

Beschlussvorlage

bearbeitet von:	Tel.Nr.:	Datum:
Steffen Bitter	0761/201-4570	06.06.2018

**BREISGAU-S-BAHN 2020 – Sachstandsbericht sowie
Abschluss einer Planungsvereinbarung mit
DB Station&Service zum Hauptbahnhof Freiburg**

Beratungsfolge	Sitzungstermin	öff.	n.ö.	Empfehlung	Beschluss
bA	16.05.2018		X	X	
VV	04.07.2018	X			X

Die Verbandsversammlung fasst folgenden Beschluss:

- 1. Der Sachstandsbericht zur 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 Entwurfsplanung zum barrierefreien Ausbau der Nahverkehrsbahnsteige im Freiburger Hbf, die den Vorgaben dieser Drucksache entspricht, 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 weiterzuführen. Am 13. Juli 2015 wurden nach 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.

Für die SWEG-Strecken am Kaiserstuhl liegen mit der Rahmenvereinbarung vom Mai 2011 die vertraglichen Grundlagen für den Ausbau der Infrastruktur ebenfalls vor.

Als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Land Baden-Württemberg zuständig für die Durchführung der Vergabeverfahren für den künftigen S-Bahn-Betrieb auf der ausgebauten Infrastruktur. 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 Vergabeverfahren für alle drei Netze der Breisgau-S-Bahn 2020 (Netz 9a - Ost-West-Achse, Netz 4 - Rheintalbahnhof, Netz 9b - Freiburger Y) wurden zwischenzeitlich abgeschlossen.

Die Betriebsaufnahmen sind ab Fahrplanwechsel im Dezember 2019 vorgesehen.

2. Übersicht Sachstand und weiteres Vorgehen nach Strecken

DB-Strecken

Für die **Höllentalbahn West** wurde vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) der Planfeststellungsbeschluss am 18. August 2017 erlassen. Das Baurecht besteht seit Mitte Oktober 2017. Am 19.02.2018 erfolgte ein feierlicher Baubeginn – nicht nur für die Höllentalbahn West sondern für alle vier noch ausstehenden DB-Strecken insgesamt – am Bahnhof Freiburg-Wiehre in Anwesenheit u. a. von Staatssekretär Barthle und Landesverkehrsminister Hermann.

Bereits seit Februar 2018 wurden vorbereitende Arbeiten entlang der Strecke durchgeführt, z. B. Vegetationsarbeiten und die Vorbereitung der Baustelleneinrichtungsflächen. Seit 1. März 2018 ist die Strecke von Freiburg Hbf bis einschließlich Titisee für den regulären Zugverkehr gesperrt. Seither werden die Ausbaumaßnahmen entlang der gesamten Strecke umgesetzt. Die DB AG nutzt die Sperrpause zusätzliche zu den Ausbaumaßnahmen Breisgau-S-Bahn auch für umfangreiche Sanierungsarbeiten. Gemäß der Bauzeitenplanung geht die ausgebauten Strecke am 1. November 2018 wieder in Betrieb.

Für die Zeit der Streckensperrung wurde ein umfangreicher Schienenersatzverkehr eingerichtet. So werden die im Abschnitt Freiburg Hbf – Neustadt entfallenden Züge durch insgesamt vier im Halbstundentakt auf unterschiedlichen Abschnitten verkehrende Buslinien ersetzt. Der Ersatzverkehr läuft nahezu störungsfrei und wird von den Fahrgästen gut angenommen. Die Fahrzeitverlängerungen betragen bei Nutzung der Direktbusse i. d. R. maximal 10 Minuten. Die Sitzplatzkapazitäten sind ausreichend, es sind fast ausschließlich schadstoffarme Niederflerbusse im Einsatz.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens **Höllentalbahn Ost** hat das Regierungspräsidium Freiburg seine Stellungnahme erstellt und das Verfahren Ende August 2017 an das EBA für die Erarbeitung und den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zurückgegeben. Derzeit finden hiervon sachlich unabhängige Maßnahmen der DBAG statt.

Nach Projektzeitplan werden die Baumaßnahmen – unter Vollsperrung der Strecke – von Anfang Juli 2018 bis Ende Oktober 2019 durchgeführt. Auch an diesem Streckenabschnitt wurden naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen bereits ab Ende 2017 und Rückschnittarbeiten ab Anfang 2018 umgesetzt.

Der Schienenersatzverkehr wird kompatibel zum Ersatzverkehr auf der Höllentalbahn West eingerichtet.

