

BESCHLUSSVORLAGE

Bearbeitet von:

Tel.Nr.:

Datum:

Uwe Schade

0761/201-4570

25.03.2009

Betreff:

Integriertes regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn

- Sachstandsbericht zur Projektentwicklung
 - Grundsatzbeschluss zum Konzept Breisgau-S-Bahn 2020
 - Vorabmaßnahmen
 - Planungsbeschluss
-

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
bA	29.04.2009		X	X	
VV	10.06.2009	X			X

Beschlussantrag:

1. Die Verbandsversammlung des ZRF nimmt den Sachstandsbericht zur Umsetzung der „Freiburger Erklärung“ und zur Entwicklung des Projektes Breisgau-S-Bahn 2020 zur Kenntnis.
2. Die Verbandsversammlung des ZRF beschließt, das Liniennetzkonzept Variante „Flügel“ gemäß Anlage 1 dieser Drucksache den weiteren Arbeitsschritten zur Umsetzung der Breisgau-S-Bahn 2020 zugrunde zu legen. Dies sind insbesondere die Erarbeitung der Standardisierten Bewertung, die Festlegung der Infrastrukturmaßnahmen, die Planung der ersten Projekte und die weitere Vorbereitung der Ausschreibung.
3. Die Verbandsversammlung beauftragt die Verwaltung, die Vorabmaßnahmen gemäß Ziffer 5 dieser Drucksache gemeinsam mit den beteiligten Partnern mit hoher Priorität weiter zu verfolgen, um deren vorzeitige Umsetzung gewährleisten zu können.

4. Die **Verbandsversammlung** beauftragt den **Verbandsvorsitzenden**, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsansätze für die Projekte der **Breisgau-S-Bahn 2020 Planungsvereinbarungen** mit der **Deutschen Bahn AG** bzw. der **SWEG** abzuschließen bzw. Planungsleistungen an andere Auftragnehmer (z. B. Ingenieurbüros) zu vergeben.
5. Die **Verbandsversammlung** beschließt, die **Zwischenstufe (Planfall Z)** der **Breisgau-S-Bahn 2005**, die von der **Verbandsversammlung** am **19.06.1997** zur Umsetzung beschlossen worden war, in der im Bereich der **S-Bahn-Konzeption** gemäß **Anlage 1** zu dieser Drucksache (**Variante „Flügeln“**) modifizierten Form als **Gesamtnetzausbauprogramm** der **Prognose** für den **Nutzer-Schlüssel** gemäß **§ 14 Abs. 4 Nr. 2-neu** zugrunde zu legen.

ANLAGEN:

- 1 Liniennetzkonzept Variante „Flügeln“
- 2 Liniennetzkonzept Variante „Ohne Flügeln“
- 3 Erläuterungen zu den Liniennetzkonzepten

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).

2 Aktuelle Ergebnisse und Sachstand

2.1 Kooperationsvertrag

Die **Verbandsversammlung** hat den **Verbandsvorsitzenden** in der Sitzung am 28.05.2008 ermächtigt, einen **Kooperationsvertrag** mit dem Land, der DB AG und der SWEG abzuschließen (Drucksache ZRF-VV 2008.006). Damit werden die Infrastrukturunternehmen verpflichtet, die Weiterentwicklung der Breisgau-S-Bahn und die Vorbereitungen für den notwendigen Ausbau der Infrastruktur, die parallel zu den Planungen für das betriebliche Angebot fortgeführt werden müssen, aktiv zu unterstützen.

Der **Kooperationsvertrag** wurde am 11.03.2009 im Rahmen des ÖPNV-Innovationskongresses des Landes Baden-Württemberg in Freiburg unterzeichnet. Die Unterzeichnung und insbesondere die Planungen zur Breisgau-S-Bahn 2020 fanden ein sehr positives Echo in der Presse und in der Öffentlichkeit.

