

Beschlussvorlage

bearbeitet von:	Tel.Nr.:	Datum:
Steffen Bitter	0761/201-4570	04.10.2018
Timm Anders	0761/201-4580	

BREISGAU-S-BAHN 2020 – Sachstandsbericht

Beratungsfolge	Sitzungstermin	öff.	n.ö.	Empfehlung	Beschluss
bA	14.11.2018		X	X	
VV	19.12.2018	X			X

Die Verbandsversammlung fasst folgenden Beschluss:

1.

Der Sachstandsbericht zur BREISGAU-S-BAHN 2020, Ausbaustufe 2018-neu, wird zur Kenntnis genommen.

2.

Die Verbandsversammlung genehmigt eine überplanmäßige Ausgabe in Höhe von 6.717.800 € für die Begleichung von Rechnungen der DB Netz AG im Zusammenhang mit der Realisierung der Baumaßnahmen für das Projekt Breisgau-S-Bahn Ausbaustufe 2018-neu.

Anlage: SEV Breisacher Bahn - Strukturskizze

Begründung

1. Ausgangslage

Die Verbandsversammlung des ZRF hatte in der Sitzung am 2. Oktober 2013 beschlossen, die Planungen für die Ausbaustufe 2018-neu weiterzuführen. Am 13. Juli 2015 wurden nach Beschluss der Verbandsversammlung die Realisierungs- und Finanzierungsverträge für den Ausbau der DB-Strecken Höllentalbahn West, Höllentalbahn Ost, Breisacher Bahn und Elztalbahn mit dem Land Baden-Württemberg und der DB AG unterzeichnet. Die Verträge für die weiteren DB-Strecken Müllheim-Neuenburg (Grenze) und Drei-Seen-Bahn waren auf Grundlage früherer Beschlüsse bereits im Januar bzw. im April 2015 unterzeichnet worden.

Für die SWEG-Strecken am Kaiserstuhl liegen mit der Rahmenvereinbarung vom Mai 2011 die vertraglichen Grundlagen für den Ausbau der Infrastruktur ebenfalls vor.

Als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Land Baden-Württemberg zuständig für die Durchführung der Vergabeverfahren für den künftigen S-Bahn-Betrieb auf der ausgebauten Infrastruktur. Grundlage hierfür bilden das „Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg“ sowie der 2014 zwischen dem ZRF und dem Land abgeschlossene S-Bahn-Mitfinanzierungsvertrag. Die Vergabeverfahren für alle drei Netze der Breisgau-S-Bahn 2020 (Netz 9a - Ost-West-Achse, Netz 4 - Rheintalbahn, Netz 9b - Freiburger Y) wurden zwischenzeitlich abgeschlossen. Die Betriebsaufnahmen sind ab Fahrplanwechsel im Dezember 2019 vorgesehen.

2. Übersicht Sachstand und weiteres Vorgehen nach Strecken

DB-Strecken

Für die **Höllentalbahn West** wurde vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) der Planfeststellungsbeschluss am 18. August 2017 erlassen. Das Baurecht besteht seit Mitte Oktober 2017. Am 19.02.2018 erfolgte ein feierlicher Baubeginn – nicht nur für die Höllentalbahn West sondern für alle vier noch ausstehenden DB-Strecken insgesamt – am Bahnhof Freiburg-Wiehre in Anwesenheit u. a. von Staatssekretär Barthle und Landesverkehrsminister Hermann.

Ab dem 1. März 2018 wurde die Strecke von Freiburg Hbf bis einschließlich Titisee für den regulären Zugverkehr gesperrt. Seither wurden die Ausbaumaßnahmen entlang der gesamten Strecke umgesetzt. Die DB AG nutzte die Sperrpause neben den Ausbaumaßnahmen Breisgau-S-Bahn auch für umfangreiche Sanierungsarbeiten. Die Strecke wird nicht auf voller Länge zu dem ursprünglich geplanten Termin am 1. November 2018 in Betrieb gehen. Der Abschnitt Himmelreich – Titisee und damit auch die Drei-Seen-Bahn müssen noch bis Ende November gesperrt bleiben und mit Bussen bedient werden, um die Arbeiten an der neuen Signaltechnik abschließen zu können.

