

## BESCHLUSSVORLAGE

Bearbeitet von:

Tel.Nr.:

Datum:

Uwe Schade

0761/201-4646

30.09.2004

---

## Betreff:

### **Integriertes regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2005**

hier: Fortschreibung der Investitionsplanung ab 2005ff - Eckpunkte

---

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Öff.</b>	<b>N.Ö.</b>	<b>Empfehlung</b>	<b>Beschluss</b>
VV	13.10.2004	X			X

---

## **Beschlussantrag:**

- 1. Die Verbandsversammlung des ZRF nimmt den Sachstandsbericht zur Fortschreibung der Investitionsplanung 2005 - 2014 und zum weiteren Vorgehen zur Kenntnis.**
- 2. Aufgrund der schwierigen Finanzsituation wird die Verwaltung beauftragt, die zeitliche Realisierbarkeit der Projekte der Zwischenstufe Breisgau-S-Bahn 2005 zu überprüfen und in Bezug auf die Umsetzung der regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken eine Gesamtvereinbarung mit der VAG vorzubereiten und der Verbandsversammlung vorzulegen.**

## Anlagen:

- 1) Vertraglich gebundene Investitionskostenanteile (NULLVARIANTE) - Übersicht
- 2) Aktualisierte Status Quo-Analyse - Kostenübersicht
- 3) Aktualisierte Status Quo-Analyse - Disponible Projekte
- 4) Breisgau-S-Bahn 2005 - Projektübersicht Zwischenstufe
- 5) Drucksache G 04214 Stadt Freiburg: Rahmenzeitplan Stadtbahnprojekte und Investitionsplanung Breisgau-S-Bahn 2005 - Eckpunkte
- 6) Drucksache ZRF-VV 2004.009 vom 22.07.2004

## Begründung

### 1. Ausgangslage

Die Verbandsversammlung des ZRF hat in der Sitzung am 08.10.2003 die Investitionsplanung 2004 – 2013 für die Zwischenstufe des Integrierten regionalen Nahverkehrskonzeptes Breisgau-S-Bahn 2005 verabschiedet. Gleichzeitig wurde die Verwaltung beauftragt, die Projekte in den Folgejahren schrittweise umzusetzen und die erforderlichen Mittel in den jeweiligen Haushaltsjahren für die Haushalte des ZRF und der Gebietskörperschaften anzumelden (Drucksache ZRF-bA/VV 2003.008).

In der Sitzung am 22.07.2004 wurde die Verbandsversammlung über die zwischenzeitlich vom Land Baden-Württemberg beschlossenen Änderungen der GVFG-Förderbedingungen sowie über die Auswirkungen der Kürzung der GVFG-Mittel und die daraus resultierenden Kontingentierung informiert. Darauf aufbauend wurden erste Eckpunkte für die anstehende Fortschreibung der Investitionsplanung des ZRF definiert (Drucksache ZRF-VV 2004.009, siehe Anlage 6) und die Verwaltung beauftragt den Mittelbedarf der Projekte, die Mittelverfügbarkeit, das Vorfinanzierungsrisiko, die Betriebskosten und die Mobilitätskennziffern darzustellen.

### 2. GVFG-Mittelsituation und möglicher Vorfinanzierungsbedarf

Die GVFG-Mittel des Landes sollen zukünftig kontingentiert nach einer festen Quote an die Zuwendungsempfänger (DB Netz AG, DB Station&Service AG, SWEG und VAG) zugeweiht werden. Dies betrifft nach derzeitigem Kenntnisstand die sogenannten Landesprojekte, die ausschließlich mit Mitteln des Landes bezuschusst werden. Für Bundesprojekte (Großprojekte mit Investitionen über 51 Mio. Euro) stehen nach derzeitigem Stand Mittel in der Größenordnung der letzten Jahre zur Verfügung, eine Kontingentierung ist hier nicht vorgesehen.

Nach mündlichen Informationen kann z.B. die Deutsche Bahn AG für ganz Baden-Württemberg in den nächsten Jahren mit einem Kontingent von rund 7 Mio. Euro jährlich für Landesprojekte rechnen. Gleichzeitig sind jedoch bei der DB noch rund 50 Mio. Euro Zuschüsse für laufende oder bereits abgeschlossene, aber noch nicht finanzierte Vorhaben offen.

Ähnlich stellt sich die Situation bei der VAG dar: Bei einer Zuschussleistung von nur noch 1,3 Mio. Euro jährlich ab 2004, wie vom Land angekündigt, könnte wegen laufender Maßnahmen ein neues Landesprojekt, wie z.B. die Stadtbahn Littenweiler, ohne eine Vorfinanzierung von GVFG-Mitteln erst wieder in 2010 begonnen werden. Würde man dem gegenüber die Stadtbahn Littenweiler planmäßig in 2007 und 2008 umsetzen, entstünden nach einer Berechnung der VAG Vorfinanzierungskosten i.H.v. ca. 1,64 Mio. Euro, die in Anlage 2 entsprechend berücksichtigt wurden (siehe Ziffer 3.). Hierbei wurde bereits die optimistische Annahme zugrundegelegt, dass ab 2007 das Land der VAG in den Folgejahren jährlich wieder 2 Mio. Euro an Fördermittel für die Landesprojekte zur Verfügung stellt.

Die Situation bei der SWEG ist derzeit nicht abschließend bekannt, allerdings rechnet auch die SWEG mit Vorfinanzierungserfordernissen bei künftigen Projekten.

Das Thema einer Vorfinanzierung von nicht bereitgestellten GVFG-Zuschüssen wird sich demnach in den nächsten Jahren wohl bei fast allen neuen Projekten der Breisgau-S-Bahn 2005 stellen, wenn diese Vorhaben nicht so lange zurück gestellt werden sollen, bis sich die finanzielle Situation insgesamt und insbesondere im Bereich des GVFG-ÖPNV gebessert hat.

Bisher wurde nur in einem Fall - beim Umbau der Stationen entlang der Elztalbahn - die Übernahme der Vorfinanzierung ausbleibender GVFG-Mittel durch den ZRF mit der DB AG vereinbart.

In diesem Zusammenhang haben die Verbandsvorsitzenden des ZRF in einem Gespräch mit Herrn Verkehrsminister Mappus am 08.07.2004 deutlich gemacht, dass die frühestmögliche Entlastung von Vorfinanzierungskosten Voraussetzung für eine mögliche Bereitschaft des ZRF zur Übernahme solcher zusätzlicher Lasten ist. Ziel des ZRF ist es, gemeinsam mit den Unternehmen und dem Land verlässlichere Grundlagen für die Investitionsplanungen in den kommenden Jahren zu schaffen und zu erreichen, dass für die Projekte der Breisgau-S-Bahn 2005 ein größtmöglicher Betrag an GVFG-Mitteln seitens des Landes zur Verfügung gestellt wird.

### 3. Sachstand der Investitionsplan-Fortschreibung

Aufgrund der erheblich verringerten Fördermittel und der Haushaltslage der Gebietskörperschaften ist eine deutliche Anpassung der bestehenden Investitionsplanung unvermeidbar.

#### **Gebundene Kosten - Übersicht**

Als Ausgangsbasis für die Fortschreibung der Investitionsplanung wurde zunächst eine Übersicht über die derzeit durch Verträge gebundenen Kostenanteile des ZRF für die Breisgau-S-Bahn 2005 erarbeitet (Anlage 1).

