

Beschlussvorlage



Vorlage Nr.: 16-0266
erstellt am: 29.08.2006

Abteilung: ÖPNV
Verfasser/in:
Aktenzeichen: L-3/1-773.011

S-Bahn RheinNeckar; hier: 2. Stufe - Grundsatzentscheidung und Bereitstellung anteiliger Finanzmittel

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Status	Zuständigkeit
Kreisausschuss	11.09.2006	N	Vorbereitende Beschlussfassung
Ausschuss für Regionalpolitik und Infrastruktur	25.10.2006	Ö	Vorbereitende Beschlussfassung
Haupt-, Finanz- und Personalaus-schuss	25.10.2006	Ö	Vorbereitende Beschlussfassung
Kreistag	30.10.2006	Ö	Abschließende Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

Der Kreisausschuss / der Ausschuss für Regionalpolitik und Infrastruktur und der Haupt-, Finanz- und Personalaus-schuss empfiehlt dem Kreistag, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Kreistag nimmt von der geplanten 2. Stufe der S-Bahn RheinNeckar auf den Streckenabschnitten der Main-Neckar-Bahn bzw. Riedbahn im Kreis Bergstrasse Kenntnis und stimmt der Übernahme der hälftigen Kommunalanteile (50%) zu.

Dieser Beschluss steht unter dem Vorbehalt, dass

- die nach der Belegenheit betroffenen Kommunen Ihre Bereitschaft erklären, die auf sie entfallenen hälftigen Kommunalanteile zu finanzieren
- das vom Zweckverband Verkehrsverbund RheinNeckar, Mannheim avisierte Finanzierungsmodell unter Beteiligung von Bund (60%) und dem Land Hessen (27,5% bzw. 50 % der Planungskosten über die VRN GmbH) realisiert werden kann.

Die Mittel sind entsprechend dem Planungs- und Baufortschritt im Haushaltsplan und dem Investitionsprogramm des Kreises zu veranschlagen.

Erläuterung:

Der Kreistag des Kreises Bergstraße hatte nach ausführlichen und umfangreichen Beratungen der Gremien in seiner Sitzung am 22.04.1991 den Beschluss gefasst, dem Abschluss eines Bau- und Finanzierungsvertrages für die Ost-West-Strecke der Regionalbahn (1. Stufe S-Bahn) zuzustimmen. Dabei handelte es sich im Gebiet des Kreises Bergstraße um den Ausbau der von der S-Bahn tangierten DB-Strecke im hessischen Neckartal mit den Haltepunkten Hirschhorn, Neckarsteinach und Neckarhausen.

Die für den Kreis Bergstraße definierten Investitionskosten betrugen zum damaligen Zeitpunkt 960.000 DM (vgl.: Drucksache XII/163 KT). Nachträglich hat der für die Maßnahme zuständige Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Mannheim (ZRN) den Kostenanteil des Kreises auf 1.008.000 DM (~ 515,4 T€) erhöht. Dem haben der Kreisausschuss des Kreises Bergstraße, der Ausschuss für Bau, Umwelt und Verkehr und der Haupt-, Finanz-, und Personalausschuss in Ihren Sitzungen am 21.01.2002, 06.02.2002 und 15.02.2002 zugestimmt (vgl.: Drucksache XV/ 540 KA).

Die 1. Stufe der S-Bahn Rhein Neckar im Verkehrsverbund Rhein-Neckar hat im Dezember 2003 ihren Betrieb aufgenommen. Die Schlussabrechnung von Seiten der DB AG an den ZRN liegt noch nicht vor. Der Kreis Bergstraße hat bislang dem ZRN rd. 290.000 € Finanzierungsanteile für den S-Bahn-Ausbau zur Verfügung gestellt. Die Restzahlung erfolgt nach Vorlage der Anforderungen durch die DB AG bzw. dem ZRN in jährlichen Raten.

Mit der verkehrspolitischen Leitlinie „Grundsatzkonzept Rhein-Neckar-Takt 2010“ hatte der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar am 10. Oktober 1996 im Rahmen seiner Aufgabenstellung nach § 9 Abs. 2 Nr. 10 der Verbandssatzung seine Ziele im Schienenpersonennahverkehr für den Zeithorizont 2010 bestimmt. So war eine S-Bahn-Bedienung für die elektrifizierten Normalspurstrecken auf den Nahverkehrsachsen des Verbundgebietes in seinen damaligen Grenzen vorgesehen. Im Grundsatzkonzept wurde festgelegt, dass die Notwendigkeit von Ausbaumaßnahmen näher zu untersuchen und die volkswirtschaftlichen Vorteile anhand von Nutzen-Kosten-Untersuchungen zu belegen sind.

