

BESCHLUSSVORLAGE

Bearbeitet von:

Tel.Nr.:

Datum:

Uwe Schade

0761/201-4570

30.03.2010

Betreff:

Integriertes regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2020
Sachstandsbericht zur Projektentwicklung S-Bahn

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
bA	28.04.2010		x	x	
VV	30.06.2010	X			X

Beschlussantrag:

1. Die Verbandsversammlung des ZRF nimmt den Sachstandsbericht zur Entwicklung des Projektes Breisgau-S-Bahn 2020 zur Kenntnis.
2. Die Verbandsversammlung beschließt das fortgeschriebene Liniennetzkonzept Breisgau-S-Bahn 2020 gemäß Anlage 1 zu dieser Drucksache den weiteren Planungsschritten zugrunde zu legen.
3. Auf der Grundlage der Ziffern 1. und 2. des Beschlussantrages beauftragt die Verbandsversammlung die Verwaltung, gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg und den Infrastrukturunternehmen die Planungen zur Umsetzung der Breisgau-S-Bahn 2020 fortzuführen und weitere Verfahrensschritte den Gremien des ZRF zur Entscheidung vorzulegen.

ANLAGEN: 1) Liniennetz Breisgau-S-Bahn 2020 – Fortgeschriebene Fassung vom 15.03.2010
2) Entscheidungsfahrplan – Stand: 03.03.2010

Begründung

1 Ausgangslage

Das „**Integrierte regionale Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2020**“ umfasst neben dem Ausbau des **SPNV**-Netzes (S-Bahn- und Regionalexpress-Verkehre (RE)), zu dem im Folgenden ein ausführlicher Sachstandsbericht gegeben wird, auch die **regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken**, die schrittweise parallel zum SPNV umgesetzt werden sollen (vgl. hierzu auch die Drucksachen ZRF-bA/VV 2010.003 sowie .004). Bestandteil der Breisgau-S-Bahn 2020 ist ferner ein **Regionalbus**-Konzept, mit dem diejenigen Bereiche der Region erschlossen werden sollen, die nicht unmittelbar im Einzugsbereich einer Schienenstrecke liegen. Regionalbus- und Schienennetz sind über **Umsteigeanlagen** an zahlreichen Stationen eng miteinander zu verknüpfen.

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) unter Hinzuziehung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie GmbH und Südwestdeutsche Verkehrs AG (SWEG) gegründet.

2 Aktuelle Ergebnisse und Sachstand

2.1 Fortschreibung Liniennetzkonzept

Die Verbandsversammlung des ZRF hat in der Sitzung am 10.06.2009 das Liniennetzkonzept für die S-Bahn und den RE-Verkehr beschlossen, das den weiteren Arbeitsschritten zur Umsetzung der Breisgau-S-Bahn 2020 zugrunde zu legen ist. Im Zuge der weiteren Planungen ergaben sich geringfügige Modifikationen im Liniennetzkonzept, die im Folgenden erläutert werden (siehe auch Anlage 1):

Konzept obere Höllentalbahn

Bereits im Beschluss 2009 war von einer Durchbindung der **S-Bahn-Linie S1** von **Breisach über Freiburg und Neustadt bis nach Donaueschingen** ausgegangen worden. Mit Blick auf diese Weiterführung hat Ende Februar 2010 ein Abstimmungsgespräch zwischen der ZRF-Verwaltung, der NVBW und dem Landkreis Schwarzwald-Baar stattgefunden. Der Landkreis Schwarzwald-Baar hat ein sehr großes Interesse an der Elektrifizierung von Neustadt bis Donaueschingen und an der Durchbindung der S-Bahnen und hat sich auf Verwaltungsebene bereiterklärt, die Co-Finanzierung für die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen auf dem Kreisgebiet zu prüfen. Allerdings wünscht der Schwarzwald-Baar-Kreis eine **Verlängerung der Linie bis zum Oberzentrum Villingen**. Diese Konzeption wäre nicht mit zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen verbunden und wird auch aus Sicht der NVBW befürwortet. Aus Sicht des ZRF steht dem nichts entgegen. Daher wird vorgeschlagen, diese Änderung im Liniennetz und bei den weiteren Planungsschritten zu berücksichtigen.

