



Aktenzeichen: B/He/32/NI

Datum: 23.09.2009

Hinweis:

Beratungsfolge: Haupt- und Finanzausschuss Stadtrat

### ÖPNV; Sonderumlage zur Finanzierung der Planungskosten für den Ausbau des Knotens Mannheim-Heidelberg

Die Verwaltung bittet zu beschließen wie folgt:

Die Stadt Frankenthal stimmt der Sonderumlage zur Finanzierung der Planungskosten für den Ausbau des Knotens Mannheim-Heidelberg nicht zu.

#### Beratungsergebnis:

Gremium	Sitzung am	Top	Öffentlich:	<input type="checkbox"/>	Einstimmig:	<input type="checkbox"/>	Ja-Stimmen:	<input type="checkbox"/>
			Nichtöffentlich:	<input type="checkbox"/>	Mit	<input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen:	<input type="checkbox"/>
					Stimmenmehrheit:	<input type="checkbox"/>	Enthaltungen:	<input type="checkbox"/>
Laut Beschlussvorschlag:	Protokollanmerkungen und Änderungen		Kenntnisnahme:	Stellungnahme der Verwaltung ist beigefügt:		Unterschrift:		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> siehe Rückseite:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		

### **Begründung:**

Der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) hat über den VRN mit Schreiben vom 14.08.2009 die Verbandsmitglieder aufgefordert, bis zur nächsten Sitzung der Verbandsversammlung am 08.10.2009 die Finanzierung der Planungskosten für den Ausbau des Knotens Mannheim-Heidelberg sicherzustellen. Er beabsichtigt, zu diesem Zweck eine Sonderumlage beschließen zu lassen (Anlage 1). Weitere Einzelheiten zur Begründung hat der Geschäftsführer der VRN GmbH in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 01.09.2009 im Rahmen einer Präsentation vorgetragen (Anlage 2). Der auf die Stadt Frankenthal (Pfalz) entfallende Anteil beträgt 38.599 EUR.

Zur Finanzierung der im Rahmen der S-Bahn-Vorhaben notwendigen Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen der 1. Stufe der S-Bahn wurde bereits im Jahr 1991 nach langen Diskussionen und der Darstellung verschiedenster Rechen- und Denkmodellen folgender Aufteilungsschlüssel vereinbart:

Für lokal wirksame Maßnahmen gilt das Belegenheitsprinzip. Das bedeutet, dass Investitionen in Bahnhöfe und Haltestellen einschließlich der Bahnanlagen von derjenigen kommunalen Gebietskörperschaft zu finanzieren ist, die einen unmittelbaren Nutzen von der Investition hat und auf deren Gebiet sie liegt. Lediglich dort, wo die Investitionen den Gesamtraum oder mehrere Gebietskörperschaften begünstigen (so genannte regional wirksame Maßnahmen), setzte sich die Meinung durch, dass der Schlüssel um Elemente eines Lastenausgleichs ergänzt werden müsste (s.a. DS XI/1397 v. 14.02.1991).

Bei solchen regional wirksamen Maßnahmen wird zunächst nach rechts- und linksrheinischen Maßnahmen unterschieden und von diesen beiden Gruppen jeweils die Hälfte der Aufwendungen auf die Belegenheitsgemeinden der Investitionen und die andere Hälfte nach einem gewichteten Einwohnerschlüssel aufgeteilt. Dieser gewichtete Einwohnerschlüssel berücksichtigt nach bestimmten Typisierungsmustern den Grad der Begünstigung, den eine Gemeinde durch die S-Bahn erfährt. So ist der Grad der Begünstigung u.a. von dem direkten oder indirekten Zugang zur S-Bahn, von der Entfernung zu ihr oder von ihrer Bedienbarkeit mit Zulaufstrecken abhängig.

Der Schlüssel bezieht sich auf die bei den Kommunen verbleibenden Bau- und Planungskosten gleichermaßen. Eine Beteiligung an den Planungskosten lässt daher auch eine Beteiligung an den Baukosten nach demselben Schlüssel erwarten.

Der Stadtrat der Stadt Frankenthal (Pfalz) stimmte am 27.02.1991 dem o.a. Maßstab zu. Er wurde in der Verbandsversammlung des ZRN vom 21.03.1991 verbindlich beschlossen und in weiteren Sitzungen mehrfach bestätigt (s.a. DS XII/0835 v. 18.01.1996).

Um die 1. Stufe der S-Bahn zum 14.12.2003 einführen zu können, waren neben lokalen Maßnahmen wie Bahnsteiganpassungen und neue Haltepunkte auch eine Fülle von regional wirksamen Baumaßnahmen durchzuführen. Hierzu gehörten der Komplex Rheinbrücke, der Bahnhofskopf Ludwigshafen, der der Verknüpfung der verschiedenen Strecken dient, 4/5 der Investitionen für den Haltepunkt Ludwigshafen einschließlich des mehrgleisigen Ausbaus, der Umformer und das Unterwerk für die linksrheinische Stromversorgung sowie die Signal- und Fernmeldeanlagen. Hierbei

fielen linksrheinisch Kosten in einer Höhe von etwa 106,98 Mio. DM an, die nach Abzug der GVFG-Förderung nach dem vorgenannten Schlüssel aufgeteilt wurden, wohingegen in den rechtsrheinischen Kommunen für regional wirksame Maßnahmen nur 36,43 Mio. DM investiert wurden. An den linksrheinischen Baumaßnahmen beteiligte sich die Stadt Frankenthal (Pfalz) entsprechend dem Verteilungsschlüssel mit einem Betrag von mehr als 200.000 EUR. Damit hat die Stadt Frankenthal (Pfalz) zur Verwirklichung der für die Region bedeutsamen 1. Stufe der S-Bahn bereits einen erheblichen Solidarbeitrag geleistet, ohne selbst in den unmittelbaren Genuss der Vorteile der S-Bahn zu kommen.