Sie umfasst als NULLVARIANTE diejenigen Kostenanteile, die der ZRF - und in der Folge die Gebietskörperschaften - in den kommenden Jahren (bis einschließlich 2013) aufgrund von vertraglichen Vereinbarungen mit Dritten bereitstellen müssen.

#### **Aktualisierte Status Quo-Analyse**

Parallel hierzu wurde die aktuell gültige Investitionsplanung für die Jahre 2004 – 2013 vom 08.10.2003 überarbeitet und an die veränderten GVFG-Förderbedingungen angepasst (Anlage 2). Damit wurden die anfallenden Mehrkosten für die Projekte, die sich aus den reduzierten Zuschusssätzen und aus dem Selbstbehalt ergeben, in der Investitionsplanung berücksichtigt. Die Aktualisierung bezog sich auch auf den Projektablauf, sofern im Rahmen der Überarbeitung bereits erkennbar wurde, dass die in der Investitionsplanung 2004 – 2013 vorgesehene Abfolge aus planerischen oder technischen Gründen nicht mehr realisierbar ist.

Um auch die Kostenfolgen, die sich aus der Kontingentierung der GVFG-Mittel ergeben, berücksichtigen zu können, wurde für die Landesprojekte, bei denen die Kontingentierung voraussichtlich greifen wird, eine Abschätzung der Vorfinanzierungskosten vorgenommen und zahlenmäßig in Anlage 2 aufgenommen.

### **Annahmen für die weitere Investitionsplanung**

Die finanziellen Auswirkungen der Kontingentierung für den ZRF insgesamt lassen sich wegen der Komplexität der Projekte und der verschiedenen beteiligten Zuschussempfänger derzeit nur auf der Grundlage von Annahmen abschätzen.

Für die Abschätzung der Vorfinanzierungskosten wurde bei den regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken – basierend auf dem Ansatz der VAG - von einem Zinssatz von 5% ausgegangen. Bei den S-Bahn-Maßnahmen wurde (konservativ) ein Wert von 3,5% unterstellt, weil nach heutigem Kenntnisstand jedenfalls die Kreditaufnahme bei den S-Bahn-Projekten über den ZRF via sogenannter Kassenkredite erfolgen wird und hierbei günstigere Kreditkonditionen erreicht werden können.

Die getroffenen Annahmen zur Kontingentierung und der Vorfinanzierung werden konstant über den gesamten Zeitraum Investitionsplanung zugrunde gelegt, d.h. es wird davon ausgegangen, dass sich die Situation bei der GVFG-Förderung in den kommenden Jahren nicht ändert. Für die Stadtbahn Littenweiler wurde allerdings die Berechnung der VAG berücksichtigt, die von den genannten Annahmen abweichend ab 2007 wieder von höheren Fördermitteln ausgeht

Zieht man für eine Beurteilung der finanziellen Auswirkungen der geänderten GVFG-Förderbedingungen hilfsweise die aktuellen Gesamthaushaltsansätze 2004 für die beiden Landkreise heran:

- LK Emmendingen: ca. 1,5 Mio. € p.a. (brutto)
- LK Breisgau-Hochschwarzwald: ca. 2,0 Mio. € p.a. (brutto),

die seinerzeit als gleichbleibend bis einschließlich 2006 angenommen wurden, so ist festzuhalten, dass in den Jahren 2005 bis 2007 diese Ansätze zum Teil deutlich unterschritten werden, weil sich in den vergangenen Jahren die Planungen für weitere Projekte der Breisgau-S-Bahn 2005 aus technischen, planerischen oder auch aus finanziellen Gründen verzögert haben.

In den Jahren ab 2008 würden die Kostenanteile für den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald über dem obengenannten Ansatz liegen. Die hohe Belastung resultiert aus den dann vorgesehenen Ausbaumaßnahmen auf der Breisacher Bahn und der Strecke Müllheim-Neuenburg, an denen der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald mit rund 56% bzw. 64% beteiligt ist.

Der sehr hohe Kostenanteil in 2009 ist zurückzuführen auf die Stadtbahnverlängerung Littenweiler. Nach Schätzungen der VAG fallen bei diesem Vorhaben Betriebskosten in Höhe von 736 T Euro pro Jahr an, deren Finanzierung derzeit offen ist und nach den Vorstellungen des ZRF im Rahmen des Bau- und Finanzierungsvertrages analog zur Stadtbahn Haslach zu regeln wäre. Um diesen Kostenblock grundsätzlich berücksichtigen zu können, wurde bei den rechnerischen Anteilen der Landkreise an den Betriebskosten von einer Einmalzahlung in 2009 ausgegangen, während die Finanzierung des städtischen Anteils als jährliche Beträge über die VAG unterstellt wurde.

Deutlich wird auch, dass die Vorfinanzierung von Projekten mit erheblichen Kosten verbunden wäre. Bereits im Jahr 2008 wären demnach reine Zinszahlungen in der Höhe von 490.000 € aufzubringen. Die Zinsbelastung stiege in den Folgejahren rasch weiter und würde im Jahr 2011 unter den getroffenen Annahmen und bei unveränderter Projektabfolge ihr voraussichtliches Maximum mit rund 780.000 € erreichen.

Der mittelfristige Anstieg der Finanzierungsanteile der Gebietskörperschaften macht deutlich, dass eine Überarbeitung der Investitionsplanung erforderlich ist.

### **Aktualisierte Status Quo-Analyse - Rechtlich disponible Projekte**

Als eine Grundlage für die Überarbeitung stellt Anlage 3 einen Auszug aus dem aktualisierten Status Quo dar mit einer Übersicht aller Vorhaben, die vertraglich noch nicht gebunden sind, aber bisher ein hohe politische Priorität hatten oder aus anderen Gründen, z.B. wegen weit fortgeschrittener Planung oder aus betrieblichen Zusammenhängen heraus, als prioritär eingestuft wurden (b-Projekte gemäß Drucksache ZRF-VV 2004.009). Bei einem zeitlichen Verschieben dieser Projekte können - ausgehend vom aktualisierten Status Quo, dessen Zahlenwerte am Anfang der Tabelle Anlage 3 ausgewiesen sind, die Veränderungen der finanziellen Belastungen für den ZRF und die Verbandsmitglieder unmittelbar abgeschätzt werden.

### **Projektübersicht Zwischenstufe Breisgau-S-Bahn 2005**

Als Ergebnis der Beratungen in der Verbandsversammlung am 22.07.2004 sollte als weitere Planungsgrundlage für die Fortschreibung der Investitionsplanung eine detaillierte Übersicht über alle Einzelvorhaben der Zwischenstufe der Breisgau-S-Bahn 2005 erarbeitet werden (Anlage 4). Sie umfasst neben einer Beschreibung der Maßnahmen auch Angaben zu den Gesamtkosten und den Kostenanteilen des ZRF sowie Hinweise zum verkehrlichen Nutzen.

#### **4. Weiteres Vorgehen bei der Investitionsplanung des ZRF**

Übergeordnetes Ziel des ZRF ist es, in den kommenden Jahren an einem Ausbau des ÖPNV in der Region grundsätzlich festzuhalten, gleichzeitig aber auch den veränderten Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen. Durch eine realistische mittelfristige Finanzplanung soll sichergestellt werden, dass der weitere Ausbau des ÖPNV auch in Zukunft finanziell bewältigt werden kann.

