

**Vorlage an die Verbandsversammlung
(108. Sitzung am 12. Dezember 2018)**

**TOP 3.1: Finanzierung der kommunalen Kostenanteile für die Maßnahmen der S-Bahn Rhein-Neckar
Aktualisierung der Planungskosten auf der Strecke Mannheim – Groß-Rohrheim**

Der S-Bahn-gerechte Ausbau der Stationen stand bei der Riedbahn unter großem Zeitdruck, da im Dezember 2017 der Main-Neckar-Ried-Express zwischen Frankfurt und Mannheim als Ergänzung zum späteren S-Bahn-Angebot seinen Betrieb aufnehmen sollte und eine Bedienung der Stationen nur nach einer Erhöhung der Bahnsteige möglich war. Auf der hoch belasteten Strecke standen hierfür nur sehr enge Bauzeitenfenster in 2016 und 2017 zur Verfügung, die zwingend eingehalten werden mussten. Zur Erreichung dieses Ziels musste in der Projektabwicklung von den üblichen Regelprozessen zwischen ZRN, DB Station&Service AG und EBA teilweise abgewichen werden. Die Notwendigkeit zur Aussetzung der Regelprozesse war wesentliche Prämisse des im Oktober 2015 abgestimmten Rahmenterminplans. Der zur Gewährung der Förderung wichtige Antrag auf Aufnahme in die Kat. „a“ des Bundes-GVFG-Programms (streckenbezogener Förderantrag / Vorbescheid) wurde frühzeitig vor Baubeginn im März 2016 beim Bund eingereicht. Die in der Regel darauf aufbauenden Einzelanträge wurden abweichend bereits zeitlich parallel eingereicht und vom EBA geprüft. Die Programmaufnahme in Kat. „a“ sowie die Bewilligung der Einzelanträge erfolgte jedoch erst zwischen Mai und Juli 2017 und damit deutlich nach dem geplanten Baubeginn. Die fristgerechte Durchführung der Arbeiten konnte daher nur durch entsprechende Risikoübernahmeerklärungen des ZRN gegenüber der DB Station&Service AG sichergestellt werden. Eine Ausnahme bildet die Station Groß-Rohrheim, die planmäßig erst ab Sommer 2017 umgebaut wurde, hier lag der Förderbescheid rechtzeitig vor. Für den baden-württembergischen Abschnitt mit den Stationen Mannheim-Waldhof, -Käfertal und -Neuostheim kann auf Grund der Abhängigkeiten zur Wiederherstellung der zweigleisigen Befahrbarkeit der östlichen Riedbahn derzeit noch kein verbindlicher Baubeginn festgelegt werden.

Auf Grund länderspezifischer Besonderheiten gibt es, wie bei der Main-Neckar-Bahn, zwei getrennte Verträge für die baden-württembergischen und die hessischen Stationen. Hinsichtlich der Übernahme der nicht zuwendungsfähigen Planungs- und Verwaltungskosten ergibt sich daher ein heterogenes Bild. Bei den baden-württembergischen Stationen ist gemäß Vertrag eine vollständige Finanzierung der nach Abschluss des Projektes nachgewiesenen Planungs- und Verwaltungskosten, die zunächst mit 24 % der Baukosten veranschlagt worden sind, durch die kommunale Seite notwendig. Zwischenzeitlich haben sich die Vertragspartner jedoch nachträglich auf eine Deckelung der Planungs- und Verwaltungskosten verständigt. Demnach soll die kommunale Seite nur 25 % der Mehrkosten gegenüber den vertraglich hinterlegten 24 % übernehmen. Im Gegensatz hierzu sind die Planungskosten für die hessischen Stationen auf der Main-Neckar-Bahn bei 24 % der Baukosten gedeckelt.

Darüber hinaus sind vertragsgemäß Planungs- und Verwaltungskosten zu übernehmen, die auf „Sonderwünsche“ der kommunalen Seite zurückzuführen sind oder projektbedingt auf Grund der Abweichungen vom Regelprozess zusätzlich entstehen. Für die Station Bürstadt erhöhen sich hierdurch die pauschalen Planungs- und Verwaltungskosten um 117 T€, da zusätzliche Planungsvarianten zur Integration der Aufzüge betrachtet wurden. Für die Stationen Lampertheim, Bürstadt, Bobstadt und Biblis ergibt sich zudem ein Mehraufwand in Höhe von insgesamt 137 T€ durch die verspätete Vorlage der Zuwendungsbescheide. Daraus sind der DB Station&Service AG entsprechende Mehrkosten entstanden.

Durch die kommunale Seite ebenfalls zu übernehmen sind - wie bisher auch - die nach Landesrecht unterschiedlichen Komplementäranteile (Baden-Württemberg 20 %, Hessen 12,5 %) der vom Bund als zuwendungsfähig anerkannten Baukosten (in Baden-Württemberg zuzüglich eines anteiligen Selbstbehaltes) sowie 100 % der nicht zuwendungsfähigen Baukosten.

Die Finanzierung dieser kommunalen Anteile erfolgt - wie beim S-Bahn-Projekt üblich - im Rahmen einer ZRN-Umlage.

Die Gesamtkosten haben sich gegenüber dem Beschluss der Verbandsversammlung vom Juni 2017 von 25,98 Mio. € auf 26,23 Mio. € erhöht, der kommunale Anteil verändert sich von 8,59 Mio. € auf 8,84 Mio. €. Die neue Kostenübersicht ist als Anlage beigefügt. Für die baden-württembergischen Stationen gilt weiterhin der im Dezember 2015 veröffentlichte Kostenstand, da hier noch keine neuen Erkenntnisse vorliegen.

Beschlussvorschlag 108.3.1/18

Die Verbandsversammlung beschließt die Aktualisierung der S-Bahn-Umlage für die Strecke Mannheim – Groß-Rohrheim.