





## Begründung

Am 12.Dezember 2012 fasste die Verbandsversammlung folgenden Beschluss:

1. Aufgrund der ersten Vorplanungsergebnisse und der stark gestiegenen Kosten ist - vorbehaltlich detaillierter weiterer Prüfung - das Liniennetzkonzept der Ausbaustufe 2018 der BREISGAU-S-BAHN 2020 für die weiteren Planungen investiv und betrieblich wie folgt anzupassen:
  - a) Verzicht auf den 15-Minuten-Takt (Breisach –) Hugstetten – Freiburg – Himmelfreich unter Beibehaltung einer Verdichtung durch einen dritten Zug in den Hauptverkehrszeiten zwischen Kirchzarten und Freiburg sowie Sonntags zwischen Seebrugg und Freiburg;
  - b) In der Hauptverkehrszeit ist ein 30-Minuten-Takt bis nach Elzach, statt lediglich bis Bleibach, anzustreben.
  - c) Anpassung des Bahnsteigausbaus auf die in den Hauptverkehrszeiten erforderlichen Fahrzeuglängen (Kapazitäten) für diese Ausbaustufe.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Infrastruktur dieser NEUEN Ausbaustufe 2018 mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen so fortzuschreiben, dass die Gesamtkosten für den Infrastrukturausbau den bisherigen Ansatz (Ausbaustufe 2018) einhalten und die Kernelemente der bisherigen Planungen gewährleistet bleiben (Elektrifizierung Gesamtnetz, Durchbindung der Ost-West-Achse, Flügeln der Züge in Gottenheim und Titisee, barrierefreier Ausbau der Stationen).
3. Voraussetzungen für einen hierauf fußenden Änderungsbeschluss der Verbandsversammlung und der darauf aufsetzenden Fortsetzung der weiteren Planung sowie des Ausbaus der Infrastruktur sind:
  - i. die verbindliche Sicherstellung einer gleichartigen Finanzierung dieses angepassten Ausbauprogramms durch das GVFG-Bundesprogramm bzw. durch das Land Baden-Württemberg (gleiche Gesamtzuschusshöhe wie derzeit) nebst Ausfallgarantie - aufgrund neuer standardisierter Bewertung (Nutzen-Kosten-Indikator „> 1“);
  - ii. die zeitnahe Ausschreibung der in der AUSBAUSTUFE 2018-neu fahrbaren nachfragegerechten Verkehrsleistungen seitens des Landes Baden-Württemberg, möglichst zum Fahrplanwechsel 2018, wobei eine erste Stufe der Angebotsausweitung auf den heutigen Gleisen im Rheintal bereits früher realisiert werden sollte. Das Land wird aufgefordert die Verkehrsleistungen für die Rheintalbahn bis Ende Juni 2013 auszuschreiben
4. Im Lichte einer auf der AUSBAUSTUFE 2018-neu fußenden Vergabe der Betriebsleistungen im Vergabernetz 9 (Breisgau-S-Bahn) ist der S-Bahn-Vertrag mit dem Land vom Juli 2011 einschließlich der zu erwartenden geringeren Betriebskosten entsprechend anzupassen, wobei die mit dem Land vertraglich vereinbarte Gesamt-Verkehrsleistung nachfrageorientiert zu sichern ist.

Hieraus folgte die Notwendigkeit, gegenüber dem BUND, Zuschussgeber im GVFG-Bundesprogramm, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), maßgeblich der DB AG, sowie dem für den regionalen SPNV verantwortlichen Aufgabenträger LAND so verbindlich wie möglich abzuklären, ob eine reduzierte Ausbaustufe 2018 mit vertretbarem Risiko seitens des ZRF – zunächst planerisch – weiter betrieben werden könnte.

## 1. Ausgangslage

Die im September 2012 von der DB AG vorgelegten Vorplanungsergebnisse für die Breisacher Bahn und die Elztalbahn hatten im Vergleich zu der gemeinsam von DB AG und ZRF erstellten Grobkostenschätzung 2009 bei beiden Vorhaben zu stark gestiegenen Kosten geführt. In der Folge hatten sich auch bei den Vorplanungsergebnissen für die westliche Höllentalbahn (Freiburg – Neustadt) erhebliche Kostensteigerungen ergeben.

Vor diesem Hintergrund hatte die Verbandsversammlung am 12. Dezember 2012 beschlossen, das Liniennetzkonzept der Ausbaustufe 2018 der BREISGAU-S-BAHN 2020 für die weiteren Planungen investiv und betrieblich anzupassen mit dem Ziel, die Kosten für den Infrastrukturausbau für diese Ausbaustufe 2018-neu in etwa auf das ursprüngliche Budget für die erste Ausbaustufe zurückzuführen. Gleichzeitig sollten die Kernelemente der bisherigen Planungen (Elektrifizierung Gesamtnetz, Durchbindung der Ost-West-Achse, Flügeln der Züge in Gottenheim und Titisee, barrierefreier Ausbau der Stationen) erhalten bleiben, um auch weiterhin möglichst umfassende Verbesserungen für die Fahrgäste zu erreichen.

Zusätzlich zu der daraus resultierenden Umplanung der Infrastruktur war für diesen veränderten Ansatz auch die Standardisierte Bewertung anzupassen.

Weitere entscheidende Grundlagen für eine Beratung über die Fortsetzung der BREISGAU-S-BAHN 2020 – neben den oben genannten – ist vor allem die Frage, bis wann die Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt und – mit Blick auf das auslaufenden GVFG-Bundesprogramm – abgerechnet werden können und welches künftige S-Bahn-Angebot das Land als Aufgabenträger bereit ist, auszuschreiben und zu finanzieren.

## 2. Kosten der Ausbaustufe 2018-neu

Nachdem sich bereits Ende 2012 abgezeichnet hatte, dass nach den bei der DB AG üblichen Regelabläufen eine zeitgerechte Überarbeitung der Vorplanungen nicht zu erreichen wäre, beauftragte der ZRF in Abstimmung mit der DB AG die Pöyry Deutschland GmbH mit dieser Aufgabe. Die Ergebnisse der Umplanungen wurden vom Büro Pöyry für alle Strecken entsprechend den vereinbarten Terminen abgegeben und anschließend durch die DB ProjektBau geprüft.

Für die folgenden Strecken der DB AG erfolgte keine Umplanung:

Im Bereich der **Drei-Seen-Bahn** sind lediglich die Stationen barrierefrei auszubauen. Hier wurde am 19.12.2012 die Planungsvereinbarung für die Entwurfs- und die Genehmigungsplanung unterzeichnet. Die Ergebnisse sollen im Dezember 2013 vorgelegt werden, Ende Februar 2014 sollen die Unterlagen für das Planrechtsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht werden.

Der Ausbau der Strecke **Müllheim–Neuenburg (Grenze)** befindet sich bereits in der Planfeststellung. In dem Beteiligungsverfahren und im Erörterungstermin am 18. Juli 2013 wurden keine Einwände erhoben, die zu einer wesentlichen Anpassung der Planungen führen könnten.

