

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

**TOP 3.5: Finanzierung der kommunalen Kostenanteile für die Maßnahmen der S-Bahn
Rhein-Neckar
Ludwigshafen Hbf – Ludwigshafen BASF**

Wie bereits mehrfach berichtet sollen die heutigen Züge in Dieseltraktion aus Richtung Homburg / Kaiserslautern / Neustadt an der Weinstraße und Wörth / Germersheim / Speyer in das S-Bahn-System integriert werden, da Ende 2017 die Betriebsgenehmigung für die bisher eingesetzten Dieselfahrzeuge ausläuft und eine Verlängerung der Einsatzdauer oder die Beschaffung von Dieselfahrzeugen ausschließlich für diese Leistungen aus wirtschaftlichen Gründen ausscheidet. Vor diesem Hintergrund erfolgte die Einbeziehung dieser Verkehrsleistungen in die bereits durchgeführte und an die DB Regio AG bezuschlagte Ausschreibung des Loses 1 der S-Bahn Rhein-Neckar. Damit wurde betrieblich die Voraussetzung geschaffen, unmittelbar nach Fertigstellung der beabsichtigten Baumaßnahme zwischen Ludwigshafen Hbf und Bahnsteig Nord der BASF den Betrieb mit S-Bahn-Fahrzeugen aufzunehmen. Damit sind kürzere Reisezeiten und eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebots entlang der bedienten Streckenabschnitte sowie von bzw. zur BASF verbunden. Zudem stellt die Maßnahme einen wichtigen Baustein für die Entlastung des Stadtgebietes vom MIV während der Umsetzung des Projektes City West dar.

Voraussetzung für den Einsatz von S-Bahnen ist die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Ludwigshafen Hbf – BASF Werkstor und der für den Betrieb benötigten Gleise und Bahnsteige im BASF-Werk. Die rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlüsse für die Abschnitte außerhalb und innerhalb der BASF liegen zwischenzeitlich vor. Der zur Umsetzung erforderliche Realisierungs- und Finanzierungsvertrag zwischen dem Land, der DB Netz AG, dem ZSPNV Rh.-Pf. Süd und dem ZRN wurde im November 2016 unterzeichnet. Seit dem 21. März 2017 liegt zudem der verbindliche Bescheid des Bundes zur Förderung der Maßnahmen aus dem Bundes-GVFG-Vorhaben vor. Mit der am 24. Mai 2017 erfolgten Unterzeichnung der Zuwendungsvereinbarung zwischen dem Land, der BASF SE, dem ZSPNV Rh.-Pf. Süd und dem ZRN für die Maßnahmen innerhalb des Werksgeländes sind damit alle Formalien zur Förderung der Gesamtmaßnahme geregelt.

Die Kosten für Planung und Bau werden auf Basis der abgeschlossenen Genehmigungsplanung und unter Berücksichtigung der Forderungen aus dem Planfeststellungsverfahren und aktueller Erkenntnisse hinsichtlich der Planungs-, Verwaltungs- und Baunebenkosten im Bereich außerhalb der BASF inzwischen für das Gesamtprojekt wie folgt veranschlagt:

Gesamtkosten	37,08 Mio. €	(Bau 29,00 Mio. €; Planung 8,08 Mio. €)
davon außerhalb BASF	9,18 Mio. €	(Bau 6,50 Mio. €; Planung 2,68 Mio. €)
davon innerhalb der BASF	27,90 Mio. €	(Bau 22,50 Mio. €; Planung 5,40 Mio. €)

Damit liegen die Kosten über den Ansätzen der Prognose aus dem Jahr 2016 in Höhe von 36,35 Mio. € (Bau 29,00 Mio. €; Planung 7,35 Mio. €), die u.a. auch dem Realisierungs- und Finanzierungsvertrag zugrunde liegen. Die eingetretene Steigerung der Planungskosten ist im Wesentlichen auf die Durchführung sehr komplexer Planungsabläufe, denen nur relativ geringe Baukosten gegenüber stehen sowie einem erhöhten planerischen Aufwand für die zeitlich verlängerte Begleitung des Planrechtes zurückzuführen. Ergänzend wirken sich kostenmehrend höhere Angebotspreise für Planungsleistungen der Leistungsphasen 5-9, insbesondere bei der Bauüberwachung, gegenüber der ursprünglichen Kalkulation aus. Trotz

dieser Kostenentwicklung ist hinsichtlich der durchgeführten Nutzen-Kosten-Untersuchung - die als Grundlage der Förderung dient - weiterhin von einem positiven Ergebnis auszugehen, so dass eine Umsetzung des Vorhabens im Rahmen des durch Bundes- und Landesmittel geförderten S-Bahn-Projektes nicht gefährdet ist. Die entsprechenden Kostenanteile außerhalb der BASF sind wie bei der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar üblich als kommunaler Anteil durch den ZRN zu erbringen.

Entsprechend den Regularien der S-Bahn-Finanzierung sind Maßnahmen zur Elektrifizierung von Strecken sogenannte „lokal wirksame Maßnahmen“, die nach dem Prinzip der Belegenheit zu finanzieren sind. Für die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Ludwigshafen Hbf – BASF Werkstor bedeutet dies, dass die kommunalen Finanzierungsanteile für Planung und Bau ausschließlich durch die Stadt Ludwigshafen zu erbringen sind. Auf Basis der aktuellen Kostenprognose ist derzeit von einem kommunalen Planungskostenanteil in Höhe von insgesamt 2,68 Mio. € auszugehen. Hinzu kommt ein Baukostenanteil in Höhe von vsl. 1,10 Mio. €. Hierin eingerechnet ist ein Kostenanteil in Höhe von 0,14 Mio. €, der gegebenenfalls vom Bund als nicht zuwendungsfähig anerkannt werden könnte und vollständig durch die kommunale Seite zu finanzieren ist.

Die Beratung über die Finanzierung der nunmehr eingetretenen Mehrkosten gegenüber dem Realisierungs- und Finanzierungsvertrag in den Gremien der Stadt Ludwigshafen erfolgt im Juni 2017. Insgesamt sind von der Stadt Ludwigshafen über die ZRN-Umlage voraussichtlich 3,78 Mio. € zu übernehmen.

Beschlussvorschlag 103.3.5/17

Die Verbandsversammlung beschließt die Aktualisierung der S-Bahn-Umlage für die Maßnahmen Elektrifizierung der Strecke Ludwigshafen Hbf – Ludwigshafen BASF. Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Gremien der Stadt Ludwigshafen.