

# TOP 1 S-Bahn Rhein-Neckar Ausbau Knoten Mannheim-Heidelberg

## Hauptausschuss Stadt Ludwigshafen

18.01.2021

Christian Wühl

VRN GmbH

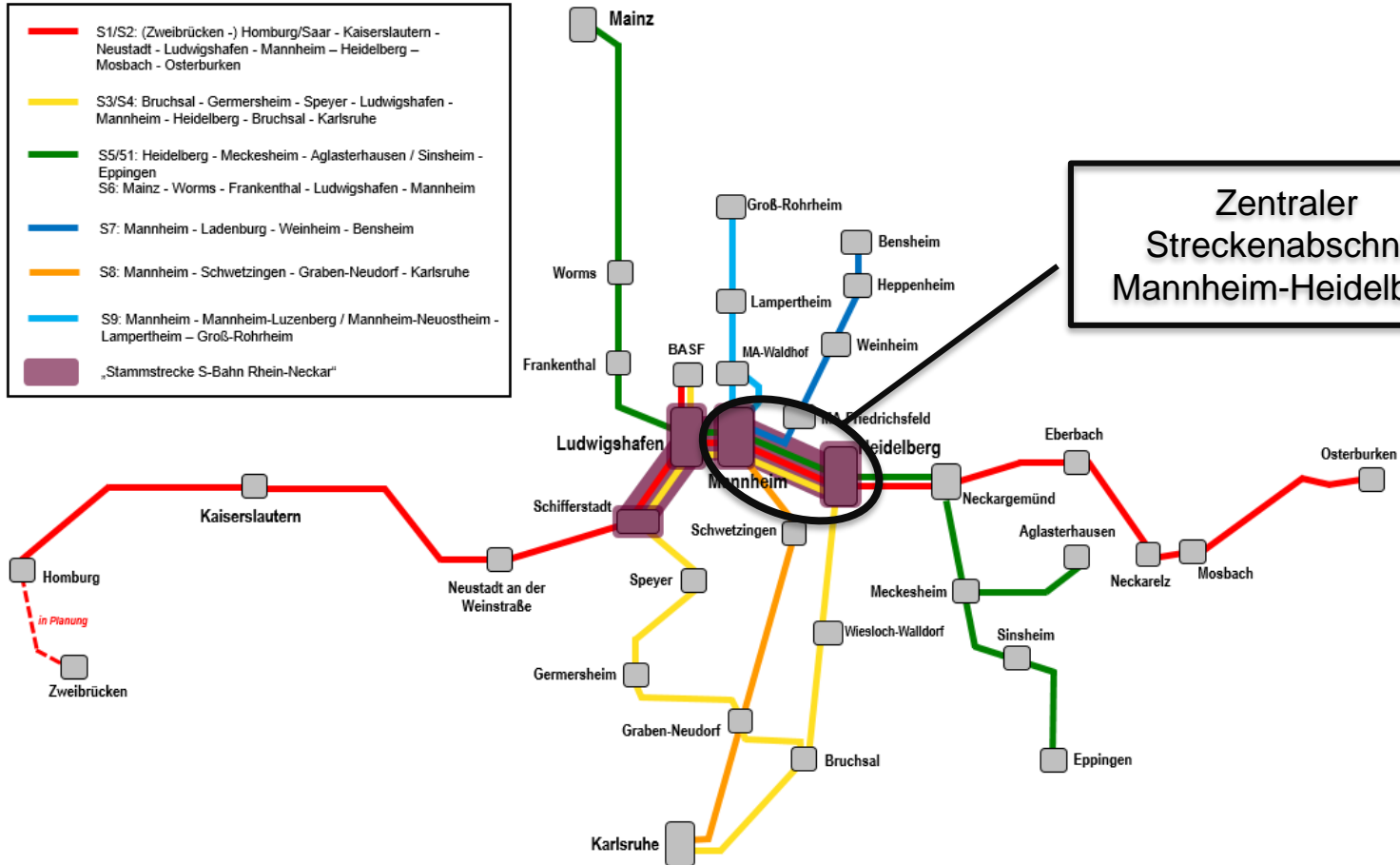
*Einfach ankommen.*



**VRN**  
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

# S-Bahn Netz Zielzustand

- S1/S2: (Zweibrücken -) Homburg/Saar - Kaiserslautern - Neustadt - Ludwigshafen - Mannheim - Heidelberg - Mosbach - Osterburken
- S3/S4: Bruchsal - Germersheim - Speyer - Ludwigshafen - Mannheim - Heidelberg - Bruchsal - Karlsruhe
- S5/51: Heidelberg - Meckesheim - Aglasterhausen / Sinsheim - Eppingen  
S6: Mainz - Worms - Frankenthal - Ludwigshafen - Mannheim
- S7: Mannheim - Ladenburg - Weinheim - Bensheim
- S8: Mannheim - Schwetzingen - Graben-Neudorf - Karlsruhe
- S9: Mannheim - Mannheim-Luzenberg / Mannheim-Neustheim - Lampertheim - Groß-Rohrheim
- „Stammstrecke S-Bahn Rhein-Neckar“



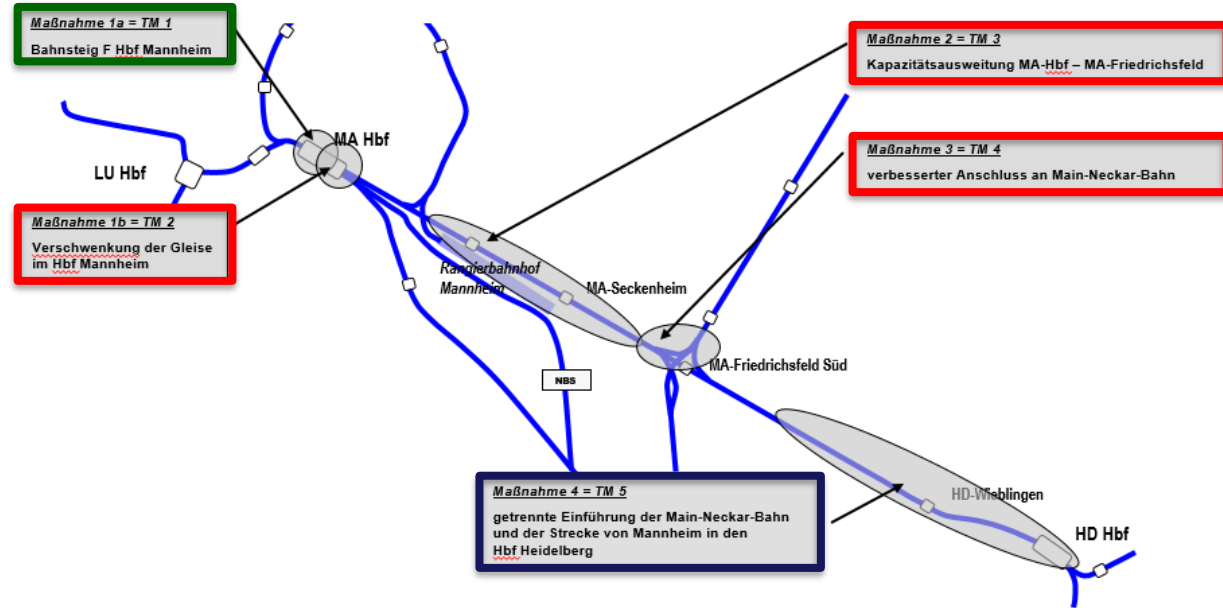
# Bedeutung des Abschnittes Mannheim-Heidelberg

- Alle Linien der S-Bahn Rhein-Neckar führen über diesen Abschnitt.
- Die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur dieses Abschnittes wird jedoch den Anforderungen an einen attraktiven S-Bahn-Betrieb nicht gerecht.
- Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit ist Voraussetzung für:
  1. Eine Qualitätsverbesserungen der bestehenden S-Bahn-Linien.
  2. Die Durchbindung der S-Bahn aus Mainz über Mannheim hinaus in Richtung Heidelberg.
  3. Die Einführung weiterer Angebote
    - Weiterführung RE 1 (Saarbrücken-Kaiserslautern) über Mannheim hinaus nach Heidelberg
    - Weiterführung RE von Karlsruhe über Heidelberg hinaus bis Mannheim (mit neuen Umsteigemöglichkeiten)

# Ausbau Knoten Mannheim-Heidelberg

## 5 Teilmaßnahmen

- Hbf MA Bahnsteig F
- Gleisverschwenkung MA Hbf
- **Kapazitätsausweitung MA Hbf - MA Friedrichsfeld (dreigleisiger Ausbau inkl. barrierefreier Ausbau der Station MA-Seckenheim)**
- Verbesserter Anschluss der Main-Neckar-Bahn
- Viergleisiger Ausbau MA Friedrichsfeld – HD Hbf



