

**Kleine Anfrage**

**der Abg. Georg Wacker, Elke Brunnemer, Karl Klein  
und Gerhard Stratthaus CDU**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

**S-Bahn Rhein-Neckar – Verzögerungen zweite Ausbaustufe**

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Was sind nach ihrer Kenntnis die Gründe für die Verzögerung bei der zweiten Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar?
2. Wann hat sie erstmalig von der Deutschen Bahn AG über die voraussichtliche Verzögerung Kenntnis erhalten und wann wurde sie endgültig darüber informiert, dass der vereinbarte Zeitplan nicht eingehalten werden kann?
3. Inwiefern enthalten der Kooperationsvertrag zwischen den Bundesländern Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz sowie der Deutschen Bahn AG, dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH) vom 19. Juni 2008 sowie die darauf basierenden Bau- und Finanzierungsverträge verbindliche Regelungen in Bezug auf den Zeitablauf der Baumaßnahmen und des Gesamtprojekts?
4. Welche Maßnahmen will das Land ergreifen, um auf die Einhaltung der ursprünglichen Zeitplanung durch die Deutsche Bahn AG hinzuwirken und welche Schritte plant sie konkret?

17. 01. 2012

Wacker, Brunnemer, Klein, Stratthaus CDU

### Begründung

Seit dem Berichts Antrag vom 20. Oktober 2011 und der Beantwortung durch das Verkehrsministerium vom 9. November 2011 (Drucksache 15/754) hat sich in Bezug auf die zweite Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar ein neuer Sachverhalt ergeben, der aus Sicht der CDU-Landtagsfraktion ein Aktiverwerden der Landesregierung erfordert. Überraschend hat die Deutsche Bahn AG Ende Dezember 2011 verkündet, die angestrebte Fertigstellung des Gesamtprojekts Ausbau S-Bahn Rhein-Neckar zum Fahrplanwechsel 2015 nicht einhalten zu können. Dies werde jetzt frühestens zum Fahrplanwechsel 2018 der Fall sein.

Obwohl in erster Linie die Deutsche Bahn AG für die Verzögerungen bei der Umsetzung in die Verantwortung zu nehmen ist, ist das Land nun gefordert, die Interessen der baden-württembergischen Städte und Gemeinden in der Metropolregion Rhein-Neckar gegenüber der Deutschen Bahn AG wahrzunehmen und auf diese nachdrücklich mit dem Ziel der Einhaltung des ursprünglichen Zeitplans einzuwirken. Sofern der Kooperationsvertrag zwischen den Bundesländern Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz sowie der Deutschen Bahn AG, dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH) vom 19. Juni 2008 sowie die darauf basierenden Bau- und Finanzierungsverträge verbindliche Regelungen in Bezug auf den Zeitablauf der Baumaßnahmen und des Gesamtprojekts enthalten, sind darauf aufbauend von Seiten des Landes alle Möglichkeiten zu nutzen, auf Einhaltung des ursprünglichen Zeitplans zu drängen. Auf keinen Fall kann der Zeithorizont 2018 oder gar darüber hinaus einfach hingenommen werden.

Im Rahmen der Bauarbeiten zum Ausbau der S-Bahn investieren viele Kommunen außerdem in weitere Infrastruktur im Umfeld der Bahnhöfe und haben daher ein gesteigertes Interesse daran, dass die Zeitpläne zum S-Bahn-Ausbau eingehalten werden: Verzögerungen bei der S-Bahn führen auch zu gesteigerten Kosten bei damit zusammenhängenden weiteren kommunalen Investitionen.

### Antwort

Mit Schreiben vom 6. Februar 2012 Nr. 3-3895.02-01/174 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

#### *1. Was sind nach ihrer Kenntnis die Gründe für die Verzögerung bei der zweiten Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar?*

Hauptgründe für die Verzögerungen sind nach Kenntnis der Landesregierung:

- die Verlängerung der Bearbeitungszeiten im Plangenehmigungsverfahren durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) bis zum Genehmigungsbescheid von bisher drei auf zuletzt zehn bis zwölf Monate;
- die Verlängerung der Bearbeitungszeiten eines Antrags zur Aufnahme in die Kategorie „a“ des GVFG-Bundesprogramms sowohl beim EBA als auch beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) von bisher insgesamt sechs auf zuletzt zwölf Monate;
- die Verzögerungen bei der Baufreigabe in finanzieller Hinsicht durch das EBA von bisher drei auf zuletzt zehn Monate;
- neue Anforderungen der Europäischen Union für technische Spezifikationen an Bahnstrecken (TSI).

