

**Vorlage an die Verbandsversammlung
(105. Sitzung am 14. Dezember 2017)**

**TOP 3.3: Finanzierung der kommunalen Kostenanteile für die Maßnahmen der S-Bahn
Rhein-Neckar
Aktualisierung der Bau- und Planungskosten Mannheim – Karlsruhe**

Das Streckenprojekt Mannheim – Karlsruhe befindet sich zu großen Teilen in der baulichen Realisierung. So sind die Stationen Mannheim-Rheinau, Schwetzingen und Hockenheim nahezu baulich fertig gestellt, die Station Neulußheim befindet sich seit Oktober 2017 im Umbau. Für die beiden neuen Stationen auf Schwetzingener Gebiet, -Nord und -Hirschacker, ist der Baubeginn für 2021 anvisiert. Die Station Mannheim-Neckarau soll gemäß Beschluss der Stadtgremien mit der Vorzugsvariante fünf weiter geplant werden, welche die Einrichtung eines Kompaktbahnhofes im Bereich der bestehenden Personenunterführung mit kurzen Wegen zu Straßenbahn und Bus vorsieht. Bis Ende 2022 ist dann die bauliche Umsetzung von Neckarau als letzte Maßnahme auf der Gesamtstrecke terminiert.

Zur Sicherstellung der terminlichen Realisierung der Stationsmaßnahmen gemäß dem im Oktober 2015 aktualisierten Rahmenterminplan mussten im Projekt die Regelprozesse zwischen ZRN, DB Station&Service AG und EBA teilweise ausgesetzt werden. Die notwendigen Planfeststellungsbeschlüsse für die Stationen gingen teilweise jeweils kurz vor Baubeginn ein. Der zur Gewährung der Förderung wichtige Antrag auf Aufnahme in Kat. „a“ des Bundes-GVFG-Programms (streckenbezogener Förderantrag / Vorbescheid) wurde bereits 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 endgültig vor. Die fristgerechte Durchführung der Arbeiten konnte daher nur durch entsprechende Risikoübernahmeerklärungen des ZRN gegenüber der DB Station&Service AG sichergestellt werden.

Gemäß des Realisierungs- und Finanzierungsvertrages ist eine vollständige Finanzierung der nach Abschluss des Projektes nachgewiesenen Planungskosten, die zunächst mit 24 % der Baukosten veranschlagt worden sind, durch die kommunale Seite notwendig. Durch die kommunale Seite ebenfalls zu übernehmen sind 20 % der vom Bund als zuwendungsfähig anerkannten Baukosten, zuzüglich eines anteiligen Selbstbehaltes von insgesamt 500 T€ 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 mit Stand September 2017 eine aktualisierte Kostenprognose für die einzelnen Teilmaßnahmen entlang der Strecke vorgelegt. Diese umfasst für die Baukosten alle bisher vergebenen Bauleistungen, genehmigte Nachträge, noch zu vergebende Leistungen, angemeldete Nachträge sowie abgeschätzte Risikopositionen. Für noch nicht im Bau befindliche Stationen wurde ein Risikopuffer in Höhe von 30% als Sicherheit herangezogen.

Der Realisierungs- und Finanzierungsvertrag aus 2013 wies kalkulatorisch einen Wert für Planungskosten aus, der sich an 24% der Baukosten orientierte. Abgerechnet werden jedoch die tatsächlich angefallenen Planungskosten. Hierzu hat die DB Station&Service AG die aktuelle Prognose für bislang angefallene sowie noch anfallende Planungskosten angepasst. Ob die Planungskosten in der prognostizierten Höhe tatsächlich vollständig von der kommunalen Seite getragen werden müssen oder ob ein Teil dieser Kosten durch das Land

als zuständigem SPNV-Aufgabenträger übernommen wird, ist noch nicht abschließend geklärt. Hierzu befindet sich der ZRN sowie der Rhein-Neckar-Kreis als auch der Landkreis Karlsruhe im Austausch mit dem Land. Im Rahmen der ZRN-Umlage wird daher zunächst eine vollständige Finanzierung durch die kommunale Seite unterstellt.

Die Gesamtkosten auf ZRN-Gebiet haben sich gegenüber dem Beschluss der Verbandsversammlung vom Juni 2013 von 45,84 Mio. € auf 65,65 Mio. € erhöht, der kommunale Anteil verändert sich demnach von 19,07 Mio. € auf 28,32 Mio. €. Eine Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung auf neuer Kostenbasis hat mit einem Faktor von 1,29 weiterhin die uneingeschränkte Förderfähigkeit des Streckenprojektes mit sämtlichen Einzelmaßnahmen bestätigt.

Eine Übersicht der einzelnen Maßnahmen entlang der Strecke Mannheim – Karlsruhe und der entsprechenden kommunalen Finanzierungsanteile ist als Anlage beigefügt.

Beschlussvorschlag 105.3.3/17

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