

Antrag

der Abg. Dr. Patrick Rapp u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Breisgau-S-Bahn 2020

Antrag

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

1. wie sich das vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) vorgestellte abgespeckte Konzept von der ursprünglichen Konzeption zur Breisgau-S-Bahn 2020 unterscheidet (Gegenüberstellung von Strecken, Angebotsdichte, Infrastrukturmaßnahmen, Kosten);
2. mit welchen Kosten sie bei der Realisierung des abgespeckten Konzepts rechnen und von wem die Kosten mit welchem Anteil getragen werden sollen;
3. ob sie das Konzept mit dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) abgestimmt hat;
4. ob sie es für geeignet erachtet, das vom MVI erarbeitete abgespeckte Konzept im Rahmen eines Neujahrsempfangs einer der Regierungsparteien vorzustellen;
5. weshalb die vom MVI vorgestellte abgespeckte Konzeption Verbesserungen hauptsächlich für den Ballungsraum Freiburg vorsieht;
6. weshalb die Elektrifizierung der Höllentalbahn zwischen Neustadt und Donaueschingen in der Pressemitteilung des MVI zur Vorstellung des abgespeckten Konzepts nicht auftaucht;
7. ob sie weiterhin an der Elektrifizierung der Höllentalbahn Neustadt–Donaueschingen festhält und wann diese realisiert werden soll;
8. ob das MVI weiterhin in Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG steht oder ob die vorgestellte Konzeption das abschließende Verhandlungsergebnis darstellt;

9. wie und in welchem Zeitrahmen aus ihrer und aus Sicht des MVI die Elektrifizierung ins Elztal und nach Breisach erfolgen soll;
10. wie sie zu dem vom ZRF angestrebten Halbstundentakt ins Elztal Stellung nimmt und welche Position diese gegenüber der Deutschen Bahn AG vertritt.

25.02.2013

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

Begründung

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat am 26. Januar 2013 anlässlich einer Rede des Verkehrsministers am Neujahrsempfang von Bündnis 90/Die Grünen im Landkreis Emmendingen ein abgespecktes Konzept zur Realisierung von „Breisgau-S-Bahn 2020“ vorgestellt. Die angekündigten angestrebten Angebotsverbesserungen beschränken sich hauptsächlich auf den Ballungsraum Freiburg und berücksichtigen die übrigen Mittelzentren nur unzureichend. Vertreter der Region bezeichneten den Vorschlag bereits als Minimallösung und unzureichend. Die Elektrifizierung der Höllentalbahn von Neustadt bis Donaueschingen findet überhaupt keine Erwähnung. Zu den Elektrifizierungen der Strecken Breisach und Elzach wird nur vage Stellung genommen. Es stellt sich daher die Frage, ob das Land auf die Elektrifizierung verzichten will.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 2. April 2013 Nr. 3-3895.04-02/102 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. wie sich das vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) vorgestellte abgespeckte Konzept von der ursprünglichen Konzeption zur Breisgau-S-Bahn 2020 unterscheidet (Gegenüberstellung von Strecken, Angebotsdichte, Infrastrukturmaßnahmen, Kosten);*

Das Konzept unterscheidet sich für den Zielzustand nicht. Unterschiede gibt es lediglich für die erste Realisierungsstufe. Diese sieht nach derzeitigem Planungsstand im Normalverkehr an Werktagen vor:

