

## **Antrag**

**der Abg. Georg Wacker u. a. CDU**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

### **Vergabeverfahren Zweite Ausbaustufe S-Bahn Rhein-Neckar**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. wann das Vergabeverfahren zur S-Bahn Rhein-Neckar Los 1 begonnen wurde;
2. wann voraussichtlich das Vergabeverfahren zur S-Bahn Rhein-Neckar Los 2 durchgeführt wird;
3. wann jeweils mit der Inbetriebnahme der S-Bahn Rhein-Neckar Los 1 und Los 2 zu rechnen ist bzw. bis wann spätestens diese vollständig erfolgt sein soll;
4. welche Zeitpunkte bzw. Zeiträume (Eröffnung des Vergabeverfahrens, Zuschlagszeitpunkt und Inbetriebnahme) ursprünglich für beide Lose vorgesehen waren und wann bzw. in welchen Schritten diese Zeitpläne jeweils verschoben wurden;
5. in welchem Planungs- bzw. Umsetzungsstand sich die Umbaumaßnahmen an den betroffenen S-Bahn-Halten aktuell befinden;
6. ob es S-Bahn-Halte gibt, an denen aufgrund der geänderten Ausschreibungsbedingungen bereits geleistete Planungsschritte erneut in Angriff genommen werden müssen;
7. in welcher Form den betroffenen Kommunen eine Risikoabsicherung vom Land angeboten wird;

8. welche Entlastung der Straßen vom Individualverkehr (z. B. Fahrzeugzahlen, Feinstaubbelastung, Lärmbelastung, Straßenbelastung) sie bei vollständiger Inbetriebnahme der zweiten Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar (Los 1 und Los 2) gegenüber dem jetzigen Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Angebot erwartet;
9. welche Entlastung der Straßen vom Individualverkehr der Region auf dieser Basis durch die im Vergleich zur ursprünglichen Planung verspätete Inbetriebnahme der zweiten Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar entgeht.

04. 07. 2014

Wacker, Razavi, Groh, Köberle, Kunzmann,  
Mack, Dr. Rapp, Schreiner, Schwehr CDU

#### Begründung

Die erneute Verzögerung beim Vergabeverfahren der S-Bahn Rhein-Neckar Los 2 ist in der Region mit Verärgerung aufgenommen worden. Obwohl ursprünglich mit einer Inbetriebnahme im Dezember 2017 gerechnet wurde, steht laut aktuellem Vergabekalender des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur fest, dass mit der Inbetriebnahme nicht vor Juni 2018 begonnen werden wird. Zudem gelten aufgrund der vielfachen Verzögerungen andere Ausschreibungsbedingungen, was für die künftigen S-Bahn-Halte Planfeststellungsverfahren statt einfacher Plangenehmigung notwendig macht. Hier müssen nicht nur im Regierungspräsidium neue Stellen geschaffen werden – auch für die Kommunen bedeutet allein das Verfahren einen höheren Personalaufwand. Dass man sich von der veränderten Ausschreibung günstigere Ergebnisse verspricht, kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass dadurch gleichzeitig der Aufwand im Planverfahren in die Höhe getrieben wird und die Region noch länger auf die Stärkung des SPNV und damit auf die Entlastung der Straßen vom Individualverkehr warten muss.

#### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 31. Juli 2014 Nr. 3–3895.02–01/193 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,*

*die Landesregierung zu ersuchen*

*zu berichten,*

*1. wann das Vergabeverfahren zur S-Bahn Rhein-Neckar Los 1 begonnen wurde;*

Die Auftragsbekanntmachung zum Vergabeverfahren zur S-Bahn Rhein-Neckar Los 1 wurde am 17. Dezember 2013 im EU-Amtsblatt veröffentlicht.

*2. wann voraussichtlich das Vergabeverfahren zur S-Bahn Rhein-Neckar Los 2 durchgeführt wird;*

Das Vergabeverfahren zur S-Bahn Rhein-Neckar Los 2 wird voraussichtlich bis Ende des Jahres 2014 beginnen.

3. wann jeweils mit der Inbetriebnahme der S-Bahn Rhein-Neckar Los 1 und Los 2 zu rechnen ist bzw. bis wann spätestens diese vollständig erfolgt sein soll;

Die vollständige Inbetriebnahme der S-Bahn Rhein-Neckar Los 1 mit gebrauchten Fahrzeugen wird im Dezember 2016 erfolgen.

Die vollständige Inbetriebnahme der S-Bahn Rhein-Neckar Los 2 mit Neufahrzeugen wird nach derzeitiger Planung im Dezember 2018 erfolgen. Die Linie RB 44 (Mainz–Mannheim) wird voraussichtlich bereits im Juni 2018 in Betrieb genommen.

4. welche Zeitpunkte bzw. Zeiträume (Eröffnung des Vergabeverfahrens, Zuschlagszeitpunkt und Inbetriebnahme) ursprünglich für beide Lose vorgesehen waren und wann bzw. in welchen Schritten diese Zeitpläne jeweils verschoben wurden;

Die Ausschreibung der Leistungen der S-Bahn Rhein-Neckar wurde sowohl inhaltlich als auch terminlich laufend mit den beteiligten Aufgabenträgern Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd), Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) für den hessischen Kreis Bergstraße und dem Saarland abgestimmt. Zu beachten waren dabei insbesondere die jeweiligen Randbedingungen (Fertigstellung des Ausbaus der Infrastruktur, Anpassung der Einnahmeaufteilung im VRN, zeitlicher Vorlauf der Abstimmung der Vergabeunterlagen sowie Kosten- und Erlösgutachten, Fahrbarkeitsprüfung durch die DB Netz AG, Finanzierung des Verkehrsangebotes).

