

Begründung

1 Ausgangslage

In der „**Freiburger Erklärung**“ haben sich das Land Baden-Württemberg und der ZRF Ende 2007 darauf verständigt, den Betrieb auf den SPNV-Strecken im Verbandsgebiet des ZRF mit dem Ziel einer Inbetriebnahme im Dezember 2018 neu auszuschreiben. Zur Vorbereitung und Begleitung der Ausschreibung und zur Koordinierung der 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 Verbandsversammlung des ZRF hat in der Sitzung am 10.06.2009 beschlossen, das **Linienetzkonzept Variante „Flügeln“** den weiteren Arbeitsschritten zur Umsetzung der Breisgau-S-Bahn 2020 zugrunde zu legen. Dies sind insbesondere die Erarbeitung der Standardisierten Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung), die Festlegung der Infrastrukturmaßnahmen, die Planung der ersten Projekte und die weitere Vorbereitung der Vergabe der S-Bahn-Verkehre (Drucksache ZRF-bA/VV 2009.001).

2 Aktuelle Ergebnisse und Sachstand

2.1 Vergabe der S-Bahn-Betriebsleistungen

Das **Linienetzkonzept „Flügeln“** als Grundlage für die Umsetzung der Breisgau-S-Bahn 2020 war in der AG Netz 2018 gemeinsam vom Land Baden-Württemberg, der NVBW, dem ZRF und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen entwickelt und – soweit das zum gegenwärtigen Stand der Planungen bereits möglich ist – auf seine Machbarkeit hin überprüft worden. Es definiert die **gemeinsamen Ziele für das künftige betriebliche Angebot** der Breisgau-S-Bahn 2020.

Gemäß ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg ist das **Land Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr** (SPNV) und somit verantwortlich für die **Planung, Bestellung und Finanzierung** der RE- und S-Bahn-Verkehre in der Region. In der „Freiburger Erklärung“ wurde vereinbart, dass der ZRF an der Vorbereitung der Vergabeverfahren umfassend beteiligt und vor einer Vergabeentscheidung angehört wird.

Grundlage für die Vergabe der Betriebsleistungen ist die neue EU-Verordnung 1370/2007, die zum 03.12.2009 in Kraft tritt. Danach muss das Land mindestens 1 Jahr vor Beginn eines formellen Verfahrens eine **Vorinformation im EU-Amtsblatt** veröffentlichen, in der Eckpunkte der anstehenden Vergabeverfahren beschrieben sind. Diese Angaben können bis zum formellen Beginn der Verfahren noch angepasst werden.

Für die Vorabmaßnahme **Münstertalbahn** ist diese Veröffentlichung durch das Land am 25.08.2009 erfolgt und umfasst neben dem Verkehr zwischen Bad Krozingen und Münstertal (Schwarzwald) auch einzelne Durchbindungen von/nach Freiburg im heute bereits bestehenden Umfang.

Am 16.09.2009 wurde auch die Vorinformation für das **Gesamtnetz Breisgau-S-Bahn 2020** veröffentlicht. Es umfasst die S-Bahn-Verkehre auf den folgenden Verbindungen, wobei das Land für diese Vergabe eine **Losbildung** wie unter angegeben vorgesehen hat:

- Offenburg - Basel Badischer Bahnhof - (Los 1)

- Breisach – Freiburg – Seebrugg / Neustadt - bei Elektrifizierung mit Weiterführung bis Donaueschingen - (Los 1)
- Eendingen – Gottenheim - (Los 1)
- Breisach – Riegel – Freiburg - Müllheim – Neuenburg - (Los 2)
- Elzach – Freiburg - (Los 2)
- Freiburg - Bad Krozingen - (Los 2).

Der RE-Verkehr zwischen Offenburg und Basel ist nicht Bestandteil der Vorinformationen. Das Land plant hier eine separate Neuvergabe, eine Vorinformation für diese Verkehre ist nach derzeitigem Kenntnisstand noch nicht veröffentlicht worden.

2.2 Sachstand Standardisierte Bewertung

Das Land hatte im Dezember 2008 überraschend vorgeschlagen, die Ausbaumaßnahmen der Breisgau-S-Bahn 2020 insgesamt über das **GVFG-Bundesprogramm** zu finanzieren, und hierzu bereits erste Gespräche mit dem Bund geführt. Der Bund hat – vorbehaltlich einer genaueren Prüfung – seine Bereitschaft signalisiert, das Vorhaben als Ganzes über das GVFG-Bundesprogramm zu bezuschussen.