Auf der Grundlage der vorliegenden Unterlagen und der Beratungsergebnisse der Sitzung am 13.10.2004 wird die ZRF-Verwaltung die Investitionsplanung für die Breisgau-S-Bahn 2005 für die Jahre 2005 – 2014 in den kommenden Wochen fortschreiben. Dabei soll insbesondere der regionalen Ausgewogenheit der Projekte und der gleichwertigen Behandlung der verschiedenen Verkehrsmittel Schiene, Bus und Stadtbahn Rechnung getragen werden. Diese Vorgaben waren bislang wichtige Säulen des erfolgreichen Nahverkehrskonzeptes und sollen es zukünftig entsprechend sein.

Aufgrund der Knappheit der Mittel muss weiterhin die Verfügbarkeit der Fördermittel beachtet werden. Die gegenwärtige Haushaltslage der Gebietskörperschaften lässt weder den uneingeschränkten Ausgleich der reduzierten Zuschusssätze noch eine Vorfinanzierung von GVFG-Zuschussmitteln in größerem Umfang und über mehrere Jahre zu. Um Vorfinanzierungskosten zu vermeiden, muss sich die Rahmenzeitplanung deshalb am erwarteten Mittelzufluss orientieren. Gleichzeitig werden die veränderten Rahmenbedingungen eine stärkere Priorisierung der Projekte erforderlich machen.

Parallel zu der weiteren Bearbeitung der Investitionsplan-Fortschreibung wird eine intensive Abstimmung mit den Gebietskörperschaften auf Arbeitsebene erfolgen. Der aktuelle Stand der Planungen bei der Stadt Freiburg kann der als Anlage 5 beigefügten Gemeinderatsdrucksache G 04214 entnommen werden. Die dort behandelten Stadtbahnprojekte des „Vordringlichen Bedarfs“ umfassen mit der „Stadtbahnverlängerung Littenweiler“ und der „Stadtbahn in die nördlichen Stadtteile und nach Gundelfingen“ auch zwei regional bedeutsame Vorhaben der Breisgau-S-Bahn 2005.

Die Verabschiedung der Investitionsplanung 2005 – 2015ff ist – nach Vorberatung in den Gremien der Verbandsmitglieder und im beschließenden Ausschuss - für die Verbandsversammlung im Dezember 2004 vorgesehen, zeitgleich mit der Verabschiedung der Haushaltssatzung 2005 des ZRF. Hierbei wird insbesondere über die – zeitliche Verortung - der rechtlich disponiblen Projekte zu entscheiden sein.

**Bearbeitet von  
Uwe Schade**

- Verwaltung ZRF -

## Breisgau-S-Bahn 2005:

### - Vertraglich gebundene Investitionskostenanteile (NULLVARIANTE)

[T Euro]

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015ff
<b>Kosten ZRF - gesamt</b>											
	2.509	2.136	1.276	3.131	2.111	886	886	886	888	0	0
<b>Anteil Stadt Freiburg</b>											
gesamt	746	597	411	1.499	1.200	259	259	259	260	0	0
<b>Anteil Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald</b>											
gesamt	908	839	496	980	554	371	371	371	372	0	0
<b>Anteil Landkreis Emmendingen</b>											
gesamt	855	700	369	652	357	256	256	256	256	0	0

#### Die vertraglich gebundenen Kostenanteile für den ZRF und die Verbandsmitglieder umfassen die folgenden Projekte:

- ▶ Fahrzeugzuschuss Pilotstrecken Breisacher Bahn und Elztalbahn incl. der zusätzlichen Fahrzeuge
- ▶ Pilotstrecke Elztalbahn: Bahsteigerhöhungen (Abschluss)
- ▶ Pilotstrecke Kaiserstuhlbahn Ost: Elektronisches Stellwerk und Doppelspurinsel Nimburg-Bahlingen
- ▶ Verlegung Haltepunkt Teningen-Mundingen
- ▶ Planungskostenanteil Busumsteiganlage Waldkirch (Verknüpfung Zug - Bus)
- ▶ Stadtbahn Haslach; Abschluss der Finanzierung und Fahrzeugzuschuss für zwei noch ausstehende Fahrzeuge
- ▶ Stadtbahn Zähringen: Entwurfsplanung

#### Anmerkungen:

Planungsgrundlage ist die Investitionsplanung 2004 - 2013 des ZRF vom 08.10.2003, die in Teilbereichen überarbeitet und angepasst wurde.

Ansätze 2008 und 2009 für den Anteil Stadt Freiburg umfassen je eine Rate in Höhe von 909 € für die beiden noch zu beschaffenden Fahrzeuge Stadtbahn Haslach.

Breisgau-S-Bahn 2005:

**Investitionsplanung: Aktualisierte Status Quo-Analyse (Gesamtkosten)**

[T Euro]

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Summe 2005 bis 2015
<b>Kosten ZRF - gesamt</b>											
	4.654	4.710	4.906	6.909	10.283	5.207	5.085	7.549	7.185	6.187	62.675
<b>Vorfinanzierungskosten siehe Seite 2</b>											
<b>Anteil Stadt Freiburg</b>											
	1.636	1.681	2.510	3.236	4.574	1.980	1.839	2.826	2.708	1.833	24.823
<b>Anteil Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald</b>											
	1.762	1.949	1.716	2.496	4.146	2.077	2.158	3.163	2.952	2.886	25.305
<b>Anteil Landkreis Emmendingen</b>											
	1.255	1.080	680	1.177	1.562	1.150	1.088	1.560	1.526	1.468	12.546

Anmerkung:

Die Gesamtansätze für die Stadt Freiburg umfassen auch die Baukostenanteile für die regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken, die künftig über VAG finanziert werden sollen. Planungsgrundlage ist die Investitionsplanung 2004 - 2013 des ZRF vom 08.10.2003, die in Teilbereichen überarbeitet und angepasst wurde.

Breisgau-S-Bahn 2005:

Investitionsplanung: Aktualisierte Status Quo-Analyse - *Übersicht Vorfinanzierungskosten*

[T Euro]

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Summe 2005 bis 2015
<b>Kosten ZRF - gesamt</b>											
	4.654	4.710	4.906	6.909	10.283	5.207	5.085	7.549	7.185	6.187	62.675
<b>davon Vorfinanzierungskosten gesamt</b>											
	5	34	250	487	678	738	779	775	734	666	5.146
<b>Anteil S-Bahn-Maßnahmen</b>	0	0	53	103	289	452	595	667	679	666	3.504
<b>Anteil Stadtbahnmaßnahmen</b>	5	34	197	384	389	286	184	108	55	0	1.642
<b>Übersicht nach Einzelprojekten</b>											
<b>Ausbau Breisacher Bahn:</b>			53	103	151	151	151	100	50		759
<b>Erschließung Güterbahn Nord (Hp Tullastraße, Messebahnhof):</b>					88	176	264	327	327	327	1.509
<b>Ausbau Müllheim - Mulhouse:</b>					50	125	180	208	208	208	979
<b>Ausbau Münstertalbahn:</b>								31	94	131	256
<b>Stadtbahn Littenweiler:</b>	5	34	197	384	389	286	184	108	55	0	1.642

Breisgau-S-Bahn 2005:  
 Investitionsplanung: Aktualisierte Status Quo-Analyse - *Rechtlich disponible Projekte*

