

**Vorlage an die Verbandsversammlung
(111. Sitzung am 17. Dezember 2020)**

**TOP 4.2: Finanzierung der kommunalen Kostenanteile für die Maßnahmen der S-Bahn Rhein-Neckar
Verlängerung Homburg - Zweibrücken**

Im Dezember 2015 hat die Verbandsversammlung des ZRN die Finanzierung der kommunalen Kostenanteile für die Reaktivierung der Strecke Homburg-Zweibrücken und deren Integration in die S-Bahn Rhein-Neckar im Rahmen einer ZRN-Umlage beschlossen.

Die DB Netz AG hat zwischenzeitlich die Entwurfsplanung abgeschlossen und nach Zustimmung durch die Projektpartner das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Hinsichtlich der im Rahmen der Entwurfsplanung ermittelten Kosten ist gegenüber dem Kostenstand aus der Vorplanung (rund 25,1 Mio. € Stand 2013) nur eine moderate Kostenerhöhung festzustellen. Die Baukosten werden derzeit mit rund 27,56 Mio. € (Kostenstand 2019) veranschlagt. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von rund 1,6 % zwischen den beiden Kostenständen 2013 und 2019. Hinzu kommen Gesamtplanungskosten in Höhe von vsl. rund 10 Mio. €, die 2013 noch mit 6,1 Mio. € veranschlagt waren.

Der Bund hat auf Grund der aktuellen Erkenntnisse bereits signalisiert, dass die Voraussetzungen für eine Förderung im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms als Bestandteil der 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar weiterhin gegeben sind.

Neue Finanzierungsregularien durch das überarbeitete Bundes-GVFG

Mit Wirkung zum Jahresanfang 2020 wurde das GVFG überarbeitet, wodurch sich der vom Bund geförderte Anteil erhöht. Dabei werden nun unterschiedliche Tatbestände mit verschiedenen Förderquoten versehen.

So gelten für die Fördertatbestände Elektrifizierung sowie Reaktivierung:

Förderung Bund	Neues GVFG	Altes GVFG
Baukosten zuwendungsfähig	90 %	60 %
Baukosten nicht zuwendungsfähig	0 %	0 %
Planungskosten	10 % der zwf. Baukosten	0 %

Für den Ausbau von Schieneninfrastruktur und den Ausbau von Bahnsteigen werden hiervon abweichende 75% bzw. 60% Förderung gewährt.

Mit dem Bund konnte bisher noch nicht die Frage abschließend geklärt werden, ob das Projekt in einzelne Teilprojekte mit verschiedenen Förderquoten zu unterteilen ist oder ob ein „Überwiegend-Ansatz“ zum Tragen kommt, der sich an den überwiegenden Projektteilen Elektrifizierung und Reaktivierung orientiert. Es wird jedoch von den Projektpartnern das Ziel einer Förderung nach „Überwiegend-Ansatz“ und damit dem Fördersatz für Reaktivierungen verfolgt.

Ebenfalls noch nicht abschließend geklärt ist die konkrete Verteilung der komplementär zu finanzierenden zuwendungsfähigen Baukosten zwischen Land und ZRN. Nach derzeitigem Diskussionsstand kann jedoch davon ausgegangen werden, dass sich am Verhältnis der Kostenaufteilung des Komplementäranteils keine Änderungen ergeben. Bisher hat das Land 25 % der zuwendungsfähigen Baukosten zusätzlich zu den 60 % des Bundes übernommen. Demnach würde das Land 6,25% der zuwendungsfähigen Baukosten zusätzlich zu den 90% des Bundes übernehmen.

Finanzierungsanteil ZRN

Aktuell ist unter Berücksichtigung der oben getroffenen Annahmen von Gesamtkosten für den ZRN in Höhe von 2,07 Mio. € auszugehen. Sollte die Förderung nach dem „Überwiegend-Ansatz“ keine Anwendung finden können, würde der vom ZRN zu finanzierende Betrag auf bis zu 2,7 Mio. € bei Anwendung der differenzierten Förderquoten ansteigen. Der kommunale Finanzierungsanteil läge damit auch im schlechtesten Fall weiterhin im Rahmen der Beschlussfassung vom Dezember 2015. Hierbei wurde von einem kommunalen Finanzierungsanteil in Höhe von 2,73 Mio. € ausgegangen. Nach den alten Förderkonditionen hätte der kommunale Finanzierungsanteil bei rund 3,5 Mio. € gelegen.

Die Finanzierung der kommunalen Anteile an den Planungs- und Baukosten erfolgt entsprechend der bisherigen Beschlusslage im Rahmen einer ZRN-Umlage für die Westpfalz. Dies bedeutet, dass die Planungskosten nach einem Einwohnerschlüssel durch alle westpfälzischen Aufgabenträger zu tragen sind. Die zukünftigen Baukostenanteile sind nach Belegenheit durch den jeweils betroffenen Aufgabenträger zu übernehmen. Durch die inzwischen höher veranschlagten Planungskosten erhöht sich leider auch der nach dem Einwohnerschlüssel von allen betroffenen westpfälzischen ZRN-Mitgliedern zu übernehmende Anteil. Dem gegenüber stehen Einsparungen bei den nach Belegenheit zu finanzierenden Baukosten.

Weitere Schritte

Der für die Projektumsetzung notwendige Realisierungs- und Finanzierungsvertrag befindet sich derzeit in der Abstimmung zwischen der DB Netz AG (in Federführung für alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen), den Ländern und dem ZRN und soll im Jahr 2021 unterzeichnet werden.

Beschlussvorschlag 111.4.2/2020

Die Verbandsversammlung beschließt die Aktualisierung der ZRN-Sonderumlage zur Finanzierung der kommunalen Kostenanteile der S-Bahn-Verlängerung Homburg-Zweibrücken und ermächtigt den Verbandsvorsitzenden, den für die Umsetzung der Maßnahme notwendigen Realisierungs- und Finanzierungsvertrag zu unterzeichnen.