

Beschlussvorlage

bearbeitet von:

Tel.Nr.:

Datum:

Steffen Bitter
Timm Anders

0761/201-4570
0761/201-4580

09.10.2016

Integriertes regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2020

a) Sachstandsbericht

b) Freiburg Hauptbahnhof: Planungsbeschluss zum barrierefreien Ausbau der Bahnsteige

Beratungsfolge	Sitzungstermin	öff.	n.ö.	Empfehlung	Beschluss
bA	16.11.2016		X	X	
VV	07.12.2016	X			X

Die Verbandsversammlung fasst folgenden Beschluss:

1. Der Sachstandsbericht zum Integrierten regionalen Nahverkehrskonzept BREISGAU-S-BAHN 2020, Ausbaustufe 2018-neu, wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verbandsvorsitzende wird beauftragt, mit der DB Station&Service AG eine Planungsvereinbarung für die Grundlagenermittlung und Vorplanung zum barrierefreien Ausbau der Nahverkehrsbahnsteige im Freiburger Hauptbahnhof zu unterzeichnen.

Begründung

1. Ausgangslage

Die Verbandsversammlung des ZRF hatte in der Sitzung am 2. Oktober 2013 beschlossen, die Planungen für die Ausbaustufe 2018-neu einschließlich Elektrifizierung der Höllentalbahn Ost und Bau des Kreuzungsbahnhofs Gutach weiterzuführen.

Am 13.07.2015 wurden gemäß Beschluss der Verbandsversammlung die Realisierungs- und Finanzierungsverträge für den Ausbau der DB-Strecken Höllentalbahn West, Höllentalbahn Ost, Breisacher Bahn und Elztalbahn mit dem Land Baden-Württemberg und der DB AG unterzeichnet. Die Verträge für die weiteren DB-Strecken Müllheim-Neuenburg (Grenze) und Drei-Seen-Bahn waren auf Grundlage früherer Beschlüsse bereits im Januar bzw. im April 2015 unterzeichnet worden.

Auch für die SWEG-Strecken am Kaiserstuhl liegen mit der Rahmenvereinbarung vom Mai 2011 die vertraglichen Grundlagen für die weiteren Planungen und den Ausbau der Infrastruktur bereits vor.

2. Übersicht Sachstand und weiteres Vorgehen nach Strecken

DB-Strecken

Für die DB-Strecken Höllentalbahn West, Höllentalbahn Ost, Elztalbahn und Breisacher Bahn werden derzeit jeweils die Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Am weitesten fortgeschritten ist dabei das Verfahren für die **Höllentalbahn West**, für welches der Erörterungstermin am 27.09.2016 im Kurhaus Hinterzarten stattfand. Für die **Höllentalbahn Ost** wird der Erörterungstermin noch bis Ende des Jahres 2016 erwartet. Zwar kann bei beiden Strecken derzeit nicht mehr davon ausgegangen werden, dass die Planfeststellungsbeschlüsse - wie noch in den Zeitplänen zu den Realisierungs- und Finanzierungsverträgen unterstellt - um den Jahreswechsel 2016/17 vorliegen. Dennoch gehen die Projektpartner davon aus, dass der Ausbau der Höllentalbahn West vollständig im Jahr 2018, der Ausbau der Höllentalbahn Ost während der Jahre 2018 und 2019 erfolgen kann. Parallel zu den laufenden Planfeststellungsverfahren hat die DB AG damit begonnen, für diese Strecken die Ausschreibungsunterlagen für die Bauleistungen zu erstellen.

Dem gegenüber ist davon auszugehen, dass die in den Realisierungs- und Finanzierungsverträgen für die Elztalbahn und die Breisacher Bahn unterstellten Zeitpläne, die eine Durchführung der Baumaßnahmen im Jahr 2018 vorsahen, nicht mehr eingehalten werden können.

Bei der **Elztalbahn** fand die Offenlage der Planfeststellungsunterlagen vom 14.03. bis 13.04.2016 statt. Die Einwendungsfrist endete am 27.04.2016. Die Offenlage führte zu erheblich mehr Einwendungen als erwartet, wobei sich diese insbesondere auf die Themen „elektromagnetische Verträglichkeit“ sowie „Kreuzungsbahnhof Gutach“ beziehen. Aufgrund des entsprechenden zeitlichen Mehrbedarfs für die Bearbeitung der Einwendungen wird ein Erörterungstermin vsl. erst im Jahr 2017 möglich sein. Die Durchführung der Baumaßnahmen verschiebt sich somit auf das Jahr 2019.

