



- 6. Die Verbandsvorsitzende wird beauftragt, mit der SWEG eine Rahmenvereinbarung über Planung, Bau und Finanzierung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen gemäß „Ausbaustufe 2018“ auf der Münstertalbahn und auf der Kaiserstuhlbahn auf Grundlage des als Anlage A-5 dieser Drucksache beigefügten Entwurfs abzuschließen.**

Anlagen:

- A-1** Liniennetzkonzept im Zielzustand
- A-2** Infrastrukturmaßnahmen Zielkonzept (Gesamtnetzausbauprogramm)
- A-3** Infrastrukturmaßnahmen „Ausbaustufe 2018“
- A-4** Öffentlich-rechtlicher Vertrag mit dem Schwarzwald-Baar-Kreis über die Planung und Co-Finanzierung für den Ausbau der Strecke Neustadt (Schwarzwald) - Donaueschingen - *ENTWURF*
- A-5** Rahmenvereinbarung mit der SWEG über Planung, Bau und Finanzierung der erforderlichen Infrastruktur der Münstertalbahn und der Kaiserstuhlbahn („Ausbaustufe 2018“) - *ENTWURF*

## **Begründung**

### **1. Ausgangslage**

In der „**Freiburger Erklärung**“ haben sich das Land Baden-Württemberg und der ZRF Ende 2007 darauf verständigt, den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Verbandsgebiet des ZRF weiter auszubauen und den Betrieb mit dem Ziel einer Inbetriebnahme im Dezember 2018 neu auszuschreiben. Zur Weiterentwicklung der Konzeption und zur Planung der hierzu erforderlichen Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur wurde eine gemeinsame Arbeitsgruppe (AG Netz 2018) gegründet unter Hinzuziehung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie GmbH und Südwestdeutsche Verkehrs AG (SWEG).

Die Gremien des ZRF wurden während der zurückliegenden Planungsphase in jeder Sitzung über den jeweiligen Stand der Projektentwicklung informiert und haben zu abgeschlossenen Arbeitsschritten und Teilergebnissen sowie zum weiteren Vorgehen und den Zielsetzungen jeweils Beschluss gefasst.

### **2. Zielkonzept Breisgau-S-Bahn 2020 (Gesamtnetzausbauprogramm)**

Das Zielkonzept der Breisgau-S-Bahn 2020 (BSB 2020) umfasst das in Anlage A-1 beigefügte S-Bahn-Liniennetzkonzept. Es wurde in der AG Netz 2018 entwickelt und wiederholt von der Verbandsversammlung – zuletzt in der Sitzung am 30.06.2010 – als Grundlage für die weiteren Planungen festgelegt. Es umfasst als Zielkonzept für die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Region sämtliche Maßnahmen – unabhängig von der zeitlichen Realisierung einzelner Vorhaben, die z.B. aufgrund technischer Abhängigkeiten zum Ausbau der Rheintalbahnhof nicht im Rahmen einer ersten Ausbaustufe bis 2018 realisiert werden können.

Alle weiteren Planungsschritte wurden auf dieses Liniennetzkonzept ausgerichtet, insbesondere:

- die Festlegung der notwendigen Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur
- die Grobkostenschätzung (Preisstand 2008)
- die Nutzen-Kosten-Untersuchung (Standardisierte Bewertung)
- das Fahrplankonzept für die S-Bahn-Linien
- das Konzept für die Vergabe der S-Bahn-Verkehre.

## **Finanzierung**

Das Land hatte im Dezember 2008 vorgeschlagen, die Ausbaumaßnahmen der BSB 2020 (Bereich S-Bahn) über das GVFG-Bundesprogramm zu finanzieren. Der Bund hat sich grundsätzlich zu einer Förderung des Projekts bereit erklärt und das Vorhaben in die sogenannte „Kategorie C“ aufgenommen. Eine Bezuschussung im Bundesprogramm ist aus Sicht des ZRF positiv, da der Bund in diesem Fall 60% und das Land 20% der zuwendungsfähigen Kosten übernehmen. Damit liegt der Zuschusssatz gegenüber einer reinen Landesbezuschussung nach Entflechtungsgesetz bzw. Landes-GVFG um 5%-Punkte höher. Zu beachten ist hierbei, dass das GVFG-Bundesprogramm Ende 2019 ausläuft, also nur diejenigen Maßnahmen vom Bund gefördert werden können, die bis Ende 2018 realisiert und bis Ende 2019 abgerechnet werden. Alle später zu realisierenden Maßnahmen sind über das Landes-GVFG zu fördern, das im Dezember 2010 durch den Landtag verabschiedet wurde.

Der ZRF hat in Abstimmung mit den Infrastrukturunternehmen einen GVFG-Rahmenantrag erarbeitet und beim Land zur Prüfung eingereicht. Die Prüfung wird in Kürze abgeschlossen sein und mit einer Beschlussempfehlung an den Bund weitergeleitet. Ein positiver Bescheid führt zu einer Aufnahme des Gesamtvorhabens in die sogenannte „Kategorie B“ und ist Voraussetzung für die Erteilung von konkreten Bewilligungsbescheiden für einzelne Vorhaben.

Für die einzelnen Maßnahmen werden in einem weiteren Schritt Einzelförderanträge durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen gestellt. Ein jeweils positiver Bescheid zu diesen Einzelanträgen führt zu einer Aufnahme in die „Kategorie A“ der jeweiligen Maßnahme und somit zu einer Bewilligung der Fördermittel.

### **Nutzen-Kosten-Untersuchung**

Als Voraussetzung für eine Bezuschussung der Ausbaumaßnahmen durch Bund und Land musste anhand einer Nutzen-Kosten-Untersuchung, der sogenannten Standardisierten Bewertung, der gesamtwirtschaftliche Nutzen des Projekts BSB 2020 nachgewiesen werden. Mit einem **Nutzen-Kosten-Quotienten von 2,12** bescheinigte diese Bewertung dem Projekt BSB 2020, dass der volkswirtschaftliche Nutzen des S-Bahn-Ausbaus mehr als doppelt so hoch ist wie die Kosten, und dass das Projekt somit – auch im Vergleich mit anderen Vorhaben – in hohem Maße förderwürdig ist.

In den Abstimmungsgesprächen zur Standardisierten Bewertung hat den Bund neben dem positiven Nutzen-Kosten-Quotienten insbesondere die ausgeprägte Netzwirkung der Breisgau-S-Bahn 2020 mit Bildung von Durchmesserlinien, der Verdichtung des Angebotes sowie der Vertaktung und Verknüpfung der S-Bahn-Linien überzeugt, die sich bei Realisierung des Gesamtkonzeptes ergibt. Wäre diese Netzwirkung nicht gegeben, müssten die Maßnahmen in Teilnetze oder -strecken strukturiert werden, verbunden mit der Gefahr, dass einzelne Teile den Mindestwert der zuwendungsfähigen Kosten bei GVFG-Bundesprojekten von 51 Mio. Euro unterschreiten.

### **Der Bund geht bei seinen Aussagen zur Förderfähigkeit der Breisgau-S-Bahn 2020 also von der Umsetzung des Gesamtvorhabens aus.**

Vor dem Hintergrund der auslaufenden Bundesfinanzierung fordert der Bund daher auch vom Land Baden-Württemberg eine Bestätigung, dass die Finanzierung von Projektteilen, die nicht bis Dezember 2019 abgerechnet worden sind, durch das Land – allerdings zu den dann auf Landesebene geltenden Konditionen – sichergestellt wird. Diese Konditionen dürfen nach Einschätzung der Verwaltung mit 70 – 75 % um 5 – 10 %-Punkte unter der aktuellen Bundesförderung liegen.

Gleichzeitig muss auch der ZRF gemäß Ziffer 3 dieser Beschlussfassung eine verbindliche Entscheidung zur Umsetzung des Gesamtkonzeptes BSB 2020 (Zielzustand) treffen.

### **3. Zielkonzept Breisgau-S-Bahn 2020 – Umfang der Infrastrukturmaßnahmen**

Die Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen des Gesamtkonzeptes Breisgau-S-Bahn 2020 setzen sich zusammen aus den drei Bereichen

- S-Bahn
- Regional bedeutsame Stadtbahnstrecken sowie
- Busverknüpfung.

#### **S-Bahn**

Ausgehend vom Liniennetzkonzept und der sogenannten Netzgrafik, einem „Musterfahrplan“ für die S-Bahn-Linien, hat die AG Netz 2018 die notwendigen Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur abgeleitet. Dabei wurde davon ausgegangen, dass ein Ausbau nur im notwendigen Umfang erfolgt, mit dem einerseits ein stabiler und verlässlicher S-Bahn-Betrieb gewährleistet werden kann, andererseits aber die Kosten auf das erforderliche Maß beschränkt werden. Für diese Infrastrukturmaßnahmen hat der ZRF durch geeignete Ingenieurbüros und in enger Abstimmung mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Grobkostenschätzung (Preisstand 2008) erarbeiten lassen.

Die Infrastrukturmaßnahmen im Bereich S-Bahn betreffen alle Eisenbahnstrecken innerhalb des Verbandsgebiets des ZRF sowie den Streckenabschnitt Unadingen-Donaueschingen, der jedoch in der Finanzierungsverantwortung des Schwarzwald-Baar-Kreises liegt. Die Maßnahmen sind in Anlage A-2 dargestellt.

Für die Maßnahmen zum Ausbau der S-Bahn ergeben sich Gesamtbaukosten gemäß Grobkostenschätzung von rund 289 Mio. Euro (Preisstand 2008). Gemäß den Fördersätzen des GVFG-Bundesprogramms trägt der ZRF 20% der Baukosten sowie die Planungskosten und – in geringem Umfang – nicht förderfähige Kosten. Die Gesamtkosten des ZRF für die beschriebenen S-Bahn-Maßnahmen im Rahmen des Gesamtkonzepts BSB 2020 belaufen sich somit gemäß Grobkostenschätzung auf rund 115 Mio. Euro (Preisstand 2008).

### **Regional bedeutsame Stadtbahnstrecken und Busverknüpfung**

Bestandteil des Integrierten regionalen Nahverkehrskonzepts Breisgau-S-Bahn 2020 sind neben den S-Bahn-Maßnahmen mit der

- Stadtbahn in die nördlichen Stadtteile und nach Gundelfingen mit den 5 Teilprojekten Umbau Habsburgerstraße, Umbau Komturplatz, Umbau Zähringer Straße, Verlängerung Zähringen sowie Gundelfingen und der
- Stadtbahnverlängerung Littenweiler

zwei regional bedeutsame Stadtbahnvorhaben (siehe Anlage A-2). Die Gesamtbaukosten hierfür belaufen sich auf rund 86 Mio. Euro, der Anteil des ZRF auf rund 32 Mio. Euro. Ein weiterer Bestandteil des Gesamtkonzepts BSB 2020 ist gemäß dem Grundsatz „Nahverkehr aus einem Guss“ die Erstellung bzw. die Optimierung von Umsteigepunkten zwischen S-Bahn bzw. Stadtbahn und dem Regionalbusverkehr. Hierfür sind Baukosten von rund 9 Mio. Euro und ein Anteil des ZRF von rund 5 Mio. Euro angesetzt.

