

# Anfrage



Kreis  
Bergstraße

**Vorlage Nr.:** 16-1686/1

erstellt am: 26.02.2010

Abteilung: ÖPNV

Verfasser/in: Herr Wühl, Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH, Mannheim  
Herr Bickelhaupt, Kreis Bergstraße

Aktenzeichen: L-3/1

## **Anfrage der SPD-Fraktion vom 18. Februar 2010 zum Thema "Ausschreibung Weschnitztalbahn" - Beantwortung**

### **Beratungsfolge:**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
Kreistag	01.03.2010	Ö	Kenntnisnahme

### **Erläuterung:**

Die VRN GmbH hat die Gremien des Kreises Bergstraße über das vorgesehene Betriebskonzept für die Weschnitztalbahn sowie die Grundzüge der Ausschreibung des Dieselnetzes Südwest mehrfach informiert und in der Vergangenheit wiederholt darauf hingewiesen, dass eine öffentliche Vorstellung von konkreten Inhalten der Verdingungsunterlagen im Vorfeld des europaweiten Wettbewerbsverfahrens nicht möglich ist. Vor diesem Hintergrund kann eine detaillierte Beantwortung einzelner Fragen leider nicht erfolgen.

*1. Wie hoch ist die gesamte geplante jährliche Kilometerleistung für das Dieselnetz Südwest?*

Siehe Vorbemerkung.

*2. Wie hoch ist die geplante jährliche Kilometerleistung auf der Weschnitztalbahn? Welchen prozentualen Anteil macht die Kilometerleistung der Weschnitztalbahn im gesamten Dieselnetz Südwest aus?*

Die heutige Betriebsleistung auf der Weschnitztalbahn beträgt im Bereich des Kreises Bergstraße rund 221.000 km pro Jahr. Hinzu kommen entsprechende Leistungen im baden-württembergischen Bereich der Strecke. In den zur Ausschreibung vorgesehenen Musterfahrplänen sind Mehrleistungen von rund 15 % vorgesehen. Dies entspricht im Bereich des Kreises Bergstraße rund 32.000 km pro Jahr.

*3. Sind im Rahmen der Ausschreibung des Dieselnetzes Südwest Regelungen (Abbestellquoten) über die Reduzierung des Verkehrsangebotes während der Vertragslaufzeit vorgesehen? Falls ja: Wie sollen diese Regelungen gestaltet werden, in welcher Höhe und mit welcher Staffelung sind Abbestellquoten vorgesehen?*

Der zukünftige Verkehrsvertrag wird entsprechende Regelungen über eine Abbestellung von Betriebsleistungen enthalten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Abbestellquoten auf die einzelnen SPNV-Aufgabenträger bezogen sind und somit nur in deren Bereich angesetzt werden können.

*4. In anderen Ausschreibungen wurde eine Reduzierung um 5% der Verkehrsleistung aufgenommen und auch später vertraglich abgesichert. Ist es theoretisch möglich, die gesamte Verkehrsleistung auf der Weschnitztalbahn im Rahmen einer solchen Regelung zur Reduzierung des Verkehrsangebotes im Vertrag und auch in der Ausschreibung abzubestellen? Falls ja: Ist eine solche Regelung auch real vorgesehen? Falls nein: Wie lautet die Begründung?*

Eine Abbestellquote die im Bereich des Kreises Bergstraße die Reduzierung der gesamten Verkehrsleistung auf der Weschnitztalbahn ermöglicht, müsste bei rund 40% liegen. Eine solche Regelung ist nicht umsetzbar.

*5. Wie viele Langsamfahrstrecken entlang der Weschnitztalbahn gibt es? Wodurch sind diese verursacht?*

Die Infrastruktur auf der Weschnitztalbahn befindet sich nach Auskunft des Regionalnetzes Odenwald in einem betrieblich sicheren Zustand und weist keine Mängel auf. Langsamfahrstellen im Sinne der EBO bestehen deshalb keine.

*6. Ist vorgesehen, im Rahmen des Betriebs ab 2014 die Strecke der Weschnitztalbahn zu ertüchtigen, z.B. indem Langsamfahrstrecken (unbeschränkte Bahnübergänge etc.) beseitigt werden? Falls ja: Welche und in welcher Form?*

Derzeit wird gemeinsam mit der DB Netz AG und den Gemeinden geprüft, welche unbeschränkten Bahnübergänge ggf. beseitigt werden können. Auf Grund der örtlichen Gegebenheiten sind die durch eine Beseitigung der Bahnübergänge zu erzielenden Fahrzeiterparnisse jedoch relativ gering. Bei den Bahnübergängen handelt es sich nicht um Langsamfahrstellen, sondern um Sicherheitsvorgaben, die auch mit den jeweiligen Sichtflächen zusammenhängen.