Dem Landkreis Schwarzwald-Baar wurde seitens der ZRF-Verwaltung angeboten, das Projektmanagement bei der Planung und Umsetzung der dortigen Maßnahmen gegen anteilige Kostenerstattung zu übernehmen. Die Verwaltung hat dem grundsätzlich zugestimmt. Daher wird die ZRF-Verwaltung einen Entwurf für eine Vereinbarung erarbeiten und mit der Verwaltung des Schwarzwald-Baar-Kreises vorabstimmen. Anschließend soll in einem Gespräch zwischen der stellvertretenden Verbandsvorsitzenden Störr-Ritter und Landrat Heim die Schlussabstimmung erfolgen und das weitere Vorgehen erörtert werden.

Flügel-Konzept Titisee

Im Bereich der oberen Höllentalbahn sah das Liniennetzkonzept bislang vor, die im 30-Minuten-Takt fahrenden Linien **S1 und S11 abwechselnd nach Neustadt, Donaueschingen und Villingen bzw. nach Seebrugg** zu führen. Damit war Neustadt außerhalb der Hauptverkehrszeiten, in denen zusätzlich die Linie S13 Titisee-Donaueschingen verkehren sollte, nur stündlich an das S-Bahn-Netz angeschlossen. Nach dem derzeitigen Planungsstand besteht die Möglichkeit, den Bahnhof Titisee signaltechnisch mit geringem Aufwand so auszubauen, dass die Linie S11 geflügelt werden könnte. Damit könnte der eine Zugteil nach Neustadt und – in den Hauptverkehrszeiten – nach Donaueschingen und Villingen verlängert werden, während der zweite Zugteil nach Seebrugg fahren würde. Neustadt wäre somit auch im 30-Minuten-Takt in Richtung Freiburg angebunden. Mit dieser Konzeption könnte der Umbaufwand im Bahnhof Neustadt reduziert werden. Es wäre allerdings zu empfehlen, dann den Mittelbahnsteig in Titisee halbseitig auszubauen und barrierefrei anzuschließen – eine Maßnahme, die auch für den Sonntagsverkehr (siehe unten) sinnvoll wäre. In der Bilanz wäre mit Mehrkosten in Höhe von ca. 1,0 bis 1,5 Mio. Euro zu rechnen, bei gleichzeitig jedoch deutlich höherem Nutzen für die Fahrgäste.

An Sonntagen dürfte wegen der hohen Nachfrage in Richtung Seebrugg ein Flügel der Züge allerdings nicht möglich sein. Zudem steht die Machbarkeit der Umbaumaßnahmen in Titisee unter dem Vorbehalt der Ergebnisse der weiteren Planungsschritte.

Sonntagsverkehr Höllentalbahn

Um die zu erwartende hohe Nachfrage auf der Höllentalbahn an Sonntagen abdecken zu können, bestünde – vorbehaltlich weiterer Prüfungen zur technischen Machbarkeit – die Möglichkeit, ein Mal pro Stunde einen **zusätzlichen Zug der S14 von Himmelreich bis Titisee** zu verlängern. Auch diese Option ist bereits in dem fortgeschriebenen Liniennetz gemäß Anlage 1 berücksichtigt.

Bei einem Abstimmungsgespräch haben das Umwelt- und Verkehrsministerium und die NVBW diesem fortgeschriebenen Liniennetz zugestimmt. Daher wird vorgeschlagen dieses Liniennetz den weiteren Planungsschritten zugrunde zu legen.

2.2 Standardisierte Bewertung

Die Maßnahmen zum Ausbau der S-Bahn wurden insgesamt für eine Finanzierung im GVFG-Bundesprogramm angemeldet – mit einem aus Sicht des ZRF günstigeren Zuschussatz von 80% statt 75%.

