Zweckverband
Regio-Nahverkehr Freiburg

Landkreis
Breisgau-Hochschwarzwald

Stadt
Freiburg

Landkreis
Emmendingen

PRESSEERKLÄRUNG

Erfolgsgeschichte Breisgau-S-Bahn: Das integrierte regionale Nahverkehrskonzept geht in die zweite Runde – Land und ZRF vereinbaren in der FREIBURGER ERKLÄRUNG Ausbauschritte bis 2018 und definieren verbindliche Ziele darüber hinaus

ZRF-Vorsitzender Dieter Salomon: „Die FREIBURGER ERKLÄRUNG sichert der Region einen entscheidenden Baustein für eine nachhaltige Entwicklung."

Staatssekretär Rudolf Köberle: „Das Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn ist eine Erfolgsgeschichte, die das Land mit ganzer Kraft unterstützt."

REGIO-VERBUND
Gesellschaft mbH / Im Auftrag des ZRF

Fehrenbachallee 12
79106 Freiburg i. Br.
Tel. 0761/201-4561// Fax: 0761/201-4569 //
e-mail: info@regio-verbund.de
www.regio-verbund.de

Freiburg, 10.12.2007

„Wir geben dem Schienenpersonennahverkehr in der Region Freiburg eine verlässliche und langfristige Perspektive.“ Das sagten der Staatssekretär im Innenministerium, Rudolf Köberle, der Oberbürgermeister der Stadt Freiburg, Dieter Salomon, und die Ländräte Jochen Glaeser (Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald) und Hanno Hurth (Landkreis Emmendingen) bei der Unterzeichnung der „FREIBURGER ERKLÄRUNG“ am Montag, 10. Dezember 2007 in Freiburg. Land und Region Freiburg sind sich einig, den überragenden Erfolg des ÖPNV auch für die Zukunft zu sichern und den ÖPNV noch attraktiver zu machen.

In der „FREIBURGER ERKLÄRUNG“ werden folgenden Eckpunkte aufgeführt:

- Ausschreibung, d.h. Vergabe sämtlicher Schienenpersonennahverkehre (SPNV) zum Dezember 2018.
- Das Land wird in Abstimmung mit dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) ein nachfragegerechtes vertaktetes Angebot auf der Schiene langfristig sicherstellen (Zielzustand).
- Der ZRF wird sich an der Finanzierung des SPNV wie bisher beteiligen.
- Der für den Zielzustand erforderliche weitere Ausbau der Infrastruktur erfolgt planmäßig und rechtzeitig bis 2018.
- Das Land wird der ständig steigenden Nachfrage im SPNV bis 2018 weiter Rechnung tragen und bereits bis 2018 dafür Sorge tragen, dass Kapazitätsengpässe in Nachfragespitzen abgebaut werden.

Damit wird die durch das 1997 beschlossene „Integrierte regionale Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2005“ eingeleitete Entwicklung für den umfassenden Ausbau des ÖPNV auf Schiene und Straße wirkungsvoll fortgesetzt.

Die Stadt Freiburg und die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen haben sich 1994 zum Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) zusammengeschlossen, um den öffentlichen Personennahverkehr in der Region auszubauen und zu fördern. Auf dieser Grundlage werden Schritt für Schritt alle öffentlichen Verkehrsmittel der Region ausgebaut und miteinander zu einem Nahverkehrskonzept „aus einem Guss“ verknüpft. Das Investitionsvolumen beträgt insgesamt rund 400 Millionen Euro; damit wurden und werden vornehmlich das regionale Schienennetz und die Bahnhöfe ausgebaut und regional bedeutsame Stadtbahnstrecken in Freiburg neu gebaut.

Seit 1997 wird dieses Nahverkehrskonzept umgesetzt. Seinerzeit beschloss die Verbandsversammlung des ZRF den Aus- bzw. Neubau der Pilotstrecken Breisacher Bahn, Elztalbahn, Kaiserstuhlbahn-Ost und Stadtbahn Haslach. Finanziert wurden sämtliche Maßnahmen gemeinsam vom Land Baden-Württemberg und den drei Verbandsmitgliedern des ZRF. Die Landeszuschüsse betrugen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bis zu 85 Prozent der Baukosten. Der ZRF trägt die restlichen Baukosten sowie die Kosten für Planung und Projektsteuerung.. Insgesamt flossen so beispielsweise zwischen 1997 und 2003 rund 60 Millionen Euro in die regionale Infrastruktur, deren Ausbau Voraussetzung ist für eine Verbesserung der Fahrplanangebote.