Auf der Grundlage dieser Ziele hat die VRN GmbH das Realisierungsprogramm Rhein-Neckar-Takt 2010 entwickelt und diese in diesem Zusammenhang zugleich neuen Erkenntnissen angepasst. Mit dem Realisierungsprogramm soll der Weg aufgezeigt werden, wie das System der S-Bahn RheinNeckar zu vervollständigen ist. Maßgeblich für die Programmaussagen waren die Ergebnisse eisenbahnbetrieblicher Untersuchungen, baulicher Machbarkeitsstudien und standardisierter Bewertungen, die in Abstimmung und gemeinsam mit den zuständigen Ländern, SPNV-Aufgabenträgern und DB-Infrastrukturgesellschaften erarbeitet wurden. Die Ergebnisse der standardisierten Bewertungen der Vorhaben für alle Teilabschnitte waren positiv, sodass die Voraussetzungen für die Förderung im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms vorliegen. Die Bewertung hat für die fünfte S-Bahn Linie einen Nutzen-Kosten-Indikator von 2,83 ergeben.

Die Zweckverbandsversammlung des ZRN hat dieses Realisierungsprogramm Rhein-Neckar-Takt 2010 in ihrer Sitzung am 17. Juni 2004 beschlossen, damit das Grundsatzkonzept abgelöst und die Zielrichtung für die Weiterentwicklung der S-Bahn RheinNeckar im Verbundgebiet vorgegeben. Das seit Dezember 2003 bewährte S-Bahn-System

soll demnach unter anderem auch auf die beiden im Kreis Bergstraße liegenden überregionalen elektrifizierten DB -Strecken ausgeweitet werden.

Das Realisierungsprogramm RheinNeckar Takt 2010 ist dem Kreisausschuss bzw. dem Ausschuss für Bau, Umwelt und Verkehr in ihren Sitzungen am 05.07. bzw. 06.07.2004 vorgestellt worden.

Mit der Linie Biblis – Mannheim – Weinheim – Bensheim – Darmstadt ergibt sich die fünfte S-Bahn-Linie im VRN Gebiet durch die Aneinanderfügung der Äste Biblis - Mannheim (Riedbahn) und Darmstadt - Mannheim (Main-Neckar-Bahn) als betrieblich notwendige Einheit. Eine getrennte Verwirklichung der Streckenäste ist nicht realisierbar. Die Linie Biblis - Mannheim - Darmstadt soll in Abstimmung mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund als nördlich benachbartem Aufgabenträger im Halbstundentakt bis Darmstadt und bedarfsentsprechend als Regional-Express mit nur einem Halt in Langen weiter nach Frankfurt geführt werden. Zusätzlich wird langfristig auf der Gesamtstrecke ein stündliches Regional-Express-Angebot angestrebt; mittelfristig wird dies nur zweistündlich möglich sein. Wie sich das Betriebskonzept monetär auswirkt, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht beurteilt werden. Hier muss das Ergebnis der Ausschreibung abgewartet werden.

Bereits seit dem Jahr 2005 werden Verkehrsleistungen in der Nebenverkehrszeit mit S-Bahn ähnlichen Fahrzeugen (ET 425.4) auf den Streckenabschnitten Bensheim-Mannheim und Biblis/Lampertheim-Mannheim erbracht. Diese Fahrzeuge (ET 425.4) sind auf Grund der vorhandenen Trittstufen für Bahnsteighöhen von 38, 55 und 76 cm geeignet, ermöglichen aber keinen schnellen und barrierefreien Einstieg. Ein barrierefreier Einstieg in die Fahrzeuge wird erst mit der Einführung des reinen S-Bahn-Fahrzeuges ET 425.2 (oder mit einer Umrüstung des ET 425.4 durch den Einbau eines Überbaus) und der Anhebung der Bahnsteige auf eine Höhe von 76 cm ermöglicht.

Um die Strecke S-Bahn tauglich zu machen, müssen die Modernisierungsmaßnahmen den Ausbau der Bahnsteige an den Stationen auf 210 m Länge bei 76 cm Bahnsteighöhe vorsehen. Darüber hinaus werden die einheitliche Bahnsteigausstattung durch Wartehallen, Vitrinen, Sitzgelegenheiten, Beleuchtungs- und Beschallungseinrichtungen ergänzt. Des Weiteren ist (zumindest bei Stationen mit einer Bahnhofsbelastung von über 1.000 Ein-/Aussteigern täglich) ein barrierefreier Ausbau der Zugänge mit Rampen und/oder Aufzügen notwendig.

Die Ausbaukosten für die Stationen von Biblis bis Mannheim betragen vsl. 9,5 Mio. €, für die Stationen und die Anpassung der Signaltechnik zwischen Mannheim-Friedrichsfeld und Darmstadt sind 32,3 Mio. € veranschlagt. Der genaue Maßnahmenumfang ist nach einer qualifizierten Vorplanung noch mit den Zuschussgeber Bund und Ländern und den anderen Aufgabenträgern abzustimmen und ggfls. entsprechend anzupassen.

