

Kleine Anfrage

**der Abg. Gabi Rolland, Christoph Bayer
und Sabine Wölfle SPD**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Schienerpersonennahverkehr – Umsetzung des Breisgau-S-Bahn 2020-Konzepts

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie stellt sich der Zeitplan bis zur Neuvergabe der Verkehrsleistungen auf den Strecken der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel, Breisacher Bahn, Höllentalbahn, Elztalbahn, Münstertalbahn und Kaiserstuhlbahn (Ost bzw. West) im Rahmen des Breisgau-S-Bahn 2020-Konzepts dar (einschließlich der Durchbindungen)?
2. Welche Fahrplanangebote und Linienkonzepte liegen den geplanten Ausschreibungen im Vergleich zum Status quo (Fahrplanwechsel Dezember 2012) auf diesen Strecken zugrunde?
3. Welches Fahrzeug-/Wagenmaterial soll künftig auf diesen Strecken eingesetzt werden (mit Angabe des geplanten Einsatzbeginns)?
4. Wie viel Fahrzeugkilometer werden aktuell auf diesen Strecken pro Jahr gefahren?
5. Wie hoch ist aktuell der Kilometer-Preis im Mittel (mit Angabe, wie hoch der günstigste und der teuerste Preis auf diesen Strecken ist, getrennt nach den Betreibern Deutsche Bahn AG und Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft)?
6. Inwiefern beruht der aktuelle Kilometer-Preis auf finanziellen Sondereffekten bei der Fahrzeugbeschaffung?
7. Wie weit sind die Planungen sowie ggf. die Ausschreibungen für die Elektrifizierung der Höllentalbahn von Neustadt bis Donaueschingen fortgeschritten?

8. In welchem Zeithorizont werden von welcher Seite die nach erfolgter Vergabe verbesserten Takte auf der Rheintalbahn überprüft?
9. Wie ist der Stand der Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG bezüglich des Erwerbs der Nebenstrecken?
10. Wie setzen sich die von ihr erwarteten Kostensteigerungen für die Umsetzung des Breisgau-S-Bahn 2020-Konzepts in Höhe von 64 Millionen Euro zusammen?

16.05.2013

Rolland, Bayer, Wölfle SPD

Begründung

Die Realisierung des neuen Angebots im Rahmen des Breisgau-S-Bahn 2020-Konzepts erfordert angesichts der langen Vorgaben für die Ausschreibungen und die Fahrzeugbeschaffung eine rasche Umsetzung der geplanten Ausschreibung samt Neuvergabe. Um einen aktuellen Sachstand bei diesen Fragen zu erhalten, sind weitere Informationen durch die Landesregierung notwendig.

Antwort

Mit Schreiben vom 4. Juli 2013 Nr. 3-3895.04-02/103 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie stellt sich der Zeitplan bis zur Neuvergabe der Verkehrsleistungen auf den Strecken der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel, Breisacher Bahn, Höllentalbahn, Elztalbahn, Münstertalbahn und Kaiserstuhlbahn (Ost bzw. West) im Rahmen des Breisgau-S-Bahn 2020-Konzepts dar (einschließlich der Durchbindungen)?*

Der vorgesehene Zeitplan für die Neuvergabe stellt sich nach aktueller Planung wie folgt dar:

3. bis 4. Quartal 2013:

- Beginn des Vergabeverfahrens für das Netz 9 a („Ost–West“ mit Breisacher Bahn, Bahnstrecke östlicher Kaiserstuhl, Höllentalbahn, Dreiseenbahn)
- Beginn des Vergabeverfahrens für das Netz 9 c und 4 („Nord–Süd“ mit der Rheintalbahn Karlsruhe bis Basel und der Bahnstrecke Müllheim–Mulhouse)

Ende 2016: Betriebsaufnahme Netz 9 c und 4.

Mitte 2017: Betriebsaufnahme Netz 9 a

- Betrieb beginnt auf bestehenden elektrifizierten Bahnstrecken,
- Ausweitung des Betriebes in Abhängigkeit der Fertigstellung der Elektrifizierungen auf der Breisacher Bahn, der östlichen Kaiserstuhlbahn, der östlichen Höllentalbahn.

Der Beginn des Vergabeverfahrens für das Netz 9 b (westliche und nördliche Kaiserstuhlbahn, Elztalbahn und Münstertalbahn, sowie auf einzelnen Abschnitten auf der Rheintalbahn) erfolgt in Abhängigkeit der Fertigstellung der Elektrifizierungen für das Netz 9 a. Bis dahin werden die bestehenden Verträge seitens des Landes nicht gekündigt.

2. Welche Fahrplanangebote und Linienkonzepte liegen den geplanten Ausschreibungen im Vergleich zum Status quo (Fahrplanwechsel Dezember 2012) auf diesen Strecken zugrunde?

