
S-Bahn Rhein-Neckar: Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Ludwigshafen Hauptbahnhof und dem Werksgelände der BASF;
hier: Genehmigung des Finanzierungsanteils der Stadt Ludwigshafen

KSD 20112754

ANTRAG

Der Bau- und Grundstücksausschuss möge wie folgt beschließen:

Die Stadt Ludwigshafen stimmt dem Vorhaben „Elektrifizierung der Bahnstrecke von Ludwigshafen Hbf bis zur Werksgrenze der BASF“ zu und beteiligt sich entsprechend der Finanzierungsregularien des ZRN mit einem Kostenanteil von

630.000 EUR

1. Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Die Betriebsleistungen der S-Bahn Rhein-Neckar werden unter Einbeziehung der 2. Baustufe, die u.a. auch die Strecke Mainz – Ludwigshafen –Mannheim beinhaltet, in Kürze europaweit neu ausgeschrieben. Die Aufnahme des Betriebs im Gesamtnetz auf der Basis des Ausschreibungsergebnisses wird zum Jahresfahrplan 2016 (ab Dezember 2015) sein.

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) und der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV) planen, den heute mit Dieselfahrzeugen abgewickelten Betrieb der sogenannten BASF-Züge (im Wesentlichen auf den Strecken Kaiserslautern – Neustadt – BASF und Germersheim – Speyer – BASF) in das Ausschreibungspaket einzubeziehen. Der Betrieb der BASF-Züge als S-Bahnen wäre mit kürzeren Reisezeiten und – da neue Züge eingesetzt würden – auch mit einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebots von bzw. zur BASF verbunden. Neben den Berufspendlern aus der Region würden auch BASF-Mitarbeiter aus Ludwigshafen, die die Züge von Mundenheim und Rheingönheim benutzen, davon profitieren.

Voraussetzung für den Einsatz von S-Bahnen ist die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Ludwigshafen Hbf – BASF und der für den Betrieb benötigten Gleise im BASF-Werk. Wird die Strecke Ludwigshafen Hbf – BASF nicht elektrifiziert, müssen die BASF-Züge wie heute im Dieselbetrieb gefahren werden. Das bedeutet, dass nur für den BASF-Verkehr Dieseltriebfahrzeuge in Ludwigshafen vorgehalten werden müssen. Der damit verbundene hohe Kostenaufwand (gegenüber einem rein elektrischen Betrieb in der Region) geht zulasten des ZSPNV und hat letztlich Auswirkungen auf das Leistungsangebot des ZSPNV.

Für das Vorhaben wurde eine Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt, die mit einem positiven Ergebnis (3,26) endete. Die technische Machbarkeit wurde in einer Voruntersuchung bestätigt. Bund und Land haben ihre Bereitschaft erklärt, das Vorhaben zu bezuschussen.

Vor diesem Hintergrund hat auch die BASF intern entschieden, den nicht durch Zuwendungen gedeckten Anteil an den Kosten für die Elektrifizierung der benötigten Gleise im Werk sowie die Anpassung der Bahnsteige zu finanzieren.

Gemäß den von der Verbandsversammlung des ZRN festgelegten und der Finanzierung der bisherigen S-Bahn-Baumaßnahmen zugrunde liegenden Regularien hat sich auch die Stadt Ludwigshafen an den Kosten zu beteiligen. Hierfür wird mit dieser Vorlage die Genehmigung erbeten.

2. Bauliche Beschreibung der Maßnahme

Der eingleisige Streckenabschnitt zwischen dem Hauptbahnhof Ludwigshafen und der Werksgrenze hat eine Länge von ca. 2,1 km und verläuft auf einer Länge von 800 m in einem Tunnel. Während außerhalb des Tunnels eine konventionelle Fahrleitungsanlage vorgesehen ist, muss im Tunnel aufgrund der beschränkten Höhe an der Tunneldecke voraussichtlich ein Stromschiensystem installiert werden.

Auf dem ca. 3,9 km langen Streckenabschnitt innerhalb des Werksgeländes der BASF erfolgt die Elektrifizierung des Personenzuggleises sowie die S-Bahn-gerechte Anpassung der Bahnsteige BASF-Süd, -Mitte und -Nord. In diesem Zusammenhang sind zudem Anpassungsmaßnahmen an bestehenden Bauwerken und Betriebsanlagen erforderlich. Im Wesentlichen sind dies Gleisverschwenkungen und -absenkungen sowie Schutzmaßnahmen an signaltechnischen Anlagen und an Werksanlagen der BASF.

3. Kosten

Die Gesamtkosten der Elektrifizierung des Streckenabschnitts zwischen Ludwigshafen Hbf und der Werksgränze betragen ca. 2.160.000 EUR und gliedern sich wie folgt:

Baukosten	1.800.000 EUR
Ingenieurleistungen (Planung und Bauausführung)	<u>360.000 EUR</u>
	2.160.000 EUR

Hinzu kommen die Kosten für Planung und Bau der Maßnahmen auf dem Werksgelände der BASF in Höhe von insgesamt rund 11.900.000 EUR.

4. Finanzierung

Die Baukosten werden von Bund und Land mit 85% bezuschusst. Gemäß den von der Verbandsversammlung des ZRN festgelegten und der Finanzierung der bisherigen S-Bahn-Baumaßnahmen zugrunde liegenden Regularien hat die Stadt die nicht durch Zuwendungen gedeckten Baukosten und die gesamten Ingenieurleistungen zu tragen.

Gesamtkosten	2.160.000 EUR
Zuwendungen von Bund und Land (85% aus 1.800.000 EUR)	./. <u>1.530.000 EUR</u>
Städtischer Finanzierungsanteil (Kredite aus dem Finanzhaushalt)	630.000 EUR

5. Mittelbedarf (nur Anteil der Stadt)

Bisher bereits gezahlt	15.000 EUR
im Haushaltsjahr 2011	20.000 EUR
im Haushaltsjahr 2012	60.000 EUR
im Haushaltsjahr 2013	60.000 EUR
im Haushaltsjahr 2014	60.000 EUR
im Haushaltsjahr 2015	290.000 EUR
im Haushaltsjahr 2016	125.000 EUR

6. Verfügbare Mittel (nur Anteil der Stadt)

Die im Jahr 2011 benötigten Mittel müssen außerplanmäßig bereitgestellt werden. Die Deckung kann erfolgen aus dem Vorhaben 0444054201 („An ZRN für Baukosten“)
Die in den Folgejahren benötigten Mittel müssen in den Haushaltsplänen 2012ff bereitgestellt werden.

Die Maßnahme wird aus Krediten finanziert. Dies bedeutet 7% Annuität (5% Zinsen und 2% Tilgung) für den städtischen Ergebnis- und Finanzhaushalt 25 Jahre lang eine jährliche Schuldenbelastung in Höhe von 44.100,00 €.