In einer ersten Bilanz kann festgehalten werden, dass der SEV auf der westlichen Höllentalbahn insgesamt gut angenommen wurde und nach anfänglichen kleineren Schwierigkeiten gut lief. Allerdings haben die großen Baumaßnahmen an der Schwabentorbrücke und der Kronenbrücke sowie einzelne Großveranstaltungen in Freiburg verschiedentlich zu Verspätungen geführt. Ohne die gute Zusammenarbeit aller Beteiligten wäre ein solcher SEV nicht darstellbar gewesen.

Der Planfeststellungsbeschluss für die **Höllentalbahn Ost** wurde vom EBA am 18. Mai 2018 erlassen. Ende Juni 2018 bestand Baurecht.

Die Baumaßnahmen im Rahmen des Projekts Breisgau-S-Bahn 2020 begannen unter Vollsperrung der Strecke Neustadt–Donaueschingen am 1. Juli 2018 und dauern bis Ende Oktober 2019. Im Zeitraum vom 1. Mai bis 30. Juni 2018 erfolgten bereits, ebenfalls unter Vollsperrung der Strecke, Instandhaltungsarbeiten der DB Netz AG, die zwingend vor den eigentlichen Ausbaumaßnahmen durchgeführt werden mussten. Am 18. Juli 2018 fand ein feierlicher Spatenstich in Döggingen statt.

Im Schienenersatzverkehr wird seit dem 01. Mai 2018 eine durchgehende Buslinie Neustadt – Donaueschingen im Stundentakt angeboten. Der Abschnitt Neustadt – Löffingen wird aus Kapazitätsgründen im Halbstundentakt bedient. Am 01. April 2019 soll der Zugverkehr im Abschnitt Titisee – Neustadt wieder in Betrieb genommen. Ab diesem Zeitpunkt beginnen bzw. enden die Busse von/nach Löffingen bereits in Neustadt, wo sie Anschluss zu den im Stundentakt bis Neustadt verkehrenden Zügen haben. Die Busse von/nach Donaueschingen schließen hingegen weiterhin in Titisee an die Züge der westlichen Höllentalbahn bzw. Drei-Seen-Bahn an.

Für die **Breisacher Bahn** fand am 20. Juli 2017 in Gottenheim im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der Erörterungstermin statt. Im April 2018 hat das Regierungspräsidium Freiburg seine Stellungnahme und damit das Verfahren an das EBA zurückgegeben. Zum Zeitpunkt der Erstellung der Drucksache wurde mit einem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses bis Ende Oktober 2018 gerechnet. Parallel zum Planfeststellungsverfahren führt die DB AG das Ausschreibungsverfahren für die Vergabe der Bauleistungen durch. Die Vergabe aller Bauleistungen soll bis Dezember 2018 abgeschlossen sein. Die Durchführung der Baumaßnahmen ist im kommenden Jahr vorgesehen während einer 10 Monate andauernden Streckenvollsperrung von Anfang Februar bis Ende November.

Schienenersatzverkehr (SEV) Breisacher Bahn

Nachdem sich das SEV-Konzept auf der westlichen Höllentalbahn mit mehreren Linien und einer Kombination aus Expressbussen und solchen, die alle Halte bedienen sowie Kurzläufern sehr gut bewährt hat, wird die SWEG ein ähnliches Konzept für die Bauphase der Breisacher Bahn umsetzen. Das Konzept wurde in enger Zusammenarbeit mit dem ZRF erarbeitet und mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) abgestimmt. Die Grundstruktur kann Anlage 1 entnommen werden.