*7. Wurde in den letzten Jahren und in Vorbereitung der Ausschreibung die Umsetzung der Vorschläge von Grosse intensiv geprüft? Falls ja: Zu welchem Ergebnis kam die Prüfung?*

Die Vorschläge des Grosse-Gutachtens wurden bereits nach Vorlage des Abschlussberichtes eingehend geprüft. Eine ausführliche Bewertung wurde dem Kreisausschuss am 20. August 2001 bzw. dem Ausschuss für Bau, Umwelt und Verkehr in dessen Sitzung am 6. September 2001 (Drucksache Nr. XV/231 KA // 9 ABUV) vorgelegt.

Es muss zudem darauf hingewiesen werden, dass sich die „ÖPNV-Welt“ seit dem Große-Gutachten nachhaltig verändert hat (z.B. rechtlicher Rahmen, Betriebskonzepte, Reisendenzahlen,...).

Im Zusammenhang mit der Ausschreibung Dieselnetz Südwest wurde insbesondere die Einrichtung zusätzlicher Halte und die Wiedereinrichtung der Kreuzung Mörlenbach einer erneuten Bewertung unterzogen. (Ergebnis siehe Antwort zu 8 und 9)

*8. Ist die Einrichtung einer Kreuzungsmöglichkeit in Mörlenbach vorgesehen? Falls nicht: Lässt sich eine Kreuzungsmöglichkeit in Mörlenbach auch jederzeit nach einer neuen Vertragsgestaltung umsetzen und das geplante Betriebskonzept jederzeit entsprechend darauf ausrichten?*

Für das zur Umsetzung vorgesehene Betriebskonzept sind keine Infrastrukturmaßnahmen erforderlich. Dies gilt vor allem auch für die Wiederherstellung der Kreuzungsmöglichkeit in Mörlenbach. Die Einrichtung der Kreuzung in Mörlenbach würde ein Betriebskonzept mit kurzer Wende in Weinheim und Fürth nahe legen, zur Erreichung möglichst vieler Anschlüsse sind in Weinheim jedoch längere Standzeiten vorteilhaft. Darüber hinaus führen sehr kurze Wendungen dazu, dass Verspätungen sehr lange „mitgeschleppt“ werden und über längere Zeit „Anschlussverluste“ in Weinheim entstehen. Aus diesen Gründen beträgt beispielsweise die Mindestwendezeit bei der S-Bahn Rhein-Neckar 10 Minuten.

Das Betriebskonzept auf der Weschnitztalbahn ist von der Angebotskonzeption auf der Main-Neckar-Bahn geprägt und Weinheim kann fahrplanseitig nicht als „integraler Taktknoten“ ausgestaltet werden. Bei der Fahrplangestaltung ist daher die Berücksichtigung der Anschlussbeziehungen von zentraler Bedeutung. Deshalb soll auch die bestehende Konzeption mit Begegnung in Birkenau und Rimbach beibehalten werden.

Ein Betriebskonzept mit Kreuzung in Mörlenbach würde somit zu einer deutlichen Verschlechterung der Anschlussbeziehungen führen. Eine weitere Verschlechterung würde im Schülerverkehr eintreten, da für den Schulstandort Rimbach die dortige Kreuzungssituation vorteilhaft (zeitgleiche Abfahrt der Züge in beide Richtungen; richtungsbezogene Verteilung der Schüler auf 2 Bahnsteige) ist.

Darüber hinaus muss darauf hingewiesen werden, dass eine Förderung von Infrastrukturmaßnahmen mit Landesmitteln nur bei Vorlage einer betrieblichen Begründung denkbar wäre.

Die Einrichtung eines Kreuzungsbahnhofes in Mörlenbach würde zudem für die Infrastrukturunternehmen (DB Netz AG, DB Station&Service AG) zu erhöhten Kosten (negative Wirtschaftlichkeitsrechnung) führen, die voll vom Landkreis Bergstraße zu übernehmen wären, da durch die Einrichtung des Haltepunktes keine zusätzlichen Trassenerlöse erzielt werden.