### **Kosten Gesamtkonzept Breisgau-S-Bahn 2020 (Zielzustand)**

Gemäß den vorangehenden Abschnitten ergeben sich

- **Gesamtbaukosten** für Infrastrukturmaßnahmen des Gesamtkonzepts BSB 2020 – Zielzustand von rund **384 Mio. Euro**.
- Der **Anteil des ZRF** an diesen Maßnahmen beträgt rund **152 Mio. Euro**.

Zu berücksichtigen ist hierbei, dass Maßnahmen, deren Kosten erst nach 2019 anfallen, nicht mehr über Bundes-GVFG gefördert werden können. Die ab diesem Zeitpunkt geltenden Fördersätze eines Landesprogramms werden nominell - und wohl mehr noch real - niedriger sein als im GVFG-Bundesprogramm. Die daraus resultierenden höheren Kostenanteile für den ZRF für Maßnahmen nach 2018 sind an dieser Stelle noch nicht berücksichtigt.

## **4. Ausbaustufe 2018**

Das Gesamtkonzept Breisgau-S-Bahn 2020 umfasst im S-Bahn-Bereich eine Reihe von Maßnahmen, die aufgrund von fahrplan- oder bautechnischen Gründen den Abschluss des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn erfordern. Darüber hinaus war die Verwaltung von der Verbandsversammlung beauftragt worden, die Planungen für die Umsetzung der Breisgau-S-Bahn in den kommenden Jahren an die finanziellen Möglichkeiten des ZRF und der Verbandsmitglieder anzupassen (vgl. Drucksache ZRF-bA 2010.008).

Um das positive Ergebnis der Standardisierten Bewertung und damit letztlich die Zuwendungsfähigkeit des Gesamtvorhabens nicht grundsätzlich zu gefährden (vgl. Ziffer 2.), wurden einige Vorhaben aus den Bereichen S-Bahn, Stadtbahn und Busverknüpfungen auf den Zeitraum nach 2018 verschoben, ohne das heute bereits konkrete Aussagen zum genauen Zeitpunkt der Umsetzung möglich sind. Dies gilt gleichermaßen für die Vorhaben, die vom Ausbau der Rheintalbahn abhängig sind.

Alle Infrastrukturmaßnahmen, die bis Ende 2018 umgesetzt werden sollen sind in der „Ausbaustufe 2018“ zusammengefasst und werden in Anlage A-3 dargestellt.

### **Nutzen-Kosten-Untersuchung**

Als Ergänzung zu der unter Ziffer 2 beschriebenen Nutzen-Kosten-Untersuchung wurde auf Wunsch und in Abstimmung mit dem Bund abgeschätzt, wie hoch der Nutzen-Kosten-Quotient allein für die Maßnahmen ist, die – aufgrund nicht vorhandener Abhängigkeit vom viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn – bis Ende 2018 realisiert und somit über das Bundesprogramm gefördert werden können. Für diese Maßnahmen ergab sich ebenfalls ein sehr günstiger Nutzen-Kosten-Quotient von 1,8 bis 1,9 und somit ebenfalls der Nachweis der Förderwürdigkeit.

Darüber hinaus hat der ZRF den Nutzen-Kosten-Quotient für die hier unter „Ausbaustufe 2018“ zugrunde gelegten Maßnahmen abschätzen lassen. D. h. es wurden in dieser Variante außer den Maßnahmen die aufgrund Abhängigkeit vom viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn zeitlich geschoben werden müssen, auch die Maßnahmen, die in Anbetracht der finanziellen Möglichkeiten zeitlich geschoben werden, nicht berücksichtigt. Auch diese Variante ergab einen **Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,8 bis 1,9**.

Mit dem Land wurde vereinbart, die Zuwendungsgeber schriftlich über diese veränderte „Ausbaustufe 2018“ zu informieren. Dabei geht das Land angesichts des immer noch sehr positiven Nutzen-Kosten-Quotienten davon aus, dass der Bund die gegenüber den bisher erfolgten Abstimmungen leicht veränderte erste Ausbaustufe akzeptieren wird.

### **Kostenübersicht „Ausbaustufe 2018“**

Gemäß den Ausführungen unter Ziffer 3. zu den Grundlagen für die Abschätzung der Investitionen und für die Bezuschussung ergibt sich folgende Übersicht:

	<u>Baukosten</u>	<u>Kosten des ZRF</u>
S-Bahn	ca. 178,2 Mio. Euro	ca. 69,2 Mio. Euro
Reg. bed. Stadtbahnen	ca. 36,6 Mio. Euro	ca. 11,6 Mio. Euro
<u>Busverknüpfungen</u>	<u>ca. 2,5 Mio. Euro</u>	<u>ca. 1,4 Mio. Euro</u>
<b>SUMME</b>	<b>ca. 217,3 Mio. Euro</b>	<b>ca. 82,2 Mio. Euro</b>

## **5. Laufende Maßnahmen**

Um die Höhe der finanzielle Belastung der Verbandsmitglieder in den kommenden Jahren abzufedern und um eine rechtzeitige Fertigstellung der „Ausbaustufe 2018“ sicherzustellen, wurde mit der Planung für verschiedene Maßnahmen auf Basis vorausgegangener Beschlüsse bereits begonnen.

### **Münstertalbahn**

Auf Grundlage der Planungsvereinbarung mit dem ZRF hat die SWEG die Entwurfs- und die Genehmigungsplanung für den Ausbau der Strecke (Stationen, Gleisbau, Signaltechnik, Elektrifizierung) erstellt. Das Planfeststellungsverfahren beim Regierungspräsidium soll im März 2011 eingeleitet werden. Damit wären der Planfeststellungsbeschluss nach der Sommerpause und ein Baubeginn im Herbst 2011 möglich. Der Zeitpunkt der Inbetriebnahme wurde seitens der SWEG von Mitte auf Ende 2012 (Fahrplanwechsel) korrigiert, da sich kleinere Verzögerungen bei der Erstellung und Abstimmung der Planungen ergeben haben.

Der GVFG-Zuschussantrag wurde Ende August 2010 beim Land zur Prüfung eingereicht, Ende Februar 2011 wurden die Prüfergebnisse zwischen NVBW, ZRF und SWEG erörtert. Die zuwendungsfähigen Kosten betragen gemäß GVFG-Antrag ca. 14,3 Mio. Euro. Mit der SWEG konnte eine Deckelung der durch den ZRF mitzufinanzierenden Baukosten auf diesen Betrag und des Planungskostenanteils auf 8% dieser Baukosten vereinbart werden.

Die Vergabe der Betriebsleistungen erfolgt im Wege einer Direktvergabe. Das Angebot der SWEG liegt dem Land vor, eine Entscheidung ist nach Informationen des Ministeriums erst gegen Mitte des Jahres zu erwarten im Zusammenhang mit der Entscheidung des ZRF zur Breisgau-S-Bahn 2020.

### **Müllheim – Mulhouse**

Auf Basis der Planungsvereinbarung mit dem ZRF hat die DB AG die Vorplanung für den Ausbau der Strecke von Müllheim bis zur Grenze (Ausbau Station Neuenburg, Gleisbau inkl. Anpassung Signaltechnik und Oberleitung) erstellt. Die Planung wurde zwischenzeitlich intensiv zwischen dem ZRF und der DB AG erörtert. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für die nächsten Planungsschritte. Die Planungsvereinbarung für die nächsten Leistungsphasen befindet sich in der Abstimmung. Sie basiert auf dem Muster für die Ost-West-Achse vom Dezember 2010. Daher kann von einer baldigen Unterzeichnung und einer zügigen Weiterführung der Planung ausgegangen werden.

Die Planung umfasst ausschließlich Maßnahmen, die für den S-Bahn-Betrieb erforderlich sind. Diese nutzen in gewissem Umfang auch dem geplanten TGV-Verkehr. Zusätzliche Maßnahmen, die für eine Verbesserung des TGV-Verkehrs denkbar wären, wie z.B. eine weitere Erhöhung der Geschwindigkeit, können im Rahmen des Projektes Breisgau-S-Bahn nicht umgesetzt und finanziert werden.

Die DB AG hatte im Sommer 2010 mitgeteilt, dass der Termin für die Fertigstellung der Infrastruktur von Ende 2012 auf Mitte 2014 korrigiert werden muss. Daraufhin wurde geprüft, ob die Aufnahme von täglichen Verkehren zwischen Müllheim und Mulhouse mit Blick auf die Inbetriebnahme des TGV Rhin-Rhône trotzdem bereits Ende 2012 möglich ist. Dies wurde zwischenzeitlich von den Infrastrukturunternehmen bestätigt, allerdings noch nicht auf S-Bahn-Niveau, da die entsprechenden Ausbauten fehlen. Parallel zu den Ausbauplanungen wurde die Abstimmung des Betriebskonzeptes zwischen dem Land, der Région Alsace und dem ZRF weitergeführt. Dabei dauert die Prüfung der Machbarkeit für das angedachte Betriebskonzept noch an. Der Gesamtumfang der durchgehenden Fahrten soll wie vereinbart mindestens 5-6 Fahrten pro Tag und Richtung betragen.

### **Ost-West-Achse**

Die Planungsvereinbarung mit der DB AG für den Ausbau der Strecken zwischen Breisach, Neustadt und Seebrugg wurde am 15.12.2010 unterzeichnet. Nach DB-interner Freigabe durch die Vorstände und Beauftragung der DB ProjektBau konnte mit den Planungen Anfang März 2011 begonnen werden.

Seit November 2010 finden unter Leitung des ZRF monatliche Projektbesprechungen zu den laufenden Vorhaben mit den Gesellschaften der DB AG statt. An der letzten Sitzung Anfang Februar hat der designierte Projektleiter der DB ProjektBau für die Ost-West-Achse bereits teilgenommen und es konnten Prioritäten bei den anstehenden Planungen vereinbart werden. Diese betreffen z.B. die Prüfung der Durchbindung eines dritten Zuges pro Stunde im Sonntagsverkehr zwischen Himmelreich und Titisee, die Bahnhöfe Ihringen und Gottenheim oder die Frage der künftigen Schließzeiten an Bahnübergängen bei Ausbau des Angebots.

### **Stadtbahnverlängerung Zähringen**

Im Anschluss an die Beschlussfassung in der Verbandsversammlung am 15.12.2010 wurde der Planungs-, Bau- und Finanzierungsvertrag zur Umsetzung der Stadtbahnverlängerung Zähringen zwischen der VAG und dem ZRF unterzeichnet. Der Zeitplan sieht vor, mit dem Bau der Stadtbahnverlängerung Zähringen bereits in diesem Jahr zu beginnen und die Strecke zwischen dem heutigen Endpunkt an der Reutebachgasse und der Gemarkungsgrenze von Gundelfingen voraussichtlich 2014 in Betrieb zu nehmen.

Zwischenzeitlich wurde zwischen der Stadt Freiburg und dem ZRF auch Einigung erzielt über eine Vereinbarung zu den Ausgleichszahlungen für das Verkehrsangebot auf der Stadtbahnverlängerung Zähringen (vgl. Drs. ZRF-bA/VV 2011.002, TOP 2 der gleichen Sitzung).