2.2 Liniennetzkonzept und Netzgrafik

Ausgehend vom Liniennetzkonzept, das die Verbandsversammlung in der Sitzung am 28.05.2008 als Grundlage für die weiteren Arbeitsschritte zur Kenntnis genommen hatte, hat die AG Netz 2018 eine sogenannte **Netzgrafik** erarbeitet. Darin werden für alle geplanten S-Bahn-Linien Abfahrts- und Ankunftszeiten an den Bahnhöfen definiert und das Gesamtsystem schrittweise optimiert, um günstige Verknüpfungen innerhalb der Region, zu den angrenzenden S-Bahn-Systemen und zum Fernverkehr zu erhalten.

Die Ergebnisse aus der Netzgrafik-Planung haben zu einer **Veränderung des Liniennetzkonzeptes** geführt:

- Aus fahrplantechnischen Gründen konnten die ursprünglich vorgesehenen Linienvknüpfungen Elztalbahnhof $\leftarrow \rightarrow$ Höllentalbahnhof und Kaiserstuhlbahn Ost $\leftarrow \rightarrow$ Münsertalbahnhof nicht beibehalten werden. Mit der **neu gewählten Verknüpfung** Breisacher Bahnhof/Kaiserstuhlbahn Ost $\leftarrow \rightarrow$ Höllentalbahnhof/Drei-Seen-Bahn entsteht eine von der Rheintalbahnhof unabhängige Achse, die durch Änderungen von außen, z.B. des Fernverkehrskonzeptes, nicht unmittelbar beeinflusst wird.
- Das aktuelle Liniennetzkonzept geht zudem davon aus, dass **alle Strecken im Bereich des ZRF elektrifiziert** werden. Voruntersuchungen des Landes und der SWEG haben gezeigt, dass eine Umstellung von Diesel- auf Elektrobetrieb wirtschaftlich sein kann, da sich der Zuschussbedarf senken lässt und die jährlichen Einsparungen die Abschreibungsraten für die Investitionen in die Elektrifizierung (rund 70 Mio. Euro für alle Strecken) übersteigen.
- Entlang der **Höllentalbahnhof** ermöglicht die **noch zu prüfende Elektrifizierung** der Strecke Neustadt Donauwiesing die umsteigefreie **Durchbindung der Züge über Neustadt hinaus bis Donauwiesing**. Darüber hinaus ist es Zielsetzung des ZRF, auch auf dem Abschnitt Titisee-Donauwiesing Verstärkerfahrten zum 30-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten anzubieten. Voraussetzung hierfür wären eine positive Geamtbewertung der Strecke und die finanzielle Beteiligung des Schwarzwald-Baar-Kreises.
- Im Bereich der **Kaiserstuhlbahn Ost** und der **Breisacher Bahnhof** sind **zwei unterschiedliche Varianten für die Führung der S-Bahn-Linien** möglich (Varianten „Flügel“ und „Ohne Flügel“). In Anlage 3 findet sich eine kurze Beschreibung dieser Varianten einschließlich der Vor- und Nachteile.

Aufgrund einer Abwägung zwischen den beiden Varianten schlägt die Verwaltung gemäß Ziffer 2. des Beschlussantrages vor, das Liniennetzkonzept Variante „Flügel“ gemäß Anlage 1 dieser Drucksache den weiteren Arbeitsschritten zur Umsetzung der Breisgau-S-Bahn 2020 zugrunde zu legen.

Die **beiden Varianten sind im wesentlichen identisch** und bieten den Fahrgästen in der Region ein **hochwertiges S-Bahn-System**, das weitgehend unabhängig ist von externen Einflussfaktoren wie zum Beispiel der Entwicklung des Fernverkehrsangebotes auf der Rheintalbahnhof. Die **Verknüpfung der S-Bahn-Linien** an den wichtigsten Umsteigepunkten in der Region kann nach heutigem Kenntnisstand optimal gewährleistet werden, systembedingt werden allerdings nicht alle wünschenswerten Verknüpfungen an allen Stationen mit kurzen Umsteigezeiten realisiert werden können. Im Hauptbahnhof Freiburg werden die entsprechenden Linien auch fahrplantechnisch durchgebunden, d.h. lange Wartezeiten, wie sie heute bei Zügen der Rheintalbahnhof entstehen, werden künftig entfallen. Durch die Verstärkung der Takte ist davon auszugehen, dass sich dennoch gute Anschlüsse auch zum Fernverkehr ergeben.

