

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0003/2016/BV**

Datum:  
05.01.2016

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:  
Dezernat V, Kämmereramt

Betreff:

**2. Stufe S-Bahn Rhein-Neckar, Finanzierung der kommunalen Kostenanteile für die Maßnahmen der Strecke Heidelberg – Bruchsal (Bahnsteigverlängerung)**  
**Hier: Erhöhung des kommunalen Kostenanteils**

## Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	20.01.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	03.02.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Haupt- und Finanzausschuss folgende Beschlussfassung:*

*Der Haupt- und Finanzausschuss beschließt die Aktualisierung der S-Bahn-Umlage für die Verlängerung der Bahnsteige am S-Bahnhof Kirchheim/Rohrbach entsprechend der beigefügten Kostenübersicht der kommunalen Finanzierungsanteile nach dem ZRN-Umlagesystem.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
Lt. bisherigem Finanzierungsplan des VRN	397.295
Lt. neuem Finanzierungsplan des VRN	471.759
<b>Einnahmen:</b>	
Keine	
<b>Finanzierung:</b>	
• In den Jahren 2009-2015 bereits ausgezahlt	68.023
• Ansatz in 2016	50.000
• Veranschlagung ab 2017 ff entsprechend Mittelabflussplan	353.736
Gesamt	471.759

**Zusammenfassung der Begründung:**

Der für die Umsetzung der Maßnahme erforderliche Realisierungs- und Finanzierungsvertrag mit der DB Station & Service AG erfordert die Aktualisierung der S-Bahn-Umlage für die einzelnen Stationen der Strecke Heidelberg – Bruchsal. Der von der Stadt Heidelberg zu finanzierende kommunale Anteil erhöht sich um 74.464,-- € auf 471.759,-- € (Planungs- und Baukosten).

## **Begründung:**

Im Rahmen der 1. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar erfolgte der Ausbau der Stationen im Streckenabschnitt Heidelberg – Bruchsal mit einer Einstiegshöhe von 76 cm auf einer Bahnsteiglänge von 140 Metern. Inzwischen zeigt sich, dass in der Hauptverkehrszeit ein Betrieb von S-Bahnen in Doppeltraktion nicht mehr ausreicht, um die stark angestiegene Fahrgastnachfrage zu bewältigen. Aus Kapazitätsgründen ist daher der Einsatz von S-Bahnen in Dreifachtraktion erforderlich. Dies setzt allerdings einen Ausbau der vorhandenen Bahnsteige auf eine Länge von 210 Meter voraus. Mit der Umsetzung der 2. Baustufe der S-Bahn Rhein-Neckar soll dies nun umgesetzt werden. Im Rahmen dieser Maßnahme sind im Stadtgebiet Heidelberg die Bahnsteige am S-Bahnhof Kirchheim/Rohrbach an allen Gleisen von 140 auf 210 Meter zu verlängern.

### **1. Finanzierung bis zur Genehmigungsplanung**

Der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) hat gemeinsam mit dem Landkreis Karlsruhe die DB Station & Service AG mit der Planung der für den zukünftigen Betrieb der S-Bahn Rhein-Neckar erforderlichen Bahnsteigverlängerungen an der Strecke Heidelberg – Bruchsal beauftragt. In Heidelberg betrifft dies den S-Bahnhof Kirchheim/Rohrbach.

Die in den Jahren 2009 und 2011 von Seiten des ZRN unterzeichneten Vereinbarungen regeln die Planungen bis zur Genehmigungsplanung.

Mit der Beschlussvorlage DS 0314/2008/BV hat der Gemeinderat am 25.09.2008, aufbauend auf den Ergebnissen einer Grobkostenschätzung der DB Station & Service AG, seine Zustimmung zur Vorplanung und Finanzierung zur Verlängerung der Bahnsteige erteilt und die entsprechenden Mittel bereitgestellt.