Diese Entwicklung ist aus Sicht des ZRF positiv, da der Bund in diesem Falle 60% und das Land einen Anteil von 20% der zuwendungsfähigen Kosten übernehmen würde. Damit läge der **Zuschusssatz gegenüber einer reinen Landesbezuschussung nach Entflechtungsgesetz um 5%-Punkte höher**.

Über eine sogenannte **Standardisierte Bewertung** muss – als Voraussetzung für eine Bezuschussung der Ausbaumaßnahmen durch Bund und Land - der **gesamtwirtschaftliche Nutzen** des Projektes Breisgau-S-Bahn 2020 nachgewiesen werden.

Im März 2009 war der Auftrag für die Ausarbeitung der Standardisierten Bewertung an das Büro VWI aus Stuttgart erteilt worden, das umfassende Erfahrungen mit der Erstellung solcher Bewertungen hat.

Die Arbeitsanleitung zur Standardisierten Bewertung schreibt zwei formelle „**Abstimmungsgespräche mit dem Zuwendungsgeber**“ vor. Hiervon hat das erste am 21.09.2009 bereits stattgefunden. Der Bund hat dabei die bislang vorliegenden Ergebnisse, z.B. zur Strukturdatenentwicklung, zum Untersuchungsansatz oder zur Struktur des ÖPNV-Netzes, akzeptiert und seine grundsätzliche Bereitschaft, das Gesamtkonzept Breisgau-S-Bahn 2020 in das GVFG-Bundesprogramm aufzunehmen, in diesem Zusammenhang erneut bestätigt.

Das zweite Treffen ist auf den 04.11.2009 terminiert. Bereits Ende Dezember soll eine erste vorläufige, aber belastbare Einschätzung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für das Gesamtnetz Breisgau-S-Bahn vorliegen.

Mit Blick auf das **GVFG-Bundesprogramm** ist zu beachten, dass es nach heutigem Stand **am 31.12.2019 endet** und unklar ist, wie eine mögliche Nachfolgeregelung auf Bundes- oder Landesebene aussehen wird. Der Zeitpunkt für die Inbetriebnahme der Breisgau-S-Bahn 2020 im Dezember 2018 ist auch vor diesem Hintergrund so gewählt worden.

2.3 Infrastrukturmaßnahmen

Ausgehend vom Liniennetzkonzept „Flügel“ hat die AG Netz 2018 eine sogenannte Netzgrafik erarbeitet, eine Art Musterfahrplan, in dem für alle geplanten S-Bahn-Linien Abfahrts- und Ankunftszeiten an den Bahnhöfen definiert werden. Dabei wurden auch aktuellen Kenntnisse zur künftigen Entwicklung des Fernverkehrsangebotes unterstellt.

Aus der Netzgrafik wurden anschließend die notwendigen **Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur** abgeleitet. Es besteht also ein direkter Zusammenhang zwischen dem angestrebten Ausbau des S-Bahn-Angebotes und den dafür erforderlichen zusätzlichen Infrastrukturelementen.

Die Infrastrukturmaßnahmen umfassen folgende Elemente:

- Ausbau und Modernisierung sämtlicher **S-Bahn-Stationen**
- Ausbau der **S-Bahn-Strecken** (u.a. Doppelspurabschnitte, Verbindungsgleise, Geschwindigkeitserhöhung)
- **Elektrifizierung** sämtlicher Strecken
- Neu- oder Ausbau der **Stellwerks- und Signaltechnik**
- Anpassung der **Bahnübergänge**

Bei der Konzeption der Infrastrukturmaßnahmen 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 die Kosten aber auf das erforderliche Maß beschränkt werden.

2.4 Kostenschätzung

Der ZRF hat durch geeignete Ingenieurbüros eine **Grobkostenschätzung** erarbeiten lassen für alle Infrastrukturmaßnahmen der Breisgau-S-Bahn 2020 gemäß Ziffer 2.3 dieser Vorlage.