*9. Welche zusätzlichen Haltepunkte sind entlang der Weschnitztalbahn ab dem Betrieb 2014 geplant? Werden die von Grosse vorgeschlagen Haltepunkte umgesetzt? Wenn nein, warum nicht?*

Die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte wurde nochmals geprüft, dabei wurde deutlich, dass auf Grund der infrastrukturellen Voraussetzungen (u.a. Eingleisigkeit der Strecke) nur die sachgerechte Einrichtung eines zusätzlichen Haltes möglich ist.

*10. Im Regionalausschuss im Jahr 2009 wurde von der Möglichkeit der Schaffung eines zusätzlichen Haltepunktes gesprochen. Wird es diesen geben und wenn ja wo? Wer finanziert diesen? Wie sieht die Lösung für Mörlenbach aus: Wird es hier einen zusätzlichen Haltepunkt geben oder ist eine Verlegung geplant? Wie sieht die Lösung für Rimbach aus: Wird es hier einen zusätzlichen Haltepunkt an der Schule geben? Wenn nein, wie soll die Verkehrssicherheit verbessert werden?*

Der Neubau bzw. alternativ die Verlegung der Halte in Rimbach und Mörlenbach wurde im letzten Jahr eingehend geprüft und erste Gespräche mit dem Land (Amt für Straßen- und Verkehrswesen) insbesondere im Hinblick auf eine Förderung geführt. Hierbei wurden die Chancen für eine tatsächliche Förderung der beiden Stationen als äußerst gering eingestuft.

So wurde die Förderwürdigkeit der Station Rimbach Schulzentrum u.a. auf Grund der geringen Entfernung des neuen/zusätzlichen Standortes zur bestehenden Station sowie den nur geringen Fahrgastzuwachs (fast vollständige Verlagerung der Fahrgäste bzw. Schüler von der bestehenden Station zum neuen Standort) grundsätzlich in Frage gestellt. Auch das Argument „Sicherer Schulweg“ kann den aus Sicht des Landes nur geringen verkehrlichen Nutzen des neuen/ zusätzlichen Standortes nicht erhöhen. Vielmehr erscheint es sogar zweifelhaft, ob überhaupt eine Verbesserung eintreten würde (fehlende soziale Kontrolle des neuen Weges; Nutzung des bisheriger Weges bzw. der Station kann nicht ausgeschlossen werden).

Für die Station Mörlenbach Mitte wird die Förderwürdigkeit der Maßnahme zwar nicht grundsätzlich ausgeschlossen (vergleichsweise höherer verkehrlicher Nutzen; Gewinn neuer Fahrgäste; verbesserte Erschließungswirkung) dennoch würde die Maßnahme auf Grund der insgesamt niedrigen Fahrgastzahlen keine hohe Priorität erhalten, so dass eine tatsächliche Förderung als unwahrscheinlich angesehen werden muss.

Die Realisierung (als zusätzliche Station oder als Verlegung) müsste daher voraussichtlich vollständig durch die Gemeinden und/oder den Kreis Bergstraße finanziert werden. Die DB Station&Service AG würde zudem prüfen, ob jährlich ein zusätzlicher Betrag zu erstatten ist, um die Wirtschaftlichkeit nachzuweisen.

*11. Welchen Investitionen entlang der Strecke und bei den Haltepunkten sind bisher geplant?*

Antwort Siehe 7. und 8.

*12. Welche zusätzlichen Fahrleistungen können jetzt schon bestellt werden? Was würde dies kosten?*

Eine Auffüllung der bestehenden Taktlücken sowie weitere Zusatzbestellungen im Spätverkehr oder am Wochenende sind grundsätzlich möglich. Allerdings sind hierfür derzeit (d.h. bis zur Ausschreibung) keine zusätzlichen Finanzmittel eingeplant. Zu Berücksichtigen ist zudem, dass auch das Land Baden-Württemberg als weiterer betroffener SPNV-Aufgabenträger einer Mehrbestellung zustimmen muss. Sollten vorab Zusatzbestellungen getätigt werden, wären diese wohl im vollem Umfange durch den Landkreis Bergstraße zu tragen.

*13. Ist ein Ausbau des Angebotes auf der Weschnitztalbahn geplant? Wenn ja, ab wann und wie?*

Eine Ausweitung des Angebotes ist mit Inbetriebnahme des Dieselnetzes Südwest ab Dezember 2014 geplant, da davon ausgegangen wird, dass diese Mehrleistungen weitestgehend durch Wettbewerbsgewinne finanziert werden können. Außerdem sind zusätzliche Landesmittel ab 2014 eingeplant.

