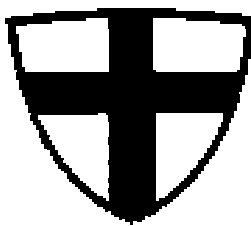


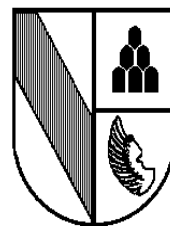
Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF)



Landkreis
Breisgau Hochschwarzwald



Stadt
Freiburg i. Br.



Landkreis
Emmendingen

PRESSEERKLÄRUNG

10 Jahre Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF)

Erfolgreiches Modell für den öffentlichen Nahverkehr und Vorbild für die regionale Zusammenarbeit

Stetig wachsende Fahrgastzahlen durch laufende Verbesserung der Angebote

Integrierte Planung für Bus, Bahn und Stadtbahn

Vorsitzender Landrat Hurth, Stellvertreter Landrat Glaser und Oberbürgermeister Salomon: „Erfolgsmodell für die Region und Modell für ganz Baden-Württemberg!“

REGIO-VERBUND

Gesellschaft mbH (RVG)

Im Auftrag des ZRF

Fehrenbachallee 12
79106 Freiburg i. Br.
Tel. 0761/201-4655// Fax: 0761/201-4689 //
e-mail: info@regio-verbund.de
www.regio-verbund.de

Freiburg, 8. November 2004

Ein Erfolgsmodell des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) und der regionalen Zusammenarbeit feiert Geburtstag: Der Zweckverband Regio-Nahverkehr wurde 10 Jahre alt und feiert dies heute mit einem Festakt am Bahnhof Waldkirch und in den Räumen des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald.

Aus der seit 1984 bestehenden gemeinsamen Nahverkehrskommission heraus schlossen sich 1994 die Landkreise Emmendingen und Breisgau-Hochschwarzwald sowie die Stadt Freiburg zum Zweckverband-Regio-Nahverkehr (ZRF) zusammen, um gemeinsam den ÖPNV in der Region attraktiver zu machen und den neuen gesetzlichen Grundlagen des Landes und des Bundes zur Regionalisierung des Bahnverkehrs besser für die Region nutzen zu können. Was danach kam, ist im Land Baden-Württemberg eine herausragende Erfolgsgeschichte: Auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie „Integriertes regionales Nahverkehrskonzept Breigau-S-Bahn 2005“ von 1997 entwickelte der ZRF den durch Landesgesetz geforderten Nahverkehrsplan mit konkreten Projekten. In der ersten Stufe der Umsetzung wurde der Ausbau der bestehenden Gleise geplant, für die zweite Stufe ist der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn erforderlich. Der tägliche, derzeit rund 80.000 Menschen umfassende Pendlerstrom mit über 60.000 Pendlern ins Zentrum Freiburg hinein und über 15.000 aus der Stadt heraus sowie der anwachsende Freizeitverkehr sind nur über ein leistungsfähiges Netz des ÖPNV bewältigbar. Aufgrund der Aktivitäten des ZRF in den letzten zehn Jahren nutzen inzwischen rund 105 Millionen Menschen jährlich das ÖPNV-Angebot auf den angebotenen 2.400 Kilometern.

Als erste Pilotstrecke fuhr die **Breisacher Bahn ab 1998** an Werktagen zunächst im Stundentakt und abends und am Wochenende mehr. Ein Jahr später kam für die 22 Kilometer lange Strecke, für die in der Bahn nur 26 Minuten gebraucht werden, der Halbstundentakt an Werktagen und der Stundentag am Wochenende. Die Fahrgäste nutzten das Angebot stark, ihre Anzahl stieg von 6.000 auf 9.000 Menschen an den Werktagen. **Seit Mai 2000** fahren die Züge auf dem **östlichen Teil der Kaiserstuhlbahn** zwischen Gottenheim und Endingen ebenfalls halbstündlich, zwischen Bahlingen und Endingen im Stundentakt. Der Anstieg der Fahrgastzahlen hier auf 2.500 werktäglich entspricht einer 140-prozentigen Steigerung. Die **Elztalbahn**, zu Zeiten der ZRF-Gründung noch akut von der Stilllegung bedroht, fuhr ab 1997 auch wieder am Sonntag. Seit 2002 fahren die Züge zwischen Freiburg und Waldkirch werktäglich

im Halbstundentakt und die 33 Kilometer lange Strecke bis Elzach jede Stunde in vierzig Minuten. An den Wochenende fährt die Bahn stündlich bis Elzach und Waldkirch. Hier fahren anstatt von 5.000 nun 7.000 Menschen täglich zur Arbeit, Ausbildung oder Schule. An allen Bahnen investierte der ZRF außerdem kräftig in den Um- und Ausbau der Bahnhöfe, unterstützt von den Gemeinden, die Park-und-Ride-Plätze für Auto und Rad anlegten, um das Umsteigen auf den ÖPNV attraktiver zu machen.