Die geplanten Maßnahmen auf der **Höllentalbahn Ost** dienen ausschließlich der Elektrifizierung der Strecke zwischen Neustadt und Donaueschingen. Damit aber hängt die Realisierung des Infrastrukturausbaus praktisch ausschließlich davon ab, dass der Bestandsschutz für die Eisenbahntunnel erhalten bleibt, d.h. eine Elektrifizierung der Strecke ohne Bau neuer Tunnel möglich ist. Anderenfalls wäre die Maßnahme finanziell nicht darstellbar. Nach Vorliegen der Planungsergebnisse gehen die DB AG, hier insbesondere auch die sog. Anlagenverantwortlichen, und die Fachplaner davon aus, dass eine Elektrifizierung der Tunnel im Bestand möglich ist. Nach einer – allerdings unverbindlichen – Vorabklärung mit dem Eisenbahnbundesamt sollte dieser Ansatz auch in den Genehmigungsverfahren Erfolg haben. Dabei sind zumindest für den Dögginger Tunnel Maßnahmen zur Verbesserung der Rettungsmöglichkeiten zu ergreifen. Diese betreffen aber vollständig den Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises.

Dennoch dürften sich die Baukosten für die Höllentalbahn Ost zwischen Neustadt und Donaueschingen *trotz Bestandsschutz* gegenüber der Grobkostenschätzung von 26,0 Mio. Euro (davon 18,0 Mio. Euro im ZRF-Gebiet) auf 48,8 Mio. Euro (davon 32,8 Mio. Euro im ZRF-Gebiet) deutlich erhöhen. Dieses liegt im Wesentlichen daran, dass die Kostenansätze insbesondere für die Elektrifizierung der Tunnel seinerzeit zu niedrig eingeschätzt worden waren.

*Aufgrund des erheblichen Netz- und Durchbindungsgewinns wird gleichwohl vorgeschlagen, diese **Gesamtelektrifizierung** im Rahmen der Ausbaustufe 2018-neu zu realisieren.*

Im Bereich der **Elztalbahn** umfassen die Kostenansätze auch den Neubau des Kreuzungsbahnhofs in Gutach mit Baukosten von rund 5,9 Mio. Euro. Diese Kreuzungsmöglichkeit ist erforderlich, um Elzach im 30-Minuten-Takt bedienen zu können. Ohne diese Kreuzungsmöglichkeit könnte dieser Takt über Waldkirch hinaus nur bis Bleibach verlängert werden, wobei die Züge in diesem Fall vor der Weiterfahrt einige Minuten Aufenthalt in Waldkirch hätten, um den Gegenzug abzuwarten. Die vom ZRF beauftragte Fahrbarkeitsprüfung hat ergeben, dass bei Bau des Kreuzungsbahnhofs Gutach eine Weiterführung bis Elzach auch betrieblich möglich ist, allerdings beschränkt auf die Hauptverkehrszeiten und mit der zusätzlichen Bedingung, dass in denjenigen Stunden, in denen die Züge halbstündlich bis Elzach verlängert werden, auf der Rheintalbahn zwischen Denzlingen und Freiburg dann in beiden Fahrtrichtungen zwei Halte nicht bedient werden können. Diese Einschränkungen ergeben sich im Wesentlichen aus dem sehr dichten Fahrplan auf der Rheintalbahn.

*Unter Abwägung von Nutzen und Kosten, die mit dem **Bau des Kreuzungsbahnhofs Gutach** verknüpft sind, wird vorgeschlagen, diesen im Rahmen der Ausbaustufe 2018-neu zu realisieren.*

Bei den SWEG-Strecken waren keine Umplanungen erforderlich.

Die **Münstertalbahn** konnte nach dem umfassenden Ausbau mit Elektrifizierung unter Nutzung einer rund 8-monatigen Vollsperrung der Strecke im Juni 2013 wieder in Betrieb genommen werden. Am 21. September 2013 wurde der elektrische Betrieb offiziell aufgenommen. Die Maßnahme ist kostenseitig im vereinbarten Rahmen geblieben.

Die Ausbaumaßnahmen auf der **Kaiserstuhlbahn** befinden sich derzeit in der Planung. Hier sollen die Vorplanungsergebnisse vsl. im November 2013 vorliegen.

ANLAGE 1 gibt für die Ausbaustufe 2018-neu eine Übersicht über die wesentlichen Maßnahmen an den einzelnen Strecken, die jeweiligen Kosten, ggf. einschließlich ergänzender Erläuterungen zu den Grundlagen der Kalkulation, sowie über die Finanzierungsanteile der Verbandsmitglieder.

Danach ergeben sich die nachfolgenden Kostenansätze insgesamt sowie der Anteil des ZRF für den S-Bahn-Ausbau in der Variante mit Bau des Kreuzungsbahnhofs in Gutach (Voraussetzung für den 30-Minuten-Takt zwischen Bleibach und Elzach):

	Ausbaustufe 2018-neu Preisstand 2012	Zum Vergleich Ausbaustufe 2018 „alt“ Preisstand 2008
• Baukosten S-Bahn:	ca. 215,1 Mio. €	(ca.178,2 Mio. €)
• Zuschüsse Bund (60 %) /Land (20 %)	ca. 172,1 Mio. €	(ca.142,6 Mio. €)
• <b>Kostenanteil ZRF:</b>	<b>ca. 96,4 Mio. €</b>	(ca.69,2 Mio. €)
➤ davon Eigenanteil Baukosten:	ca. 50,6 Mio. €	(ca.36,2 Mio. €)
➤ davon Planung:	ca. 45,8 Mio. €	(ca.33,0 Mio. €)

Eine realistische Chance zur Senkung, insb. der erheblichen Planungskosten, auf Strecken der DB AG, besteht – entgegen der Hoffnungen des Frühjahrs 2013 – nicht mehr, da die DB AG derartiges, zumindest in erreichbarer zeitlicher Nähe, definitiv am 28.Juni 2013 gegenüber Land und ZRF ausschloss. Insbesondere hat die DB AG die zunächst von ihr als möglich erachtete, vom ZRF vorgeschlagene Alternative abgelehnt, Planung und Bauausführung einzelner Strecken (Breisacher Bahn und Elztalbahn) an einen Dritten, namentlich an die deutlich günstiger planende SWEG, zu übertragen.

Zwar zeigt sich die DB AG bereit, die seitens des ZRF zu finanzierenden Planungskosten zu begrenzen, aber lediglich prozentual auf Basis der dann schlussabgerechneten Kosten: 24,3 %. Dieses übertrifft den Wert für die SWEG-Strecken um das Dreifache! Daher ist – gerade im Hinblick auf die Strecken der DB AG – explizit darauf hinzuweisen, dass sich obige Zahlen auf den Preisstand des Jahres 2012 beziehen. Zu erwartende Baukostensteigerungen infolge der allgemeinen Baupreissteigerungen bis zu den Jahren 2016-18 werden sich zusätzlich zu nahezu ¼ in weiter steigenden Planungskosten niederschlagen.

Positiv ist andererseits zu vermerken, dass sich die Unternehmen der DB AG, sachlich und personell in den vergangenen Monaten für das Gesamtvorhaben BREISGAU-S-BAHN 2020 neu aufgestellt haben und – trotz gebotener zurückhaltender Bewertung – daher heute eine wesentlich höhere Verlässlichkeit in Kosten- und Zeitangaben gegeben sein dürfte.