[alle Werte in T€]

Ausgangsbasis		Kostenanteile ZRF und Gebietskörperschaften																							
		2005				2006				2007				2008				2009				2010			
		ZRF	Stadt FR	LK B-H	LK EM	ZRF	Stadt FR	LK B-H	LK EM	ZRF	Stadt FR	LK B-H	LK EM	ZRF	Stadt FR	LK B-H	LK EM	ZRF	Stadt FR	LK B-H	LK EM	ZRF	Stadt FR	LK B-H	LK EM
<b>Aktualisierte Status Quo-Analyse</b>		4.654	1.636	1.762	1.255	4.710	1.681	1.949	1.080	4.906	2.510	1.716	680	6.909	3.236	2.496	1.177	10.283	3.782	4.146	1.562	5.207	1.980	2.077	1.150
<b>Rechtlich Disponible Projekte 2005 - 2010 mit Investitionsansätzen</b>																									
Lfd. Nr.	PROJEKT	2005				2006				2007				2008				2009				2010			
		ZRF	Stadt FR	LK B-H	LK EM	ZRF	Stadt FR	LK B-H	LK EM	ZRF	Stadt FR	LK B-H	LK EM	ZRF	Stadt FR	LK B-H	LK EM	ZRF	Stadt FR	LK B-H	LK EM	ZRF	Stadt FR	LK B-H	LK EM
1	<b>Ausbau Breisacher Bahn (ohne Flügeln)</b>	400	140	224	36	1.045	366	584	94	703	246	393	64	708	248	396	64	151	53	84	14	151	53	84	14
	davon mögliche Vorfinanzierungskosten	--				--				53	19	30	5	103	36	58	9	151	53	84	14	151	53	84	14
	Betrieb	<i>Betrieb gesichert bis 2014, Vereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg (Kosten sind Bestandteil von Anlage 1)</i>																							
2	<b>Stadtbahn Littenweiler</b>	305	204	85	15	494	331	138	25	2.197	1.473	613	111	1.224	820	342	62	450	302	126	23	286	192	80	14
	davon mögliche Vorfinanzierungskosten	5	3	1	0	34	23	9	2	197	132	55	10	384	257	107	19	389	261	109	20	286	192	80	14
	Betrieb* (gemäß Forderung VAG)	--				--				--				--					493	1.694	306		493	--	--
3	<b>Erschließung Güterbahn Nord</b>	300	69	108	123	300	69	108	123	200	46	72	82	1.215	280	436	499	1.163	268	418	477	1.276	294	458	524
	davon mögliche Vorfinanzierungskosten	--				--				--				--				88	20	32	36	176	41	63	72
	Betrieb	<i>Betrieb gesichert bis 2014, Vereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg (Kosten sind Bestandteil von Anlage 1)</i>																							
4	<b>Stadtbahn Habsburgerstraße</b>	350	263	56	32	250	188	40	23	400	300	64	36	430	323	68	39	2.500	1.876	398	226	150	113	24	14
	davon mögliche Vorfinanzierungskosten	<i>Bundesprojekt, daher keine Vorfinanzierungskosten</i>																							
	Betrieb	<i>Umbaumaßnahme, keine zusätzlichen Betriebskosten</i>																							
5	<b>Ausbau Müllheim - Mulhouse - Betriebskosten muss das Land tragen, ITF</b>	200	54	128	18	150	41	96	14	100	27	64	9	900	243	575	81	1.250	338	799	113	990	268	633	90
	davon mögliche Vorfinanzierungskosten	--				--				--				--				50	14	32	5	125	34	80	11
	Betrieb	<i>Leistungen im Rahmen ITF, Betriebskosten muss das Land tragen</i>																							
<b>Nullvariante</b>																									
<b>Vertraglich gebundene Investitionskostenanteile</b>		2.509	746	908	855	2.136	597	839	700	1.276	411	496	369	3.131	1.499	980	652	2.111	1.200	554	357	886	259	371	256

## Breisgau-S-Bahn 2005 - Projektübersicht Zwischenstufe

Explizite Kosten-Nutzen-Indikatoren liegen nur für das Gesamtprojekt und für einzelne Teilstrecken vor, für die bereits eine sogenannte Standardisierte Bewertung erarbeitet wurde. In den übrigen Fällen wurde in der nachfolgenden tabellarischen Übersicht für eine Abschätzung des Verkehrswertes auf qualitative Aussagen bzw. auf Angaben aus der Machbarkeitsstudie Breisgau-S-Bahn 2005 zur Nachfrageentwicklung zurückgegriffen.

Hervorzuheben sind die außergewöhnlich hohen gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Koeffizienten von 6,50 bzw. 6,70 für die Zwischenstufe und das Zielkonzept P1-2RE der Breisgau-S-Bahn 2005, die sich aus dem kumulierten Nutzen aller Teilmaßnahmen und durch die angestrebte optimale Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel S-Bahn, Stadtbahn, Regional- und Stadtbus ergeben.

Auch die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchungen für die Pilotstrecken Breisacher Bahn und Elztalbahn liegen mit Indikatoren von 3,23 und 6,63 deutlich über dem Grenzwert von 1,00, der Voraussetzung für eine Förderung nach dem GVFG ist. Zu beachten ist hierbei, dass die Pilotstrecke Breisacher Bahn auch die östliche Kaiserstuhlbahn und den westlichen Abschnitt der Höllentalbahn mit den dort geplanten Ausbaumaßnahmen abdeckt. Analog hierzu berücksichtigt die Pilotstrecke Elztalbahn die Erschließung der nördlichen Güterbahn mit dem Bau der Stationen Messebahnhof und Tullastraße.

In der zweiten Spalte der Projektübersicht werden Hinweise auf das geplante betriebliche Angebot auf den einzelnen Strecken gegeben. Die Infrastrukturmaßnahmen der Breisgau-S-Bahn 2005 bzw. der damit in der Regel verbundene Ausbau des Angebotes führen zu zusätzlichen Betriebskosten. Die Höhe dieser Kosten sowie die Frage der Finanzierung sind abhängig vom Umfang und der Gestaltung des zusätzlichen Angebotes, von der Aufgabenträgerschaft, möglichen zusätzlichen Einnahmen und deren Zuschreibung an das Verkehrsunternehmen sowie von konkreten Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen bzw. dem Land im Bereich des SPNV.

Bei den Pilotstrecken Breisacher Bahn, Kaiserstuhlbahn Ost, Elztalbahn und Stadtbahn Haslach beteiligt sich der ZRF auf der Grundlage entsprechender Verträge als Gegenleistung für den Ausbau des Angebotes an der Finanzierung der hierfür erforderlichen Fahrzeuge. Bei künftigen Maßnahmen sind vergleichbare Regelungen noch auszuhandeln. Bei allen Projekten wurde daher in den zurückliegenden Jahren eine Position „Fahrzeugzuschuss“ in der Investitionsplanung geführt, um auf diese zusätzlichen Kosten hinzuweisen, ohne dass diese bereits beziffert werden konnten.

Die Anlagen 2 und 3 zur Drucksache ZRF-VV 2004.014 berücksichtigen zahlenmäßig die Kosten des ZRF für das betriebliche Angebot, entweder auf Basis der konkreten vertraglichen Grundlagen bzw. als Abschätzung, wie z.B. für die Stadtbahn Littenweiler (hier liegt eine Kalkulation der VAG vor).