Die **Gesamt-Baukosten** für den Bereich **S-Bahn** belaufen sich danach auf **rund 300 Mio. Euro** (Preisstand 2009) und liegen um rund 40 Mio. Euro über dem bisher angegebenen Wert. Es war jedoch stets darauf hingewiesen worden, dass es sich hierbei um eine vorläufige Angabe handelte, die im wesentlichen noch auf der Kostenschätzung aus der Machbarkeitsstudie Breisgau-S-Bahn 2005 basierte.

Es ist davon auszugehen, dass mit der aktuellen Grobkostenschätzung hinsichtlich der Qualität und der Verlässlichkeit der Ergebnisse eine **sehr gute Grundlage für die anstehenden Entscheidungen** vorliegt. Über die Netzgrafik konnte seitens der DB AG und der SWEG eine detaillierte Bestimmung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen vorgenommen werden. Die beauftragten Ingenieurbüros verfügen über umfassende Erfahrungen mit Eisenbahnprojekten und über aktuelle Kenntnisse zum Preisstand und zur Preisentwicklung.

In der beigefügten Anlage 1 wurden die Gesamtkosten aufgeschlüsselt auf die **einzelnen S-Bahn-Strecken**. Ferner wurde eine Einordnung der Projekte in die Kategorien „**Vorab**“, „**vor 2018**“ und „**nach 2018**“ vorgenommen.

Mit dem Ziel einer möglichst gleichmäßigen Finanzbelastung für den ZRF wurde vereinbart, den Ausbau der Münstertalbahn und der Strecke Müllheim-Mulhouse sowie eine weitere Ausbaustufe auf der Kaiserstuhlbahn als „**Vorab**“-maßnahmen mit hoher Priorität weiter zu verfolgen. Nach derzeitigem Kenntnisstand können diese Projekte bis Ende 2012 umgesetzt werden.

Bei einigen Maßnahmen besteht eine unmittelbare Abhängigkeit zum 4-gleisigen Ausbau der Rheintalbahn. So könnten die Stationen entlang der Rheintalbahn und die Querverbindung in Riegel derzeit nur mit einem erheblichen finanziellen Mehraufwand realisiert werden. Für das Projekt in Riegel und die südliche Güterbahn stehen zudem keine Kapazitäten auf der Rheintalbahn zur Verfügung, um die entsprechenden S-Bahn-Linien einzurichten. Diese Projekte werden somit erst „**nach 2018**“, also nach der (Haupt)Inbetriebnahme der Breisgau-S-Bahn 2020 realisiert werden können. Mit Blick auf die anstehende Vergabe der Betriebsleistungen ist darauf zu achten, dass die mit diesen Projekten verknüpften S-Bahn-Verkehre auf jeden Fall bereits Bestandteil des Vergabeverfahrens werden.

Summiert man die **Ergebnisse der Grobkostenschätzung nach den zeitlichen Kategorien** ergibt sich folgendes Bild:

- Gesamt-Baukosten „**Vorab**“maßnahmen (bis 2012): 21,0 Mio. Euro
- Gesamt-Baukosten Maßnahmen „**bis 2018**“: 192,4 Mio. Euro
- Gesamt-Baukosten Maßnahmen „**nach 2018**“: 84,8 Mio. Euro

Zu beachten ist, dass in den Gesamt-Baukosten für die Maßnahmen „bis 2018“ und damit auch in der Gesamtsumme ein Anteil in Höhe von geschätzt etwa 7,4 Mio. Euro enthalten ist für Maßnahmen zur Elektrifizierung zwischen Unadingen und Donaueschingen, die außerhalb des Verbandsgebietes liegen und somit nicht vom ZRF zu finanzieren wären.

Unter der Annahme einer Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen im GVFG-Bundesprogramm mit dem um 5%-Punkte günstigeren Zuschusssatz ergibt sich eine vsl. **Gesamtbelastung für den ZRF** für die S-Bahn-Maßnahmen in Höhe von rund **120 Mio. Euro**, die sich zusammensetzt aus:

- dem **Eigenanteil nach GVFG** in Höhe von 20% der zuwendungsfähigen Kosten und
- den Kosten für **Planung und Projektsteuerung** sowie einem vsl. geringen Anteil an **nicht zuwendungsfähigen Kosten**, die insgesamt ebenfalls mit 20% abgeschätzt werden.

