

**Vorlage an die Gesellschafterversammlung
mit Verwaltungsrat
(87. Sitzung am 17. Dezember 2020)**

TOP 3: Finanzierung der kommunalen Kostenanteile für die Maßnahmen der S-Bahn Rhein-Neckar Knoten Mannheim-Heidelberg - Vorberatung -

Der grenzüberschreitende Streckenabschnitt Heidelberg-Mannheim-Ludwigshafen-Schifferstadt stellt die „Stammstrecke“ des Gesamtnetzes der S-Bahn Rhein-Neckar dar. Alle S-Bahn-Linien verkehren über diesen Streckenabschnitt, den darüber hinaus auch alle auf die drei Oberzentren Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg ausgerichteten RE-Leistungen nutzen. Die Kapazität dieser „Stammstrecke“ hat dadurch unmittelbaren Einfluss auf die Qualität des SPNV-Angebotes in der gesamten Region und auf dessen Entwicklungsperspektiven.

Die Prognosen zur zukünftigen Belastung durch den Fern- und Güterverkehr lassen erwarten, dass die Belastung des rechtsrheinischen Bereiches zwischen Mannheim und Heidelberg weiter ansteigen wird. Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieses Streckenabschnittes ist daher dringend notwendig. Sie ist vor allem auch Voraussetzung für eine Qualitätsverbesserung der bestehenden S-Bahn-Linien sowie die Weiterentwicklung des S-Bahn- und RE-Angebotes insbesondere im Hinblick auf zusätzliche Direktverbindungen beispielsweise durch die Weiterführung der S-Bahn aus Mainz über Mannheim hinaus Richtung Heidelberg und die Einführung neuer RE-Angebote (z.B. Weiterführung des RE aus Saarbrücken-Kaiserslautern über Mannheim hinaus bis Heidelberg, Weiterführung des RE von Karlsruhe über Heidelberg hinaus bis Mannheim).

Vor diesem Hintergrund hatten der Bund, das Land Baden-Württemberg und die DB Netz AG gemeinsam mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar 2009 das Projekt Knoten Mannheim-Heidelberg auf den Weg gebracht. Hierzu gehören die folgenden Einzelmaßnahmen:

- 1a Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs im Hbf Mannheim zur Herstellung zweier zusätzlicher Bahnsteigkanten (Bahnsteig F)
- 1b Verschwenkung der Gleise im Hbf Mannheim einschließlich Anpassungsmaßnahmen am Ost- und Westkopf
- 2 Kapazitätsausweitung zwischen Mannheim Hbf und Mannheim-Friedrichsfeld Süd (dreigleisiger Ausbau)
- 3 Verbesserter Anschluss der Main-Neckar-Bahn (kreuzungsarme Anbindung in Mannheim-Friedrichsfeld)
- 4 Getrennte Einführung der Main-Neckar-Bahn und der Strecke von Mannheim in den Hbf Heidelberg (viergleisiger Ausbau zwischen Heidelberg Hbf und Heidelberg-Wieblingen)

Hinsichtlich der Umsetzung und Finanzierung wurden die Maßnahmen 1b, 2 und 3 dem Nahverkehr und damit dem Projekt S-Bahn Rhein-Neckar zugeordnet, wohingegen die Maßnahmen 1a und 4 in der Verantwortung der DB Netz AG bzw. des Bundes umgesetzt und über das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwaG) finanziert werden sollten. Entsprechend der Beschlussfassung der Verbandsversammlung vom Dezember 2009 sollten die Planungsleistungen

für den „Nahverkehrsblock“ im Rahmen einer ZRN-Sonderumlage erfolgen. Eine Festlegung auf eine mögliche Gesamtfinanzierung erfolgte damals nicht.

Die Maßnahme 1a ist inzwischen abgeschlossen. Für die übrigen Maßnahmen wurden bereits erste Planungen durchgeführt. Die im Rahmen der Vorplanung 2010-2014 ermittelten Kosten für die Maßnahmen des „Nahverkehrsblocks“ (Teilmaßnahmen 1b, 2 und 3) lagen deutlich über der ursprünglichen Kostenschätzung vor Projektbeginn. Daher sahen das Land Baden-Württemberg und der ZRN keine Möglichkeit, die Maßnahmen im GVFG-Bundesprogramm und damit mit einer entsprechenden kommunalen Ko-Finanzierung zu realisieren, so dass das Projekt im Jahr 2019 auf Basis der Planungsergebnisse aus dem Jahr 2014 qualifiziert abgebrochen wurde. Zentrale Prämisse der Projektpartner war dabei, das Projekt bei Vorlage neuer und besserer Finanzierungsbedingungen zeitnah wiederaufzunehmen.