### 3. Anpassung der Antragstellung zum GVFG-Bundesprogramm

In enger Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg, GVFG-Referat des MVI, konnte erreicht werden, dass die Zuwendungsgeber, maßgeblich der Bund, eine Anpassung der Ausbaustufe 2018, d.h. die Ausbaustufe 2018-neu, vorbehaltlich eines

positiven Ergebnisses der Standardisierten Bewertung, mittragen und zugleich am Zielkonzept der BREISGAU-S-BAHN 2020 weiterhin festhalten. Hierfür war für die Ausbaustufe 2018-neu eine vollständige Standardisierte Bewertung zu erarbeiten und zugleich die vorliegende Standardisierte Bewertung des Zielkonzepts vom Herbst 2010 mit den jetzt absehbaren Investitionskosten zu aktualisieren.

Die Zuschussgeber waren bereit zu akzeptieren, dass auf die infrastrukturellen Grundlagen des Jahres 2009 Bezug genommen werden konnte, womit die Erarbeitung dieser neuen Nutzen-Kosten-Bewertung zeitlich innert eines knappen Jahres möglich wurde.

Nach Abschluss der Berechnungen ergibt sich für die **Ausbaustufe 2018-neu** ein **Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,85**.

(Ein unmittelbarer Vergleich mit der Ausbaustufe 2018 „alt“, deren seinerzeit lediglich abgeschätztes Nutzen-Kosten-Verhältnis bei „1,8 bis 1,9“ lag, ist nicht möglich, da in Abstimmung mit den Zuwendungsgebern verschiedene Eingangsgrößen jetzt angepasst wurden.)

Für das Zielkonzept führen die deutlich gestiegenen Baukosten dazu, dass der Nutzen-Kosten-Koeffizient von 2,12 auf 1,25 absinkt.

Allerdings wurden in diesem Fall die oben angesprochenen Anpassungen der Randbedingungen, die sich tendenziell positiv auf das Ergebnis auswirken, nicht vorgenommen, was eine abschließende Beurteilung dieses Wertes erschwert. Mit den Zuwendungsgebern wurde zudem abgestimmt, dass der GVFG-Rahmenantrag so angepasst wird, dass im Wesentlichen die Ausbaustufe 2018-neu Gegenstand des Antrags ist, das Zielkonzept aber mit Blick auf eine mögliche Fortsetzung des Bundesprogramms nicht aufgegeben, dessen weitere Aktualisierung jedoch derzeit zurückgestellt wird.

Der ergänzte und überarbeitete GVFG-Rahmenantrag soll dem Bundes- und Landesverkehrsministerium bis spätestens 15. Oktober 2013 vorgelegt werden.

*Die diesbezügliche Vorgabe des Beschlusses vom 12.12.2012 kann als erfüllt angesehen werden.*

#### **4. Zeitpläne**

Die Gewährung des 60%igen Baukostenzuschusses des Bundes ist nach derzeitiger Rechtslage befristet für Maßnahmen, die bis Ende 2018 fertig gestellt und bis Ende 2019 endabgerechnet sind. Die DB AG war für ihre Strecken zunächst von einer Baufertigstellung erst ab 2021 und Fertigstellung der Abrechnung erst ab 2023 ausgegangen. Seitens des ZRF wurde sodann versucht, die Einhaltung des für die Gewährung der Bundeszuschüsse erforderlichen Zeitplans durch eine Abgabe oder Verpachtung oder zumindest durch eine Übertragung der Planung und Bauausführung auf den DB-eigenen Strecken, insbesondere der Elztalbahn und der Breisacher Bahn, an einen Dritten, namentlich an die landeseigene SWEG, zu gewährleisten.

Dies wurde aber von der DB AG Ende Juni 2013 kategorisch abgelehnt. Gleichzeitig hat die DB AG Terminpläne für das Projekt Breisgau-S-Bahn 2020 vorgelegt, die eine rechtzeitige Baufertigstellung und Abrechnung vorsehen. Wie bereits erwähnt, hat sich die DB AG zudem sachlich und personell in Bezug auf das Projekt Breisgau-S-Bahn 2020 neu aufgestellt und zugesichert, alles zu tun, um die Zeitpläne einzuhalten.

ten. Deshalb besteht nunmehr die Aussicht, dass die Ausbaustufe 2018-neu mit der DB AG erfolgreich umgesetzt werden kann. Eine verbindliche Garantie zur Einhaltung der Zeitpläne im Sinne einer Haftungsübernahme hat die DB AG allerdings nicht abgegeben.

## **5. Ausfallgarantie des Landes**

Es besteht nach wie vor das Risiko, dass die Ausbaumaßnahmen wegen Verzögerungen nicht bis Ende 2018 fertig gestellt und bis Ende 2019 endabgerechnet werden können. Hinzu kommt das Risiko, dass wegen des Auslaufens des Bundesförderprogramms 2019 die Mittel dieses Programms nicht mehr für alle Projekte in Baden-Württemberg ausreichen. Diese finanziellen Risiken können von der Region nicht übernommen werden.

Zwar hat das Land durch entsprechende Verpflichtungsermächtigungen im derzeitigen Landeshaushalt die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für eine Übernahme der Risiken bei unvorhergesehenen Verzögerungen geschaffen. Allerdings ist das Land erst nach Abschluss der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung - Leistungsphase 3 nach HOAI) bereit, die Risiken rechtsverbindlich mit Bindung auch für künftige Landeshaushalte zu übernehmen. Diese Planungsphase umfasst nicht nur – wie bisher – eine Kostenschätzung, sondern eine Kostenberechnung. Erst wenn diese vorliegt und dann im April 2015 die Realisierungs- und Finanzierungsverträge für die einzelnen Strecken abgeschlossen werden, soll die rechtsverbindliche Übernahme der Risiken durch das Land geschehen.

## **6. Rasche Verschriftlichung der Zusagen von Land und DB AG**

Aus Sicht des ZRF ist es unerlässlich, die Zusagen der DB AG in Bezug auf die Zeitpläne sowie die Kosten wie auch die Zusagen des Landes in Sachen Ausfallgarantie und verbindlichem Betriebsangebot 2018 (siehe folgenden Abschnitt) rasch in Form einer dreiseitigen Vereinbarung zu fixieren. Hierfür wurde anlässlich des Termins bei Minister Hermann am 28. Juni 2013 eine entsprechende Ergänzung des Kooperationsvertrags von 2009 vorgeschlagen. Diese befindet sich derzeit in Verhandlungen. In der Ergänzung des Kooperationsvertrags soll insbesondere auch vereinbart werden, dass die ZRF-Verwaltung anhand verbindlich vereinbarter Planungsmeilensteine überprüfen kann, ob die DB AG die Zeitpläne einhält, und dass für den Fall der Verfehlung der Meilensteine die Option der Beauftragung anderer von der DB AG anerkannter Planungsgesellschaften besteht.