Als Voraussetzung für eine Bezuschussung muss über eine Standardisierte Bewertung der gesamtwirtschaftliche Nutzen des Projektes nachgewiesen werden. Die Arbeiten an dieser Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) sind bereits weit fortgeschritten. Der **vorläufige Nutzen-Kosten-Indikator** beläuft sich auf **1,99** und liegt damit deutlich über dem Mindestwert von 1,00 für die Bezuschussung. Das Ergebnis bedeutet, dass der volkswirtschaftliche Gesamt-Nutzen des S-Bahn-Ausbaus doppelt so hoch ist wie die Kosten. Das endgültige Ergebnis soll Ende März vorliegen, der Abschlussbericht nach Durchführung der so genannten Folgekostenrechnung im Juli 2010.

Die Abstimmungsgespräche mit den Zuwendungsgebern – Bund und Land – sind sehr positiv verlaufen. Der Bund hat bei dem letzten Gespräch am 25.02.2010 in Bleibach die bislang vorliegenden Teilergebnisse akzeptiert und seine grundsätzliche Bereitschaft zur Förderung erneut bestätigt.

Um eine Aufnahme des Gesamtvorhabens in das Bundesprogramm formal zu beantragen, wird der ZRF im April einen **GVFG-Rahmenantrag** einreichen. Zeitgleich können dann auch die ersten konkreten Förderanträge, z. B. für die Münstertalbahn, gestellt werden.

Mit Blick auf das **GVFG-Bundesprogramm** ist zu beachten, dass es nach heutigem Stand **am 31.12.2019 endet** und unklar ist, ob es eine Nachfolgeregelung auf Bundes- oder Landesebene überhaupt gibt und wie diese möglicherweise 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 Maßnahmen im Netz der DB AG

Die **Maßnahmen** zum Ausbau der S-Bahn-Infrastruktur im **Bereich der DB AG** (Stationen, Streckenausbau, Elektrifizierung) umfassen ein Gesamtvolumen in Höhe von ca. 245 Mio. Euro (Baukosten). Davon sollen gemäß den Erläuterungen in Drucksache ZRF-bA/VV 2009.010 **bis 2018 rund 180 Mio. Euro** investiert werden.

Um dieses umfangreiche Programm zu strukturieren, haben sich die ZRF-Verwaltung und die DB AG auf die Einteilung der Vorhaben in **zwei Pakete** verständigt:

- **Paket 1:** Ost-West-Achse Breisach-Freiburg-Neustadt/Seebrugg
Elztalbahn (*als Option*)
- **Paket 2:** Elztalbahn (*falls nicht in Paket 1*)
Güterbahn Nord mit Gleisverbindung zur Breisacher Bahn und Messebahnhof („Messekurve“)
Ausbau Abschnitt Hauptbahnhof - Güterbahn (*im notwendigen Umfang*)
Östliche Höllentalbahn Neustadt - Donaueschingen

Zusätzlich hierzu bildet die Vorabmaßnahme Müllheim-Neuenburg ein eigenständiges Projekt (siehe auch Ziffer 2.6.).

Bei allen weiteren, nachfolgende genannten **Maßnahmen** im Netz der DB AG besteht eine unmittelbare **Abhängigkeit zum 4-gleisigen Ausbau der Rheintalbahn**:

- Ausbau der Stationen an der Rheintalbahn
- Querverbindung in Riegel zwischen der Kaiserstuhlbahn und der Rheintalbahn
- Ausbau südliche Güterbahn in Freiburg mit Gleisverbindung Richtung Hauptbahnhof.

Diese Projekte werden somit erst „**nach 2018**“, also nach der (Haupt)Inbetriebnahme der Breisgau-S-Bahn 2020 im Rahmen eines weiteren Pakets realisiert werden können.

Die oben beschriebene Einteilung dient insbesondere als Grundlage für die **DB-internen Abstimmungs- und Entscheidungsverfahren**. Sie soll aber auch maßgeblich sein für die Planungsvereinbarungen des ZRF mit der DB AG als Infrastrukturunternehmen und für die Beauftragung von Planungsleistungen. Die Realisierung der einzelnen Maßnahmen innerhalb der Pakete wird dem gegenüber in Teilschritten erfolgen. Diese Struktur mit nur 2 Paketen ist aus Sicht der ZRF-Verwaltung zu begrüßen, da die aufwändigen Verfahrensabläufe innerhalb der DB AG reduziert werden können, was eine Grundvoraussetzung für die zeitgerechte Umsetzung der Maßnahmen ist.

