

Begründung

1. Integriertes regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2005

Der ZRF hat gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg und in Abstimmung mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen in der Region, der Deutschen Bahn AG und der Südwestdeutschen Verkehrs-AG (SWEG), zwischen 1996 und 1997 das „Integrierte regionale Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2005“ entwickelt.

Ziel des Konzeptes ist, die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr im Gebiet des ZRF durch ein alle öffentlichen Verkehrsmittel umfassendes Konzept wesentlich zu steigern. Ausgebaut und optimal verknüpft werden sollen die Angebote

- des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV; d.h. des Eisenbahnverkehrs)
- der regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken in Freiburg und
- der Regionalbuslinien

zu einem „**Nahverkehrskonzept aus einem Guss**“, um die Region mit einem deutlich erweiterten, vertakteten und damit für die Fahrgäste einprägsamen Fahrplanangebot zu erschließen.

Gemäß den Beschlüssen der Verbandsversammlung im Juni 1997 und Juli 1998 wurden als **erste Maßnahmen** im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und der Stadtbahn der Ausbau der Breisacher Bahn, der Kaiserstuhlbahn Ost, der Elztalbahn und der Stadtbahn Haslach in Angriff genommen. Auch konnte der SPNV auf der Strecke Müllheim - Neuenburg reaktiviert werden. Diese Maßnahmen wurden unter dem Begriff „Pilotstrecken“ zusammengefasst.

Auf allen Strecken waren die umgesetzten Maßnahmen sehr erfolgreich. So konnten beispielsweise durch den Ausbau des Fahrplanangebotes und der Stationen sowie durch den Einsatz neuer Fahrzeuge die **Fahrgastzahlen** auf der Breisacher Bahn zwischen 1997 und 2007 um mehr als 400 % gesteigert werden, auf der Elztalbahn um mehr als 200%.

Heute gelingt es in den Hauptverkehrszeiten teilweise nicht mehr, ausreichende Kapazitäten auf den Schienenstrecken bereit zu stellen. Auch dies war ein Anlass für die im folgenden Abschnitt beschriebene Weiterentwicklung des Breisgau-S-Bahn-Konzeptes.

2. Freiburger Erklärung / Breisgau-S-Bahn 2020

In der „**Freiburger Erklärung**“ haben sich das Land Baden-Württemberg und der ZRF Ende 2007 darauf verständigt, den SPNV in der Region weiter auszubauen und das Angebot langfristig zu sichern. Zu diesem Zweck soll neben dem weiteren Ausbau der Infrastruktur der Betrieb auf allen Schienenstrecken im Verbandsgebiet des ZRF mit dem Ziel einer Inbetriebnahme im Dezember 2018 neu ausgeschrieben werden.

Auf Grundlage der Freiburger Erklärung und ausgehend von den Erfahrungen beim Ausbau der Pilotstrecken wurde in der Folgezeit das bisherige Konzept Breisgau-S-Bahn 2005 in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe bestehend aus Land, ZRF und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB AG und SWEG zur Breisgau-S-Bahn 2020 fortgeschrieben. Dabei wurde unterschieden zwischen einer sogenannten Ausbaustufe 2018 (Maßnahmen, die unabhängig vom viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn umgesetzt werden können) sowie einem Zielkonzept, das zusätzlich die Maßnahmen umfasst, die erst nach dem viergleisigen Neu-/Ausbau der Rheintalbahn umgesetzt werden können.

Am 18. Mai 2011 hatte die Verbandsversammlung des ZRF die Umsetzung des Gesamtnetzausbauprogramms (Zielkonzept) sowie der **Ausbaustufe 2018** der Breisgau-S-Bahn 2020 beschlossen. Grundlage für diese Beschlussfassung war eine im Jahr 2009 abgeschlossene Grobkostenschätzung für die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen sowie das positive Ergebnis der sog. Standardisierten Bewertung, welche für das Erlangen von Bundes- und Landeszuschüssen notwendig ist.

3. Ausbaustufe 2018-neu

Ende 2010 wurden die Vorplanungen für den Ausbau der DB-Strecken aufgenommen.

