



Öffentlicher Personennahverkehr im Rhein-Neckar-Kreis Förderung der Investitionen

b) 2. Ausbaustufe S-Bahn Rhein-Neckar

- Sachstandsbericht und Finanzierungsanteile zu den Stationsmaßnahmen entlang den Streckenabschnitten Mannheim – Darmstadt und Mannheim – Karlsruhe

öffentlich

Fachamt: Amt für Schulen, Nahverkehr, Kultur und Sport, Herr Matthias Köpfer,
06221 522-1323

Beschlussvorschlag:

Die auf den Kreis im Rahmen der ZRN-Sonderumlage entfallenden kommunalen Anteile an den Streckenabschnitten Mannheim – Darmstadt und Mannheim – Karlsruhe werden zum aktualisierten Kostenstand, vorbehaltlich der Übernahme der auf die beteiligten Gemeinden und Städte entfallenden Kostenanteile, im Rahmen der Investitionsförderung des Kreises übernommen.

Auswirkungen auf die strategischen Ziele:

Mit der Berücksichtigung der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar bei der ÖPNV-Investitionsförderung des Kreises wird dem Ziel, die Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsformen durch die Kreiseinwohner zu stärken, Rechnung getragen. Der Schienennahverkehr ist das Rückgrat des Nahverkehrs im Rhein-Neckar-Kreis. Ziel der 2. Ausbaustufe ist die Ausweitung des S-Bahn-Netzes auf den vorhandenen Nord-Süd-Strecken. Dabei sollen die vorhandenen Haltepunkte eine zeitgemäße Ausstattung erhalten und barrierefrei ausgebaut werden sowie neue Stationen realisiert werden. Die Maßnahmen ermöglichen den barrierefreien Zugang zu den Fahrzeugen, von dem insbesondere mobilitätseingeschränkte Menschen profitieren.

Finanzielle Auswirkungen:

Die auf den Rhein-Neckar-Kreis und seine Gemeinden entfallenden Finanzierungsanteile in Höhe von rd. 13,9 Mio. € für den Streckenabschnitt Mannheim – Darmstadt sowie 13,0 Mio. € für den Streckenabschnitt Mannheim – Karlsruhe im Rahmen der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar sind in der Haushalts- und Finanzplanung 2018 bereits zum Teil eingestellt bzw. sind in der Haushaltsplanung 2019 und der mittelfristigen Finanzplanung entsprechend den Zahlungsplänen der DB Station & Service AG zu berücksichtigen.

Sachverhalt, Begründung:

Der Streckenabschnitt Mannheim – Darmstadt beinhaltet Baumaßnahmen an 9 Stationen, von denen 7 auf der Gemarkung des Rhein-Neckar-Kreises liegen. Entlang der Strecke Mannheim – Karlsruhe sind 10 Stationen Gegenstand des Projektes, wovon 6 im Kreisgebiet liegen.

Im Sommer 2016 ist der Baubeginn an allen Stationen entlang des Streckenabschnitts Mannheim – Darmstadt erfolgt. Die Baumaßnahmen an den Bahnsteigen dieser Strecke sind mittlerweile bis auf einzelne Restarbeiten umgesetzt, so dass der länderüberschreitende Main-Neckar-Ried-Express planmäßig seit Dezember 2017 alle Stationen bedienen kann. Die für das Kuppeln und Flügeln notwendige Signaltechnik an der Station Neu-Edingen/Friedrichsfeld soll bis Ende 2018 umgesetzt werden. Darüber hinaus soll Anfang 2019 mit dem Neubau der Station Weinheim-Sulzbach begonnen werden. Dieses Vorhaben wurde nachträglich in das S-Bahn-Projekt aufgenommen. Das Planrecht für den Neubau der Station liegt seit Ende Juli 2017 vor.

Das Streckenprojekt Mannheim – Karlsruhe befindet sich zu großen Teilen in der baulichen Realisierung. So sind die Stationen Schwetzingen Bahnhof und Hockenheim nahezu fertig gestellt, die Station Neulußheim befindet sich seit Oktober 2017 im Umbau. Für die beiden neuen Haltepunkte Schwetzingen-Nord und Schwetzingen-Hirschacker ist der Baubeginn für 2021 anvisiert.

Die Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen der baden-württembergischen Stationen der Strecke Mannheim – Darmstadt und der Haltepunkte der Strecke Mannheim – Karlsruhe ist in den Realisierungs- und Finanzierungsverträgen geregelt, welche vom Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) mit dem Land Baden-Württemberg sowie der DB Station & Service AG im Sommer bzw. Spätjahr 2013 abgeschlossen wurden.

