf diesem Streckenabschnitt ausreichen, um die damals prognostizierten Fahrgaststeigerungen zu bewältigen.

Die Fahrgaststeigerung, insbesondere im Zulauf auf Heidelberg, ist deutlich stärker ausgefallen, so dass die vorhandenen Fahrzeugkapazitäten heute in den Hauptverkehrszeiten nicht mehr ausreichen. Zukünftig ist im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Gesamtnetzes der S-Bahn Rhein-Neckar (1. und 2. Stufe) mit weiteren Fahrgaststeigerungen auf dieser Achse zu rechnen. Diese können nur durch den Einsatz von Triebwagen in Dreifachtraktion bewältigt werden. Hierzu sind Bahnsteiglängen von mindestens 210 Meter erforderlich.

Der S-Bahnhof Heidelberg –Kirchheim erfüllt diese Voraussetzung nicht. Eine erste Voruntersuchung im Jahr 2008 ergab, dass die nördlichen Bahnsteigenden der bestehenden Bahnsteige an Gleis 1 und 3 ohne größere zusätzliche Maßnahmen um ca. 55 Meter (Gleis 1) bzw. 30 Meter (Gleis 3) verlängert werden können. Es wurde außerdem festgestellt, dass eine Nutzlänge von 210 Meter am Bahnsteig zu Gleis 2 nur mit erheblichem Mehraufwand umsetzbar (unter anderem Verschwenkung von Gleis 3) wäre. Diese Option wurde daher zunächst nicht weiter verfolgt.

Mit der Beschlussvorlage DS 0314/2008/BV hat der Gemeinderat am 25.09.2008, aufbauend auf diesen Ergebnissen der Grobkostenschätzung, seine Zustimmung zur Vorplanung und Finanzierung zur Verlängerung Bahnsteige an Gleis 1 und 3 am S-Bahnhof Kirchheim – Rohrbach erteilt und die entsprechenden Mittel in Höhe von € 210.000,- ( €183.000,- aus Grobkostenschätzung der DB Station&Service AG, zuzüglich vorsorglicher Aufschlag für unvorhersehbare Kosten) bereitgestellt.

Anfang 2011 wurde die Vorentwurfsplanung durch die DB Station&Service AG abgeschlossen. Ende Februar wurde uns von der DB ProjektBau GmbH der Ergebnisbericht für die S-Bahn-Station Kirchheim – Rohrbach übersandt, der zu einer Kostensteigerung des städtischen Anteils auf insgesamt € 397.000,- führt.

Neben einer allgemeinen Preissteigerungsrate für Bauleistungen von 5 bis 10% gegenüber den ursprünglichen Kostenansätzen für die einzelnen Stationen aus dem Jahr 2008 und der genaueren Kostenbetrachtung aufgrund der größeren Planungstiefe begründet die DB Station&Service AG an der S-Bahn-Station Kirchheim – Rohrbach die wesentlichen Mehrkosten damit, dass erst im Rahmen der „betrieblichen Aufgabenstellung“ zur Vorplanung erkennbar und deutlich wurde, dass zur Abwicklung des zukünftigen Betriebes nun doch alle 3 Bahnsteigkanten am S-Bahnhof Kirchheim – Rohrbach ausgebaut werden müssen. Ein Verzicht auf die Verlängerung des Bahnsteigs zu Gleis 2 würde die Betriebsabwicklung erheblich beeinflussen, so dass diese Variante auch vom Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr abgelehnt wird. In der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 01.06.2011 wird je ein Vertreter der DB ProjektBau GmbH und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) die Vorplanungsergebnisse detailliert vorstellen.

## **2. Finanzierung:**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Innenministerium Baden-Württemberg haben bereits signalisiert, dass eine Ergänzung der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar um diese Maßnahme des Bahnsteigausbaus grundsätzlich möglich ist und haben eine entsprechende Förderung im Rahmen des Bundes-GVFG-Vorhabens in Aussicht gestellt.