Maßnahme Umgesetzt / *Planung eingestellt* / Maßnahme in Planung

# Änderungen der Rahmenbedingungen in 2019/2020

- ▶ Auf Grund der Bedeutung der Maßnahmen des Knotens Mannheim-Heidelberg und der bestehenden Notwendigkeit einer Auflösung des Kapazitätsengpasses in diesem Bereich hat sich der Bund 2019 bereit erklärt, gegenüber den 2009 gemachten Zusagen zusätzliche Finanzierungsanteile am Gesamtprojekt zu übernehmen.
- ▶ Somit verbleibt nur noch eine der insgesamt 5 Teilmaßnahmen des Knotens Mannheim-Heidelberg (Kapazitätsausweitung MA Hbf – MA Friedrichsfeld inkl. des barrierefreien Ausbaus der Station MA Seckenheim) in der Verantwortung des Nahverkehrs und der damit verbundenen Erfordernis einer kommunalen Mitfinanzierung. Ursprünglich waren 3 Teilmaßnahmen dem Nahverkehr zugeordnet.

# Änderungen der Rahmenbedingungen in 2019/2020

- ▶ Mit Wirkung zum Jahresbeginn 2020 wurde das GVFG-Bundesprogramm überarbeitet, wodurch sich die Finanzierungskonditionen für die kommunale Seite wie folgt verändert haben.

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

- ▶ Diese veränderten Rahmenbedingungen sollen nun zum Anlass genommen werden, die in 2014 abgebrochenen Planungen für die Maßnahmen des Knotens Mannheim-Heidelberg wieder aufzunehmen.

# Kommunaler Finanzierungsanteil Vorplanung 2021-2023

- ▶ Die Kosten für die Wiederaufnahme und Aktualisierung der Vorplanung für die verbleibende kommunal mitzufinanzierende Maßnahme wird mit rund 2,9 Mio. € in den Jahren 2021-2023 veranschlagt.
- ▶ Die Finanzierung erfolgt wie bei den S-Bahn-Maßnahmen üblich über eine ZRN-Sonderumlage. Grundlage bildet der bereits in 2009 für das Projekt beschlossene Umlageschlüssel.
- ▶ Auf die Stadt Ludwigshafen entfällt hierbei ein Betrag von rund 108 T€.

# Kommunaler Finanzierungsanteil Vorplanung 2021-2023

## ► ZRN-Umlageschlüssel für die Vorplanung

Gebietskörperschaft	lokal wirksame Maßnahmen Stationen [€]	regional wirksame Maßnahme Mehrgleisiger Ausbauzwischen Mannheim und Heidelberg [€]		relevante Einwohner (Stand: 2008)	EW Anteil	Aufteilung der 50% v.Sp.4 [€]	komm. Anteil Planungskosten Summe v.Sp. 2, 4, 7 [€]	Mittelabfluss	Mittelabfluss	Mittelabfluss
	komm. Anteil	komm. Anteil	50% v.Sp.3					2021	2022	2023
1	2	3	4	5	6	7	8	30%	40%	30%
Stadt Neustadt				32.493	0,025	35.688	<b>35.688</b>	10.706	14.275	10.706
Kreis Bad Dürkheim				48.468	0,038	53.233	<b>53.233</b>	15.970	21.293	15.970
Stadt Speyer				30.439	0,024	33.432	<b>33.432</b>	10.029	13.373	10.029
Rhein-Pfalz-Kreis				62.750	0,040	68.020	<b>68.020</b>	20.670	27.570	20.670
<b>Stadt Ludwigshafen</b>				<b>98.125</b>	<b>0,077</b>	<b>107.772</b>	<b>107.772</b>	<b>32.332</b>	<b>43.109</b>	<b>32.332</b>
Stadt Frankenthal				28.260	0,022	31.038	<b>31.038</b>	9.312	12.415	9.312
Stadt Worms				49.307	0,039	54.155	<b>54.155</b>	16.246	21.662	16.246
Stadt Landau				4.304	0,003	4.727	<b>4.727</b>	1.418	1.891	1.418
Kreis Alzey-Worms*				24.144	0,019	26.518	<b>26.518</b>	7.955	10.607	7.955
Donnersbergkreis				7.759	0,006	8.522	<b>8.522</b>	2.557	3.409	2.557
Kreis Kaiserslautern				40.013	0,031	43.947	<b>43.947</b>	13.184	17.579	13.184
Kreis Germersheim*				19.672	0,015	21.606	<b>21.606</b>	6.482	8.642	6.482
Kreis Südl.Weinstraße				10.999	0,009	12.080	<b>12.080</b>	3.624	4.832	3.624
Kreis Südwestpfalz				10.110	0,008	11.104	<b>11.104</b>	3.331	4.442	3.331
Stadt Kaiserslautern				58.462	0,046	64.210	<b>64.210</b>	19.263	25.684	19.263
Kreis Kusel				7.454	0,006	8.187	<b>8.187</b>	2.456	3.275	2.456
Stadt Pirmasens				4.169	0,003	4.579	<b>4.579</b>	1.374	1.832	1.374
Stadt Zweibrücken				3.462	0,003	3.802	<b>3.802</b>	1.141	1.521	1.141
<b>Rheinland-Pfalz</b>				<b>540.399</b>	<b>0,424</b>	<b>593.528</b>	<b>593.528</b>	<b>178.058</b>	<b>237.411</b>	<b>178.058</b>



