

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

Stadt Heidelberg
Dezernat I, Kämmereiamt

MVV OEG AG
1. Finanzierungsvereinbarung zur
Bedienung im
Schienenpersonennahverkehr
2. weiterer 2-gleisiger Ausbau an der
Bergstraße

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Haupt- und Finanzausschuss	07.05.2008	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	29.05.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

- 1. Auf der Grundlage der bestehenden Finanzierungsvereinbarung mit der MVV OEG AG zur Bedienung im Schienenpersonennahverkehr, bzw. der bestehenden internen Vereinbarung der Stadt Heidelberg mit dem Rhein-Neckar-Kreis stimmt der Gemeinderat den Ausgleichsbeträgen für 2009 in Höhe von 1,49 € je Nutzzug-km und für 2010 in Höhe von 1,58 € je Nutzzug-km zu.
Die Bereitstellung von überplanmäßigen Mitteln in Höhe von 1.797.700 € zur Zahlung der Ausgleichszahlungen für 2009 und 2010 bereits in 2008 mit einer Abzinsung von 5 % pro Jahr mit Deckung durch Mehrerträge bei den Schlüsselzuweisungen des Landes wird genehmigt.*
- 2. Der Gemeinderat stimmt dem weiteren zweigleisigen Ausbau der MVV OEG-Schiennstrecke an der Bergstraße zwischen Schriesheim und Weinheim auf der Grundlage des vorgelegten Kosten- und Finanzierungsplanes zu.
Die Bereitstellung von überplanmäßigen Mitteln in Höhe von 200.000 € mit Deckung durch Minderausgaben bei der Bauausgabe Speyerer Straße wird genehmigt.
Die außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 5.086.000 € für die Jahre 2009 bis 2012 mit Deckung durch die nicht in Anspruchnahme bei den Verpflichtungsermächtigungen für die Ladenburger Straße, 650.000 €, den Kanalbau im Neubaugebiet „Im Bieth“, 1,2 Mio. €, der Speyerer Straße, 1,25 Mio. € und der Sanierung IGH in Höhe von 2 Mio. € wird genehmigt.*

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Entwicklung der Gesamtkosten
A 2	Ermittlung des kommunalen Anteils
A 3	Kostenaufteilung auf die beteiligten Gebietskörperschaften

I. 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:
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
MO 7	+	„Stadt der kurzen Wege“ und Verkehrsvermeidung fördern
		Begründung: Weitere Verbesserung des Schienennahverkehrs in und um Heidelberg

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine



II. Begründung:

1. Finanzierungsvereinbarung mit der MVV OEG AG zur Bedienung im Schienenpersonennahverkehr

Die MVV OEG AG betreibt als Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Meterspureisenbahnstrecke Mannheim – Viernheim – Weinheim – Heidelberg – Mannheim und die Strecke zwischen Mannheim – Käfertal und Heddesheim. Die von der MVV OEG beauftragte Rhein-Neckar Verkehr GmbH erbringt auf dieser Eisenbahnstrecke Nahverkehrsleistungen für die Allgemeinheit im Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Aufgabenträger für den genannten SPNV sind im hessischen Abschnitt der Strecke die VRN GmbH und im baden-württembergischen Teil der Strecke das Land Baden-Württemberg, bzw. die an der Strecke liegenden Städte, Gemeinden und Kreise auf der Grundlage ihrer allgemeinen kommunalrechtlichen Befugnisse auf dem Gebiet der Daseinsvorsorge.

Mit Wirkung vom 1. Januar 2005 haben die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH, die Stadt Heidelberg und der Rhein-Neckar-Kreis mit der MVV OEG AG eine Finanzierungsvereinbarung zur Sicherstellung der SPNV-Bedienung abgeschlossen. In dieser Vereinbarung sind der Umfang der für die Allgemeinheit ausreichenden Verkehrsbedienung im SPNV und die hierfür zu zahlenden Ausgleichsbeträge geregelt. Die Finanzierungsbeiträge werden dabei nach den in der Anlage der Vereinbarung aufgeführten Nutzzugkilometern der o.g. SPNV-Strecken auf die beteiligten Gebietskörperschaften aufgeteilt. Dies ist notwendig, da die Kosten für die Erbringung der Verkehrsleistung nicht von den Verkehrserlösen gedeckt werden, obwohl die MVV OEG AG mit einem Kostendeckungsgrad von über 80% bundesweit zu den kostengünstigsten Verkehrsunternehmen gehört.