Danach wird Bötzingen-Bahnhof zentraler Verknüpfungspunkt für den SEV sein. Dies ist notwendig, weil durch die Baumaßnahmen am Bahnhof in Gottenheim dort nur sehr eingeschränkt Platz zur Einrichtung von Bushaltestellen zur Verfügung steht und die Kaiserstuhlbahn Ost nur bis Bötzingen verkehren kann. So erspart man den Fahrgästen ein zweimaliges Umsteigen in Bötzingen und Gottenheim. Außerdem reduzieren

sich die Fahrzeiten. Der auf der Kaiserstuhlbahn Ost heute vorhandene Taktwechsel entfällt. Der Fahrplan wird ganztägig auf den heutigen Nachmittagstakt angepasst, so dass auch der SEV auf der Breisacher Bahn durchgängig im gleichen Takt gefahren werden kann. Die Haltestellensituation am ZOB in Freiburg wird so beibehalten, wie sie für die Höllentalbahn benötigt wurde. Besonderes Augenmerk wurde auf den Schülerverkehr sowie die Anschlüsse des normalen Regionalverkehrs gelegt.

Neben den klassischen SEV-Linien können innerhalb der Stadt Freiburg die Stadtbahnen der Linien 1 (Freiburg-West), 4 (Freiburg-Messe/Uni) und 5 (Freiburg-Klinikum) sowie nach Hugstetten auch die Kombination Stadtbahnlinie 1 und Buslinie 7212 genutzt werden. Zudem steht der Regiobus von Breisach nach Bad Krozingen zur Verfügung, um von dort mit der Rheintalbahn nach Freiburg zu fahren.

Derzeit werden Gespräche mit dem Land geführt zur Finanzierung dieses SEV-Konzeptes sowie mit den Gemeinden, den Verkehrsbehörden und der Polizei, um auf der SEV-Strecke einen möglichst reibungslosen Verkehr zu gewährleisten. Ebenso laufen die Vorbereitungen für den Einsatz der Fahrzeuge und des Personals. Gleichzeitig wird ein Informationskonzept erarbeitet und umgesetzt.

Bei der **Elztalbahn** Denzlingen - Elzach fand der Erörterungstermin aufgrund der zahlreichen Einwendungen an zwei Tagen im September 2017 in Winden statt. Um den Einwendern im Bereich des Kreuzungsbahnhofs Gutach entgegenzukommen, brachte die DB AG in Abstimmung mit dem ZRF beim Erörterungstermin eine verkürzte Variante für den künftigen Kreuzungsbahnhof ein, der die Betroffenheiten in den angrenzenden Bereichen erheblich mindert, ohne gleichzeitig mit zu großen betrieblichen Einschränkungen verbunden zu sein. Zu den geänderten Planunterlagen wurde im Zeitraum Februar bis März 2018 in der Gemeinde Gutach eine erneute Offenlage durchgeführt. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Drucksache erfolgte noch die Bearbeitung der zur erneuten Offenlage eingegangenen Einwendungen und der Stellungnahme durch das Regierungspräsidium.

Aufgrund der Verzögerungen beim Planfeststellungsverfahren ist die Durchführung der Baumaßnahmen im Jahr 2019 mittlerweile nicht mehr möglich und muss auf 2020 verschoben werden. Der Ausbau erfolgt während einer vsl. 8 Monate andauernden Streckensperrung. Bauzeitplan und Baudurchführung werden eng mit dem Ausbau der Ortsumfahrung Winden im Zuge der B 294 abgestimmt.

Parallel zur Durchführung der Planfeststellungsverfahren wurden für alle Strecken die notwendigen **Finanzierungsanträge** für die Zuschüsse nach dem GVFG-Bundesprogramm erstellt und bei den Zuwendungsgebern zur Prüfung eingereicht. Dabei sind je Teilstrecke der DB AG ein „Antrag zur Aufnahme in die Kategorie „a“ des GVFG-Bundesprogramms“ (Kat-a-Antrag) sowie im Anschluss daran ein „Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheids“ beim Eisenbahn-Bundesamt einzureichen. Dies ist für alle Strecken bereits erfolgt.