Vorgesehen sind die Auffüllung bestehender Taktlücken sowie zusätzliche Leistungen insbesondere freitags und samstags abends.

Angestrebt wird zudem die Einrichtung eines Fahrtenpaares als attraktive Direktverbindung für Berufspendler aus dem Weschnitztal nach Mannheim in den Hauptverkehrszeiten (Siehe hierzu auch Antwort zu 16).

*14. Ist eine Verbesserung der Anschlüsse in Weinheim geplant? Wenn ja, ab wann und wie genau?*

Es ist davon auszugehen, dass mit Inbetriebnahme der S-Bahn Rhein-Neckar ab Ende 2015 in Weinheim verbesserte Anschlüsse aus dem Weschnitztal in Richtung Mannheim und Heidelberg angeboten werden können, die zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung der Weschnitztalbahn beitragen. Eine exakte Darstellung kann angesichts der jährlich neuen Entscheidungen der DB Netz AG über die Vergabe der Fahrplantrassen derzeit noch nicht erfolgen.

*15. Ist sichergestellt, dass eine möglicherweise reaktivierte Überwaldbahn jederzeit während der Vertragslaufzeit in das Betriebskonzept der Weschnitztalbahn integrierbar ist? Falls ja: Wodurch wird das sichergestellt? Falls nein: Was steht dem entgegen?*

Die Berücksichtigung einer Variante mit integrierter Bedienung der Überwaldbahn im Rahmen der Ausschreibung ist aus vergaberechtlichen Gründen nicht möglich. Hierzu müsste den Bietern bereits verbindlich mitgeteilt werden, dass eine Wiederinbetriebnahme erfolgt, wie das zukünftige Betriebsprogramm aussieht und wie der Bieter seine Einnahmen kalkulieren kann. Auf Grund der bestehenden Beschlusslage im Kreistag und des bereits in Umsetzung befindlichen Draisinenkonzeptes erscheint uns eine entsprechende Festlegung derzeit nicht möglich.

*16. Ist bereits heute ein Durchfahren bis Mannheim möglich? Wenn ja, ab wann fahren welche Züge durchgehend auf der Weschnitztalbahn nach Mannheim? Wenn nein, wie wäre es möglich und was kann der Kreis Bergstraße tun, damit dies umgesetzt wird?*

Unabhängig von der betrieblichen Realisierbarkeit einzelner Durchbindungen von Zügen aus dem Weschnitztal nach Mannheim, muss darauf hingewiesen werden, dass die dadurch bedingten Zusatzleistungen ab Weinheim ausschließlich vom Land Baden-Württemberg zu bestellen und zu finanzieren wären. Es wären dazu auch zusätzliche Fahrzeuge notwendig.

Eine Zustimmung des Landes Baden-Württemberg zur Durchbindung von Zügen nach Mannheim ist nur im Rahmen der Vergabe des Dieselnetzes Südwest zu erwarten, da erst durch die wettbewerbsbedingten Einsparungen eine Finanzierung möglich ist.

*17. Ist der Bahnhof Weinheim als integraler Taktknoten mit der Weschnitztalbahn vorgesehen, so dass man ohne Wartezeiten aus verschiedenen Richtungen von und in die Weschnitztalbahn umsteigen kann? Falls ja: Welche Zug- und Buslinien sind Bestandteil des integralen Takts? Wie werden die geplanten Ankunfts- und Abfahrtszeiten (unter Berücksichtigung der späteren S-Bahn) aussehen? Falls nein: Was steht dem entgegen?*

Das Betriebskonzept auf der Weschnitztalbahn ist insbesondere von der Angebotskonzeption auf der Main-Neckar-Bahn geprägt. Die Fahrplangestaltung auf Main-Neckar-Bahn wird im Nahverkehr insbesondere durch die beiden überregional bedeutenden Knoten Frankfurt und Mannheim sowie durch den ebenfalls zu berücksichtigenden Fern- und Güterverkehr bestimmt. Auf Grund dieser Rahmenbedingungen kann Weinheim nach heutigem Kenntnisstand nicht als „integraler Taktknoten“ ausgestaltet werden.

Wie die Busse am Bahnhof Weinheim angeschlossen werden, ist bzw. wird im Rahmen der bestehenden oder noch durchzuführenden Wettbewerbsverfahren definiert.