Die Vereinbarung hat eine Laufzeit bis 2016 und regelt zunächst die Ausgleichszahlungen für die Jahre 2005 bis einschließlich 2008. Für die Jahre danach enthält § 4 Absatz 2 die Vorgabe, nach der eine Neufestsetzung der Ausgleichszahlungen einvernehmlich für jeweils weitere 4 Jahre bis zum 30.06. des Vorjahres erfolgen muss. Somit ergibt sich die Notwendigkeit, bis zum 30.06.2008 für die Folgejahre eine Neufestsetzung der Ausgleichsbeträge herbeizuführen.

Die bisher vereinbarten Ausgleichsbeträge beliefen sich im ersten Jahr des Vertrages (2005) auf 1,05 € je Nutzzugkilometer und fielen dann kontinuierlich über 0,68 € bzw. 0,52 € auf schließlich 0,32 € je Nutzzugkilometer in 2008. In den Sitzungen des OEG-Beirats am 17. Januar und am 21. Februar des Jahres 2008 wurde den beteiligten Gebietskörperschaften ausführlich dargelegt, dass künftig höhere Ausgleichsbeträge notwendig werden. Insbesondere die Anschaffung von weiteren 18 Niederflurvariobahnen, welche die bisherigen Hochflurfahrzeuge bei der MVV OEG ersetzen, wirken sich auf die Höhe der Ausgleichsbeträge aus. Nach Aussage des Unternehmens liegt dies an den dafür vorzunehmenden Abschreibungen und den Kosten für die Finanzierung der Fahrzeugbeschaffung. Des Weiteren seien reduzierte gesetzliche Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung, für Schwerbehindertenzuschüsse und Oberbaumittel sowie höhere Energiepreissteigerungen als ursprünglich angenommen für den Fahrstrom zu berücksichtigen. Die nicht geplanten Mehraufwendungen summieren sich zu 3,9 Mio. € pro Jahr.

Nach der den Gebietskörperschaften vorgelegten Begründung entfällt der Großteil der genannten, jährlichen Mehrbelastung auf die Abschreibungen und Zinsen für die neuen Bahnen. Sie betragen 2,4 Mio. € pro Jahr. Die Anschaffungskosten für die 18 neuen Bahnen belaufen sich insgesamt auf 44 Mio. €. Nach Abzug der Landeszuschüsse in Höhe von 7,2 Mio. € resultieren daraus Mehraufwendungen in Höhe von 36,8 Mio. €, die in den kommenden Jahren zu finanzieren sind.

Vor der Anschaffung der neuen Bahnen waren 1/3 der eingesetzten Bahnen niederflurig, mit dem Erhalt der ersten Lieferung konnte das Unternehmen den Anteil der Niederflurfahrzeuge schon auf 2/3 steigern. Durch den Einsatz aller 18 neuen Bahnen werden ab März 2010 dann sogar 85 % der Bahnen niederflurig sein. Neben dem behindertengerechten, niederflurigen Einstieg bringen die modernen Bahnen noch eine Vielzahl von weiteren Vorteilen mit sich. Darunter sind insbesondere das größere Platzangebot, die höhere Zuverlässigkeit durch kürzere Ein- und Aussteigezeiten, die Klimatisierung, Doppeltüren für den einfacheren Ein- und Ausstieg und die erhöhte Sicherheit der Fahrzeuge zu nennen. Ein nicht zu unterschätzender Vorteil ist insgesamt in der höheren Fahrplanstabilität zu sehen, da insbesondere in der Hauptverkehrszeit die alten Hochflurfahrzeuge nur sehr unbequeme und zeitaufwendige Aus- und Einstiegsbedingungen bieten konnten.

Die dargestellten Mehraufwendungen werden in den kommenden Jahren in die Ausgleichszahlungen der Gebietskörperschaften einfließen. Für die Jahre 2009 und 2010 ergeben sich, auf Basis des Mengen- und Taktgerüsts von 2008, daraus Ausgleichsbeträge in Höhe von 1,49 € bzw. 1,58 € je Nutzzugkilometer. Dies entspricht in etwa 20% der entstehenden Kosten pro Nutzzugkilometer. Die Mehrzahl der Gebietskörperschaften, die von der Schienenstrecke der MVV OEG AG bedient werden, spricht sich dafür aus, jetzt Ausgleichsbeträge für nur zwei Jahre (2009 und 2010) zu vereinbaren, um Unsicherheiten über diesen Zeitraum hinaus für beide Seiten auszuschließen. Angebotserweiterungen bedürfen dabei der vorherigen Prüfung und müssen gegebenenfalls separat mit angepassten Kilometersätzen abgerechnet werden. Im Übrigen wird von dem Unternehmen gegenüber den beteiligten Gebietskörperschaften eine ergänzende Erklärung abgegeben, nach der den Vertretern des Beirats künftig alle Investitionsentscheidungen, die Auswirkungen auf die Finanzierungsvereinbarung haben, frühzeitig zur Abstimmung vorzulegen sind.

