

TOP 11

Gremium	Termin	Status
Bau- und Grundstücksausschuss	07.03.2016	nicht öffentlich
Stadtrat	25.04.2016	öffentlich

Vorlage der Verwaltung

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

Vorlage Nr.: 20162316

A N T R A G

nach der einstimmig ausgesprochenen Empfehlung des Bau- und Grundstücksausschusses vom 07.03.2016:

Der Stadtrat möge wie folgt beschließen:

Die Aufstockung des städtischen Kostenanteils für die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Ludwigshafen Hauptbahnhof und dem Werksgelände der BASF von 1.770.000 € um 1.410.000 € auf 3.180.000 € wird genehmigt.

1. Vorbemerkungen

Die Betriebsleistung der S-Bahn Rhein-Neckar wurde inzwischen in zwei getrennten Losen europaweit ausgeschrieben. Die Ausschreibung des Loses 2 der S-Bahn Rhein-Neckar die u.a. auch die Strecke Mainz – Ludwigshafen – Mannheim beinhaltet soll bis zum Jahresende 2016 abgeschlossen sein. Für das Los 1, welches die bereits durch die S-Bahn bedienten Strecken sowie die heute mit Dieselfahrzeugen betriebenen Personenverkehre in die BASF (im Wesentlichen auf den Strecken Kaiserslautern – Neustadt – BASF und Germersheim – Speyer – BASF) enthält, wurde bereits im Januar 2015 vergeben. Der Betrieb erfolgt demnach weiterhin durch die DB Regio AG mit den bewährten aber einem Re-Design unterzogenen Fahrzeugen der Baureihe ET 425. Damit wurde betrieblich die Voraussetzung geschaffen unmittelbar nach Fertigstellung der beabsichtigten Baumaßnahme zwischen Ludwigshafen Hbf und Bahnsteig Nord der BASF den Betrieb mit S-Bahn-Fahrzeugen aufzunehmen. Damit sind kürzere Reisezeiten und eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebots von bzw. zur BASF verbunden. Neben den Berufspendlern aus der Region werden auch BASF-Mitarbeiter aus Ludwigshafen, die die Züge von Mundenheim und Rheingönheim benutzen, davon profitieren.

Die Maßnahme stellt zudem einen wichtigen Baustein für die Entlastung des Stadtgebietes vom motorisierten Individualverkehr während der Umsetzung des Projektes City West dar.

Wie bereits ausführlich in der Vorlage für die Sitzung des Stadtrates am 29.04.2013 erläutert ist die Umstellung der BASF-Züge von Dieselfahrzeugen auf elektrische S-Bahn-Fahrzeuge für den SPNV-Aufgabenträger auch wirtschaftlich zwingend geboten, da eine weitere Vorhaltung der nur für diese Relationen benötigten Dieselfahrzeugen mit einem hohen Kostenaufwand (gegenüber einem rein elektrischen Betrieb in der Region) verbunden wäre und beim ZSPNV Rheinland-Pfalz Süd zu einer überproportional hohen Bindung von Bestellmitteln und letztendlich zu möglichen Abbestellungen im SPNV-Angebot führen würde.

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. Die Planung ist inzwischen soweit vorangeschritten, dass Anfang 2015 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden konnte. Die Offenlage fand Ende 2015 statt. Derzeit werden noch einige im Rahmen des Anhörungsverfahrens vorgetragene Themen in der Planung ergänzt. Hierbei wurden von der Feuerwehr im Wesentlichen die üblichen Sicherheitsstandards des Eisenbahnbundesamtes gefordert. Mit dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist bis Ende 2016 zu rechnen. Hierauf aufbauend würde der zur Umsetzung erforderliche Realisierungs- und Finanzierungsvertrag zwischen dem Land, der DB Netz AG und dem ZRN unterzeichnet und die nächsten Schritte zur baulichen Umsetzung eingeleitet werden.

Gemäß der 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 bereits am 22.08.2011 die Übernahme des kommunalen Finanzierungsanteils genehmigt und der Stadtrat diese in der Sitzung am 29.04.2013 auf insgesamt 1.770.000 € aufgestockt.

Die Kosten für Planung und Bau werden auf Basis der vertieften Entwurfsplanung und unter Berücksichtigung der Forderungen aus dem Planfeststellungsverfahren inzwischen für das

Gesamtprojekt wie folgt veranschlagt:

Gesamtkosten	36,35 Mio. €	(Bau 29,0 Mio. €; Planung 7,35 Mio. €)
davon außerhalb BASF	8,45 Mio. €	(Bau 6,5 Mio. €; Planung 1,95 Mio. €)
davon innerhalb der BASF	27,49 Mio. €	(Bau 22,45 Mio. €; Planung 5,0 Mio. €)