Der unmittelbare Partner des Rhein-Neckar-Kreises ist der ZRN, auf dessen Ebene die Maßnahmen für die Gebietskörperschaften gesteuert und die Finanzierung für die kommunale Seite koordiniert werden. Die Finanzierung der sich aus den Verträgen ergebenden kommunalen Anteile an den Planungs- und Baukosten erfolgt dabei über eine Sonderumlage des ZRN entsprechend den Beschlüssen der Verbandsversammlung.

Der vom Rhein-Neckar-Kreis zu leistende Umlagebetrag setzt sich aus den auf die jeweils betroffenen Stationen bzw. Städte und Gemeinden entfallenden, nicht förderfähigen Kostenbestandteilen der Ausbaumaßnahmen zusammen. Diesbezüglich liegen für die 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar die bekannten Finanzierungsbedin-

gungen zugrunde, die auch für das fertig gestellte Projekt zur Elektrifizierung der Elsenz- und Schwarzbachtalbahnhof angewandt wurden. Danach werden durch Bund und Land im Rahmen der GVFG-Förderung 80 Prozent der förderfähigen Baukosten übernommen. Zusätzlich zu den daraus resultierenden kommunalen Eigenanteilen für die förderfähigen Baukosten in Höhe von 20 Prozent entfällt auf die kommunale Seite ein Selbstbehalt gemäß den Förderregularien des Landes Baden-Württemberg. Des Weiteren hat die kommunale Seite die nicht zuwendungsfähigen Baukosten und in der Regel alle sonstigen Kosten, die für die Planung, die Verwaltung und für die Baunebenkosten anfallen, zu finanzieren.

In den Sitzungen des damaligen Ausschusses für Umwelt und Technik am 02.07.2013 und 19.11.2013 wurden die Ergebnisse der Entwurfsplanung und deren finanziellen Auswirkungen an den Ausbaustrecken Mannheim – Karlsruhe und Mannheim – Darmstadt behandelt und der Übernahme der auf den Kreis entfallenden Ausbaukosten in dem vorgeschlagenen Umfang zugestimmt.

In den beiden abgeschlossenen Vertragswerken sind Planungs- und Verwaltungskosten in Höhe von voraussichtlich 24,0 Prozent der Baukosten angesetzt. Dies ist jedoch nicht gleichbedeutend mit einer Planungskostendeckelung, da von der kommunalen Seite die vollständigen Planungskosten zu übernehmen sind. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Begriff Planungskosten nicht nur die reinen Planungskosten gemäß der HOAI abdeckt, sondern weitere projektbedingte Verwaltungs- und Baunebenkosten beinhaltet.

Bereits unmittelbar nach Anpassung des Rahmenterminplans an die aktuellen Entwicklungen und rechtlichen Voraussetzungen im Oktober 2015 wurde die DB Station & Service AG mit Blick auf die Kostenentwicklung des Projekts aufgefordert, zu den mit der zeitlichen Verzögerung des Projekts und der Auflagenrealisierung aus den Planfeststellungsbeschlüssen voraussichtlich verbundenen Mehrkosten sowie zur Förderfähigkeit notwendiger Maßnahmen nach den Planfeststellungsbeschlüssen, eine Aussage zu treffen.

Im Rahmen der Vorlage zum Sachstandsbericht zur 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar in der Ausschusssitzung am 24.11.2015 wurde berichtet, dass die VRN GmbH den Rhein-Neckar-Kreis mit Schreiben vom 30.10.2015 und 04.11.2015 über die von der DB Station & Service AG angemeldeten zusätzlichen Planungsleistungen inklusive der damit verbundenen Kosten für die Stationsmaßnahmen entlang den Streckenabschnitten Mannheim – Darmstadt und Mannheim – Karlsruhe informiert hat.

Zur Sicherstellung der terminlichen Realisierung der Stationsmaßnahmen gemäß dem im Oktober 2015 aktualisierten Rahmenterminplan mussten im Projekt Regelprozesse zwischen dem ZRN, der DB Station & Service AG und dem Eisenbahn Bundesamt teilweise ausgesetzt werden. Die Planfeststellungsbeschlüsse für die Haltepunkte gingen zum Teil erst kurz vor Baubeginn ein. Der zur Gewährung der Förderung wichtige Antrag auf Aufnahme in Kat. „a“ des Bundes-GVFG-Programms (streckenbezogener Förderantrag) wurde beim Streckenabschnitt Mannheim – Karlsruhe im September 2013 gestellt, die Bewilligung erfolgte jedoch erst im Dezember 2015. Die darauf aufbauenden Förderbescheide für die Einzelstationen liegen bis heute nicht für alle Stationen vor. Der Antrag in Kat. „a“ des Bundes-GVFG-Programms beim baden-württembergischen Abschnitt der Strecke Mannheim – Darmstadt wurde im Februar 2014 gestellt. Die Bewilligung erfolgte erst im September 2015. Die frist-

gerechte Durchführung der Arbeiten konnte daher nur durch entsprechende Risikoübernahmeerklärungen des ZRN gegenüber der DB Station & Service AG sichergestellt werden.