## **6. Weiteres Vorgehen**

Mit dem vorgesehenen Beschluss der Verbandsversammlung zur „Ausbaustufe 2018“ verbleiben noch rund 8 Jahre für die Planung, die Genehmigung und den Ausbau der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen sowie etwa ein weiteres Jahr, um die Vorhaben innerhalb des Bundesprogramms (Auslaufen zum 31.12.2019) abzurechnen. Neben den bereits laufenden Projekten (vgl. Ziffer 5.) müssen daher auch alle weiteren Vorhaben umgehend auf den Weg gebracht werden. Daher wird vorgeschlagen, die Verbandsvorsitzende zu beauftragen, Planungsvereinbarungen für die noch ausstehenden Maßnahmen im Netz der DB AG abzuschließen. Dieses sog. Paket 2 umfasst insbesondere die Elektrifizierung und Stationsausbau auf der Strecke Neustadt – Donaueschingen sowie den Ausbau der Elztalbahn.

Grundlage für den Abschluss weiterer Planungsvereinbarungen mit der DB AG bildet das bekannte, intensiv verhandelte Vertragsmuster, das zuletzt für die Planungsvereinbarung zur Ost-West-Achse verwendet wurde (Unterzeichnung am 15.12.2010). Die Konditionen bleiben grundsätzlich gleich, verändert werden im Wesentlichen der Vertragsgegenstand und die konkrete Aufgabenstellung für die zu planenden Maßnahmen. In den Verhandlungen zur Ost-West-Achse konnte seinerzeit insbesondere erreicht werden, dass die DB AG einen pauschalen Ansatz für die Planungskosten in Höhe von 18% bezogen auf die Baukosten der Vorhaben akzeptiert, wodurch der ZRF ein hohes Maß an Planungs- und Kostensicherheit erlangen konnte.

Mit Blick auf den Ausbau der Elztalbahn fanden zwischen dem Landkreis Emmendingen und der DB AG Abstimmungsgespräche statt, um die Möglichkeit einer direkten Vergabe der Planungsleistungen durch den ZRF mit dem Ziel einer Kostenreduktion zu erörtern. Bei einem Gespräch mit Landrat Hurth im Herbst 2010 hatte der Vorstandsvorsitzende der DB Netz AG, Herr Kraft, einer direkten Vergabe von Planungsleistungen durch den ZRF im Grundsatz zugestimmt, sofern die Anforderungen der DB AG eingehalten werden. Nach weiteren Abstimmungen auf Fachebene hat der ZRF ein durch die DB AG präqualifiziertes Ingenieurbüro um eine Abschätzung der notwendigen Planungsleistungen und Honorarkosten gebeten. Hinzu kommen Kosten für „hoheitliche“ Aufgaben der DB AG als Eigentümerin der Infrastruktur und für zusätzliche Leistungen des Regio-Verbunds für die Vergabe der Planungsaufträge und für die Koordinierung. Die fachliche Abstimmung der Planungskostenansätze dauerte zum Redaktionsschluss der Drucksache noch an, die Entscheidung soll jedoch kurzfristig fallen.

Falls die Planung direkt im Auftrag des ZRF erfolgen soll, muss zunächst die Aufgabenstellung mit der DB AG im Detail abgestimmt werden, bevor die Planungsleistungen im Wege der Ausschreibung vergeben werden können.

Ein Teil der Strecke zwischen Neustadt und Donaueschingen liegt im Bereich des Schwarzwald-Baar-Kreises und somit außerhalb des ZRF-Verbandsgebiets. Für die dort anfallenden Infrastrukturmaßnahmen ist der Schwarzwald-Baar-Kreis insbesondere finanziell verantwortlich. Um eine sinnvolle Projektabwicklung zu ermöglichen, hatte die ZRF-Verwaltung angeboten, diese Aufgabe für den Schwarzwald-Baar-Kreis gegen Erstattung der anfallenden Kosten zu übernehmen. Näheres hierzu siehe Ziffer 8.

Für den Bereich der SWEG-Strecken wird vorgeschlagen, eine Rahmenvereinbarung zu den Eckpunkten für die Planungen, die Genehmigungsverfahren und den Ausbau abzuschließen (siehe Ziffer 7.).

Parallel zu den Planungen und den anstehenden Beratungen in den Gremien des ZRF bereitet das Land in Abstimmung mit der ZRF-Verwaltung die Vergabe der S-Bahn-Verkehre vor (vgl. Drucksache ZRF-bA 2010.011). Die Ausschreibung soll möglichst bald nach der geplanten Beschlussfassung in der ZRF-Verbandsversammlung am 18.Mai 2011 veröffentlicht werden.



## **7. „Lückenschluss“ Neustadt – Donaueschingen** **Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrags mit dem Schwarzwald-Baar-Kreis**

In den vergangenen Monaten hat die Verwaltung des ZRF ihre Gespräche mit dem Landratsamt des Schwarzwald-Baar-Kreises zur Erarbeitung des vorliegenden Arbeitsentwurfes konkretisiert. Dieser Entwurf (siehe Anlage A-4) kann noch redaktionelle Glättungen erfahren, ist jedoch sachlich endverhandelt, so dass die Abstimmung mit der Rechtsaufsicht erfolgen kann.

Gemeinsames Ziel der beiden Verwaltungen ist – unter Zugrundelegung einer transparenten Information und Einbindung des Schwarzwald-Baar-Kreises – nach außen nur den ZRF als Träger des gesamten Vorhabens auftreten und rechtlich verbindlich handeln zu lassen. Der ZRF würde also das Infrastrukturvorhaben „Lückenschluss“ auch auf der Gemarkung des Schwarzwald-Baar-Kreises wie ein eigenes Teilprojekt betreiben. Es umfasst insbesondere die Elektrifizierung der Strecke („Lückenschluss“ zwischen Neustadt und Donaueschingen) und den barrierefreien Ausbau der Stationen.

Wie aus dem Entwurf des ÖRV (nebst Anlagen hierzu) ersichtlich ist, wird vorgeschlagen, dass die Planungs- und Mitfinanzierungskosten für alle Maßnahmen zwischen ZRF und Schwarzwald-Baar-Kreis intern gemarkungsbezogen auf Grundlage der Streckenkilometrierung abgerechnet werden. Die anteiligen Projektkosten von ZRF/ REGIO-VERBUND sollen – rückwirkend ab dem 1. Januar 2009 – quartalsweise pauschal abgerechnet werden.

Der Beschluss des Kreistags im Schwarzwald-Baar-Kreis ist – derzeit – für Juni geplant, weshalb eine Vertragsunterzeichnung für die 2. Hälfte Juni z.Z. avisiert wird.

## **8. Abschluss einer Rahmenvereinbarung mit der SWEG betr. Münstertalbahn und Kaiserstuhlbahn)**

Aufbauend auf der Zusage der SWEG an den ZRF vom 27. September 2010, vgl. Drucksache ZRF-bA/VV 2010.010 (dortige Anlage), hat die Verwaltung mit der SWEG eine Rahmenvereinbarung (siehe Anlage A-5) ausgehandelt, die die gesamte Umsetzung aller Maßnahmen an den regionalen SWEG-Schienenstrecken bis Dezember 2018 umfasst.

Grundlage ist die Bezuschussung nach dem GVFG-Bundesprogramm im Rahmen des ZRF-Gesamtnetzausbaus (durchgängige Elektrifizierung).

Auf Grundlage des vorliegenden GVFG-Antrags für die Münstertalbahn bzw. der zusammen mit der SWEG erstellten Grobkostenschätzung (Kaiserstuhlbahn), welche dann an den – mit Einvernehmen des ZRF gestellten – dortigen GVFG-Antrag rechnerisch anzupassen ist, werden für Planung und Bau verbindliche v.H.-Sätze sowie nominelle Kostenobergrenzen festgeschrieben. Hierdurch erreicht der ZRF ein sehr hohes Maß an Planungs- und Kostensicherheit. Insbesondere aufgrund deutlich geringerem internen Abstimmungsbedarf kann die SWEG die Leistungen mit wesentlich geringerem Aufwand als andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen erbringen. Hinzu tritt, dass die SWEG bereit ist, selbst ins Risiko zu gehen.

Im vorliegenden Rahmenvertrag wird zugleich ein (für die Kaiserstuhlbahn noch durch den GVFG-Antrag nominell zu fixierender) Zuwendungsabfluss, 2012 – 2020 vereinbart, womit SWEG und ZRF Verbindlichkeit in der zeitlichen Disposition von Planung, Bau und Finanzierung erreichen. Das Nähere wird jeweils in Ausführungsregelungen festgelegt.

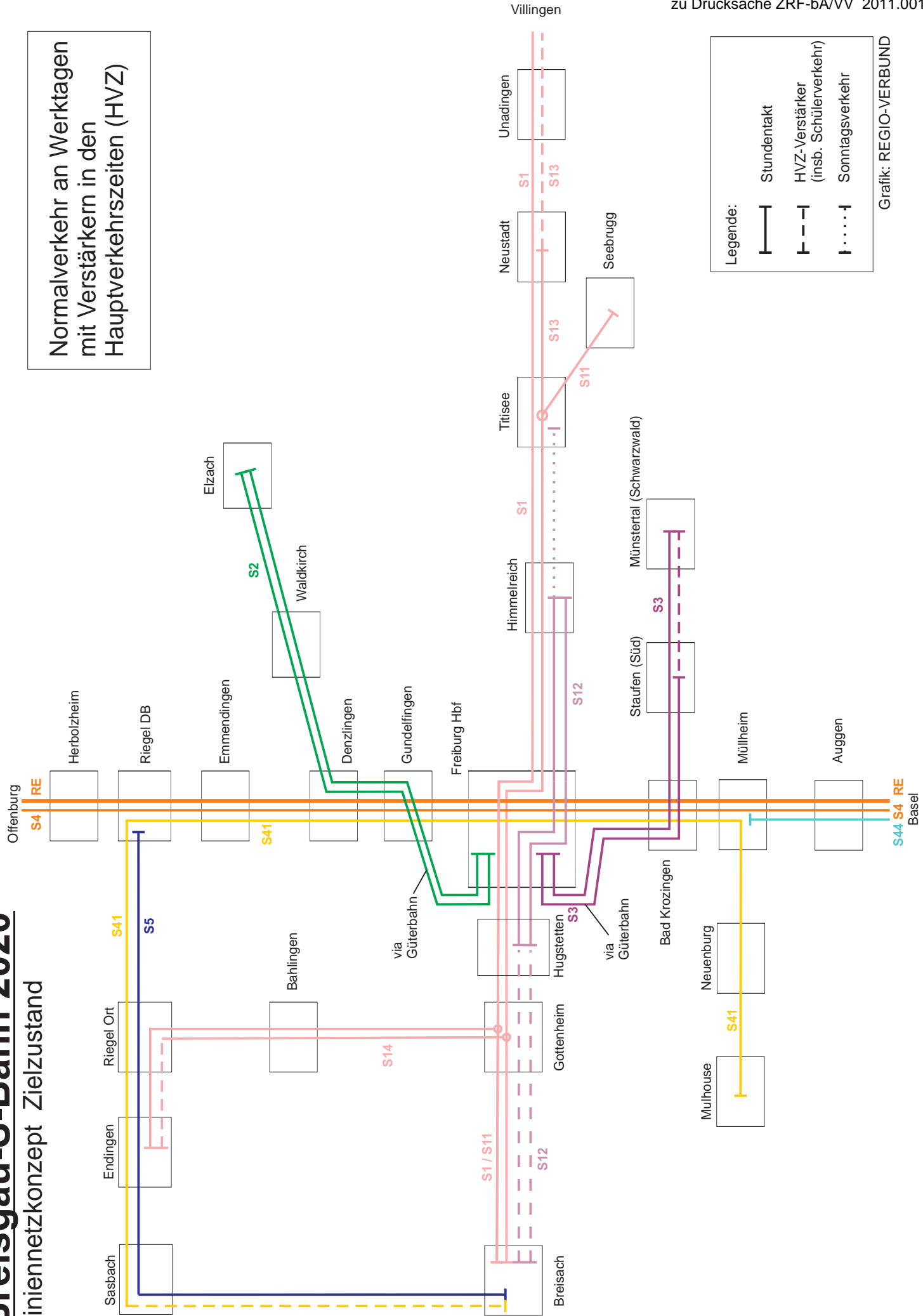
**Bearbeitet von**  
**Steffen Bitter**

-Verwaltung ZRF-

# Breisgau-S-Bahn 2020

## Linienetzkonzept Zielzustand

Normalverkehr an Werktagen  
mit Verstärkern in den  
Hauptverkehrszeiten (HVZ)