Bezieht man diese Werte wiederum auf die zeitlichen Kategorien, ergibt sich folgendes Bild für die **Belastung des ZRF**:

- ZRF-Anteil „**Vorab**“maßnahmen (bis 2012): 8,4 Mio. Euro
- ZRF-Anteil Maßnahmen „**bis 2018**“: 77,0 Mio. Euro
- ZRF-Anteil Maßnahmen „**nach 2018**“: 33,9 Mio. Euro

Es ist vorgesehen, im kommenden Jahr – vsl. im 2. Quartal – eine **umfassende Fortschreibung der Investitionsplanung Breisgau-S-Bahn 2020** vorzunehmen, die dann auch eine genaue Abschätzung der finanziellen Belastungen für den ZRF und die einzelnen Verbandsmitglieder ermöglicht.

3 Weiteres Vorgehen und Abschluss von Planungsvereinbarungen

Einen wichtigen Arbeitsschwerpunkt in den kommenden Wochen bildet die **Standardisierte Bewertung**, da von ihren Ergebnissen die Frage der grundsätzlichen Zuschussfähigkeit der Breisgau-S-Bahn 2020 abhängt wie auch die Aufnahme in das günstigere Förderprogramm des Bundes.

Im Zusammenhang mit der Umsetzung der Breisgau-S-Bahn 2020 ist eine Neuvergabe des S-Bahn-Betriebs auf allen Strecken in der Region für eine Inbetriebnahme im Dezember 2018 vorgesehen. Voraussetzung hierfür ist, dass umfangreiche Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur ebenfalls Ende 2018 abgeschlossen und betriebsbereit sind.

Mit Blick auf die Größe und Komplexität der Vorhaben ist von zum Teil längeren Vorlaufzeiten für die Erstellung der Planung, die Genehmigung und die Baudurchführung auszugehen. Daher ist es erforderlich, die **Planungstätigkeit baldmöglichst aufzunehmen**. Hinzu kommt, dass im Interesse aller Projektpartner versucht werden muss, durch zeitlich gestaffelte Planungs- und Ausführungsphasen eine möglichst kontinuierliche Finanzbelastung zu erreichen.

Die Ausbauprojekte werden auf Grundlage von **Planungs- bzw. Bau- und Finanzierungsverträgen** zwischen dem ZRF und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB AG und SWEG von diesen realisiert.

Eine wichtige zusammenhängende Maßnahme im Rahmen der Breisgau-S-Bahn 2020 ist der Ausbau der sog. **Ost-West-Achse zwischen Breisach, Neustadt und Seebrugg**. Wegen der vorgesehenen Verknüpfung und Überlagerung verschiedener S-Bahn-Linien muss diese Achse **als Einheit geplant und gebaut** werden. Daher wird vorgeschlagen, die Planungen bereits **im kommenden Jahr zu beginnen**. Entsprechende Mittel in Höhe von 1,5 Mio. Euro für die ersten Planungsschritte wurden in den Entwurf des ZRF-Haushaltsplans 2010 aufgenommen.

Die Planungen umfassen den Ausbau sämtlicher Stationen, den Ausbau der Strecke mit insgesamt drei 2-gleisigen Abschnitten, den Umbau des Bahnhofes Gottenheim, die abschnittsweise Erhöhung der Streckengeschwindigkeit mit Anpassung von Bahnübergängen sowie den Neubau der Stellwerkstechnik im Bereich der Breisacher Bahn und deren Anpassung im Bereich der Höllentalbahn.

Allein für die o.g. Streckenabschnitte betragen die Gesamtkosten für Planung und Projektsteuerung, die durch den ZRF zu finanzieren sein werden, rund 19 Mio. Euro bei einer Investition von rund 94 Mio. Euro.