Nichtanerkennung der Förderfähigkeit beantragter Teilmaßnahmen zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit seitens des Bundes (Eisenbahnbundesamt und Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) an den Stationen Laudenbach und Oftersheim

Eine Förderung der Maßnahmen zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit an den Stationen Laudenbach (Aufzug an der Ostseite am Hausbahnsteig 1) und Oftersheim (Rampenneubauten an der Ost- und Westseite) wird bisher vom Bund (Eisenbahnbundesamt und Bundesverkehrsministerium) abgelehnt. Der Zuwendungsgeber sieht lediglich den Aufzug vom Mittelbahnsteig in Oftersheim bzw. vom Inselbahnsteig in Laudenbach in die Personenunterführungen als förderfähig an. Hierdurch wird nach Auffassung des Bundes eine ausreichende Anbindung an das öffentliche Wegenetz hergestellt. Der darüber hinaus aus Sicht der DB Station & Service AG, der VRN GmbH und des Kreises zur Herstellung der gesamthaften Barrierefreiheit erforderliche Aufzug in Laudenbach bzw. die notwendigen Rampen in Oftersheim von den Hauptzugangsseiten zu den Unterführungen werden seitens des Bundes von einer Förderung im Rahmen des S-Bahn Projektes ausgenommen.

Der Bahnsteig 1 des Haltepunktes Laudenbach sei – so die Ausführungen des Zuwendungsgebers – über barrierefreie Zugänge am Empfangsgebäude erreichbar. Ein weiterer barrierefreier Zugang von der vorhandenen Personenunterführung sei somit nicht erforderlich. Hinzu kommt, dass es sich bei der Unterführung um einen öffentlichen Weg handelt. Die Herstellung eines barrierefreien Zugangs in die Unterführung wird daher vom Bund als nicht S-Bahn-bedingt, sondern als rein kommunale Maßnahme am öffentlichen Wegenetz angesehen. In Oftersheim wird die Förderfähigkeit der an der West- und Ostseite geplanten barrierefreien Rampenneubauten ebenfalls abgelehnt, da es sich um eine städtische Unterführung mit Widmung als öffentlichen Weg handelt.

Nach Mitteilung der DB Station & Service AG und der VRN GmbH wurde erst zum Jahreswechsel 2016/2017 durch den Bund eine Förderung der Baumaßnahmen zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit an den genannten Stationen in Frage gestellt. Bis zu diesem Zeitpunkt waren für die DB Station & Service AG und die VRN GmbH keine Anzeichen erkennbar, dass eine Förderung versagt werden würde.

Die negative Einstufung der Förderfähigkeit erfolgte erst während der Bauphase an dem Haltepunkt Laudenbach. Mit den Arbeiten für die Aufzugsanlage war bereits begonnen, so dass der Aufzug baulich umgesetzt ist. An der Station in Oftersheim ist der Bau der Rampen nicht realisiert, da die negative Bewertung der Förderfähigkeit vor Baubeginn erfolgt ist. Die Förderfähigkeit der geplanten Rampe an der Westseite wurde bereits im Zuge der Vorplanung als kritisch angesehen. Die DB Station & Service AG hat nach Abstimmung mit der Gemeinde Oftersheim die ursprünglich geplanten Rampen an der Ost- und Westseite im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. Ausschreibung herausgenommen.

Seitens der VRN GmbH und des Rhein-Neckar-Kreises wurde die DB Station & Service AG gebeten, gegen die ablehnenden Förderentscheidungen Widerspruch zu

erheben, da die Argumentation des Bundes hierzu nicht nachzuvollziehen ist. Gleichzeitig wurde dem Bund eine aus Sicht der Projektverantwortlichen schlüssige und nachvollziehbare sowie umfangreiche Begründung gesondert für jeden betroffenen Haltepunkt vorgelegt, weshalb eine Förderung des Aufzugs bzw. der Rampe erfolgen muss.

Zu dem Haltepunkt Laudenbach liegt die förmliche Entscheidung über den Widerspruch des Bauherrn DB Station & Service AG zwischenzeitlich vor. Das Eisenbahnbundesamt lehnt weiterhin die Förderung des Aufzugs an der Ostseite am Hausbahnsteig 1 ab. Die Widerspruchsentscheidung zu dem Haltepunkt Oftersheim steht noch aus. Die negativen Beurteilungen des Bundes hinsichtlich der Zuwendungsfähigkeit des Aufzugs und der erforderlichen Rampen von den Hauptzugangsseiten zu den Unterführungen zur Herstellung der gesamthaften Barrierefreiheit haben sich offensichtlich verfestigt, obwohl verschiedene Wege beschritten wurden – sowohl auf fachlicher als auch auf politischer Ebene –, um hier noch eine Änderung herbeizuführen. Lediglich die Förderfähigkeit des bisher am Haltepunkt Heddesheim-Hirschberg in Frage gestellten Aufzugs an der Westseite am Hausbahnsteig 1 hat das Eisenbahnbundesamt zwischenzeitlich im Widerspruchsbescheid vom 06.02.2018 anerkannt.