Legende:

	Studententakt
	HVZ-Verstärker (insb. Schülerverkehr)
	Sonntagsverkehr

Grafik: REGIO-VERBUND

## Integriertes regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn

### Zielkonzept / Gesamtnetzausbauprogramm

Für alle folgenden Kostenangaben gilt:

- Quelle: Grobkostenschätzung mit Preisstand 2008
- Angaben beziehen sich ausschließlich auf die Maßnahmen im ZRF-Verbandsgebiet

<u>S-Bahn</u>	<u>Baukosten</u>	<u>ZRF-Anteil</u>
		Bau- u. Planungskosten
<u>Strecke:</u>	<u>Mio. EURO</u>	<u>Mio. EURO</u>
Breisacher Bahn	67,9	27,9
Drei-Seen-Bahn	4,4	1,8
Elztalbahn mit Güterbahn Nord	39,1	16,1
Höllentalbahn	55,3	22,7
Kaiserstuhlbahn (Ost und West)	40,7	12,4
Müllheim-Mulhouse	7,1	2,8
Münstertalbahn	35,3	11,8
Rheintalbahn	39,1	17,0
Selbstbehalte	-	2
<b>Summe S-Bahn</b>	<b>288,9</b>	<b>114,5</b>
 <b><u>Aufteilung der Gesamtkosten S-Bahn:</u></b>		
<i>Zuschüsse Bund und Land (80 %)</i>	<b>231,1</b>	
<b>Kosten ZRF:</b>		<b>114,5</b>
<i>davon Eigenanteil an Baukosten und Selbstbehalte:</i>		57,9
<i>davon Planung/Projektsteuerung</i>		56,6
 <b><u>Busverknüpfung</u></b>	 <b>9,2</b>	 <b>5,1</b>
<b><u>Stadtbahnen</u></b>	<b>86,2</b>	<b>32,2</b>

<b>Gesamtkosten ZRF für Gesamtnetzausbauprogramm:</b>	
<b>S-Bahn</b>	<b>114,5</b>
<b>Busverknüpfung</b>	<b>5,1</b>
<b>Stadtbahnen</b>	<b>32,2</b>
<b>Summe</b>	<b>384,3</b>

Der Umfang der Maßnahmen ist nachfolgend dargestellt.

# Integriertes regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2020

## ZIELKONZEPT / Gesamtnetzausbauprogramm

Für alle folgenden Kostenangaben gilt:

- Quelle: Grobkostenschätzung, Preisstand 2008
- Kostenstand 01.01.2010, d. h. Ausgaben 2010 und Haushaltsansätze 2011 sind nicht in Abzug gebracht
- Angaben beziehen sich ausschließlich auf die Maßnahmen im ZRF-Verbandsgebiet

### S-Bahn

#### **Breisacher Bahn**

##### Umfang:

- Barrierefreier Aus- bzw. Neubau der Stationen (teilw. bereits abgeschlossen)
- Doppelspurabschnitt FR-Messe/Universität - Landwasser für 15-Minuten-Takt bis Hugstetten bzw. Breisach
- Doppelspurabschnitt Ihringen für 15-Minuten-Takt bis Breisach in den Hauptverkehrszeiten (HVZ)
- Ausbau der Station Gottenheim für Flügelkonzept
- Elektrifizierung
- Ausbau der Signaltechnik
- Geschwindigkeitserhöhung
- Doppelspurabschnitt FR Hbf – Klinikum für Aufnahme der Verkehre der Güterbahnen Nord und Süd

Baukosten: ca. 67,9 Mio. Euro

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

##### Umfang:

- Barrierefreier Ausbau der Stationen

Baukosten: ca. 4,4 Mio. Euro

#### **Elztalbahn mit Güterbahn Nord**

##### Umfang:

- Barrierefreier Ausbau der Station Waldkirch (2. Stufe)
- Kreuzungsbahnhof Gutach für 30-Minuten-Takt bis Elzach
- Elektrifizierung Denzlingen – Elzach
- Neubau der Stationen entlang der Güterbahn Nord
- Neubau einer Verbindungskurve zw. Güterbahn Nord und Breisacher Bahn

Baukosten: ca. 39,1 Mio. Euro

## **Höllentalbahn**

### Umfang:

- Barrierefreier Ausbau der Stationen
- Neubau der Stationen FR-Pressnhaus
- Ausbau Littenweiler zum Kreuzungsbahnhof, Neubau Wendegleis Himmelreich und Geschwindigkeitserhöhung Freiburg - Himmelreich für 15-Minuten-Takt Freiburg – Himmelreich
- Anpassung Kreuzungsstelle Hirschsprung für 3. Zugpaar je Stunde bis Titisee (in Prüfung)
- Elektrifizierung Neustadt – Unadingen – Donaueschingen
- Anpassung Stellwerk Titisee für Flügelkonzept (in Prüfung)

Baukosten: ca. 55,3 Mio. Euro  
(ohne Kosten für den Ausbau Unadingen – Donaueschingen im Schwarzwald-Baar-Kreis)

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

### Umfang:

- Ausbau der Bahnhöfe Riegel Ort (in Prüfung), Endingen, Sasbach und Oberrotweil
- Neubau Doppelspurabschnitt Bahlingen – Nimburg (in Prüfung)
- Elektrifizierung Gottenheim – Riegel Ort sowie Breisach – Endingen – Riegel DB
- Ausbau der Signaltechnik
- Abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhungen im Bereich Kaiserstuhlbahn West
- Neubau einer Verbindung zwischen Kaiserstuhlbahn und Rheintalbahn (Riegeler Kurve), einschließlich erforderlicher Anpassungen im Bereich der Station Riegel DB

Baukosten: ca. 40,7 Mio. Euro

## **Müllheim-Mulhouse**

### Umfang:

- Barrierefreier Ausbau der Station Neuenburg
- Ertüchtigung der Gleisinfrastruktur inkl. Anpassung der Oberleitung zur Erhöhung der Geschwindigkeit (Abschnitt Müllheim – Neuenburg Grenze)
- Ausbau der Signaltechnik (Abschnitt Müllheim – Neuenburg Grenze)

Baukosten: ca. 7,1 Mio. Euro

## **Münstertalbahn mit Güterbahn Süd**

### Umfang:

- Barrierefreier Ausbau der Stationen
- Ausbau des Bahnhofs Staufen zum Kreuzungsbahnhof
- Elektrifizierung Bad Krozingen - Münstertal
- Ausbau der Signaltechnik
- Neubau eines zusätzlichen Wendegleises (einschl. Bahnsteig) in Bad Krozingen

- Neubau der Stationen entlang der Güterbahn Süd
- Neubau einer Verbindungskurve zw. Güterbahn Süd und Breisacher Bahn

Baukosten: ca. 35,3 Mio. Euro

### **Rheintalbahn**

#### Umfang:

- Barrierefreier Ausbau der Stationen, einschl. Verlegung der Station Gundelfingen zur besseren Verknüpfung mit der Stadtbahn
- Neubau der Stationen FR-Komturplatz (Verschiebung FR-Herdern) und FR-Vauban (Verschiebung FR-St. Georgen) sowie Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs in Müllheim

Baukosten: ca. 39,1 Mio. Euro

### **Kostenübersicht S-Bahn**

- Baukosten: ca. 288,9 Mio. Euro
- Zuschüsse (ca. 80% der Baukosten) ca. 231,0 Mio. Euro
- **Kosten ZRF: ca. 114,5 Mio. Euro**
  - davon Eigenanteil an Baukosten: ca. 57,9 Mio. Euro
  - davon Planung/Projektsteuerung: ca. 56,6 Mio. Euro

Hinweis: Die Abschätzung der Zuschussanteile erfolgte einheitlich mit 80% bezogen auf die Baukosten. D.h. es bleibt zunächst unberücksichtigt, dass bei Vorhaben, die nach 2018 realisiert werden mit einem niedrigeren Zuschussanteil zu rechnen sein wird.

## **Regional bedeutsame Stadtbahnstrecken**

### **Stadtbahnverlängerung Littenweiler**

#### Umfang:

- Neubau Stadtbahnverlängerung Littenweiler über Bahnhof Littenweiler (Verknüpfung mit S-Bahn) zur künftigen Endhaltestelle am P+R-Platz „Kappler Knoten“

Baukosten: ca. 12,2 Mio. Euro

### **Stadtbahn in die nördlichen Stadtteile und nach Gundelfingen**

#### Umfang:

- Umbau Stadtbahn Habsburger Straße, Komturplatz und Zähringer Straße
- Neubau Stadtbahnverlängerung Zähringen und Gundelfingen bis Bahnhof Gundelfingen

Baukosten: ca. 73,0 Mio. Euro

### **Kostenübersicht Stadtbahn**

- Baukosten: ca. 86,2 Mio. Euro
- Zuschüsse (ca. 80% der Baukosten) ca. 68,2 Mio. Euro
- **Kosten ZRF: ca. 32,2 Mio. Euro**
  - davon Eigenanteil an Baukosten: ca. 18,0 Mio. Euro
  - davon Planung/Projektsteuerung: ca. 14,2 Mio. Euro

### **Busverknüpfung**

#### Umfang:

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

Baukosten: ca. 9,2 Mio. Euro

**Kosten ZRF: ca. 5,1 Mio. Euro**

### **Gesamtkosten ZRF für Infrastrukturmaßnahmen**

- S-Bahn ca. 114,5 Mio. Euro
- Stadtbahn ca. 32,2 Mio. Euro
- Busverknüpfung ca. 5,1 Mio. Euro
- **Summe ca. 151,8 Mio. Euro**

## Integriertes regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn

### Ausbaustufe 2018: Infrastrukturmaßnahmen bis 2018

Für alle folgenden Kostenangaben gilt:

- Quelle: Grobkostenschätzung mit Preisstand 2008
- Angaben beziehen sich ausschließlich auf die Maßnahmen im ZRF-Verbandsgebiet

<u>S-Bahn</u>	<u>Baukosten</u>	<u>ZRF-Anteil</u>
		Bau- u. Planungskosten
<u>Strecke:</u>	<u>Mio. EURO</u>	<u>Mio. EURO</u>
Breisacher Bahn	51,9	21,4
Drei-Seen-Bahn	4,4	1,8
Elztalbahn	16,5	6,8
Höllentalbahn	52,1	21,3
Kaiserstuhlbahn (Ost und West)	28,5	8,4
Müllheim-Mulhouse	7,1	2,8
Münstertalbahn	14,4	3,7
Rheintalbahn	3,3	0,9
Selbstbehalte	-	2,0
<b>Summe S-Bahn</b>	<b>178,2</b>	<b>69,2</b>
 <u>Aufteilung der Gesamtkosten S-Bahn:</u>		
Zuschüsse Bund und Land (80 %)	<b>142,6</b>	
Kosten ZRF:		<b>69,2</b>
<i>davon Eigenanteil an Baukosten und Selbsthalt:</i>		36,2
<i>davon Planung/Projektsteuerung</i>		33,0
 <u>Busverknüpfung</u>	 <b>2,5</b>	 <b>1,4</b>
<u>Stadtbahnen</u>	<b>36,6</b>	<b>11,6</b>

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

Der Umfang der Maßnahmen ist nachfolgend dargestellt.