## **7. S-Bahn-Angebot**

Auf Grundlage einer Reihe vorbereitender Gespräche auf Verwaltungsebene konnte am 26. Januar 2013 anlässlich eines Besuchs des Verkehrsministers in Emmendingen dessen Zusage erreicht werden, dass das Land schrittweise Ausweitungen des SPNV-Angebots in der Region angehen wird. Allerdings blieb dabei eine Reihe von Fragen offen, die trotz regelmäßiger Initiativen der Verbandsspitze und auf Verwaltungsebene lange Zeit nicht geklärt werden konnten.

Das Land hat zwischenzeitlich zu erkennen gegeben, dass es sich an den S-Bahn-Mitfinanzierungsvertrag vom Juli 2011 nicht mehr gebunden fühlt. Dies hat das Land damit begründet, dass die finanziellen Mittel des Bundes zur Finanzierung des SPNV (sog. Regionalisierungsmittel) keine Spielräume für Angebotsausweitungen mehr lassen und sich die Wettbewerbssituation derart verschlechtert hat, dass die erwartete Wettbewerbsrendite in Frage steht.

Ende August hat das MVI nunmehr erstmals näher dargelegt, welches SPNV-Angebot das Land unter den geänderten Rahmenbedingungen für die Ausbaustufe 2018-neu im Netz der BREISGAU-S-BAHN 2020 verbindlich bestellen und finanzieren will (Grundangebot) und welche weiteren Randbedingungen bzw. Vorbehalte bei Anpassung der S-Bahn-Mitfinanzierungsvereinbarung vom 6.Juli 2011 aus Sicht des Landes angezeigt wären. In Anlage 2 sind neben dem Grundangebot auch die Zielvorstellungen des ZRF dargestellt, welche die Grundlage für die Mitfinanzierungsvereinbarung vom Juli 2011 bildeten, sowie das heutige Angebot im Durchschnitt über alle Wochentage.

Um einen Vergleich zum Vertrag vom 6.Juli 2011 zu ermöglichen, wurden für die folgende Tabelle jeweils die Gesamt-Zugkilometer pro Jahr abgeschätzt. Zusätzlich ist der jeweilige Finanzierungsanteil des ZRF ausgewiesen:

	Zugkilometer/Jahr	Finanzierungsanteil ZRF/Jahr
<u>Mitfinanzierungsvereinbarung</u>		
Zielkonzept	ca. 8,9 Mio.	ca. 2,0 Mio. EUR
Ausbaustufe 2018	ca. 8,1 Mio.	ca. 1,8 Mio. EUR
<u>Zielvorstellung ZRF</u>		
Ausbaustufe 2018-neu	ca. 8,2 Mio.	ca. 1,8 Mio. EUR
<u>Angebot Land</u>		
Ausbaustufe 2018-neu	ca. 8,2 Mio.	
- davon Grundangebot	ca. 7,6 Mio.	kein Finanzierungsanteil ZRF
- davon Zusatzangebot	ca. 0,6 Mio.	ca. 4,5 Mio. EUR
<b>nachrichtlich:</b>		
<u>Status Quo</u>	ca. 5,9 Mio.	

Bezüglich der Sitzplatzkapazitäten pro Zug will sich das Land zunächst an der morgendlichen Spitzenstunde orientieren. Damit ergibt sich die Gesamtzahl der benötigten Fahrzeuge. Für die Vergabeverfahren sollen dann Mindestkapazitäten für jede Zugfahrt angegeben werden. Diese Ansätze sind deckungsgleich mit den Vorstellungen des ZRF.

In der Vereinbarung vom 6.Juli 2011 wurden der Umfang des S-Bahn-Angebots für das Zielkonzept und für die Ausbaustufe 2018 sowie die Mitfinanzierung des ZRF abschließend geregelt. Letztere orientiert sich über einen festgelegten Mitfinanzierungsanteil je Zug-km am tatsächlich gefahrenen Angebot und ist damit gleichzeitig begrenzt über den definierten Maximalumfang des Angebotes. Dieser Grenzwert wiederum entspricht im Wesentlichen dem heutigen jährlichen Finanzierungsanteil des ZRF. Vereinbart war zwischen Land und ZRF, dass die Begrenzung des Mitfinanzierungsanteils die erheblichen Leistungen des ZRF für die Planung der Gesamt-

elektrifizierung und für die Herstellung der Elektrifizierung zwischen Neustadt und Donaueschingen berücksichtigt.

Das Land hat sein nunmehr vorgelegtes Grundangebot unter folgende Bedingungen gestellt:

- Steigerung der Regionalisierungsmittel um mindestens 1,5 % pro Jahr.
- Keine Steigerung der an die DB zu zahlenden Trassen- und Stationspreise um durchschnittlich mehr als 2 % pro Jahr ab 2017.
- Größere Beteiligung des Landes an den Fahrgeldeinnahmen des SPNV.
- Ergebnisse der Vergabe der Betriebsleistungen erfüllen die Erwartungen des Landes.

Auch enthält das Grundangebot teilweise, insbesondere auf der Münstertalbahn und der Kaiserstuhlbahn Ost, die als Teil der Ost-West-Achse technisch unmittelbar mit der Breisacher Bahn verknüpft ist, Verschlechterungen gegenüber dem Status quo.

Ferner sind einige Zielvorstellungen des ZRF zum S-Bahn-Angebot nicht ohne weitere Bahnfahrzeuge zu erreichen, die nicht vom Grundangebot umfasst sind. Der ZRF müsste einen solchen Fahrzeugmehrbedarf dann alleine finanzieren, obwohl dieser von den konkreten Ausschreibungsbedingungen, insbesondere den Fahrplänen, abhängt, die das Land verantwortet. Der Fahrzeugmehrbedarf würde nach den Kalkulationen des Landes insbesondere bei der Höllentalbahn Ost erhebliche Kosten verursachen.

Nach weiteren Gesprächen mit dem Land und einem abschließenden Gespräch der ZRF-Verbandsvorsitzenden mit Verkehrsminister Hermann am 16. September 2013 konnte folgendes erreicht werden:

- Die Bedingung zur Steigerung der Trassenpreise und der größeren Beteiligung des Landes an den Fahrgeldeinnahmen des SPNV sind nicht Gegenstand des Projekts Breisgau-S-Bahn 2020. Insbesondere das Anliegen des Landes, an den Fahrgeldeinnahmen des SPNV stärker beteiligt zu werden, wird aber im Rahmen des vom Land eingeleiteten Prozesses zur Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung weiter verfolgt.
- Hinsichtlich der Bedingung zu den Regionalisierungsmitteln ist das Land bereit, sich auf die Formel zu verständigen, dass es zu keinen solchen Kürzungen kommen darf, bei denen die Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen für das Land nicht mehr zumutbar ist. Sollte ein solcher Fall eintreten, soll es zu Verhandlungen zwischen den Vertragspartnern mit dem Ziel einer weitgehenden Aufrechterhaltung des Grundangebots kommen. Die Forderung des ZRF, die Bedingung zumindest auf die nächste Revision der Regionalisierungsmittel im Jahr 2014 zu beschränken, hat das Land abgelehnt.
- Hinsichtlich der Bedingung, dass die Vergabeergebnisse die Erwartungen des Landes erfüllen, ist das Land bereit, dies – entsprechend der bisherigen Klausel im S-Bahn-Mitfinanzierungsvertrag vom Juli 2011 – durch eine Verfehlung der Erwartungen um mehr als 10 % zu konkretisieren. Die weitergehende Forderung des ZRF, dass die Bedingung erst bei einer Verfehlung um mehr als 20 % greift, hat das Land abgelehnt, mit der Begründung, dass die Anbieter der SPNV-Leistungen in Kenntnis einer solchen Klausel ihre Angebote entsprechend verteuern würden. Auch hier ist das Land zu einer „Sprechklausel“ bereit, wonach dann, wenn der

vom Vorbehalt umrissene Fall eintritt, die Vertragspartner in Gespräche mit dem Ziel eintreten, durch ein anderes Ausschreibungsdesign einen günstigeres Vergabeergebnis zu erzielen.