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Streckenabschnitt	Anzahl Züge pro Stunde in der		Vorgesehene Infrastrukturmaßnahmen in der	
	ursprünglichen 1. Stufe	neuen 1. Stufe	ursprünglichen 1. Stufe	neuen 1. Stufe
Breisach–Sasbach	1	1	Elektrifizierung	Elektrifizierung
Sasbach–Endingen	2	2	Elektrifizierung	Elektrifizierung
Endingen–Riegel	3	3	Elektrifizierung	Elektrifizierung
Riegel–Riegel-Malterdingen	2	2	Elektrifizierung	Elektrifizierung
Riegel–Gottenheim	2	2	Elektrifizierung	Elektrifizierung
Breisach–Hugstetten	2	2	Elektrifizierung Kreuzungsstelle ^(*)	Elektrifizierung
Hugstetten–Freiburg	4	2	Elektrifizierung Kreuzungsstelle	Elektrifizierung
Freiburg–Himmelreich	4	3	Kreuzungsstelle Wendegleis	Kreuzungsstelle
Himmelreich–Neustadt	2	2		
Neustadt–Donaueschingen	1	1	Elektrifizierung	Elektrifizierung
Titisee–Seebrugg	1	1		
Elzach–Bleibach	2	1	Elektrifizierung	Elektrifizierung
Bleibach–Waldkirch	2	2	Elektrifizierung, Kreuzung in Gutach	Elektrifizierung
Waldkirch–Denzlingen	2	2	Elektrifizierung	Elektrifizierung
Offenburg–Emmendingen	2	2		
Emmendingen–Denzlingen	2	3		
Denzlingen–Freiburg	4	5		
Freiburg–Bad Krozingen	3	3		
Bad Krozingen–Müllheim	3	2		
Müllheim–Basel	3	2		
Bad Krozingen–Staufen	2	2	Elektrifizierung	Elektrifizierung
Staufen–Münstertal	1	1	Elektrifizierung, Kreuzung in Staufen	Elektrifizierung, Kreuzung in Staufen
Müllheim–Mulhouse	1	1		

(*) = für 4 Züge pro Stunde zur Hauptverkehrszeit

Darüber hinaus sind umfangreiche Anpassungen bei den Bahnsteigen vorgesehen. Dazu gehören standardmäßig die Erhöhung auf 55 cm und die Verlängerung auf 210 m. Unterschiede zwischen der ursprünglichen 1. Stufe und der neuen 1. Stufe sind insoweit bisher nicht vorgesehen.

Die Umsetzung der 1. Realisierungsstufe ist in den Jahren 2017 bis 2019 vorgesehen. Einzelne Maßnahmen werden bereits dieses Jahr abgeschlossen, wie die Elektrifizierung der Münstertalbahn, sind zum letzten Fahrplanwechsel erfolgt, wie der Ausbau der Verbindungen zwischen Freiburg und Mulhouse mit dem „Blauwal“ genannten Triebwagen, und sind für kommendes Jahr vorgesehen, wie Kapazitätsausweitungen zu den Spitzenzeiten.

2. mit welchen Kosten sie bei der Realisierung des abgespeckten Konzepts rechnen und von wem die Kosten mit welchem Anteil getragen werden sollen;

Kosten Betrieb:

Es ist geplant, das SPNV-Angebot auszuweiten. Eine Einzelaufstellung der Kosten kann mit Rücksicht auf die anstehenden Vergabeverfahren nicht erfolgen. Finanziert wird das Angebot aus den Regionalisierungsmitteln des Landes und einer Kostenbeteiligung des Zweckverbandes Regio-Freiburg (ZRF) von bis zu 1,8 Millionen Euro pro Jahr. Die heutigen Verkehre auf den SWEG-Strecken Münstertal–Bad Krozingen, Riegel–Breisach und Riegel–Gottenheim sollen künftig durch das Land bestellt werden.

Kosten Infrastruktur:

Die Breisgau-S-Bahn 2020 ist über einen Rahmenantrag zur Förderung im GVFG-Bundesprogramm angemeldet. Das Land und der ZRF gehen davon aus, dass das Vorhaben in Kategorie A des GVFG-Bundesprogramms aufgenommen wird und damit bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten vom Bund und 20 Prozent vom Land Baden-Württemberg getragen werden. Die verbleibenden 20 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten und sämtliche nicht zuwendungsfähigen Kosten wie insbesondere die Planungskosten übernimmt der ZRF. Die Planungskosten werden nochmals mit rund 20 Prozent bezogen auf die Baukosten abgeschätzt.