## Integriertes regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2020

### Ausbaustufe 2018: Infrastrukturmaßnahmen bis 2018

Für alle folgenden Kostenangaben gilt:

- Quelle: Grobkostenschätzung, Preisstand 2008
- Kostenstand 01.01.2010, d. h. Ausgaben 2010 und Haushaltsansätze 2011 sind nicht in Abzug gebracht.
- Angaben beziehen sich ausschließlich auf die Maßnahmen im ZRF-Verbandsgebiet

### S-Bahn

#### Breisacher Bahn

##### Umfang:

- Barrierefreier Aus- bzw. Neubau der Stationen (teilw. bereits abgeschlossen)
- Doppelspurabschnitt FR-Messe/Universität - Landwasser für 15-Minuten-Takt bis Hugstetten bzw. Breisach
- Doppelspurabschnitt Ihringen für 15-Minuten-Takt bis Breisach in den Hauptverkehrszeiten (HVZ)
- Ausbau der Station Gottenheim für Flügelkonzept
- Elektrifizierung
- Ausbau der Signaltechnik
- Geschwindigkeitserhöhung

Baukosten: ca. 51,9 Mio. Euro

#### Drei-Seen-Bahn

##### Umfang:

- Barrierefreier Ausbau der Stationen

Baukosten: ca. 4,4 Mio. Euro

#### Elztalbahn

##### Umfang:

- Barrierefreier Ausbau der Station Waldkirch (2.Stufe)
- Kreuzungsbahnhof Gutach für 30-Minuten-Takt bis Elzach
- Elektrifizierung Denzlingen – Elzach

Baukosten: ca. 16,5 Mio. Euro

## **Höllentalbahn**

### Umfang:

- Barrierefreier Ausbau der Stationen
- Neubau der Station FR-Pressnhaus
- Ausbau Littenweiler zum Kreuzungsbahnhof, Neubau Wendegleis Himmelreich und Geschwindigkeitserhöhung Freiburg - Himmelreich für 15-Minuten-Takt Freiburg – Himmelreich
- Anpassung Kreuzungsstelle Hirschsprung für 3. Zugpaar je Stunde bis Titisee (in Prüfung)
- Elektrifizierung Neustadt – Unadingen – Donaueschingen
- Anpassung Stellwerk Titisee für Flügelkonzept (in Prüfung)

Baukosten: ca. 52,1 Mio. Euro  
(ohne Kosten für den Ausbau Unadingen – Donaueschingen im Schwarzwald-Baar-Kreis)

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

### Umfang:

- Ausbau der Bahnhöfe Riegel Ort (in Prüfung), Endingen, Sasbach und Oberrotweil
- Neubau Doppelspurabschnitt Bahlingen – Nimburg (in Prüfung)
- Elektrifizierung Gottenheim – Riegel Ort sowie Breisach – Endingen – Riegel DB
- Ausbau der Signaltechnik
- Abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhungen im Bereich Kaiserstuhlbahn West

Baukosten: ca. 28,5 Mio. Euro

## **Müllheim-Mulhouse**

### Umfang:

- Barrierefreier Ausbau der Station Neuenburg
- Ertüchtigung der Gleisinfrastruktur inkl. Anpassung der Oberleitung zur Erhöhung der Geschwindigkeit (Abschnitt Müllheim – Neuenburg Grenze)
- Ausbau der Signaltechnik (Abschnitt Müllheim – Neuenburg Grenze)

Baukosten: ca. 7,1 Mio. Euro

## **Münstertalbahn**

### Umfang:

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

Baukosten: ca. 14,4 Mio. Euro

## Rheintalbahn

### Umfang:

- Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Emmendingen

Baukosten: ca. 3,3 Mio. Euro

## Kostenübersicht S-Bahn

- Baukosten: ca. 178,2 Mio. Euro
- 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/Projektsteuerung: ca. 33,0 Mio. Euro

## Regional bedeutsame Stadtbahnstrecken

### Stadtbahn in die nördlichen Stadtteile und nach Gundelfingen

#### Umfang:

- Umbau Stadtbahn Habsburger Straße
- Neubau Stadtbahnverlängerung Zähringen bis zur Gemarkungsgrenze Freiburg/Gundelfingen

Baukosten: ca. 35,7 Mio. Euro

## Kostenübersicht Stadtbahn

- Baukosten: ca. 36,6 Mio. Euro
- Zuschüsse (ca. 80% der Baukosten) ca. 29,0 Mio. Euro
- **Kosten ZRF: ca. 11,6 Mio. Euro**
  - davon Eigenanteil an Baukosten: ca. 7,6 Mio. Euro
  - davon Planung/Projektsteuerung: ca. 4,0 Mio. Euro

## Busverknüpfung

### Busverknüpfung

#### Umfang:

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

Baukosten: ca. 2,5 Mio. Euro

**Kosten ZRF: ca. 1,4 Mio. Euro**

## **Gesamtkosten ZRF für Infrastrukturmaßnahmen bis Ende 2018**

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

# **Öffentlich-rechtlicher Vertrag**

zwischen dem

**Landkreis Schwarzwald-Baar-Kreis (Landkreis)**

und dem

**Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF)**

über die

## **Planung und Co-Finanzierung**

der

**Elektrifizierung und Infrastrukturerüchtigung der Schienenstrecke**

zwischen

**Bahnhof Neustadt (Schwarzwald) und Bahnhof Donaueschingen**

im Rahmen des

**Gesamtvorhabens BREISGAU-S-BAHN 2020**

Der Landkreis Schwarzwald-Baar-Kreis (künftig: Landkreis) und der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) streben mit Umsetzung des Vorhabens BREISGAU-S-BAHN 2020 durchgehende Zugverbindungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen Villingen (Schwarzwald) und Breisach via Freiburg im Breisgau an. Voraussetzung hierfür ist eine durchgängige Elektrifizierung und Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur und damit ein vollständiger Lückenschluss zwischen den Stationen Neustadt (Schwarzwald) und Donaueschingen.

Beide Partner wollen die Maßnahmen zum Lückenschluss auf Grundlage einer Zuschussgewährung nach dem GVFG-Bundesprogramm bis 2018 herstellen lassen, als integralen Bestandteil der Förderung des Gesamtvorhabens BREISGAU-S-BAHN 2020. Zu diesem Zweck schließen beide Partner den nachstehenden

## **Öffentlich-rechtlichen Vertrag.**

## **§ 1**

### **Grundlagen der Zusammenarbeit**

- (1) Aufbauend auf der FREIBURGER ERKLÄRUNG vom 10.Dezember 2007 haben das Land Baden-Württemberg (Land), die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), die in der Region präsenten Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und der ZRF das Programm BREISGAU-S-BAHN 2020 entwickelt, dessen Infrastrukturmaßnahmen zur Bezuschussung im GVFG-Bundesprogramm vorgesehen sind. Dieser Gesamtnetzausbau ist Voraussetzung für die Fahrbarkeit der vom Land ab Fahrplanwechsel im Dezember 2018 zu beauftragenden Verkehrsleistungen, einschließlich vertakteter SPNV-Angebote zwischen Breisach und Donaueschingen bzw. Villingen (Schwarzwald).
- (2) Landkreis und ZRF sind sich einig, dass eine durchgängige Elektrifizierung und Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur sowie der Stationen zwischen Neustadt (Schwarzwald) und Donaueschingen (Lückenschluss) die zwingende Voraussetzung zur Erreichung dieses Ziels ist. Der voraussichtliche Umfang der Maßnahmen nebst Zuordnung auf ZRF bzw. Landkreis ist ANNEX 1 zu entnehmen.
- (3) Aufgrund entsprechender politischer Erklärungen des Landkreises hat der ZRF alle Maßnahmen für den Lückenschluss – über das Verbandsgebiet des ZRF hinaus – bereits in den GVFG-Rahmenantrag für das Gesamtvorhaben eingearbeitet und diesen einschließlich standardisierter Bewertung des Nutzen-Kostenfaktors beim zuständigen Bundesministerium im Oktober 2010 eingereicht. Auf diese Projektarbeiten des ZRF in den Jahren 2009 und 2010 finden die Regelungen dieses Vertrags Anwendung.
- (4) Der Landkreis verpflichtet sich, den ZRF von dessen Zusagen zur Finanzierung der Planungen und etwaiger nicht zuschussfähiger Maßnahmen sowie zur Co-Finanzierung im Rahmen der Bezuschussung nach dem GVFG-Bundesprogramm insoweit vollständig freizustellen, als dieses Maßnahmen betrifft, die nach ANNEX 1 dem Landkreis zugeordnet sind.

## **§ 2**

### **Beauftragung des ZRF**

- (1) Der ZRF übernimmt im Namen und Auftrag beider Partner die planerische und fiskalische Koordination des gesamten Vorhabens, einschließlich sämtlicher erforderlicher Beantragungen, Planungsaufträge, Vereinbarungen und Vergaben.

- (2) Der ZRF ist berechtigt, gegenüber Dritten im Namen beider Partner zu handeln und den Landkreis entsprechend dem Umfang in ANNEX 2 zu dieser Vereinbarung niedergelegten Maßnahmen zu vertreten.
- (3) Die Leistungen, die der ZRF im Rahmen seiner Beauftragung erbringt, einschließlich der im Auftrag des ZRF seitens der REGIO-VERBUND GmbH erbrachten Dienstleistungen, werden dem ZRF jeweils zur Quartalsmitte für das vorherige Quartal vom Landkreis erstattet. Maßgeblich ist das Verhältnis der lückenschlussbezogenen zu den gesamten im Rahmen der GVFG-Bundesförderung anfallenden Infrastrukturkosten im Verbandsgebiet des ZRF zum Zeitpunkt der Antragstellung nach dem GVFG-Bundesprogramm (Oktober 2010). Die bisher verauslagten anteiligen Projektkosten, § 1 Abs.3 Satz 2, werden zu gleichen Teilen seitens des Landkreises in den Jahren 2012 bis 2015 ausgeglichen.
- (4) Die Berechnungsgrundlage ist in ANNEX 3 zu diesem Vertrag niedergelegt.

