

Begründung

1. Ausgangslage

Die Verbandsversammlung des ZRF hat in der Sitzung am 12.12.2007 dem Abschluss der „**Freiburger Erklärung**“ mit dem Land Baden-Württemberg zum Ausbau und zur Stärkung des regionalen Schienenpersonennahverkehrs zugestimmt (Drucksache ZRF-bA/VV 2007.010.1).

In dieser Vereinbarung haben sich das Land Baden-Württemberg und der ZRF u.a. darauf verständigt, den Betrieb auf den SPNV-Strecken im Verbandsgebiet des ZRF mit dem Ziel einer Inbetriebnahme im Dezember 2018 neu auszuschreiben. Zur Vorbereitung und Begleitung der Ausschreibung und zur Koordinierung mit den erforderlichen Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur wurde eine gemeinsame **Arbeitsgruppe** unter Hinzuziehung aller an den jeweiligen Maßnahmen zu beteiligenden Partner gebildet (AG Netz 2018).

Die Arbeitsgruppe hat bereits mehrfach getagt, seit April 2008 gemeinsam mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) in der Region, der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der Südwestdeutschen Verkehrs-AG (SWEG).

2. Ergebnisse

Potentialabschätzung

Die NVBW und der ZRF haben auf Grundlage der verfügbaren Sozialdaten und Prognosen sowie aktueller Zählzeiten gemeinsam eine **Potentialabschätzung** für die SPNV-Strecken der Breisgau-S-Bahn 2020 erarbeitet. Bei den Ergebnissen ist zu unterscheiden zwischen:

- den **Pilotstrecken** (Breisacher Bahn, Elztalbahn, Kaiserstuhlbahn Ost), die in den vergangenen Jahren bereits ausgebaut wurden und für die von einem weiteren Wachstum der Fahrgastnachfrage in Höhe von **1,5 % jährlich** ausgegangen wird, und
- den **übrigen, nur teilweise ausgebauten S-Bahn-Strecken**, für die verschiedene **Prognosedaten aus der Machbarkeitsstudie** Breisgau-S-Bahn 2005 vorliegen. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass diese Daten weiterhin gültig sind, vor dem Hintergrund der zu erwartenden Bevölkerungszunahme in der Region aber einheitlich um **weitere 10%** erhöht werden müssen.

Die Ergebnisse der Potentialabschätzung dienen als Basis für den weiteren Ausbau des SPNV in der Region Freiburg. Es besteht Einigkeit, die Prognosedaten soweit wie möglich zur **Begründung der einzelnen noch zu treffenden Investitionsentscheidungen** heranzuziehen. Seitens des Ministeriums und der NVBW könnte sich darüber hinaus die Notwendigkeit ergeben, für einzelne der anstehenden Infrastrukturprojekte Aktualisierungen der bestehenden bzw. neue Nutzen-Kosten-Untersuchungen – ggf. unter Anwendung vereinfachter Verfahren – zu fordern.

Grundliniennetz

Ausgehend von den Ergebnissen der in enger Abstimmung mit dem Land und den Infrastrukturunternehmen in der Region erarbeiteten Machbarkeitsstudie Breisgau-S-Bahn 2005 hat die AG Netz 2018 ein **Grundliniennetz** für den S-Bahn-Verkehr ab 2018 entwickelt (siehe Anlage 1). Dieses Grundliniennetz dient als Grundlage für die weiteren Arbeitsschritte und insbesondere für die Ausschreibung der Verkehrsleistungen, die vsl. im Jahr 2011/2012 beginnen wird.

Es umfasst planerisch **alle SPNV-Strecken** in der Region. Aus Sicht des ZRF konnte also erreicht werden, dass sämtliche Strecken in die Ausschreibung und Neuvergabe der Verkehre einbezogen werden. Dies bedeutet eine Weiterentwicklung gegenüber der „Freiburger Erklärung“, in der dies für die Strecken Herbolzheim – Auggen (Rheintalbahn), Freiburg – Löfingen (Höllentalbahn) und Titisee – Seebrugg (Dreiseenbahn) noch geprüft werden sollte.