In der Stadt Freiburg dienen die Stadtbahnen als Rückgrat des Nahverkehrskonzept. Der Hauptbahnhof und der Zentrale Omnibusbahnhof wurden um- und ausgebaut, um gute Umsteigemöglichkeiten zu schaffen. Außerdem finanzierte der ZRF den Bau der **Stadtbahnlinie Haslach** mit, weil sie aufgrund ihrer Lage im Gesamtnetz, wegen der Ziele, die sie erschließt, und wegen der zahlreichen bestehenden oder noch geplanten Verknüpfungspunkte mit anderen Strecken für das gesamte regionale Netz wichtig ist. Auch hier wie an vielen anderen Stadtbahnstrecken baute die Stadt die Haltestellen niveaugleich aus, legte Bike-und-Ride-Anlagen an und gestaltete die gesamte Ortsmitte von Haslach um.

Auf der **Rheintalbahn** fährt seit Januar 2002 zwischen Offenburg und Basel die „Orange Linie“ im Stundentakt. Für die bereits Anfang der neunziger Jahre ausgebaute **Höllentalbahn** optimierte der ZRF die Regionalbuslinien im Dreisamtal und hoch in den Schwarzwald nach St. Peter, St. Märgen, Todtnau und Oberried über Anknüpfungspunkte an den Haltestellen der Bahn.

Ebenso wichtiger Bestandteil des Nahverkehrskonzepts ist neben den Bahnen die **Umstrukturierung des Busverkehrs**. Im Rahmen des „Integralen Taktfahrplans“, der für ganz Baden-Württemberg gilt, werden alle Verbindungen von Bahn und Bus aufeinander abgestimmt. „Mit Bahn und Bus aus einem Guss“ dichtete der ZRF dazu und bestimmte in seinem Nahverkehrskonzept, dass parallel zur Bahn laufende Buslinien zugunsten bislang nicht an den Busverkehr angeschlossene ländliche Regionen umgeordnet werden. Dies geschieht seit Beginn der Pilotphasen laufend und wird immer wieder angepasst.

Als weitere Projekte sind im 2003 beschlossenen zweiten Nahverkehrsplan die weitere Verdichtung des Regionalverkehrs auf der Rheintalstrecke und der östlichen Höllentalbahn zwischen Neustadt und Donaueschingen sowie der Abschluss der Ausbaumaßnahmen der Pilotstrecken benannt. Auch die Verlängerung der Stadtbahn Littenweiler und der Bau der Linie Vauban

mit entsprechender Vernetzung mit den Buslinien sind Bestandteil der Nahverkehrsplans.

Dies alles geht nur mit viel **Geld**. Auf Initiative des ZRF und mit seiner finanziellen Unterstützung flossen zwischen 1994 und 2003 rund 179 Millionen Euro in Investitionen und Tarifzuschüsse. Davon gingen 60 Millionen Euro in die Infrastruktur-Investitionen, 28 Millionen Euro in die Fahrzeug-Investitionen und 90 Millionen in die Tarifzuschüsse. Diese Summen bezieht der ZRF zum einen durch die beiden Landkreise und die Stadt aber in großen Teilen auch vom Land, das auch über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die Projekte mitfinanziert. Dazu kommen die Investitionen der Gemeinden und der Stadt rund um die Strecken. Wichtig für den Erfolg ist auch die für die gesamte Region gültige **RegioKarte**, die der ZRF mit 9,2 Millionen Euro (6,7 Millionen Euro von den Gebietskörperschaften, 2,5 Millionen Euro vom Land) finanziert.