Im Rahmen der Besprechung im Landratsamt am 07.02.2018 herrschte unter den betroffenen Gemeinden und dem Kreis insoweit Konsens, als die VRN GmbH die DB Station & Service AG bitten wird, zur Fristwahrung Klage gegen den ergangenen Widerspruchsbescheid zu erheben. Zunächst soll eine juristische Prüfung zu den Erfolgsaussichten einer etwaigen Klage durch eine externe Fachanwaltskanzlei erfolgen.

Die Maßnahmen, für welche derzeit negative Förderbescheide des Bundes vorliegen sowie die daraus resultierenden finanziellen Auswirkungen, sind in der Anlage 1 dargestellt.

Bau- und Planungskostenentwicklung der Stationsmaßnahmen am Streckenabschnitt Mannheim – Darmstadt

Der Verkehrsverbund hat den Rhein-Neckar-Kreis mit Schreiben vom 15./16.08.2016 über den aktualisierten Kostenstand bei den Maßnahmen der Haltepunkte am Streckenabschnitt Mannheim – Darmstadt unterrichtet. Vorausgegangen war eine Mitteilung der DB Station & Service AG vom 10.08.2016 über die aktuelle Kostenentwicklung für den baden-württembergischen Streckenabschnitt mit Stand Mai 2016. Die DB Station & Service AG hat der VRN GmbH eine weitere aktualisierte Kostenprognose für die einzelnen Teilbaumaßnahmen des baden-württembergischen Abschnitts der Strecke Mannheim – Darmstadt mit Stand März 2017 vorgelegt, über welche die VRN GmbH den Rhein-Neckar-Kreis mit Schreiben vom 26.04.2017 informiert hat (Anlagen 2 und 3).

Die DB Station & Service AG hat als Ergebnis der aktuellen Kostenprognosen die Kosten der Infrastrukturmaßnahmen zusammengestellt und für die einzelnen Stationen vorgelegt. Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar hat als Vertretung der kommunalen Seite die einzelnen Kostenwerte zu den auf die betroffenen Stadt- und Landkreise entfallenden Finanzierungsbeiträgen zusammengefasst. In diesen Kostenumlagen

sind die voraussichtlich nicht zuwendungsfähigen Bau- und Planungskosten und der anteilige Selbstbehalt einbezogen.

Damit steht fest, dass die vertraglich hinterlegten Summen zur Finanzierung des kommunalen Anteils bei Weitem nicht ausreichen. Im Streckenabschnitt Mannheim – Darmstadt ist mit einem drastischen Anstieg der Planungskosten auf durchschnittlich rd. 36,6 Prozent der Baukosten zu rechnen, der allein von der kommunalen Seite zu tragen wäre. Mit Blick auf die Abrechnung vergleichbarer DB-Baumaßnahmen ist zu befürchten, dass bei den Baukosten weitere Kostenerhöhungen folgen. Bei den baden-württembergischen Stationen ist gemäß Bau- und Realisierungsvertrag aus 2013 eine vollständige Finanzierung der nach Abschluss des Projekts nachgewiesenen Planungskosten, die zunächst mit 24 Prozent der Baukosten veranschlagt worden sind, von der kommunalen Seite zu tragen.

Gegenüber der Entwurfsplanung und Beschlussfassung auf Kreisebene im Jahr 2013 würden sich Kostenerhöhungen für den auf den Rhein-Neckar-Kreis entfallenden Finanzierungsanteil von insgesamt 3,9 Mio. € ergeben. Dieser beinhaltet einen Anstieg der Planungskosten von 5,9 Mio. € um 3,6 Mio. € auf 9,5 Mio. € und eine Erhöhung der Baukosten von 6,6 Mio. € um 0,3 Mio. € auf 6,9 Mio. €.

Der Verkehrsverbund hat die Städte und Gemeinden entlang des Streckenabschnitts mit Schreiben vom 09.09.2016 über die von der DB Station & Service AG mitgeteilte Kostenentwicklung mit Stand Mai 2016 informiert. In einer vom Rhein-Neckar-Kreis organisierten Informationsveranstaltung im Landratsamt am 19.11.2016 wurden alle betroffenen Städte und Gemeinden über den Sachstand und die Kostenerhöhungen informiert.

Der Anstieg des kommunalen Finanzierungsanteils ist insbesondere auf eine Erhöhung der Planungs- und Projektverwaltungskosten zurückzuführen.