Im Bereich des SPNV werden Leistungen im Rahmen des sogenannten Integrierten Taktfahrplans Baden-Württemberg (ITF) entsprechend der landesweiten Regelung durch das Land finanziert (z.B. Strecke Müllheim – Mulhouse).

# Breisgau-S-Bahn 2005 - Projektübersicht Zwischenstufe

Lfd. Nr.	Bezeichnung des Vorhabens und Kurzbeschreibung der vorgesehenen Maßnahmen	Kosten [alle Beträge in T€]						Hinweise zum Verkehrswert des Vorhabens und Anmerkungen	
		Baukosten	Kategorie	GVFG-Zuschüsse	Kosten ZRF	FR	davon B-H EM		
0.0	<b>Integriertes regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2005</b>	<b>Zwischenstufe</b> - ohne viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn						<b>Standardisierte Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung)*</b>	
	<b>Ausbau aller öffentlichen Verkehrsmittel in der Region</b> S-Bahn-System im 30-Minuten-Grundtakt Ausbau regional bedeutsamer Stadtbahnstrecken in Freiburg Regionalbusverkehr im 30/60-Minuten-Grundtakt	Gesamtkosten gemäß Investitionsplanung 1998-2007ff des ZRF (Dezember '97)						Betriebswirtschaftlicher Indikator: 0,41 Gesamtwirtschaftlicher Indikator: 6,50	
	<b>Verknüpfung der Verkehrsmittel zu einem Nahverkehrskonzept "aus einem Guss"</b> Ausrichtung der Busverkehrs auf den Schienenverkehr Fahrplanmäßige Abstimmung Optimierung der Umsteigebeziehungen Bau von Umsteigeanlagen an Verknüpfungsbahnhöfen Verknüpfung mit dem Individualverkehr (B+R, P+R)	282.748		217.716	93.307	39.195	34.583	19.528	ÖV-Anteil am Modal Split (gemeindeüberschreitend): 17,7 % (Vergleichswert aus dem Analysejahr 1995: 14,3 %)
	<b>Attraktivitätssteigerung</b> Einsatz moderner Fahrzeuge (Barrierefreiheit) Ausbau von Stationen und Haltestellen	Verbleibende Investitionsansätze für die Zwischenstufe, Stand Oktober 2004						<b>Anmerkung:</b> Grundsatzbeschluss des ZRF zur schrittweisen Umsetzung der Zwischenstufe (19.06.1997; ZRF-BA/VV 97007).	
		270.237		202.486	153.850	57.199	58.163	30.764	
		<b>Zielkonzept P1-2RE</b> - nach viergleisigem Ausbau der Rheintalbahn						<b>Standardisierte Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung)*</b>	
		Gesamtkosten gemäß Machbarkeitsstudie Breisgau-S-Bahn 2005						Betriebswirtschaftlicher Indikator: 0,40 Gesamtwirtschaftlicher Indikator: 6,70	
		338.996		k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	ÖV-Anteil am Modal Split (gemeindeüberschreitend): 18,7 % (Vergleichswert aus dem Analysejahr 1995: 14,3 %)
	* Teil der Machbarkeitsstudie "Integriertes regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2005" (MBS)								

Lfd. Nr.	Bezeichnung des Vorhabens und Kurzbeschreibung der vorgesehenen Maßnahmen	Kosten [alle Beträge in T€]							Hinweise zum Verkehrswert des Vorhabens und Anmerkungen
		Baukosten	Kategorie	GVFG-Zuschüsse	Kosten ZRF	FR	davon		
							B-H	EM	
<b>1.0</b>	<b>Breisacher Bahn</b>								
	<b>Bahnsteigerhöhungen</b> Zwischen Breisach und Landwasser	2.377	Alt	1.961	<b>832</b>	291	465	75	<b>Standardisierte Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung)</b> Betriebswirtschaftlicher Indikator: 0,40 Gesamtwirtschaftlicher Indikator: 3,23  <b>Zunahme der Belastung</b> am max. Querschnitt (gem. MBS): Breisacher Bahn: + 8.850 Fahrten / Tag  <b>Entwicklung der Fahrgastzahlen</b> (an Werktagen) 1999: 6.000 ► 2003: 9.000 (+ 50%)  <b>Anmerkung:</b> Die Standardisierte Bewertung für die Pilotstrecke Breisacher Bahn umfasst auch die Kaiserstuhlbahn Ost sowie den Streckenabschnitt Freiburg-Himmelreich der Höllentalbahn für die Verlängerung der Breisacher Bahn (15-Minuten-Takt Landwasser-Himmelreich).
	<b>Ausbau zwischen Breisach und Heidenhof</b> Neubau Haltepunkt Messe/Universität Geschwindigkeitserhöhung (Trassierung, Bahnübergänge) Neubau Elektronisches Stellwerk Umbau Bahnhof Gottenheim (zur Flügelung) Begegnungsabschnitt Messe/Universität-Landwasser für die Durchbindung der Höllentalbahn (15-Min.-Takt)	25.545	Land, neu	18.370	<b>11.502</b>	4.030	6.432	1.040	
	<b>Investitionszuschuss Fahrzeuge</b> 30-Minuten-Takt Freiburg-Breisach (Laufzeit bis 2014) Vereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg, einschließlich der zusätzlichen Fahrzeuge				<b>9.192</b>	3.221	5.140	831	
	<b>Ausbau zwischen Hauptbahnhof und Güterbahn</b> Zweigleisiger Ausbau Hauptbahnhof bis Güterbahn Umbau Haltepunkt Klinikum (zum Betrieb siehe Nr. 5.0)	10.686	Land, neu	7.672	<b>4.884</b>	1.125	1.754	2.004	
<b>2.0</b>	<b>Drei-Seen-Bahn</b>								
	<b>Bahnsteigerhöhungen</b> Zwischen Feldberg-Bärenal und Seebrugg	2.076	Land, neu	1.430	<b>1.009</b>	273	645	91	Anpassung der Stationen an den S-Bahn-Standard Barrierefreier Ausbau und Attraktivitätssteigerung durch Modernisierung der Haltepunkte  <b>Zunahme der Belastung</b> am max. Querschnitt (gem. MBS): Drei-Seen-Bahn: + 410 Fahrten / Tag  <b>Anmerkung:</b> Eine Standardisierte Bewertung ist nach heutigem Kenntnisstand nicht erforderlich.
	<b>Investitionszuschuss Fahrzeuge</b> Betrieb gesichert, ITF, Aufgabenträger Land				<b>keine</b>				