Die Ergebnisse der Vorplanungen vom September 2012 für die Teilprojekte Breisacher Bahn und Elztalbahn durch die DB hatten zu deutlichen Erhöhungen der Baukosten gegenüber der 2009 gemeinsam von DB AG und ZRF erarbeiteten Grobkostenschätzung geführt. Der ZRF hat daraufhin gemeinsam mit dem Land ein verändertes Konzept für eine erste Ausbaustufe entwickelt mit dem Ziel, den Umfang der Infrastrukturmaßnahmen und damit die Kosten auf das ursprünglich vorgesehene Volumen für den S-Bahn-Ausbau von rund 180 Mio. Euro Baukosten zu reduzieren, gleichzeitig aber noch ein Maximum an Zusatznutzen für die Fahrgäste zu generieren. Das Angebotskonzept für diese Ausbaustufe 2018-neu ist unter Ziffer 1. beschrieben.

Die Überarbeitung der Vorplanungsergebnisse dauert derzeit noch an. Erst wenn diese voraussichtlich im Sommer dieses Jahres abgeschlossen ist, werden belastbare Aussagen zu den Kosten für das modifizierte Konzept möglich sein.

3. ob sie das Konzept mit dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) abgestimmt hat;
4. ob sie es für geeignet erachtet, das vom MVI erarbeitete abgespeckte Konzept im Rahmen eines Neujahrsempfangs einer der Regierungsparteien vorzustellen;

Zu 3. und 4.:

Eine Abstimmung erfolgt in der eingesetzten Arbeitsgruppe zwischen ZRF und Land. Der ZRF hat die Federführung für den Infrastrukturausbau übernommen, und das Land ist zuständig für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Die Abstimmung ist zwingend erforderlich, um die Zeitpläne für die Infrastrukturausbauten mit den vorgesehenen Angebotsausweitungen im SPNV zu synchronisieren. Deshalb ist die Abstimmung und die Zusammenarbeit sowohl in der Freiburger Erklärung als auch der Mitfinanzierungsvereinbarung vereinbart.

Das neue Angebotskonzept für die 1. Stufe der Breisgau-S-Bahn wurde für die Ost-West-Achse Breisach/Endingen–Freiburg–Titisee–Seebrugg/Villingen und die Nord-Süd-Achse Offenburg–Basel am 26. Januar 2013 mit dem Vorstandsvorsitzenden des ZRF erörtert sowie anschließend über eine Pressemitteilung kommuniziert. Für die Elztalbahn und die Kaiserstuhlbahn, Abschnitte Nord und West, sind die konzeptionellen Überlegungen zum Angebot der Ausbaustufe 2018-neu noch nicht abgeschlossen. Der Neujahrsempfang fand am gleichen Tag im Anschluss, aber ohne inhaltlichen Zusammenhang, statt.

5. weshalb die vom MVI vorgestellte abgespeckte Konzeption Verbesserungen hauptsächlich für den Ballungsraum Freiburg vorsieht;

Hintergrund sind die begrenzten Finanzmittel und die Notwendigkeit, gezielt in Gebieten mit hoher Nachfrage die Kapazitäten auszuweiten. Dazu werden die Fahrzeugkapazitäten auf den Ballungsraum konzentriert. Vermieden werden dadurch zu große Überkapazitäten außerhalb des Ballungsraumes auf den langen Strecken bis Basel und Offenburg. Zur Verdeutlichung erfolgt eine grobe Darstellung der Nutzerzahlen des SPNV an einem durchschnittlichen Wochentag:

Abschnitt	Anzahl Fahrgäste pro Tag
Offenburg–Herbolzheim	8.000 bis 9.000
Herbolzheim–Emmendingen	10.000 bis 14.000
Emmendingen–Denzlingen	15.000 bis 16.000
Denzlingen–Freiburg	23.000 bis 25.000
Freiburg–Bad Krozingen	15.000 bis 17.000
Bad Krozingen–Müllheim	10.000 bis 12.000
Müllheim–Basel	ca. 7.000

6. weshalb die Elektrifizierung der Höllentalbahn zwischen Neustadt und Donaueschingen in der Pressemitteilung des MVI zur Vorstellung des abgespeckten Konzepts nicht auftaucht;