Im Rahmen der Planungen des Bundesverkehrsministeriums im Bundesverkehrswegeplan unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Deutschlandtaktes sowie im Zusammenhang mit der inzwischen erfolgten Änderung des GVFG-Bundesprogramms haben sich im Jahr 2020 verbesserte Konditionen in Hinsicht auf die Finanzierung sowie den Projektumfang ergeben. Konkret haben sich folgende Änderungen ergeben:

1. Veränderter Projektumfang

Der Projektumfang für die dem Nahverkehr zugeordneten Teilprojekte wurde in Abstimmung mit dem Bund von den drei eingangs genannten Projekten auf nur noch ein Teilprojekt verringert. Die Maßnahmen 1b und 3 sollen nun vollumfänglich über das BSchwaG finanziert werden. Damit verbleibt nur noch das Teilprojekt 2 (Kapazitätsausweitung zwischen Mannheim Hbf und Mannheim-Friedrichsfeld Süd [dreigleisiger Ausbau] einschließlich dem S-Bahn-gerechten Ausbau der Station Mannheim-Seckenheim) in der Finanzierung durch das Bundes-GVFG und somit unter kommunaler Finanzierungsbeteiligung. Die DB Netz AG hat zwischenzeitlich eine Kostenprognose aufbauend auf aktuellen Baupreisen und unter Berücksichtigung einer nominellen Fortschreibung bis zur voraussichtlichen Inbetriebnahme aufgestellt. Es wird demnach von folgenden Kosten ausgegangen:

Kostenart	Summe € in Mio.
Baukosten	142,7
<i>davon zuwendungsfähige Baukosten</i>	<i>128,4</i>
<i>davon nicht zuwendungsfähige Baukosten</i>	<i>14,3</i>
<i>Aufteilung erfolgt zunächst auf Basis eines pauschalen Ansatzes (90% zwf. /10% nicht zwf.)</i>	
Planungskosten	54,9
<i>davon zuwendungsfähige Anteile</i>	<i>12,8</i>
<i>davon nicht zuwendungsfähige Anteile</i>	<i>42,1</i>
<i>Aufteilung erfolgt auf Basis der Fördervorgaben (zwf. sind 10% der zwf. Baukosten)</i>	
Gesamtprojektkosten	197,6

2. Veränderte Finanzierungsregularien durch das neue GVFG-Bundesprogramm

Mit Wirkung zum Jahresanfang 2020 wurde das GVFG-Bundesprogramm überarbeitet. Hierdurch haben sich für die kommunale Seite die Finanzierungsbedingungen verbessert. So ist die Förderung für den Ausbau von Schieneninfrastruktur von 60% auf 75% erhöht worden und darüber hinaus zum ersten Mal ein gewisser Teil der Planungskosten

förderfähig geworden. Darüber hinaus hat auch das Land Baden-Württemberg seinen, sich aus dem GVFG ergebenden, Finanzierungsanteil angepasst. Damit ergibt sich nun folgende Finanzierungsverteilung:

Fördersätze GVFG	Bund		Land**		ZRN	
	Neu	Alt	Neu	Alt	Neu	Alt
Baukosten zuwendungsfähig	75%	60%	14,375%	20%	10,625%	20%
Baukosten nicht zuwendungsfähig	-	-	-	-	100%	100%
Planungskosten zuwendungsfähig*	75%	-	14,375%	-	10,625%	-
Planungskosten nicht zuwendungsfähig	-	-	57,5%	-	42,5%	100%

* 10% der zuwendungsfähigen Baukosten werden pauschal als zu fördernde Planungskosten anerkannt
 ** Anteil Land 57,5% der nach Abzug der Bundesförderung verbleibenden zuwendungsfähigen Baukosten sowie der verbleibenden Planungskosten

Gleichwohl verbleiben angesichts der derzeit geschätzten Kosten i.H.v. rund 143 Mio. € erhebliche Finanzierungsanteile beim ZRN. Sie setzen sich aus dem Komplementäranteil an den zuwendungsfähigen Baukosten (rund 13,6 Mio. €), an den zuwendungsfähigen Planungskosten (rund 1,4 Mio. €) sowie aus den nicht zuwendungsfähigen Baukosten (rund 14,3 Mio. €) und den nicht zuwendungsfähigen Planungskosten (rund 17,9 Mio. €) zusammen. Von den Gesamtkosten in Höhe von rund 197,6 Mio. € würden demnach 47,2 Mio. € auf den ZRN entfallen.

In einem nächsten Schritt soll dennoch die Gelegenheit der veränderten Rahmenbedingungen genutzt werden, um die 2014 abgebrochenen Planungen für das dem Nahverkehr zugeordnete Teilprojekt 2 wiederaufzunehmen. Hierbei erscheint es sinnvoll die Planungen zeitgleich mit den Planungen für die Teilprojekte 1b und 3 durchzuführen, um daraus ergebende Synergieeffekte nutzen zu können. Seitens des Bundes und der DB Netz AG wird ein Planungsbeginn im 2. Quartal 2021 angestrebt.