Nach dem gegenwärtigen Stand der Überlegungen bezieht sich die geplante **Ausschreibung** der S-Bahn-Verkehre damit auch auf die Durchbindungen nach Offenburg, Basel und Mulhouse. Für den Abschnitt Neustadt – Donaueschingen ist seitens der NVBW noch ein Konzept zu entwickeln, welches auch die Entwicklung des Neigetechneinsatzes zwischen Ulm/Rottweil und Neustadt und des Ring-Zug-Systems mit in die Betrachtung einschließt.

Das in Anlage 1 dargestellte **Grundliniennetz** zeigt das **Verkehrsangebot in den normalen Verkehrszeiten an Werktagen**. Wie bereits heute üblich, kann und wird in den Hauptverkehrszeiten aber auch in Zeiten schwächerer Nachfrage, also am Abend und an den Wochenenden, von dieser Systematik abgewichen werden, beispielsweise um in Hauptverkehrszeiten ein auf den Berufs- und Schülerverkehr bezüglich Taktung und Verknüpfung optimal abgestimmtes Angebot zu gewährleisten. Die Verwaltung wird daher die grafische Darstellung des Grundliniennetzes um eine Übersicht ergänzen, in der die **Anforderungen** hinsichtlich der Herstellung von Umsteigebeziehungen oder auch des Angebotes außerhalb der normalen Verkehrszeiten aus Sicht des ZRF definiert sind, um diese im Rahmen der weiteren Planungen einbringen zu können.

Das Grundliniennetz ist eine konsequente Weiterentwicklung der Machbarkeitsstudie Breisgau-S-Bahn 2005, bei der insbesondere die Erfahrungen aus der Umsetzung der Pilotstrecken und die Erkenntnisse aus der erwarteten Nachfrageentwicklung eingeflossen sind. Als **wesentliche Änderungen gegenüber der Machbarkeitsstudie** sind hervorzuheben:

- Schaffung von neuen bzw. veränderten Durchmesserlinien mit hohem verkehrlichen Nutzen:
 - Breisach – Freiburg – Neustadt/Seebrugg,
 - Elzach – Freiburg – Kirchzarten,
 - Endingen – Gottenheim – Freiburg – Bad Krozingen – Münsertal
- Elektrifizierung der Breisacher Bahn und der Elztalbahn
- Betriebstechnisch günstige Verknüpfung der beiden verbleibenden Dieselmotive Münsertalbahn und Kaiserstuhlbahn
- Verzicht auf das Flügeln von Zügen in Gottenheim ermöglichte eine nachfragegerechte Verdichtung auf eine 15-Minuten-Takt zwischen Gottenheim und Freiburg, wobei eine bedarfsgerechte Verknüpfung auch in Richtung Westen (Mittelzentrum Breisach) sicherzustellen wäre.

Bezüglich des **Übergangsbereiches** zwischen Regio-S-Bahn und Breisgau-S-Bahn südlich von Müllheim ist eine Abstimmung mit dem Landkreis Lörrach erfolgt. Bei der in Müllheim endenden S-Bahn-Linie aus Richtung Basel wird von optimalen Anschlussbeziehungen auf die Linien Mulhouse – Endingen ausgegangen. Offen ist derzeit noch der Übergang zwischen der Ortenau-S-Bahn und der Breisgau-S-Bahn im Norden des Verbandsgebietes. Im Liniennetzkonzept sind hier zwei Züge pro Stunde und Richtung vorgesehen (1x RE, 1x S-Bahn), wodurch der Halbstundentakt für die Städte im ZRF-Gebiet gewährleistet ist. Inwieweit weitergehende Überlegungen im Landkreis Ortenau bestehen, muss noch seitens des Landes geklärt werden.

Weiteres Vorgehen - Grundliniennetz

Ausgehend von dem Liniennetzkonzept gemäß Anlage 1 wird die NVBW in einem nächsten Schritt ein Tagesprogramm für jede S-Bahn- bzw. RE-Linie erarbeiten, die dann gemeinsam mit den o. g. ergänzenden Anforderungen durch die DB Netz AG und die SWEG als verantwortliche Infrastrukturunternehmen auf Basis der derzeit geplanten Infrastrukturmaßnahmen geprüft werden. Es ist zu erwarten, dass sich aus dieser Prüfung notwendige Änderungen im **Infrastrukturkonzept** ergeben, die wiederum Anpassungen im Liniennetz- und Betriebskonzept nach sich ziehen können. Am Ende dieses iterativen Prozesses ergibt sich ein Gesamtkonzept aus einem fahrbaren **Betriebsprogramm** und den hierfür erforderlichen Ausbaumaßnahmen im Bereich der Infrastruktur und damit die Grundlage für die Ausschreibung der Verkehre ab 2011/2012.