Paket 1 enthält als **Option** den **Ausbau der Elztalbahn** inkl. Elektrifizierung für eine Verlängerung des 30-Minuten-Taktes bis Elzach. Falls sich der ZRF und der Landkreis Emmendingen entscheiden sollten, die Option einzugehen, könnten die Maßnahmen definitiv in die Planungsvereinbarung Ost-West-Achse (siehe Ziffer 2.4.) aufgenommen werden. Gemäß Zeitplan der DB AG bestünde damit die Möglichkeit, dass der Ausbau der Elztalbahn bereits 2014 abgeschlossen sein könnte. Gleichzeitig hat die NVBW signalisiert, dass die Ausschreibung der S-Bahn-Verkehre so ausgerichtet werden könnte, dass ebenfalls ab 2014 das erweiterte Fahrplanangebot mit neuen Fahrzeugen eingerichtet werden könnte.

Der Landkreis Emmendingen beabsichtigt, in einer Kreistagsitzung vor der Sommerpause eine Entscheidung zur Elztalbahn herbeizuführen. Anschließend könnte die Planungsvereinbarung mit der DB AG in dem dann feststehenden Umfang abgeschlossen werden. Im Haushaltsplan 2010 des ZRF sind Planungsmittel sowohl für die Ost-West-Achse wie auch – vorsorglich – für die Elztalbahn eingestellt.

Falls die Elztalbahn nicht als Teil des Pakets 1 auf den Weg gebracht werden soll, würde eine Fertigstellung und Inbetriebnahme spätestens zum Dezember 2018 erfolgen. Auch innerhalb des Pakets 2 wird es eine zeitliche Abstufung der Maßnahmen geben, die jedoch erst im Rahmen weiterer Planungen festgelegt werden kann.

2.4 Sachstand Planung Ost-West-Achse

Auf Grundlage des Beschlusses der Verbandsversammlung vom 16.12.2009 soll mit der DB AG eine **Planungsvereinbarung zum Ausbau der Ost-West-Achse Breisach-Neustadt/Seebrugg** abgeschlossen werden. Dies kann vsl. in der zweiten Jahreshälfte erfolgen. Derzeit wird der Vertragsentwurf zwischen der DB und der ZRF-Verwaltung abgestimmt als Grundlage für die notwendige Zustimmung im Vorstand der DB AG.

2.5 Vorabmaßnahme Münstertalbahn

Nach Unterzeichnung der **Planungsvereinbarung** mit dem ZRF hat die SWEG im Rahmen eines Vergabeverfahrens Fachbüros mit den Planungsleistungen für den Ausbau der Stationen und der Strecke sowie für die Elektrifizierung beauftragt. Die Planungen werden parallel für alle Teilmaßnahmen – Elektrifizierung, Stationen, Streckenausbau – vorangetrieben. Die ersten Ergebnisse konnten bereits in allen drei betroffenen Gemeinden im Rahmen von **öffentlichen Gemeinderatssitzungen** vorgestellt werden und sind auf positive Resonanz gestoßen. Auf dieser Grundlage bereitet die SWEG derzeit einen **Förderantrag** vor und wird diesen anschließend über das Land beim Bund einreichen.

Der Beginn des **Planfeststellungsverfahrens** ist im Mai 2010 und der Baubeginn für Anfang 2011 vorgesehen. Einen optimalen Ablauf aller Schritte vorausgesetzt, könnte eine **Inbetriebnahme im Sommer 2012** erfolgen.

Parallel zur Planung für den Ausbau der Infrastruktur bereitet das Land als Aufgabenträger die Vergabe der Betriebsleistungen vor. Die notwendige Vorinformation im EU-Amtsblatt ist bereits am 25.08.2009 erfolgt. Es liegt ein **Fahrplankonzept** vor, das werktags von einem 30-Minuten-Takt Bad Krozingen – Staufeu Süd mit stündlicher Durchbindung bis Münstertal ausgeht. Neben Verstärkungen in den Hauptverkehrszeiten soll das Angebot auch am Abend und am Wochenende ausgeweitet werden. Alle Züge werden in Bad Krozingen optimal an die Rheintalbahn angebunden.