Organisatorisch bildet der ZRF die Grundlage für zwei weitere Gesellschaften: Für die konkrete Umsetzung der im Nahverkehrsplan festgelegten Projekte gründeten die Mitglieder des ZRF die **Regio-Verbund-GmbH**. Sie übernimmt das operative Geschäft und koordiniert das Leistungsangebot des ÖPNV zwischen den öffentlichen Aufgabenträgern und der zweiten Gesellschaft, dem **Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF)**. Hier sind die 17 Verkehrsunternehmen der Region zusammengeschlossen, die gemeinsam die Bus- und Schienenleistungen anbieten und einheitlich über das Verkehrsangebot informieren.

„Ohne den gut laufenden ÖPNV würde die wirtschaftliche Entwicklung unserer Region schlicht und einfach im Pendlerverkehr ersticken!“, ist sich der Vorsitzende des ZRF, Landrat Hanno Hurth, mit seinen beiden Stellvertretern, Landrat Jochen Glaeser und Oberbürgermeister Dieter Salomon einig. Hurth hält seit Juni 2003 den regelmäßig wechselnden Vorsitz inne. Gründungsvorsitzender wurde am 1. September 1994 Landrat Volker Watzka. Im Oktober 1996 wechselte der Vorsitz zum damaligen Freiburger Oberbürgermeister Rolf Böhme, der ihn im Oktober 1999 an Landrat Jochen Glaeser abgab. Ab Januar 2003 bis zu seiner Pensionierung im Juni 2003 war nochmals Landrat Watzka Vorsitzender.

Anlässlich des 10-jährigen Jubiläums bilanziert Landrat Hurth zwar, dass sicherlich noch nicht alle Wünsche für den ÖPNV erfüllt werden konnten, aber doch vieles erreicht wurde: Viele Gemeinden finanzieren jetzt über Betriebskostenzuschüsse „ihre“ Linien mit, andere haben die Planung neuer Baugebiete

an die Entwicklung des ÖPNV angepasst, Haltestellen und Bahnhöfe verbessert. Dafür dankt Hurth ihnen ausdrücklich und weist darauf hin, dass zahlreiche Gemeinden die Planungsüberlegungen zum Ausbau des ÖPNV des ZRF aufgegriffen und Lage sowie Erschließung neuer Baugebiete zielgerichtet auf die Haltepunkte der S-Bahn abgestimmt haben.

Vor allem aber dem Land danken Hurth und seine Stellvertreter ausdrücklich für seine langjährige gute Unterstützung. Das Land trete entsprechend der Gesetzlage im Gebiet des ZRF in enger Abstimmung mit der Region als Besteller von Nahverkehrsleistungen auf den Strecken der Deutschen Bahn Netz AG auf. Ebenso fördere das Land den Einsatz neuer Fahrzeuge und beteilige sich am Ausbau der Infrastruktur wie Haltepunkte, Streckenausbauten und Busverknüpfungsanlagen. Angesichts der finanziell engen Situation für Land und Gemeinden appellieren Hurth, Glaeser und Salomon aber an die Landesregierung, den Ausbau des ÖPNV auch in finanziell schwachen Zeiten weiter kräftig zu unterstützen, da der ÖPNV in der Region weiter entwickelt und gefördert werden muss.

Hurth weist nochmals auf die Grundlage der Zusammenarbeit im ZRF hin: "Alle drei Gebietskörperschaften haben sich um den Nahverkehr in unserer Raumschaft verdient gemacht. Die Zusammenarbeit der drei Gebietskörperschaften auf Zweckverbandsebene war immer vorbildlich und findet in einer vertrauensvollen, partnerschaftlichen und offenen Atmosphäre mit dem gemeinsamem Blick auf den ÖPNV in der Region als Ganzes statt. So konnte der Grundstein für eine nachhaltige Entwicklung unserer ÖPNV-Landschaft gelegt werden!"

Landrat Glaeser betont, welche große Bedeutung der Ausbau des ÖPNV auch für die touristische Entwicklung hat: „Gerade für das Dreisamtal, den Hochschwarzwald und das Elztal hat sich aufgrund der Aktivitäten des ZRF viel getan!“. OB Salomon schließlich ergänzt, dass der ÖPNV Motor der regionalen Entwicklung insgesamt ist: „Dies bezieht sich nicht nur auf die deutsche Region, sondern auch grenzüberschreitend: Der ÖPNV ist für den in Planung befindlichen Eurodistrikt ein Schlüsselprojekt!“. Alle drei Gebietskörperschaften werden deshalb den weiteren Ausbau des ÖPNV auch in den nächsten zehn Jahren weiter vorantreiben.