Hauptursächlich für die seitens der DB Station & Service AG bezifferten Steigerungen dieser Kosten sind:

- Planerischer und organisatorischer Mehraufwand sowie Wiederholung von Prozessabläufen in Folge von verschobenen Bauzeiträumen
- Zunahme der planerischen und organisatorischen Betreuung der Planfeststellungsverfahren anstelle der angenommenen Plangenehmigungsverfahren

Diese aufgeführten Gründe für den erheblichen Anstieg der Planungskosten um durchschnittlich 52,5 Prozent auf einen Planungskostenanteil in der Größenordnung von rd. 36,6 Prozent der Baukosten und ihre Entstehungen konnten von der kommunalen Seite in keiner Weise beeinflusst werden, doch die finanziellen Folgen wären in voller Höhe von ihr zu tragen. Diese Entwicklung ist kaum nachvollziehbar, zumal die Belastungsgrenze für den kommunalen Finanzierungsanteil damit zunehmend erreicht wird.

Bereits mit Schreiben vom 05.09.2016 hat sich Herr Landrat Dallinger an den Verbandsvorsitzenden des ZRN und an den Geschäftsführer der VRN GmbH mit der dringenden Bitte gewandt, dass der Verkehrsverbund an das Land herantritt, um auf eine Begrenzung der Planungskosten für die Baumaßnahmen entlang des Streckenabschnitts Mannheim – Darmstadt hinzuwirken, zumal diese Kostensteigerung auch auf die übrigen Strecken der 2. Ausbaustufe übertragbar ist. Es sollten gemeinsam alle Anstrengungen unternommen werden, dass die Kostenerhöhungen der zweiten Ausbaustufe zu den geringstmöglichen finanziellen Belastungen für die kommunale

Seite führen. Der ZRN hat sich diesbezüglich mit Schreiben vom 29.09.2016 an das Verkehrsministerium gewandt.

Im Rahmen der Verhandlungen zum Realisierungs- und Finanzierungsvertrag für den Streckenabschnitt Heidelberg – Bruchsal konnte in dem Spitzengespräch beim damaligen Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Stuttgart am 19.10.2015 mit Beteiligung von Herrn Landrat Dallinger eine Begrenzung der Planungskosten für die Bahnsteigverlängerungen entlang dem Streckenabschnitt Heidelberg – Bruchsal mit einer vertraglichen Festlegung einer Planungskostenpauschale von 24,0 Prozent der Baukosten erreicht werden. Im Rahmen des Sachstandsbericht zum Streckenabschnitt Heidelberg – Bruchsal wurde hierüber in der Ausschusssitzung am 14.06.2016 berichtet.

Im Interesse der Realisierung des für die Region bedeutenden Gesamtprojektes S-Bahn Rhein-Neckar und vor dem Hintergrund der abermaligen Verschiebung der Betriebsaufnahme der Verkehrsleistungen der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar (Los 2) im Frühjahr 2017 um ein weiteres Jahr auf Ende 2020 setzte sich Landrat Stefan Dallinger gemeinsam mit dem Landrat des Landkreises Karlsruhe, Dr. Christoph Schnaudigel, beim Verkehrsministerium erneut für eine Deckelung der Planungskosten für alle noch nicht schlussgerechneten Maßnahmen der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar ein. Mit Schreiben vom 02.02.2018 teilte das Ministerium für Verkehr mit, dass das Land 75 Prozent der Planungsmehrkosten für die noch nicht abgeschlossenen bzw. abgerechneten Streckenabschnitte Mannheim – Darmstadt, Mannheim – Karlsruhe, Mannheim – Biblis, Germersheim – Bruchsal und Neckargemünd – Eppingen/Aglasterhausen übernimmt (Anlage 4), was als großer Verhandlungserfolg bezeichnet werden kann. Unter Planungsmehrkosten sind die Planungskosten zu verstehen, welche über die bei Vertragsabschluss zugrunde gelegten 24 Prozent der Baukosten hinausgehen. Damit konnte eine deutliche Entlastung der kommunalen Seite bei den Planungs- und Projektverwaltungskosten für die genannten Strecken der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar erreicht werden. Der Kompromissvorschlag ist ein großes Entgegenkommen des Landes, das bisher die Übernahme von Planungskosten aus systematischen Gründen strikt abgelehnt hat. Es wird berücksichtigt, dass die Planungskosten – für keinen der Beteiligten vorhersehbar – sehr stark gestiegen sind, dass das Land als SPNV-Aufgabenträger ein großes Interesse an der Umsetzung der Maßnahmen hat, aber auch, dass die Kostentragung und die damit verbundenen Risiken in den Realisierungs- und Finanzierungsverträgen an sich klar, nämlich komplett zulasten der kommunalen Seite, geregelt sind.

