

## Stadt Heidelberg

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

### **2. Stufe S-Bahn Rhein-Neckar Zustimmung zur Mitfinanzierung des kommunalen Anteils am Ausbau des Bahnhofs Mannheim-Friedrichsfeld im Rahmen der ZRN-Umlage**

# Beschlussvorlage

#### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 07. Oktober 2011

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Haupt- und Finanzausschuss	21.09.2011	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	06.10.2011	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

*Der Gemeinderat stimmt der Mitfinanzierung des kommunalen Anteils am Ausbau des Bahnhofes Mannheim-Friedrichsfeld (2.Stufe S-Bahn Rhein-Neckar) auf der Grundlage des vorgelegten Kosten- und Finanzierungsplanes des ZRN zu und beschließt die kommunale Mitfinanzierung der für den Ausbau erforderlichen Kosten im Rahmen der S-Bahn-Umlage nach den Grundsätzen der ZRN-Sonderumlage.*

**Anlagen zur Drucksache:**

Nummer:	Bezeichnung
A 01	ZRN –Umlageberechnung <b>Vertraulich – Nur zur Beratung in den Gremien!</b>
A 02	Gesamtfinanzierung <b>Vertraulich – Nur zur Beratung in den Gremien!</b>

## **Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 21.09.2011**

**Ergebnis:** einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung

## **Sitzung des Gemeinderates vom 06.10.2011**

**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:**  
Auf Grund der Lage und Funktion des Bahnhofes Mannheim-Friedrichsfeld als „Bindeglied“ zwischen der Main-Neckar-Bahn und den Streckenabschnitten in Richtung Mannheim bzw. Heidelberg kommt dem Bahnhof Mannheim-Friedrichsfeld eine besondere Bedeutung im Rahmen des zukünftigen Betriebskonzeptes der S-Bahn Rhein-Neckar zu. Um auch weiterhin durch eine entsprechende Flexibilität im Betriebsablauf einen pünktlichen Betrieb und damit auch weiterhin die Attraktivität und große Akzeptanz bei den Fahrgästen aufrecht zu erhalten, ist der Ausbau erforderlich.

### 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 und dem dadurch bedingten stetigen Ausbau des Gesamtnetzes.

So hat der Gemeinderat der Stadt Heidelberg in seiner Sitzung am 30.06.2011 im Rahmen der 2. Stufe S-Bahn Rhein-Neckar die Zustimmung zur Bahnsteigverlängerung am S-Bahnhof Kirchheim erteilt und die kommunale Finanzierung der für den Ausbau erforderlichen Planungs- und Baukosten im Rahmen der S-Bahn-Umlage nach den Grundsätzen der ZRN-Sonderumlage beschlossen (DS 0149/2011/BV).

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) hat in ihrer Sitzung vom Juni 2011 die Ergebnisse der Vorplanung für den S-Bahn-gerechten Ausbau der Stationen an den Strecken Mannheim-Schwetzingen-Karlsruhe, Mannheim-Biblis und Mannheim-Bensheim(-Darmstadt) sowie der Bahnsteigverlängerungen an den Stationen zwischen Heidelberg und Bruchsal zur Kenntnis genommen und der Fortführung des Projektes zugestimmt. Auf Grundlage dieses Beschlusses wurden zudem die notwendigen Planungsvereinbarungen über die Entwurfs- und Genehmigungsplanung unterzeichnet.

