

## Knoten Mannheim-Heidelberg – Vorberatung zur kommunalen Mitfinanzierung Ansatz für einen Lösungsweg

### Prämissen

1. Der ZRN bestätigt die besondere Bedeutung des Streckenabschnitts zwischen Mannheim und Heidelberg als „Herzstück“ für das gesamte SPNV-Angebot. Die Umsetzung des gesamten Maßnahmenpaktes ist für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit weiterhin notwendig und ist Voraussetzung für
  - a. eine Erhöhung der Betriebsqualität
  - b. zusätzliche Angebote – hierbei handelt es sich im Wesentlichen um die
    - i. Durchbindung der S5 aus dem Elsenz-/Schwarzbachtal über Heidelberg hinaus bis Mannheim.
    - ii. Weiterführung des RE Karlsruhe – Heidelberg nach Mannheim
    - iii. Verlängerung des RE 1 (SÜWEX) aus Rheinland-Pfalz über Mannheim hinaus bis Heidelberg
2. Der ZRN ist sich der Mitverantwortung für einen zukunftsfähigen Infrastrukturausbau bewusst und ist auch bereit einen finanziellen Beitrag zu leisten.
3. Ein kommunaler Finanzierungsanteil in der aktuell im Raum stehenden Größenordnung (rund 73,6 Mio. €) ist derzeit jedoch nicht vorstellbar.
4. Es besteht Einigkeit, dass die Planung für das gesamte Maßnahmenpaket, trotz der noch unklaren/schwierigen Finanzierungssituation, nicht behindert und die sich aus der gemeinsamen Planung ergebenden Synergieeffekte genutzt werden sollen.

### Behandlungsvorschlag

Unter den o.g. Prämissen ist der ZRN bereit eine „Anschubfinanzierung“ für die Aktualisierung der Vorplanung im Dezember 2020 zu beschließen. Die DB Netz AG hat die Kosten für diese Teilleistungen mit rund 2,9 Mio. € veranschlagt. Der Abschluss der Vorplanung soll 2023 erfolgen.

**Der ZRN wäre dadurch in der Lage eine erste Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG über die genannte Teilleistungen abzuschließen. Die hierfür erforderliche Berechnung der ZRN-Sonderumlage ist als Anlage beigefügt.**

5. Diese Finanzierung wird an folgende Bedingungen geknüpft:
  - a. Im Rahmen der Vorplanung ist der Maßnahmenumfang kritisch zu hinterfragen. *Hierbei ist zu prüfen, ob eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke auch mit einem reduzierten Ausbauumfang oder mit alternativen Maßnahmen erreicht werden kann.*  
*Beispiel: Wäre es möglich, das bestehende 3. Gleis mit einer Mischnutzung durch den Güterverkehr und den Personenverkehr zu belegen, um dadurch auf den kostenintensiven Neubau der Südumfahrung des Rangierbahnhofs zu verzichten? Wenn eine solche Alternative in einem guten Verhältnis zwischen Kosteneinsparung und betrieblichen Einschränkungen steht wäre dies evtl. ein guter Kompromiss.*
  - b. Parallel zum Planungsprozess ist zu klären ob weitere Fördermöglichkeiten bestehen und ob seitens des Landes Baden-Württemberg eine höhere finanzielle Beteiligung möglich ist um den kommunalen Finanzierungsanteil merklich zu reduzieren.  
*Bei dem derzeitigen Finanzierungsmodell würde der ZRN mit rund 73,6 Mio. € nach dem Bund (rund 106 Mio. €) den zweitgrößten Finanzierungsanteil übernehmen. Wohingegen das Land nur einen Anteil von rund 17,6 Mio. € einen sehr geringen Anteil übernehmen würde.*