Für die **Breisacher Bahn** konnten die vom Eisenbahn-Bundesamt nach Vorprüfung der Planfeststellungsunterlagen angeforderten Austauschseiten durch die DB AG erst im Juli 2016 vorgelegt werden. Zwar ist der Beginn der Offenlage für Anfang November 2016 vorgesehen, ein Erörterungstermin kann damit allerdings erst im Jahr 2017 erfolgen. Entsprechend wird auch für die Breisacher Bahn mittlerweile von einer Durchführung der Baumaßnahmen im Jahr 2019 ausgegangen.

Bezüglich der in den zurückliegenden Sachstandsberichten bereits angesprochenen Verzögerungen bei Erstellung und Abschluss der **Kreuzungsvereinbarungen** hat sich die Situation dahingehend entspannt, dass diese bis auf wenige Einzelfälle mittlerweile mit den Kreuzungspartnern abgeschlossen werden konnten.

Parallel zur Durchführung der Planfeststellungsverfahren werden für alle Strecken die notwendigen **Finanzierungsanträge** für die Zuschüsse nach dem GVFG-Bundesprogramm erstellt, abgestimmt und bei den Zuwendungsgebern zur Prüfung eingereicht.

Strecke Müllheim – Neuenburg (Grenze)

Nach rund zweimonatiger Vollsperrung der Strecke Müllheim – Neuenburg wurde am 18.09.2016 der Verkehr auf der ausgebauten Infrastruktur fristgerecht wieder in Betrieb genommen. Der Bahnhof Neuenburg verfügt nun über einen barrierefrei gestalteten, 210 m langen Bahnsteig. Die Strecke wurde im östlich des Neuenburger Bahnsteigs gelegenen Bereich des „Güterbahnhofs“ begradigt, die Signaltechnik sowie Bahnübergänge wurden erneuert, so dass die Geschwindigkeit zwischen Müllheim und Neuenburg deutlich angehoben werden kann. Auch nach der erfolgten Inbetriebnahme sind noch verschiedene Restarbeiten bei laufendem Betrieb fertigzustellen.

Drei-Seen-Bahn

Ebenfalls fristgerecht abgeschlossen werden konnte der im Zeitraum von Anfang April bis Anfang Juli 2016 unter Vollsperrung erfolgte Ausbau der Drei-Seen-Bahn. Dabei wurde der barrierefreie Ausbau der insgesamt fünf Stationen kombiniert mit einer durch die DB AG außerhalb der Breisgau-S-Bahn 2020 und somit auf eigene Kosten durchgeführten umfangreichen Sanierung der Strecke, bei der u.a. die Oberleitungsanlage vollständig erneuert wurde.

Freiburg Hauptbahnhof – barrierefreier Ausbau der Bahnsteige

Im Zuge der Abstimmung der Standardisierten Bewertung für die Breisgau-S-Bahn 2020 hatten das Bundesverkehrsministerium und das Eisenbahn-Bundesamt gefordert zu prüfen, in wie weit ein Ausbau der Bahnsteige auch im Hauptbahnhof als der zentralen Umsteigehaltestelle des künftigen S-Bahn-Netzes erfolgen kann. Gleichzeitig wurde eine Finanzierung der Maßnahmen im GVFG-Bundesprogramm in Aussicht gestellt.

Dieser Ausbau war zunächst nicht Bestandteil des Nahverkehrskonzeptes Breisgau-S-Bahn 2020, weil mit dessen Umsetzung die Bahnsteige im Freiburger Hauptbahnhof entsprechend stärker als heute parallel sowohl vom Fern- als auch vom Regionalverkehr genutzt werden. Diese beiden Verkehrsarten stellen unterschiedliche bauliche Anforderungen an die Bahnsteige (Fernverkehr Höhe 76 cm, Länge 405m,

Nahverkehr Höhe 55 cm, Länge 210m). Im Vorfeld war also für diese Bahnsteige zu klären, wie mit den unterschiedlichen Anforderungen umzugehen ist.

Mit der abschließenden Vorlage der Fahrplankonzepte für die S-Bahn-Linien steht zwischenzeitlich fest, welche Bahnsteige in welchem Umfang künftig vom Regionalverkehr genutzt werden. Auf dieser Grundlage stimmen der ZRF und die DB Station&Service AG derzeit eine Aufgabenstellung für die Erstellung einer Vorplanung für den Ausbau der Nahverkehrsbahnsteige ab. Es wird vorgeschlagen, die Verbandsvorsitzende zu beauftragen, eine entsprechende Planungsvereinbarung mit der DB Station&Service AG abzuschließen. Die anfallenden Planungskosten belaufen sich gemäß Angabe der DB AG auf 200.000 Euro, die für 2017 in den ZRF-Wirtschaftsplan eingestellt sind.