2.6 Vorabmaßnahme Müllheim-Mulhouse

Nach Unterzeichnung der **Planungsvereinbarung** zwischen ZRF und DB AG im November 2009 hatte die DB ein Angebot für die Durchführung der Planungsleistungen eingeholt. Die Angebotssumme liegt im Rahmen der geschätzten Planungskostenanteile gemäß Planungsvereinbarung. Nachdem DB-intern weitere Abstimmungen und eine grobe Wirtschaftlichkeitsberechnung erforderlich waren und diese zwischenzeitlich abgeschlossen wurden, ist auch die **Vergabe der Planungsleistungen erfolgt**.

Ziel ist eine Wiederaufnahme des regelmäßigen S-Bahn-Verkehrs nach Mulhouse Ende 2012. Dieses Datum ist auch mit der französischen Seite abgestimmt, jedoch gestaltet sich die Abstimmung der konkreten Schritte mit der Région Alsace derzeit schwierig. Ein weiteres Gespräch mit dem Land und der Région Alsace auf Arbeitsebene ist Ende März vorgesehen. Darüber hinaus ist eine politische Initiative geplant, nachdem nach den erfolgten Regionalratswahlen auch der neue Regionalpräsident für das Elsass, M. Philippe Richert, gewählt worden ist.

3 Vergabe der S-Bahn-Betriebsleistungen

Das fortgeschriebene **Linienetzkonzept Breisgau-S-Bahn 2020 gemäß Anlage 1** zu dieser Drucksache definiert die gemeinsamen Ziele von Land und ZRF für das künftige betriebliche Angebot der Breisgau-S-Bahn 2020. Das Land ist Aufgabenträger für den SPNV und somit verantwortlich für die Bestellung und Finanzierung der RE- und S-Bahn-Verkehre. Gemäß „Freiburger Erklärung“ ist der ZRF an der Vorbereitung der Vergabeverfahren umfassend zu beteiligen und vor einer Entscheidung anzuhören. Hierzu wird eine **gemeinsame Arbeitsgruppe** gebildet, deren Mitglieder besonderen Verschwiegenheitspflichten unterliegen, um eine Anfechtbarkeit der Vergabeentscheidungen auszuschließen. Die Arbeitsgruppe tritt Mitte April erstmals zusammen. Sobald – vsl. im Frühsommer – die ersten Ergebnisse der Arbeitsgruppe vorliegen, können auf dieser Grundlage dann auch mit dem Land die **Konditionen für eine Finanzierungsbeteiligung des ZRF am Verkehrsangebot für die S-Bahn** auf Basis der Freiburger Erklärung vertraglich fixiert werden.

Anlage 1 zeigt das Betriebsprogramm an normalen Werktagen sowie die Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten. Die Abstufung des Angebotes am frühen Morgen, am Abend sowie an den Wochenenden ist in einem nächsten Schritt mit dem Land abzustimmen. Einen Vorschlag aus Sicht des ZRF hat die Verwaltung der NVBW bereits übermittelt. Dieser geht unter anderem davon aus, dass der Tagesverkehr an Samstagen nicht wesentlich vom Umfang Montag bis Freitag abweicht und auch am Abend soll auf den S-Bahn-Strecken bis etwa 24:00 Uhr mindestens noch ein Stundentakt angeboten werden mit Verdichtungen auf den starken Achsen Ost-West und Nord-Süd. Letzteres gilt ebenso für den Sonntagsverkehr.

Darüber hinaus muss der ZRF weitere **Anforderungen an den künftigen Betrieb** aus seiner Sicht definieren, um sie mit dem Land und der NVBW abzustimmen. Diese Anforderungen können sich auf die verschiedensten Aspekte beziehen, z.B. auf die Fahrzeugausstattung (u.a. Anteil Mehrzweckflächen zur Fahrradmitnahme, Umfang Niederflurbereiche) oder auch auf den Einsatz von Begleitpersonal (Sicherheit, Information, Kontrolle). Die Position des ZRF wird derzeit noch erarbeitet und soll im Sommer oder Herbst in den ZRF-Gremien beraten werden.

