

BESCHLUSSVORLAGE

Bearbeitet von:

Tel.Nr.:

Datum:

Torsten Perner

0761-201-4659

28.06.2004

Betreff:

Grenzüberschreitender Schienenverkehr

Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung der Bahnstrecken

Freiburg – Müllheim - Mulhouse und Freiburg – Breisach - Colmar

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
VV	22.07.2004	X			X

Beschlussantrag:

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht zum Abschluss der Machbarkeitsstudien Freiburg – Müllheim – Mulhouse und Freiburg – Breisach – Colmar zur Kenntnis.
2. Die Verbandsversammlung begrüßt die angestrebte Wiederinbetriebnahme der Strecke Müllheim – Neuenburg - Mulhouse für den Personenverkehr.
3. Die Verbandsversammlung beauftragt die Verwaltung, gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg und der Région Alsace ein Umsetzungskonzept zur stufenweisen Reaktivierung der Strecke Müllheim – Neuenburg - Mulhouse zu erarbeiten.

Begründung

1. Ausgangslage

Der ZRF möchte gemeinsam mit der Région Alsace den grenzüberschreitenden ÖPNV zwischen dem Elsass und Südbaden verbessern. Im Mittelpunkt steht dabei die Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs auf den Strecken Freiburg – Breisach – Colmar und Mulhouse – Müllheim – Freiburg, für die bereits in der Machbarkeitsstudie zum Integrierten Regionalen Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2005 erste Grundlagen ermittelt worden waren und die Bestandteil der Zwischenstufe sowie des Zielkonzeptes sind.

Im März 2000 haben der ZRF und die Région Alsace vereinbart, die Möglichkeiten zur Reaktivierung der beiden Schienenverbindungen im Rahmen zweier Machbarkeitsstudien gemeinsam zu untersuchen. Hierzu wurde im Herbst 2002 nach einer europaweiten Ausschreibung eine deutsch-französische Ingenieurgemeinschaft beauftragt (siehe Drucksache ZRF-bA/VV 2002.008). Die beiden Studien mit einem Auftragsvolumen von zusammen rund 460.000,- Euro werden von der Europäischen Union zu 50 % aus dem INTERREG-III-Programm Oberrhein Mitte-Süd gefördert. Die verbleibenden Kosten teilen sich der ZRF und die Région Alsace. Der ZRF ist dabei Auftraggeber für die Studie Freiburg – Müllheim – Mulhouse, die Région Alsace für die Strecke Freiburg – Breisach – Colmar.

Die Studien sind in jeweils 4 Arbeitspakete unterteilt:

In **Arbeitspaket 1** wurden die nachfragerrelevanten Rahmenbedingungen wie Einwohnerentwicklung, Arbeitsplätze, Ausbildungssituation, etc. im Einzugsbereich der beiden Bahnstrecken für den Prognosezeitpunkt 2020 dargestellt.

In **Arbeitspaket 2** wurden für die beiden Strecken unterschiedliche Szenarien hinsichtlich der Streckenführung und der verkehrlichen Bedienung erarbeitet.

In **Arbeitspaket 3** wurde für alle Szenarien die technische Machbarkeit untersucht und die geschätzten Baukosten sowie die zu erwartenden Fahrgastzahlen ermittelt.

Arbeitspaket 4 lieferte abschließend die volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Rechnung. Dabei werden für alle Szenarien sowohl die deutsche (Standardisierte Bewertung) wie auch die französische Untersuchungsmethode angewendet. Die Standardisierte Bewertung ist Voraussetzung für eine mögliche GVFG-Förderung der Maßnahme. Dabei muss der Nutzen die Kosten übersteigen (Nutzen-Kosten-Faktor > 1,0).

Zwei politische Lenkungsausschüsse sowie eine technische Arbeitsgruppe, jeweils unter gemeinsamer Leitung des ZRF und der Région Alsace, haben die Studie begleitet. Die technische Arbeitsgruppe betreut die Erstellung der einzelnen Arbeitspakete, in den Lenkungsausschüssen werden die Ergebnisse der Arbeitspakete verabschiedet und das weitere Vorgehen beschlossen.

2. Sachstand

In der abschließenden gemeinsamen Sitzung am 08.07.2004 in Müllheim wollen die Lenkungsausschüsse den Endbericht für beide Strecken entgegen nehmen und beschließen, sowie die Eckpunkte für das weitere Vorgehen festlegen. Da die Ausarbeitung der vorliegenden Drucksache ZRF-VV 2004.008 zeitlich vor der Sitzung erfolgen musste, wird zu den dortigen Beschlüssen in der ZRF-Sitzung mündlich berichtet.