SWEG-Strecken (Kaiserstuhlbahn)

Vollständig abgeschlossen sind seit Mitte 2017 die **Planfeststellungsverfahren** für die drei Streckenabschnitte der Kaiserstuhlbahn.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Drucksache waren die Tief- und Oberleitungsbaumaßnahmen auf den Streckenabschnitten Ost und Nord, also im gesamten Bereich zwischen Gottenheim, Riegel-Malterdingen und Endingen, mit Ausnahme einzelner Restarbeiten abgeschlossen. So konnte der Zugbetrieb im Abschnitt Gottenheim – Endingen am 6. Mai 2018 wieder aufgenommen werden, während aus betrieblichen Gründen im Abschnitt Riegel-Ort – Riegel-Malterdingen weiterhin Schienenersatzverkehr besteht.

Nahtlos schloss sich ab dem 6. Mai 2018 die Streckensperrung für die erforderlichen Baumaßnahmen im Abschnitt West (Endingen – Breisach) an, die vsl. bis Februar 2019 andauern werden.

Der Schienenersatzverkehr auf der westlichen Kaiserstuhlbahn (Breisach – Riegel-Malterdingen) wird ebenfalls gut angenommen. Nennenswerte Beschwerden gibt es keine.

Kostenentwicklung

Grundlage für die in den Realisierungs- und Finanzierungsverträgen für die DB-Strecken genannten Baukosten war jeweils die sogenannte Kostenberechnung, die von der DB AG auf Basis der Entwurfsplanung und entsprechender Kostenkennwerte erstellt wurde. Die Ansätze des Kostenkennwertekatalogs werden aus den Vergabe- und Abrechnungsergebnissen zahlreicher vorangegangener Projekte ermittelt. Bei den beiden im Jahr 2016 ausgebauten Strecken Müllheim-Neuenburg sowie Drei-Seen-Bahn zeigte sich, dass die von der DB AG berechneten Baukosten im Wesentlichen mit den tatsächlich in den Ausschreibungsverfahren erzielten Preisen übereinstimmten. Auch bei der von der SWEG bereits in den Jahren 2012/13 ausgebauten Münsbertalbahn stimmten die erwarteten mit den tatsächlich angefallenen Baukosten weitgehend überein.

Bereits beim 2017 begonnenen Ausbau der **Kaiserstuhlbahn** zeichnete sich im Zuge der Ausschreibung der Bauleistungen ab, dass insbesondere die Preise für die Tiefbaumaßnahmen über den vorab berechneten Werten lagen. Gegenüber den zuletzt in Drucksache 2015.001, Anlage 2, mitgeteilten Baukosten in Höhe von rund 43 Mio. Euro ergaben sich bereits im Zuge der vertieften Planung sowie durch Auflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss Kostenerhöhungen aufgrund zusätzlich notwendiger Maßnahmen. Hierzu gehörten beispielsweise die abschnittsweise Ertüchtigung des Gleiskörpers und einzelner Brücken für den künftig erweiterten Zugbetrieb oder auch die Markierung der Oberleitung aus Gründen des Vogelschutzes in besonders kritischen Bereichen. Hinzu kamen Kostensteigerungen als Ergebnis der Submission des Gewerks Tiefbau in Höhe von 5 - 6 Mio. Euro. Aktuell wird von Gesamtbaukosten für den Ausbau der Kaiserstuhlbahn in Höhe von rund 60 Mio. Euro ausgegangen.

