
Elektrifizierung und Infrastrukturertüchtigung der Schienenstrecke Neustadt (Schwarzwald) – Donaueschingen

14. Sachstandsbericht – Februar 2018

Der Schwarzwald-Baar-Kreis und der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) haben am 18. Juli 2011 einen öffentlich-rechtlichen Vertrag geschlossen über die Planung und Co-Finanzierung des Ausbaus der Höllentalbahn Ost zwischen Neustadt (Schwarzwald) und Donaueschingen als Teil der Breisgau-S-Bahn 2020. Nach diesem Vertrag erstattet der ZRF dem Schwarzwald-Baar-Kreis zweimal jährlich schriftlich Bericht über den aktuellen Stand des Vorhabens und dessen finanzielle Auswirkungen. Aufgrund der bevorstehenden Vergabe der Bauleistungen im März 2018 wird dieser Sachstandsbericht zusätzlich vorgelegt.

1. Stand des Planfeststellungsverfahrens Höllentalbahn Ost

Das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der **Höllentalbahn West** zwischen Freiburg Hauptbahnhof und Neustadt (Schwarzwald) wurde mit der Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses im November 2017 abgeschlossen. Baubeginn mit Vollsperrung der Strecke ist am 01. März 2018.

Für den Ausbau der **Höllentalbahn Ost** wird noch im Februar 2018 mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gerechnet. Nach der Zustellung und Auslegung des Beschlusses besteht mit Ablauf einer 4-wöchigen Einspruchsfrist ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss, der für die östliche Höllentalbahn gemäß aktuellem Projektzeitplan Ende März erwartet wird. Die gegenüber den Angaben aus dem letzten Sachstandsbericht eingetretene weitere zeitliche Verschiebung um etwa 3 Monate ist auf die längere Bearbeitungszeit des Planfeststellungsbeschlusses und diverser Nachforderungen seitens des EBA zurückzuführen. So wurden u.a. nachträgliche Erläuterungen zu den einzelnen Maßnahmen des Brand- und Katastrophenschutzkonzeptes im Bereich der Tunnel gefordert und von der DB AG zeitnah vorgelegt. Dies hat jedoch keine Auswirkungen auf den geplanten Baubeginn Mitte 2018, weil parallel zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens bereits die Ausschreibungen für die Bauleistungen vorbereitet und eingeleitet wurden.

Für die übrigen im Rahmen der aktuellen Ausbaustufe der Breisgau-S-Bahn 2020 auszubauenden DB-Strecken (Breisacher Bahn, Elztalbahn) laufen gegenwärtig die Planfeststellungsverfahren noch.

2. Finanzierung

Für die einzelnen Strecken des Gesamtprojektes Breisgau-S-Bahn 2020 ist jeweils ein Antrag zur endgültigen Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm (sog. Kategorie „a“) zu stellen. Ein weiterer Antrag ist erforderlich zur Erteilung eines Zuwendungsbescheids. Dieser wurde für die Höllentalbahn Ost Anfang April 2017 beim EBA eingereicht.

Das EBA prüft die Finanzierungsanträge und erteilt danach in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium die entsprechenden Bescheide, in denen auch mögliche nicht zuwendungsfähige Kostenanteile festgesetzt werden. Mit der endgültigen Aufnahme der Höllentalbahn Ost in das GVFG-Bundesprogramm ist die Zuwendungsfähigkeit des Vorhabens grundsätzlich gesichert. Voraussetzung für die Auszahlung der Bundes- und Landesmittel in Höhe von bis zu 80% der zuwendungsfähigen Baukosten ist dann das Vorliegen des entsprechenden Zuwendungsbescheids.