- Auf die Forderung des ZRF, dass das Grundangebot so zu gestalten ist, dass es zu keinen Verschlechterungen gegenüber heute kommt – betroffen ist vor allem die Münstertalbahn und die Kaiserstuhlbahn Ost -, hat sich das Land nicht eingelassen. Aus Sicht des Landes erfordert die deutliche Ausweitung der SPNV-Leistungen bereits im Grundangebot den Einsatz zusätzlicher Mittel in erheblichem Umfang, die unter anderem aus Ausschreibungsgewinnen in anderen Netzen erwirtschaftet werden müssen. Deshalb ist es aus Sicht des Landes der Region zuzumuten, zusätzliche Leistungen zumindest teilweise zu finanzieren, um bestimmte Angebotsstandards zu erreichen, insbesondere auch auf den vorgenannten Strecken.
- Bezüglich der Frage des Fahrzeugmehrbedarfs soll kurzfristig abgestimmt werden, wie die anstehenden Vergabeverfahren zu gestalten sind, damit kein kostenintensiver Fahrzeugmehrbedarf entsteht.

## **8. Fazit und Votum**

Mit den unter den Ziffern 1. bis 7. erläuterten Ergebnissen liegen - soweit machbar - die erforderlichen Grundlagen vor, um in der Verbandsversammlung über die weitere Umsetzung der BREISGAU-S-BAHN 2020 und insbesondere der Ausbaustufe 2018-neu zu beraten und Beschluss zu fassen:

1. Die Finanzierung im GVFG-Bundesprogramm ist sachlich gewährleistet, weil die Ausbaustufe 2018-neu in der Standardisierten Bewertung mit 1,85 einen deutlich positiven Nutzen-Kosten-Koeffizienten aufweist. Das heißt auch, dass selbst bei weiteren Kostensteigerungen nicht die Gefahr besteht, unter den Grenzwert von 1,0 zu sinken.
2. Das Ziel, die Kosten für den Infrastrukturausbau durch eine Reduzierung und entsprechende Umplanungen auf der Breisacher Bahn, der Elztalbahn und der westlichen Höllentalbahn auf den Ansatz für die bisherige Ausbaustufe 2018 zu beschränken, wurde in puncto *Baukosten* weitestgehend erreicht. Die verbleibende Steigerung der Baukosten für den S-Bahn-Ausbau um rund 37 Mio. Euro (von ca. 178 Mio. Euro auf ca. 215 Mio. Euro) ist auf die allgemeine Preissteigerung seit 2008, Mehrkosten im Hinblick auf den Wegfall des Schienenbonus, insbesondere aber auf die Kostensteigerungen bei der östlichen Höllentalbahn (ca. +15 Mio. Euro) und die Berücksichtigung des Kreuzungsbahnhofs Gutach zurückzuführen.  
Anders sieht es – wie erwähnt – bei den Planungskosten aus. Deren Steigerung trägt maßgeblich dazu bei, dass der Finanzierungsanteil des ZRF auf *jetzt* rund 96 Mio. Euro angewachsen ist.
3. Das vom Land definierte Grundangebot gewährleistet eine klare Zunahme der Betriebsleistungen auf allen Strecken der Breisgau-S-Bahn 2020, wenn auch der Maßstab des S-Bahn-Vertrags von 2011 deutlich verfehlt wird (dies liegt jedoch teilweise auch an der Reduzierung der Infrastruktur seitens des ZRF im Zuge der Ausbaustufe 2018-neu).  
Um die Zielvorstellungen des ZRF für die Ausbaustufe 2018-neu zu erreichen,

wäre allerdings ein höherer Mitfinanzierungsanteil als bisher vereinbart erforderlich. Daher ist im Weiteren abzuwägen, welche zusätzlichen Leistungen notwendig und sinnvoll wären, und dabei insbesondere auch der Aspekt des Fahrzeugmehrbedarfs zu prüfen. Über eine etwaige Finanzierung dieser Leistungen ist dann noch zu beschließen.

4. Als verbleibende Risiken sind zu nennen:

- Die DB AG hält trotz ihrer Absichtsbekundungen die für die Gewährung des 60%igen Bundeszuschusses erforderlichen Zeitpläne nicht ein. Wenn dies bereits vor der erst für 2015 vorgesehenen rechtsverbindlichen Ausfallgarantiezusage des Landes geschieht und sich das Land dann nicht mehr zur Garantieübernahme bereit erklärt, kann das Projekt Breisgau-S-Bahn 2020 nicht fortgeführt werden. Der ZRF könnte in diesem Fall das sich aus einem Ausfall des Bundeszuschusses ergebende Risiko nicht tragen. Ein Abschluss der Realisierungs- und Finanzierungsverträge mit entsprechenden Bauverpflichtungen käme deshalb nicht in Betracht. Die bis dahin entstandenen Planungskosten für die Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI wären dann vergeblich ausgegeben. Hinzu kommt, dass der 60%ige Bundeszuschuss für den Ausbau der Münstertalbahn und der Strecke Müllheim-Neuenburg nicht gewährt werden würde. Dieser wäre vom Land und vom ZRF zu tragen – in welchem Verhältnis, müsste dann noch ausgehandelt werden.
- Die Regionalisierungsmittel des Bundes werden so gekürzt, dass sich das Land nicht mehr an sein Grundangebot gebunden fühlt.
- Die Erwartungen des Landes bei der Vergabe der Betriebsleistungen werden um mehr als 10 % verfehlt, so dass sich das Land nicht mehr an sein Grundangebot gebunden fühlt. Wenn sich das Land im zuletzt genannten Fall dazu entschließt, ein neues Vergabeverfahren durchzuführen, könnte dies dazu führen, dass es zeitlich erst deutlich nach Fertigstellung des Infrastrukturausbaus zu Mehrverkehren kommt.

Trotz dieser Risiken empfiehlt die Verwaltung, das Projekt Breisgau-S-Bahn 2020 in Gestalt der Ausbaustufe 2018-neu fortzuführen. Es besteht die einmalige Chance, den ÖPNV zugunsten einer zukunftsfähigen Entwicklung unserer Region deutlich zu verbessern. Ob sich eines der genannten Risiken verwirklicht, steht zudem vor Abschluss der Realisierungs- und Finanzierungsverträge im Jahr 2015 fest. Insofern hat der ZRF dann noch die Möglichkeit, das Projekt nicht weiterzuführen, bevor er sich zur Bauausführung rechtlich verpflichtet.