7. ob sie weiterhin an der Elektrifizierung der Höllentalbahn Neustadt–Donaueschingen festhält und wann diese realisiert werden soll;

Zu 6. und 7.:

Die Elektrifizierung zwischen Neustadt und Donaueschingen ist als Teil der Ost-West-Achse grundsätzlich Bestandteil der Ausbaustufe 2018-neu und soll entsprechend zeitgerecht umgesetzt werden. Der Streckenabschnitt wird zudem Gegenstand des geplanten Vergabeverfahrens für die Ost-West-Achse sein. Die Vorplanungen für die östliche Höllentalbahn werden voraussichtlich erst im Sommer 2013 abgeschlossen sein, sodass auch erst dann ein vollständiger Überblick über die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen und die Kosten sowie zum Zeitplan vorliegen wird. Erst dann kann entschieden werden, ob die Elektrifizierung der östlichen Höllentalbahn zeitnah umgesetzt werden kann.

8. ob das MVI weiterhin in Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG steht oder ob die vorgestellte Konzeption das abschließende Verhandlungsergebnis darstellt;

Das Konzept Breisgau-S-Bahn 2020 wie auch die erste Ausbaustufe wurden gemeinsam von MVI, NVBW und ZRF in Abstimmung mit den Infrastrukturunternehmen DB AG und SWEG entwickelt. Die Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen hinsichtlich Planung und Ausbau erfolgt in der Regel durch die DB AG und die SWEG auf Grundlage von Verträgen mit dem ZRF und dem Land. Zudem müssen die Infrastrukturunternehmen die Fahrbarkeit der Angebotskonzepte bestätigen.

Die Verhandlungen zwischen MVI, ZRF und der DB AG beziehen sich derzeit schwerpunktmäßig auf die Einhaltung der Zeitpläne für Ausbau und Abrechnung der Maßnahmen mit Blick auf die Beendigung der Bundesförderung zum Ende des Jahres 2019.

9. wie und in welchem Zeitrahmen aus ihrer und aus Sicht des MVI die Elektrifizierung ins Elztal und nach Breisach erfolgen soll;

Ziel ist es, die Maßnahmen der Ausbaustufe 2018-neu im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms bis Ende 2019 zu realisieren und abzurechnen. Für den Fall, dass es zu unvorhersehbaren Verzögerungen und damit zu einem teilweisen Entfall der Bundeszuschüsse kommt, wurde über entsprechende Verpflichtungsermächtigungen im Landeshaushalt eine Ausfallgarantie des Landes für diese Finanzierungsanteile abgesichert.

10. wie sie zu dem vom ZRF angestrebten Halbstundentakt ins Elztal Stellung nimmt und welche Position diese gegenüber der Deutschen Bahn AG vertritt.

Heute verkehren die Züge im Elztal zwischen Freiburg und Waldkirch im Halbstundentakt und zwischen Waldkirch und Elzach im Stundentakt. Ziel des Projektes Breisgau-S-Bahn 2020 ist die Erweiterung des Halbstundentaktes auch auf den Abschnitt bis Elzach. An diesem Ziel wird weiterhin festgehalten. Aufgrund der kommunizierten Kostensteigerungen bei den dafür notwendigen Infrastrukturmaßnahmen wurde gemeinsam mit dem ZRF ein Konzept entwickelt, bei dem die Infrastrukturmaßnahmen und die Betriebsausweitung in Stufen erfolgen. Geprüft wird derzeit, ob sich mit der bestehenden Infrastruktur ein Halbstundentakt auf dem halben Abschnitt bis nach Elzach – also zwischen Waldkirch und Bleibach – realisieren lässt.

In einer Variante wird zudem untersucht, ob und unter welchen Voraussetzungen eine Verlängerung des Halbstundentaktes über Bleibach hinaus bis Elzach in den Hauptverkehrszeiten möglich wäre.

Sofern sich diese Ansätze als machbar erweisen, werden die damit verbundenen Angebotsverbesserungen Gegenstand des geplanten Vergabeverfahrens.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur