
S-Bahn Rhein-Neckar, 2. Baustufe; Ausbau der Station Ludwigshafen-Oggersheim
Maßnahmegenehmigung

KSD 20090013/1

A N T R A G

nach der einstimmig ausgesprochenen Empfehlung des Bau- und Grundstücksausschusses
vom 19.01.2009:

Der Stadtrat möge wie folgt beschließen:

Der Ausbau der S-Bahn-Station Ludwigshafen-Oggersheim wird genehmigt. Der städtische
Finanzierungsanteil beträgt 1.045.000 EUR.

1. Begründung der Notwendigkeit

Nach Realisierung der Baumaßnahmen der ersten Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar findet der Betrieb derzeit auf folgenden Strecken statt:

- S1 / S2: Osterburken – Heidelberg – Mannheim – Ludwigshafen – Kaiserslautern / Homburg
- S3 / S4: Karlsruhe / Bruchsal – Heidelberg – Mannheim – Ludwigshafen – Germersheim

In ihrer 64. Sitzung am 17. Juni 2004 hat die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) ein Programm zur Realisierung des weiteren S-Bahn-Ausbaus diskutiert und als verkehrspolitische Leitlinie beschlossen. Im Rahmen der 2. Ausbaustufe sollen folgende Strecken S-Bahn gerecht ausgebaut und spätestens ab 2015 mit S-Bahn-Fahrzeugen befahren werden:

- (Ludwigshafen -) Mannheim – Schwetzingen – Graben-Neudorf – Karlsruhe
- Aglasterhausen / Eppingen – Sinsheim – Heidelberg – Mannheim – Ludwigshafen – Frankenthal – Worms – Mainz
- Biblis – Mannheim – Weinheim – Bensheim – Darmstadt (- Frankfurt)

Bei der erstgenannten Strecke ist vorgesehen, Züge in der Relation Karlsruhe – Mannheim nach Ludwigshafen Hbf über Ludwigshafen-Mitte zu verlängern, soweit dies die betriebliche Situation auf der Rheinbrücke zulässt.

Die zweite Linie hält in Ludwigshafen-Mitte, Ludwigshafen Hbf und Ludwigshafen-Oggersheim.

Die S-Bahn-Stationen müssen, um einen Halt der S-Bahn-Züge zu ermöglichen, ausgebaut werden. Dies gilt auch für Ludwigshafen-Oggersheim. Dabei geht es in erster Linie um eine Anhebung der Bahnsteighöhe auf 76 cm. Wird der Bahnhof nicht ausgebaut, kann er künftig nicht mehr bedient werden und die Züge passieren ihn ohne Halt.

Der Ausbau muss spätestens bis 2015 abgeschlossen sein. Zu diesem Zeitpunkt läuft der Vertrag über die Bedienung der Strecken der 1. Ausbaustufe aus. Diese Leistungen sollen zusammen mit den Betriebsleistungen auf der 2. Ausbaustufe so rechtzeitig ausgeschrieben werden, dass der daraus resultierende neue Verkehrsvertrag ab 2015 in Kraft treten kann.

Der VRN strebt jedoch den Ausbau der Infrastruktur zu einem deutlich früheren Zeitpunkt an, zum einen um eine sinnvolle Staffelung der Baumaßnahmen für die 2. Ausbaustufe zu ermöglichen, zum anderen kann durch eine frühere Fertigstellung der Infrastruktur gegebenenfalls ein Vorlaufbetrieb mit S-Bahn-Fahrzeugen schon vor 2015 erfolgen.

2. Baubeschreibung

Der Ausbau erfolgt in dem Standard, der auch bei den Stationen Ludwigshafen-Mundenheim und Ludwigshafen-Rheingönheim und bei den übrigen S-Bahn-Stationen der ersten Baustufe zugrunde gelegt wurde.

Die beiden Bahnsteige (Hausbahnsteig am Gleis 1 sowie Mittelbahnsteig an den Gleisen 2 und 3) werden auf eine Höhe von 76 cm angehoben. Damit ist ein niveaugleiches Ein- und Aussteigen möglich. Die Nutzlänge des Bahnsteigs beträgt 210m. Dies gewährleistet die Haltemöglichkeit von dreiteiligen S-Bahn-Zügen. Der Zugang zum Mittelbahnsteig erfolgt – wie bisher – über den vorhandenen Fußgängersteg.

Auf beiden Bahnsteigen werden Blindenleiteinrichtungen vorgesehen. Die vorhandenen Bahnsteigdächer sind abgängig und werden entfernt. Wartehallen mit Sitzmöglichkeiten ermöglichen einen windgeschützten Aufenthalt.

Wie in den meisten bereits umgestalteten Bahnhöfen der S-Bahn Rhein-Neckar soll auch – den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes entsprechend – durch geeignete Maßnahmen der Zugang für mobilitätseingeschränkte Mitbürger gewährleistet werden. Geplant ist deshalb der Bau von Aufzügen an beiden Aufgängen des Fußgängerstegs, mit denen auch für Reisende mit Gepäck oder Fahrrädern der komfortable Zugang zur S-Bahn ermöglicht wird.

Anders als in Mundenheim und Rheingönheim ist aus Kostengründen die Umgestaltung des städtischen Bahnhofsumfelds und damit der Bau von Park-and-Ride-Plätzen und einer Fahrradabstellanlage derzeit nicht vorgesehen.

Der Ausbau der Station soll in den Jahren 2010 und 2011 erfolgen.

