

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0361/2020/BV

Datum:
20.10.2020

Federführung:
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat VI, Kämmereiamt

Betreff:

**Zweckverband Rhein-Neckar (ZRN)-Sonderumlage zum
Projekt des regionalen Schienenpersonennahverkehrs
(SPNV)**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Haupt- und Finanzausschuss	24.11.2020	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	17.12.2020	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Mitglieder des Haupt- und Finanzausschusses empfehlen folgende Beschlussfassung des Gemeinderates:

- 1. Dem von VRN skizzierten Vorgehen (siehe Anlage 01) wird grundsätzlich zugestimmt. Damit sollen die Planungen (HOAI-Leistungsphase 1-2) ermöglicht werden.*
- 2. Zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt eine erneute Beratung und Beschlussfassung im Heidelberger Gemeinderat über die Kostenaufteilung der weiteren Planungs- und Baukosten.*
- 3. Der Gemeinderat Heidelberg bestätigt die besondere Bedeutung des Streckenabschnitts zwischen Mannheim und Heidelberg als „Herzstück“ für das gesamte SPNV-Angebot im Verkehrsgebiet des VRN und ermächtigt den Vertreter der Stadt Heidelberg, in der Verbandsversammlung des ZRN am 17.12.2020 für die Fortsetzung der Planungen zu stimmen. Unter den o.g. Prämissen und bei positivem Beschluss der Verbandsversammlung erklärt sich der ZRN bereit, eine „Anschubfinanzierung“ für die Aktualisierung der Vorplanung zu beschließen. Der Abschluss der Vorplanung soll 2023 erfolgen.*

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• Kosten Ergebnishaushalt in 2021	213.108
• Kosten Ergebnishaushalt in 2022	284.144
• Kosten Ergebnishaushalt in 2023	213.108
Einnahmen:	
• keine	
Finanzierung:	
• Ansatz im Doppelhaushalt 2021/2022	497.252
• Ansatz für das Jahr 2023 (mittelfristige Finanzplanung)	213.108
Folgekosten:	
• Zu einem späteren Zeitpunkt erneute Beratung und Beschlussfassung im Heidelberger Gemeinderat über die Kostenaufteilung der weiteren Planungs- und Baukosten.	keine Angabe

Zusammenfassung der Begründung:

Der Knotenbereich Mannheim-Heidelberg stellt das „Herzstück“ des gesamten SPNV-Angebotes dar. Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen ist es notwendig, die bisherige Planung zu aktualisieren und die erforderlichen Schritte einzuleiten, damit die Maßnahme realisiert werden kann.

Begründung:

Das Projekt wurde bereits in 2009 von Bund, Land Baden-Württemberg, DB Netz AG und ZRN gestartet. Dieser Knotenbereich ist das „Herzstück“ des Gesamtnetzes der S-Bahn Rhein-Neckar, dessen Leistungsfähigkeit Voraussetzung für die Weiterentwicklung des S-Bahn-Konzeptes (zusätzliche Direktverbindungen, nachfragegerechte Zusatzkapazitäten und dauerhaft hohe Pünktlichkeit) im Zusammenhang mit der in allen Prognosen (u.a. BVWP) steigenden Belastung durch den Fern- und Güterverkehr.

1. Einzelmaßnahmen und Projektumfang

- 1a** Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs im Hbf. Mannheim zur Herstellung zweier zusätzlicher Bahnsteigkanten (Bahnsteig F); Zuordnung Fernverkehr, Projekt der DB Netz AG bzw. des Bundes nach Bundesschienausbaugesetz; abgeschlossen.
- 1b** Verschwenkung der Gleise im Hbf. Mannheim einschließlich Anpassungsmaßnahmen am Ost- und Westkopf; Zuordnung Projekt S-Bahn Rhein-Neckar (nahverkehrsrelevant).
- 2** Kapazitätsausweitung zwischen Mannheim Hbf. und Mannheim-Friedrichsfeld Süd (dreigleisiger Ausbau); Zuordnung Projekt S-Bahn Rhein-Neckar (nahverkehrsrelevant).
- 3** Verbesserter Anschluss der Main-Neckar-Bahn (kreuzungsarme Anbindung in Mannheim-Friedrichsfeld); Zuordnung Projekt S-Bahn Rhein-Neckar (nahverkehrsrelevant).
- 4** Getrennte Einführung der Main-Neckar-Bahn und der Strecke von Mannheim in den Hbf. Heidelberg (viergleisiger Ausbau zwischen Heidelberg Hbf. und Heidelberg-Wieblingen); Zuordnung Fernverkehr, Projekt der DB Netz AG bzw. des Bundes nach Bundesschienausbaugesetz (BSchwaG).

Zwischenzeitlich hat sich der Projektumfang für die dem Nahverkehr zugeordneten Teilprojekte verändert. Die Maßnahme 1a wurde umgesetzt und ist abgeschlossen. Für die übrigen Maßnahmen wurden bereits erste Planungen durchgeführt. Allerdings lagen die im Rahmen der Vorplanung (2010-2014) ermittelten Kosten für die dem Nahverkehr bzw. der S-Bahn Rhein-Neckar zugeordneten Teilmaßnahmen 1b, 2 und 3 deutlich über der ursprünglichen Kostenschätzung vor Projektbeginn. Daher sahen das Land Baden-Württemberg und der ZRN keine Möglichkeit, die Maßnahmen im GVFG-Bundesprogramm zu realisieren, so dass das Projekt im Jahr 2019 auf Basis der Planungsergebnisse aus dem Jahr 2014 qualifiziert abgebrochen wurde. Die Planungen sollten bei Vorlage neuer und besserer Finanzierungsbedingungen erneut aufgenommen werden. Die Maßnahmen 1b und 3 sollen nunmehr auch vollumfänglich über das BSchwaG finanziert werden. Damit verbleibt das Teilprojekt 2 in der Finanzierung durch das Bundes-GVFG und somit unter kommunaler Finanzierungsbeteiligung.

2. Kostenschätzungen Anteil Heidelberg

Insgesamt liegt der durch die DB Netz AG ermittelte kommunale Finanzierungsanteil der gesamten Maßnahme 2 (Kapazitätsausweitung zwischen Mannheim Hauptbahnhof und Mannheim-Friedrichsfeld Süd – dreigleisiger Ausbau und barrierefreier Ausbau des S-Bahn-Haltepunktes Mannheim-Seckenheim) bei rund 73,6 Mio. €.

Der Betrag ist hoch und derzeit kann einer Finanzierung für den Zeitraum 2021-2037 von Vorplanung bis Realisierung der Maßnahmen nicht zugestimmt werden.

Zudem hat der VRN aus durchaus nachvollziehbaren Gründen die Kosten nicht direkt nach Belegenheit aufgeteilt, sondern eine Zuordnung auf Grundlage der Streckenanteile für den gesamten Bereich zwischen Mannheim Hbf. und Heidelberg Hbf. durchgeführt. Auf die Stadt Mannheim entfallen dabei 53,138 %, die Stadt Heidelberg 44,149 % - das entspricht einem Betrag von rund 32,5 Mio € - und den Rhein-Neckar-Kreis 2,713 %. Schließlich sind vor allem die Oberzentren Mannheim und Heidelberg sowie der Rhein-Neckar-Kreis die größten Nutznießer dieser Maßnahme. Geprüft wird derzeit noch die Behandlung der Maßnahme barrierefreier Ausbau des S-Bahn-Haltepunktes Mannheim-Seckenheim. Dieser hat vorwiegend lokale Bedeutung für Mannheim, sodass die Maßnahme nicht in die Berechnung der Streckenanteile einfließen sollte.

Gegenstand der Beschlussvorlage sind also zunächst die Kostenanteile der Planungskosten nach HOAI Leistungsphase 1-2, die nach bisherigen Berechnungen auf Heidelberg entfallen werden:

Zeitraum 2021-2023 insgesamt rund **710.000 €**

Dieser Betrag war in den bisherigen – mittelfristigen – Fortschreibungen der Haushaltsplanung nicht berücksichtigt und belastet entsprechend die künftigen Haushaltsjahre.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen bei dieser Vorlage nicht erforderlich. Die geplante Baumaßnahme (2) liegt nicht auf Heidelberger Gemarkung.

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:
QU 8	+	Kommunale Entwicklungszusammenarbeit unterstützen, global Verantwortung leben Begründung: Die Förderung und Unterstützung der Umsetzung dieser verkehrlichen Maßnahme trägt positiv zur Zielerreichung bei. Ziel/e:
MO 1, 4	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern. Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Der Ausbau des Knotens Mannheim-Heidelberg trägt zur Zielerreichung bei.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	VRN- Papier „Knoten Mannheim-Heidelberg – Vorberatung zur kommunalen Mitfinanzierung Ansatz für einen Lösungsweg“ vom 19.09.2020
02	Berechnungsmodell VRN zu kommunaler Anteil aus ZRN-Umlage an der Planung Leistungsphase 1-2 HOAI