Für die **Breisacher Bahn** fand am 20. Juli 2017 in Gottenheim der Erörterungstermin statt. Im April 2018 hat das Regierungspräsidium Freiburg seine Stellungnahme und damit das Verfahren an das EBA zurückgegeben. Parallel zum Planfeststellungsverfahren bereitet die DB AG die Ausschreibungsunterlagen für die Vergabe der Bauleistungen vor. Die Verwaltung des ZRF geht von einer Durchführung der Baumaßnahmen im Jahr 2019 während einer ca. 10 Monate andauernden Streckenvollsperrung aus.

Der Schienenersatzverkehr wird derzeit durch den ZRF in Zusammenarbeit mit der SWEG erarbeitet. Es ist geplant ein ähnliches System, wie es auf der Höllentalbahn West erfolgreich durchgeführt wird, zu installieren. Somit sollten sich die Fahrzeitverlängerungen in Grenzen halten und ein ausreichendes Platzangebot zur Verfügung gestellt werden.

Bei der **Elztalbahn** Denzlingen - Elzach fand der Erörterungstermin aufgrund der zahlreichen Einwendungen an zwei Tagen, nämlich am 27. und 28. September 2017 in Winden statt. Um den Einwendern im Bereich des Kreuzungsbahnhofs Gutach entgegenzukommen, brachte die DB AG in Abstimmung mit dem ZRF beim Erörterungstermin eine verkürzte Variante des künftigen Kreuzungsbahnhofs ein, der die Betroffenheiten in den angrenzenden Bereichen erheblich mindert, ohne gleichzeitig mit zu großen betrieblichen Einschränkungen verbunden zu sein. Zu den geänderten Planunterlagen wurde im Zeitraum Februar bis März 2018 in der Gemeinde Gutach eine erneute Offenlage durchgeführt. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Drucksache erfolgte noch die Bearbeitung der zur erneuten Offenlage eingegangenen Einwendungen und der Stellungnahme des Regierungspräsidiums. Über den aktuellen Sachstand bezüglich des Zeitraums zur Durchführung der Baumaßnahmen wird mündlich berichtet.

Parallel zur Durchführung der Planfeststellungsverfahren wurden für alle Strecken die notwendigen **Finanzierungsanträge** für die Zuschüsse nach dem GVFG-Bundesprogramm erstellt und bei den Zuwendungsgebern zur Prüfung eingereicht. Dabei sind je Teilstrecke der DB AG ein „Antrag zur Aufnahme in die Kategorie „a“ des GVFG-Bundesprogramms“ (Kat-a-Antrag) sowie im Anschluss daran ein „Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheids“ beim Eisenbahn-Bundesamt einzureichen, was jeweils für alle Strecken mittlerweile erfolgt ist.

Auf der Strecke Müllheim – Neuenburg (Grenze) und auf der Drei-Seen-Bahn wurden die Ausbaumaßnahmen bereits im Jahr 2016 abgeschlossen. Die finanzielle Abrechnung der beiden Vorhaben steht allerdings immer noch aus.

SWEG-Strecken (Kaiserstuhlbahn)

Vollständig abgeschlossen sind seit Mitte 2017 die **Planfeststellungsverfahren** für die drei Streckenabschnitte der Kaiserstuhlbahn.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Drucksache waren die **Tief- und Oberleitungsbaumaßnahmen** auf den gesperrten Streckenabschnitten Ost und Nord, also im gesamten Bereich zwischen Gottenheim, Riegel-Malterdingen und Endingen, noch in der Umsetzung. In beiden Abschnitten hatten sich gegenüber der ursprünglichen Zeitplanung Verzögerungen um ca. 2 Monate ergeben; die Maßnahmen dauern bis zum 5. Mai 2018. Nahtlos schließt sich ab dem 6. Mai 2018 die Streckensperrung für die erforderlichen Baumaßnahmen im Abschnitt West (Endingen – Breisach) an, die vsl. bis Februar 2019 andauern werden.

Der Schienenersatzverkehr auf der Kaiserstuhlbahn Ost läuft nahezu ohne Fahrzeitverlängerungen für die Fahrgäste sehr gut. Was dazu geführt hat, dass keine nennenswerten Fahrgastrückgänge zu verzeichnen waren. Auch der Ersatzverkehr zwischen Endingen und Riegel-Malterdingen läuft ohne Probleme. Um den Fahrgästen kein zusätzliches Umsteigen zumuten zu müssen, wird der Schienenersatzverkehr für die westliche Kaiserstuhlbahn durchgängig von Breisach bis Riegel-Malterdingen gefahren. Um hier die Fahrzeitverlängerungen zu kompensieren, wird nachmittags nahezu ein halbstündliches Angebot vorhanden sein.