Finanzierungsmodalitäten

Die Finanzierung soll wie bei der 1. Ausbaustufe über eine Sonderumlage des ZRN erfolgen. Bei dieser Umlage werden die Stationskosten nach dem Prinzip der Belegenheit direkt denjenigen Gebietskörperschaften zugeschrieben, bei denen diese Kosten auch anfallen.

Bisher wird davon ausgegangen, dass für den zukünftigen S-Bahn-Betrieb außer dem mehrgleisigen Ausbau zwischen Mannheim und Heidelberg und möglichen Anpassungen der Signaltechnik keine weiteren so genannten regional wirksamen Maßnahmen an der Streckeninfrastruktur (die nach einem Verteilungsschlüssel auf alle Gebietskörperschaften im ZRN verteilt werden) notwendig werden.

Der Kreisausschuss des Kreises Bergstrasse hatte in seiner Sitzung am 14.07.2003 dem bereits im Zuge der 1. Stufe der S-Bahn RheinNeckar geplanten viergleisigen Ausbau zwischen Mannheim und Heidelberg zugestimmt. Auf den Kreis Bergstrasse sollen Planungskosten von bis zu 5,5 T€ und Investitionskosten von bis zu 164 T€ entfallen. Die Finanzmittel sollen entsprechend dem Baufortschritt der DB AG über den ZRN zur Verfügung gestellt werden.

Die Realisierung der 2. Stufe S-Bahn soll wieder im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms erfolgen. Eine Aufnahme der für die 2. Stufe der S-Bahn notwendigen Maßnahmen in dieses Programm wurde Ende 2005 vollzogen.

Dies ermöglicht eine Finanzierung der Maßnahmen für den Kreis Bergstrasse zu folgenden Konditionen:

60 % der zuwendungsfähigen Kosten werden aus Bundesmitteln übernommen und zusätzlich stellt das Land Hessen weitere 27,5 % der zuwendungsfähigen Baukosten bereit.

Nicht durch Fördermittel abgedeckt sind demnach 12,5 % der zuwendungsfähigen Baukosten, die nicht zuwendungsfähigen Baukosten sowie die Planungs- und Verwaltungskosten. Hierzu zählen auch die von der DB in Rechnung gestellten Verwaltungskosten für die Projektbearbeitung. Über die Zuwendungsfähigkeit der Kostenpositionen entscheidet das Eisenbahnbundesamt, das die fachliche Prüfung für den Zuwendungsgeber Bund vornimmt.

Die Komplementärfinanzierung ist nach heutigem Verhandlungsstand vollständig durch die kommunale Seite zu erbringen, da die DB AG bereits deutlich gemacht hat, dass sie sich an der Maßnahme im Gegensatz zur 1. Stufe der S-Bahn nicht beteiligen wird.

Aufgrund einer vertraglichen Vereinbarung zwischen dem Land Hessen und der VRN GmbH können bis zu 50 % der entstehenden Planungskosten an den Stationen durch das Land über die VRN GmbH übernommen werden. Wir gehen hier von der Maximalförderung aus.

Auf Grundlage der für den GVFG-C-Antrag vorgenommenen Kostenschätzungen (pauschale Ansätze und den Erfahrungen der 1. Ausbaustufe) wurden die vsl. anfallenden kommunalen Finanzierungsanteile für den erforderlichen S-Bahn-Ausbau der Stationen im Kreis Bergstrasse überschlägig ermittelt.

Unter Berücksichtigung der die Strecken tangierenden Haltepunkte und der o. a. Finanzierungsmodalitäten ergeben sich im Kreis Bergstrasse folgende Kostenblöcke:

Maßnahme	Gesamtaufwand	davon Kommunalanteile
Riedbahn	7.172.000,00 €	1.417.000,00 €
Main-Neckar-Bahn	5.141.000,00 €	1.016.500,00 €
Gesamtaufwand im Kreis Bergstrasse	12.313.000,00 €	2.433.500,00 €

Es wird vorgeschlagen, dass die Kommunalanteile zu gleichen Anteilen (je 50 %) durch den Landkreis und die nach der Belegenheit betroffenen Gebietskörperschaften finanziert werden. Einzelheiten zur Maßnahme können der als Anlage beigefügten Übersicht mit dem prognostizierten Kostenrahmen entnommen werden.

Evt. erforderliche zusätzliche Umfeldmaßnahmen (z.B. P&R- und B&R-Anlagen) sind als eigenständige Maßnahmen ausschließlich durch die Gebietskörperschaften nach den in Hessen gültigen Fördermodalitäten (GVFG/FAG) abzuwickeln. Die VRN GmbH ist bei der Planung und Realisierung der Umfeldmaßnahmen einzubinden.