Aufgrund der Deckelung der Planungskosten ergibt sich eine Entlastung des auf den Kreis und seine Gemeinden entfallenden Kommunalanteils in Höhe von 2,5 Mio. €. Für den Rhein-Neckar-Kreis und seine Gemeinden ergibt sich danach für die Stationen entlang der Strecke Mannheim – Darmstadt ein Finanzierungsbeitrag in Höhe von insgesamt rd. 13,9 Mio. €. Hiervon sind rd. 6,9 Mio. € den Baukosten und rd. 7,0 Mio. € den Planungskosten zuzurechnen. Bei einem Vergleich mit dem Kostenstand der Entwurfsplanung und der Beschlussfassung im Jahr 2013 ergeben sich Kostenerhöhungen für den auf den Kreis und seine Kommunen entfallenden Kostenanteil von 11,44 Prozent. Weitere Angaben zu dem aktualisierten kommunalen Finanzierungsbeitrag sowie den Kostenveränderungen, aufgeschlüsselt nach den einzelnen Haltepunkten, sind den Anlagen 5 bis 7 zu entnehmen.

Der genannte kommunale Finanzierungsanteil berücksichtigt folgende Entwicklungen:

Der neue **Haltepunkt Weinheim-Sulzbach** war im Realisierungs- und Finanzierungsvertrag aus dem Jahr 2013 nur als Option enthalten und wurde nachträglich in das S-Bahn Projekt aufgenommen, sodass die zum Zeitpunkt der Beschlussfassung im Jahr 2013 aufgeführten Kosten auf einer Vorplanung beruhten. Die DB Station & Service AG hat mit Stand Oktober 2017 eine aktualisierte Kostenprognose für die Teilmaßnahme vorgelegt, welche in den aufgeführten Kostenwerten für die Stationen berücksichtigt wurde. Diese umfasst die Ergebnisse der Entwurfsplanung und stellt auf Grund höherer planerischer Detailtiefe einen fortgeschriebenen Kostenstand gegenüber der Vorplanung aus 2013 dar. Auf dieser Grundlage wird ein Realisierungs- und Finanzierungsvertrag als Ergänzung zur bestehenden vertraglichen Vereinbarung aus 2013 zwischen der DB Station & Service AG, dem Land Baden-Württemberg und dem ZRN vorbereitet.

Für die **Station Laudenbach** wurde die Förderung des Aufzugs an der Ostseite am Hausbahnsteig 1 durch den Bund abgelehnt. Bei der Berechnung des kommunalen Finanzierungsanteils wurde die vorliegende Entscheidung zur Zuwendungsfähigkeit berücksichtigt und insoweit vom leider realistischen Worst-Case-Szenario ausgegangen.

Der **Bahnhof Hemsbach** wurde im Jahr 2005 auf die für die S-Bahn erforderliche Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante ausgebaut, mittels eines Treppenliftes wurde ein behindertengerechter Zugang zu den Bahnsteigen hergestellt, sowie die vorhandenen Rampen saniert. Der Kreis hat den bei der Stadt Hemsbach verbleibenden Kommunalanteil der im Zuge der durch das Landes-GVFG finanzierten Umbaumaßnahme mit einem Zuschuss in Höhe von 50 Prozent bzw. 268 T€ gefördert.

Der seinerzeit hergestellte Zugang zum Mittelbahnsteig über eine Treppe mit Treppenlift entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen an eine vollständige Barrierefreiheit. Auf Antrag der Stadt Hemsbach hat die VRN GmbH die DB Station & Service AG mit Schreiben vom 13.01.2014 gebeten, den vollwertigen barrierefreien Ausbau der Station im Rahmen der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar zu prüfen, wobei die Finanzierung des Projekts über eine nachträgliche Aufnahme des bereits im GVFG-Bundesprogramm angemeldeten Streckenprojektes Mannheim – Darmstadt erfolgen sollte.

Das Eisenbahnbundesamt hat nach einer inzwischen erfolgten Detailprüfung des Sachverhaltes von seiner ersten Einschätzung einer Realisierung der Maßnahme im Rahmen des S-Bahn-Projektes auf der Strecke Mannheim – Darmstadt Abstand genommen. Vielmehr wertet das Eisenbahnbundesamt die Maßnahme nun als Folge der ursprünglichen Landes-GVFG-Maßnahme. Damit scheidet eine Förderung aus dem Bundes-GVFG nun doch aus. Dies bedeutet eine wesentlich verschlechterte Förderquote von nunmehr nur noch 50 Prozent gegenüber 80 Prozent aus dem Bundes-GVFG-Programm.

Der Rhein-Neckar-Kreis hat den ZRN gebeten, sich offiziell per Schreiben nochmals an das Eisenbahnbundesamt zu wenden und eine Realisierung und Finanzierung dieses Vorhabens über eine Aufnahme des im GVFG-Bundesprogramm angemeldeten Streckenprojektes einzufordern.

