

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

Stadt Heidelberg  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

**Projektergänzung 2. Stufe S-Bahn Rhein-  
Neckar auf dem Streckenabschnitt  
Heidelberg - Bruchsal  
hier:  
1. Zustimmung zur Bereitstellung einer  
außerplanmäßigen  
Verpflichtungsermächtigung in Höhe von  
210.000 €  
2. Zustimmung zur Verlängerung der  
Bahnsteige an Gleis 1 und 3 am S-Bahnhof  
Heidelberg - Kirchheim**

## Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Haupt- und Finanzausschuss	10.09.2008	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	25.09.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

1. *Der Haupt- und Finanzausschuss beschließt die Bereitstellung einer außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 210.000 € bei dem Projekt 8.81000041.740 Investitionsförderung R / S-Bahn Rhein-Neckar. Die Deckung erfolgt aus dem Projekt 8.66130711.700 Speyerer Straße.*
2. *Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss: Der Gemeinderat stimmt der geplanten Bahnsteigverlängerung am S-Bahnhof Kirchheim auf der Grundlage des vorgelegten Kosten- und Finanzierungsplanes zu und beschließt die kommunale Finanzierung der für den Ausbau erforderlichen Planungskosten im Rahmen der S-Bahn-Umlage nach den Grundsätzen der ZRN-Sonderumlage.*

<b>Anlage zur Drucksache:</b>	
<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>
A 1	Grobkostenschätzung und Abschätzung Mittelbedarf

## 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:	Ziele:
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



## II. 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

Entwicklung der Fahrgastzahlen 2003 – 2007:

Heidelberg Hauptbahnhof – Heidelberg Kirchheim	+ 90 %
Heidelberg Kirchheim – Sankt Ilgen	+ 86 %
Sankt Ilgen – Wiesloch/Walldorf	+ 78 %
Wiesloch/Walldorf – Rot-Malsch	+ 63 %
Rot-Malsch – Bad Schönborn Kronau	+ 50 %
Bad Schönborn Kronau – Bad Schönborn Süd	+ 59 %
Bad Schönborn Süd – Ubstadt-Weiher	+ 58 %
Ubstadt-Weiher - Bruchsal	+ 61 %

Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Neckar (2008)

Die Bahnsteige sind an der Strecke Heidelberg (ab S-Bahnhof Kirchheim) - Bruchsal bis auf die Stationen Wiesloch/Walldorf und Bruchsal nur 140 Meter lang, da bei der ursprünglichen Konzeption davon ausgegangen wurde, dass die Kapazitäten von Triebwagen in Doppeltraktion 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 schon 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 Voraussetzungen nicht. Eine erste Voruntersuchung ergab, dass die nördlichen Bahnsteige der bestehenden Gleise 1 und 3 ohne größere zusätzliche Maßnahmen um ca. 55 Meter (Gleis 1) bzw. 30 Meter (Gleis 3) verlängert werden können. Eine Nutzlänge von 210 Meter an Gleis 2 ist nur mit erheblichem Mehraufwand umsetzbar (unter anderem Verschwenkung von Gleis 3) und wird daher nicht weiter verfolgt.

Grundsätzlich wäre eine Kapazitätserhöhung auch durch den Einsatz von Doppelstockwagen denkbar. Der VRN sowie andere SPNV-Aufgabenträger erachten dies aus folgenden Gründen nicht für sinnvoll:

- Auf der Strecke Kaiserslautern - Neustadt – Mannheim – Heidelberg (insbesondere auch der S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen) sind die Bahnsteige bereits auf eine Länge von 210 m ausgebaut.
- Auch für die Strecken Mannheim – Mainz, Mannheim – Schwetzingen – Karlsruhe, Mannheim – Weinheim – Darmstadt und Mannheim – Biblis sind 210 Meter lange Bahnsteige vorgesehen.
- Doppelstockwagen erfordern eine erhöhte Fahrgastwechselzeit.
- Geringere Barrierefreiheit der Doppelstockwagen (Mitfahrmöglichkeit für Rollstuhlfahrer, Mitnahmemöglichkeit von Kinderwagen, Fahrrädern und Gepäck)

## 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 Finanzierungsbedingungen 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 Förderbedingungen 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. Da es sich bei diesem Maßnahmenpaket um eine Projekt-ergänzung handelt, wird von Seiten des VRN davon ausgegangen, dass kein weiterer Selbstbehalt fällig wird.

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 und 3 am S-Bahnhof Heidelberg – Kirchheim werden von der DB Station & Service AG grob auf 416.200 € geschätzt. Nach der vorgenannten Umlagedynamik entfallen auf die Stadt Heidelberg rund 183.000 €. Hiervon werden im laufenden Haushaltsjahr keine Mittel mehr benötigt. Für den Doppelhaushalt 2009/10 werden für das Jahr 2009 30.000 € und für 2010 10.000 € angemeldet. Der Restbetrag verteilt sich auf die Jahre 2011 bis 2015.

Eine abschließende Kostenermittlung ist erst nach Abschluss der Ausführungsplanung möglich. Vorsorglich wird deshalb ein Aufschlag für unvorhersehbare Kosten kalkuliert und insgesamt Mittel in Höhe von 210.000 € beantragt.

Die Grobkostenschätzung und der voraussichtliche Mittelbedarf der Gesamtmaßnahme ist in Anlage 1 detailliert dargestellt.

### 3. Zeitplan:

Ende 2009 wird der Betrieb des Gesamtnetzes der S-Bahn Rhein-Neckar für den Zeitraum ab Ende 2015 europaweit neu ausgeschrieben. In den Ausschreibungsunterlagen müssen verbindliche Aussagen zur zukünftigen Infrastruktur enthalten sein. Bis zur Veröffentlichung der Ausschreibungsunterlagen in der zweiten Jahreshälfte 2009 muss daher die Entwurfsplanung abgeschlossen sein und auf dieser Grundlage ein abgestimmter Bau- und Finanzierungsvertrag vorliegen. Der Ausbau erfolgt dann in Abhängigkeit der betrieblichen Rahmenbedingungen bis Ende 2015.

Vor diesem Hintergrund soll die Planung noch in diesem Jahr beginnen. Grundlage bildet eine Planungsvereinbarung, die derzeit zwischen der DB Station & Service, dem Landkreis Karlsruhe und der VRN GmbH (für den ZRN) abgestimmt wird.

Nach Zustimmung der diversen Gremien (ZRN, Stadt Heidelberg, Kreise, Gemeinden) wird die Vorplanung durch den VRN beauftragt. Aufbauend auf den Ergebnissen der Vorplanung erfolgt die Entscheidung über die Weiterführung des Projektes.

gez.

Bernd Stadel