Lfd. Nr.	Bezeichnung des Vorhabens und Kurzbeschreibung der vorgesehenen Maßnahmen	Kosten [alle Beträge in T€]							Hinweise zum Verkehrswert des Vorhabens und Anmerkungen
		Baukosten	Kategorie	GVFG-Zuschüsse	Kosten ZRF	FR	davon B-H EM		
<b>3.0</b>	<b>Elztalbahn</b>								
	<b>Bahnsteigerhöhungen</b> Zwischen Buchholz und Elzach	4.600	Alt	3.795	<b>1.340</b>	255	160	925	<b>Standardisierte Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung)</b> Betriebswirtschaftlicher Indikator: 0,72 Gesamtwirtschaftlicher Indikator: 6,63  <b>Zunahme der Belastung</b> am max. Querschnitt (gem. MBS): Elztalbahn: + 4.320 Fahrten / Tag Güterbahn Nord: + 8.050 Fahrten / Tag  <b>Entwicklung der Fahrgastzahlen</b> (an Werktagen) 2002: 5.000 ► 2003: 7.000 (+ 40%)  <b>Anmerkung:</b> Die Standardisierte Bewertung für die Pilotstrecke Elztalbahn umfasst auch den nördlichen Abschnitt der Güterbahn mit Neubau einer Verbindungskurve zwischen Breisacher Bahn und Güterbahn und der Haltepunkte Messebahnhof und Tullastraße.
	<b>Automatisierung Signaltechnik Denzlingen-Waldkirch</b> <i>Projekt kann zurückgestellt werden, erforderlich mit Ausbau der Strecke zur Verlängerung des 30-Min.-Taktes bis Elzach</i>	3.477	Land, neu	2.446	<b>1.640</b>	312	195	1.132	
	<b>Erschließung Güterbahn Nord</b> Neubau Verbindungskurve Breisacher Bahn - Güterbahn Nord mit Messebahnhof und Haltepunkt Tullastraße	13.000	Land, neu	9.350	<b>5.925</b>	1.365	2.128	2.432	
	<b>Investitionszuschuss Fahrzeuge</b> 30-Miuten-Takt Freiburg-Waldkirch, stündlich weiter bis Elzach (Laufzeit bis 2014)  Vereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg, einschließlich der zusätzlichen Fahrzeuge und Verkehr via Güterbahn	0		0	<b>5.972</b>	1.219	1.206	3.546	
<b>4.0</b>	<b>Höllentalbahn</b>								
	<b>Ausbau zwischen Freiburg und Titisee</b> Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau zwischen Littenweiler und Kirchzarten Neubau Haltepunkt Pressehaus Bahnsteigerhöhungen Wiehre bis Titisee	18.485	Land, neu	13.252	<b>8.468</b>	1.951	5.413	1.104	<b>Standardisierte Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung)</b> Betriebswirtschaftlicher Indikator: 0,40 Gesamtwirtschaftlicher Indikator: 3,23  <b>Anmerkung:</b> Die Standardisierte Bewertung für die Pilotstrecke Breisacher Bahn umfasst wegen der geplanten Verlängerung der Breisacher Bahn (15-Minuten-Takt Landwasser-Himmelreich) auch den Abschnitt Freiburg-Himmelreich der Höllentalbahn. Für die weiteren Maßnahmen auf der Höllentalbahn ist aus heutiger Sicht keine zusätzliche Standardisierte Bewertung erforderlich.
	<b>Ausbau Neustadt - Unadingen (- Donaueschingen)</b> Bahnsteigerhöhungen zwischen Neustadt und Unadingen <i>Der erforderliche Streckenausbau für die geplanten Angebotsverbesserungen auf der Vöstlichen Höllentalbahn ist nicht Bestandteil der Breisgau-S-Bahn 2005 sondern soll über Bundesmittel finanziert werden.</i>	2.980	Land, neu	2.086	<b>1.416</b>	270	1.018	128	
	<b>Investitionszuschuss Fahrzeuge</b> 15-Min.-Takt Himmelreich-Freiburg Hbf-Landwasser, S-Bahn Neustadt-Donaueschingen und RE Titisee-Donaueschingen jeweils in Stundentakt (zum Teil ITF)				<b>noch offen</b>				<b>Zunahme der Belastung</b> am max. Querschnitt (gem. MBS): Freiburg-Neustadt: + 5.800 Fahrten / Tag Neustadt-Unadingen: + 1.440 Fahrten / Tag

Lfd. Nr.	Bezeichnung des Vorhabens und Kurzbeschreibung der vorgesehenen Maßnahmen	Kosten [alle Beträge in T€]						Hinweise zum Verkehrswert des Vorhabens und Anmerkungen	
		Baukosten	Kategorie	GVFG-Zuschüsse	Kosten ZRF	FR	davon B-H EM		
<b>5.0</b>	<b>Kaiserstuhlbahn-Ost</b>								
	<b>Bahnsteigerhöhungen bzw. -neubau</b> Bahnsteigerhöhungen zwischen Bötzingen und Riegel Ort Neubau Haltepunkt Bahlingen-Riedlen	1.000	Alt	825	313	47	137	128	<b>Standardisierte Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung)</b> Betriebswirtschaftlicher Indikator: 0,40 Gesamtwirtschaftlicher Indikator: 3,23  <b>Zunahme der Belastung</b> am max. Querschnitt (gem. MBS): Kaiserstuhlbahn Ost: + 1.750 Fahrten / Tag  <b>Entwicklung der Fahrgastzahlen</b> (an Werktagen) 1998: 1.050 ► 2001: 2.550 (+ 140%)  <b>Anmerkung:</b> Die östliche Kaiserstuhlbahn zwischen Gottenheim und Endingen mit den dort geplanten Maßnahmen ist Teil der Standardisierten Bewertung für die Pilotstrecke Breisacher Bahn.
	<b>Ausbau Gottenheim-Endingen</b> Neubau Elektronisches Stellwerk Geschwindigkeitserhöhung (Umbau von Bahnübergängen) Doppelspurabschnitt zwischen Nimburg und Bahlingen	12.922	Alt	10.661	2.383	358	1.047	978	
	<b>Investitionszuschuss Fahrzeuge</b> 30-Minuten-Takt Gottenheim bis Bahlingen, stündlich weiter bis Endingen Vereinbarung mit der SWEG, Laufzeit bis 2015				4.356	655	1.788	1.788	
<b>6.0</b>	<b>Kaiserstuhlbahn-West</b>								
	<b>Bahnsteigerhöhungen</b> Zwischen Breisach und Riegel DB	1.168	Alt	963	409	61	179	168	Eine Standardisierte Bewertung für diesen Streckenabschnitt liegt noch nicht vor. Der Streckenausbau ist erforderlich, um das geplante Fahrplanangebot (60-Min.-Takt mit Verdichtung zwischen Riegel und Sasbach in den Hauptverkehrszeiten) zuverlässig und sicher realisieren zu können. Der Umbau der Haltepunkte (S-Bahn-Standard, barrierefreier Ausbau) steigert zudem die Attraktivität der Linie.  <b>Zunahme der Belastung</b> am max. Querschnitt (gem. MBS): Kaiserstuhlbahn West: + 640 Fahrten / Tag
	<b>Ausbau Endingen-Breisach</b> Neubau Elektronisches Stellwerk Geschwindigkeitserhöhung (Umbau von Bahnübergängen) Ausbau Hp Königschaffhausen zum Kreuzungsbahnhof	11.770	Land, neu	8.458	5.372	808	2.359	2.204	
	<b>Investitionszuschuss Fahrzeuge</b> 60-Min.-Takt Breisach-Riegel DB mit Verdichtung zwischen Riegel DB und Sasbach in den Hauptverkehrszeiten				noch offen				
<b>7.0</b>	<b>Müllheim-Mulhouse</b>								
	Streckenausbau Müllheim bis Grenze Anpassung Signaltechnik, Fahrleitung und Bahnübergänge Umbau Bahnhof Neuenburg	8.300	Land, neu	5.943	3.810	1.030	2.435	344	<b>Standardisierte Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung)**</b> Der Gesamtwirtschaftliche Indikator für die vier untersuchten Betriebsszenarien beträgt zwischen 0,97 (Stadtbahnbetrieb) und 2,15 (Regionalexpress Freiburg-Mulhouse-Basel). Das Vorhaben hat zudem hohe Bedeutung im Hinblick auf die Verknüpfung von TGV und ICE, den Anschluss des EuroAirport und die zunehmende europäische Integration.  <b>Belastung</b> am max. Querschnitt (gemäß MBS 2004): Abschnitt Müllheim-Neuenburg: bis zu 900 Fahrten / Tag Grenzübergang: 500 Fahrten / Tag Abschnitt Grenz-Mulhouse: bis zu 2.900 Fahrten / Tag
	<b>Investitionszuschuss Fahrzeuge</b> Studententakt zwischen Müllheim und Mulhouse (die vier Szenarien unterscheiden sich hinsichtlich der eingesetzten Fahrzeugeinsatz und des Bedienungskonzeptes), ITF  ** Machbarkeitsstudie 2004 (MBS 2004)				noch offen				

