



 Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH · B1, 3-5 · 68159 Mannheim

An die Mitglieder des Verwaltungsrates der VRN GmbH

Ihre Nachricht vom:

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen: Wü-HT

Unser Aktenzeichen:

Datum: 19.10.2020

Bearbeiter: Herr Wühl

Durchwahl: 0621 10770-337

E-Mail: c.wuehl@vrn.de

ZRN-Umlage S-Bahn Rhein-Neckar – Knoten Mannheim-Heidelberg

**Verkehrsverbund
Rhein-Neckar GmbH**

B1, 3-5
68159 Mannheim
📍 Schloss: Linien 1, 5, 7

T +49.(0)621.10 770-0
F +49.(0)621.10 770-170
I www.vrn.de

Vorsitzender des Verwaltungsrates:
Christian Specht, Erster Bürgermeister
Geschäftsführer:
Volkhard Malik

VR Bank Rhein-Neckar eG
IBAN: DE03 6709 0000 0093 6286 08
BIC/SWIFT: GENODE61MA2

Sparkasse Heidelberg
IBAN: DE88 6725 0020 0009 2764 75
BIC/SWIFT: SOLADES1HDB

Registergericht Mannheim HRB 5008
Steuer-Nr.: 38107/00280

Alleingesellschafter:
Zweckverband Verkehrsverbund
Rhein-Neckar KöR

Mitglieder des Alleingesellschafters:
Land Baden-Württemberg, Land Hessen,
Land Rheinland-Pfalz, Main-Tauber-Kreis,
Neckar-Odenwald-Kreis, Rhein-Neckar-Kreis,
Stadt Heidelberg, Stadt Mannheim,
Kreis Bergstraße, Kreis Alzey-Worms,
Kreis Bad Dürkheim, Kreis Germersheim,
Kreis Kaiserslautern, Kreis Kusel,
Kreis Südliche Weinstraße, Kreis Südwestpfalz,
Donnersbergkreis, Rhein-Pfalz-Kreis,
Stadt Frankenthal, Stadt Kaiserslautern,
Stadt Landau, Stadt Ludwigshafen a.Rh.,
Stadt Neustadt a.d.W., Stadt Pirmasens,
Stadt Speyer, Stadt Worms, Stadt Zweibrücken

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Gesellschafterversammlung am 2. Oktober 2020 wurde über den aktuellen Stand zum Knoten Mannheim-Heidelberg und die Notwendigkeit des Abschlusses einer Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG zur Wiederaufnahme des Projektes berichtet.

Die im Rahmen der Sitzung geführte Diskussion hat bestätigt, dass weitgehend Einigkeit über die besondere Bedeutung des Streckenabschnitts zwischen Mannheim und Heidelberg als „Herzstück“ für das gesamten SPNV-Angebot in der Region besteht und sich der ZRN auch seiner Mitverantwortung für einen zukunftsfähigen Infrastrukturausbau bewusst ist. Es besteht aber auch Einigkeit darüber, dass eine kommunale Mitfinanzierung in der angenommenen Größenordnung nicht vorstellbar ist. Trotz dieser Tatsache sollen die Wiederaufnahme der Planung für die Kapazitätsausweitung zwischen Mannheim Hbf und Mannheim-Friedrichsfeld Süd (Teilmaßnahme 2) nicht behindert und die sich, aus einer gemeinsamen Planung mit den Teilmaßnahmen 1b (Verschwenkung der Gleise im Hbf Mannheim) und 3 (Verbesserter Anschluss der Main-Neckar-Bahn), ergebenden Synergieeffekte genutzt werden.

Für die beabsichtigte Beschlussfassung im Dezember 2020 soll daher zunächst nur eine „Anschubfinanzierung“ für die Aktualisierung der Vorplanung vorgesehen werden. Die DB Netz AG hat die Kosten für diese Teilleistungen mit rund 2,9 Mio. € veranschlagt. Die Neuberechnung der Umlage für diese Teilleistung ist als Anlage beigefügt. Hierbei ist auch berücksichtigt, dass die Planungskosten für die im Streckenabschnitt liegende Station Mannheim-Seckenheim nach dem Prinzip der Belegenheit zu finanzieren ist.

Die sich aus dem angestrebten Beschluss ergebende Finanzierungszusage soll zudem an folgende Bedingungen geknüpft werden:

1. Im Rahmen der Vorplanung ist der Maßnahmenumfang nochmals kritisch zu hinterfragen. Hierbei ist zu prüfen, ob eine merkbare Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke auch mit einem reduzierten Ausbauumfang oder mit alternativen Maßnahmen erreicht werden kann.
2. Parallel zum Planungsprozess soll zudem geklärt werden, ob weitere Fördermöglichkeiten bestehen, um den kommunalen Finanzierungsanteil zu reduzieren.