SWEG-Strecken

Für den Ausbau der **Kaiserstuhlbahn** wurden die drei Planfeststellungsanträge am 26.03.2015 (Abschnitt Ost), am 28.04.2015 (Abschnitt Nord) und am 26.05.2015 (Abschnitt West) eingereicht. Mit dem Abschnitt Nord endete die letzte der drei Offenlagen am 13.10.2015. Die Erörterungstermine wurden am 16.12.2015 (Ost), am 16.03.2016 (West) sowie am 04.05.2016 (Nord) durchgeführt.

Als erster Beschluss wurde jener für den **Planfeststellungsabschnitt Ost** am 27.07.2016 erlassen. Die Auslegung des Beschlusses und der planfestgestellten Unterlagen erfolgte dann aufgrund der Sommerferien erst vom 21.09. bis 04.10.2016. Wenn innerhalb der sich an die Schlussoffenlage anschließenden Klagefrist von einem Monat keine Klagen eingehen, besteht ab der zweiten Novemberwoche 2016 Baurecht für diesen Abschnitt.

Derzeit wird die Ausschreibung der Bauleistungen vorbereitet. Es wird mit einem Beginn der Bauarbeiten im Abschnitt Ost im April 2017 gerechnet. Bereits um den Jahreswechsel 2016/17 werden entsprechende Vegetationsarbeiten erfolgen. Trotz des gegenüber dem letzten Sachstandsbericht um einige Monate verschobenen Baubeginns wird mit einem Abschluss aller Arbeiten entlang der Kaiserstuhlbahn Ende 2018 gerechnet.

3. Baudurchführung

Wie bereits dargestellt, muss im Hinblick auf den Projektzeitplan und die Einhaltung der Baukosten der überwiegende Teil der Baumaßnahmen auf den Strecken jeweils während einer mehrmonatigen **Vollsperrung** durchgeführt werden.

Der Schwerpunkt der Baudurchführung im Bereich der Kaiserstuhlbahn wird nach derzeitigem Stand im Jahr 2017 liegen und sich auf dem westlichen Abschnitt vsl. bis in die zweite Jahreshälfte 2018 erstrecken.

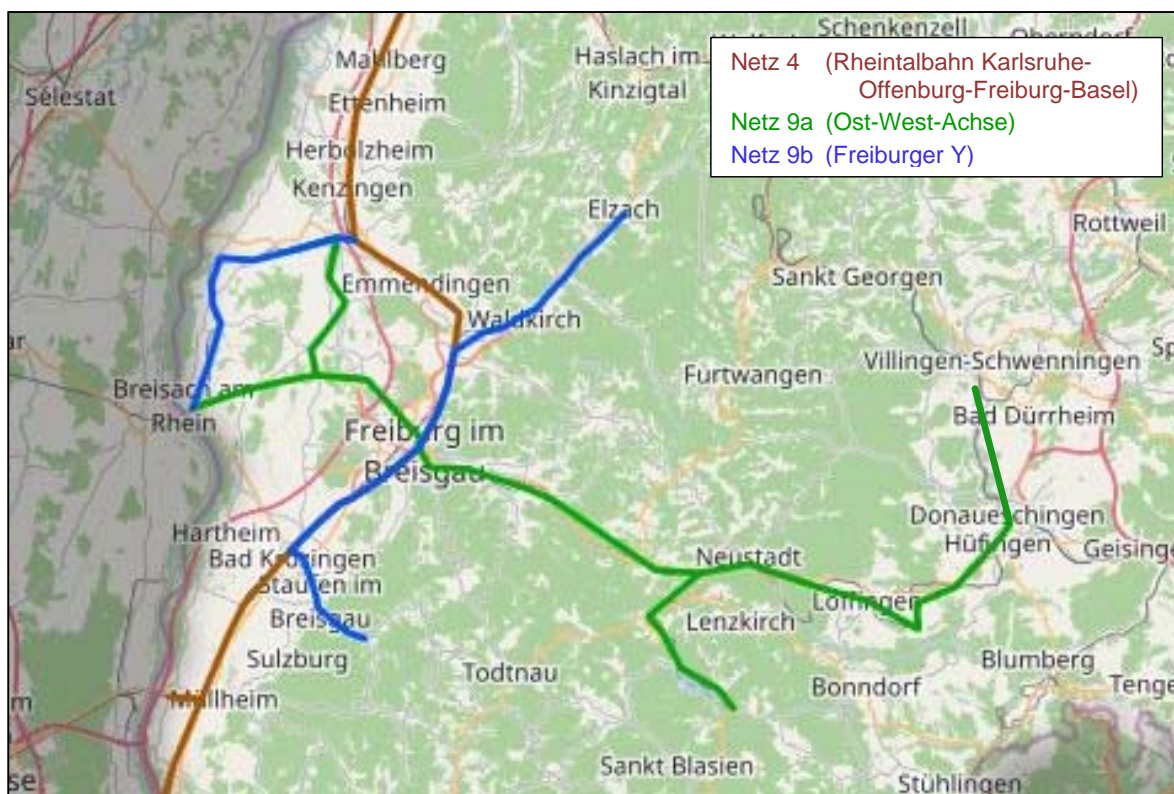
Die Maßnahmen an der Höllentalbahn West sollen im Jahr 2018 umgesetzt werden. Der Ausbau der östlichen Höllentalbahn soll ebenfalls 2018 beginnen, wird sich aber wegen der schwierigen Baumaßnahmen an den Tunneln bis Mitte 2019 hinziehen. Bei den Baumaßnahmen auf der Breisacher Bahn und der Elztalbahn ist, wie weiter oben bereits dargestellt, davon auszugehen, dass diese auf das Jahr 2019 verschoben werden müssen.