**Bearbeitet von**  
Uwe Schade  
Thomas Wisser

-Verwaltung ZRF-

## Integriertes regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn

### Ausbaustufe 2018-neu: Übersicht Infrastrukturmaßnahmen und Kosten

Für alle folgenden Kostenangaben S-Bahn "neu" gilt:

- Angaben beziehen sich ausschließlich auf die Maßnahmen im ZRF-Verbandsgebiet
- Preisstand 2012
- bereits verausgabte Mittel für Planung und Bau sind nicht zum Abzug gebracht

<b>S-Bahn</b>	<b>Baukosten</b>		<b>ZRF-Anteil</b>	
	alt	neu	alt	neu
	Mio. EURO		Mio. EURO	
<b>Strecke:</b>				
Breisacher Bahn	51,9	56,2	21,4	27,2
Drei-Seen-Bahn	4,4	5,8	1,8	2,8
Elztalbahn	16,5	18,4	6,8	9,2
Mehrkosten Kreuzungsbahnhof Gutach	inkl.	5,9	inkl.	2,8
Höllentalbahn	52,1	68,5	21,3	33,4
Kaiserstuhlbahn (Ost und West)	28,5	32,6	8,4	9,1
Müllheim-Mulhouse	7,1	9,8	2,8	4,6
Münstertalbahn	14,4	14,4	3,7	4,0
Rheintalbahn	3,3	3,5	0,9	1,3
Selbstbehalte	-	-	2,0	2,0
<b>Summe S-Bahn (mit Gutach)</b>	<b>178,2</b>	<b>215,1</b>	<b>69,2</b>	<b>96,4</b>
nachrichtlich: Summe ohne Gutach		209,2		93,6
<b>Aufteilung der Gesamtkosten S-Bahn:</b>				
Zuschüsse Bund und Land (80 %)	142,6	172,1		
Kosten ZRF:			69,2	96,4
davon Eigenanteil an Baukosten und Selbsthalt:			36,2	50,6
davon Planung/Projektsteuerung			33,0	45,8
Kostenangaben Busverknüpfung und Stadtbahnen übernommen aus Anlage A-3 zu Drucksache ZRF-bA/VV 2011.001				
<b>Busverknüpfung</b>	<b>2,5</b>	<b>2,5</b>	<b>1,4</b>	<b>1,4</b>
<b>Stadtbahnen</b>	<b>36,6</b>	<b>36,6</b>	<b>11,6</b>	<b>11,6</b>

<b>Gesamtkosten ZRF für Infrastrukturmaßnahmen bis Ende 2018:</b>				
<b>S-Bahn</b>			<b>69,2</b>	<b>96,4</b>
<b>Busverknüpfung</b>			<b>1,4</b>	<b>1,4</b>
<b>Stadtbahn</b>			<b>11,6</b>	<b>11,6</b>
<b>Summe</b>	<b>217,3</b>	<b>254,2</b>	<b>82,2</b>	<b>109,4</b>

Der Umfang der Maßnahmen ist nachfolgend dargestellt.

# Integriertes regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn

## Ausbaustufe 2018-neu: Übersicht Infrastrukturmaßnahmen und Kosten

Für die Kostenangaben „alt“ gilt:

- Quelle: Grobkostenschätzung, Preisstand 2008
- Maßnahmenumfang gemäß Ausbaustufe 2018
- Angegeben sind die Gesamtkosten, d.h. bereits getätigte Ausgaben für Planung und Bau sind nicht in Abzug gebracht

Davon abweichend gilt für Kostenangaben „neu“:

- Quelle: Kostenschätzungen mit Preisstand 2012 (falls nicht anders angegeben)
- Maßnahmenumfang gemäß Ausbaustufe 2018-neu
- Angegeben sind die Gesamtkosten, d.h. bereits getätigte Ausgaben für Planung und Bau sind nicht in Abzug gebracht

### **S-Bahn**

#### **Breisacher Bahn**

Umfang:

- Barrierefreier Aus- bzw. Neubau der Stationen (sofern noch nicht vorhanden)
- Ausbau der Station Gottenheim für Flügelkonzept
- Elektrifizierung
- Ausbau der Signaltechnik
- Geschwindigkeitserhöhungen für die Durchbindung mit der Höllentalbahn sowie für die regelmäßige Bedienung aller Stationen
- Weichenverbindung Freiburg Hbf zw. Gleisen 4 und 5  
(Kosten jeweils hälftig der Elztalbahn und der Breisacher Bahn zugeordnet)

Baukosten „alt“: ca. 51,9 Mio. Euro

Baukosten „neu“: ca. 56,2 Mio. Euro

#### **Drei-Seen-Bahn**

Umfang:

- Barrierefreier Ausbau der Stationen

Baukosten „alt“: ca. 4,4 Mio. Euro

Baukosten „neu“: ca. 5,8 Mio. Euro

## Elztalbahn (OHNE Kreuzungsbahnhof Gutach)

### Umfang:

- Barrierefreier Ausbau der Station Waldkirch
- Elektrifizierung Denzlingen – Elzach
- Ausbau der Signaltechnik
- Weichenverbindung Freiburg Hbf zw. Gleisen 4 und 5  
(Kosten jeweils hälftig der Elztalbahn und der Breisacher Bahn zugeordnet)

Baukosten „alt“: ca. 16,5 Mio. Euro

Baukosten „neu“: ca. 18,4 Mio. Euro

## Zusätzliche Kosten für Kreuzungsbahnhof Gutach

### Umfang:

- Kreuzungsgleis
- Leit- und Sicherungstechnik
- 2. Bahnsteig

Baukosten „alt“: dort in Gesamtkosten Elztalbahn enthalten

Baukosten „neu“: ca. 5,9 Mio. Euro

## Höllentalbahn

### Umfang:

- Barrierefreier Ausbau der Stationen
- Kreuzungsbahnhof Littenweiler für HVZ-Verstärker Freiburg - Kirchzarten
- Geschwindigkeitserhöhung Freiburg - Littenweiler für die Durchbindung mit der Breisacher Bahn
- Anpassung Kreuzungsbahnhof Himmelreich für größere Zuglängen
- Anpassung Kreuzungsbahnhof Hirschsprung für ein 3. Zugpaar je Stunde bis Titisee (Sonntagsverkehr; kein Ausbau zum Ein- und Aussteigen)
- Anpassung Stellwerk Titisee für Flügelkonzept
- Elektrifizierung Neustadt – Unadingen/Kreisgrenze (– Donaueschingen)

Baukosten „alt“: ca. 52,1 Mio. Euro

davon 34,1 Mio. Höllentalbahn West,  
18,0 Mio. Höllentalbahn Ost einschl. Neustadt

*nachrichtlich: zusätzliche Kosten im Bereich Schwarzwald-Baar-Kreis: 8,0 Mio.*

Baukosten „neu“: ca. 68,5 Mio. Euro

davon 35,7 Mio. Höllentalbahn West,  
32,8 Mio. Höllentalbahn Ost einschl. Neustadt