So konnte die Veröffentlichung von Bauleistungen wegen fehlender Baufreigaben in finanzieller Hinsicht bereits bei den Baumaßnahmen zur Elektrifizierung der Elsenz- und Schwarzbachtalbahn sowie der Strecke Bruchsal-Germersheim nicht aufgrund eines Bewilligungsbescheids erfolgen, sondern nur auf Basis einer Zustimmung durch das EBA zum vorzeitigen Baubeginn. Darüber hinaus war es

nur möglich, Bauleistungen nach Vorliegen einer Vorfinanzierungserklärung der Besteller bzw. der betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften zu vergeben.

Neben den bereits aus anderen Vorhaben bekannten Verzögerungen in den Verfahren beim EBA und beim BMVBS um bis zu zwölf Monate führt der inzwischen tiefere Planungsstand bei dem notwendigen Überwerfungsbauwerk in Mannheim-Friedrichsfeld zu weiteren Verzögerungen. Hinzu kommt, dass die gleichzeitige Umsetzung der Baumaßnahmen auf allen Strecken der zweiten Baustufe nicht möglich ist. So sind zum Beispiel aus betrieblichen Gründen gleichzeitige Bauaktivitäten mit Gleissperrungen auf den Strecken Ludwigshafen–Mainz, Mannheim–Darmstadt und Mannheim–Biblis nicht umsetzbar.

*2. Wann hat sie erstmalig von der Deutschen Bahn AG über die voraussichtliche Verzögerung Kenntnis erhalten und wann wurde sie endgültig darüber informiert, dass der vereinbarte Zeitplan nicht eingehalten werden kann?*

Die Landesregierung hat erstmals offiziell bei der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) am 19. Dezember 2011 von den geänderten Planungszeiträumen der DB AG erfahren. Andeutungen dahingehend hat die DB AG bereits in den Wochen vorher in verschiedenen Gremien gemacht. Dabei haben die Vertreter des Landes der DB AG gegenüber deutlich gemacht, dass eine Verschiebung des Inbetriebnahmezeitpunkts 2015 nicht akzeptabel ist.

*3. Inwiefern enthalten der Kooperationsvertrag zwischen den Bundesländern Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz sowie der Deutschen Bahn AG, dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH) vom 19. Juni 2008 sowie die darauf basierenden Bau- und Finanzierungsverträge verbindliche Regelungen in Bezug auf den Zeitablauf der Baumaßnahmen und des Gesamtprojekts?*

Der Kooperationsvertrag enthält einen Rahmenterminplan, der die sukzessive Inbetriebnahme der einzelnen Maßnahmen bis zum Fahrplanwechsel im Jahr 2015 vorsieht. Der Rahmenterminplan hat jedoch keine rechtliche Verbindlichkeit, bei deren Verletzung Sanktionen erfolgen könnten. Die einzelnen Realisierungs- und Finanzierungsverträge enthalten dazu keine Aussagen.

*4. Welche Maßnahmen will das Land ergreifen, um auf die Einhaltung der ursprünglichen Zeitplanung durch die Deutsche Bahn AG hinzuwirken und welche Schritte plant sie konkret?*

Sowohl die Länder als auch die Mitglieder des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) haben den von der Bahn vorgelegten Zeitplan nicht akzeptiert. Die DB AG wurde beauftragt, den Zeitplan mit dem Ziel zu überarbeiten, eine deutliche Vorverlegung des Inbetriebnahmezeitpunkts zu erreichen. Die DB AG hat eine Überarbeitung des Zeitplanes zugesagt.

Den überarbeiteten Rahmenterminplan wird die DB AG den Ländern und Aufgabenträgern sowie der VRN GmbH voraussichtlich im Februar 2012 vorstellen.

Parallel haben die Vertreter des Landes bereits mehrfach in den entsprechenden bundesweiten Gremien auf die durch die mangelnde Ausstattung des EBA eingetretenen Planungsverzögerungen hingewiesen und den Bund aufgefordert, durch personelle Maßnahmen beim EBA Abhilfe zu schaffen. Derzeit wird auf der Ebene der Ministerpräsidentenkonferenz eine bundesweite Erhebung durchgeführt mit dem Ziel, die eingetretenen Verzögerungen bei Großvorhaben zu erfassen und damit eine zusätzliche Argumentationsgrundlage gegenüber dem Bund zu schaffen.

Hermann  
Minister für Verkehr  
und Infrastruktur