In den Jahren 2018 und 2019 müssen die jeweiligen Strecken für mehrere Monate vollständig und teilweise zeitlich parallel vollständig gesperrt werden. Im Bereich der Kaiserstuhlbahn wird es bereits im Jahr 2017 zu umfangreichen Streckensperrungen mit Schienenersatzverkehr durch Busse kommen.

4. Vergabeverfahren S-Bahn-Betrieb

Als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Land Baden-Württemberg zuständig für die Durchführung der Vergabeverfahren. Grundlage hierfür bilden das „Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg“ sowie der 2014 zwischen dem ZRF und dem Land abgeschlossene S-Bahn-Mitfinanzierungsvertrag.

Die Ausschreibungen für die drei Netze, die für das Verbandsgebiet des ZRF bzw. die Breisgau-S-Bahn 2020 relevant sind (siehe Abbildung unten), wurden bereits im EU-Amtsblatt veröffentlicht.



Sachstand Netz 9a (Ost-West-Achse)

Die Veröffentlichung der Ausschreibung erfolgte am 30.12.2014. Die Vergabeentscheidung wurde am 15.09.2016 bekanntgegeben und ist seit dem 28.09.2016 rechtskräftig.

Das Netz 9a, welches die Strecken Kaiserstuhlbahn Ost, Breisacher Bahn, Höllentalbahn (mit Weiterführung der Züge über die Schwarzwaldbahn bis Villingen) und Drei-Seen-Bahn umfasst, wird ab Fahrplanwechsel im Dezember 2019 von der DB Regio AG für 12,5 Jahre betrieben. Es werden drei- und vierteilige Elektrotriebwagen vom Typ Coradia Continental eingesetzt.

Das Betriebskonzept sieht werktags (Montag – Samstag) folgendes Angebot vor:

- Halbstundentakt zwischen Breisach/Endingen und Neustadt, jeweils einen Stundentakt zwischen Neustadt und Villingen sowie zwischen Titisee und Seebrugg.
- die Züge werden in Gottenheim und Titisee gekuppelt bzw. geflügelt sowie in Freiburg, Neustadt und Donaueschingen durchgebunden, so dass ein Umsteigen entfällt.
- zu den Hauptverkehrszeiten werden Verstärkerzüge zwischen Kirchzarten und Freiburg angeboten.
- gemäß S-Bahn-Mitfinanzierungsvertrag besteht optional die Möglichkeit, das Angebot zwischen Neustadt und Donaueschingen in den Hauptverkehrszeiten montags bis freitags zum Halbstundentakt zu verdichten. Nach Auswertung der Vergabeergebnisse hinsichtlich der hierfür anfallenden jährlichen Kosten müssen ZRF, Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald und Schwarzwald-Baar-Kreis entscheiden, ob diese Option gezogen werden soll.

Das Betriebskonzept am Sonntag sieht folgendes Angebot vor:

- in den Tagesrandzeiten am Morgen und abends im Grundsatz wie montags bis samstags

dazwischen:

- 20-Minuten-Takt zwischen Freiburg und Neustadt, 20/40-Minuten-Takt zwischen Titisee und Seebrugg, Stundentakt zwischen Neustadt und Villingen
- Halbstundentakt zwischen Breisach/Endingen und Freiburg (aus Gründen der Fahrzeugdisposition wird das Angebot hier über einen anderen Verkehrsvertrag erbracht; die Durchbindung entfällt in diesen Zeiten).