1997 beauftragte das Land die Breisgau-S-Bahn GmbH, den Schienenverkehr auf der Strecke Freiburg-Breisach zu betreiben. Der anfängliche Stundentakt wurde werktags bald zum heute bestehenden 30-Minuten-Takt verdichtet. Auf der Elztalbahn wurde das Angebot seit 1999 ausgebaut, zunächst noch unter dem ehemaligen Betreiber, der Deutschen Bahn AG. Im Jahr 2002 übernahm die Breisgau-S-Bahn GmbH auch den Betrieb dieser Strecke und führte an Werktagen zwischen Freiburg und Waldkirch den 30-Minuten-Takt ein, mit stündlicher Verlängerung bis Elzach. Bestellt und finanziert werden die Verkehre vom Land. Der ZRF beteiligt sich aber daran und ermöglicht damit die Verdichtung des Angebotes, das über den landesweiten „Integrierten Taktfahrplan“ hinausgeht.

Auch auf der Kaiserstuhlbahn-Ost zwischen Gottenheim und Endingen wurde das Fahrplanangebot im Jahr 2000 entsprechend dem heutigen Standard verdichtet. Bis Bahlingen verkehren die Züge hier im 30-Minuten-Takt, bis Endingen werden sie stündlich verlängert. Dieser Ausbau geht auf eine Initiative des ZRF zurück und wird auch von ihm finanziert.

Als Pilotprojekt und regional bedeutsame Stadtbahnstrecke wurde die Stadtbahn Haslach gebaut. Auch hier gewährte das Land GVFG-Zuschüsse, während die Ko-Finanzierung sowie die Mitfinanzierung des Betriebes Sache des ZRF sind.

Schon diese ersten Pilotprojekte bewiesen, dass die Breisgau-S-Bahn 2005 eine Erfolgsgeschichte ist. Der Ausbau der Infrastruktur, das verbesserte Angebot und das attraktive Tarifsystem im Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF), insbesondere dank der RegioKarte, ließen die Fahrgastzahlen auf den genannten Strecken enorm ansteigen. So hat sich die Nachfrage auf der Breisacher Bahn von 1999 bis 2005 mehr als verdop-

pelt. Im Elztal und im östlichen Kaiserstuhl betrug der Zuwachs im gleichen Zeitraum jeweils rund 200 Prozent und die Stadtbahn Haslach verzeichnete ein Plus von rund 130 Prozent gegenüber der zuvor auf dieser Relation verkehrenden Buslinie.

Für die gesamte Region bestand nie ein Zweifel, dass diese Erfolgsgeschichte ihre Fortsetzung finden musste, selbst in der Zeit, als das Ausbautempo ab 2004 gedrosselt werden musste: Die Kürzungen der Zuschüsse, Ausgleichsleistungen und Regionalisierungsmittel zwangen Land und ZRF dazu, beim Ausbau des regionalen ÖPNV „auf Sicht zu fahren". Jetzt aber soll die Breisgau-S-Bahn nach dem Willen aller Beteiligten mit neuem Schwung in eine zweite Umsetzungsrunde gehen:

Das neue Ziel ist die Breisgau-S-Bahn 2020

Mit dem Land wurde jetzt vereinbart, dass zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 der Betrieb auf fast allen Nebenstrecken der Region, also auf der Breisacher Bahn, der Kaiserstuhlbahn, der Elztalbahn, der Münstertalbahn und auf der Strecke Müllheim-Neuenburg-Mulhouse, neu ausgeschrieben werden soll. Ferner soll geprüft werden, ob im Rahmen dieser Ausschreibung sinnvollerweise auch die Rheintalbahn sowie die Höllental- und die Drei-Seen-Bahn mit einbezogen werden.