Für die Stadt Heidelberg belaufen sich die Kosten auf Basis der derzeitigen Nutzzugkilometer für 2009 auf ca. 939.000 €, für 2010 auf ca. 996.000 €.

Die Kostenentwicklung stellt sich wie folgt dar:

Jahr	Zahlung je Nutzungskilometer	Ausgleichszahlung ca.
2005	1,05 €	670.000 €
2006	0,68 €	430.000 €
2007	0,52 €	330.000 €
2008	0,32 €	205.000 €
2009	1,49 €	939.000 €
2010	1,58 €	996.000 €

Zur Entlastung des Doppelhaushaltes 2009/2010 schlägt die Verwaltung vor, die Abschlagszahlungen auf die Ausgleichszahlungen für 2009 und 2010 bereits in 2008 mit einer Abzinsung von 5 % pro Jahr zu entrichten. Der Überweisungsbetrag beläuft sich dann auf insgesamt rd. 1.797.700 €. Hierdurch ergibt sich eine Einsparung in Höhe von rd. 137.300 €.

2. Weiterer zweigleisiger Ausbau der MVV OEG-Schienenstrecke an der Bergstraße

Der bisherige zweigleisige Streckenausbau der MVV OEG-Schienenstrecke an der Bergstraße erstreckte sich auf den Bereich zwischen Handschuhsheim-Nord und Schriesheim. Er ist Bestandteil einer zwischen dem Rhein-Neckar-Kreis, der Stadt Heidelberg und der OEG im März 1992 getroffenen Vereinbarung.

Der skizzierte erste Bauabschnitt wurde im Juni 1999 eingeweiht. Durch den zweigleisigen Ausbau können sich nun zwischen Schriesheim und Heidelberg die Züge auf freier Strecke kreuzen. Dies hatte zur Folge, dass der Takt an Werktagen auf einen 10 Minuten-Takt verdichtet werden konnte, gegenüber dem früher angebotenen 20-Minuten-Takt.

Seit 2000 stand die Fortführung der Maßnahmen im Streckenabschnitt zwischen Schriesheim und Weinheim an. Hier stößt der bestehende 20-Minuten-Takt nach wie vor auf betriebliche Kapazitätsgrenzen infolge der Eingleisigkeit der Strecke. Die hierzu ergangenen Planungen wurden bereits mehrfach überarbeitet und berücksichtigen besondere Gegebenheiten an der Strecke infolge der engen Ortsdurchfahrten. Ergänzend ist es notwendig, dass sich die beteiligten Gebietskörperschaften über die Finanzierung des weiteren Ausbaus einigen.

Die Verhandlungen für den weiteren zweigleisigen Ausbau der Strecke wurden erschwert durch die sich verändernden Rahmenbedingungen der Bundes- und Landesförderung und infolge der gestiegenen Forderungen der Bahnaufsicht hinsichtlich der betrieblichen Infrastruktur an der Strecke. Zusätzlich traten bei der Kalkulation des Projektes Kostenerhöhungen dadurch auf, dass nun auch der Umbau des Bahnhofs Schriesheim in das Projekt aufgenommen ist, der bisher nicht Bestandteil des zweigleisigen Ausbaus war. Hinzu kommen des Weiteren Preissteigerungen im Bereich der Güter- und Beschaffungsmärkte, die nicht unerheblich zu einer Steigerung der gesamten Kosten beitragen.

Nach der in 2007 vorgelegten, überarbeiteten Planung für den weiteren zweigleisigen Ausbau der MVV OEG-Schienenstrecke an der Bergstraße belaufen sich die jetzt vorgelegten Gesamtkosten auf nahezu 60 Mio. €. Dieser Betrag schließt dabei auch Maßnahmen in Höhe von 5,5 Mio. € innerhalb der Kommunen ein, die diese im Zuge des Ausbaus für begleitende Maßnahmen innerhalb der Ortsdurchfahrten ergänzend durchführen möchten. Die Gesamtübersicht der Entwicklung mit den erhöhten Gesamtkosten ist der Tabelle 1 zu entnehmen.

Nach Abzug der Planungskosten in Höhe von 7,2 Mio. € und der nicht GVFG-förderbaren Baukosten ergibt sich ein förderfähiger Betrag von 51,2 Mio. €. Dieser wird Gegenstand der Antragstellung auf eine Bundes- und Landesförderung in Höhe von insgesamt 80 %. Zu berücksichtigen ist des Weiteren ein pauschaler Selbstbehalt für die beteiligten Gebietskörperschaften in Höhe von 1 Mio. €, so dass sich insgesamt ein kommunaler Anteil von 19,4 Mio. € ableiten lässt. Davon sind kommunale Zusatzmaßnahmen in Höhe von 1,8 Mio. € in Abzug zu bringen, die direkt den sie verursachenden Gebietskörperschaften zugeordnet werden. Somit bleibt ein zu verteiler Projektkostenbetrag in Höhe von 17,6 Mio. €. Dieser muss von den an der Realisierung des Projektes beteiligten Gebietskörperschaften bzw. Stadt- und Landkreisen aufgebracht werden (Tabelle 2).