# Kommunaler Finanzierungsanteil Vorplanung 2021-2023

Gebietskörperschaft	lokal wirksame Maßnahmen Stationen [€]	regional wirksame Maßnahme Mehrgleisiger Ausbauzwischen Mannheim und Heidelberg [€]		relevante Einwohner (Stand: 2008)	EW Anteil	Aufteilung der 50% v. Sp.4 [€]	komm. Anteil Planungskosten Summe v. Sp. 2, 4, 7 [€]	Mittelabfluss	Mittelabfluss	Mittelabfluss
	komm. Anteil	komm. Anteil	50% v. Sp.3					2021	2022	2023
								30%	40%	30%
1	2	3	4	5	6	7	8			
<b>Stadt Mannheim</b>	116.000	1.487.872	743.936	186.363	0,146	204.685	<b>1.064.621</b>	319.386	425.849	319.386
<b>Stadt Heidelberg</b>		1.236.170	618.085	86.860	0,068	95.400	<b>713.485</b>	214.045	285.394	214.045
<b>Rhein-Neckar-Kreis</b>		75.957	37.979	266.370	0,209	292.558	<b>330.537</b>	99.161	132.215	99.161
<b>Neckar-Odenwald-Kreis</b>				61.468	0,048	67.511	<b>67.511</b>	20.253	27.004	20.253
<b>Main-Tauber-Kreis</b>				13.532	0,011	14.862	<b>14.862</b>	4.459	5.945	4.459
<b>Baden-Württemberg</b>	116.000	2.800.000	1.400.000	614.593	0,482	675.017	<b>2.191.017</b>	<b>657.305</b>	<b>876.407</b>	<b>657.305</b>
<b>Kreis Bergstraße</b>				119.688	0,094	131.455	<b>131.455</b>	39.437	52.582	39.437
<b>rechtsrhein. ZRN-Gebiet</b>	116.000	2.800.000	1.400.000	734.281	0,576	806.472	<b>2.322.472</b>	<b>696.742</b>	<b>928.989</b>	<b>696.742</b>
<b>ZRN-Gebiet</b>	116.000	2.800.000	1.400.000	1.274.680	1,000	1.400.000	<b>2.916.000</b>	<b>874.800</b>	<b>1.166.400</b>	<b>874.800</b>
<i>* nur Einwohner ZRN-Gebiet</i>										

# Kommunaler Finanzierungsanteil

- ▶ Das Land Baden-Württemberg hat zugesagt sich an den nach Abzug der Bundesförderung verbleibenden Kosten zu beteiligen:
  - an den Planungskosten mit 57,5%
  - an späteren zuwendungsfähigen Baukosten mit 14,375%
- ▶ Das Land Rheinland-Pfalz hat darüber hinaus zugesagt sich mit 100 T€ an der Vorplanung und bei einer späteren Beauftragung der weiterführenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung zusätzlich mit 150 T€ zu beteiligen. Diese Beteiligung ist bisher in der ZRN-Umlage noch nicht berücksichtigt und wird den kommunalen Finanzierungsanteil entsprechend reduzieren.
- ▶ Über die Weiterführung des Projektes nach der Vorplanung ist auf Basis der dann vorliegenden Erkenntnissen (vsl. in 2023) gesondert zu beschließen. Gleiches gilt für eine spätere Umsetzung der Maßnahme in den 30er Jahren.

