

## Beschlussvorlage

bearbeitet von:

Tel. Nr.:

Datum:

Steffen Bitter

0761/201-4570

11.10.2019

---

## Breisgau-S-Bahn 2020 - Sachstandsbericht

---

Beratungsfolge	Sitzungstermin	öff.	n.ö.	Empfehlung	Beschluss
bA	13.11.2019		X	X	
<b>VV</b>	<b>11.12.2019</b>	<b>X</b>			<b>X</b>

---

Die Verbandsversammlung fasst folgenden Beschluss:

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

## 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 zentralen DB-Strecken Höllentalbahn West, Höllentalbahn Ost, Breisacher Bahn und Elztalbahn mit dem Land Baden-Württemberg und der DB AG unterzeichnet. 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) sind bereits abgeschlossen. Die Betriebsaufnahmen werden ab Fahrplanwechsel im Dezember 2019, Netz 9a, bzw. Juni 2020, Netz 4, soweit betriebsbereit Netz 9b, erfolgen.

### 2. Übersicht Sachstand und weiteres Vorgehen nach Strecken

#### DB-Strecken

Die Ausbaumaßnahmen auf der **Höllentalbahn West** wurden bis Ende des Jahres 2018 im Wesentlichen abgeschlossen, so dass der Abschnitt Freiburg Hbf – Himmelreich fristgerecht am 1. November 2018 wieder in Betrieb ging. Der Abschnitt Himmelreich – Titisee (inkl. der wegen des Ausbaus Höllentalbahn West ebenfalls gesperrten Drei-Seen-Bahn) folgte mit einem Monat Verzögerung am 1. Dezember 2018. Planmäßig noch gesperrt bis einschließlich 28.04.2019 war der Abschnitt Titisee – Neustadt. Hier war es witterungsbedingt zu einer Verlängerung um vier Wochen gegenüber dem ursprünglichen Termin gekommen.

Noch bis vsl. Ende 2019 sind Abschlussarbeiten insb. im Bereich der Stationen erforderlich.

Der Planfeststellungsbeschluss für die **Höllentalbahn Ost** wurde vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) am 18. Mai 2018 erlassen.

Die Baumaßnahmen im Rahmen des Projekts Breisgau-S-Bahn 2020 begannen unter Vollsperrung der Strecke Neustadt–Donauwiesing am 1. Juli 2018 und werden nach Angaben der DB AG Ende November 2019 abgeschlossen. Das Land als Aufgabenträger und die DB Regio AG als zuständiges Verkehrsunternehmen planen, den elektrischen Zugbetrieb zwischen Neustadt und Donauwiesing am 2. Dezember 2019 mit den künftigen Fahrzeugen aber nach „altem Fahrplan“ (d.h. mit Umstieg in Neustadt) wiederaufzunehmen. Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 erfolgt

dann die Aufnahme des umsteigefreien Zugverkehrs zwischen Villingen und Freiburg sowie weiter Richtung Breisach und Endingen.

Für den Ausbau der **Breisacher Bahn** wurde am 31.10.2018 der Planfeststellungsbeschluss erlassen. Nach dem feierlichen Spatenstich am 25. Januar 2019 wurde die Strecke ab dem 1. Februar vollständig gesperrt, um die umfassenden Baumaßnahmen durchführen zu können.

Nach Angaben der DB AG werden die Baumaßnahmen im Abschnitt Freiburg – Gottenheim rechtzeitig abgeschlossen sein, um hier den elektrischen Zugbetrieb zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 aufnehmen zu können. Hingegen werden im Abschnitt Gottenheim – Breisach die Bauarbeiten länger andauern als ursprünglich geplant. Eine Inbetriebnahme dieses Abschnitts ist für den 17. Februar 2020 geplant. Der Bahnhof Breisach wird jedoch für Zugfahrten von und zur Kaiserstuhlbahn (S-Bahn-Linie Breisach – Endingen – Riegel-Malterdingen) bereits ab Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 für den elektrischen Zugbetrieb zur Verfügung stehen.

Für die **Elztalbahn** Denzlingen – Elzach wurde der Planfeststellungsbeschluss mit Datum vom 17.09.2019 erlassen. Mit dem Beschluss wurde die sofortige Vollziehung angeordnet. Die Offenlage des Beschlusses erfolgte vom 1. bis 15. Oktober 2019; es schießt sich daran eine einmonatige Klagefrist an. Gehen in diesem Zeitraum keine sog. projektzielgefährdenden Klagen ein, erfolgt die Vergabe der Bauleistungen noch bis Ende 2019. Somit können die Baumaßnahmen unter Vollsperrung der Strecke Anfang März 2020 beginnen. Der Abschluss der Bauarbeiten ist für Ende Oktober 2020 vorgesehen.

Bauzeitplan und Baudurchführung werden eng mit dem Ausbau der Ortsumfahrung Winden im Zuge der B 294 abgestimmt.

Während der Vollsperrung vom 1. März bis voraussichtlich Ende Oktober 2020 verkehren die Elztalbahnzüge nur im Abschnitt Freiburg – Denzlingen. Zwischen Denzlingen und Elzach besteht Schienenersatzverkehr. Das Konzept für den Schienenersatzverkehr wird derzeit erstellt. Es fließen die Erfahrungen aus den bereits durchgeführten Ersatzverkehren im Höllental und entlang der Breisacher Bahn ein. Auch im Elztal wird somit ein Konzept mit mehreren Linien zur Umsetzung kommen.