Noch deutlicher erkennbar wurden diese - zunächst nur im süddeutschen Raum, inzwischen aber bundesweit eingetretenen - konjunkturbedingten Kostensteigerungen bei der Ausschreibung für das Projekt **Höllentalbahn West**. So informierte die DB AG die Projektpartner im August 2017 darüber, dass die Ausschreibung der Bauleistungen zu einer Kostensteigerung für das Gesamtprojekt Höllentalbahn West von rund 50% im Vergleich zur vorab erstellten Kostenberechnung führte. Während die in der Ausschreibung erzielten Preise in den beiden Gewerken „Oberleitung“ sowie „Leit- und Sicherungstechnik“ im Wesentlichen denen der Kostenberechnung entsprachen, ging die Kostensteigerung fast ausschließlich vom Gewerk „Bautechnik“ (u.a. Tiefbau, Gleisbau und Straßenbau für Bahnübergänge) aus, bei dem eine annähernde Verdopplung auftrat. Für dieses Gewerk wurde im Rahmen der EU-weiten Ausschreibung nur ein Angebot abgegeben. Während in der Verbandsversammlung im Mai 2015 noch von Baukosten in Höhe von rund 41,6 Mio. Euro ausgegangen wurde, liegen diese aktuell für die Höllentalbahn West bei knapp 60 Mio. Euro. Darin enthalten sind auch die Kosten für die ESTW-Zentrale in Freiburg-Wiehre, die nach Abschluss des Projekts auch auf die übrigen DB-Strecken aufzuteilen sind.

Für die **Höllentalbahn Ost** wurde im Mai 2015 noch von Baukosten in Höhe von rund 58 Mio. (davon 36,6 Mio. Euro im Bereich des ZRF) ausgegangen. Hier ergab die Submission Anfang 2018 knapp 84,4 Mio. Euro (davon 54,3 Mio. Euro im Bereich des ZRF). Bei diesem Vorhaben ergab sich bei den beiden Hauptgewerken „Bautechnik“ und „Oberleitung“ in der Ausschreibung jeweils eine Kostensteigerung um 50% bezogen auf die zuvor erstellte Kostenberechnung.

Die deutlichsten Kostensteigerungen sind bei der im September 2018 erfolgten Submission der „Bautechnik“ für die **Breisacher Bahn** eingetreten. Die Gesamtbaukosten für die Breisacher Bahn betragen gemäß Kostenberechnung rund 48 Mio. Euro, der Anteil des Gewerks „Bautechnik“ daran rund 27 Mio. Euro. Die Submission für dieses eine Gewerk ergab nun einen Preis von rund 74 Mio. Euro, d. h. eine Steigerung um rund 47 Mio. Euro bzw. 175%. Die Submissionen der übrigen Gewerke stehen noch aus.

Einzig erfreulich ist, dass eine verkehrswissenschaftliche Abschätzung, wie sich diese und eventuelle weitere Kostensteigerungen auf das Ergebnis der Standardisierten Bewertung auswirkten, zu einem weiterhin klar positiven Ergebnis führte. Daher hat auch das Eisenbahnbundesamt gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur die Vergaben jeweils befürwortet.

3. Überplanmäßige Ausgabe

Die Realisierungs- und Finanzierungsverträge mit der DB sehen vor, dass der ZRF die Kosten der Vorfinanzierung zu tragen hat, solange die Zuwendungsbescheide des Zuschussgebers nicht vorliegen. Bei der Erstellung des Wirtschaftsplanes 2018 ging die Verwaltung aufgrund von Erfahrungswerten früherer Jahre davon aus, dass nicht alle von der DB gemeldeten Geldern kassenwirksam noch im genannten Jahr abgerufen werden. Vor allem aufgrund der Kostensteigerungen bei den Strecken im Höllental ruft die DB AG mit Datum 15.11.2018 jedoch die gesamte annoncierte Summe ab.

Hieraus resultiert ein nicht im Wirtschaftsplan des ZRF für 2018 gedeckter Mehrbedarf in Höhe von **6.717.800 €**

Diese außerplanmäßige Ausgabe bedarf der förmlichen Genehmigung durch die Versammlungsversammlung.

Die Deckung des Mehrbedarfs ist gewährleistet durch Mehreinnahmen in gleicher Höhe, die durch erhöhte Mittelabrufe bei den Verbandsmitgliedern gegeben sind.

SEV Breisacher Bahn - Strukturskizze

Stand: 05.09.2018

