

**Vorlage an die Verbandsversammlung
(103. Sitzung am 22. Juni 2017)**

**TOP 3.2 Finanzierung der kommunalen Kostenanteile für die Maßnahmen der S-Bahn
Rhein-Neckar
Mannheim – Groß Rohrheim**

Der S-Bahn-gerechte Infrastrukturausbau steht 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 wird und auf der hoch belasteten Strecke nur sehr enge Bauzeitenfenster zur Verfügung stehen, die zwingend eingehalten werden müssen. Zur Erreichung dieses Ziels mussten im Projekt die Regelprozesse zwischen ZRN, DB Station&Service AG und EBA teilweise ausgesetzt werden. Die notwendigen Planfeststellungsbeschlüsse für die hessischen Stationen gingen bis kurz vor Baubeginn im Sommer 2016 ein. Der zur Gewährung der Förderung wichtige Antrag auf Aufnahme in Kat. „a“ des Bundes-GVFG-Programms (streckenbezogener Förderantrag / Vorbescheid) wurde vor Baubeginn im März 2016 beim Bund eingereicht, die Bewilligung erfolgte jedoch erst im Mai 2017. Die fristgerechte Durchführung der Arbeiten konnte daher nur durch entsprechende Risikoübernahmeerklärungen des ZRN gegenüber der DB Station&Service AG sichergestellt werden. Die auf dem Vorbescheid aufbauenden Förderbescheide für die Einzelstationen liegen bis heute nicht vor. Die Arbeiten an den Stationen Lampertheim - Biblis erfolgten bzw. erfolgen in zwei Baufenstern im Sommer 2016 bzw. 2017. Die Station Groß-Rohrheim wird ab Sommer 2017 umgebaut.

Für den baden-württembergischen Abschnitt mit den Stationen Mannheim-Waldhof, -Käfertal und -Neuostheim läuft zurzeit noch die Genehmigungsplanung. Auf Grund der planerischen Abhängigkeiten zur Netz-Maßnahme östliche Riedbahn kann derzeit kein valider Zeitplan über die Realisierung der Maßnahmen aufgestellt 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 Planungskosten ergibt sich daher ein heterogenes Bild. Bei den baden-württembergischen Stationen ist gemäß Vertrag eine vollständige Finanzierung der nach Abschluss des Projektes nachgewiesenen Planungskosten, die zunächst mit 24 % der Baukosten veranschlagt worden sind, durch die kommunale Seite notwendig. Im Gegensatz hierzu sind die Planungskosten für die hessischen Stationen auf der Main-Neckar-Bahn bei 24 % der Baukosten gedeckelt. Im Falle Groß-Rohrheims erhöhen sich die pauschalen Planungskosten um 60 T€ für Leistungen aus der Planung des Aufzuges Ostseite, dessen Realisierung erst nach Abschluss der Planung verworfen wurde.

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 DB Station&Service AG hat für den hessischen Streckenabschnitt mit Stand März 2017 eine aktualisierte Kostenprognose vorgelegt. Diese umfasst für die Baukosten alle bisher vergebenen Bauleistungen, genehmigte Nachträge, noch zu vergebende Leistungen, angemeldete Nachträge sowie abgeschätzte Risikopositionen. Die Gesamtkosten haben sich gegenüber dem Beschluss der Verbandsversammlung vom Juni 2015 von 24,17 Mio. € auf 25,98 Mio. € erhöht, der kommunale Anteil für den ZRN-Abschnitt verändert sich von 7,97 Mio. € auf 8,59 Mio. €. Die neue Übersicht ist als Anlage beigefügt. Für die baden-württembergischen Stationen gilt weiterhin der im Dezember 2015 veröffentlichte Kostenstand, da sich dieses Teilprojekt noch im Stadium der Genehmigungsplanung befindet.

Beschlussvorschlag 103.3.2/17

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