4 Sachstand regional bedeutsame Stadtbahnstrecken

Auf der Grundlage des städtischen Stadtbahnausbauprogramms planen Stadt und VAG den weiteren Ausbau des Stadtbahnnetzes in der Stadt Freiburg. Die Zeitplanung für die regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken (Stadtbahn Littenweiler sowie Stadtbahn in die nördlichen Stadtteile und nach Gundelfingen) wird dabei jeweils eng mit der ZRF-Investitionsplanung abgestimmt.

Es ist vorgesehen, dass sich der Gemeinderat der Stadt Freiburg im Juni sowohl mit den städtischen als auch den regionalen ÖPNV-Vorhaben befassen wird. In der Verbandsversammlung des ZRF am 30.06.2010 wird über die geplanten weiteren Stadtbahnprojekte in Freiburg und das Ergebnis der gemeinderätlichen Beratungen berichtet werden (siehe auch Drucksache ZRF-bA/VV 2010.003).

5 Weiteres Vorgehen - Entscheidungsfahrplan

In der Sitzung am 08.10.2009 hatte die Verwaltung einen **Entscheidungsfahrplan** mit den wichtigsten Meilensteinen zur Umsetzung der Breisgau-S-Bahn 2020 aus Sicht des ZRF vorgelegt. Inhaltlich ging dieser Fahrplan davon aus, dass der Betrieb auf allen S-Bahn-Strecken für eine Inbetriebnahme im Dezember 2018 neu ausgeschrieben wird und gleichzeitig auch die notwendigen Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur abgeschlossen sein müssen.

Bestimmt wird der zeitliche Ablauf vor allem durch den Vorlauf für das Ausschreibungsverfahren (2 Jahre) und die Vorbereitung der Inbetriebnahme (4 Jahre – insbesondere für die Beschaffung der neuen Fahrzeuge). Somit war davon ausgegangen worden, dass der ZRF spätestens im ersten Halbjahr 2012 eine abschließende und verbindliche Entscheidung zum Umfang der Breisgau-S-Bahn 2020 hätte fällen müssen.

In der Vorinformation zu den anstehenden Ausschreibungen im EU-Amtsblatt hat das Land einen Ansatz für eine stufenweise Inbetriebnahme der S-Bahn-Leistungen definiert. Danach könnte der erweiterte Betrieb auf der Elztalbahn (30-Minuten-Takt bis Elzach, elektrisch) bereits ab Dezember 2014 aufgenommen werden. Auf der Rheintalbahn strebt das Land eine Inbetriebnahme von RE- und S-Bahn-Verkehren zum Dezember 2016 an, um angesichts des zu diesem Zeitpunkt auslaufenden Verkehrsvertrags mit der DB AG einen nahtlosen Übergang auf einen neuen Betreiber zu erreichen. Damit stünden ab diesem Zeitpunkt auf der Rheintalbahn ebenfalls zusätzliche Leistungen bereit, um die heute vorhandenen Mängel im Angebot – soweit betrieblich machbar – zu beseitigen.

Allerdings würde dieser Zeitplan aufgrund der vorgezogenen Inbetriebnahme der Elztalbahn bedeuten, dass der **ZRF** bereits am **Jahresende 2010** einen **abschließenden und verbindlichen Beschluss zum Umfang der Breisgau-S-Bahn 2020 – Betrieb und Infrastruktur** – fällen und sich damit gleichzeitig verpflichten müsste:

- sich an den Kosten für den Ausbau der Infrastruktur gemäß den Regularien des Bundes-GVFG (ggf. auch des Entflechtungsgesetzes) zu beteiligen (Planung und Komplementärfinanzierung der Baukosten) und
- auf Dauer einen Teil der Kosten für das S-Bahn-Verkehrsangebot in dem mit dem Land vereinbarten Umfang entsprechend der Freiburger Erklärung zu tragen (vgl. Ziffer 3).