### **§ 3**

#### **Information und Beteiligung**

- (1) Der Landkreis wird seitens des ZRF vor Inangriffnahme einer jeden Etappe der Projektumsetzung gemäß ANNEX 2 beteiligt. Soweit dabei wesentliche Änderungen erforderlich werden oder sich wesentliche Kostensteigerungen gegenüber der Grobkostenschätzung in ANNEX 1 abzeichnen, welche den Streckenabschnitt im Landkreis betreffen, stellt der ZRF Einvernehmen hinsichtlich des weiteren Vorgehens mit dem Landkreis her.
- (2) Unbeschadet Abs.1 wird der ZRF den Landkreis zumindest zweimal jährlich, jeweils zum 30. Juni und zum 31. Oktober, über den aktuellen Stand des Vorhabens und die finanziellen Auswirkungen informieren.
- (3) Soweit eine Einbeziehung von Städten, Gemeinden, Institutionen oder Einrichtungen im Landkreis seitens des ZRF im Zuge der Projektbearbeitung als sinnvoll erachtet wird, konsultiert der ZRF den Landkreis und ermöglicht diesem die Teilnahme.
- (4) Der ZRF stellt dem Landkreis alle maßgeblichen Projektunterlagen, die vor Abschluss dieses Vertrags erstellt worden und den Gegenstand dieses Vertrags betreffen, mit Abschluss des Vertrags zur Verfügung, ANNEX 4.

## **§ 4**

### **Laufzeit und Kündigung**

- (1) Der Vertrag wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Er findet seine Erledigung mit dem Ende des Kalenderjahrs, in welchem die Schlussabrechnung für den Lückenschluss erfolgt.
- (2) Die Kündigung des Vertrags ist ausgeschlossen.
- (3) Sollten die in ANNEX 1 aufgeführten Maßnahmen aus Gründen, die der Landkreis zu vertreten hat, nicht durchgeführt werden, stellt dieser den ZRF insoweit von allen vorhabensbezogenen Verpflichtungen gegenüber Dritten vollständig frei. Gleiches gilt im Fall von Verzögerungen, bspw. infolge einer verspäteten Einvernehmenserteilung. Sollte andererseits der ZRF seinen Verpflichtungen im Sinne von ANNEX 1 nicht nachkommen und dem Landkreis hierdurch Mehraufwand entstehen, gilt Entsprechendes.

## **§ 5**

### **Schlussbestimmungen**

- (1) Beide Partner sind sich einig, dass der ZRF die REGIO-VERBUND GmbH mit der umfassenden Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen, einschließlich der Rechte und Pflichten des ZRF aus diesem Vertrag, betraut.
- (2) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrags unwirksam sein oder werden, bleibt die Wirksamkeit im Übrigen unberührt. Landkreis und ZRF verpflichten sich, die unwirksamen Bestimmungen durch wirksame zu ersetzen, die dem ursprünglich beabsichtigen wirtschaftlich und rechtlichen Erfolg möglichst nahe kommen.
- (3) Änderungen dieser Vereinbarung bedürften der Schriftform und der Zustimmung der Vertragspartner. Sie sind als Nachträge zu vereinbaren und von den Vertragspartnern zu unterschreiben. Mündliche Vereinbarungen sind unwirksam.
- (4) Soweit schwere finanzielle Verwerfungen einen oder beide Partner Gefahr laufen lassen, die eingegangen Verpflichtungen nicht mehr in vollem Umfang erfüllen zu können, werden beide Partner unverzüglich in Gespräche eintreten, um Lösungen zu vereinbaren, die dem Ziel der dauerhaften Zusammenarbeit zur Stärkung des regionalen SPNV möglichst weitgehend entsprechen.



- (5) Die Vereinbarung wird dreifach ausgefertigt. Jeder Vertragspartner erhält ein gezeichnetes Exemplar. Das dritte Exemplar wird der Rechtsaufsicht zwecks Anzeige des Vertragsabschlusses zur Verfügung gestellt.

## **§ 6**

### **Inkrafttreten**

Dieser Vertrag tritt am ersten Tag des Monats in Kraft der demjenigen folgt, in welchem er beidseits unterzeichnet wurde. Sollte dieses erst nach Ablauf des Jahres 2011 der Fall sein, gilt § 4 Abs.2 Satz 2 für die Jahre 2013 bis 2015 entsprechend.

### **Annexe:**

1. Übersicht „Projekt Lückenschluss“ nebst Kosten
2. Übersicht Wesentliche Umsetzungsetappen
3. Kosten der Projektbearbeitung
4. Übersicht Maßgebliche Projektunterlagen

????????, den XX.Juni 2011

.....  
Landrat Karl Heim  
Landkreis Schwarzwald-Baar-Kreis

.....  
Landrätin Dorothea Störr-Ritter  
Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg - ZRF -

## **Kostenaufteilung „LÜCKENSCHLUSS“ Östliche Höllentalbahn**

### **1. Zuordnung der Abschnitte (ZRF – Landkreis):**

Grundlage sind die Kilometrierungsangaben gem. Grobkostenschätzung Büro Seibert sowie die Streckenpläne der DB AG.  
Die Grobkostenschätzung wurde durch das Ingenieurbüro D.Seibert, Freiburg im Frühjahr 2009 im Auftrag des ZRF und in enger Abstimmung mit der DB Netz AG erstellt. In dieser Grobkostenschätzung ist für jede Maßnahme eine Kilometerangabe auf der Strecke angegeben. Somit ist für jede Maßnahme eine eindeutige Zuordnung zur jeweiligen Gebietskörperschaft möglich.

Ende Oberleitung Neustadt:	km 35,450
Ende Oberleitung Donaueschingen:	km 74,040
Gemarkungsgrenze LKBH/ LKSBK	km 61,23
Abschnitt ohne Oberleitung gesamt:	38,59 km
Abschnitt ohne Oberleitung ZRF:	25,80 km
Abschnitt ohne Oberleitung Landkreis:	12,79 km
Anteil nicht-elektrifizierte Strecke ZRF:	66,86%
Anteil nicht-elektrifizierte Strecke Landkreis:	33,14%

### **2. Kostenzuordnung nach Gemarkungsprinzip**

Die Baukosten für die Elektrifizierung ergeben sich derzeit aus der o.g. „Grobkostenschätzung Breisgau-S-Bahn 2020“.  
Dem Gemarkungsprinzip folgend ergeben sich für die einzelnen Maßnahmen folgende Anteile an den Gesamtbaukosten (**Schätzwerte mit Kostenbasis 2008**):

**a)**

<u>Herstellung der Oberleitung</u>	
ZRF-Verbandsgebiet:	11.612.742 EUR
Gemarkung Landkreis:	5.433.072 EUR

**b)**

**Infrastruktur für die Bereitstellung von Energie**

Die Kostenangaben für die sog. Fernwirkanlage sowie die Schaltposten sind einer Grobkostenschätzung der DB Energie GmbH entnommen. Die Kosten für die Fernwirkanlage werden gemäß Streckenanteil aufgeteilt, die Schaltposten lassen sich gemäß Standort zuweisen.

Fernwirkanlage: 372.000 EUR

Bei Aufteilung nach Gemarkungsprinzip entfielen auf die Gemarkung

ZRF: 248.719 EUR

Landkreis: 123.281 EUR

Schaltposten:

(Titisee) - ZRF: 771.000 EUR

(Donaueschingen) - Landkreis: 771.000 EUR

**c)**

**Herstellung der Haltepunkte für einen S-Bahn-Betrieb**

Anhand zweier Vergleichsstationen im ZRF-Verbandsgebiet mit ähnlichen Anforderungen (Döggingen ~ Löffingen; Hüfingen-Mitte ~ Hugstetten), seien erste Anhaltspunkte für die insoweit noch näher zu ermittelnden Kosten aufgeführt, um einen vollständigen Überblick der zu erwartenden finanziellen Belastung zu ermöglichen:

*Döggingen:*

IST-Zustand: Zwei Bahnsteige, Länge 154 m & 142 m, Höhe 0,28 m, Altanlage, Belag: Frostmischung  
Maßnahmen: Neubau zweier Außenbahnsteige am Begegnungsabschnitt inkl. Barrierefreier Zugänge und ggf. Kosten für Gleisüberquerung

Gesamtkosten: 1.550.000 EUR

*Hüfingen-Mitte*

IST-Zustand: Ein Bahnsteig, Länge 110 m, Höhe 0,55 m, neuwertig  
Maßnahme: Bahnsteigverlängerung um 40 m

Gesamtkosten: 170.000 EUR

**3.**

**Finanzierungsanteil Schwarzwald-Baar-Kreis (Abschätzung - Kostenbasis 2008)**

Baukosten Elektrifizierung 6.327.353 EUR

Baukosten Stationen 1.720.000 EUR

Baukosten Gesamt: 8.047.353 EUR

*Eigenanteil nach GVFG (20 %) 1.609.470 EUR*

*Planung und nicht zuwendgf. Kosten (21 %) 1.689.944 EUR*

*Selbstbehalt nach GVFG: Entscheidung des Landes steht noch aus, ob für gesamtes Breisgau-S-Bahn-Konzept oder für jede Strecke; demnach für Landkreis maximal zu erwartender*

*Selbstbehalt (maximal bei streckenbez. Anrechnung 35% aus 1,0 Mio EUR) 350.000 EUR*

**Derzeit geschätzte Gesamtsumme Landkreis: 3.649.414 EUR**

**(in 2012-2018 rechnerisch ca. EUR 520.000,-- per annum)**

**Auflistung der wesentlichen Umsetzungsetappen nebst deren voraussichtlicher zeitlicher Abfolge betr. Maßnahmen zum Lückenschluss**

( STAND: Februar 2011 )

**1.**

**Konzeptionelle Planung / Grobkostenschätzung**

*wurde seitens des ZRF in 2008/ 2009 durchgeführt.*

**2.**

**Erarbeitung und Stellung des Antrags für die Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm**

(einschließlich NKU)

*wurde seitens des ZRF in 2009/ 2010 durchgeführt und im Oktober 2010 förmlich gestellt.*

**3.**

**Abschluss einer Vereinbarung zur Planung der Leistungsphasen 1 und 2 HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) mit der DB AG**

(entsprechend Vertrag für die übrigen Maßnahmen der sog. Ost-West-Achse)

*wird derzeit seitens ZRF und DB AG vorbereitet; Unterzeichnung für 18.Mai 2011 avisiert.*

**4.**

**Durchführung der Grundlagenermittlung und Vorplanung**

(entsprechend Vertrag für die übrigen Maßnahmen der sog. Ost-West-Achse)

*2011 - 2012*

**5.**

**Abschluss einer Vereinbarung zur Planung der Leistungsphasen 3 und 4 HOAI (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) mit der DB AG**

(entsprechend Vertrag für die übrigen Maßnahmen der sog. Ost-West-Achse)

*2013*

**6.**

**Durchführung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung**

(entsprechend Vertrag für die übrigen Maßnahmen der sog. Ost-West-Achse)

*2013 - 2014*

**7.**

**Planfeststellungsverfahren**

(entsprechend Vertrag für die übrigen Maßnahmen der sog. Ost-West-Achse)  
2014 - 2015

**8.**

**Zuschussantrag nach GVFG, Kategorie A**

(entsprechend Vertrag für die übrigen Maßnahmen der sog. Ost-West-Achse)  
2015

**9. Durchführung der Elektrifizierung und des Ausbaus der Stationen**

2016 – 2018

**10.**

**Inbetriebnahme**

Dezember 2018

**11.**

**Abschluss des Gesamtvorhabens mit Schlussverwendungsnachweis**

2019

## **Zuordnung und Aufteilung des Projektbearbeitungsaufwands für das Teilprojekt „LÜCKENSCHLUSS“**

(Kostenschätzung Stand Frühjahr 2009 auf Kostenbasis 2008)

### **1.a**

#### **Gesamtkosten Projekt BREISGAU-S-BAHN 2020 (im Bundesprogramm):** (ohne Maßnahme auf Gemarkung des Landkreises)

Baukosten im ZRF-Verbandsgebiet      Gesamt:                      € 186.446.000,--

### **1.b**

#### **Gesamtkosten Lückenschluss für den Landkreis (gem.Abschätzung Anlage 1):**

Baukosten Elektrifizierung                      € 6.327.353

Baukosten Stationen                              € 1.720.000

Baukosten Gesamt:                                      € 8.047.353,--  
(= 4,32 v.H.)