Um hierbei ein nachfragegerechtes Angebot dauerhaft sicherzustellen, bilden Vertreter des Innenministeriums, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), des ZRF und der beteiligten Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Arbeitsgruppe (AG Netz 2018), in der alle betrieblichen und baulichen Maßnahmen zur Zielerreichung so vorbereitet werden sollen, dass deren Realisierung und Finanzierung bis Dezember 2018 gewährleistet sind. Hierzu gehört beispielsweise das Fahrplankonzept, nach dem die S-Bahnen je nach Strecke im

30- oder 60-Minuten-Takt verkehren sollen, aber auch der Ausbau der Bahnsteige, der Sicherungstechnik u.ä. Wegen der langen Vorlaufzeiten für die Vorbereitung und Durchführung der Ausschreibung sowie für die Anschaffung von neuen Fahrzeugen sollen die Aufgaben noch in diesem Jahr angegangen werden. Um das Fahrplanangebot 2018 verdichten zu können, muss gleichzeitig die Infrastruktur ausgebaut werden. Mit den Planungen wollen das Land und der ZRF so rechtzeitig beginnen, dass alle notwendigen Baumaßnahmen bis zum Fahrplanwechsel 2018 abgeschlossen werden können.

Die Planungen für die künftigen Verbesserungen ab Dezember 2018 dürfen aber nicht den Blick auf die bis dahin anstehenden Probleme verdecken. Der überwältigende Erfolg der Breisgau-S-Bahn führt auf vielen Strecken bereits heute zu Engpässen, insbesondere zu Hauptverkehrszeiten sind die Züge übervoll. Das Land Baden-Württemberg und der ZRF sehen hier dringenden Handlungsbedarf, um den Erfolg der Breisgau-S-Bahn nicht zu gefährden. Daher soll die gemeinsame Arbeitsgruppe zusätzlich kurzfristig umsetzbare Vorschläge erarbeiten, auf welche Weise rasch auf die drängendsten Probleme reagiert werden kann, etwa durch einen verstärkten Einsatz vorhandener Fahrzeuge oder Ausbauarbeiten in geringem Umfang. Natürlich dürfen diese Maßnahmen nicht dem langfristigen Konzept widersprechen, sondern müssen aufwärts kompatibel sein. Auch dieses ist Inhalt der „FREIBURGER ERKLÄRUNG“.

„Die Region Freiburg ist ein gutes Pflaster für den ÖPNV. Die Bürgerinnen und Bürger nutzen gern und oft die Busse und Bahnen in der Region. Das Land sieht es als seine Pflicht an, diese Entwicklung weiterhin zu fördern und freut sich, gemeinsam mit dem ZRF, dem Regio-Verkehrsverbund Freiburg und allen Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen die weiteren

Ausbauschritte bis 2018 in Angriff nehmen zu können“, sagte Staatssekretär Köberle.

„Die FREIBURGER ERKLÄRUNG sichert in der Region einen entscheidenden Baustein für eine nachhaltige Entwicklung. Wir sind froh, gemeinsam mit dem Land einen weiteren Schritt machen zu können zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes für die Bürgerinnen und Bürger in unserer Region und für einen wirkungsvollen Klimaschutz“, so der ZRF-Vorsitzende Oberbürgermeister Dieter Salomon.

Landrat Jochen Glaeser weist in diesem Zusammenhang auf die hohe Bedeutung des ÖPNV für den Tourismus hin, gerade in unserer Region: „Die Einbeziehung der Höllentalbahn würde große Chancen bieten, künftig dauerhaft ein Angebot zu sichern, das der Nachfrage gerecht wird und so den umweltfreundlichen Tourismus auf Jahrzehnte fördert – gerade wegen des überwältigenden Erfolgs von KONUS.“

„Neben der Bedeutung für die Themen Nachhaltigkeit und Tourismus ist der ÖPNV aber auch eine Grundpfeiler für die weitere wirtschaftliche Entwicklung unserer Region, weil er als wichtiger Teil eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger gewährleistet“, so Landrat Hanno Hurth.