Die Variante „Flügeln“ stellt jedoch im Korridor Breisacher Bahn/Kaiserstuhlbahn Ost insgesamt das bessere Angebot dar. Im engeren Einzugsbereich um Freiburg zwischen Hugstetten und Himmelreich würden die Züge im **15-Minuten-Takt** verkehren. Hier bleibt diese Variante gegenüber der Variante „Ohne Flügeln“ leicht zurück. Allerdings bietet sie die Möglichkeit, den 15-Minuten-Takt **in den Hauptverkehrszeiten bis Breisach** zu verlängern, einer Achse, auf der nach wie vor Kapazitätsprobleme bestehen. Durch das Flügeln der Züge in Gottenheim ist zudem gewährleistet, dass **auch zwischen dem östlichen Kaiserstuhl und Breisach gute Umsteigebeziehungen** entstehen.

Bei den Ausführungen zur Abwägung der Liniennetzkonzepte ist zu beachten, dass diese auf den aktuellen Ergebnissen der Netzgrafik-Planung beruhen, die wiederum eine Vorausschau auf einen möglichen Fahrplan ab 2018 darstellt. Folglich mussten für verschiedene Randbedingungen, zum Beispiel das Fernverkehrskonzept Annahmen getroffen werden. Vor Beginn der Ausschreibung für den S-Bahn-Betrieb (vgl. 2012) müssen die Infrastrukturunternehmen die dann aktuelle Netzgrafik „testieren“ und damit bestätigen, dass die geplanten Betriebsleistungen der S-Bahn insgesamt fahrbar sind. **Die genaue Zeitlage der einzelnen Linien und die möglichen Verknüpfungen mit Umsteigezeiten können aber erst im Rahmen der konkreten Fahrplanerstellung zur Betriebsaufnahme im Dezember 2018 festgelegt werden.**

2.3 Kostenschätzung

Auf Basis der Netzgrafik zur Variante „Flügeln“ (Anlage 1) und der daraus abgeleiteten Musterfahrpläne erstellt die AG Netz 2018 eine Abschätzung der notwendigen Maßnahmen zum **Ausbau der Infrastruktur** und der damit verbundenen **Kosten**. Diese Grobkostenschätzungen werden im Auftrag des ZRF durch geeignete Planungsbüros erarbeitet.

Die Ergebnisse für die Maßnahmen an den Bahnhöfen und Haltepunkten im Bereich der **DB Station&Service AG** lagen zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Drucksache bereits vor. In Bezug auf die Länge der zu realisierenden Bahnsteige wurden hierbei Varianten untersucht, um im Rahmen der weiteren Planungen ein auf die zu erwartende Fahrgastnachfrage und die notwendigen Fahrzeugkapazitäten abgestimmtes Konzept umsetzen zu können. Die Kostenschätzung für die DB-Stationen ergab einen Wert von **rund 100 Mio. Euro**.

Für die Maßnahmen der **DB Energie GmbH** beläuft sich die Grobkostenschätzung auf **ca. 9 Mio. Euro** und umfasst alle Maßnahmen, die zur Stromversorgung für die neu zu elektrifizierenden Streckenabschnitte notwendig wären (Anschlüsse, Speiseleitungen, Unterwerke).

Für den Bereich der DB Netz AG und der SWEG laufend derzeit noch die Arbeiten. Die Ergebnisse der Grobkostenschätzung werden erst zur Beschlussfassung in der Verbandsversammlung im Juni vorliegen. Abgeleitet aus den Zahlen der Machbarkeitsstudie Breisgau-S-Bahn 2005 und aus der Investitionsplanung des ZRF ist nach derzeitigem Kenntnisstand von folgenden Kosten auszugehen.

- **DB Netz AG:** **vsl. ca. 106 Mio. Euro**
inkl. Elektrifizierung Breisacher Bahn, Elztalbahn und Neustadt-Donaueschingen
- **SWEG:** **vsl. ca. 46 Mio. Euro**
Stationen und Strecke inkl. Elektrifizierung Kaiserstuhlbahn und Münstertalbahn

Das vorläufig abgeschätzte Gesamtinvestitionsvolumen beläuft sich somit auf rund 260 Mio. Euro.