Die Unterschiede zwischen geplantem Fahrplanangebot und dem Status Quo sind im Wesentlichen wie folgt:

- Zusätzliche stündliche Linie auf dem Abschnitt Emmendingen–Freiburg und Freiburg–Bad Krozingen,
- Halbstundentakt statt Stundentakt zwischen Titisee und Neustadt an Werktagen außer Samstags.
- Umsteigefreiheit Münstertal–Bad Krozingen–Freiburg vorgesehen
- Umsteigefreiheit Breisach–Freiburg–Titisee–Neustadt–Donaueschingen
- Umsteigefreiheit Endingen–Riegel–Gottenheim–Freiburg–Titisee
- Umsteigefreiheit Gottenheim–Freiburg–Titisee–Seebrugg
- Deutlich kürzere Fahrzeiten des RE Offenburg–Freiburg–Basel
- Striktere Vertaktung des Angebotes und Ausweitung in den Abendstunden und an Wochenenden.

3. Welches Fahrzeug-/Wagenmaterial soll künftig auf diesen Strecken eingesetzt werden (mit Angabe des geplanten Einsatzbeginns)?

Künftig sollen Elektrofahrzeuge eingesetzt werden. Der Einsatzbeginn richtet sich nach den Terminen der Betriebsaufnahme (siehe Antwort zu Frage 1). Eine Vorgabe eines bestimmten Fahrzeugtyps gibt es nicht. Es gibt Vorgaben zum Alter der Fahrzeuge und zu den Ausstattungsmerkmalen wie z. B. Mindestabmessungen und Mindestanzahl an Sitzplätzen, Toiletten und Mehrzweckbereichen. Diese sind öffentlich einsehbar auf der Internetseite der NVBW als Musterlastenheft Fahrzeuge.

4. Wie viel Fahrzeugkilometer werden aktuell auf diesen Strecken pro Jahr gefahren?

Da der Begriff „Fahrzeugkilometer“ zwischen Triebfahrzeugen und Wagenzügen keine Vergleichbarkeit ermöglicht, nennen wir hier die Zugkilometer pro Jahr für die einzelnen Strecken:

Rheintalbahn Offenburg–Basel Bad Bf (inkl. Müllheim–Neuenburg, ohne Elztalbahn)	3,9 Millionen km pro Jahr
Elztalbahn Freiburg–Elzach	0,5 Millionen km pro Jahr
Breisacher Bahn Freiburg–Breisach	0,5 Millionen km pro Jahr
Höllental- und Dreiseisenbahn Freiburg– Seebrugg/Don.esch.	1,5 Millionen km pro Jahr
Münstertalbahn Bad Krozingen–Münstertal	0,2 Millionen km pro Jahr
Östliche Kaiserstuhlbahn Gottenheim–Endingen	0,3 Millionen km pro Jahr
Nördliche und westl. Kaiserstuhlbahn Riegel– Breisach	0,2 Millionen km pro Jahr
Gesamt Breisgau S-Bahn 2020	7,1 Millionen km pro Jahr

5. *Wie hoch ist aktuell der Kilometer-Preis im Mittel (mit Angabe, wie hoch der günstigste und der teuerste Preis auf diesen Strecken ist, getrennt nach den Betreibern Deutsche Bahn AG und Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft)?*

Nach Art. 7 Verordnung (EG) 1370/2007 ist das Land verpflichtet, einmal im Jahr über die eingegangenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die ausgewählten Betreiber der öffentlichen Dienstleistungen sowie die gewährten Ausgleichszahlungen zu berichten. Der Bericht für das Jahr 2012, der auf der Homepage des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur abrufbar ist (vgl. Verkehrsträger -> Schiene -> Planung und Finanzierung -> Informationsmaterial), weist für alle vom Land bestellten SPNV-Leistungen (65.420.381 Zugkilometer) Zahlungen im Umfang von 635.067.040 Euro aus. Das entspricht einem durchschnittlichen Landeszuschuss in Höhe von 9,71 Euro/Zugkm. Eine Aufschlüsselung nach einzelnen Verkehrsverträgen ist in Anbetracht der anstehenden Vergabeverfahren leider nicht möglich.

6. *Inwiefern beruht der aktuelle Kilometer-Preis auf finanziellen Sondereffekten bei der Fahrzeugbeschaffung?*

Auf die Antwort zu Frage 10 wird verwiesen.

7. *Wie weit sind die Planungen sowie ggf. die Ausschreibungen für die Elektrifizierung der Höllentalbahn von Neustadt bis Donaueschingen fortgeschritten?*

Nach Auskunft des ZRF (Zweckverbund Regio-Nahverkehr Freiburg) dauern die Vorplanungen für den Ausbau der östlichen Höllentalbahn zwischen Neustadt und Donaueschingen noch an. Dem ZRF wurde die Vorlage der Ergebnisse seitens der DB AG für Juli 2013 zugesagt.

An die Vorplanung schließen sich mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung zunächst noch weitere Planungsphasen sowie das Planrechts- und das Zuschussverfahren an, bevor eine Ausschreibung für die Elektrifizierungs- und die sonstigen Ausbauarbeiten durchgeführt werden kann.

8. *In welchem Zeithorizont werden von welcher Seite die nach erfolgter Vergabe verbesserten Takte auf der Rheintalbahn überprüft?*

Eine Überprüfung findet jährlich mit der Erstellung des nächsten Jahresfahrplans statt.

9. *Wie ist der Stand der Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG bezüglich des Erwerbs der Nebenstrecken?*

Nach Mitteilung des ZRF dauern die Verhandlungen zu einer möglichen Übernahme von DB-Strecken für Planung und Ausbau – unter anderem bedingt durch einen Wechsel im Vorstandsvorsitz der DB Netz AG – derzeit noch an. Dem entsprechend liegen noch keine Ergebnisse vor.

10. *Wie setzen sich die von ihr erwarteten Kostensteigerungen für die Umsetzung des Breisgau-S-Bahn 2020-Konzepts in Höhe von 64 Millionen Euro zusammen?*

Die prognostizierten Mehrkosten für die Zugbestellungen bei der Breisgau-S-Bahn für die vollständige Umsetzung der Breisgau S-Bahn 2020 im Vergleich zum heutigen Angebot liegen bei rund 64 Mio. Euro pro Jahr. Dies beruht zum einen auf den Plänen, die Zugleistungen erheblich, je nach Strecke um bis zu 140 Prozent auszuweiten. Diese geplanten Mehrleistungen ergeben sich im Wesentlichen aus:

- Viertelstundentakt Hugstetten–Freiburg–Himmelreich;
- Viertelstundentakt Breisach–Freiburg–Himmelreich zur Hauptverkehrszeit;
- (strikt) Halbstundentakt Offenburg–Basel mit einem zusätzlichen Stundentakt (Kaiserstuhlbahn)–Riegel–Freiburg–Neuenburg;
- Halbstundentakt Waldkirch–Elzach;
- Ausweitung aller Verkehre in den Abendstunden und an den Wochenenden;
- Aktive Aufnahme der bisher von der SWEG eigenwirtschaftlich betriebenen Strecken in die Aufgabenträgerschaft des Landes und damit auch in die finanzielle Verantwortung des Landes. Das sind die Strecken Bad Krozingen–Münstertal, Gottenheim–Riegel und Riegel–Endingen–Sasbach–Breisach.

Bisher werden die genannten Verkehre nur halb so oft bedient, also statt im Viertelstundentakt nur im Halbstundentakt und statt im Halbstunden- nur im Stundentakt.

Dieses Mehr an Zugleistungen allein macht jedoch noch nicht die jährliche Steigerung der Kosten um 64 Mio. Euro pro Jahr aus. Ursprünglich ging man mit den angesetzten Durchschnittswerten ohne Berücksichtigung der lokalspezifischen Besonderheiten von einer Kostensteigerung von 20 Mio. Euro aus, die aus Kosteneinsparungen bei den Vergaben im Wettbewerb aus anderen Netzen finanziert werden sollten. Abgesehen von den Steigerungen bei den Trassen- und Stationspreisen gibt es bei der BSB jedoch noch zwei weitere Ursachen für die Kostensteigerungen: die Fahrzeugfinanzierung und die niedrige Erlösbeteiligung.

Für die BSB 2020 wird von neuen Fahrzeugen ausgegangen, die über das jährliche Bestellerentgelt finanziert werden müssen. Die Fahrzeugfinanzierung bei der heutigen BSB erfolgte damals weitgehend über eine einmalige Fahrzeugförderung. Die Fahrzeuge der DB AG sind weitgehend abgeschrieben. Folglich sind in dem künftigen jährlichen Bestellerentgelt die Anteile für die Fahrzeugbeschaffung deutlich höher als heute. Zudem ist bei den Zügen eine Ausweitung der jeweiligen Kapazitäten vorgesehen, wodurch sich die (Fahrzeug-)Kosten nochmals erhöhen.

Normalerweise könnte bei einer so starken Nutzung der Züge wie in Freiburg mit einem niedrigen Zuschuss des Landes gerechnet werden. Im Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF) werden die Bahnverkehre jedoch nicht ausreichend an den Einnahmen beteiligt. Auch die Tarife für die Fahrgäste sind im Vergleich zu anderen Verbänden niedrig.

Die genannte dramatische Erhöhung des Zuschussbedarfs ist für das Land angesichts der Haushaltslage nicht darstellbar. Dem unbestrittenen Nachholbedarf des SPNV im Breisgau wird das Land aber dadurch Rechnung tragen, dass trotz der Knappheit der Regionalisierungsmittel zusätzliche Leistungen geplant wurden, die durch Wettbewerbsrenditen in anderen Netzen des Landes erwirtschaftet werden müssen.

Dr. Splett

Staatssekretärin