### **2.a**

#### **Gesamtkosten Projektbearbeitung ZRF/ REGIO-VERBUND in 2010**

Personal- und anteilige Sachkosten insgesamt:                      € 402.000,--

### **2.b**

#### **Rechnerischer Anteil des Landkreises in 2010**

(Jahr der Antragstellung zum GVFG-Bundesprogramm):

Gemäß „Gemarkungskostenprinzip“ ergab sich nach der Formel (€ 402.000,-- \*  
4,32 v.H) ein jährlich auf den Landkreis entfallender Anteil i.H. von

**€ 17.350,--**

### **3.**

#### **Pauschalierung und Fortschreibung der Kosten der Projektbearbeitung ZRF/ REGIO-VERBUND ab 2011**

Die Kosten der Projektbearbeitung werden auf den rechnerischen Betrag in 2010  
pauschaliert und jährlich, erstmals in 2011 um den v.H.-Satz der Tariflohnsteigerung  
eines in E 11 TVöD fortgeschrieben,  
entsprechend der Formel: € 17.350,00 x Z,zz v.H. Anhebung in Entgeltgruppe 11.

## **Auflistung der maßgeblichen Projektunterlagen betr. Maßnahmen zum Lückenschluss**

( STAND: Februar 2011 )

### **1.**

#### **Grobkostenschätzungen**

Ing.-Büro D. Seibert, Grobkostenschätzung der Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Konzepts Breisgau-S-Bahn 2020 (Untersuchung im Auftrag des ZRF), Freiburg 2009  
Zwicker Bauconsult, Grobkostenschätzung der Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Konzepts Breisgau-S-Bahn 2020 (Untersuchung im Auftrag des ZRF), Karlsruhe 2009

### **2.**

#### **Grundsatzbeschluss des ZRF zum Integrierten regionalen Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2020**

*Drucksache ZRF-bA/VV 2009.001 vom 12.06.2009*

### **3.**

#### **Antrag zur Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm**

(einschließlich aller Unterlagen nebst NKU)

*vom Oktober 2010*

Im Einzelnen:

- GVFG-Rahmenantrag des ZRF vom Oktober 2010
- Verkehrswissenschaftl. Institut der Universität Stuttgart (VWI), Standardisierte Bewertung der Breisgau-S-Bahn 2020 (Untersuchung im Auftrag des ZRF), Stuttgart September 2010

### **4.**

#### **Fahrplankonzeption gemäß Entwurf der Betriebsvereinbarung mit dem Land**

(Stand Februar 2011)

*wird derzeit seitens des ZRF und der NVBW endabgestimmt*

### **5.**

#### **Vereinbarung zur Planung der Leistungsphasen 1 und 2 HOAI mit der DB AG**

(entsprechend Vertrag für die übrigen Maßnahmen der sog. Ost-West-Achse)

*wird derzeit seitens ZRF und DB AG vorbereitet; Abschluss für den 18.Mai 2011 avisiert.*

### **6.**

#### **Beschluss des ZRF zur Umsetzung des Konzepts Breisgau-S-Bahn 2020**

*für den 18.Mai 2011 avisiert.*

## **Rahmenvereinbarung**

zwischen der

**SWEG Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft (SWEG)**,  
nachfolgend "SWEG" genannt,  
vertreten durch den Vorstand,

und dem

**Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF)**,  
nachfolgend "ZRF" genannt,  
vertreten durch die Verbandsvorsitzende,

über

**Planung, Bau und Finanzierung der erforderlichen Infrastruktur  
der Münstertalbahn und der Kaiserstuhlbahn**  
zur Umsetzung der **Ausbaustufe 2018** BREISGAU-S-BAHN 2020  
im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms

### **Präambel**

SWEG und ZRF sind sich einig die bisherige erfolgreiche Zusammenarbeit im regionalen ÖPNV fortzusetzen und die Schienenverkehrsinfrastruktur im Hinblick auf die anstehende Vergabe von Verkehrsleistungen seitens des Landes Baden-Württemberg im Netz 9 – Breisgau-S-Bahn – nachhaltig zu verbessern. Ziel ist ein durchgängig vertakteter elektrifizierter S-Bahn-Betrieb, ab Fahrplanwechsel im Dezember 2012 im Münstertal bzw. Dezember 2018 auf den Strecken am Kaiserstuhl.

Dieses vorausgeschickt vereinbaren SWEG und ZRF folgendes:

### **§ 1**

#### **Grundlagen**

Grundlagen dieser Vereinbarung sind die in den Jahren 2000 bis 2009 zwischen SWEG und ZRF abgeschlossenen Vereinbarungen, das Schreiben des Vorstands der SWEG vom 27. September 2010, ANNEX 1, der GVFG-Antrag der SWEG für die Münstertalbahn vom 16. Juli 2010 sowie der mit der SWEG hinsichtlich der Infrastrukturmaßnah-



men für die Schienenstrecken am Kaiserstuhlbahn abgestimmte Rahmenantrag des ZRF zum GVFG-Bundesprogramm, vgl. zusammenfassende Auflistung der Maßnahmen mit Grobkostenschätzung auf Kostenbasis 2008 in ANNEX 2.

## **§ 2**

### **Zielzustand, Ausbaustufe 2018**

- (1) Beide Partner haben im Rahmen der AG Netz zusammen mit dem Land Baden-Württemberg und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg in den Jahren 2008 bis 2010 für die regionalen Schienenstrecken der SWEG einen Zielzustand für die Infrastruktur festgelegt, GVFG-Antrag für die Münstertalbahn bzw. Maßnahmenpaket gem. ANNEX 2 für die Strecken am Kaiserstuhl.
- (2) Für die Münstertalbahn sagt die SWEG zu, den Betrieb mit Elektrotriebwagen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012, spätestens Mitte 2013, aufzunehmen.
- (3) Für die Strecken am Kaiserstuhl stellt die SWEG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen sicher, dass die Maßnahmen der Ausbaustufe 2018, ANNEX 2, Abschnitt A, derart zeitgerecht und vollständig hergestellt werden, dass spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 der Elektrobetrieb entsprechend Vergabe seitens des Landes Baden-Württemberg aufgenommen werden kann.
- (4) Hinsichtlich der Infrastruktur für die sog. Riegeler Kurve greift das Maßnahmenpaket der ANNEX 2 über den Zeithorizont des GVFG-Bundesprogramms, 31. Dezember 2019, hinaus. Beide Partner streben jedoch an, zeitnah im Anschluss an die Ausbaustufe 2018, die sog. Riegeler Kurve zu realisieren, um alle kapazitativ möglichen S-Bahnverkehre vom nördlichen Kaiserstuhl via Rheintalbahn in Richtung Müllheim – Mulhouse durchzubinden.

## **§ 3**

### **Planung und GVFG-Antragstellung**

- (1) Für die Münstertalbahn wurde die Planung bereits abgeschlossen. Die Einzelheiten waren im Sommer 2009 zwischen den Partner festgelegt worden. Der Antrag

auf Planfeststellung wurde Anfang März 2011 gestellt. Mit einem vollziehbaren Bescheid wird für Spätsommer 2011 gerechnet. Für Höchstsumme und Abrechnung der Planungskosten mit dem ZRF wird auf Ziff.I.1 und I.3 der ANNEX 1 verwiesen.

- (2) Für die Strecken der SWEG am Kaiserstuhl wird hinsichtlich der Geltendmachung von Planungskostenersatz seitens der SWEG gegenüber dem ZRF auf Ziff.II.1 der ANNEX 1 verwiesen. Beide Partner sind sich einig, dass die in ANNEX 2, Abschnitt A, auf Kostenbasis 2008 zusammengestellten Baukosten zunächst Grundlage für die Abrechnung der Planungsleistungen sind, deren Einzelheiten in Ausführungsregelungen entspr. Abs.1 Satz 1 vor Aufnahme der Planung festgelegt werden.
- (3) Die SWEG sichert zu, dass die Planungen für die Strecken am Kaiserstuhl bis Ende 2012 so weit abgeschlossen werden, dass ein/ die im Einvernehmen mit dem ZRF für sämtliche Maßnahmen am Kaiserstuhl im Rahmen des Bundesprogramms zu stellender/ stellenden GVFG-Antrag/ -Anträge spätestens bis zum 31.März 2013 eingereicht wird/ werden. Diese(r) Antrag/ Anträge stellt/ stellen gem. Ziff.II.2 des ANNEX 1 die Berechnungsgrundlage für die verbindlichen Obergrenzen der Mitfinanzierung von Planung und Bau seitens des ZRF dar. ANNEX 2, Abschnitt A, wird auf dieser Basis fortgeschrieben und ersetzt dann nach entsprechender Mitteilung des ZRF die derzeitige Grobkostenschätzung als Maßstab für die Co-Finanzierung seitens des ZRF gem. ANNEX 1, Ziff.II.1 und 2.

#### **§ 4**

#### **Planfeststellung und Bau**

- (1) Die SWEG sagt zu, dass Anträge Planfeststellung(en) für die Maßnahmen am Kaiserstuhl schnellstmöglich nach Erstellung des/ der GVFG-Antrags/ GVFG-Anträge, spätestens aber bis zum 31.Dezember 2013 vollständig eingereicht werden.
- (2) Für die Umsetzung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen, vgl. ANNEX 2, Abschnitt A, vereinbaren die Partner folgendes:
- a) Umsetzung sämtlicher Maßnahmen auf der Strecke Gottenheim – Riegel (Ort) bis spätestens 31.Januar 2017;

- b) Umsetzung sämtlicher Maßnahmen auf der Strecke Breisach – Endingen – Riegel (DB) bis spätestens 31.Juli 2018.

## **§ 5**

### **Auskehrung der Zuschüsse des ZRF**

- (1) Die Planungskosten gem. § 3 Abs.2 wird der ZRF der SWEG in 2012, zum 15.März bzw. 15.September jeweils zu 1/3 des vorläufig ermittelten Betrags sowie zum 15.Juni 2013 als Schlusszahlung auf Grundlage der Baukosten nach GVFG-Antrag/-Anträgen anweisen.
- (2) Für den anteiligen Baukostenzuschuss des ZRF gem. Ziff.II. 1 und 2 der ANNEX 1 i.V.m. § 3 Abs.3 dieser Vereinbarung vereinbaren die Partner die folgenden Anteilzahlungen, die Einhaltung des Zeitplans nach § 4 dieser Vereinbarung vorausgesetzt:
- a) In den Jahren 2015, 2016 und 2017 jeweils 5 v.H. zum 15.März und 15. August;
  - b) im Jahr 2018 jeweils 10 v.H. zum 15.März, 15.Juni, 15.September und 15.Dezember;
  - c) im Jahr 2019 10 v.H. zum 15.September und 15.Dezember sowie
  - d) im Jahr 2020 10 v.H. zum 15. März, jedoch nicht früher als zum vorliegen des GVFG-Schlussverwendungsnachweis.