Freiburger Erklärung

zur künftigen Zusammenarbeit

zwischen dem

Land Baden-Württemberg,

vertreten durch das Innenministerium,

nachfolgend „Land“ genannt,

und dem

Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg,

vertreten durch den Verbandsvorsitzenden,

nachfolgend „ZRF“ genannt,

mit dem Ziel der

Stärkung des regionalen Schienenpersonennahverkehrs

im Verbandsgebiet des ZRF

Präambel:

Auf Grundlage des am 6.Oktober 1999 in Bleibach abgeschlossenen Vertrags zur nachhaltigen Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf den Strecken Freiburg - Breisach (KBS 729) und Freiburg - Elzach (KBS 726) durch Einführung und Sicherstellung eines Taktverkehrs entsprechend den Kriterien des Landes zum Integralen Taktfahrplan wollen Land und ZRF ihre Zusammenarbeit verstetigen und langfristig ausrichten. Sie werden gemeinsam für eine bedarfsgerechte Anpassung und Fortschreibung des Integrierten regionalen Nahverkehrskonzepts

Breisgau-S-Bahn 2005 mit Zielhorizont Dezember 2018 Sorge tragen. Ziel ist, die beständig wachsende Nachfrage auf den regionalen Schienenpersonennahverkehrsstrecken ab 2018 durch ein entsprechendes Angebot langfristig und verlässlich decken zu können: Hierfür sollen in den kommenden zehn Jahren schrittweise die erforderlichen investiven Voraussetzungen geschaffen und zugleich im Zuge stetiger betrieblicher Anpassungen der steigenden Nachfrage entsprochen werden. Das Land wird dabei auch für die SPNV Strecken der SWEG seine Aufgabenträgerschaft aktiv wahrnehmen.

§ 1 Zielzustand 2018

(1) Das Land als Aufgabenträger für den SPNV beabsichtigt eine Vergabe sämtlicher SPNV - Leistungen im ZRF - Verbandsgebiet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018. Land und ZRF wissen sich darin einig, dass damit ein nachfragegerecht vertaktetes und ausreichend dimensioniertes Betriebsangebot langfristig sichergestellt werden soll. Beide Seiten stimmen überein, dass ein der wachsenden Nachfrage flexibel anpassbares, nachhaltig als attraktiv gesichertes Verkehrsangebot Ziel der künftigen Verkehrsgestaltung ist.

(2) Das Land als Aufgabenträger strebt an, auf den nachfolgend genannten Strecken jeweils zwischen 05 h und 24 h, differenziert in Haupt- und Nebenverkehrszeit (HVz, NVz) , den SPNV ab Dezember 2018 wie folgt entsprechend der Nachfrage sicher zu stellen:

a)	Freiburg – Gottenheim – Breisach	HVz: ½-stündig/ NVz 1-stündig,
b)	Freiburg - Müllheim – Mulhouse	HVz: 1-stündig/ NVz 2-stündig,
c)	Freiburg - Gottenheim – Endingen	HVz: ½-stündig/ NVz 1-stündig,
d)	Sasbach - Endingen – Riegel (DB)	HVz: ½-stündig/ NVz 1-stündig,
e)	Breisach – Sasbach	HVz: 1-stündig/ NVz 2-stündig,
f)	Bad Krozingen – Staufen	HVz: ½-stündig/ NVz 1-stündig,
g)	(Bad Krozingen -) Staufen - Münstertal	HVz: 1-stündig/ NVz 1-stündig,
h)	Freiburg – Waldkirch (ggf. mit Führung über die Güterbahn in Freiburg)	HVz: ½-stündig/ NVz 1-stündig,
i)	(Freiburg –) Waldkirch - Elzach	HVz: 1-stündig/ NVz 1-stündig (Prüfauftrag: HVz: ½-stündig).

§ 2 Einbezug weiterer Strecken

Das Land wird in Abstimmung mit dem ZRF prüfen, inwieweit die SPNV-Relationen im Verbandsgebiet des ZRF

a) Herbolzheim – Auggen (Rheintalbahn),

b) Freiburg – Löffingen (Höllentalbahn),

c) Titisee – Seebrugg (Dreiseenbahn),

mit dem Ziel einer bedarfgerechten Bedienung in das Vergabeverfahren nach § 1 einbezogen werden sollen.

§ 3 Beteiligung des ZRF im Verfahren, Einsetzung einer Arbeitsgruppe

(1) Das Land sagt zu, den ZRF an der Vorbereitung einer möglichst frühzeitigen Ausschreibung i.S. des in §§ 1 und 2 definierten SPNV-Netzes umfassend zu beteiligen und vor der Vergabeentscheidung zu hören.