Mitte September 2012 zeigten die ersten Ergebnisse, dass die voraussichtlichen Kosten für die Streckenausbauten *sehr deutlich* über der 2009 erstellten Grobkostenschätzung lagen. Rasch war klar, dass der sich nun ergebende wesentlich höhere Finanzbedarf durch die Projektpartner nicht zu stemmen sein würde. Aus diesem Grund wurde im Dezember 2012 von der ZRF-Verbandsversammlung die Anpassung der bisherigen Ausbaustufe 2018 zur **Ausbaustufe 2018-neu** beschlossen - mit dem Ziel, die Kosten für den Infrastrukturausbau dieser ersten Stufe deutlich zu senken. Dies konnte nur durch eine entsprechende Reduzierung des Infrastrukturmaßnahmenumfangs sowie des ursprünglich vorgesehenen Verkehrsangebots erreicht werden. Dabei wurden die wegfallenden Maßnahmen lediglich in das Zielkonzept verschoben. Gleichzeitig konnte erreicht werden, dass wesentliche Kernelemente der bisherigen Planung erhalten bleiben konnten:

- **Durchbindung der Ost-West-Achse** zwischen Breisach/Endingen, Freiburg, Neustadt und Villingen bzw. Seebrugg; Wegfall des Umsteigens in Freiburg und Neustadt
- **Flügeln der Züge** in Gottenheim (nach Breisach und Endingen) sowie in Tittisee (nach Neustadt und Seebrugg); zwischen den genannten Endpunkten können die Fahrgäste künftig fahren, ohne Umsteigen zu müssen
- **Erhöhung der Kapazitäten** durch den Einsatz längerer Züge; dies gilt insbesondere für die Breisacher Bahn, die Elztalbahn und die Münstertalbahn
- **Barrierefreier Ausbau der Stationen**; dies verbessert die Zugänglichkeit und steigert gleichzeitig insgesamt die Attraktivität des S-Bahn-Verkehrs
- **Verknüpfung der S-Bahn-Verkehre** untereinander und zum Regional- und Stadtbus sowie zur Stadtbahn; Optimierung der Umsteigevorgänge und der Reisezeiten

- **Ausweitung des Angebots** auf allen Strecken, insbesondere auch in den Tagesrandzeiten und am Wochenende

Nach Abschluss der Umplanungen und Überarbeitung der Standardisierten Bewertung fasste die Verbandsversammlung im Oktober 2013 den Beschluss zur Fortsetzung der Ausbaustufe 2018-neu (DRUCKSACHE ZRF-VV 2013.005).

Das Liniennetzkonzept der Ausbaustufe 2018-neu mit dem künftigen S-Bahn-Angebot ist Anlage 1 zu entnehmen.

Die Standardisierte Bewertung ist ein bundesweit einheitliches Verfahren zur Erarbeitung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung für große Infrastrukturvorhaben. Ein positiver Nutzen-Kosten-Koeffizient von größer als 1,0, was bedeutet, dass der in Geld bewertete Nutzen eines Vorhabens größer ist als die Kosten für die Umsetzung, ist Voraussetzung für eine Förderung nach dem GVFG-Bundesprogramm.

4. Finanzierung nach GVFG-Bundesprogramm

Die Ausbaumaßnahmen der Breisgau-S-Bahn 2020 werden über das GVFG-Bundesprogramm finanziert. Hiernach trägt der Bund 60 % der Baukosten, das Land Baden-Württemberg 20 % und der ZRF 20% der Baukosten sowie die vollständigen Planungskosten.

Mit Blick auf das Auslaufen des GVFG-Bundesprogramms zum 31.12.2019 ist allerdings zu beachten, dass die Gewährung des 60%igen Baukostenzuschusses des Bundes nach derzeitiger Rechtslage befristet ist für Maßnahmen, die bis Ende 2018 fertiggestellt und bis Ende 2019 endabgerechnet sind. Es ist nach heutigem Stand unklar, ob und wie eine mögliche Nachfolgeregelung auf Bundes- oder Landesebene aussehen wird. Der Zeitpunkt für die Inbetriebnahme der Ausbaustufe 2018-neu der Breisgau-S-Bahn 2020 im Dezember 2018 ist insbesondere vor diesem Hintergrund festgelegt worden.

Ausgehend von einem Gesamtinvestitionsvolumen für die S-Bahn-Maßnahmen der Ausbaustufe 2018-neu von 215 Mio. Euro ergibt sich für den ZRF ein voraussichtlicher Kostenanteil von rund 96,4 Mio. Euro. Hinzu kommen weitere Anteile für die regional bedeutsamen Stadtbahnmaßnahmen (ZRF-Anteil rund 11,6 Mio. Euro) und für den Bau von Umsteigeanlagen Bus-Schiene (ZRF-Anteil rund 1,4 Mio. Euro).

Die Kostenübersicht ist der Anlage 2 zu entnehmen, Preisstand 2012.

Da die Baumaßnahmen erst in den Jahren 2016 bis 2018 realisiert und bauseitig abgerechnet werden, ist infolge der zu erwartenden Preissteigerung mit entsprechend höheren Kosten zu rechnen. Eine Vorausschau hierzu wird im ersten Quartal 2015 möglich sein, wenn die Kostenberechnungen aus der laufenden Entwurfsplanung für alle Strecken vorliegen.

5. Weiteres Vorgehen Infrastrukturausbau

Derzeit wird für alle S-Bahn-Strecken an der Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanungen gearbeitet, die Grundlage sind für die Durchführung der Planfeststellungsverfahren zur baurechtlichen Sicherung der Maßnahmen.

Die Planfeststellungsverfahren für die drei Abschnitte West, Nord und Ost der Kaiserstuhlbahn sollen um den Jahreswechsel 2014/2015 beim Regierungspräsidium als zuständige Planfeststellungsbehörde eingereicht werden.

Bei den Strecken der DB AG ist zuständige Behörde das Eisenbahn-Bundesamt. Hier sollen die Antragsunterlagen im Sommer 2015 vorgelegt werden. Dies betrifft die Breisacher Bahn, die Elztalbahn und die Höllentalbahn. Für den Ausbau zwischen Müllheim und Neuenburg ist das Verfahren bereits nahezu abgeschlossen; der Beschluss wird noch im September 2014 erwartet. Für die Drei-Seen-Bahn wird bereits derzeit ein Plangenehmigungsverfahren durchgeführt.

Detailliertere Angaben zu den Projektständen der einzelnen Vorhaben können Anlage 3 entnommen werden.

Als Grundlage für die Ausschreibung und die Durchführung der Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur an den **DB-Strecken** sind Realisierungs- und Finanzierungsverträge zwischen dem ZRF, der DB AG und dem Land Baden-Württemberg abzuschließen. Der Vertrag für die Strecke **Müllheim-Neuenburg** befindet sich derzeit im Unterschriftslauf. Für die übrigen Strecken werden aktuell die Entwürfe erstellt, wobei der Vertrag Müllheim-Neuenburg als Muster dient und lediglich die streckenspezifischen Angaben anzupassen sind.

Die Verträge für die **Breisacher Bahn**, die **Elztalbahn** und die **Höllentalbahn** sollen im Frühjahr 2015 auf Grundlage eines dann durch die Verbandsversammlung zu treffenden Beschlusses unterzeichnet werden.

Für die vergleichsweise überschaubaren Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau der Stationen an der **Drei-Seen-Bahn** soll der Vertrag bereits unmittelbar nach erfolgter Abstimmung mit den Vertragspartnern abgeschlossen werden. Das Projekt ist bereits weiter fortgeschritten als die o.g. Vorhaben und soll mit Blick auf die zu erwartenden hohen Investitionsraten in 2017 und 2018 möglichst bald und damit vor diesem Zeitraum realisiert werden. Daher wird gemäß Ziffer 2. des Beschlussantrags vorgeschlagen, den Verbandsvorsitzenden zu beauftragen, den Realisierungs- und Finanzierungsvertrag für die Drei-Seen-Bahn mit den Projektpartnern abzuschließen.

Die Baumaßnahmen an den S-Bahn-Strecken werden in den Jahren 2016 bis 2018 durchgeführt. Dabei wird es sich nicht vermeiden lassen, die Strecken abschnittsweise für längere Zeit zu sperren, um die Bauzeit letztlich zu verkürzen und die Kosten zu reduzieren. In diesen Zeiten werden die Züge durch Busse ersetzt. Konkretere Angaben zur Durchführung des Schienenersatzverkehrs sind erst möglich, wenn aus der Entwurfsplanung Ergebnisse zu den Bauabläufen und den notwendigen Sperrzeiten vorliegen.

Beim weiteren Infrastrukturausbau der Stufe 2018-neu bestehen insbesondere die **Risiken**, dass eingeplante Bundesmittel (Baukostenzuschuss in Höhe von 60%) nicht in Anspruch genommen werden können, weil Ausbaumaßnahmen wegen Verzögerungen nicht bis Ende 2018 fertiggestellt und bis Ende 2019 endabgerechnet werden oder weil wegen des Auslaufens des Bundesförderprogramms 2019 dessen Mittel nicht mehr für alle Projekte in Baden-Württemberg ausreichen. Das Land hat

sich bereit erklärt, die genannten Risiken in den Realisierungs- und Finanzierungsverträgen rechtsverbindlich zu übernehmen, wenn im Zeitpunkt des jeweiligen Vertragsabschlusses mit einer rechtzeitigen Fertigstellung des Infrastrukturausbaus gerechnet werden kann (sog. „Ausfallgarantie“ des Landes). Der ZRF hat seinerseits die Übernahme des Risikos zugesagt, dass der für die Ausbaustufe 2018-neu zur Zeit bei 1,85 liegende Nutzen-Kosten-Koeffizient auf einen Wert unter 1,0 absinkt und infolgedessen Bundesmittel zurückgefordert werden. Auf die als Teil der Anlage 4 beigefügte dreiseitige Absichtserklärung wird insoweit verwiesen.

6. S-Bahn-Betrieb / Vergabeverfahren Land Baden-Württemberg

Gemäß ÖPNV-Gesetz ist das Land Baden-Württemberg Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und damit verantwortlich für die Bestellung und die Finanzierung von entsprechenden Leistungen. Dabei finanziert der ZRF bereits seit Beginn des Ausbaus der Pilotstrecken das S-Bahn-Angebot anteilig mit, und zwar auf solchen Strecken, auf denen der vom Land definierte Angebotsstandard übertroffen wird.

Das Land wird für das künftig geplante S-Bahn-Angebot insgesamt 3 Vergabeverfahren durchführen, getrennt nach den Vergabenetzen Ost-West-Achse (Netz 9a: Breisacher Bahn, Kaiserstuhlbahn Ost, Höllentalbahn und Drei-Seen-Bahn), Nord-Süd-Achse (Netz 4: Rheintalbahn und Müllheim-Neuenburg-Mulhouse) und „Freiburger Y“ (Netz 9b: Elztalbahn, Kaiserstuhlbahn West und Nord und Münstertalbahn). Die Verfahren sind so rechtzeitig zu beginnen, dass eine Betriebsaufnahme des verbesserten Angebots zum Dezember 2018, auf der Nord-Süd-Achse sogar bereits zum Dezember 2016 möglich ist. Sofern auf den Strecken Neufahrzeuge zum Einsatz kommen, ist die Beschaffung dieser Fahrzeuge der bestimmende Zeitfaktor, wobei die Verfahren in diesem Fall mit einer Vorlaufzeit von etwa 4 Jahren starten sollten. Für das „Freiburger Y“ nennt der Vergabekalender des Verkehrsministeriums zwar keinen konkreten Zeitpunkt, sieht aber die Inbetriebnahme auch hier mit Fertigstellung des Infrastrukturausbaus, also zum Dezember 2018, vor.

Das Land hat im Juni 2014 das Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg veröffentlicht, in dem für alle Schienenstrecken das künftige Angebot definiert ist. Für den Bereich der Breisgau-S-Bahn 2020 deckt sich dieses weitgehend mit dem bereits zuvor zwischen Land und ZRF vereinbarten Umfang und setzt auch weiterhin eine regionale Mitfinanzierung voraus. Einzelheiten sind in einem S-Bahn-Mitfinanzierungsvertrag zwischen dem Land und dem ZRF zu regeln.

Die Verbandsversammlung des ZRF hatte in der Sitzung am 14.Mai 2014 (Drucksache ZRF-VV 2014.001) den Vorstandsvorsitzenden beauftragt, die Neufassung dieses S-Bahn-Mitfinanzierungsvertrags (SBMV 2014) mit dem Land Baden-Württemberg auf Grundlage der seinerzeit vorliegenden Entwurfsfassung zu unterzeichnen. Die Unterzeichnung erfolgte am 26.September 2014 im Rahmen eines Gesprächs der drei Vorstandsvorsitzenden mit Minister Hermann in Stuttgart. Die unterzeichnete Fassung der Vereinbarung ist als Anlage 4 beigefügt. Die im SBMV 2014 genannten Anlagen fehlen teilweise, da diese auch vergaberelevante Informationen enthalten und somit bis zum Abschluss der Ausschreibungen für die S-Bahn-Verkehre vertrau-

lich zu behandeln sind.

Die Verbandsversammlung hatte am 14.Mai 2014 ferner das Land aufgefordert, die Vergabeverfahren für alle Vergabernetze der Breisgau-S-Bahn 2020 (4, 9A und 9B) umgehend zu beginnen. So soll sichergestellt werden, dass valide Zahlen zu den Kosten der künftigen Verkehrsangebote Anfang 2015 vorliegen, um auf dieser Grundlage den künftigen Angebotsumfang für alle Strecken der Breisgau-S-Bahn 2020 verbindlich festlegen zu können und damit die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen für die Unterzeichnung der Realisierungs- und Finanzierungsverträge spätestens im April 2015. Hintergrund hierfür ist auch, dass sich das Land vorbehalten hat, vom zugesagten Verkehrsangebot dann Abstand zu nehmen, wenn die Ergebnisse der Vergabeverfahren die wirtschaftlichen Erwartungen des Landes um mehr als 10 % verfehlen oder wenn die finanziellen Mittel des Bundes, die das Land zur Finanzierung des SPNV erhält (sog. Regionalisierungsmittel), erheblich gekürzt werden.

Das MVI hat am 26.September bekräftigt, im Frühjahr 2015 über hinreichend valide Zahlen zu verfügen.

Bearbeitet von

<< Steffen Bitter und Thomas Wisser >>

-Verwaltung ZRF-