Darüber hinaus hat sich die MVV OEG AG bereit erklärt, sich mit der Hälfte des zu erwartenden Veräußerungserlöses aus dem Verkauf von circa der Hälfte des Bahnhofsgeländes in Schriesheim an den Projektkosten zu beteiligen. Erwartet wird hier ein Beitrag im niedrigen, einstelligen Mio. €-Bereich. Dies wirkt sich direkt als Entlastung für die am Projekt beteiligten Gebietskörperschaften aus.

Zwischen der Stadt Heidelberg und dem Rhein-Neckar-Kreis wurde zwischenzeitlich eine globale Aufteilung des kommunalen Anteils vereinbart, nach der sich Stadt- und Landkreis die Kosten im Verhältnis von 30 % zu 70 % aufteilen. Für den auf den Kreis entfallenden Anteil in Höhe von 12,3 Mio. € ist beabsichtigt, dass der Rhein-Neckar-Kreis – wie auch im ersten Ausbauabschnitt der Maßnahme – 50 % des gesamten Kommunalanteils in Höhe von 6,15 Mio. € übernimmt. Die restlichen 50 % werden auf die beteiligten Städte und Gemeinden des Landkreises umgelegt. Hierzu wird ein Schlüssel verwendet, der bereits beim ersten Ausbauabschnitt Anwendung gefunden hat und der die Zustimmung der betroffenen Städte und Gemeinden findet (Tabelle 3).

Der weitere zweigleisige Ausbau an der Bergstraße bringt eine Vielzahl von Vorteilen mit sich, die insbesondere auf folgenden Tatbeständen beruhen:

- Effizienterer Einsatz der Züge,
- Verkürzung der Reisezeit um 5 Minuten insgesamt,
- Verbesserung der Pünktlichkeit (30 % der Verspätungen sind vermeidbar),
- weniger Fahrtausfälle,
- Einsparung von 2 Zügen bei gleichem Angebot,
- Verstärkerfahrten werden möglich, die die Kapazität erweitern,
- das gesamte Verkehrsgeschehen verbessert sich durch neue Signalanlagensteuerungen
- sowie den behindertengerechten Ausbau der Bahnhöfe und Haltepunkte.

Ohne die Realisierung des zweigleisigen Ausbaus wären Erneuerungsinvestitionen in Höhe von ca. 8,1 Mio. € (Preisstand: 2004) erforderlich, die nicht nach dem GVFG bezuschusst würden.

Die Vorteile des Projektes ermöglichen es, dass nach Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus an der Bergstraße die Betriebskosten gesenkt werden können. Damit werden Mittel frei, die es erlauben, den Betrieb auch zwischen Weinheim und Schriesheim in 3 Stufen zu verdichten. Zunächst ist vorgesehen, nur im Bereich der Hauptverkehrszeit zwischen 7 Uhr und 9 Uhr und zwischen 15 Uhr und 17 Uhr auf einen 10-Minuten-Takt zu verdichten. Weitere Verdichtungen sind möglich, soweit dies die Nachfrage erlaubt.

Der Zeitplan des Unternehmens sieht vor, dass das Planfeststellungsverfahren spätestens Anfang Juli 2008 eingeleitet und der GVFG-Antrag für die Förderung nach dem Bundesprogramm im Mai 2008 eingereicht wird. Das Unternehmen geht davon aus, dass bis Ende 2008 der Planfeststellungsbeschluss vorliegt und dass in 2009 mit dem Bau des Projektes begonnen werden kann. In 2008 fallen Kosten für Planungsleistungen an. Der Schwerpunkt des Mittelabflusses würde sich danach auf den Zeitraum von 2009 bis 2012 erstrecken. Im Übrigen sind für den Umbau des Bahnhofs Schriesheim, der Ortsdurchfahrt Leutershausen und einzelner Streckenabschnitte in Weinheim gesonderte Plangenehmigungsverfahren notwendig.

Auf Heidelberg entfällt ein Kostenanteil von 5.286.000 €, der in den Jahren 2008 bis 2012 abgerufen wird. Hiervon werden in 2008 Mittel in Höhe von 200.000 € benötigt. Der Restbetrag verteilt sich auf die Jahre 2009 bis 2012.

gez.

Dr. Eckart Würzner