Damit liegen die Kosten nochmals über den bisherigen Ansätzen von 26,6 Mio. € (Bau 21,4 Mio. €; Planung 5,10 Mio. €) der Vorplanung aus dem Jahr 2013. Die eingetretene Kostensteigerung ist im Wesentlichen auf die zunehmende Planungstiefe und die Berücksichtigung des erweiterten Rettungskonzeptes für den Tunnel und einem erhöhten planerischen Aufwand auf Grund der Komplexität der Maßnahme zurückzuführen. Trotz dieser Kostenentwicklung ist hinsichtlich der durchgeführten Nutzen-Kosten-Untersuchung - die als Grundlage der Förderung dient - weiterhin von einem positiven Ergebnis auszugehen, so dass eine Umsetzung des Vorhabens im Rahmen des durch Bundes- und Landesmittel geförderten S-Bahn-Projektes möglich ist. 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.

2. Begründung der Kostenerhöhungen

Die Kosten für den von der Stadt Ludwigshafen mitzufinanzierenden Bereich außerhalb des BASF-Werksgebietes haben sich somit von 5,65 Mio. € auf 8,45 Mio. € erhöht. Unter Berücksichtigung der erwarteten Zuwendungen in Höhe von 85% der zuwendungsfähigen Kosten beträgt der Anteil der Stadt Ludwigshafen an den Baukosten 1.230.000 €. Hierin eingerechnet ist ein Kostenanteil in Höhe von 0,3 Mio. € (u.a. für Deponiekosten für Bodenmaterial und Ablösebeträge für Berührungsschutz an Straßenüberführungen) der gegebenenfalls vom Bund als nicht zuwendungsfähig anerkannt werden könnte und vollständig durch die kommunale Seite zu finanzieren ist. Die DB Netz AG ist jedoch auf Grundlage des endabgestimmten aber noch zu unterzeichnenden Realisierungs- und Finanzierungsvertrages verpflichtet die bestmögliche Förderung zu erwirken und wird daher nahezu die vollständigen Baukosten beim Bund als zuwendungsfähig beantragen. Die Planungskosten in Höhe von vsl. 1.950.000 € sind vollständig von der Stadt zu tragen, so dass der Finanzierungsanteil der Stadt – Stand heute – insgesamt 3.180.000 € beträgt.

Die Kostensteigerungen werden von der DB Netz AG wie folgt begründet:

Die eingetretene Kostensteigerung sei vor allem auf die gegenüber der Vorplanung vertiefte und umfangreichere Planung zurückzuführen. Änderungen gegenüber der Vorplanung haben sich im Wesentlichen bei der Überprüfung des Speisekonzeptes (+0,20 Mio. €) durch die Notwendigkeit eines zusätzlichen Schaltpostens, im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik (+0,25 Mio. €) durch die erforderliche Baufeldfreimachung für die Erneuerung des Unterbaus, des Berührungsschutzes an den vorhandenen Brücken und Stützwänden (+0,27 Mio. €), einer auf Grund der Ergebnisse des Bodengutachtens veränderten Entwässerung (+0,13 Mio. €) sowie der Anpassung bzw. Erweiterung des Sicherheitskonzeptes im Tunnel (+1,0 Mio. €) ergeben. Hinzu kommt der erhöhte Aufwand in der Planung (+0,86 Mio. €) auf Grund der höheren anrechenbaren Kosten und der hohen Komplexität der Maßnahme.

3. Kosten

Die Gesamtkosten der Elektrifizierung des Streckenabschnitts zwischen Ludwigshafen Hbf und der Werksgrenze betragen nunmehr ca. 8.450.000 € (Stand Januar 2016) und gliedern sich wie folgt:

Baukosten	6.500.000 €
Ingenieurleistungen (Planung und Bauausführung)	<u>1.950.000 €</u>
	8.450.000 €

Hinzu kommen die Kosten für Planung und Bau der Maßnahmen auf dem Werksgelände der BASF in Höhe von insgesamt rund 27.490.000 €.

4. Finanzierung

Die Baukosten werden von Bund und Land mit 85% der zuwendungsfähigen Kosten 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	8.450.000 €
davon vsl. zuwendungsfähig	6.200.000 €
Zuwendungen von Bund und Land (85% aus 6.200.000 €)	./5.270.000 €
Städtischer Finanzierungsanteil (Kredite aus dem Finanzhaushalt)	3.180.000 €

5. Mittelbedarf (nur Anteil der Stadt)

Bisher bereits gezahlt	831.000 €
im Haushaltsjahr 2016	539.000 €
im Haushaltsjahr 2017	782.000 €
im Haushaltsjahr 2018	931.000 €
im Haushaltsjahr 2019	<u>97.000 €</u>
	3.180.000 €

6. Verfügbare Mittel

Auf der Kostenstelle 0444054602 stehen im Haushaltsplan 2015/16 für das Jahr 2016 150.000 EUR zur Verfügung. Die Ansätze sind im Finanzplan auch in den Folgejahren entsprechend anzupassen.