Das Volumen umfasst alle Projekte der Breisgau-S-Bahn 2020, wie sie sich aus dem gegenwärtigen Stand des Liniennetzkonzeptes Variante „Flügel“ ergeben. Berücksichtigt sind folglich auch **Maßnahmen**, die aus Sicht des ZRF bereits kurzfristig umgesetzt werden sollten mit dem Ziel, schnell in die Finanzierung einsteigen zu können und damit die Finanzbelastung zu verstetigen (siehe Ziffer 5). Ferner sind auch Maßnahmen enthalten, die wegen ihrer **Abhängigkeit zum Ausbau der Rheintalbahn** vsl. erst nach 2018 realisiert werden können, z.B. der Ausbau der Stationen entlang der Rheintalbahn.

3 Finanzierung

Das Land hat 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**, was bezogen auf das geschätzte Gesamtinvestitionsvolumen einem Betrag von bis zu 13 Mio. Euro entspricht. Außerdem dürfte sich mit der Bundesfinanzierung aus heutiger Sicht die Wahrscheinlichkeit erhöhen, dass die Zuschüsse insgesamt zeitgerecht im erforderlichen Umfang bereit gestellt werden.

Die **Anmeldung zum GVFG-Bundesprogramm** erfolgt über eine Meldung der grob abgeschätzten Investitionskosten mit der vsl. Verteilung auf Jahresscheiben. Diese Übersichten wurden über die DB AG für ihren Anteil und über das Land für den Anteil der SWEG mit geschätzten Gesamtinvestitionen in Höhe von 260 Mio. Euro bereits eingereicht. Parallel dazu führen die DB AG und das Land Gespräche mit den zuständigen Stellen beim Bund. Entscheidet der Bund positiv, wird das Vorhaben zunächst in die **Kategorie C** des Bundesprogramms aufgenommen, ohne dass damit bereits eine Förderung sicher gestellt ist.

Um Fördermittel zu erhalten, ist zu einem späteren Zeitpunkt ein förmlicher **GVFG-Antrag** zur Aufnahme in die **Kategorie A** zu stellen. Dies wiederum erfordert das Vorliegen von entsprechenden Ingenieurplanungen. Angesichts des sehr eng gesteckten Zeitplans für die Umsetzung der Projekte der Breisgau-S-Bahn 2020 wird vorgeschlagen, gemäß Ziffer 4. des Beschlussantrages zu dieser Drucksache einen allgemeinen **Planungsbeschluss** herbeizuführen, mit dem Planungsmittel jeweils **im Umfang der im Haushaltsplan vorhandenen Ansätze** frei gegeben werden und der Verbandsvorsitzende beauftragt wird, entsprechende Planungsvereinbarungen mit der DB AG, der SWEG oder Dritten (z.B. Planungsbüros) abzuschließen.

Ausgehend von den unter Ziffer 2.3 grob geschätzten Kostenansätzen ergibt sich bei einer Bundesfinanzierung eine vsl. **Gesamtbelastung für den ZRF** in Höhe von **rund 100 Mio. Euro**, die sich zusammensetzt aus:

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

Mit Blick auf das **GVFG-Bundesprogramm** ist zu beachten, dass es nach heutigem Stand spätestens **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.

4 Nutzen-Kosten-Untersuchung

Voraussetzung für eine Bezuschussung der Infrastrukturmaßnahmen der Breisgau-S-Bahn 2020 durch den Bund und/oder das Land ist der Nachweis eines positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses für das Gesamtvorhaben. Hierzu muss der ZRF eine sog. **Standardisierte Bewertung** erarbeiten lassen.

Im Rahmen der Standardisierten Bewertung soll in einem zusätzlichen Teilauftrag auch eine **Prognose** zur Herkunft der Fahrgäste auf den einzelnen Abschnitten des S-Bahn- und Stadtbahnnetzes erstellt werden, die als Basis für die Anpassung der Finanzierung des ZRF dient (Nutzer-Schlüssel - vgl. Drucksache ZRF-bA/VV 2009.002). Grundlage für diese Prognose bildet das Gesamtnetzausbauprogramm gemäß Ziffer 5. des Beschlussantrages.