Allerdings musste die Finanzierung des Bahnhofs Mannheim-Friedrichsfeld zunächst noch aus der Beschlussfassung und der Planungsvereinbarung ausgenommen werden, da sich die Verbundgesellschaft wegen einer zusätzlichen Bezuschussung - entsprechend der besonderen Funktion des Bahnhofs - nochmals an das baden-württembergische Ministerium für Verkehr und Infrastruktur gewandt hatte. Das Ministerium hat inzwischen jedoch eine zusätzliche Förderung abgelehnt. Die Finanzierung muss deshalb zu den bereits bekannten Konditionen im Rahmen des Bundes-GVFG-Programms finanziert werden. Der kommunale Anteil, der durch den ZRN zu erbringen ist, beträgt demnach 20% der zuwendungsfähigen Kosten zuzüglich des anteiligen Selbstbehaltes sowie 100% der nicht zuwendungsfähigen Kosten inklusive der Planungskosten. Nach dem derzeitigen Kostenstand (Ergebnis der Vorplanung) sind dies voraussichtlich rund 3,07 Mio. € als kommunaler Anteil, die entsprechend den Grundsätzen der S-Bahn-Umlage des ZRN zu finanzieren sind. Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf rund 8,4 Mio €.

Vor diesem Hintergrund besteht die Notwendigkeit, die im Juni 2011 beschlossene ZRN-Umlage für die 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar in der Sitzung der Verbandsversammlung des ZRN am 20.10.2011 um einen Beschluss zur Finanzierung des Bahnhofs Mannheim-Friedrichsfeld zu ergänzen.

Auf Grund der Lage und Funktion des Bahnhofs Mannheim-Friedrichsfeld als "Bindeglied" zwischen der Main-Neckar-Bahn und den Streckenabschnitten in Richtung Mannheim bzw. Heidelberg kommt dem Bahnhof Mannheim-Friedrichsfeld eine besondere Bedeutung im Rahmen des zukünftigen Betriebskonzeptes der S-Bahn Rhein-Neckar inklusive des Rhein-Main-Neckar-Express zu. Von den heute rund 3.700 Fahrgästen, die den Bahnhof Mannheim-Friedrichsfeld nutzen, sind rund 60% Umsteiger. Zukünftig muss daher sowohl ein Kuppeln/Flügeln von Zügen als auch die Herstellung von Anschlüssen am Bahnhof Mannheim-Friedrichsfeld gewährleistet werden. Darüber hinaus müssen entsprechende Dispositionsmöglichkeiten für die Betriebsabwicklung vorhanden sein, da nur durch eine entsprechende Flexibilität ein pünktlicher Betrieb der S-Bahn Rhein-Neckar und des Rhein-Main-Neckar-Express gewährleistet werden kann. Dies hat zur Folge, dass alle 5 vorhandenen Bahnsteigkanten (bzw. alle 3 Bahnsteige) S-Bahn-gerecht auszubauen und barrierefrei zu erschließen sind. Darüber hinaus fallen für das Kuppeln und Flügeln am Bahnhof Mannheim-Friedrichsfeld Kosten für die notwendige Infrastruktur an. Im Detail wird derzeit von folgender Gleisbelegung ausgegangen:

- Gleis 1 Hauptgleis MA-DA  
*Regelhalt für durchgehende Züge aus Richtung Mannheim sowie Reserve für Störungsfälle zum Kuppeln von Fahrzeugen aus Richtung Mannheim und Heidelberg*
- Gleis 2 Hauptgleis HD-DA  
*Regelhalt für durchgehende Züge aus Richtung Heidelberg sowie Regelhalt zum Kuppeln von Fahrzeugen aus Richtung Mannheim und Heidelberg*
- Gleis 3 Hauptgleis DA-HD  
*Regelhalt für durchgehende Züge in Richtung Heidelberg sowie Regelhalt zum Flügeln von Fahrzeugen in Richtung Mannheim und Heidelberg*
- Gleis 4 Hauptgleis DA-MA  
*Regelhalt für durchgehende Züge in Richtung Mannheim sowie Reserve für Störungsfälle zum Flügeln von Fahrzeugen in Richtung Mannheim und Heidelberg*
- Gleis 5  
*Regelhalt für beginnende/ende Züge in/aus Richtung Mannheim und Heidelberg zur Anschlussbildung sowie Reserve für Störungsfälle und Sonderzüge von/zur SAP-ARENA*