(2) Das Land beauftragt die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) mit der zeitnahen betrieblichen und investiven Prüfung des Gesamtvorhabens und seiner sämtlichen Einzelmaßnahmen. Hierzu wird eine gemeinsame Arbeitsgruppe mit dem ZRF unter Hinzuziehung aller an den jeweiligen Maßnahmen zu beteiligenden Partner gebildet (AG Netz 2018), die spätestens zum Dezember 2010 eine Gesamtkonzeption zur Abstimmung mit allen Beteiligten vorzulegen hat.

§ 4 Finanzierung des Zielzustandes

(1) Das Land wird als Aufgabenträger des SPNV die Finanzierung der zu vergebenden Leistungen sicherstellen. Es erwartet allerdings vom ZRF eine finanzielle Beteiligung entsprechend den landesweit gültigen Regeln einer kommunalen Mitfinanzierung bei Überscheiten des SPNV-Grundangebots.

(2) Der ZRF zeigt sich bereit, an das Land eine Mitfinanzierungspauschale im Hinblick auf eine Verdichtung des Angebotes, welche über die Kriterien des ITF hinausgeht, zu zahlen. Diese Pauschale soll wie bisher in jährlichen Raten geleis-

tet werden, wobei sich das Maximum des regionalen Mitfinanzierungsbeitrags am Niveau des derzeitigen Mitfinanzierungsumfanges orientieren soll.

(3) Das Land als Aufgabenträger übernimmt unter diesen Voraussetzungen das Vertragsrisiko mit dem beauftragten Verkehrsunternehmen und wird den ZRF von etwaigen Belastungen während der Vertragzeit, zum Beispiel aufgrund von Mehrleistungen des beauftragten Verkehrsunternehmens, ausdrücklich freistellen.

§ 5 Vorarbeiten für den Zielzustand

(1) Um eine fristgerechte Umsetzung des definierten Zielzustandes nach §§ 1 und 2 zu gewährleisten, sind sich Land und ZRF einig, innerhalb der kommenden Jahre durch Umsetzung aller erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen die sachlichen Voraussetzungen hierfür zu schaffen. Sie stimmen folglich darin überein, dass die in der Anlage zu dieser Vereinbarung dargestellten Maßnahmen aufgrund entsprechender Abstimmung in der AG Netz 2018 in der dort festgelegten zeitlichen Verortung unerlässlich sind und bis zum Fahrplanwechsel 2018 realisiert werden sollen.

(2) Im Hinblick darauf wird das Land gemeinsam mit dem ZRF dafür Sorge tragen, dass die Infrastrukturausbauten zeitgerecht erfolgen und die entsprechenden Fördermittel zur Verfügung stehen. Insbesondere wird das Land bestrebt sein, eine zeitnahe Bezuschussung nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Fördermittel und der Fördergrundsätze sicherzustellen. Der ZRF seinerseits sagt eine entsprechende Bereitstellung der Haushaltsmittel zur Co-Finanzierung zu.

§ 6 Betriebsangebot bis 2018

(1) Das Land wird ein an der Nachfrage ausgerichtetes SPNV Angebot sicherstellen und finanzieren. Insbesondere in der Hauptverkehrszeit soll eine höchstens 140 v.H.-Auslastung der einzelnen Fahrplanlage, bezogen auf die Anzahl der Sitzplätze, gewährleistet werden. Soweit hierzu Maßnahmen erforderlich sind, sollen sie – nach entsprechender Abstimmung in der AG Netz 2018 - umgehend eingeleitet

werden. Land und ZRF sind einig, dass die Verpflichtungen des Landes aus dem am 6.Oktober 1999 in Bleibach abgeschlossenen Vertrag zur nachhaltigen Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf den Strecken Freiburg - Breisach (KBS 729) und Freiburg - Elzach (KBS 726) hiervon nicht berührt bzw. bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 verlängert werden.