Sowohl im Bereich Gottenheim als auch in Breisach wird es – je nach Bauablauf auf der Breisacher Bahn – vsl. Herbst 2019 nochmals zu Einschränkungen aufgrund baulicher Maßnahmen kommen, um die Oberleitungsanlagen und vor allem die Leit- und Sicherungstechnik mit den dann neu erstellten Anlagen der DB AG zu verknüpfen. Zudem wird auf der gesamten Kaiserstuhlbahn die neu zu erstellende **Leit- und Sicherungstechnik** zu diesem Zeitpunkt in Betrieb genommen.

3. Freiburg Hbf – Barrierefreier Ausbau

Im Rahmen des Konzeptes Breisgau-S-Bahn 2020 sollen sämtliche Stationen in der Region barrierefrei ausgebaut werden. Für die Breisgau-S-Bahn 2020 wurde, abgestimmt auf die künftigen Nahverkehrszüge, eine einheitliche Bahnsteighöhe von 55 cm über Schienenoberkante festgelegt. Die Länge der Bahnsteige ist abhängig von der Nachfrage und dem künftigen Betriebskonzept und variiert zwischen den einzelnen Streckenabschnitten.

Ziel des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) als Träger des Projekts Breisgau-S-Bahn 2020 ist es, diese Vorgaben auch an den Bahnsteigen im Freiburger Hauptbahnhof umzusetzen. Das ist allerdings nur möglich an den Bahnsteigen, die ausschließlich durch Züge des Nahverkehrs genutzt werden. Dies trifft auf die Bahnsteige an den Gleisen 5, 6, 7 und 8 zu. Die Bahnsteige an den Gleisen 1, 2 und 3 sind bereits auf die Zielhöhe von 76 cm für den Fernverkehr ausgebaut; eine Änderung wird hier – seitens des Eigners - ausgeschlossen.

Der Bahnsteig an Gleis 4 verfügt aktuell über eine Höhe von 38 cm und soll nach den Vorgaben der DB AG bei einem Ausbau wegen – möglicher - Nutzung für den Fernverkehr zwingend auf 76 cm erhöht werden. Dieses ist jedoch aus Sicht des ZRF fragwürdig, da er - primär – dem Nahverkehr, insb. der Rheintalbahn, dient, weshalb eine andere Höhe als 55 cm hier Barrierefreiheit nicht herstellt. Sachgerecht wäre den Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 4 und 5 einheitlich auf 55 cm Höhe umzubauen.

Die Verbandsversammlung des ZRF hatte in der Sitzung am 07.12.2016 beschlossen, eine Planungsvereinbarung mit der DB Station&Service AG zur Erstellung der Vorplanung für den Bahnsteigausbau abzuschließen. Hier stehen die Arbeiten kurz vor dem Abschluss. Vorgesehen – und unstrittig - ist, die Bahnsteige an den Gleisen 5 bis 8 auf einer Länge von 210 m mit einer Höhe von 55 cm auszubauen.

Für den Bahnsteig an Gleis 4 ist zwischen DBAG, Land Baden-Württemberg und ZRF eine zukunftsfähige Lösung zu finden.

Um die Planungen nahtlos weiterführen zu können, wird vorgeschlagen, auf dieser Grundlage eine Planungsvereinbarung für die Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung mit der DB Station&Service AG abzuschließen. Diese nächsten Planungsschritte umfassen auch die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für die baurechtliche Sicherung der Ausbaumaßnahmen. Die anfallenden Planungskosten belaufen sich gemäß Angabe der DB AG auf 530.000 Euro.

Parallel zu den beschriebenen Planungen für die Nahverkehrsbahnsteige erfolgen derzeit Planungen für eine Verbesserung der barrierefreien Erschließung der Bahnsteige. Erreicht werden soll dies durch eine Verlängerung der bestehenden nördlichen Unterführung in Richtung Westen bis zum Gleis 8, die dann auch direkt von der Wentzingerstraße aus erreicht werden kann. Von dieser Unterführung aus sollen alle Bahnsteige über zusätzliche Aufzüge angeschlossen werden. Dieses ergänzende Teilprojekt wird gemeinsam von der Stadt Freiburg und der DB Station&Service AG verantwortet.

bearbeitet von
<< Steffen Bitter >>