Die Veröffentlichung der Vorinformation im EU-Amtsblatt erfolgte am 23. Dezember 2009. Diese beinhaltete die Ausschreibung der S-Bahn Rhein-Neckar in zwei Losen mit einer gestuften Inbetriebnahme ab Dezember 2014 und dem Einsatz von Neufahrzeugen.

Da die Abstimmung zu den Ergebnissen des Kostengutachtens sowie die Prüfung der Fahrbarkeit durch die DB Netz AG absehbar mehr Zeit benötigte, beschlossen die Aufgabenträger im Juli 2011, die Ausschreibung Ende 2011 beziehungsweise Anfang 2012 zu veröffentlichen. Als Zeitpunkt für die Betriebsaufnahme war Dezember 2015 vorgesehen.

Im Mai 2012 beschlossen die Aufgabenträger vor dem Hintergrund, dass das Testat der DB Netz AG erst im Juli bzw. August 2012 und das Kostengutachten erst im Juli 2012 vorliegen sollte, die Ausschreibung voraussichtlich im vierten Quartal 2012 zu veröffentlichen.

Im Dezember 2012 beschlossen die Aufgabenträger, dass aufgrund der Ergebnisse des Kostengutachtens und des „Kassensturzes“ in Baden-Württemberg eine Optimierung des Betriebsprogrammes und der Vergabeunterlagen erforderlich ist.

Im März 2013 beschlossen die Aufgabenträger, die Gesamtausschreibung in zwei getrennte Ausschreibungen aufzuteilen:

- Los 1 (Stufe 1 der S-Bahn Rhein-Neckar) mit Gebrauchtfahrzeugen und einer Inbetriebnahme im Dezember 2016
- Los 2 (Stufe 2 der S-Bahn Rhein-Neckar) mit Neufahrzeugen; Start des Vergabeverfahrens erfolgt nach Angebotsabgabe bei Los 1

Die entsprechende Änderungsbekanntmachung der Ausschreibung der S-Bahn Rhein-Neckar wurde am 21. August 2013 im EU-Amtsblatt veröffentlicht.

Im Frühsommer beschlossen die Aufgabenträger, die Betriebsaufnahme für das Los 2 für Dezember 2018 vorzusehen. Die Linie RB 44 (Mainz–Mannheim) wird voraussichtlich bereits im Juni 2018 in Betrieb genommen.

5. *in welchem Planungs- bzw. Umsetzungsstand sich die Umbaumaßnahmen an den betroffenen S-Bahn-Halten aktuell befinden;*

Im Rahmen der zweiten Ausbaustufe S-Bahn Rhein-Neckar sind die Stationen auf der Elsenz- und Schwarzbachtalbahn und die an der Strecke zwischen Bruchsal und Germersheim liegenden Stationen realisiert. Die an der Strecke zwischen Mannheim und Darmstadt liegende Station Neu-Edingen/Friedrichsfeld befindet sich im Bau. Der Baubeginn für die an der Strecke zwischen Mannheim und Darmstadt liegende Station Weinheim-Lützelsachsen ist derzeit für März 2015 vorgesehen. Für alle übrigen an dieser Strecke liegenden Stationen liegt kein Baurecht vor. Darüber hinaus besteht kein Baurecht für alle an den Strecken Mannheim–Biblis, Mannheim–Karlsruhe und Heidelberg–Bruchsal liegenden Stationen.

6. *ob es S-Bahn-Halte gibt, an denen aufgrund der geänderten Ausschreibungsbedingungen bereits geleistete Planungsschritte erneut in Angriff genommen werden müssen;*

Nein.

7. *in welcher Form den betroffenen Kommunen eine Risikoabsicherung vom Land angeboten wird;*

Das Land hat in den Realisierungs- und Finanzierungsverträgen entsprechend der Bestimmungen nach dem GVFG-Bundesprogramm den Landesanteil in Höhe von 20 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten zugesichert und darüber hinaus die Risikoabsicherung für den vom Bund finanzierten Anteil übernommen. Die Kommunen tragen die nicht zuwendungsfähigen Baukosten und die Planungskosten. Von den Realisierungs- und Finanzierungsverträgen abweichende Vereinbarungen wurden nicht getroffen.

8. *welche Entlastung der Straßen vom Individualverkehr (z. B. Fahrzeugzahlen, Feinstaubbelastung, Lärmbelastung, Straßenbelastung) sie bei vollständiger Inbetriebnahme der zweiten Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar (Los 1 und Los 2) gegenüber dem jetzigen Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Angebot erwartet;*

9. *welche Entlastung der Straßen vom Individualverkehr der Region auf dieser Basis durch die im Vergleich zur ursprünglichen Planung verspätete Inbetriebnahme der zweiten Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar entgeht.*

Zu 8. und 9.:

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur geht davon aus, dass sich bei vollständiger Inbetriebnahme der 2. Ausbaustufe die Entlastungswirkung einstellt wie in der Standardisierten Bewertung berechnet. Bei der Berechnung von Verlagerungseffekten wird immer ein Bezugszeitpunkt gewählt, der viele Jahre nach Inbetriebnahme der Maßnahme liegt. Insofern ändert eine zeitliche Verzögerung der Inbetriebnahme von einem Jahr das betrachtete Verkehrsverhalten nicht.

Dr. Splett

Staatssekretärin