3. Kosten

Die Baukosten betragen netto 3.335.000 EUR und gliedern sich wie folgt:

Bahnsteig 1 (Hausbahnsteig)	750.000 EUR
Bahnsteig 2 (Mittelbahnsteig)	1.230.000 EUR
Aufzüge	380.000 EUR
Wetterschutz und Rückbau Bahnsteigdach	40.000 EUR
Beleuchtung	100.000 EUR
Bahnsteigausstattung, Wegeleitsystem, Uhren, Beschallung	<u>190.000 EUR</u>
Gesamtbaukosten	2.690.000 EUR
Planungs- und Verwaltungskosten	<u>645.000 EUR</u>
Gesamtkosten	3.335.000 EUR

4. Finanzierung

Die zwischen Bund, Ländern, DB AG und ZRN für die 1. Baustufe ausgehandelten Finanzierungskonditionen können für die 2. Ausbaustufe leider nicht mehr angewendet werden. Der neue kommunale Finanzierungsanteil richtet sich nach den Regelungen der jeweiligen Länder. In Rheinland-Pfalz verbleiben demnach 15 % der zuwendungsfähigen Kosten als Komplementäranteil bei der kommunalen Seite, 60 % werden vom Bund übernommen und weitere 25 % vom Land. Vollständig durch die kommunale Seite zu finanzieren sind zudem die Planungs- und Verwaltungskosten sowie die möglicherweise entstehenden nicht zuwendungsfähigen Baukosten.

Gemäß den Beschlüssen der Verbandsversammlung des Zweckverbandes S-Bahn Rhein-Neckar (ZRN) vom Februar und Dezember 1995 über die Finanzierung der S-Bahn Rhein-Neckar soll das Umlagesystem der 1. Ausbaustufe auch auf zukünftige Investitionsvorhaben angewendet werden.

Für die Stationsmaßnahmen an den Strecken Mannheim - Schwetzingen - Karlsruhe, Ludwigshafen - Worms - Mainz, Mannheim - Biblis und Mannheim - Heppenheim - Darmstadt - und damit auch für die Finanzierung von Planung und Umbau der Station Ludwigshafen-Oggersheim - wurde im Juni 2006 ein entsprechender Beschluss durch die Verbandsversammlung des ZRN herbeigeführt.

Im Rahmen der ZRN-Umlage wird zwischen so genannten lokalen und regionalen Maßnahmen unterschieden. Zu den lokal wirksamen Maßnahmen, die nach dem Prinzip der Belegenheit zugeschrieben werden, zählen der Ausbau der Stationen und die Elektrifizierung von Strecken. Das heißt: Diese Maßnahmen werden vollständig von derjenigen kommunalen Gebietskörperschaft finanziert, auf deren Gebiet sie liegen und die einen unmittelbaren Nutzen davon hat. Den regional wirksamen Maßnahmen zuzurechnen sind die Arbeiten an

Bahnhofsköpfen, die der Verknüpfung von Strecken dienen, und an den Signal- und Fernmeldeanlagen soweit diese nicht ausschließlich durch die Neueinrichtung von Stationen bedingt sind. Diese werden nach dem Prinzip der Begünstigung auf die kommunalen Gebietskörperschaften verteilt.

Die für Planung und Umbau der Station Ludwigshafen-Oggersheim anfallenden Kosten, die nicht durch Fördermittel gedeckt sind, sind demnach vollständig durch die Stadt zu erbringen.

Demnach ergibt sich folgende Finanzierung:

Zuwendungen des Bundes (60% aus 2.690.000 EUR)	1.620.000 EUR
Zuwendungen des Landes (25% aus 2.690.000 EUR)	670.000 EUR
Städtischer Finanzierungsanteil	
aus Baukosten (15% aus 2.690.000 EUR)	400.000 EUR
nicht zuwendungsfähige Planungs- und Verwaltungskosten	<u>645.000 EUR</u>
	<u>1.045.000 EUR</u>
Gesamt	3.335.000 EUR

5. Mittelbedarf

Der Anteil der Stadt Ludwigshafen wird als Umlage an den ZRN gezahlt. Deshalb ist nur dieser im städtischen Haushalt bereit zu stellen (nicht die Gesamtkosten)

	Planungs- und Verwaltungskosten	Baukosten
im Haushaltsjahr 2009	250.000 EUR	
im Haushaltsjahr 2010	200.000 EUR	230.000 EUR
im Haushaltsjahr 2011	<u>195.000 EUR</u>	<u>170.000 EUR</u>
Gesamt	645.000 EUR	400.000 EUR

6. Verfügbare Mittel

Die im Haushaltsjahr 2009 benötigten Mittel sind im Entwurf zum Finanzplan 2009 auf dem Konto 444054301 (Kostenstelle: 41410001, Kostenträger: 5410101) „An ZRN für Planungsleistungen für S-Bahn Rhein-Neckar“ ausgewiesen.

Die in den Jahren 2010 und 2011 benötigten Mittel müssten in der mittelfristigen Investitionsplanung auf den Konten 444054301 (Kostenstelle: 41410001, Kostenträger: 5410101) „An ZRN für Planungsleistungen für S-Bahn Rhein-Neckar“ und 444054201 (Kostenstelle 41410001, Kostenträger: 5410101) ausgewiesen werden.

Die Maßnahme wird aus Krediten finanziert. Dies bedeutet bei 7 % Annuität (5 % Zinsen und 2 % Tilgung) für den städtischen Ergebnis- und Finanzhaushalt 25 Jahre lang eine jährliche Schuldendienstbelastung von 73.150 EUR.

Die Zustimmung erfolgt vorbehaltlich der Genehmigung des Haushaltsplanes 2009 durch den Stadtrat und der Genehmigung der Haushaltssatzung 2009 mit der Kreditermächtigung durch die Aufsichtsbehörde.