Lfd. Nr.	Bezeichnung des Vorhabens und Kurzbeschreibung der vorgesehenen Maßnahmen	Kosten [alle Beträge in T€]							Hinweise zum Verkehrswert des Vorhabens und Anmerkungen
		Baukosten	Kategorie	GVFG-Zuschüsse	Kosten ZRF	FR	davon		
							B-H	EM	
8.0	<b>Münstertalbahn</b>								
	<b>Ausbau Bad Krozingen - Münstertal (Schwarzwald)</b> Bahnsteigerhöhung Bad Krozingen bis Münstertal Neubau Hp Krozingen-Parksiedlung und Staufen-Wolfacker Geschwindigkeitserhöhung (Bahnübergänge, Gleisanlagen) Ausbau Bf Bad Krozingen und Kreuzungsbahnhof Staufen	6.572	Land, neu	4.690	3.032	577	2.181	274	<p>Eine <b>Standardisierte Bewertung</b> für die Münstertalbahn und die Erschließung der südlichen Güterbahn liegt noch nicht vor.</p> <p>Die Planungen der Breisgau-S-Bahn 2005 für die <b>Münstertalbahn</b> wurden in 2003 durch eine ergänzende Untersuchung detailliert und im Grundsatz bestätigt. Zur Umsetzung empfohlen wird ein in Teilen weiterentwickeltes Konzept:</p> <p>► <u>Haltestellenoptimierung</u>: Umbau der Stationen (S-Bahn-Standard, behindertengerechter Ausbau), Neubau von zwei Haltepunkten zur verbesserten Erschließung in Staufen und Bad Krozingen,</p> <p>► <u>Angebotsverbesserung</u>: Verlängerte Betriebszeiten, Vertaktung, Abstimmung Bahn/Bus.</p> <p>Über die neuen Stationen der <b>Güterbahn Süd</b> erhalten große Wohnbereiche in der Stadt Freiburg einen direkten S-Bahn-Anschluss. Über die Verknüpfung zur Stadtbahn an den Stationen werden weitere Gebiete erschlossen.</p> <p><b>Zunahme der Belastung</b> am max. Querschnitt (gem. MBS):  Münstertalbahn: + 500 Fahrten / Tag  Güterbahn Süd: + 3.490 Fahrten / Tag</p>
	<b>Erschließung Güterbahn-Süd</b> Verbindungskurve Breisacher Bahn - Güterbahn Süd Neubau Hp Runzmattenweg, Haslach und St. Georgen	12.325	Land, neu	8.861	5.621	1.295	3.818	508	
	<b>Investitionszuschuss Fahrzeuge</b> <i>Stundentakt Freiburg-Münstertal via Güterbahn Süd mit Verdichtung zwischen Freiburg und Staufen in den Hauptverkehrszeiten</i>				noch offen				

Lfd. Nr.	Bezeichnung des Vorhabens und Kurzbeschreibung der vorgesehenen Maßnahmen	Kosten [alle Beträge in T€]						Hinweise zum Verkehrswert des Vorhabens und Anmerkungen	
		Baukosten	Kategorie	GVFG-Zuschüsse	Kosten ZRF	FR	davon B-H EM		
<b>9.0</b>	<b>Rheintalbahn</b>								
	<b>Bahnsteigerhöhungen bzw. -neubau</b> Um- bzw. Neubau der Stationen entlang der Strecke								
	<b>Abschnitt Rheintalbahn-Süd</b> Auggen bis Vauban	6.721	Land, neu	4.797	<b>3.099</b>	838	1.981	280	Für den <b>Um- bzw. Neubau der Stationen</b> an der Rheintalbahn ist nach heutigem Kenntnisstand <b>keine Standardisierte Bewertung</b> erforderlich.  Die Anpassung der Haltepunkte an den S-Bahn-Standard dient insb. dem behindertengerechten Ausbau und der Attraktivitätssteigerung auf der zentralen Nord-Süd-Achse der Breisgau-S-Bahn 2005. Durch Neubau bzw. Verlagerung von Haltepunkten werden zusätzliche Fahrgastpotentiale erschlossen (z.B. Vauban, Bürkle-Bleiche, Teningen-Mundingen).  Für die sog. <b>Querverbindung Riegel</b> liegt eine <b>Standardisierte Bewertung</b> ebenfalls noch nicht vor, sie kann ggf. mit der Kaiserstuhlbahn West zusammengefasst werden. Mit der Querverbindung werden direkte Fahrten zwischen Endingen und Freiburg via Rheintalbahn ermöglicht, verbunden mit deutlichen Fahrzeitgewinnen und einer Entlastung der Breisacher Bahn.  <b>Zunahme der Belastung</b> am max. Querschnitt (gem. MBS): Rheintalbahn Nord: + 11.000 Fahrten / Tag Rheintalbahn Süd: + 9.180 Fahrten / Tag  Die Umsetzung der Maßnahmen auf der Rheintalbahn ist wegen der hohen Zugbelastung auf der Strecke i.w. erst nach dem vielgleisigen Ausbau möglich. Gleichzeitig wird davon ausgegangen, dass einige Stationen durch die DB im Zuge des Ausbaus umgebaut und finanziert werden.
	<b>Abschnitt Rheintalbahn-Nord</b> Komturplatz bis Herbolzheim	9.008	Land, neu	6.381	<b>4.024</b>	1.088	802	2.134	
	<b>Querverbindung Riegel</b> Anschluss der Kaiserstuhlbahn an die Rheintalbahn Umbau der Bahnsteiganlage der Kaiserstuhlbahn in Riegel Elektrifizierung Riegel-Endingen	3.586	Land, neu	2.525	<b>1.689</b>	254	269	1.166	
	<b>Investitionszuschuss Fahrzeuge</b> <i>S-Bahn und RE im Stundentakt zwischen Offenburg und Basel, in den Hauptverkehrszeiten S-Bahn-Verstärker zwischen Riegel DB und Müllheim stündlich.</i>				<b>noch offen</b>				
<b>Summe S-Bahn-Maßnahmen</b>		167.284		122.137	<b>91.632</b>	22.545	43.401	25.560	
<b>10.0</b>	<b>Bus-Schiene-Verknüpfungen</b>	8.952	Land, neu	4.615	<b>5.903</b>	888	3.065	1.950	Optimale Umsteigebeziehungen sind entsprechend dem Ansatz "Zug und Bus aus einem Guss" für den Erfolg der Breisgau-S-Bahn 2005 entscheidend. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in der Regel zusammen mit dem Ausbau der Strecke bzw. der Haltepunkte. <b>Standardisierte Bewertungen</b> sind für diese Maßnahmen nicht erforderlich, ggf. sind sie beim Ausbau einer Schienenstrecke berücksichtigt.
	Verbesserung der Umsteigesituation an den Verknüpfungspunkten zwischen Schiene und Bus. Die Maßnahmen sind hinsichtlich Umfang und Kosten stark unterschiedlich (abhängig von der Ausgangssituation und den Anforderungen).								