Sachstand Netz 9b (Freiburger Y)

Die Veröffentlichung der Ausschreibung erfolgte am 26.12.2015.

Wann mit einer Vergabeentscheidung gerechnet werden kann, ist derzeit noch nicht bekannt.

Das Netz 9b umfasst die Strecken Kaiserstuhlbahn Nord/West, Elztalbahn und Münstertalbahn und soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 in Betrieb gehen.

Das Betriebsangebot sieht auf der Kaiserstuhlbahn Nord/West einen Stundentakt vor. Auf der Elztalbahn soll zwischen Freiburg und Bleibach im Halbstundentakt gefahren werden und zwischen Bleibach und Elzach im Stundentakt bzw. in den Hauptverkehrszeiten ebenfalls halbstündlich. Auf der Münstertalbahn ist im Wesentlichen das heutige Angebot, das nach Abschluss der Ausbaumaßnahmen Ende 2013 bereits verbessert worden war, vorgesehen, d.h. Halbstundentakt Bad Krozingen-Staufen und Stundentakt mit Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten bis Münstertal.

Sachstand Netz 4 (Rheintalbahn, Abschnitt Karlsruhe – Basel)

Die Veröffentlichung der Ausschreibung erfolgte am 14.11.2015.

Auch bei diesem Netz ist derzeit noch nicht bekannt, wann mit einer Vergabeentscheidung gerechnet werden kann.

Das Land hat Mitte September mitgeteilt, dass es die Betriebsaufnahme Netz 4 um ein halbes Jahr von Dezember 2019 auf Juni 2020 verschieben wird, um die Betriebsaufnahmen im Freiburger Raum zu entzerren und mehr Vorlaufzeit für die Produktion der neuen Fahrzeuge einzuräumen.

Betriebskonzept

Im Frühjahr 2013 hatte das Land Baden-Württemberg verkündet, dass es eine Regionalexpress-Linie (RE) einführen wolle, die in 90 Minuten zwischen Offenburg und Basel verkehren soll. Anders als S-Bahnen und Regionalbahnen (RB) bedienen RE-Züge nicht alle Unterwegshalte. Damals war vorgesehen, die RE-Züge nach einem Halt in Müllheim durch den Katzenbergtunnel zu führen und in Weil am Rhein einen Anschluss nach Lörrach herzustellen. Dies hätte bedingt, dass einige Güterzüge vom Katzenbergtunnel auf die Altstrecke hätten verlegt werden müssen.

Um dies zu vermeiden, die Fahrzeiten der RE-Züge trotzdem zu kürzen und möglichst alle wichtigen Halte zu bedienen, wurde seitens des Landes zwischen September 2015 und Sommer 2016 ein abgewandeltes Konzept mit „alternierenden RE“ entworfen, dessen Fahrbarkeit zwischenzeitlich auch durch die DB AG testiert wurde. Diese Variante sieht vor, alle 2 Stunden einen schnellen RE einzusetzen, der in 90 Minuten zwischen Offenburg und Basel verkehrt. Hierbei werden die Orte Ringsheim und Orschweier nicht bedient. Um eine Stunde versetzt und damit ebenfalls zweistündlich, verkehrt ein langsamerer RE, der neben Ringsheim und Orschweier auch noch weitere zusätzliche Halte bedient und die Strecke in 103 Minuten zurücklegt. Weil Ankunfts- und Abfahrtszeiten damit stündlich wechseln, sind verlässliche Busanschlüsse nur noch alle 2 Stunden möglich.

Ein vom ZRF in Abstimmung mit dem Ortenaukreis entwickeltes Alternativkonzept ohne alternierende RE-Bedienung wurde vom Land nicht berücksichtigt, was deshalb besonders nachteilig ist, weil auch die stündliche S-Bahn nicht über den ganzen Tag an allen Stationen halten kann. Zudem werden Anschlussmöglichkeiten dadurch eingeschränkt, dass sich Zugbegegnungen in Stationen, die für die Planung von Buszubringer- und -abbringerverkehren günstig sind, verschieben und im Ergebnis keine Gleichmäßigkeit mehr im Fahrplan vorhanden ist. Eine vertaktete Busverknüpfung wird daher auch künftig im Rheintal nicht flächendeckend zu realisieren sein!

bearbeitet von
<< Steffen Bitter & Timm Anders >>

Verwaltung ZRF