

**Vorlage an die Verbandsversammlung
(103. Sitzung am 22. Juni 2017)**

**TOP 3.1: Finanzierung der kommunalen Kostenanteile für die Maßnahmen der S-Bahn
Rhein-Neckar
Ludwigshafen – Mainz**

Das Streckenprojekt Ludwigshafen – Mainz ist mittlerweile bis auf Restarbeiten der Station Frankenthal Hbf umgesetzt. Der dafür notwendige Realisierungs- und Finanzierungsvertrag wurde im Dezember 2012 unterzeichnet, die Arbeiten wurden in zwei Tranchen ab 2013 bzw. 2014 begonnen, zum Dezember 2015 konnten alle Arbeiten inkl. der nachgezogenen Station Alsheim und der Überleitstelle in Osthofen planmäßig abgeschlossen werden.

Im Dezember 2016 legte die DB Station&Service AG einen neuen Kostenstand im Rahmen des vertraglichen Kostencontrollings vor, der weitestgehend die endverhandelten Nachträge der Baufirmen widerspiegelt. Damit liegt gegenüber dem im März 2012 dem ZRN vorgelegten Kostenstand eine aktualisierte Kostenprognose vor. Die Gesamtkosten für den ZRN-Abschnitt der Strecke haben sich demnach von 28,6 auf 27,2 Mio. € verändert, der kommunale Anteil für den ZRN-Abschnitt sinkt dementsprechend leicht von 9,2 Mio. € auf 9,14 Mio. €. Bei den einzelnen Stationen sind jedoch unterschiedliche Entwicklungen eingetreten. Für zwei Stationen gab es dabei Kostensenkungen, die ursprünglich aus einem nach Vertragsabschluss verringerten Maßnahmenumfang resultieren: Zum einen wurde in Alsheim die im Realisierungs- und Finanzierungsvertrag hinterlegte Anbindung der Verkehrsstation an die geplante Straßenunterführung (EKrG-Maßnahme) nicht weiterverfolgt, da diese zeitlich verschoben wurde, zum anderen hat sich die Stadt Osthofen im April 2017 dazu entschieden, die geplante Rampe auf der Ostseite nicht zu realisieren. Weitere Kostensenkungen haben sich für die Stationen Ludwigshafen-Oggersheim, Bobenheim und Mettenheim aus den Ergebnissen der Vergabe und abschließender Nachtragsverhandlungen ergeben. Für die beiden Frankenthaler Stationen Hbf und Süd haben erhöhte Aufwendungen für Gleisanlagen Tiefbau, Querung öffentlicher Medien, Kabelumverlegungen sowie für die Anbindung an die Überführung im Haltepunkt Süd zu Kostensteigerungen geführt.

Es handelt sich beim aktuellen Kostenstand weiterhin um eine Prognose. Die Höhe der nicht zuwendungsfähigen Kosten ist bislang qualifiziert geschätzt, der endgültige Stand wird durch das EBA mit Vorlage des abschließenden Förderbescheids festgelegt. Dies steht bisher noch aus. Hierbei sind jedoch nicht mehr nennenswerte Kostenrisiken zu erwarten.

Auf Grund der vertraglichen Regelungen sind durch die kommunale Seite 24 % der Baukosten als Planungskostenanteil zu übernehmen. Im Falle Osthofens erhöhen sich die pauschalen Planungskosten um 88 T€ für Leistungen aus der Planung der Rampe Ost, deren Realisierung erst nach Abschluss der Planung auf Wunsch der Stadt verworfen wurde.

Eine Übersicht der einzelnen Maßnahmen entlang der Strecke Ludwigshafen – Mainz und der entsprechenden kommunalen Finanzierungsanteile ist als Anlage beigefügt. Das Zahlenwerk ist den Kommunen bereits vorgestellt worden. Der kaufmännische Abschluss des Projektes wird für 2018 angestrebt.

Beschlussvorschlag 103.3.1/17

Die Verbandsversammlung beschließt die Aktualisierung der S-Bahn-Umlage für die Strecke Ludwigshafen – Mainz.