*nachrichtlich: zusätzliche Kosten im Bereich Schwarzwald-Baar-Kreis: 16,0 Mio.*

## **Kaiserstuhlbahn (Ost und West)**

### Umfang:

- Anpassungen/Ausbau der Bahnhöfe Riegel Ort, Endingen, Sasbach und Oberrotweil
- Doppelspurabschnitt Bahlingen – Nimburg
- Elektrifizierung Gottenheim – Riegel Ort sowie Breisach – Endingen – Riegel-Malterdingen
- Ausbau der Signaltechnik
- Abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhungen im Bereich Kaiserstuhlbahn West

Baukosten „alt“: ca. 28,5 Mio. Euro

Baukosten „neu“: ca. 32,6 Mio. Euro  
(Kostenstand zum Zeitpunkt der Vergabe der Planungsleistungen)

## **Müllheim-Mulhouse**

### Umfang:

- Barrierefreier Ausbau der Station Neuenburg einschl. Bahnsteigverlängerung
- Ertüchtigung der Gleisinfrastruktur inkl. Anpassung Oberleitung
- Ausbau der Signaltechnik

Baukosten „alt“ ca. 7,1 Mio. Euro

Baukosten „neu“: ca. 9,8 Mio. Euro  
(Stand Kostenberechnung auf Basis Entwurfsplanung)

## **Münstertalbahn**

### Umfang:

- Barrierefreier Ausbau der Stationen
- Ausbau des Bahnhofs Staufen zum Kreuzungsbahnhof
- Elektrifizierung Bad Krozingen - Münstertal
- Ausbau der Signaltechnik

Baukosten „alt“: ca. 14,4 Mio. Euro

Baukosten „neu“: 14,4 Mio. Euro

## **Rheintalbahn**

### Umfang:

- Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Emmendingen

Baukosten „alt“: ca. 3,3 Mio. Euro

Baukosten „neu“: ca. 3,5 Mio. Euro

## Summen S-Bahn

### Kosten „alt“ (Ausbaustufe 2018):

- Baukosten: ca. 178,2 Mio. Euro
- Aufteilung der Gesamtkosten
  - Zuschüsse (ca. 80% der Baukosten) ca. 142,0 Mio. Euro
  - **Kosten ZRF:** **ca. 69,2 Mio. Euro**
    - davon Eigenanteil an Baukosten: ca. 36,2 Mio. Euro
    - davon Planung: ca. 33,0 Mio. Euro

### Kosten „neu“ (Ausbaustufe 2018-neu):

- Baukosten: ca. 215,1 Mio. Euro
- Aufteilung der Gesamtkosten
  - Zuschüsse (ca. 80% der Baukosten) ca. 172,1 Mio. Euro
  - **Kosten ZRF:** **ca. 96,4 Mio. Euro**
    - davon Eigenanteil an Baukosten: ca. 50,6 Mio. Euro
    - davon Planung: ca. 45,8 Mio. Euro

Bei den Ansätzen Kosten „neu“ für den S-Bahn-Ausbau ist folgendes zu beachten:

- **Preisstand** für die Kostenschätzung der Ausbaustufe 2018-neu ist das Jahr 2012. Damit ergibt sich gegenüber den Angaben zur Ausbaustufe 2018 „alt“ bereits eine gewisse Kostensteigerung durch den **allgemeinen Preisanstieg**, der sich nach einer Abschätzung im fraglichen Zeitraum auf etwa 7,5% belief. Zugleich bedeutet dies aber, dass sich mit Abrechnung der Maßnahmen im Jahr 2019 die Kosten ebenfalls um die Preissteigerung erhöht haben werden. Die DB AG geht hier von einem mittleren Anstieg um 2% pro Jahr aus.
- Der **Kostenanteil des ZRF** umfasst den Eigenanteil in Höhe von 20% der Baukosten, einen Ansatz von 3% der Baukosten für nicht zuwendungsfähige Kosten sowie die Planungskosten.
- Die **Planungskosten** bei den SWEG-Strecken sind vertraglich auf einen Ansatz von 8% der Baukosten fixiert. Die DB AG hat sich nach intensiven Verhandlungen zwischenzeitlich bereit erklärt, einen Planungskostenanteil in Höhe von maximal 24,3% bezogen auf die Gesamtbaukosten gemäß Schlussabrechnung der Maßnahmen zu akzeptieren. Bisher ging die DB AG davon aus, dass sämtliche anfallenden Planungskosten unabhängig von der Höhe vom ZRF erstattet werden müssen. In den Verhandlungen hatte der ZRF zunächst versucht, den von der DB Netz AG noch 2011 für die Elztalbahn genannten Wert von 18% der Baukosten auf alle anderen Strecken zu übertragen. Dieses jedoch hat die DB AG abgelehnt – zwischenzeitlich auch für die Elztalbahn.

- Die Kostenansätze werden wesentlich beeinflusst von der Frage, ob die Baumaßnahmen bei laufendem Betrieb oder weitgehend im Schutz einer **Streckensperrung** realisiert werden können. Bei einer Streckensperrung lassen sich die Baukosten erheblich senken, da nur in ganz geringem Umfang Kosten für die Absicherung der Baustellen anfallen. In Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den SPNV wurde unterstellt, dass alle Strecken – ähnlich wie jetzt bei der Münstertalbahn – für die Baumaßnahmen über einen längeren Zeitraum (ggf. mehrere Monate) gesperrt werden können mit entsprechendem Busersatzverkehr. Wie lange und zu welchem Zeitpunkt die Strecken gesperrt werden müssen, kann erst in der weiteren Planung geklärt werden.
- Bei den zu elektrifizierenden Strecken wird davon ausgegangen, dass die Elektrifizierung im Hinblick auf den **Schallschutz** keine wesentliche bauliche Änderung darstellt. Dadurch entfällt der größte Teil der in den ursprünglichen Vorplanungen vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen. Diese insbesondere juristische Fragestellung war im Vorfeld mit Fachplanern der DB AG und des Büros Pöyry wie auch mit einer auf Eisenbahnprojekte spezialisierten Anwaltskanzlei abgestimmt worden. Zudem haben Gespräche mit dem für die Planfeststellungsverfahren zuständigen Sachbereich des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) in Stuttgart stattgefunden. Zwar konnte eine verbindliche Auskunft nicht erreicht werden, auf Grundlage dieser Kontakte konnte aber bei der Kostenschätzung vom Wegfall dieser Lärmschutzkosten ausgegangen werden. Lärmschutzerfordernisse, die sich nach den gesetzlichen Grundlagen aus anderen Gründen ergeben, z.B. beim Umbau des Bahnhofs Gottenheim oder dem Neubau des Kreuzungsbahnhofs Littenweiler, sind dabei selbstverständlich Teil der Ausbaumaßnahmen.
- Sofern sich unabhängig von der Elektrifizierung wesentliche bauliche Änderungen ergeben, z.B. beim Umbau des Bahnhofs Gottenheim für das Flügeln, wird der **Schienenbonus** für die Schallschutzberechnungen nicht mehr unterstellt. Nach einer Einigung im Vermittlungsausschuss von Bundestag und Bundesrat wird der Schienenbonus zum Stichtag 1. Januar 2015 wegfallen, sofern zu diesem Zeitpunkt für ein Vorhaben das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde. Nach den aktuellen Zeitplänen werden die weiteren Planfeststellungsverfahren für die Ausbaustufe 2018-neu erst nach diesem Datum eingeleitet. Daher wurden die Mehrkosten, die sich aus dem Wegfall des Schienenbonus ergeben, bereits berücksichtigt. Sie sind wegen der Änderung der gesetzlichen Grundlagen künftig zuwendungsfähig und dem entsprechend vom ZRF nur anteilig zu finanzieren.

## **Busverknüpfung und regional bedeutsame Stadtbahnstrecken**

(übernommen aus Anlage A-3 zu Drucksache ZRF-bA/VV 2011.001)

### **Busverknüpfung**

#### Umfang:

- Barrierefreier Ausbau von Umsteigeanlagen Regionalbus – S-Bahn/Stadtbahn

#### Baukosten:

ca. 2,5 Mio. Euro

## Stadtbahn nördliche Stadtteile

### Umfang:

- Umbau Stadtbahn Habsburger Straße
- Neubau Stadtbahnverlängerung Zähringen bis Gemarkungsgrenze Gundelfingen

Baukosten: ca. 36,6 Mio. Euro

## Gesamtkosten ZRF für Infrastrukturmaßnahmen bis Ende 2018

### Kosten „alt“:

- S-Bahn ca. 69,2 Mio. Euro
- Busverknüpfung ca. 1,4 Mio. Euro
- Stadtbahn ca. 11,6 Mio. Euro
- **Summe ca. 82,2 Mio. Euro**

### Kosten „neu“:

- S-Bahn ca. 96,4 Mio. Euro
- Busverknüpfung ca. 1,4 Mio. Euro
- Stadtbahn ca. 11,6 Mio. Euro
- **Summe ca. 109,4 Mio. Euro**

## Aufteilung der Gesamtkosten Infrastruktur auf die Verbandsmitglieder

Maßnahme	ZRF-Anteil [Mio. Euro]	Anteil Stadt Freiburg [Mio. Euro]	Anteil LK Breisgau- Hochschwarzwald [Mio. Euro]	Anteil LK Emmendingen [Mio. Euro]
Breisacher Bahn	27,2	4,8	19,8	2,6
Drei-Seen-Bahn	2,8	1,0	1,6	0,1
Elztalbahn (ohne Gutach)	9,2	0,7	0,4	8,0
<i>Zusatzkosten Kreuzungsbahnhof Gutach</i>	+2,8	+0,2	+0,1	+2,5
Höllentalbahn	33,4	8,4	24,2	0,8
Kaiserstuhlbahn (Ost und West)	9,1	0,4	2,4	6,4
Müllheim – Mulhouse	4,6	1,3	3,3	0,04
Münstertalbahn	4,0	0,4	3,6	0,05
Rheintalbahn	1,3	0,2	0,2	0,9
Selbstbehalte	2,0	0,4	1,0	0,6
<b>Zwischensumme S-Bahn (mit Gutach)</b>	<b>96,2</b>	<b>17,7</b>	<b>56,4</b>	<b>22,0</b>
Busverknüpfung	1,4	0,2	0,7	0,5
Stadtbahn	11,6	6,4	3,8	1,4
<b>Gesamtsumme</b>	<b>109,2</b>	<b>24,3</b>	<b>60,9</b>	<b>23,9</b>

Anmerkung: Die Stadtbahnkosten für die Stadt Freiburg sind einschl. der Anteile dargestellt, die direkt über städtischen Haushalt (und damit nicht über den ZRF-Haushalt) fließen.

## Angebotsstandard der Ausbaustufe 2018-neu für die einzelnen Strecken der Breisgau-S-Bahn 2020

	Angebot Land		Gem. Vereinbarung 2011		heute
	Takt	ZP/d	Takt	ZP/d	ZP/d
Müllheim – Neuenburg (bis Mulhouse gem. Absprache mit Région Alsace)	1 Zug/h	18	1 Zug/h	19	13,4
Münstertalbahn					
Bad Krozingen – Staufeu Süd	1 Zug/h	18	2 Züge/h	35	26,2
Staufeu Süd – Münstertal	1 Zug/h	18	1 Zug/h + Verst.	27	26,2
Rheintalbahn					
Basel – Müllheim	2 Züge/h + HVZ	38	2 Züge/h	38	26,3
Müllheim – Bad Krozingen	2 Züge/h + HVZ	38	3 Züge/h	55	26,3
Bad Krozingen – Freiburg	3 Züge/h + HVZ	54	3 Züge/h	55	33,1
Freiburg – Emmendingen	3 Züge/h	50	3 Züge/h	55	31,1
Emmendingen – Offenburg	2 Züge/h	34	2 Züge/h	38	29,7
Elztalbahn					
Freiburg – Waldkirch	2 Züge/h	34	2 Züge/h	35	28,5
Waldkirch – Bleibach	1 Zug/h + HVZ*	24	1 Zug/h + Verst.	35	16,8
Bleibach – Elzach	1 Zug/h + HVZ*	24	1 Zug/h + Verst.	29	16,8
Kaiserstuhlbahn Ost					
Gottenheim – Riegel	1 Zug/h + HVZ*	24	2 Züge/h	35	26,0
Riegel – Endingen	1 Zug/h + HVZ*	24	1 Zug/h + Verst.	27	26,0
Breisacher Bahn					
Breisach – Gottenheim – Freiburg	2 Züge/h	34	2 Züge/h	35	28,7
Höllentalbahn West					
Freiburg – Kirchzarten	3 Züge/h	50	2 Züge/h + Verst.	43	31,4
Kirchzarten – Titisee	2 Züge/h	34	2 Züge/h	35	31,4
Titisee – Neustadt	2 Züge/h	34	2 Züge/h	35	19,7
Höllentalbahn Ost					
Neustadt – Donaueschingen	1 Zug/h	18	1 Zug/h + Verst.	26	15,7
Drei-Seen-Bahn					
Titisee – Seebrugg	1 Zug/h	18	1 Zug/h	18	14,4
Kaiserstuhlbahn West					
Breisach – Sasbach	1 Zug/h	18	1 Zug/h + Verst.	27	17,0**
Sasbach - Endingen - Riegel-Malterdingen	1 Zug/h	18	1 Zug/h + Verst.	33	17,3**

## Erläuterungen:

1 Zug/h = 18 Züge am Tag (Mo-Fr 6-23 Uhr stündlich; Sa, So 7-1 Uhr stündlich)

2 Züge/h = 18+16 = 34 Züge am Tag

HVZ: = 4 Zugpaare/Tag zusätzlich (2 vormittags und 2 nachmittags)

HVZ\*: = 6 Zugpaare/Tag zusätzlich (3 vormittags und 3 nachmittags)

ZP/d = Zugpaare hin und zurück am Tag

Verst. = Verstärkerfahrten in den HVZ – individuell je Strecke

\*\* : inkl. Schienentaktergänzungsverkehre; nur Zug sind 9,6 ZP/d