Die Finanzierungskonditionen für die 2. Ausbaustufe der S-Bahn stellen sich wie folgt dar:

- Es gelten die Regelungen der jeweiligen Länder für Maßnahmen nach dem GVFG-Bundesprogramm (60 % Bundesmittel – Bundes GVFG, 20 % Landesmittel – Land Baden-Württemberg)
- Keine Übernahme von Planungskosten durch die Länder
- Keine Übernahme von Planungs- und Baukosten durch die DB AG

Die derzeit gültigen Förderkonditionen für Bundes-GVFG-Projekte sehen in Baden-Württemberg einen kommunalen Eigenanteil von 20 % der zuwendungsfähigen (Bau-)Kosten und die Übernahme eines Selbstbehaltes in Höhe von 500.000 € je Fördertatbestand vor. Ein entsprechender Selbstbehalt wurde für die Maßnahmen der 2. Ausbaustufe im Rahmen des VRN-Beschlusses vom Juni 2006 bereits berücksichtigt und anteilig der Baukosten auf alle Stationen des Streckenabschnitts aufgeteilt. Nicht zuwendungsfähig sind in der Regel Planungs-, Verwaltungs- und Nebenkosten sowie zum Beispiel Sonderwünsche im Rahmen der Baukosten. Diese sind zu 100 % von den Kommunen zu tragen.

Gemäß den Beschlüssen der Verbandsversammlungen des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) vom Februar und Dezember 1995 über die Finanzierung der S-Bahn Rhein-Neckar soll das damals beschlossene Umlagesystem auch auf zukünftige Investitionsvorhaben angewendet werden.

Auf dieser Grundlage wurde im Dezember 2003 und im Juni 2006 auch die Finanzierung der kommunalen Planungs- und Investitionskostenanteile für die im Gebiet des ZRN liegenden Maßnahmen im Elsenz- und Schwarzbachtal sowie für die Stationsmaßnahmen an den Strecken Mannheim – Schwetzingen – Karlsruhe, Ludwigshafen – Worms – Mainz, Mannheim – Biblis und Mannheim – Heppenheim – Darmstadt in das Umlagesystem zur Finanzierung der S-Bahn Rhein-Neckar aufgenommen.

Die Gesamtkosten für die Verlängerung der Bahnsteige an Gleis 1, 2 und 3 am S-Bahnhof Heidelberg – Kirchheim werden von der DB Station&Service AG jetzt auf € 991.000,- veranschlagt. Nach der vorgenannten Umlagedynamik entfallen auf die Stadt Heidelberg rund 397.000,- € als kommunaler Anteil.

Eine Kostenübersicht des kommunalen Finanzierungsanteils entsprechend dem ZRN-Umlagesystem ist in Anlage 1 dargestellt.

Der vom VRN ermittelte kommunale Mittelbedarf auf Grundlage der Grobkostenschätzung aus dem Jahr 2008 wurde für das Haushaltsjahr 2011 auf € 29.134,- und für 2012 auf € 21.877,- beziffert.

Diese Mittel wurden bei der Stadt Heidelberg in den Doppelhaushalt 2011/12 eingestellt. Aus dem Haushaltsjahr 2010 stehen außerdem noch € 7.000,- vom VRN nicht abgerufene Mittel aus dieser Maßnahme zur Verfügung. Eine Übertragung in das Haushaltsjahr 2011 ist erfolgt.

Der VRN geht zum jetzigen Zeitpunkt davon aus, dass die im städtischen Haushalt eingestellten Mittel zuzüglich der übertragenen Mittel ausreichen, um den auf Grundlage der Kostensteigerung erwarteten veränderten Mittelbedarf in den Jahren 2011 und 2012 zu finanzieren.

Die in den Folgejahren erforderlichen Mittel werden in den Haushalten ab 2013 auf der Grundlage des vom VRN noch zu erstellenden Zahlungs- und Mittelabflussplanes entsprechend bereitgestellt.

### **3. Zeitplan:**

Als nächster Schritt ist die Durchführung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung erforderlich, die als Grundlage zur Erlangung des Planrechts und zur Stellung des sogenannten „a“-Antrages für die Förderung im Bundes-GVFG-Programm dient. Dazu muss dringend ein Beschluss in der Sitzung der ZRN-Verbandsversammlung am 30.06.2011 gefasst werden.

Die DB Netze gehen nach derzeitigem Planungsstand davon aus, dass die Verlängerungen der Bahnsteige der Stationen Kirchheim-Rohrbach, St. Ilgen-Sandhausen, Rot-Malsch, Bad Schönborn-Kronau, Bad Schönborn-Süd und Ubstadt Weiher im Zeitraum 11/2013 bis 06/14 erfolgt.

Für die einzelnen Maßnahmen wird von Seiten der DB mit einer Bauzeit von je 3 Monaten gerechnet.

Die Fertigstellung der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar ist für 2015 geplant.

gezeichnet

Bernd Stadel