(2) Im Hinblick auf diese Zusagen des Landes und um die beidseits anerkannten Kapazitätsprobleme auf den Strecken Breisach – Freiburg sowie insbesondere Elzach – Waldkirch – Freiburg rasch einer tragfähigen Lösung zuzuführen, die einen Weiterbetrieb auf den in 1999 vereinbarten Grundlagen bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 ermöglichen, stellt der ZRF dem Land - in Ergänzung der Vereinbarung vom 6. Oktober 1999 einschließlich der Ergänzungsvereinbarungen vom 20. Februar 2002 sowie vom 05. April 2004 (regionaler Grundbeitrag) - für die Jahre 2007 bis 2018 jährlich zusätzlich € 200.000,-- zu den 1999 vereinbarten Zahlungsterminen zur Verfügung (regionaler Zusatzbeitrag). Im Weiteren besteht Einigkeit, dass die Höhe dieses regionalen Grundbeitrags, soweit es die Fahrplanjahre 2017 und 2018 anbetrifft, im Lichte des künftigen Mitfinanzierungsumfangs nach § 4 Abs.2 überprüft wird. Das Land wird darüber hinaus vom ZRF keine weiteren Mitfinanzierungsbeiträge einfordern, insbesondere nicht für die in Absatz 1 genannten Maßnahmen.

(3) Was die in § 1 lit.c bis lit.g aufgelisteten sowie die in § 2 genannten Strecken anbetrifft, so anerkennen Land und ZRF die wechselseitigen Verantwortungen für das jeweilige Angebot, wobei für den ZRF die mit der SWEG abgeschlossenen Verträge und für das Land die nachfragegerechte Verdichtung des ITF den Maßstab für etwaige weitere Angebotsanpassungen bilden.

§ 7 Schlussbestimmungen

(1) Der ZRF betraut die REGIO-VERBUND GmbH mit der umfassenden Wahrnehmung seiner Interessen einschließlich der Rechte und Pflichten aus dieser Vereinbarung.

(2) Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder werden, bleibt die Wirksamkeit im Übrigen unberührt. Land und ZRF verpflichten sich,

die unwirksamen Bestimmungen durch wirksame zu ersetzen, die dem ursprünglich beabsichtigen wirtschaftlich und rechtlichen Erfolg möglichst nahe kommen.

(3) Die Vereinbarung wird zweifach ausgefertigt. Jeder Vertragspartner erhält ein gezeichnetes Exemplar.

Freiburg im Breisgau, den 10. Dezember 2007

.....

Staatssekretär Rudolf Köberle

Land Baden-Württemberg

.....	.....	.....
Oberbürgermeister Dr. Dieter Salomon	Landrat Jochen Glaeser	Landrat Hanno Hurth

Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg - ZRF -

Integriertes regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn;

Übersicht über Investitionsmaßnahmen zur Umsetzung bis 2018 - Betriebszweig S-Bahn

Im Hinblick auf die gemeinsame Zielsetzung von Land Baden-Württemberg und ZRF, den Betrieb auf den in der FREIBURGER ERKLÄRUNG genannten Schienenstrecken im Verbandsgebiet des ZRF zum Dezember 2018 (Datum der Betriebsaufnahme) neu auszuschreiben, wurde das folgende Konzept für den notwendigen Ausbau der Infrastruktur im S-Bahn-Bereich entwickelt. Dabei wurde unterschieden zwischen:

- **Maßnahmen**, die – unabhängig von der Auschreibung – bereits **deutlich vor 2018** umgesetzt werden sollten (Ziffer I), um eine kontinuierliche Entwicklung des ÖPNV in der Region zu gewährleisten bzw. die notwendigen Kapazitäten für die beständig wachsende Nachfrage zur Verfügung zu stellen,
- **Maßnahmen**, die **bis spätestens Dezember 2018** zur Verfügung stehen müssen (Ziffer II), damit zur Betriebsaufnahme 2018 eine vollständig ausgebaute Infrastruktur zur Verfügung steht.

Grundlage für die Überlegungen bildet die Zwischenstufe gemäß Machbarkeitsstudie Breisgau-S-Bahn.

Der genaue Umfang der einzelnen Projekte sowie die zeitliche Reihung sind nach entsprechender Abstimmung durch die AG Netz 2018 festzulegen.

I) MASSNAHMEN mit HOHER PRIORITÄT

I.1 Breisacher Bahn

Umfang (vsl.):

- Geschwindigkeitserhöhung Gottenheim-Freiburg (Trassierung, Bahnübergänge, Anpassung der Signaltechnik)
- Verlegung Haltepunkt Freiburg-West (neu: Freiburg-Landwasser)
- Barrierefreier Ausbau Bahnhof Gottenheim (Erhöhung und Verlängerung Mittelbahnsteig und Hausbahnsteig, Verlegung Reisendenüberweg)

Empfohlene Priorität: **sehr hoch**

I.2 Elztalbahn

Umfang (vsl.):

- Die Maßnahmen zum Umbau der Stationen zwischen Denzlingen und Elzach sind im Wesentlichen abgeschlossen.
- Verzichtet wurde dabei bislang auf einen Ausbau des Hausbahnsteigs im Bahnhof Waldkirch inkl. Bau einer Unterführung, um die Kosten zu reduzieren und ggf. eine bessere Lösung im Hinblick auf die Gleisquerung zu finden (Erhalt des Reisendenüberweges statt Neubau einer Unterführung). Diese zweite Ausbaustufe soll jetzt kurzfristig realisiert werden.

