

**Vorlage an die Verbandsversammlung
(117. Sitzung am 21. Dezember 2023)**

TOP 4a: Finanzierung Knoten Mannheim-Heidelberg

In der Gesellschafterversammlung vom 12.10.2023 wurde über den Sachstand des Projektes Knoten Mannheim-Heidelberg und hierbei insbesondere über die Teilmaßnahme „dreigleisiger Ausbau Mannheim Hbf – Abzweig Mannheim Friedrichsfeld Süd“ informiert. Wie berichtet hat sich die Notwendigkeit eines viergleisigen Ausbaus zwischen Mannheim Hbf und dem Abzweig Mannheim Friedrichsfeld Süd bestätigt. Das Kostenvolumen dieser erweiterten Maßnahme wird auf Grundlage einer Machbarkeitsstudie und einer im Anschluss durchgeführten Risikobewertung mit rund 488 Mio. € Gesamtkosten veranschlagt. Hierin sind Planungskosten mit einem zunächst pauschal ermittelten Ansatz von 37,3 % der Baukosten enthalten. Die Kosten bilden den Preisstand 2023 ab. Der ebenfalls innerhalb der Machbarkeitsstudie erstellte Rahmenterminplan sieht einen Baubeginn frühestens im Jahr 2035 mit einer Inbetriebnahme in 2044 sowie einem kaufmännischen Projektabschluss in 2047 vor. Unter Berücksichtigung des Rahmenterminplans wurden zudem die zu erwartenden Preissteigerungen (Nominalisierung) bis zum Projektende prognostiziert. Die Gesamtwertprognose kommt demnach zu einem Ergebnis von rund 830 Mio. €.

In der Gesellschafterversammlung bestand Einigkeit, dass alle Wege ausgeschöpft werden müssen, um die einzelnen Teilprojekte des Gesamtprojektes Knoten Mannheim-Heidelberg unter dem Planungs- und Finanzierungsregime des Bundes zusammenzuführen. Zwischenzeitlich hat am 18.10.2023 ein weiteres Gespräch mit dem Bund unter Beteiligung des Landes Baden-Württemberg stattgefunden. Zielsetzung dieses Gesprächs war es, den Bund im Hinblick auf die überregionale Bedeutung der Infrastruktur im Raum Mannheim auch für den Güter- und Fernverkehr zu sensibilisieren und die Abhängigkeiten zwischen den zahlreichen Großprojekten (u.a. NBS Rhein-Main/Rhein-Neckar, NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe, Knoten Mannheim-Heidelberg, Digitalisierung des Rangierbahnhofes) in der Region zu verdeutlichen. Zudem wurde der Handlungsbedarf in Bezug auf eine Neuorganisation der Projekte mit dem Ziel einer Schnittstellenreduzierung und damit einer Beschleunigung diskutiert. Hierbei nahm insbesondere auch die Zuordnung der bisher dem Nahverkehr zugeordneten Teilmaßnahme des Knotens Mannheim-Heidelberg eine zentrale Rolle ein. Im Rahmen des Gespräches hat der Bund eine erneute verkehrliche Betrachtung und Bewertung der Achse Mannheim-Heidelberg im Rahmen der Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt angeboten. Mit diesem Angebot verbunden ist die ausdrückliche Forderung des Bundes, die Planungen für diese Achse fortzuführen und unter der bisherigen Projektzuordnung bis zum Abschluss der Vorplanung zu führen.

Wie im Oktober angekündigt wurden ebenfalls die Gespräche mit dem Land Baden-Württemberg fortgeführt, um eine gemeinschaftliche Finanzierung der bis zum Abschluss der Vorplanung entstehenden Planungskosten und damit eine Zustimmung zum Abschluss eines Nachtrages zur bestehenden Finanzierungsvereinbarung vom April 2021 zu ermöglichen. Durch die erforderliche Projekterweiterung von der ursprünglich vorgesehenen Dreigleisigkeit auf einen viergleisigen Ausbau werden sich die bisher vereinbarten Planungskosten von 2,883 Mio. € auf 8,739 Mio. € erhöhen. Mit dem Abschluss der Vorplanung wäre in 2027 zu rechnen. Das Land Baden-Württemberg hat zwischenzeitlich eine Zusage abgegeben, auf deren Grundlage eine finanzielle Beteiligung in Höhe von 50% der noch nicht angefallenen Planungskosten bereits in der Phase der Grundlagenermittlung und Vorplanung unter Anrechnung auf eine spätere Förderung

möglich wäre. Durch den ZRN wären dann an den Planungsphasen 1 und 2 insgesamt 4,968 Mio. € zu übernehmen. Gegenüber der Beschlussfassung vom Dezember 2020 über 2,916 Mio. € entspricht dies Mehrkosten in Höhe von 2,052 Mio. €. Grundlage hierfür bildet die Annahme, dass sich das Land erst an den Planungskosten ab dem 01.10.2023 beteiligt, so dass die bisher verausgabten Mittel in Höhe von rund 1,196 Mio. € weiter vollständig von der kommunalen Seite zu finanzieren sind.

Die Geschäftsführung schlägt in Absprache mit den Ländern vor, Planungsmehrkosten bis zur Höhe von 2,052 Mio. € aus Eigenmitteln der VRN GmbH bzw. des ZRN ohne eine Erhöhung der Sonderumlage zu finanzieren. Voraussetzung hierfür ist die schrittweise Erhöhung der Regiekostenanteile der Länder ab 2025. Die Auswirkungen sind in die Wirtschaftsplanungen der VRN GmbH (1,539 Mio. €) und des ZRN (0,513 Mio. €) für die Jahre bis 2027 eingearbeitet. Die Auflösung der allgemeinen Rücklage beim ZRN ist entsprechend dem aktuellen Zahlungsplan wie folgt vorgesehen: 0,0583 Mio. € in 2024, 0,0788 Mio. € in 2025, 0,249 Mio. € in 2026 und 0,1269 Mio. € in 2027.

Beschlussvorschlag 117.4a/2023:

Die Verbandsversammlung ermächtigt den Verbandsvorsitzenden, die erforderliche Nachtragsvereinbarung mit der DB Netz AG abzuschließen. Die Finanzierung der über die bisherige Sonderumlage hinausgehenden zusätzlichen Planungskosten erfolgt bis zur Höhe von 2,052 Mio. € aus Eigenmitteln der VRN GmbH in Höhe von 1,539 Mio. € sowie einer Auflösung der allgemeinen Rücklage beim ZRN in Höhe von 0,513 Mio. €.