

Kleine Anfrage

des Abg. Marcel Schwehr CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Ausschreibungen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Landkreis Emmendingen – Breisgau-S-Bahn 2020

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Aus welchen Gründen wurde mit den SPNV-Vergabeverfahren für das integrierte regionale Nahverkehrskonzept „Breisgau-S-Bahn 2020“ nicht im Sommer 2014 begonnen, wie von Ministerpräsident Kretschmann in Emmendingen angekündigt?
2. Welche Auswirkungen hat die erst Ende Dezember 2014 lediglich für ein Teilnetz von „Breisgau-S-Bahn 2020“ vollzogene Einleitung des Vergabeverfahrens für die Weiterführung dieses Projekts – besonders hinsichtlich des angestrebten Wettbewerbs unter den Anbietern von SPNV-Leistungen und der Finanzierung des erweiterten Fahrplanangebots?
3. Wann ist mit dem Beginn des SPNV-Vergabeverfahrens für die Elztalbahn, westliche und nördliche Kaiserstuhlbahn und Münstertalbahn (Netz 9 b – „Freiburger Y“) zu rechnen?
4. Ist trotz des noch offenen Beginns des Vergabeverfahrens beim Netz 9 b sichergestellt, dass direkt mit Fertigstellung der neuen Infrastruktur auf der Elztalbahn und der westlichen und nördlichen Kaiserstuhlbahn (Netz 9 b) Ende 2018 das dadurch ermöglichte erweiterte Verkehrsangebot durch den zukünftigen Betreiber umgesetzt wird?
5. Wird sie bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 ein erweitertes Angebot auf der Rheintalbahn entsprechend der Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 26. Januar 2013 umsetzen, das heißt insbesondere Einführung eines Halbstundentakts im Regionalbahn- beziehungsweise S-Bahn-Angebot zwischen Bad Krozingen und Emmendingen, ergänzt um den stündlich verkehrenden Regionalexpress zwischen Offenburg und Basel, sowie Erhöhung der Platzkapazitäten in der Hauptverkehrszeit und Schließung heutiger Angebotslücken?

09.02.2015

Schwehr CDU

Eingegangen: 09.02.2015 / Ausgegeben: 18.03.2015

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 5. März 2015 Nr. 3-3895.04-02/118 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Aus welchen Gründen wurde mit den SPNV-Vergabeverfahren für das integrierte regionale Nahverkehrskonzept „Breisgau-S-Bahn 2020“ nicht im Sommer 2014 begonnen, wie von Ministerpräsident Kretschmann in Emmendingen angekündigt?

Insbesondere auf Wunsch der Bieter wurde entschieden, das Vergabeverfahren des Netzes 9 a zeitversetzt zum Vergabeverfahren des Netzes 1 (Stuttgarter Netze) zu starten. Ziel ist, die Bieter nicht mit zeitgleich laufenden Verfahren zu überfordern und damit ausreichend Wettbewerber zu haben. Dies bietet zudem den Vorteil, dass die Vergabeunterlagen aus dem Netz 1 als „Muster“ für die weiteren Verfahren verwendet werden können, sodass die Bieter bei Folgeverfahren bereits Kenntnis über wesentliche Bestandteile der Ausschreibungsunterlagen haben.

2. Welche Auswirkungen hat die erst Ende Dezember 2014 lediglich für ein Teilnetz von „Breisgau-S-Bahn 2020“ vollzogene Einleitung des Vergabeverfahrens für die Weiterführung dieses Projekts – besonders hinsichtlich des angestrebten Wettbewerbs unter den Anbietern von SPNV-Leistungen und der Finanzierung des erweiterten Fahrplanangebots?