## **2. Finanzierung**

Entsprechend den Regularien der S-Bahn-Finanzierung sind Maßnahmen, die zur Verknüpfung von Strecken dienen, sogenannte „regional wirksame Maßnahmen“, da deren Nutzen über die jeweilige Gebietskörperschaft, in der die Maßnahme ausgeführt wird, hinaus reicht. Solche Maßnahmen werden entsprechend den Finanzierungsgrundsätzen des ZRN nach dem Prinzip der Begünstigung finanziert, wobei 50% der Kosten über einen gewichteten Einwohnerschlüssel von den ZRN-Mitgliedern (getrennt nach rechts- und linksrheinisch) und zu 50% nach dem Prinzip der Belegenheit zugeschrieben werden. Die Umlageberechnung ist in Anlage 1 dargestellt.

Als Einwohnerschlüssel wird der bereits für die ZRN-Sonderumlage zur Finanzierung der Planungskosten des Knotens Mannheim-Heidelberg verwendete Schlüssel übernommen. Dieser basiert auf dem zukünftigen Gesamtnetz der S-Bahn Rhein-Neckar und berücksichtigt die direkt an den S-Bahn-Strecken liegenden Städte und Gemeinden mit 60% ihrer Einwohner und die übrigen Gemeinden im Kreis Bergstraße, Rhein-Neckar-Kreis und Neckar-Odenwald-Kreis mit 30% ihrer Einwohner. Auf Grund der verringerten Netzwirkung für den Main-Tauber-Kreis werden dessen Einwohner mit 10% angerechnet.

Bei der Umlage zur Finanzierung der 1. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar sowie im Rahmen der Finanzierung des S-Bahnausbaus im Elsenz- und Schwarzbachtal waren solche „regional wirksamen Maßnahmen“ lediglich auf Signal- und Gleisanlagen sowie auf die neue Rheinbrücke beschränkt. Am Bahnhof Mannheim-Friedrichsfeld sind nun erstmals auch Kostenanteile für die Bahnsteige entsprechend zu finanzieren, da der hohe Aufwand für den Ausbau von 3 Bahnsteigen (5 Bahnsteigkanten) weit überwiegend dem Eisenbahnbetrieb (Anschlussbildung, Flügeln/Kuppeln, betriebliche Flexibilität) und weniger der Erschließung der Ortsteile Mannheim-Friedrichsfeld und Neu-Edingen zuzuordnen ist.

Nach der vorgenannten Umlagedynamik entfällt auf die Stadt Heidelberg ein Beteiligungsanteil an dieser Solidarfinanzierung in Höhe von voraussichtlich 116.376,-- €. (siehe Anlage 1).

Für das laufende Haushaltsjahr werden 7.000,-- €, für das Haushaltsjahr 2012 voraussichtlich 6.000,-- € zur Auszahlung fällig. Die überplanmäßige Genehmigung dieser Mittel liegt in der Zuständigkeit der Verwaltung und kann im Finanzhaushalt des Amtes 81 abgedeckt werden.

Die in den Folgejahren erforderlichen Mittel werden in den Haushalt 2013 in Höhe von 18.000,-- € und den Folgejahren auf der Grundlage des vom VRN noch zu erstellenden Zahlungs- und Mittelabflussplanes entsprechend bereitgestellt.

Eine Darstellung der Gesamtfinanzierung sowie des voraussichtlichen Mittelbedarfs in den nächsten Jahren ist als Anlage 2 beigefügt.

## **3. Weiteres Vorgehen**

Die Zustimmung der an der Solidarfinanzierung beteiligten Kommunen ist erforderlich, damit die Verbandsversammlung des ZRN in der Sitzung am 20.10.2011 der Fortführung des Projektes zustimmen und dadurch der besondere Gremienvorbehalt in der Vereinbarung über die Entwurfs- und Genehmigungsplanung zwischen der DB Station & Service AG und dem ZRN vom Juni 2011 aufgehoben werden kann.

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

gezeichnet

Bernd Stadel