Das Land Baden-Württemberg hat die Anfrage des ZRN nach Aufnahme in das Landes-GVFG-Programm bereits positiv beantwortet, sieht die Möglichkeit der Finanzierung jedoch nur unter Anwendung der aktuellen Förderkonditionen, somit die eingangs erwähnten 50 Prozent.

Im Rahmen einer qualifizierten Vorplanung nach den Leistungsphasen 1 und 2 der HOAI (Grundlagen- und Vorentwurfsplanung) können die Grundlagen für die weitere Entscheidungsfindung erlangt werden. Der ZRN hat die Erbringung der Planung für die Leistungsphasen 1 und 2 bei drei bahnerfahrenen Ingenieurbüros erfragt. Das wirtschaftlichste Angebot wurde dabei von der Firma Mailänder Consult GmbH vorgelegt. Vorgeschlagen wird eine Beauftragung der Planungsleistungen durch den ZRN analog der Abwicklung im laufenden S-Bahn Projekt. Dazu benötigt der ZRN zuvor die Kostenübernahmeerklärung seitens der Stadt Hemsbach sowie des Rhein-Neckar-Kreises. Für die genannten Leistungsphasen ist mit Kosten von ca. 61 T€ zu rechnen. Der Anteil des Rhein-Neckar-Kreises im Rahmen der Investitionsförderung von 50 Prozent beläuft sich auf 30,5 T€. Die Stadt Hemsbach wird Ende Februar in dieser Angelegenheit einen Gemeinderatsbeschluss einholen.

Bau- und Planungskostenentwicklung der Stationsmaßnahmen am Streckenabschnitt Mannheim – Karlsruhe

Der Verkehrsverbund hat den Rhein-Neckar-Kreis mit Schreiben vom 05.10.2017 über die aktualisierte Kostenprognose für die Maßnahmen an den Haltepunkten am Streckenabschnitt Mannheim – Karlsruhe informiert. Vorausgegangen war eine Mitteilung der DB Station & Service AG vom 29.09.2017 über die aktuelle Kostenentwicklung der Baumaßnahmen an dieser Strecke mit Stand September 2017 (Anlage 8).

Diese umfasst für die Baukosten alle bisher vergebenen Bauleistungen, genehmigten Nachträge, noch zu vergebenden Leistungen, angemeldeten Nachträge sowie abgeschätzte Risikopositionen. Für noch nicht im Bau befindliche Stationen (Schwetzingen-Hirschacker, Schwetzingen-Nord) wurde ein Risikopuffer in Höhe von 30 Prozent als Sicherheit einbezogen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich die Stationen Schwetzingen Bahnhof und Hockenheim weiterhin im geplanten Kostenrahmen bewegen, für Oftersheim und Neulußheim sich dagegen Kostensteigerungen ergeben. Dabei ist bei der Station Oftersheim zu beachten, dass sich die Baukosten insgesamt gegenüber den im Realisierungs- und Finanzierungsvertrag hinterlegten Werten trotz des reduzierten Maßnahmenumfangs (Wegfall der Rampen) erhöht haben. Der aktuell für die Station prognostizierte kommunale Anteil an den Planungs- und Baukosten ist – aufgrund des Wegfalls der Rampen – jedoch geringer als der im Jahr 2013 ermittelte Kommunalanteil.

Hinsichtlich der Planungs- und Verwaltungskosten wurden die tatsächlich angefallenen Kosten ausgewiesen. Hierzu hat die DB Station & Service AG die aktuelle Prognose für bislang angefallene sowie noch anfallende Planungskosten angepasst.

Der Kostenanstieg ist insbesondere auf eine Erhöhung der Planungs- und Projektverwaltungskosten zurückzuführen. Die aufgeführten Gründe für die Steigerung der Planungs- und Projektverwaltungskosten bei den Stationsmaßnahmen entlang des

Streckenabschnitts Mannheim – Darmstadt sind ebenfalls für die Maßnahmen entlang des Streckenabschnitts Mannheim – Karlsruhe einschlägig. Ursächlich für die Erhöhung der Baukosten sind im Wesentlichen die aktuelle Markt- und Wettbewerbssituation der Baufirmen sowie der Einbau eines Risikopuffers für noch nicht vergebene Aufträge.

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar hat als Vertretung der kommunalen Seite die einzelnen Kostenwerte zu den auf die betroffenen Stadt- und Landkreise entfallenden Finanzierungsbeiträge zusammengefasst. In diesen Kostenumlagen sind die voraussichtlich nicht zuwendungsfähigen Bau- und Planungskosten und der anteilige Selbstbehalt einbezogen.