Lfd. Nr.	Bezeichnung des Vorhabens und Kurzbeschreibung der vorgesehenen Maßnahmen	Kosten [alle Beträge in T€]							Hinweise zum Verkehrswert des Vorhabens und Anmerkungen
		Baukosten	Kategorie	GVFG-Zuschüsse	Kosten ZRF	FR	davon		
							B-H	EM	
<b>11.0</b>	<b>Stadtbahn Haslach</b>								
	Stadtbahnneubau zwischen den Haltestellen 'Am Lindenwäldle' und 'Johanneskirche'	25.400	Alt	20.955	<b>7.620</b>	6.023	1.030	567	<b>Standardisierte Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung)</b> Betriebswirtschaftlicher Indikator: 0,57 Gesamtwirtschaftlicher Indikator: 2,76  <b>Anmerkung:</b> Projekt abgeschlossen
	<b>Investitionszuschuss Fahrzeuge</b>				<b>16.643</b>	13.155	2.250	1.238	
<b>12.0</b>	<b>Stadtbahn Littenweiler</b>								
	Verlängerung der Stadtbahn zum Bahnhof Littenweiler und zum neuen Endpunkt am Kappler Knoten. Neubau einer Busumsteiganlage und eines P+R-Platzes am künftigen Endpunkt. <b>Investitionszuschuss Fahrzeuge</b> <i>Angestrebt wird eine Vereinbarung in Anlehnung an die Stadtbahn Haslach.</i>	12.216	Alt	10.078	<b>4.276</b>	2.866	1.194	215	Eine <b>Standardisierte Bewertung</b> ist nicht erforderlich. <b>Prognostizierte Belastung</b> max. Querschnitt: bis zu 10.500 Personenfahrten / Tag  Hoher <b>Verkehrswert</b> durch die Verknüpfung mit der Höllentalbahn und mit dem Busverkehr (Fahrzeitgewinne) sowie durch den P+R-Platz unmittelbar an der Stadtgrenze. Zusätzlich wird die ÖPNV-Erschließung für den Stadtteil Littenweiler und die PH verbessert.  <b>Anmerkung:</b> Genehmigungsplanung abgeschlossen, Satzungsbeschluss Bebauungsplan derzeit in Vorbereitung.
					<b>noch offen</b>				

Lfd. Nr.	Bezeichnung des Vorhabens und Kurzbeschreibung der vorgesehenen Maßnahmen	Kosten [alle Beträge in T€]							Hinweise zum Verkehrswert des Vorhabens und Anmerkungen
		Baukosten	Kategorie	GVFG-Zuschüsse	Kosten ZRF	FR	davon		
						B-H	EM		
13.0	<b>Stadtbahn in die nördlichen Stadtteile und nach Gundelfingen</b>								<b>Standardisierte Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung)</b> Betriebswirtschaftlicher Indikator: 0,33 Gesamtwirtschaftlicher Indikator: 2,00  Prognostizierte <b>Zunahme der Nachfrage</b> auf der Linie: + 7.200 Fahrten / Tag  Wegen des schlechten Zustands der Gleisanlage in der <b>Habsburgerstraße</b> sollte dieser Abschnitt mit hoher Priorität vor der Verlängerung in Zähringen realisiert werden. Der Umbau mit überwiegend eigenem Gleiskörper (Habsburgerstraße und Zähringer Str.) reduziert Behinderungen der Stadtbahn durch den Kfz-Verkehr, der behindertengerechte Ausbau der Haltestellen nutzt im Hinblick auf den Komfort allen Fahrgästen.  Die <b>Verlängerung in Zähringen</b> verbessert die lokale Erschließung und ermöglicht die Verknüpfung mit dem Regionalbus sowie den Bau des P+R-Platzes.  Durch die <b>Weiterführung zum Bahnhof Gundelfingen</b> wird die Gemeinde Gundelfingen direkt an das Stadtbahnnetz angeschlossen. Diese wesentliche Verbesserung der ÖPNV Verbindung Gundelfingen-Freiburg ergibt ein hohes Verlagerungspotential vom MIV auf den ÖPNV.
	<b>Stadtbahn Habsburgerstraße</b> Umbau der Gleistrasse soweit möglich mit eigenem Gleiskörper, behindertengerechter Ausbau der Haltestellen	9.200	Bund, neu	6.776	<b>4.080</b>	3.062	650	369	
	<b>Umbau Komturplatz</b> Umbau des Streckenabschnittes im Bereich der Rheintalbahn (unabhängige Führung), Verknüpfung mit dem neuen S-Bahn-Halt 'Komturplatz'	11.354	Bund, neu	8.856	<b>4.542</b>	3.408	723	411	
	<b>Stadtbahn Zähringerstraße</b> Umbau der Gleistrasse soweit möglich mit eigenem Gleiskörper, behindertengerechter Ausbau der Haltestellen	8.999	Bund, neu	7.019	<b>3.600</b>	1.549	1.293	757	
	<b>Stadtbahnverlängerung Zähringen</b> Verlängerung der Stadtbahn durch die Ortsmitte Zähringen und das anschließende Gewerbegebiet bis zur Gemarkungsgrenze Gundelfingen Neubau einer Busumsteiganlage und eines P+R-Platzes	22.599	Bund, neu	17.627	<b>9.040</b>	3.891	3.247	1.902	
	<b>Stadtbahn Gundelfingen</b> Verlängerung der Stadtbahn durch die Ortsmitte Gundelfingen bis zum Bahnhof (Verknüpfung mit der Rheintalbahn)  <b>Investitionszuschuss Fahrzeuge</b> <i>Strecke zwischen Siegesdenkmal und Reutebachgasse in Betrieb, daher keine zusätzlichen Betriebskosten. Für die Verlängerung in Zähringen und nach Gundelfingen wird eine Vereinbarung in Anlehnung an die Stadtbahn Haslach angestrebt.</i>	21.868	Bund, neu	17.057	<b>8.747</b>	2.015	4.542	2.190	
					<b>noch offen</b>				
<b>Summe Stadtbahnmaßnahmen</b>		111.636		88.369	<b>58.547</b>	35.969	14.928	7.650	

Kostenzusammenstellung [alle Beträge in T€]								
<b>Summe S-Bahn-Maßnahmen</b>	167.284		122.137	<b>91.632</b>	22.545	43.401	25.560	
<b>Summe Busverknüpfung</b>	8.952		4.615	<b>5.903</b>	888	3.065	1.950	
<b>Summe Stadtbahnmaßnahmen</b>	111.636		88.369	<b>58.547</b>	35.969	14.928	7.650	
<b>GESAMTSUMME</b>	287.872		215.121	<b>156.082</b>	59.402	61.394	35.160	