Empfohlene Priorität: **sehr hoch** (Abschluss des Projektes inkl. GVFG-Verfahren)

I.3) Kaiserstuhlbahn

Umfang (vsl.):
- Neubau eines Doppelspurabschnitts Nimburg-Bahlingen.
- Umbau der Bahnübergänge entlang der gesamten Strecke Gottenheim-Endingen-Breisach.
- Ausbau der Haltepunkte zwischen Breisach und Endingen.
- Ausbau des Haltepunkts Sasbach zum Rendezvous-Punkt.

Empfohlene Priorität: **sehr hoch**

I.4) Müllheim - Mulhouse

Umfang (vsl.):
- Neubau eines Signalblocks zur Sicherung des Grenzübergangs inkl. Automatisierung zweier Bahnübergänge (Voraussetzung für die Weiterführung des „Eventverkehrs“ ab 2008).
- Ausbau der Strecke zwischen Müllheim und der Grenze inkl. Anpassung der Sicherungstechnik (Einbindung in das Stellwerk Müllheim).
- Umbau des Haltepunktes Neuenburg.
- *Option*: Umbau der Sicherungstechnik im Bahnhof Müllheim, falls ein Betriebskonzept mit Flügeln der Rheintalbahnzüge zum Tragen kommt.

Empfohlene Priorität:

Grenz-Signalblock:	**sehr hoch** (Aufrechterhaltung des Eventverkehrs ab 2008)
Weitere Elemente:	**hoch, Abschluss bis Ende 2011** (Inbetriebnahme TGV Rhin-Rhône)

I.5) Rheintalbahn

Umfang (vsl.):
- Umbau des Bahnhofes Emmendingen
- Neubau des Haltepunktes Teningen-Mundingen in verschobener Lage (Folgemaßnahme der Beseitigung des Bahnübergangs an der heutigen Position)

Empfohlene Priorität: **sehr hoch** (unabhängig von der Ausschreibung 2018)

Hp Teningen-Mundingen: DB-Projekt und Folgemaßnahme Bahnübergangsbeseitigung,

Bf Emmendingen: nach langen Verhandlungen mit der DB konnte ein Durchbruch erzielt werden, außerdem hat das Land bereits eine GVFG-Bezuschussung im Grundsatz zugesagt (Altbescheid Stadt Emmendingen)

II) MASSNAHMEN VOR 2018 – ZWEITE PRIORITÄT: FERTIGSTELLUNG ZUR BETRIEBSAUFNAHME DEZEMBER 2018

II.1) Breisacher Bahn

Umfang (vsl.):
- Neubau einer Doppelspurinsel zwischen Landwasser und Messe/Universität.
- Umbau der Gleisanlagen im Bahnhof Gottenheim, um Züge nach Breisach und Endingen flügeln und Züge der Kaiserstuhlbahn kreuzen zu können.
- Geschwindigkeitserhöhung zwischen Breisach und Gottenheim
- Neubau eines Elektronischen Stellwerkes (ESTW) zwischen Freiburg und Breisach inkl. Ausstattung der Strecke und ggf. Anpassung der Bahnübergänge.

Empfohlene Priorität: **Umsetzung bis 2018**

II.2) Kaiserstuhlbahn

Umfang (vsl.):
- Ausbau Hp Königschaffhausen zum Kreuzungsbahnhof
- Ausbau der Strecke auf dem Abschnitt Breisach-Endingen-Riegel DB (Geschwindigkeitserhöhung, Sicherungstechnik) in Abhängigkeit von der weiteren Verbesserung des Angebotes und der bereits erfolgten Ausbauschritte.