Gegenüber der Entwurfsplanung und Beschlussfassung auf Kreisebene im Jahr 2013 würden sich Kostenerhöhungen für den auf den Rhein-Neckar-Kreis entfallenden Finanzierungsanteil von insgesamt 5,1 Mio. € ergeben. Dieser beinhaltet einen Anstieg der Planungskosten von 4,9 Mio. € um 4,5 Mio. € auf 9,4 Mio. € und eine Erhöhung der Baukosten von 5,4 Mio. € um 0,6 Mio. € auf 6,1 Mio. €.

In einer Informationsveranstaltung im Landratsamt am 07.02.2018 wurden alle betroffenen Städte und Gemeinden über den Sachstand und die Kostenerhöhungen informiert.

Da die Planungskosten in der prognostizierten Höhe nicht vollständig von der kommunalen Seite getragen werden müssen, sondern eine Entlastung der kommunalen Seite erzielt werden konnte, ergibt sich für den Rhein-Neckar-Kreis und seine Gemeinden ein Finanzierungsbeitrag in Höhe von insgesamt 13,0 Mio. €. Hiervon sind rd. 6,0 Mio. € den Baukosten und 7,0 Mio. € den Planungs- und Projektverwaltungskosten zuzurechnen. Die ursprünglich mitgeteilte Kostensteigerung vermindert sich unter Berücksichtigung der erzielten Planungskostenbegrenzung um 2,4 Mio. €. Weitere Angaben zu dem aktualisierten kommunalen Finanzierungsbeitrag sowie den Kostenveränderungen, aufgeschlüsselt nach den einzelnen Haltepunkten, sind den Anlagen 9 bis 11 zu entnehmen.

Die erzielte Planungskostenbegrenzung führt bei den kommunalen Finanzierungsanteilen an den Streckenabschnitten Mannheim – Darmstadt und Mannheim – Karlsruhe zu einer Entlastung des Kreises und seiner Gemeinden in Höhe von insgesamt 4,9 Mio. €. Die Planungskostenbegrenzung bedeutet eine geringere finanzielle Belastung, geringere finanzielle Risiken bei den zu finanzierenden Komplementärmitteln und eine höhere Planungssicherheit für die kommunale Seite.

Im Rahmen der Verbandsversammlungen des ZRN am 22.06.2017 und 14.12.2017 haben die Verbandsmitglieder der kommunalen Finanzierung auf der Grundlage der aktualisierten ZRN-Sonderumlage für die Infrastrukturmaßnahmen entlang den Strecken Mannheim – Darmstadt und Mannheim – Karlsruhe, vorbehaltlich der noch einzuholenden Zustimmungen der Gremien des Kreises und der Gemeinden, zugestimmt.

Die Verwaltung hat zu der Sitzung am 27.02.2018 Herrn Wühl, Leiter der Planungsabteilung bei der VRN GmbH, eingeladen. Er wird den Ausschussmitgliedern für Fragen zur Verfügung stehen.

Anlagen:

- Anlage 1: Übersicht der VRN GmbH über beantragte Maßnahmen mit negativem Förderbescheid des Bundes einschl. den finanziellen Auswirkungen
- Anlage 2: Schreiben der VRN GmbH vom 15. & 16.08.2016 bezüglich der Kostenentwicklung der Stationen auf dem Streckenabschnitt Mannheim - Darmstadt
- Anlage 3: Schreiben der VRN GmbH vom 26.04.2017 bezüglich der Kostenentwicklung der Stationen auf dem Streckenabschnitt Mannheim - Darmstadt
- Anlage 4: Schreiben des Ministeriums für Verkehr vom 02.02.2018
- Anlage 5: Abschnitt MA-DA, Kostenübersicht nach Stationen
- Anlage 6: Abschnitt MA-DA, Veränderung der Finanzierungsbeträge (Bau- & Planungsk.) von Kreis und Kommunen gegenüber Beschlussfassung auf Kreisebene 2013
- Anlage 7: Abschnitt MA-DA, Veränderung der Finanzierungsbeträge insgesamt von Kreis und Kommunen gegenüber Beschlussfassung auf Kreisebene 2013
- Anlage 8: Schreiben der VRN GmbH vom 05.10.2017 bezüglich der Kostenentwicklung der Stationen auf dem Streckenabschnitt Mannheim - Karlsruhe
- Anlage 9: Abschnitt MA-KA, Kostenübersicht nach Stationen
- Anlage 10: Abschnitt MA-KA, Veränderung der Finanzierungsbeträge (Bau- & Planungsk.) von Kreis und Kommunen gegenüber Beschlussfassung auf Kreisebene 2013
- Anlage 11: Abschnitt MA-KA, Veränderung der Finanzierungsbeträge insgesamt von Kreis und Kommunen gegenüber Beschlussfassung auf Kreisebene 2013