## **§ 6**

### **Haftung**

- (1) Die Vertragspartner sind sich einig, alles Erforderliche zu veranlassen, um die in dieser Vereinbarung festgelegten Termine der Inbetriebnahmen im Münstertal bzw. am Kaiserstuhl; § 2 Abs.2, sicher zu stellen.
- (2) Der SWEG ist bekannt, dass die Umsetzung sämtlicher über das GVFG-Bundesprogramm zu bezuschussenden Maßnahmen im Münstertal bzw. am Kaiserstuhl, § 3 Abs.1 dieser Vereinbarung i.V.m. ANNEX 2, Abschnitt A, in jedem Fall

rechtzeitig vor dem 31.Dezember 2019 schlussabgerechnet werden müssen. Sie wird dieses sicherstellen.

- (3) Dessen unbeschadet stellt die SWEG den ZRF von jedweder Haftung frei, die sich aus einer verspäteten Inbetriebnahme oder Schlussabrechnung ergeben könnte, ausgenommen seitens Dritter zu verantwortender Verzögerungen. Unter Beachtung des Abs.1 i.V.m. § 2 Abs.2 ist Voraussetzung für eine Haftung der SWEG die rechtzeitige Baufreigabe der zu elektrifizierenden Strecken nebst erforderlicher Nebenanlagen. Grundlage ist zudem Ziff.II.2 des ANNEX 1.
- (4) ZRF seinerseits sagt zu, den einvernehmlich festgelegten Infrastrukturausbau zeitgerecht gem. § 5 dieser Vereinbarung mitzufinanzieren, andernfalls für verzugsbedingte Mehrkosten aufzukommen.

## **§ 7**

### **Schlussbestimmungen**

- (1) Der ZRF betraut die REGIO-VERBUND GmbH (REGIO-VERBUND) mit der umfassenden Wahrnehmung seiner Interessen, einschließlich der Rechte und Pflichten aus dieser Vereinbarung.
- (2) Die Vereinbarung ist auf unbestimmte Zeit geschlossen; eine Kündigungsmöglichkeit wird nicht vereinbart. Wird die Vereinbarung dennoch aus wichtigem Grund vor Erreichen des vereinbarten Zielzustands gekündigt, so verpflichtet sich der Kündigende, den Partner von allen finanziellen Folgen der Kündigung, insbesondere der verspäteten oder Nichterreicherung des Zielzustands freizustellen.
- (3) Sollten schwere finanzielle Verwerfungen einen Partner Gefahr laufen lassen, die eingegangenen Verpflichtungen nicht mehr in vollem Umfang erfüllen zu können, so werden beide Partner unverzüglich in Gespräche eintreten, um Lösungen zu vereinbaren, die dem Ziel der dauerhaften Zusammenarbeit zur Stärkung des regionalen SPNV entsprechen.
- (4) Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder aus Rechtsgründen, beispielsweise weil sich während der Laufzeit dieses Vertrags die

Finanzierungs- oder Zuschusstrukturen des SPNV grundlegend ändern, nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Vereinbarung für einen Vertragspartner insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen der Vereinbarung nicht berührt. Das Gleiche gilt bei einer Regelungslücke. Anstelle der unwirksamen, undurchführbaren oder lückenhaften Regelung ist die Vereinbarung so zu ergänzen oder auszulegen, dass die von den Vertragspartnern angestrebten Ziele möglichst erreicht werden. Hierzu werden die Vertragspartner im Bedarfsfall unverzüglich in Gespräche eintreten.

**Annexe:**

1. Schreiben des Vorstands der SWEG vom 27.September 2010
2. Ausbaustufe 2018 - Infrastruktur Kaiserstuhl im Bundesprogramm

Freiburg im Breisagu, den 18.Mai 2011

Für den  
Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF)  
Die Verbandsvorsitzende

Für die  
SWEG Südwestdeutsche Verkehrs-AG (SWEG)  
Der Vorstand

.....  
Landrätin Dorothea Störr-Ritter

.....  
Hans Joachim Disch

.....  
Johannes Müller



8-SEP-2010 10:25 Von: HZL

+49 7471 180612

An: LRA Breisg



SÜDWESTDEUTSCHE VERKEHRS-AKTIENGESELLSCHAFT

SWEG Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft, Postfach 2010, 77910 Lehr

ZRF Regio-Verbund GmbH  
Frau Dorothea Störr-Ritter  
Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald  
Stadtstr. 2  
79104 Freiburg

Rheinstraße 8, 77933 Lehr  
Postfach 2010, 77910 Lehr

Telefonzentrale: 07821 / 2702 - 0  
Telefax: 07821 / 2702 - 45

e-mail: johannes.mueller@swcg.de  
Homepage: www.sweg.de

Sachbearbeiter:

Telefon-Durchwahl:  
07821 / 2702 - 12

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom

Unser Zeichen:

Tag

M/ma

27.09.2010

**Planung und Ausbau der SPNV-Strecken der SWEG  
Im Münstertal (Bad Krotzingen-Münstertal) bzw. am  
Kaiserstuhl (Gottenheim-Endingen und Riegel (DB)-Breisach)**

Sehr geehrte Frau Störr-Ritter,

wir kommen zurück auf das am 27.09.10 mit Ihnen in Ihrem Haus geführte Gespräch, an dem auch Herr Wisser sowie die Unterzeichner teilgenommen haben.

Dazu können wir festhalten, dass SWEG und ZRF anstreben, neben der Planung und deren Finanzierung auch die Baukostenmitfinanzierung des ZRF für die SWEG-Strecken im Verbandsgebiet des ZRF zwecks Umsetzung der Maßnahmen des Programms "Breisgau-S-Bahn-2020" zeitnah vertraglich zu regeln.

Für unsere o. g. Schienenstrecken (Münstertalbahn, Kaiserstuhlbahn) sagen wir folgendes zu:

**I. Münstertal**

1. Grundlage für eine Co-Finanzierung der Kosten von Planung und Bau seitens des ZRF ist der von der SWEG in Abstimmung mit dem ZRF auf den 16. Juli 2010 datierte GVFG-Antrag mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten i. H. von € 14,3 Mio.
2. Die Bezuschussung des ZRF zu den Kosten für die Planung der Ausbaumaßnahmen wird auf 8 v. H. der anerkannten zuwendungsfähigen Gesamtkosten, höchstens aber € 1,14 Mio., begrenzt.

Deutsche Bank Lehr (BLZ 882 700 33) 0115 055 - Baden-Württembergische Bank Offenburg (BLZ 884 200 20) 450 1215 000  
Sparkasse Offenburg/Ortenau (BLZ 684 500 50) / 6 002 888 - Postbank Karlsruhe (BLZ 660 100 75) 2472 750

Sitz der Gesellschaft:  
Lehr

Registergericht:  
Freiburg HRB 390225

Vorsitzender des Aufsichtsrates:  
Ministerialdirektor Bernhard Hauser

Vorstand:  
Hans Joachim Ditsch, Vorsitzender  
Johannes Müller



**SWEG Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft**

---

3. Die GVFG-Cofinanzierung der Baukosten seitens des ZRF bleibt auf 20 v. H. der anerkannten zuwendungsfähigen Gesamtkosten, höchstens aber € 2,93 Mio., begrenzt.
4. Die SWEG erklärt zudem, vom ZRF in 2011 lediglich die Schlussfinanzierung der Planungskosten nach Ziffer 2 geltend zu machen, während eine anteilige Baukostenbezuschung (entspr. Ziff.2) je hälftig zur Mitte des zweiten sowie sechsten auf die Betriebsaufnahme folgenden Quartals geltend gemacht werden.
5. Etwaige Mehrkosten für Planung, Bau und Vorfinanzierung verbleiben bei der SWEG. Sie sagt zu, dass diese Risikübernahme keine Auswirkungen auf die beidseits angestrebte rasche Verwirklichung der Maßnahmen haben wird.

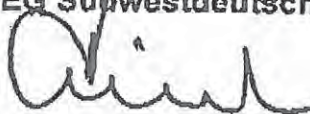
**II. Kaiserstuhl**

Hinsichtlich der Kaiserstuhlbahn(en) sagt die SWEG gegenüber dem ZRF die vertragliche Festlegung identischer Konditionen zu:

1. Für Planung und Bau werden seitens der SWEG die nämlichen v. H.-Sätze (vgl. Ziff.1.2. und 1.3.) als Obergrenze für die Cofinanzierung seitens des ZRF akzeptiert werden.
2. Gleiches gilt für eine entsprechende betragsmäßige Begrenzung auf die Summen der/ des in Abstimmung mit dem ZRF jeweils erstellten GVFG-Antrags/-Anträge.
3. Ebenso wie bei der Münstertalbahn wird von einer entsprechenden Zuwendung nach GVFG ausgegangen.

Mit freundlichen Grüßen

**SWEG Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft**



Hans Joachim Disch



Johannes Müller

**A** **Ausbaustufe 2018 - Infrastruktur Kaiserstuhl im Bundesprogramm**

Stand 10.2010

Maßnahme	Baukosten [EUR], Preisstand 2008
<b>Kaiserstuhl West</b>	
Bf Riegel Ort: Gleichzeitige Einfahrt, zweiter Bahnsteig	875.855
Umbau Bf Endingen	581.924
Elektrifizierung Riegel DB - Endingen - Breisach *	12.710.341
Linienverbesserung km 9,685 - 10,196	631.962
BÜ-Sicherung für die Elektrifizierung	119.275
Linienverbesserung am HP Burkheim-Bischoffingen	13.306
Kreuzungsbahnhof Oberrotweil	1.549.880
Geschwindigkeitserhöhung zwischen Oberrotweil und Breisach einschließlich Streckenblock zum DB-Netz in Breisach	1.295.573
Kreuzungsbahnhof Sasbach am Kaiserstuhl	1.629.571
<b>Summe Kaiserstuhl West (Breisach - Riegel-DB)</b>	<b>19.407.687</b>
<b>Kaiserstuhl Ost</b>	
Streckenblock zum DB-Netz in Gottenheim	287.345
Elektrifizierung Gottenheim - Riegel Ort *	5.644.949
<b>Summe Kaiserstuhl Ost (Gottenheim - Riegel-Ort)</b>	<b>5.932.294</b>
<b>Summe Kaiserstuhl (Ausbaustufe 2018) gesamt</b>	<b>25.339.981</b>

\* einschl. Maßnahmen von DB Energie zur Bereitstellung der Energie (1,009 Mio.) -nachrichtlich-

**B** **Infrastruktur Kaiserstuhl im Landesprogramm**

Stand 10.2010

Maßnahme	Baukosten [EUR], Preisstand 2008	
<b>Kaiserstuhl West</b>		
Riegeler Kurve, SWEG-Teil	7.922.226	Maßnahme nach 2019
Riegeler Kurve, DB-Teil (nachrichtlich)	4.243.836	Maßnahme nach 2019
<b>Summe Kaiserstuhlbahn West (Breisach - Riegel-DB)</b>	<b>12.166.062</b>	
<b>Kaiserstuhl Ost</b>		
Doppelspurabschnitt Bahlingen - Nimburg	2.641.089	Altantrag