Der Entscheidungsfahrplan wurde auf dieser Grundlage überarbeitet und ist als Anlage 2 dieser Drucksache beigelegt.

Bearbeitet von
<< Uwe Schade >>

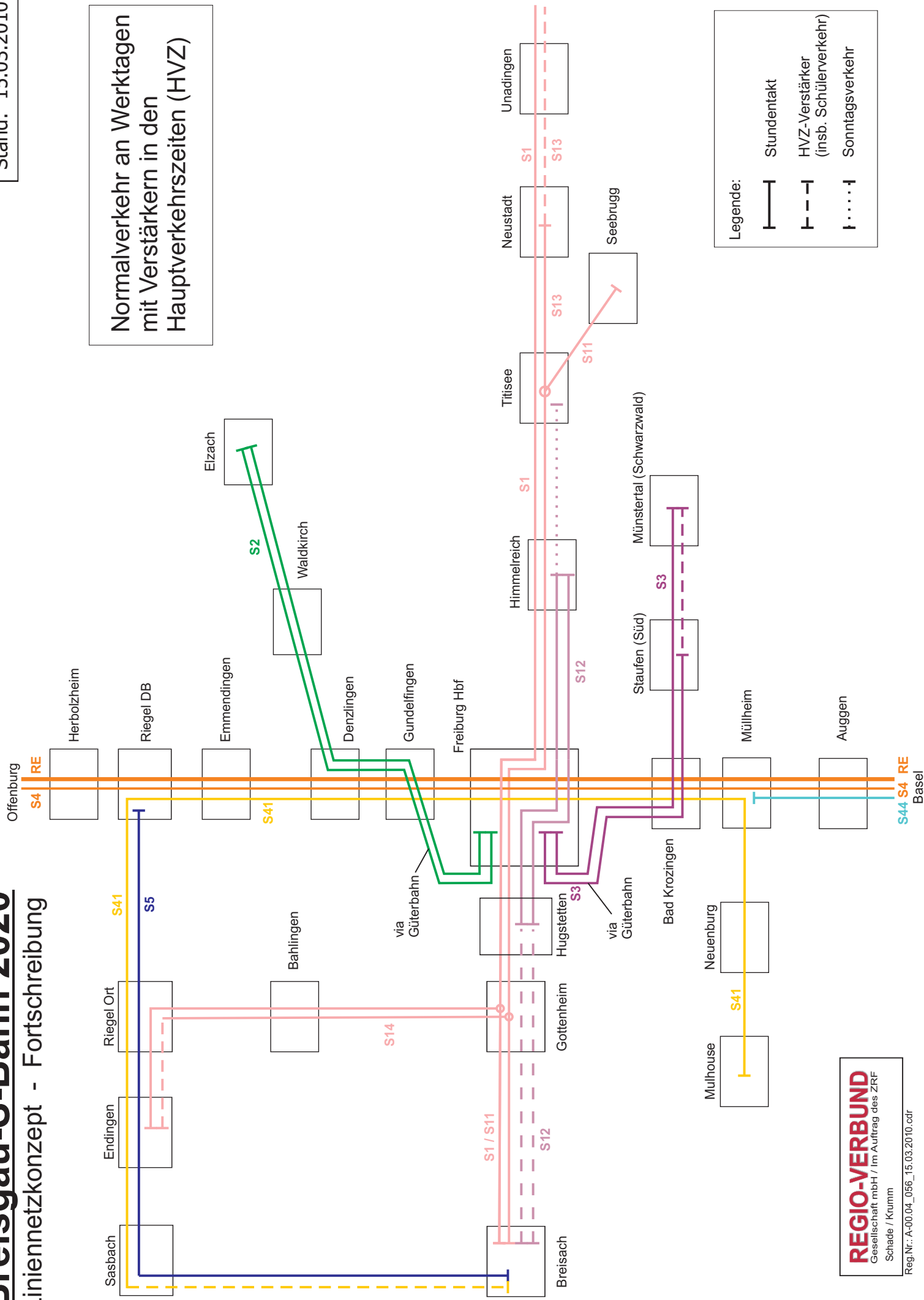
-Verwaltung ZRF-

Breisgau-S-Bahn 2020

Linienetzkonzept - Fortschreibung

Stand: 15.03.2010

Normalverkehr an Werktagen
mit Verstärkern in den
Hauptverkehrszeiten (HVZ)