In der Sitzung am 30.06.2011 hat der Gemeinderat den geplanten Bahnsteigverlängerungen am S-Bahnhof Kirchheim/Rohrbach (DS 0149/2011/BV) auf der Grundlage des vorgelegten Kosten- und Finanzierungsplans einstimmig zugestimmt und die kommunale Finanzierung der für den Ausbau erforderlichen Planungs- und Baukosten im Rahmen der S-Bahn-Umlage nach den Grundsätzen der ZRN-Sonderumlage in Höhe von 397.000 € beschlossen.

### **2. Finanzierung der Realisierung des Projektes**

Im Jahr 2014 hat die DB Station & Service AG einen Entwurf für den zur Fortführung und Realisierung des Projektes notwendigen Realisierungs- und Finanzierungsvertrag vorgelegt. Als Vertragsmuster dienten die bereits abgeschlossenen Verträge zu den übrigen baden-württembergischen Strecken. Der Vertragsentwurf sah unter anderem eine vollständige Übernahme der nach Abschluss des Projektes nachgewiesenen Planungskosten vor. Im Hinblick auf die gegenüber anderen S-Bahn-Maßnahmen überproportional hohen Planungskosten konnte mit dem Land Baden-Württemberg und der DB Station & Service AG Mitte Oktober 2015 eine Einigung dahingehend herbeigeführt werden, dass die Planungskosten auf 24 % der Baukosten gedeckelt werden. Diese Regelung gilt ausschließlich für diesen besonderen Ausnahmefall. Damit konnte der wesentliche Dissenspunkt des Vertragsentwurfes ausgeräumt werden.

Auf dieser Grundlage soll Anfang 2016 der Realisierungs- und Finanzierungsvertrag final abgestimmt und im 1. Halbjahr 2016 vom Verbandsvorsitzenden des ZRN unterzeichnet werden.

Durch die kommunale Seite ebenfalls zu übernehmen sind wie bisher auch 20 % der vom Bund als zuwendungsfähig anerkannten Baukosten zuzüglich eines Selbstbehaltes gemäß den Förderregularien des Landes Baden-Württemberg sowie 100 % der nicht zuwendungsfähigen Baukosten.

Die Finanzierung der kommunalen Anteile an den Bau- und Planungskosten erfolgt, wie bei S-Bahn-Projekten üblich und für die Planungskosten dieses Streckenprojektes bereits angewandt, im Rahmen einer ZRN-Umlage.

Nach der den Unterlagen beigefügten Übersicht steigt der städtische Finanzierungsanteil für die Bahnsteigverlängerung am S-Bahnhof Kirchheim/ Rohrbach von 397.295,-- € um 74.464,-- € auf **471.759,-- €** (Planungs- und Baukosten).

Im Haushaltsjahr 2016 stehen ausreichend kassenwirksame Mittel zur Verfügung, um den vom VRN erwarteten Mittelabfluss zu finanzieren.

Die in den Folgejahren erforderlichen Mittel werden auf der Grundlage des vom VRN zu erstellenden Zahlungs- und Mittelabflussplans im nächsten Doppelhaushalt und der mittelfristigen Finanzplanung entsprechend bereitgestellt

### **3. Zeitplan der Umsetzung**

Der neue Rahmenterminplan vom Oktober 2015 für die 2. Ausbaustufe der S-Bahn-Rhein-Neckar sieht für die Stationen Heidelberg – Bruchsal eine Verschiebung des Realisierungszeitraumes von 2017 ins Jahr 2019 vor.

Der Rahmenterminplan musste den aktuellen Entwicklungen und rechtlichen Voraussetzungen angepasst werden. Nach Einführung eines Umweltleitfadens und den darin enthaltenen Vorgaben sind nun für den Um- und Neubau der Stationen Planfeststellungsverfahren anstatt Plangenehmigungsverfahren durchzuführen. Um die Abwicklung des laufenden Eisenbahnverkehrs nicht zu gefährden, sind zum Beispiel auch parallele Bauaktivitäten zwischen Graben-Neudorf – Karlsruhe und Heidelberg – Bruchsal mit verkehrlichen/betrieblichen Einschränkungen auszuschließen und die Zeitplanungen aufeinander abzustimmen.