Die Studienergebnisse stellen sich für die beiden Strecken wie folgt dar:

Freiburg – Breisach – Colmar

Auf dem deutschen Abschnitt der Strecke Freiburg – Breisach – Colmar besteht zwischen Freiburg und Breisach ein intensiver S-Bahn-Verkehr. Auf der französischen Seite findet hingegen kein regulärer Personenverkehr auf der Schiene statt. Die durchgehende Schienenverbindung ist seit dem 2. Weltkrieg unterbrochen (fehlende Rheinbrücke). Zwischen Colmar und Breisach (- Freiburg) verkehren Busse mit täglich 4 - 8 Fahrtenpaaren.

In der Machbarkeitsstudie wurden 5 Bedienungsszenarien untersucht, die sich in erster Linie hinsichtlich Art und Führung der Rheinquerung unterscheiden. Hierzu entwickelten die Gutachter sowohl eine neue Trassenführung im Norden Breisachs als auch mehrere Varianten in Anlehnung an den früheren Verlauf der Strecke im Süden Breisachs. Dabei wurde neben dem Neubau einer Eisenbahnbrücke über den Rhein auch die Nutzung der bestehenden Straßenbrücke durch den Schienenverkehr geprüft.

Durch die neu zu erstellende Bahnverbindung ergeben sich für alle Varianten Investitionskosten in Höhe von 48 - 80 Mio. € für die Gesamtstrecke auf deutscher und französischer Seite. Zudem ist bei den südlichen Varianten mit einer städtebaulich schwierigen Lösung zum Einfügen der Trasse im Stadtbereich Breisach zu rechnen.

Insbesondere wegen der hohen Baukosten für die fehlende Rheinquerung ergeben sich derzeit für alle untersuchten Varianten eher ungünstige Ergebnisse bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung. Diese liegen allesamt deutlich unter der GVFG-Fördergrenze von 1,0. Auch nach dem französischen Verfahren liegen die Untersuchungsergebnisse deutlich unter der Grenze für eine staatliche Förderung des Investitionsvorhabens.

Um Optionen für die Zukunft offen zu halten, wird empfohlen, die entsprechenden Trassen in den jeweiligen Flächennutzungsplänen freizuhalten. Zu erwarten sind perspektivisch bessere Umsetzungschancen bei einer entsprechenden Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung entlang der Strecke sowie einer sich weiter intensivierenden grenzüberschreitenden Zusammenarbeit (Euro District) und einer möglichen EU-Förderung der kostenintensiven Rheinquerung. Gleichzeitig sollte aber der ÖPNV mit Bus sukzessive nachfragegerecht optimiert werden.

Freiburg – Müllheim – Mulhouse

Im Gegensatz zur Verbindung Freiburg – Breisach – Colmar ist die Bahnlinie Mulhouse – Müllheim durchgehend vorhanden. Allerdings verkehren auf ihr seit 1980 keine Personenzüge mehr. Die Bahnlinie wird in erster Linie für den Güterverkehr zwischen Mulhouse, dem Peugeot-Werk und dem Hafen Ottmarsheim genutzt. Zwischen Mulhouse und Müllheim (- Freiburg) verkehren Busse mit werktäglich 5 Fahrtenpaaren. Am Wochenende besteht kein Busverkehr.

In der Machbarkeitsstudie entwickelten die Gutachter 4 Bedienungsszenarien, die sich hier vorrangig in betrieblicher Hinsicht und weniger in der baulichen Ausführung unterscheiden. Untersucht wurden sowohl durchgehende S-Bahn- und Regional-Express-Angebote zwischen Freiburg und Mulhouse (mit möglicher Weiterführung zum EuroAirport und nach Basel) als auch Pendelverkehre zwischen Mulhouse und Müllheim.

Die Investitionskosten für die 4 Varianten liegen bei 17 – 26 Mio. € für die Gesamtstrecke auf deutscher und französischer Seite. In allen Varianten müssen die Gleisanlagen, die Oberleitung und die Haltepunkte ertüchtigt bzw. ergänzt werden.

Aufgrund der vergleichsweise geringen Investitionskosten ergeben sich für die Strecke Freiburg – Mulhouse positive Nutzen-Kosten-Faktoren. Bis auf ein Szenario überschreiten alle Varianten nach der Standardisierten Bewertung die Grenze der GVFG-Förderfähigkeit von 1,0. Die Ergebnisse liegen zwischen 1,2 und 2,2.

Die Ergebnisse nach dem französischen Verfahren fallen etwas weniger positiv aus. Dies schließt eine staatliche Förderung aber nicht grundlegend aus. Die differenzierenden Untersuchungsergebnisse gründen in der unterschiedlichen Gewichtung einzelner Faktoren.