Bearbeitet von
<< Uwe Schade >>

-Verwaltung ZRF-

Baukosten Breisgau-S-Bahn 2020 - nach Strecken

Ab- schnitts- Nr.	Investitionsmaßnahmen	Realisierungs- zeitraum [Vorab, bis 2018, nach 2018]	Baukosten [€] Preisstand 2009
1	2	3	4
1.0	Breisacher Bahn		
	Breisach - FR-Klinikum (ausschließlich)		
1.0	Station Breisach (3 Kanten, 210m)	bis 2018	525.050
1.0	Station Ihringen (1 Kante, 210m)	bis 2018	217.050
1.0	Station Wasenweiler (1 Kante, 210m)	bis 2018	214.850
1.0	Station Gottenheim (3 Kanten, 210m)	bis 2018	2.403.260
1.0	Station Hugstetten (1 Kante, 210m)	bis 2018	215.850
1.0	Station FR-Landwasser (2 Kanten, 210m, einschl. Rückbau FR-West)	bis 2018	1.486.100
1.0	Station FR-Messe/Universität (2 Kanten, 210m)	bis 2018	1.712.900
1.0	Geschwindigkeitserhöhung Breisacher Bahn	bis 2018	16.972.211
1.0	Elektrifizierung Breisacher Bahn (96%)	bis 2018	7.909.587
1.0	ESTW Breisach (zuvor in Maßnahme 11b)	bis 2018	1.548.461
1.0	Doppelspur Messe - Landwasser	bis 2018	7.014.079
1.0	Aufrüstung Hp Hugstetten zum Bf (zuvor in Maßnahme 14)	bis 2018	747.105
1.0	Anpassung Bf Gottenheim (150m Bahnsteiglänge)	bis 2018	5.990.655
1.0	Zusatzkosten 225m Bahnsteiglänge	bis 2018	4.534.904
1.0	Doppelspur Ihringen	bis 2018	3.707.799
1.,0	Unterwerk Freiburg Anpassungen	bis 2018	516.000
1.0	Fernwirkanlage Freiburg - Breisach (96%)	bis 2018	176.640
Zwischensumme Breisacher Bahn			55.892.500
2.0	FR-Klinikum - Hauptbahnhof (ausschließlich)		
2.0	Station FR-Klinikum (2 Kanten, 210m)	nach 2018	1.639.000
2.0	Doppelspur Klinikum - Hbf	nach 2018	14.342.147
2.0	Elektrifizierung Breisacher Bahn (4%)	bis 2018	329.566
2.0	Fernwirkanlage Freiburg - Breisach (4%)	bis 2018	7.360
Zwischensumme FR-Klinikum - Hauptbahnhof			16.318.073
3.0	Drei-Seen-Bahn		
	Titisee (ausschließlich) - Seebrugg		
3.0	Station Feldberg-Bärental (2 Kanten, 210m)	bis 2018	1.104.500
3.0	Station Altglashütten-Falkau (1 Kante, 210m)	bis 2018	619.250
3.0	Station Aha (2 Kanten, 210m)	bis 2018	1.418.200
3.0	Station Schluchsee (1 Kante, 210m)	bis 2018	685.300
3.0	Station Seebrugg (1 Kante, 210m)	bis 2018	599.900
Zwischensumme 3-Seen-Bahn			4.427.150
4.0	Elztalbahnhof		
	Denzlingen (ausschließlich) - Elzach		
4.0	Station Waldkirch	bis 2018	726.770
4.0	Station Gutach	bis 2018	1.252.600
4.0	Elektrifizierung Denzlingen - Elzach	bis 2018	7.517.209
4.0	Elektrifizierung Nebengleise Waldkirch	bis 2018	233.514
4.0	Anschluss Bf Waldkirch an ESTW Waldkirch/Gutach	bis 2018	1.490.238
4.0	Kreuzungsbahnhof Gutach	bis 2018	4.319.643
4.0	Schaltposten Denzlingen	bis 2018	771.000
4.0	Fernwirkanlage Denzlingen - Elzach	bis 2018	183.000
Zwischensumme Elztalbahnhof			16.493.974

5.0 Westliche Höllentalbahn			
FR Hbf (ausschließlich) - Neustadt			
5.0	Station FR-Pressenhaus (2 Kanten, 210m)	bis 2018	3.587.400
5.0	Station FR-Wiehre (2 Kanten, 210m)	bis 2018	2.315.475
5.0	Station FR-Stadthalle (1 Kante, 210m)	bis 2018	1.095.460
5.0	Station FR-Littenweiler (2 Kanten, 210m)	bis 2018	1.798.700
5.0	Station FR-Kapplerthal (1 Kante, 210m)	bis 2018	1.119.500
5.0	Station Kirchzarten (2 Kanten, 210m)	bis 2018	2.702.800
5.0	Station Kirchzarten-Birkenhof (1 Kante, 210m)	bis 2018	988.950
5.0	Station Himmelreich (2 Kanten 210m, 1 Kante 150m)	bis 2018	2.038.175
5.0	Station Hinterzarten (2 Kanten, 210m)	bis 2018	2.500.200
5.0	Station Titisee (1 Kante 210m, 1 Kante 150m)	bis 2018	1.544.670
5.0	Geschwindigkeitserhöhung Freiburg - Himmelreich	bis 2018	5.870.882
5.0	Kreuzungsbahnhof Littenweiler (150m Bahnsteige)	bis 2018	5.510.327
5.0	für 225m Bahnsteiglänge	bis 2018	66.400
5.0	Anpassung Himmelreich (150m Bahnsteige)	bis 2018	1.415.999
5.0	für EÜ L 128 bei 225m Bahnsteiglänge	bis 2018	2.621.069
5.0	Station Neustadt (Schwarzwald) (3 Kanten, 210m)	bis 2018	2.944.030
Zwischensumme westliche Höllentalbahn			38.120.037