In Abstimmung mit dem ZRF hat die DB AG zusätzlich einen Antrag auf Zustimmung zum zuwendungsunschädlichen vorzeitigen Baubeginn beim EBA gestellt, dem das EBA im Mai 2017 seine Zustimmung erteilt hat. Mit der sogenannten Unbedenklichkeitsbescheinigung ist sichergestellt, dass ein Baubeginn mit Blick auf die Einhaltung des Zeitplans auch dann erfolgen kann, wenn der Zuwendungsbescheid nicht rechtzeitig vorliegen sollte. Für den Fall, dass in dieser Phase bereits Baukosten anfallen, müssen diese nach dem zwischen den Projektbeteiligten abgeschlossenen Realisierungs- und Finanzierungsvertrag durch den Schwarzwald-Baar-Kreis bzw. den ZRF jeweils für ihren Streckenabschnitt vorfinanziert werden.

3. Ausblick und Zeitplan

Nachdem für alle Hauptgewerke Bautechnik/Tiefbau, Oberleitungsbau sowie Leit- und Sicherungstechnik (Signale, Stellwerke) die Ausschreibungsverfahren beendet sind, wurde durch die DB AG eine Prüfung und Wertung der von den Bietern abgegebenen Angebotsunterlagen vorgenommen. Zu den Ergebnissen siehe Ziffer 6.

Die Vergabe der Bauleistungen für die östliche Höllentalbahn, also die Erteilung des Zuschlags an die Bauunternehmen, ist auf Ende März 2018 terminiert, so dass anschließend - trotz leichter Verschiebungen im Zeitplan - ausreichend Zeit verbleibt für die notwendigen Vorbereitungen bis zum Baubeginn Mitte des Jahres.

4. Baudurchführung und Schienenersatzverkehr (SEV)

Der gegenwärtige Planungsstand für die Höllentalbahn Ost sieht eine Streckensperrung zwischen Mai 2018 und Oktober 2019 vor. Die gegenüber dem letzten Sachstandsbericht eingetretene vorgezogene Streckensperrung um 2 Monate ist auf von der DB AG vorab durchzuführende Erhaltungsmaßnahmen zwischen Neustadt und Rötenbach zurückzuführen. Diese sind nicht Teil des Vorhabens Breisgau-S-Bahn 2020, müssen aber mit Blick auf den Bauablauf zwingend vor dem eigentlichen Streckenausbau umgesetzt werden.

Gegenüber den zuletzt mitgeteilten Informationen hinsichtlich Baudurchführung und Gestaltung des Schienenersatzverkehrs gibt es keine neuen Erkenntnisse. Für den Streckenabschnitt Höllentalbahn West wurde durch die DB AG am 06. Februar 2018 in Kirchzarten eine Infoveranstaltung zur Vorstellung der Bauarbeiten und der Konzeption des Schienenersatzverkehrs durchgeführt, die sehr gut aufgenommen wurde. Eine entsprechende Veranstaltung wird vor Baubeginn auch im Bereich der Höllentalbahn Ost stattfinden. Die DB AG wird den Termin rechtzeitig gegenüber der Öffentlichkeit kommunizieren.

5. Vergabe S-Bahn-Betrieb

Das Land hatte als zuständiger Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Ende Dezember 2014 das Ausschreibungsverfahren für den künftigen S-Bahn-Betrieb auf der Ost-West-Achse der Breisgau-S-Bahn 2020 eingeleitet. Das Vergabernetz 9a (Breisgau Ost-West) umfasst die Breisacher Bahn (Breisach-Gottenheim-Freiburg), die östliche Kaiserstuhlbahn (Endingen-Gottenheim), die Höllentalbahn (Freiburg-Titisee-Neustadt-Donaueschingen mit Weiterführung der Züge bis Villingen über die Schwarzwaldbahn) und die Drei-Seen-Bahn (Titisee-Seebrugg). Den Zuschlag für das Vergabernetz 9a hat die DB Regio erhalten. Die Inbetriebnahme in diesem Netz ist gemäß aktuellem Vergabekalender des Verkehrsministeriums ab Dezember 2019 vorgesehen.