Neben der regionalen Bedeutung kommt der Verbindung auch ein überregionaler Charakter zu. So hat die französische Regierung (Interministerieller Ausschuss für Infrastruktur und Raumplanung – CIADT) am 18.12.2003 den Zeitplan für die kommenden TGV-Projekte aufgestellt. Darin ist für die erste Etappe des TGV Rhin-Rhône der Baubeginn in 2006 und die Inbetriebnahme für 2011 vorgesehen. Der Strecke Müllheim – Mulhouse kommt dann eine wichtige Funktion für Zubringerverkehre aus Südbaden zum TGV zu. Darüber hinaus könnten einzelne TGV-Züge, die planmäßig in Mulhouse enden, bis nach Freiburg verlängert werden. In der Machbarkeitsstudie wurde diese Option bereits berücksichtigt und nachgewiesen, dass dies mit der geplanten Infrastruktur grundsätzlich möglich ist.

3. Weiteres Vorgehen

Aufgrund der deutlich besseren Studienergebnisse liegt eine prioritäre Reaktivierung der Strecke Müllheim – Mulhouse nahe. ZRF und Région Alsace streben eine vollständige Inbetriebnahme auf S-Bahn-Niveau mit Ankunft des TGV Rhin-Rhône (2011) an. Zudem wollen sie versuchen, auf der Strecke schon vorher sukzessive einen Probetrieb einzurichten. Dies haben der stellvertretende Verbandsvorsitzende des ZRF, Herr Landrat Glaeser und der Präsident der Région Alsace, Herr Zeller in einem Gespräch am 01.06.2004 in Straßburg als gemeinsames Ziel festgelegt (siehe Anlage: Schreiben an den Präsidenten der Région Alsace vom 02.06.2004).

Die Ergebnissen der Lenkungsausschusssitzung vom 08.07.2004 in Müllheim werden in der Sitzung der beschließenden Ausschusses mündlich vorgetragen.

**Bearbeitet von
Torsten Perner**

- Verwaltung ZRF -

Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg ·
Fehrenbachallee 12 · 79106 Freiburg

Région Alsace
President de Conseil régionale
Adrien Zeller
35, Rue de la Paix

F-67070 Strasbourg

Der Verbandsvorsitzende

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:
Unser Zeichen:
Durchwahl: 0761/201-4659
Fax: 0761/201-4689
E-mail: martin.haag
@stadt.freiburg.de
Freiburg i.Br., 02.06.2004
Bearbeiter: Herr Dr. Haag

Reaktivierung der Bahnverbindung Mulhouse – Freiburg Gespräch am 01.06.2004 in Strasbourg

Sehr geehrter Herr Präsident Zeller,

recht herzlich möchte ich mich für unser Gespräch am 1. Juni 2004 in Strasbourg bedanken. Ich freue mich, dass wir auf Grundlage der vorliegenden Studienergebnisse eine gemeinsame Strategie zur Wiederinbetriebnahme des Schienenpersonenverkehrs zwischen Mulhouse und Freiburg entwickeln konnten.

Auf der Eisenbahnstrecke Freiburg – Müllheim - Mulhouse soll spätestens mit Inbetriebnahme des TGV Rhin-Rhone (2010/2011) ein attraktives Nahverkehrsangebot auf der Schiene eingerichtet werden. Die bis dahin ausgebaute Strecke bietet damit nicht nur den Anschluss Südbadens an den TGV in Mulhouse, sondern darüber hinaus die Möglichkeit, in Mulhouse endende TGVs bis nach Freiburg zu verlängern, eine große Chance für das Elsass und Südbaden.

Auch wenn derzeit nicht abschließbar absehbar ist, wann die Schienenanbindung des EuroAirport erfolgen soll, hat dieser eine zusätzliche Bedeutung für die Schienenverbindung zwischen dem Elsass und Südbaden. Langfristiges Ziel ist daher weiterhin eine durchgehende Schienenverbindung Freiburg – Mulhouse – EuroAirport.

Wir unterstützen Ihren Vorschlag einer stufenweise Inbetriebnahme der Strecke Müllheim – Mulhouse. Dadurch kann das Nahverkehrsangebot zwischen unseren beiden Ländern schrittweise verbessert werden. Nach derzeitigem Kenntnisstand erscheint die Eröffnung eines Vorbetriebes bis Ende 2005 realistisch.

In der abschließenden Sitzung der studienbegleitenden Lenkungsausschüsse am 8. Juli 2004 in Müllheim sollen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien für die Schienenverbindungen Mulhouse – Freiburg und Freiburg – Colmar vorgestellt und beschlossen werden. Zusätzlich ist das weitere Vorgehen und die perspektivische Inbetriebnahme vorzustellen.

Durch die nun erzielten Ergebnisse und unser gemeinsam beabsichtigtes weiteres Vorgehen, sehe ich uns auf einem guten Weg, mit der Bahnverbindung Mulhouse – Freiburg einen weiteren Baustein zur regionalen Zusammenarbeit getätigt zu haben.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Glaeser', written in a cursive style.

(Glaeser)
Landrat und stellv. Verbandsvorsitzender