Dem Projekt „Breisgau-S-Bahn 2020“ liegt ein Betriebskonzept zugrunde, das einen Infrastrukturausbau erfordert. Die termingerechte Fertigstellung der Infrastruktur ist Voraussetzung für einen Betriebsstart ab Ende 2018. Hierfür bietet erst die im Frühjahr 2015 vorgesehene Unterzeichnung der Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung eine akzeptable Gewissheit, weil zu diesem Zeitpunkt bereits eine höhere Planungstiefe nach HOAI Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung und Kostenberechnung) und teilweise Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) vorliegt. Auf diesen Umstand ist der zeitliche Ablauf des Vergabeverfahrens abgestimmt.

3. Wann ist mit dem Beginn des SPNV-Vergabeverfahrens für die Elztalbahn, westliche und nördliche Kaiserstuhlbahn und Münstertalbahn (Netz 9 b – „Freiburger Y“) zu rechnen?

Ein Start des Vergabeverfahrens des Netzes 9 b ist nach Abschluss des Vergabeverfahrens des Netzes 9 a vorgesehen.

4. Ist trotz des noch offenen Beginns des Vergabeverfahrens beim Netz 9 b sichergestellt, dass direkt mit Fertigstellung der neuen Infrastruktur auf der Elztalbahn und der westlichen und nördlichen Kaiserstuhlbahn (Netz 9 b) Ende 2018 das dadurch ermöglichte erweiterte Verkehrsangebot durch den zukünftigen Betreiber umgesetzt wird?

Vorgesehen ist die Aufnahme des elektrischen Betriebes mit Fertigstellung der Infrastrukturmaßnahmen wie dem Kreuzungsbahnhof Gutach und der vollständigen Elektrifizierung. Sollte es zu Verzögerungen bei der Fertigstellung der Infrastruktur oder der Lieferung der Fahrzeuge kommen, so ist als Rückfallebene Übergangsweise ein Weiterbetrieb mit Dieselfahrzeugen vorgesehen.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

5. *Wird sie bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 ein erweitertes Angebot auf der Rheintalbahn entsprechend der Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 26. Januar 2013 umsetzen, das heißt insbesondere Einführung eines Halbstundentakts im Regionalbahn- beziehungsweise S-Bahn-Angebot zwischen Bad Krozingen und Emmendingen, ergänzt um den stündlich verkehrenden Regionalexpress zwischen Offenburg und Basel, sowie Erhöhung der Platzkapazitäten in der Hauptverkehrszeit und Schließung heutiger Angebotslücken?*

Im Netz 4 sollen Neufahrzeuge wie auch hochwertige Gebrauchtfahrzeuge zugelassen werden, da dies den Wettbewerbsdruck erhöhen und damit zu wirtschaftlichen Ergebnissen führen kann. Eine Marktanalyse hat ergeben, dass für Dezember 2018 deutschlandweit Inbetriebnahmen mit einem Volumen von rund 110 Millionen Zugkilometern jährlich geplant sind. Für Dezember 2019 sind hingegen Inbetriebnahmen mit einem Volumen von rund 35 Millionen Zugkilometern geplant. Für Dezember 2018 sollten daher keine weiteren Inbetriebnahmen mit Neufahrzeugen terminiert werden, um eine Überlastung der Bieter und der Fahrzeugindustrie zu vermeiden.

Der Start der Ausschreibung für das Netz 4 ist deshalb im 2. Halbjahr 2014, die Inbetriebnahme im Dezember 2019 vorgesehen. Folglich sind für den Zeitraum zwischen dem Auslaufen des bestehenden Verkehrsvertrages (Ende September 2016) und den Betriebsstart des Netzes 4 (Dezember 2019) die Leistungen im derzeit laufenden Vergabeverfahren „Übergangsverträge“ gefordert. Dieses sieht in den Grundzügen die Fortführung des heutigen Angebotes vor. Leistungsausweitungen sollen dabei vorgezogen werden, müssen derzeit jedoch unter den Vorbehalt einer für Baden-Württemberg auskömmlichen Revision der Regionalisierungsmittel gestellt werden.

Dr. Splett

Staatssekretärin