Voraussetzung hierfür ist der Abschluss einer Planungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und dem ZRN mit einem Kostenrahmen von voraussichtlich rund 2,9 Mio. €, die in den Jahren 2021 bis 2023 fällig wären. Hierdurch sollen insbesondere die Vermessung und Baugrunduntersuchung im Rahmen der Grundlagenermittlung sowie Vorplanung (HOAI Leistungsphase 2) geregelt werden. Die Planungsvereinbarung befindet sich derzeit in der Abstimmung.

Die sich aus der Vorplanung ergebenden Erkenntnisse können danach als Grundlage für weitere Entscheidungen zur Fortführung des Projektes genutzt werden. Im Falle einer Fortführung wären für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (HOAI Lph. 3 und 4) eine ZRN-Beteiligung in den Jahren 2024-2029 von rund 10 Mio. € zu erwarten. Bei einer Umsetzung des Projektes wären in den Jahren 2030-2037 weitere Planungs- und Baukostenanteile in Höhe von insgesamt rund 34,3 Mio. € zu finanzieren. Über die Weiterführung ist jeweils auf Basis der nach den vorangegangenen Projektstufen vorliegenden Erkenntnisse gesondert zu beschließen.

Die sich aus der genannten Planungsvereinbarung für die Vorplanung ergebenden Umlagebeiträge sind in Anlage 1 dargestellt. Grundlage hierfür bildet das bereits im Dezember 2009 beschlossene Umlagemodell bei dem alle ZRN-Verbandsmitglieder **die Planungskosten** nach einem gewichteten Einwohnerschlüssel tragen. Hierbei findet weiterhin auch der Finanzierungsgrundsatz, wonach bei sogenannten regional wirksamen Maßnahmen zunächst 50 % der Kosten nach dem Prinzip der Belegenheit¹ und 50 % nach dem Prinzip der Begünstigung zugeschrieben werden,

¹ Eine direkte Zuordnung der Einzelmaßnahmen nach Belegenheit erschien bei der damaligen Beschlussfassung auf Grund des gesamthaften Charakters des Projektes nicht zielführend. Die Zuordnung erfolgt daher auf Grundlage der Streckenanteile für den gesamten Bereich zwischen Mannheim Hbf und Heidelberg Hbf: Stadt Mannheim 53,138 %, Stadt Heidelberg 44,149 %, Rhein-Neckar-Kreis 2,713 %

Anwendung. Die lokal wirksame Stationsmaßnahme Mannheim-Seckenheim ist nach dem Prinzip der Belegenheit direkt durch die Stadt Mannheim zu finanzieren. Zur Ermittlung der Begünstigung wurde damals folgende Systematik beschlossen:

- | | |
|---|------------------------|
| - kreisfreie Städte mit S-Bahn-Anschluss | Einwohner x Faktor 0,6 |
| - Landkreise mit S-Bahn-Anschluss | |
| o für Gemeinden mit S-Bahn Anschluss | Einwohner x Faktor 0,6 |
| o für die übrigen Gemeinden | Einwohner x Faktor 0,3 |
| - übrige kreisfreie Städte und Landkreise | Einwohner x Faktor 0,1 |

Dieser angepasste Umlageschlüssel zur Finanzierung der Planungskosten soll auch auf zukünftige Maßnahmen entlang der „Stammstrecke“ Heidelberg-Mannheim-Ludwigshafen-Schifferstadt Anwendung finden. Die Festlegung eines Umlageschlüssels für die Finanzierung der Baukostenanteile erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt. Grundlage hierfür soll nach Möglichkeit der bei den S-Bahn-Maßnahmen der 1. Ausbaustufe angewandte Finanzierungsgrundsatz bilden, nach dem Baukosten territorial getragen werden und damit keine rheinüberschreitende Finanzierung erfolgen soll.

Beschlussvorschlag 87.3/2020

Die Gesellschafterversammlung und der Verwaltungsrat empfehlen der Verbandsversammlung folgenden Beschluss zu fassen:

Die Verbandsversammlung stimmt der Finanzierung der Planungskosten für die entlang der „Stammstrecke“ erforderlichen Maßnahmen nach dem zuvor dargestellten Umlageschlüssel zu und ermächtigt den Verbandsvorsitzenden, die für die Vorplanung erforderliche Planungsvereinbarung zu unterzeichnen.

Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der kommunalen Gremien. Soweit diese noch nicht vorliegen, sind diese bis Mitte März 2021 herbeizuführen, um eine rechtzeitige Unterzeichnung der Planungsvereinbarung zu ermöglichen.