Wenn auf diese Weise der Zielzustand definiert ist, wird im Hinblick auf das – vermutlich später liegende Inbetriebnahmedatum für das 3. und 4. Gleis der Rheintalbahn ein – zeitlich eng begrenzter - **Zwischenschritt** abzuleiten sein, mit einem Maßnahmenbündel, das in jedem Fall zum Dezember 2018 in Betrieb gehen wird. Der Zielzustand kann – insbesondere im Bereich der Rheintalbahn und bezüglich der sog. Querverbindung in Riegel DB – voraussichtlich erst dann vollständig umgesetzt werden, wenn der Ausbau der Rheintalbahn abgeschlossen ist.

Kooperationsvereinbarung

Parallel zu den Planungen für das betriebliche Angebot der Breisgau-S-Bahn 2020 müssen die Vorbereitungen für den notwendigen Ausbau der Infrastruktur fortgeführt werden. In einem ersten Schritt soll eine Kooperationsvereinbarung zwischen dem Land, dem ZRF, der DB AG und der SWEG abgeschlossen werden, um die Infrastrukturunternehmen zu verpflichten, die Ausbaumaßnahmen aktiv zu unterstützen. **Eckpunkte** dieser Vereinbarung wurden bereits zwischen den Vertragspartnern erörtert und können Anlage 2 entnommen werden.

Unter anderem sollen die Unternehmen in die AG Netz 2018 eingebunden werden und für ihren Bereich einen **Projektverantwortlichen** verbindlich benennen, der im Falle der DB AG auch für die interne **Koordination** verantwortlich ist. Außerdem sollen bereits wesentliche Eckpunkte zum Verfahren und auch zur Finanzierung fest gelegt werden. Allerdings erfordern konkrete Planungsschritte oder die Umsetzung von Projekten, die mit entsprechenden finanziellen Lasten für den ZRF verbunden sind, den Abschluss von weiteren Planungs-, Bau- und Finanzierungsvereinbarungen, die zuvor in den Gremien des ZRF zu beraten sein werden.

Mit der Kooperationsvereinbarung wird der ZRF insofern bereits eine finanzielle Verpflichtung eingehen müssen, als sowohl die DB AG als auch die SWEG davon ausgehen, dass der Aufwand für die **Koordinationsleistungen** der EIU (Projektbüro / Koordinationsstelle) durch den ZRF zu erstatten ist. Bei den bereits umgesetzten Maßnahmen an den Pilotstrecken sind diese Leitungen nur in geringem Umfang angefallen und konnten vollständig von der Projektgruppe Breisgau-S-Bahn bzw. später dann vom Regio-Verbund erbracht werden. Angesichts der Größe der anstehenden Projekte und der Komplexität ist das aber nicht mehr möglich. Da es sich hierbei im weitesten Sinne um Planungskosten handelt, sieht auch das Land keine Möglichkeit einer Beteiligung, die sich nur im Rahmen der Vorgaben nach dem Entflechtungsgesetz bewegen kann.

Angedacht ist ein Pauschalbetrag zur **Abgeltung der Koordinationsleistungen** mit einer gewissen Dynamisierung über die zu erwartende lange Laufzeit der Vereinbarung. Die Höhe der Vergütung ist noch zu verhandeln.

Es wird vorgeschlagen, den Verbandsvorsitzenden zu ermächtigen, auf Grundlage dieser Eckwerte (Anlage 2) die Kooperationsvereinbarung abzuschließen.

3. Weiteres Vorgehen

Parallel zur Abstimmung der Kooperationsvereinbarung muss das Angebotskonzept als Grundlage für die Ausschreibung weiter ausgearbeitet und abgestimmt werden (siehe oben). Vor Beginn der Ausschreibung muss insbesondere geklärt werden, in welchem Umfang das Land künftig eine finanzielle Beteiligung des ZRF an den Betriebskosten für die S-Bahn-Linien erwartet. In der Freiburger Erklärung hat sich der ZRF grundsätzliche zur Zahlung einer jährlichen Mitfinanzierungspauschale bereit gezeigt, wobei sich das Maximum des regionalen Mitfinanzierungsbeitrags am Niveau des derzeitigen Umfangs (für die Pilotstrecken) orientieren soll.