6.0 Östliche Höllentalbahn			
Neustadt (ausschließlich) - Unadingen			
6.0	Station Röttenbach (1 Kante, 150m)	bis 2018	485.300
6.0	Station Löffingen (2 Kanten, 150m)	bis 2018	1.027.106
6.0	Station Bachheim (1 Kante, 150m)	bis 2018	511.600
6.0	Station Unadingen (1 Kante, 150m)	bis 2018	487.800
6.0	Elektrifizierung Neustadt - Donaueschingen (66,5%)	bis 2018	11.335.467
6.0	Unterwerk Donaueschingen (66,5%)	bis 2018	2.655.345
6.0	Fernwirkanlage Titisee - Donaueschingen (66,5%)	bis 2018	247.380
6.0	Schaltposten Titisee (66,5%)	bis 2018	512.715
Zwischensumme östliche Höllentalbahn			17.262.713

7.0 Kaiserstuhlbahn Nord			
(Endingen - Riegel DB)			
7.0	Einführung in die Rheintalbahn im Bf Riegel (mit Abbruch EG) [hier nur Maßnahmen entsprechend Kostenschätzung SWEG berücksichtigt]	nach 2018	7.922.226
7.0	Abzweigstelle Riegel/Köndringen	nach 2018	4.243.836
7.0	Bf Riegel Ort, Variante Gleis 1 zus. Hauptgleis	bis 2018	875.855
7.0	Umbau Bf Endingen	bis 2018	581.924
7.0	Elektrifizierung Riegel - Endingen (22%)	bis 2018	2.796.275
7.0	Schaltposten Riegel	bis 2018	771.000
7.0	Fernwirkanlage Riegel - Endingen	bis 2018	55.000
Zwischensumme Kaiserstuhlbahn Nord			17.246.116

8.0 Kaiserstuhlbahn Ost			
Riegel Ort - Gottenheim (jeweils ausschließlich)			
8.0	Doppelspurabschnitt Bahlingen - Nimburg	bis 2018	1.295.573
8.0	Streckenblock zum DB-Netz in Gottenheim	bis 2018	287.345
8.0	Elektrifizierung der Strecke	bis 2018	5.644.949
8.0	Fernwirkanlage Breisach - Endingen - Gottenheim	bis 2018	65.880
Zwischensumme Kaiserstuhlbahn Ost			7.293.747

9.0 Kaiserstuhlbahn-West (Endingen - Breisach)			
9.0	Linienverbesserung km 9,685 - 10,196	bis 2018	631.962
9.0	Umbau der vorhandenen BÜ-Sicherungsanlagen	bis 2018	119.275
9.0	Sicherungstechnik im Bf Königschaffhausen	bis 2018	565.264
9.0	Linienverbesserung am HP Burkheim-Bischoffingen	bis 2018	13.306
9.0	Kreuzungsbahnhof Oberrotweil	bis 2018	1.549.880
9.0	Geschwindigkeitserhöhung zwischen Oberrotweil und Breisach einschließlich Streckenblock zum DB-Netz in Breisach	bis 2018	1.295.573
9.0	Kreuzungsbahnhof Sasbach am Kaiserstuhl	bis 2018	1.629.571
9.0	Elektrifizierung Endingen - Breisach	bis 2018	9.914.066
9.0	Fernwirkanlage Breisach - Endingen - Gottenheim (64%)	bis 2018	117.120
Zwischensumme Kaiserstuhlbahn West			15.836.017