Der vom VRN bzw. ZRN erarbeitete Finanzierungsvorschlag stellt die Systematik der Finanzierung auf eine komplett neue Grundlage, ohne dass hierfür überzeugende sachliche Gründe erkennbar sind. So sind die angeführten regional wirksamen Einzelmaßnahmen (Verschwenkung der Gleise im Hbf. MA, Kapazitätsausweitung des Hbf. MA, verbesserter Anschluss an die Main-Neckar-Bahn) von ihrer Art und Funktion her nicht anders zu beurteilen als die o.a. Maßnahmen, die im Zuge der Einführung der 1. Stufe der S-Bahn auf linksrheinischem Gebiet durchgeführt wurden. Auch diese Baumaßnahmen waren für das Funktionieren und den Erfolg der S-Bahn von entscheidender Bedeutung.

Beim Beschluss über den damaligen Verteilungsschlüssel war die Einordnung der Maßnahme in rechtsrheinisch und linksrheinisch auch für solche Maßnahmen vorgesehen, die den gesamten Raum betrafen. Es gibt keinen Grund, nun, da umfangreiche Baumaßnahmen im rechtsrheinischen Verbandsgebiet anstehen, hiervon abzuweichen. In den Sitzungen der Verbandsversammlung bestand stets Einigkeit darüber, dieses Umlagesystem auch auf zukünftige Investitionsvorhaben anzuwenden.

Der VRN verweist in der Begründung darauf, dass die drei Länder angekündigt hätten, den Ausbau des Knotens mit einem Anteil von 7 % der Baukosten zu unterstützen. Dabei sollten das Land Baden-Württemberg 80 % und die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz jeweils 10 % übernehmen. Das Land Baden-Württemberg stelle diesen Betrag vorab als "Anschubfinanzierung" für die Vor- und Entwurfsplanung zur Verfügung. Die angekündigte Beteiligung des Landes Rheinland-Pfalz führt auf Seiten des Verbands zu der Erwartung, dass sich demzufolge auch die linksrheinischen Kommunen solidarisch an den Planungen und Investitionen zu beteiligen hätten. Dieser Erwartungshaltung muss vehement widersprochen werden. Für die Stadt Frankenthal (Pfalz) gibt es kein solches Junktim. Vielmehr vertritt die Stadt die Auffassung, dass mit der angekündigten Kostenbeteiligung des Landes ein eventuell angezeigter Solidaranteil abgegolten wird.

Denn der Solidarbeitrag der Länder wird lediglich auf den von den Kommunen zu leistenden Anteil angerechnet. An dem vom Land Baden-Württemberg im Rahmen seiner GVFG-Förderung aufzubringenden Finanzierungsanteil von 20 % der zuwendungsfähigen Baukosten beteiligt sich das Land Rheinland-Pfalz jedoch in keinsten Weise. Dementsprechend gibt es auch keinen Grund für die Stadt Frankenthal, sich als linksrheinische Kommune an den von den rechtsrheinischen Kommunen im Rahmen ihrer gesetzlichen ÖPNV-Aufgabenträgerschaft aufzubringenden Baukosten zu beteiligen. Darüber hinaus entspricht der Solidaranteil des Landes von 10 % an 7 % der Baukosten nicht dem Anteil, den die linksrheinischen Kommunen an Planung und Bau zu leisten hätten; denn dieser beträgt 22 % der nach Abzug der Zuwendungen verbleibenden Gesamtkosten. Allein aus diesem Missverhältnis wird deutlich, dass es für die Erwartungshaltung des Verbands keine Grundlage gibt.

Die umfangreichen Untersuchungen, die der VRN anführt, stammen aus dem Jahr 2005. Sie wurden zu einem Zeitpunkt begonnen (2001), als die 1. Stufe der S-Bahn noch gar nicht eingeführt war. Die Untersuchungen, ihre Methodik sowie die hierbei zugrunde gelegten Annahmen hinsichtlich der erwarteten Entwicklung bei Fahrgastzahlen und Güterverkehr sind der Verwaltung nicht bekannt. Sie können vom VRN auch nicht zur Verfügung gestellt werden. Mithin kann die Notwendigkeit des Ausbaus selbst von der Stadt nicht hinreichend beurteilt werden.

Die Haushaltslage der Stadt Frankenthal (Pfalz) ist äußerst angespannt. Viele wichtige Investitionen müssen deshalb verschoben oder gänzlich unterbleiben. Es ist daher nicht zu vermitteln, sich an Großinvestitionen im Bereich Mannheim und Heidelberg zu beteiligen, die der Stadt Frankenthal allenfalls nur mittelbar zu Gute kommen.

#### STADTVERWALTUNG FRANKENTHAL (PFALZ)

Wieder  
Oberbürgermeister

#### **Anlagen:**

Anlage 1  
Anlage 2