### SWEG-Strecken (Kaiserstuhlbahn)

Nachdem der Zugbetrieb im Abschnitt Gottenheim – Endingen bereits am 7. Mai 2018 auf der ausgebauten Infrastruktur wiederaufgenommen werden konnte, folgte zum 1. Februar 2018 der Abschnitt Breisach – Endingen – Riegel-Malterdingen. Somit sind die Ausbaumaßnahmen auf der gesamten Kaiserstuhlbahn größtenteils abgeschlossen. Es stehen allerdings noch Restarbeiten an, die sich teilweise bis in das Jahr 2020 hinziehen werden. Insbesondere der Ausbau der Leit- und Sicherungstechnik hat sich deutlich verzögert. Die Inbetriebnahme des neuen Angebots ab 15. Dezember 2019 wird dadurch jedoch nicht beeinträchtigt.

Allerdings verzögert sich nach derzeitigem Stand der Einsatz der neuen ETW auf der Strecke Breisach <-> Riegel-Malterdingen.

Bedingt durch den Ausbau der Breisacher Bahn können die Bahnhöfe Breisach und Gottenheim über jeweils längere Zeiträume nicht angefahren werden. Daher gehen die

Streckenabschnitte Gottenheim – Bötzingen und Achkarren – Breisach erst zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 wieder in Betrieb. Darüber hinaus muss der gesamte Abschnitt Endingen – Gottenheim vom 9. November bis einschl. 14. Dezember 2020 nochmals gesperrt werden.

### 3. 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. Gleiches galt für die seitens der SWEG bereits in den Jahren 2012/13 ausgebauten Münstertalbahn.

2017 jedoch zeichnete sich beim Ausbau der **Kaiserstuhlbahn** im Zuge der Ausschreibung der Bauleistungen ab, dass insbesondere die Preise für die Tiefbaumaßnahmen deutlich 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. 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, bald aber bundesweit eingetretenen - konjunkturbedingten Kostensteigerungen bei der Ausschreibung für das Projekt **Höllentalbahn West**. Während in der Verbandsversammlung im Mai 2015 noch von Baukosten in Höhe von rund 41,6 Mio. Euro ausgegangen wurde, ergab die Submission Baukosten in Höhe von rund 60 Mio. Euro.

*Aufgrund von erheblichen Nachträgen im Zuge der Baumaßnahme ist mittlerweile von Gesamtbaukosten in Höhe von rund 75 Mio. Euro auszugehen.*

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).

*Aktuell ist von Gesamtbaukosten in Höhe von rund 102,3 Mio. Euro auszugehen. Davon entfallen rund 64,1 Mio. Euro auf den Abschnitt im ZRF-Verbandsgebiet.*

Die deutlichsten Kostensteigerungen sind bei der **Breisacher Bahn** eingetreten. Die Gesamtbaukosten für die Breisacher Bahn betragen gemäß Kostenberechnung rund 48 Mio. Euro. Bereits im Zuge der Submission kam es zu einer Verdopplung der Kosten auf rund 100 Mio. Euro.

*Mittlerweile ist aufgrund erheblicher Nachträge von Gesamtbaukosten in Höhe von 135 Mio. Euro auszugehen.*

Für die **Elztalbahn** lagen zum Redaktionsschluss dieser Drucksache die Submissionsergebnisse für die Bauleistungen noch nicht vor. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die im Zuge der Kostenberechnung ermittelten rund 28 Mio. Euro nicht auskömmlich sein werden.

#### 4. Zusammenfassung

ZUSÄTZLICH zu den aus den Submissionsergebnissen bekannten Kostensteigerungen haben sich damit während der bisherigen Baudurchführung weitere Erhöhungen mit einem Gesamtvolumen von derzeit etwa 70 Mio. Euro ergeben.

Zum Großteil lassen sich die Mehrkosten auch seitens der ZRF-Verwaltung nachvollziehen, auch wenn die Kommunikation stark verbesserungsfähig bleibt. So wurden zum Beispiel bei den Arbeiten in den Tunneln entlang der Höllentalbahn Ost in Teilbereichen andere geologische Verhältnisse vorgefunden als angenommen. Bauverfahren und Bauablauf für die Vergrößerung der Tunnelquerschnitte zum Einbau der Oberleitung mussten daraufhin angepasst werden mit entsprechendem Mehraufwand für die Baufirmen. Bei der Breisacher Bahn führten Auflagen zum Naturschutz zu deutlichen Mehrkosten. Hier waren bei der Baudurchführung überraschend größere Eidechsenpopulationen sowie weitere geschützte Tierarten gefunden worden, für die entsprechende Schutzmaßnahmen (u.a. Arbeit per Hand statt maschinell) ergriffen werden mussten. Anderes bedarf noch der Aufarbeitung im Einzelnen.

Es ist Aufgabe der DB AG, die von den Baufirmen vorgelegten Nachträge der Höhe und dem Grunde nach zu prüfen. Die ZRF-Verwaltung wird ihrerseits prüfen, ob und in welchem Umfang die Mehrkosten projektbedingt und somit auf Grundlage der abgeschlossenen Realisierungs- und Finanzierungsverträge mitzufinanzieren sind.