Abhängigkeiten und Zeitplan

Zwischen den für die S-Bahn RheinNeckar zuständigen SPNV-Aufgabenträgern besteht Einigkeit, den Betrieb im S-Bahn-Gesamtnetz mit Auslaufen der Verkehrsverträge im Jahr 2015 neu zu vergeben. Dies ist auf Grund des Betriebsvolumens nur mit einer europaweiten Ausschreibung möglich. Da für die Strecken der 2. Ausbaustufe etwa 40 zusätzliche S-Bahn-Fahrzeuge benötigt werden, muss den Wettbewerbern eine ausreichend lange Zeitspanne zur Beschaffung dieser Fahrzeuge eingeräumt werden. Für die Verhandlungen mit der Fahrzeugindustrie und die „kostengünstige“ Produktion der Fahrzeuge werden daher 4 Jahre angesetzt. Dies bedeutet, dass der Zuschlag für den Betrieb des Gesamtnetzes vsl. 2010 erfolgen muss.

Ebenso müssen für die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen durch die SPNV-Aufgabenträger und für die Erarbeitung der Angebote durch die Bewerber nochmals ausreichend bemessene Zeitspannen eingerechnet werden, so dass mit der Grundlagenarbeit für die Ausschreibung des Gesamtnetzes der S-Bahn RheinNeckar vsl. spätestens 2008 begonnen werden muss.

Wichtiger Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen ist die Beschreibung der zum Betriebsbeginn 2015 zur Verfügung stehenden Infrastruktur (Strecken und Stationen). Bezogen auf die Stationen bedeutet dies, dass der S-Bahn gerechte Ausbau bis zum Beginn der Ausschreibung im Jahr 2008 sowohl in finanzieller Hinsicht, als auch hinsichtlich der Baufertigstellung verbindlich gesichert wird.

Hierzu ist es erforderlich, die Planungen der Stationen bis spätestens 2008 so weit voranzubringen, dass

- 1) der GVFG-A-Antrag beim Bund eingereicht ist,
- 2) die baurechtlichen Genehmigungen (Plangenehmigung oder Planfeststellung) beantragt werden können,

- 3) die Abstimmung zwischen betrieblichen Erfordernissen und dem Ausbau erfolgt ist und
- 4) ein Bau- und Finanzierungsvertrag mit der DB unterschriftsreif vorliegt.

Über das Ziel der Gesamtausschreibung hinaus wird von den SPNV-Aufgabenträgern weiterhin angestrebt, nach dem streckenbezogenen Ausbau der Infrastruktur einen S-Bahn-Vorlaufbetrieb bereits vor 2015 einzurichten. Dies ist jedoch nur im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge möglich und setzt die Bereitschaft des Verkehrsunternehmens voraus, auf einzelnen Strecken neue bzw. zusätzliche S-Bahn-Fahrzeuge einzusetzen. Bisher konnte hierzu jedoch noch keine Einigung mit dem Verkehrsunternehmen erzielt werden.

Das vom ZRN 1996 beschlossene Grundsatzkonzept Rhein-Neckar-Takt 2010 könnte damit vsl. erst 2015 voll umgesetzt werden. Die ursprünglich im Realisierungsprogramm Rhein-Neckar-Takt 2010 aus dem Jahr 2004 vorgesehene schematische zeitliche Staffelung der Ausbauplanung der Strecken wird demnach zu Gunsten einer zeitlich parallelen Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung und einem danach gestaffelten Ausbau der Stationen ersetzt, um die Behinderung des Bahnbetriebs möglichst gering zu halten.

Weiteres Vorgehen

Um die o. g. Ziele bis zum Jahr 2008 für alle Strecken der 2. Ausbaustufe zu erfüllen ist eine zeitnahe Beauftragung der Planungsleistungen notwendig. Hierfür sollen zunächst Planungsvereinbarungen für einzelne Strecken(abschnitte) durch die VRN GmbH mit der DB AG und ggf. den nach der Belegenheit betroffenen Landkreisen bzw. in die Finanzierung einzubindenden Kommunen abgeschlossen werden. Erst hiernach kann mit der eigentlichen Planung der Stationsmaßnahmen begonnen werden.

Die VRN GmbH hat mitgeteilt, dass für die ersten Planungsschritte (Grundlagenermittlung und Vorplanung) etwa 17 % der bezifferten anteiligen Planungskosten zu veranschlagen und für das Jahr 2007 in den Kreishaushalt (101,3 T€) und die betroffenen Kommunalhaushalte einzustellen sind.

Die Kommunen werden gebeten, den auf sie entfallenen Eigenanteil entsprechend in den kommunalen Haushalten einzuplanen. Weitere Planungskosten werden dann in den Folgejahren anfallen.

Anlagen: 1