Hinsichtlich der zweiten Bedingung gibt es bereits neue Erkenntnisse. So hat das Land Baden-Württemberg am 13. Oktober 2020 eine Anhebung der Fördersätze für Projekte, die aus Mitteln des Bundes-GVFG-Programms finanziert werden, beschlossen. Der entsprechenden Pressemitteilung ist zu entnehmen, dass das Land nun die nach Abzug der Bundesförderung verbleibenden zuwendungsfähigen Baukosten sowie die Planungskosten mit 57,5 % bezuschusst. Bisher sind wir von einer deutlich geringeren Landesbeteiligung (50% einer weitaus geringeren zuwendungsfähigen Kostenmasse) ausgegangen. Durch diese Entscheidung würde sich der kommunale Finanzierungsanteil bei einer Umsetzung des Projektes von vsl. 73,6 Mio. € auf vsl. 47,2 Mio. € verringern. Eine finale Bestätigung der Landes Baden-Württemberg steht diesbezüglich allerdings noch aus.

Im Rahmen der Diskussion wurde zudem der Wunsch geäußert, nochmals eine etwas ausführlichere Begründung für den vorgeschlagenen Umlageschlüssel zu erstellen. Dem kommen wir gerne nach:

Der Streckenabschnitt zwischen Mannheim und Heidelberg ist das „Herzstück“ für das gesamte SPNV-Angebot der Region. Die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur im Knoten Mannheim-Heidelberg wird den Anforderungen eines attraktiven S-Bahn-Betriebs nicht gerecht. Die Prognosen zur zukünftigen Belastung durch den Nah-, Fern- und Güterverkehr lassen zudem erwarten, dass die Belastung dieses Abschnittes weiter ansteigen wird. Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieses zentralen Streckenabschnittes ist daher dringend notwendig. Dies haben auch die vom Bund im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 durchgeführten Untersuchungen bestätigt.

Die Umsetzung des Maßnahmenpaketes Knoten Mannheim-Heidelberg ist demnach für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit dringend notwendig und sie ist Voraussetzung für

- eine Erhöhung der Betriebsqualität für alle Verkehre, die den Streckenabschnitt befahren. Hierzu zählen unter anderem die S-Bahn-Linien S1/2, 3/4 sowie die zukünftige Linie S6 von/nach Mainz, die in der Weiterführung auch über diesen Abschnitt verkehrt.
- eine Aufnahme zusätzlicher Angebote.
Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um
 - die Durchbindung der S5 aus dem Elsenz-/Schwarzbachtal über Heidelberg hinaus bis Mannheim,
 - eine Weiterführung des RE zwischen Karlsruhe und Heidelberg bis Mannheim sowie
 - eine Verlängerung des RE 1 (SÜWEX) aus Rheinland-Pfalz über Mannheim hinaus bis Heidelberg.

Das Maßnahmenpaket Knoten Mannheim-Heidelberg kann somit zu einer deutlichen Verbesserung des gesamten SPNV-Angebotes in der Region beitragen. Durch die rheinüberschreitenden Verbindungen sowie die Netzwirkung durch neue Umsteigeverbindungen ist demnach ein verbundweiter Nutzen des Maßnahmenpaketes zu unterstellen. In dieser Bewertung muss zudem das Zusammenspiel aller fünf Teilmaßnahmen zwischen den beiden Hauptbahnhöfen in Mannheim und Heidelberg berücksichtigt werden, auch wenn inzwischen mit der Teilmaßnahme 2 (Kapazitätsausweitung zwischen Mannheim Hbf und Mannheim-Friedrichsfeld Süd) nur noch eine Teilmaßnahme in die finanzielle Verantwortung des Nahverkehrs fällt. Hierdurch kommt auch der Bund seiner Verantwortung, insbesondere für den Fern- und Güterverkehr, nach.

Diesen Aspekten wurde bereits in der Beschlussfassung in 2009 mit einer Anpassung des sonst für die Infrastrukturmaßnahmen der S-Bahn Rhein-Neckar üblichen Umlageschlüssels Rechnung getragen. Damals wurde eine Umlagesystematik beschlossen, bei der alle Gebietskörperschaften entsprechend ihrer Begünstigung an der Sonderumlage beteiligt wurden. Die sonst übliche Trennung zwischen links- und rechtsrheinischen Maßnahmen wurde aufgehoben. Dennoch verbleibt der überwiegende Finanzierungsanteil - durch die Beibehaltung des Finanzierungsgrundsatzes, nachdem regional wirksame Maßnahmen zunächst mit 50 % nach dem Prinzip der Belegenheit zugeschrieben und nur 50 % nach dem Prinzip der Begünstigung nach einem gewichteten Einwohnerschlüssel auf alle Gebietskörperschaften verteilt werden - auf der rechtsrheinischen Seite.

Mit freundlichen Grüßen

VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR GmbH

A handwritten signature in blue ink, reading "Volkhard Mall".

Malik

Anlage