Das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Station Kirchheim/Rohrbach ist bereits angelaufen. Die Planunterlagen lagen vom 10.08.2015 bis einschließlich 09.09.2015 im technischen Bürgeramt zur Einsichtnahme aus. Bis einschließlich 23.09.2015 war es möglich, Einwendungen gegen den Plan beim Regierungspräsidium Karlsruhe zu erheben.

Die bauliche Realisierung ist für das 2. und 3. Quartal 2019 vorgesehen. Der Umbau ist in drei Bauphasen geplant.

In der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 18.11.2015 wurde unter dem Tagesordnungspunkt 15, öffentlicher Personenverkehr in Heidelberg (DS 0238/2015/IV) der Arbeitsauftrag an die Verwaltung gerichtet, die Projektverantwortlichen zu bitten, die Bahnsteigverlängerung auf der Strecke Heidelberg – Bruchsal zeitlich vorzuziehen.

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar hat hierzu folgende Stellungnahme abgegeben:

„Die DB Station & Service AG hat im Oktober 2015 einen neuen Rahmenterminplan vorgelegt, der die Bahnsteigverlängerungen auf der Strecke Heidelberg – Bruchsal im Jahr 2019 vorsieht. Diese Festlegung stellt einen Kompromiss zwischen den betrieblichen Anforderungen der Aufgabenträger im Schienenpersonenverkehr, der baulichen Abwicklung und der Aufrechterhaltung des Betriebes im Fern-, Güter- und Nahverkehr während der Bauzeit dar und ist in intensiver Abstimmung mit DB Netz und den SPNV-Aufgabenträgern zustande gekommen.

Priorisiert wurden unter anderem diejenigen Maßnahmen der 2. Ausbaustufe, welche für eine Inbetriebnahme der S-Bahn zwingend erforderlich sind. Dazu zählen insbesondere Stationsmaßnahmen auf der Riedbahn (Mannheim – Frankfurt) und der Main-Neckar-Bahn (Mannheim/ Heidelberg – Darmstadt) in den Jahren 2016 und 2017, um ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 mit dem Main-Neckar-Ried-Express ein neues Angebot mit neuen Fahrzeugen anbieten zu können. Der Main-Neckar-Ried-Express ist ein integraler Bestandteil des S-Bahn-Konzeptes Rhein-Neckar. Die neuen Fahrzeuge benötigen zwingend eine auf 76 cm Einstiegshöhe ausgebaute Bahnsteiginfrastruktur. Im Jahr 2018 erfolgen dann gebündelt Stationsmaßnahmen auf der Strecke Mannheim – Karlsruhe, die ebenfalls Voraussetzung für die Aufnahme des S-Bahn-Verkehres mit neuen Fahrzeugen sind.

Bautätigkeiten auf den genannten hochgradig ausgelasteten Strecken erlauben betrieblich keine weiteren parallelen Baumaßnahmen auf der Strecke Heidelberg – Bruchsal. Vor diesem Hintergrund sehen wir bedauerlicherweise keine Möglichkeit die notwendigen Bahnsteigverlängerungen auf der Strecke Heidelberg – Bruchsal zeitlich vorzuziehen."

### **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Nein, da es sich lediglich um die Zustimmung zur Erhöhung des städtischen Finanzierungsanteils handelt.

### **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 Belastung durch den motorisierten Verkehr
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur
MO 6	+	Mehr Mobilität ohne motorisierten Verkehr

**Begründung:**  
Die große Akzeptanz der Fahrgäste und die zwischen 2003 und 2007 deutlich gestiegenen Fahrgastzahlen um 90 % erfordern die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der S-Bahn auf der Strecke Heidelberg – Bruchsal.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet  
Dr. Eckart Würzner

**Anlagen zur Drucksache:**

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