6. Kostenentwicklung

Wie unter Ziffer 3. dargelegt, liegen seit Kurzem die Ausschreibungsergebnisse der Bauleistungen für alle wesentlichen Gewerke vor. Nach Prüfung und Wertung hat die DB AG die Ergebnisse - gemäß dem Territorialprinzip wie im öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen dem Schwarzwald-Baar-Kreis und dem ZRF vereinbart - die beiden Streckenabschnitte aufgeteilt.

Leider zeigen die Vergabeergebnisse für die Höllentalbahn Ost eine ähnliche Entwicklung wie bereits bei der Kaiserstuhlbahn und bei der Höllentalbahn West: Die Preise für die Bereiche Bautechnik/Tiefbau und Oberleitung liegen konjunkturbedingt deutlich über den Ansätzen der Kostenberechnung, ohne dass es im Rahmen der Ausschreibung zu einer Mehrung

von Leistungen gekommen wäre oder sonstige verfahrenstechnische Gründe ausschlaggebend gewesen wären. Die Entwicklung geht allein auf die anhaltend hohe Nachfrage nach den entsprechenden Bauleistungen zurück und lässt sich aktuell bei zahlreichen vergleichbaren Projekten beobachten. In dem dritten Hauptgewerk, der Leit- und Sicherungstechnik, ergab die Submission bei der Höllentalbahn Ost keine Kostensteigerung.

Der Kostenanteil des Schwarzwald-Baar-Kreises für den Ausbau des Streckenabschnitts von der Kreisgrenze bis Donaueschingen beläuft sich damit aktuell auf 14,70 Mio. Euro. Gegenüber dem bisher verwandten Ansatz von 12 Mio. Euro für die kommunale Kofinanzierung bedeutet dies eine Steigerung von rund 2,70 Mio. Euro bzw. 22,5 %. Der Kostenansatz umfasst den Eigenanteil an den Baukosten gemäß GVFG-Bundesprogramm, einen Anteil für mögliche nicht zuwendungsfähige Baukosten und den sogenannten Selbstbehalt sowie die anfallenden Planungskosten.

Grundlage für die Finanzierung von Mehrkosten, die aus Preissteigerungen entstehen, bildet der zwischen den Beteiligten für alle Strecken jeweils unterzeichnete Realisierungs- und Finanzierungsvertrag. Für den Bereich der Höllentalbahn West hatten die dort Beteiligten der Vergabe der Bauleistungen trotz der Kostensteigerungen zugestimmt. Ausschlaggebend hierfür war insbesondere, dass angesichts der konjunkturellen Situation bei einer möglichen Aufhebung und sofortigen Neuausschreibung keine wesentlich günstigeren Ergebnisse zu erwarten sind. Vielmehr besteht die Gefahr, dass bei einer erneuten Ausschreibung keine Angebote mehr abgegeben werden, weil derzeit zahlreiche Vorhaben ausgeschrieben werden und die vorhandenen Kapazitäten dann ggf. in anderen Projekten gebunden sind. Zudem ist eine Änderung der Marktlage derzeit nicht abzusehen, was auch möglichen Überlegungen zu einer späteren Neuausschreibung widerspricht, weil letztlich nicht abgeschätzt werden kann, um welchen Zeitraum man das Verfahren verschieben müsste. Andererseits ist das Vergabeverfahren für den künftigen S-Bahn-Betrieb auf der Ost-West-Achse bereits abgeschlossen. Verzögerungen bei der baulichen Umsetzung der Maßnahmen würden sich negativ auf den Inbetriebnahmezeitpunkt auswirken.

Da sich die Sachlage gegenüber der Ausschreibung für die Höllentalbahn West nicht geändert hat, wird die ZRF-Verwaltung der Verbandsspitze vorschlagen, der Vergabe der Bauleistungen auch für die Höllentalbahn Ost - trotz der konjunkturbedingten Preissteigerungen - zuzustimmen.