Villingen

Anlage 1 zu DS ZRF-bA/VV 2010.002

Breisgau-S-Bahn 2020 - Entscheidungsfahrplan

Termin Jahr Monat	Aktion	WER macht WAS?		
		ZRF	Bund / Land	AG Netz 2018*
2010	Mai / Juni <u>Projektstruktur S-Bahn</u> ➤ Strukturierung der Projekte SWEG und DB AG ➤ Zuordnung Elztalbahn	Beschluss ➤ Mai: Kreistag Emmendingen zu ➤ Juni ZRF-VV	Bestätigung grundsätzliche Förderfähigkeit (Bund / Land)	
	Juli <u>Standardisierte Bewertung Nutzen-Kosten-Untersuchung</u>	Abschluss	Bestätigung grundsätzliche Förderfähigkeit (Bund / Land)	
	Nov. <u>Ausschreibungsfahrplan</u> ➤ Umfang S-Bahn-Betrieb ➤ Basis für die Ausschreibung VERSCHOBEN von Dez. 2011 !	Abstimmung	Entscheidung, inkl.: ➤ verbindliche Vereinbarung ZRF-Kostenanteil (Eckpunkte)	
	Dez. <u>Verbindliche Entscheidung</u> ➤ Umfang S-Bahn-Betrieb ➤ Infrastrukturmaßnahmen VERSCHOBEN von Juni 2012 !	Beschluss → Änderungen sind ab diesem Zeitpunkt nicht mehr möglich	Zustimmung	Vorbereitung
	Dez.	Fertigstellung provisorische Bahnsteigverlängerung Gottenheim und FR-West und Inbetriebnahme		
2011	Jan. <u>Ausschreibung Betrieb</u> ➤ S-Bahn-Verkehr (alle Lose) VERSCHOBEN von Dez. 2012 !	Abstimmung	Veröffentlichung	

Termin		Aktion	WER macht WAS?		
Jahr	Monat		ZRF	Bund / Land	AG Netz 2018*
2012	Juni	Fertigstellung Infrastruktur und Inbetriebnahme Münstertalbahn (Vergabe Betrieb vorab parallel)			
	Dez.	Fertigstellung Infrastruktur Müllheim - Neuenburg			
	Dez.	Inbetriebnahme Müllheim - Mulhouse ➤ 5 - 6 Fahrtenpaare	WICHTIG: Vorab Vergabe Betrieb erforderlich, Abstimmung mit Région Alsace !		
2013	Jan.	Vergabe Betrieb ➤ S-Bahn-Verkehr (alle Lose) VERSCHOBEN von Dez. 2014 !	Abstimmung	Zuschlag	
2014	Dez.	Fertigstellung Infrastruktur Elztalbahn inkl. Elektrifizierung			
	Dez.	Beginn Vorlaufbetrieb ➤ Elztalbahn			
2016	Dez.	Beginn Vorlaufbetrieb ➤ Rheintalbahn ➤ Höllental-/Drei-Seen-Bahn (evtl.)			
	Dez.	Fertigstellung Elektrifizierung Neustadt - Donaueschingen, Bahnsteige Drei-Seen-Bahn			
2018	Nov.	Fertigstellung Infratsruktur Ost-West-Achse gesamt und Kaiserstuhlbahn			
	Dez.	Betriebsaufnahme Breisgau-S-Bahn 2020 ➤ Maßnahmen <u>ohne</u> Ausbau Rheintalbahn			

* Mitglieder: Umwelt- und Verkehrsministerium B-W (Leitung), Nahverkehrsgesellschaft B-W, ZRF, DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie GmbH, SWEG

L:\GuT\Regio Verbund\Sitzungen_VORLAGEN\B_Sitzungen_aktuell\ba_10_04_28\TOP_1_nö_Breisgau-S-Bahn_Sachstand\Material\2010.002_BSB 2020_Anlage 2_Entschfpl.odt