

S-Bahn Rhein-Neckar: Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Ludwigshafen Hauptbahnhof und dem Werksgelände der BASF; Aufstockung des städtischen Kostenanteils

KSD 20134847

---

### **ANTRAG**

nach der mehrheitlich, bei einer Gegenstimme und zwei Enthaltungen, ausgesprochenen Empfehlung des Hauptausschusses vom 15.04.2013:

Der Stadtrat möge wie folgt beschließen:

Die Aufstockung des städtischen Kostenanteils für die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Ludwigshafen Hauptbahnhof und dem Werksgelände von 630.000 € um 1.140.000 € auf 1.770.000 € wird genehmigt.

## 1. Vorbemerkungen

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.

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. Dementsprechend hat der Bau- und Grundstücksausschuss am 22.08.2011 einen Kostenanteil der Stadt Ludwigshafen in Höhe von 630.000 € an den mit 2.160.000 € bezifferten Planungs- und Baukosten für den Streckenabschnitt zwischen dem Hauptbahnhof und der Werksgrenze der BASF genehmigt.

## 2. Begründung der Kostenerhöhungen

Die Planungs- und Baukosten in Höhe von 2.160.000 € (Planungskosten: 360.000 €, Baukosten: 1.800.000 €) beruhten auf den Ergebnissen einer vom VRN beauftragten Studie. In der zweiten Jahreshälfte 2011 haben der ZRN und die BASF die DB ProjektBau GmbH sowie die DB International GmbH mit der Durchführung der Vorplanung beauftragt.

Mit Schreiben vom 15.Juni 2012 hat der VRN der Stadt mitgeteilt, dass erste Zwischenergebnisse deutliche Kostensteigerungen erkennen lassen. Für die Stadt Ludwigshafen sei nunmehr mit einem Kostenanteil von ca. 1,9 Mio EUR zu rechnen.

Inzwischen hat der VRN die Kostenschätzung konkretisiert und nunmehr folgende Beträge benannt:

Bereich außerhalb BASF	5,65 Mio. € (Bau 4,56 Mio. €; Planung 1,09 Mio. €)
Bereich innerhalb der BASF	20,93 Mio. € (Bau 16,88 Mio. €; Planung 4,05 Mio. €)
Gesamtkosten	26,58 Mio. € (Bau 21,44 Mio. €; Planung 5,14 Mio. €)

Damit liegen die Kosten immer noch deutlich über den bisherigen Ansätzen von 13,9 Mio. € (Bau 11,6 Mio. €; Planung 2,3 Mio. €) der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2008.

Die Kosten für den von der Stadt Ludwigshafen mitzufinanzierenden Bereich außerhalb des BASF-Werksgebietes haben sich von 2,16 Mio € auf 5,65 Mio € erhöht. Unter Berücksichtigung der erwarteten Zuwendungen in Höhe von 85% der zuwendungsfähigen Kosten beträgt der Anteil der Stadt Ludwigshafen an den Baukosten 0,68 Mio EUR. Die Planungskosten in Höhe von 1,09 Mio EUR sind vollständig von der Stadt zu tragen, so dass der Finanzierungsanteil der Stadt insgesamt 1,77 Mio EUR (Bau 0,68 Mio. €; Planung 1,09 Mio. €) beträgt.

Die Kostensteigerungen werden vom VRN wie folgt begründet:

Um im Rahmen der aktuellen Vorplanung eine möglichst belastbare Kostenschätzung zu erhalten seien bereits wesentliche Leistungen aus der Entwurfsplanung (z.B. Vermessung und Baugrund) vorgezogen worden. Die eingetretene Kostensteigerung sei vor allem auf die gegenüber der Machbarkeitsstudie deutlich tiefere bzw. umfangreichere Planung zurückzuführen.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wären beispielsweise die notwendigen Anpassungen der vorhandenen Oberleitung im Bereich des Hauptbahnhofes (+0,96 Mio €) , die Anpassung der Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik (LST-Anlagen) sowie der Telekommunikationsanlagen (Bereich außerhalb BASF +0,53 Mio. €) sowie die Maßnahmen des Berührungsschutzes an den vorhandenen Brücken und Stützwänden (Bereich außerhalb BASF +0,19 Mio. €) nicht bzw. nur überschlägig betrachtet worden. Gleiches gelte auch für die Maßnahmen an den vorhandenen Gleisanlagen (Bereich außerhalb BASF +0,91 Mio. €). Hier müsse aufgrund von unvermeidbaren Änderungen an der vorhandenen Gradienten zum Teil der gesamte Gleisoberbau erneuert werden.

Neben den sich aus der Planungstiefe ergebenden Kostensteigerungen seien aber auch der pauschale Ansatz für die Planung von bisher 20% auf 24% angehoben worden. Zu begründen sei dies gerade mit dem bei diesem Projekt deutlich höheren Aufwand gegenüber üblichen Vorhaben der Deutschen Bahn AG.

Auf Grund der deutlich angestiegenen Kosten wurde inzwischen auch die Nutzen-Kosten-Analyse aktualisiert. Das Ergebnis ist mit 1,61 immer noch deutlich positiv. Vor diesem Hintergrund kann weiterhin von einer Förderung aus dem GVFG-Bundesprogramm ausgegangen werden. Bund und Land haben dies bereits entsprechend signalisiert.

### **3. Kosten**

Die Gesamtkosten der Elektrifizierung des Streckenabschnitts zwischen Ludwigshafen Hbf und der Werksgränze betragen nunmehr ca. 5.650.000 € (Stand Vorplanung August 2012) und gliedern sich wie folgt:

Baukosten	4.560.000 €
Ingenieurleistungen (Planung und Bauausführung)	<u>1.090.000 €</u>
	5.650.000 €

Hinzu kommen die Kosten für Planung und Bau der Maßnahmen auf dem Werksgebiet der BASF in Höhe von insgesamt rund 20.930.000 €.

### **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		5.650.000 €
Zuwendungen von Bund und Land (85% aus 4.560.000 €)	./.	<u>3.880.000 €</u>
Städtischer Finanzierungsanteil (Kredite aus dem Finanzhaushalt)		1.770.000 €

#### 5. Mittelbedarf (nur Anteil der Stadt)

Bisher bereits gezahlt	75.000 €
im Haushaltsjahr 2013	180.000 €
im Haushaltsjahr 2014	180.000 €
im Haushaltsjahr 2015	900.000 €
im Haushaltsjahr 2016	<u>435.000 €</u>
	1.770.000 €

#### 6. Verfügbare Mittel

In den Jahren 2013 und 2014 sind im Haushaltsentwurf je Jahr 60.000 € unter der Investitionsnummer 04 44 0546 02 vorgesehen. Die Mittel müssen um je 120.000 € auf 180.0000 € in beiden Jahren erhöht werden. Die Ansätze der Folgejahre sind im Finanzplan entsprechend anzupassen.

Die Maßnahmegenehmigung steht unter dem Vorbehalt dass die erforderlichen Mittel nach Genehmigung der 2. Änderungsliste im Stadtrat im endgültigen Haushalt 2013/14 veranschlagt werden und die Haushaltssatzung mit der Kreditemächtigung durch die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion Trier genehmigt wird.

Die Kostenerhöhung 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 123.900 EURO.

Eine Freigabe der Mittel kann erst nach Genehmigung der Haushaltssatzung 2013/14 und nach der kommunalaufsichtlichen Mittelfreigabe erfolgen.