Es ist davon auszugehen, dass der weit überwiegende Teil der Infrastrukturprojekte gemäß **Entflechtungsgesetz** (früher: **GVFG**) finanziert werden muss. Gleichzeitig werden aber auch mögliche andere Finanzierungsmöglichkeiten geprüft, z.B. über Bundesmittel nach BSchwAG. Im Hinblick auf die Finanzierung der Infrastrukturausbauten stellt sich insbesondere die Frage, welche Maßnahmen bereits kurzfristig realisiert werden könnten. Gemeinsames Ziel des Landes und des ZRF ist ein Abfluss der ersten Mittel bereits ab dem Jahr 2012, so dass eine Finanzierung der Gesamtsumme zwischen 2012 und 2018 ermöglicht wird.

Spätestens 2011/2012 muss das Land die Ausschreibung für die notwendigen Betriebsleistungen auf den Markt bringen. Bis zu diesem Zeitpunkt sind definitive Entscheidungen seitens des ZRF zu dem zugrunde zu legenden Angebotskonzept (siehe Grundliniennetz) und damit zu den notwendigen Infrastrukturmaßnahmen zu fällen. Die Verwaltung wird gemeinsam mit dem Land und den EIU in der AG Netz 2018 die erforderlichen Grundlagen für die Entscheidung erarbeiten, insbesondere auch eine Abschätzung der damit voraussichtlich verbundenen finanziellen Lasten für den ZRF.