10.0 Müllheim-Mulhouse			
10.0	Station Neuenburg (1 Kante, 150m)	Vorab	579.765
10.0	Ausbau Müllheim - Neuenburg (Gr)	Vorab	6.032.781
Zwischensumme Müllheim - Mulhouse			6.612.546

11.0 Münstertalbahn			
11.0	Maßnahmen gemäß TTK-Studie (Kostensätze aktualisiert)	Vorab	9.567.365
11.0	Wendegleise Bad Krozingen (Bahnsteige+Gleisinfrastruktur Anteil SWEG)	nach 2018	3.295.142
11.0	Elektrifizierung der Strecke	Vorab	4.365.588
11.0	2. Wendegleis Bad Krozingen (Anteil DB)	nach 2018	545.821
11.0	Kuppelstelle Bad Krozingen	Vorab	328.000
11.0	Fernwirkanlage Bad Krozingen - Münstertal	Vorab	120.000
Zwischensumme Münstertalbahn			18.221.916

12.0 Rheintalbahn Nord			
Nordgrenze ZRF - Herbolzheim - Freiburg Hbf (ausschließlich)			
12.0	Station Herbolzheim (Bstg. 2)	nach 2018	792.900
12.0	Station Kenzingen (Bstg. 1)	nach 2018	865.200
12.0	Station Riegel (Bereich DB)	nach 2018	2.203.750
12.0	Station Köndringen	nach 2018	2.310.400
12.0	Station Denzlingen	nach 2018	3.143.140
12.0	Station Gundelfingen	nach 2018	3.285.200
12.0	Station FR-Zähringen	nach 2018	2.017.150
12.0	Station FR-Komturplatz (einschl. Rückbau FR-Herdern)	nach 2018	4.016.900
Zwischensumme Rheintalbahn Nord			18.634.640

13.0	Rheintalbahn Süd Freiburg Hbf (ausschließlich) - Auggen - Südgrenze ZRF		
13.0	Station FR-Vauban (2 Kanten, 210m; einschl. Rückbau St. Georgen (alt))	nach 2018	4.832.100
13.0	Station Ebringen (2 Kanten, 210m)	nach 2018	1.637.750
13.0	Station Schallstadt (2 Kanten, 210m)	nach 2018	1.885.200
13.0	Station Norsingen (2 Kanten, 210m)	nach 2018	2.104.500
13.0	Station Bad Krozingen (2 Kanten, 210m)	nach 2018	1.645.435
13.0	Station Eschbach-Tunsel (2 Kanten, 210m)	nach 2018	2.718.500
13.0	Station Müllheim (2 Kanten (Gl. 4 u. 6), 150m)	nach 2018	2.364.020
Zwischensumme Rheintalbahn Süd			17.187.505
14.0	Güterbahn Nord Abzweigung Gundelfingen - Messekurve		
14.0	Messekurve	bis 2018	19.072.255
14.0	Station FR-Tullastraße (2 Kanten, 150m)	bis 2018	2.190.700
14.0	Station FR-Messebahnhof (1 Kante, 210m)	bis 2018	1.314.200
Zwischensumme Güterbahn Nord			22.577.155
15.0	Güterbahn Süd Abzweigung Südkurve - Leutersberg		
15.0	Station FR-Runzmattenweg (2 Kanten, 150m)	nach 2018	2.391.700
15.0	Station FR-Haslach (2 Kanten, 150m)	nach 2018	2.854.900
15.0	Station FR-St. Georgen (neu) (2 Kanten, 150m)	nach 2018	4.367.900
15.0	Südkurve	nach 2018	9.016.434
Zwischensumme Güterbahn Süd			18.630.934
16.0	Maßnahmen außerhalb des ZRF-Verbandsgebietes		
16.0	Elektrifizierung Neustadt - Donaueschingen (33,5%)	bis 2018	5.710.348
16.0	Unterwerk Donaueschingen (33,5%)	bis 2018	1.337.655
16.0	Fernwirkanlage Titisee - Donaueschingen (33,5%)	bis 2018	124.620
16.0	Schaltposten Titisee (33,5%)	bis 2018	258.285
Zwischensumme Maßnahmen außerhalb ZRF-Verbandsgebiet			7.430.908

Gesamtsumme BSB 2020**298.185.930**