Empfohlene Priorität: **Umsetzung bis 2018**

II.3) Münstertalbahn

Umfang (vsl.):
- Umbau der vorhandenen Haltepunkte zwischen Bad Krozingen und Münstertal
- Einrichtung von vier Haltepunkten als Bedarfshalte
- Neubau der Haltepunkte Bad Krozingen-Parksiedlung und Staufen-Wolfacker
- Ausbau des Bahnhofs Staufen zum Kreuzungsbahnhof
- Ausbau der Strecke zur Erhöhung der Geschwindigkeit (Bahnkörper, Bahnübergänge, Leit- und Sicherungstechnik)

Empfohlene Priorität: **Umsetzung bis 2018**

III) MASSNAHMEN OPTIONAL

Gemäß §1 Abs. (2) und §2 der Freiburger Erklärung ist durch die AG Netz 2018 zu prüfen, ob weitere SPNV-Relationen bzw. betriebliche Angebotselemente in das Vergabeverfahren nach §1 einbezogen werden sollen. Bei einer positiven Entscheidung müssten – zusätzlich zu den Vorhaben der Ziffern I) und II) - auch die im Folgenden genannten Maßnahmen bzw. Teile hiervon bis Ende 2018 umgesetzt werden.

III.1) Elztalbahn

Umfang (vsl.):
- Bau eines Doppelspurabschnitts zwischen Gutach und Bleibach
- Rationalisierung der Betriebsleittechnik zwischen Denzlingen und Waldkirch

Empfohlene Priorität: **Prüfung durch die AG Netz 2018**

III.2) Höllentalbahn (Westabschnitt)

Umfang (vsl.):
- Umbau, teilweise Ausbau der vorhandenen Haltepunkte zwischen Freiburg Hbf und Neustadt (Schwarzwald).
- Neubau des Haltepunkts Freiburg-Pressehaus mit Verknüpfung zum Stadtbahn-Netz, evtl. weitere zusätzliche Haltepunkte Freiburg-Stadthalle und Freiburg-Kapplertal.
- Neubau einer Doppelspur im Bereich Littenweiler als Voraussetzung für die Durchbindung der Breisacher Bahn bis Kirchzarten.
- Neubau einer Doppelspurinsel zwischen Hugstetten und Gottenheim auf der Breisacher Bahn als Voraussetzung für die Durchbindung der Breisacher Bahn bis Kirchzarten.

Empfohlene Priorität: **Prüfung durch die AG Netz 2018**

III.3) Höllentalbahn (Ostabschnitt)

Umfang (vsl.):
- Umbau, teilweise Ausbau der vorhandenen Haltepunkte zwischen Neustadt (Schwarzwald) und Donaueschingen (Zuständigkeit ZRF nur bis einschließlich Unadingen).
- Ausbau der Strecke Titisee-Neustadt (Schwarzwald)-Donaueschingen für den Einsatz von Zügen mit Neigetechnik (BSchwAG-Projekt ohne finanzielle Beteiligung des ZRF).

Empfohlene Priorität: **Prüfung durch die AG Netz 2018**

III.4) Drei-Seen-Bahn

Umfang (vsl.):
- Umbau der vorhandenen Haltepunkte zwischen Titisee und Seebrugg

Empfohlene Priorität: **Prüfung durch die AG Netz 2018**

III.5) Güterbahn Nord

Umfang (vsl.):

- Neubau der Gleisverbindung Breisacher Bahn-Güterbahn in Richtung Norden.
- Neubau des Messebahnhofes (eingleisig mit Seitenbahnsteig zum Messegelände hin orientiert (in Abhängigkeit von der Führung der Stadtbahn Messe ggf. mit Schaffung einer Umsteigemöglichkeit).
- Neubau des Haltepunktes Tullastraße mit Schaffung einer Umsteigemöglichkeit zum Busverkehr.
- Zweigleisiger Ausbau zwischen Freiburg Hbf und dem Abzweig zur Güterbahn einschließlich Umbau des Haltepunktes Freiburg-Klinikum

Empfohlene Priorität: **Prüfung durch die AG Netz 2018**

III.6) Rheintalbahn

Umfang (vsl.):

- Umbau, Ausbau bzw. Verlegung der vorhandenen Haltepunkte zwischen Herbolzheim und Auggen.

Empfohlene Priorität: **Prüfung durch die AG Netz 2018**

==========