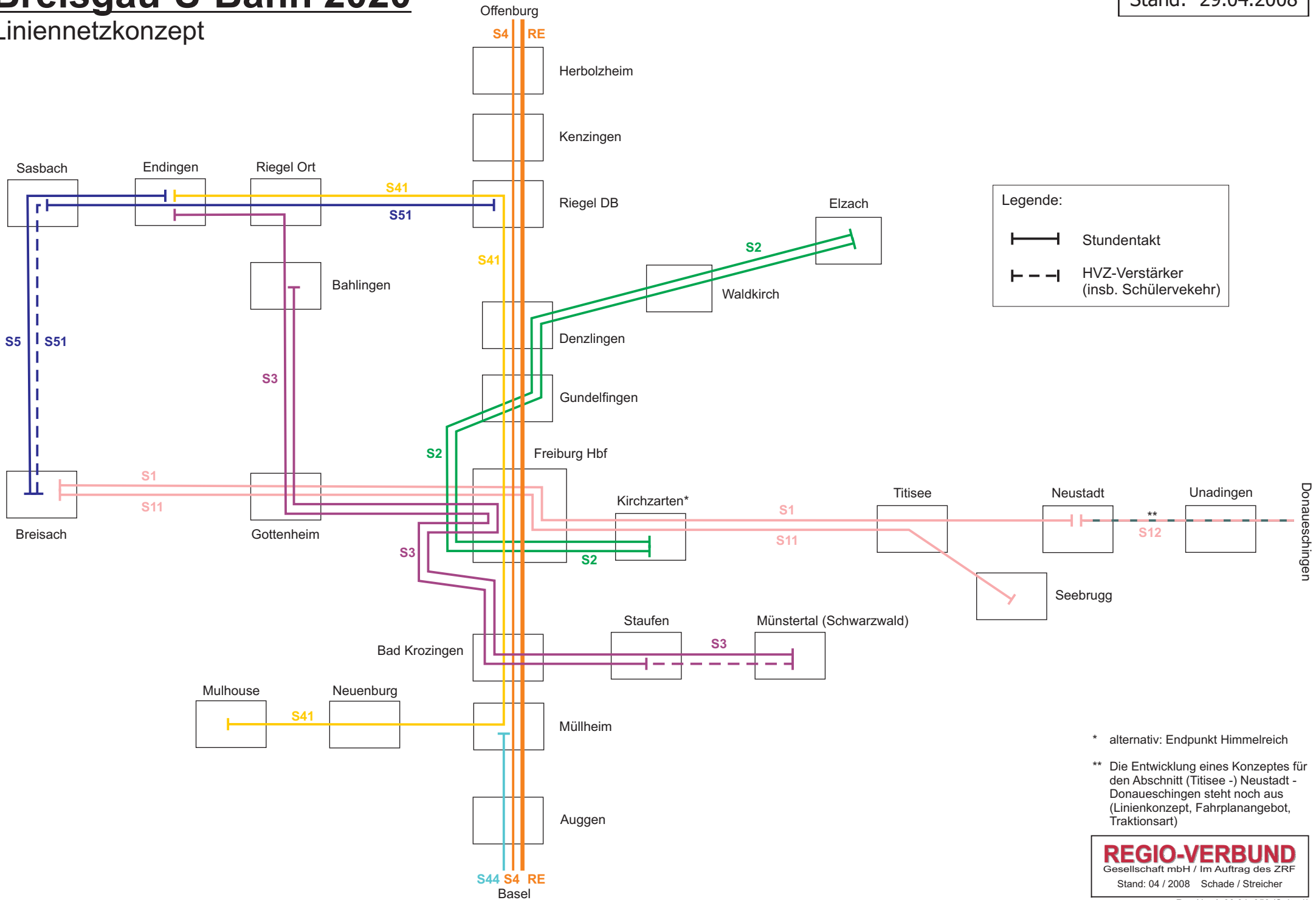
Bearbeitet von
<< Uwe Schade >>

-Verwaltung ZRF-

Breisgau-S-Bahn 2020

Liniennetzkonzept

Stand: 29.04.2008



REGIO-VERBUND
 Gesellschaft mbH / Im Auftrag des ZRF
 Stand: 04 / 2008 Schade / Streicher

Eckpunkte der avisierten Kooperationsvereinbarung

Projektbeteiligte (= Vertragspartner)

- Land B-W, ZRF, SWEG, DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie GmbH
- Die Infrastrukturunternehmen (EIU) sind für die Planung, die Antragstellungen (Zuschuss- und Planrechtsverfahren), die Projektkoordination, die Ausführung und die fristgerechte Fertigstellung der Infrastrukturprojekte verantwortlich

Maßnahmenumfang

- Betriebs- und Infrastrukturausbaukonzept für alle Schienenstrecken im Verbandsgebiet
- Entwicklung und Prüfung hinsichtlich der Machbarkeit

Zusammenarbeit

- Bauherrenvertretung (BHV): Projektbüro für die Unternehmen der DB AG in Karlsruhe, Benennen eines gemeinsamen Ansprechpartners, der für die konzerninterne Koordination verantwortlich ist. Projektbüro SWEG in Lahr. Koordination der Arbeiten beider Projektbüros
-
- Koordinierungsgremium: strategische Entscheidungen zur Entwicklung der einzelnen Maßnahmen - Innenministerium (Leitung), NVBW, ZRF, EIU
- Projektarbeitskreis: operative Projektabwicklung - Innenministerium (Leitung), NVBW, ZRF, Projektbüros der EIU

Finanzierungsgrundsätze

- Grundlagen: Entflechtungsgesetz (EntflechtG; ehem. GVFG), Regionalisierungsgesetz (RegG) und ggf. Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG)
- Ggf. Zusammenfassung von einzelnen Projekten zu einem Großprojekt mit Anmeldung zum „GVFG-Bundesprogramm“
- Finanzierung im Grundsatz wie bei den bisherigen Maßnahmen, d.h. der ZRF trägt die nicht durch Landes-Zuschüsse gedeckten Baukosten und die Planungskosten
- Konkrete Festlegungen erfolgen erst in projektbezogenen Planungs-, Bau- und Finanzierungsverträgen, deren Inhalte auf den Inhalten des Kooperationsvertrages basieren, d.h. mit der Kooperationsvereinbarung wird noch keine abschließende Entscheidung über die Realisierung der Projekte getroffen.
- Zusätzlich muss der ZRF die Kosten für die Koordinationsleistungen der EIU (Projektbüro / Koordinationsstelle) tragen, Angedacht ist ein Pauschalbetrag mit einer gewissen Dynamisierung über die lange Laufzeit der Vereinbarung. Die Höhe der Vergütung ist noch zu verhandeln

Projektablauf

- Betriebsbereite Fertigstellung aller Stationen und der wichtigen Infrastrukturteile fristgerecht zur Betriebsaufnahme nach Ausschreibung im Dezember 2018
- Voraussetzung sind die zeitgerechte Erarbeitung der Verkehrsprogramme, der rechtzeitige Abschluss der Bau- und Finanzierungsverträge und die rechtzeitige Bereitstellung der Mittel