Der REGIO-VERBUND hat für diese beiden Teilaufträge ein **Preisfrageverfahren** bei drei geeigneten Planungsbüros durchgeführt und die eingegangenen Angebote geprüft und bewertet.

Die Bearbeitung der Standardisierten Bewertung unterliegt einem hohen Zeitdruck, da die Ergebnisse Grundlage sind für die Aufnahme von Maßnahmen in das GVFG-Bundesprogramm und für die Umstellung der ZRF-Finanzierung. Der Verbandsvorsitzende hat daher den Zuschlag für beide Teilaufträge bereits Ende März an das Verkehrswissenschaftliche Institut VWI an der Universität Stuttgart erteilt. Das Büro hat das Verfahren der Standardisierten Bewertung im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums mit entwickelt und ist auch in die regelmäßige Fortschreibung eingebunden. Das Auftragsvolumen beträgt 104.500,- Euro netto für Teilauftrag 1 – Standardisierte Bewertung und 24.800,- Euro netto für Teilauftrag 2 – Prognose Finanzierungsschlüssel. Die erforderlichen Mittel stehen anteilig im Haushaltsplan 2009 bzw. über die Rücklage zur Verfügung.

5 Vorabmaßnahmen

Um extreme Spitzen in der Finanzbelastung zu vermeiden, sollten aus Sicht des ZRF bereits kurzfristig die ersten Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden. Möglich wäre dies grundsätzlich bei folgenden **Projekten**:

- Müllheim-Mulhouse: Ausbau des deutschen Abschnittes
Baukosten ca. 8,3 Mio. Euro,
- Kaiserstuhlbahn: Ausbaustufe 2
Baukosten ca. 6,0 Mio. Euro,
hier besteht bereits ein GVFG-Förderantrag im Landesprogramm, so dass Maßnahmen von der SWEG kurzfristig realisiert werden könnten.
- Münstertalbahn: Ausbau und Elektrifizierung
Baukosten ca. 12,0 Mio. Euro (*auf Basis einer ersten groben Schätzung*).

Zwar beabsichtigen das Land und der ZRF, aufgrund der günstigeren Finanzierungsbedingungen möglichst viele Maßnahmen über das GVFG-Bundesprogramm zu finanzieren, das Land hat jedoch zugestanden, dass im Einzelfall **auch eine Landesfinanzierung möglich** ist, falls ein Zuwendungsbescheid des Bundes nicht rechtzeitig für die Vorabmaßnahmen vorliegen sollte.

Daher wird vorgeschlagen, für den Ausbau der Strecke **Müllheim-Mulhouse** schnellstmöglich eine **Planungsvereinbarung** mit der DB AG abzuschließen. Die Verbandsversammlung hatte den Verbandsvorsitzenden bereits am 18.05.2006 hierzu im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel ermächtigt.

Zur **Kaiserstuhlbahn** ist von Seiten der SWEG ein **Konzept** zu entwickeln, welche Projekte noch auf Basis des bestehenden Förderantrages umgesetzt werden können, und dieses mit dem Land und dem ZRF abzustimmen. Erst danach kann ein Abgleich mit der Beschlusslage im ZRF und mit den bereits abgeschlossenen Bau- und Finanzierungsverträgen erfolgen.

In einem Schreiben an den ZRF hat die SWEG vorgeschlagen, auch die **Münstertalbahn** zwischen Bad Krozingen und Münstertal **so schnell wie möglich auszubauen und zu elektrifizieren**. Anschließend soll der Betrieb zwischen Münstertal und Bad Krozingen mit verbessertem Angebot auf Elektrotraktion umgestellt werden. Das Land hat signalisiert, dass es dieses Konzept als einen ersten Umsetzungsschritt der Breisgau-S-Bahn 2020 unterstützt.

Nach heutigem Kenntnisstand ist auf der Basis einer groben Kostenschätzung für den Ausbau der Infrastruktur von **Gesamtkosten in Höhe von ca. 12,0 Mio. Euro** auszugehen. Unter der Voraussetzung, dass die SWEG kurzfristig ein umfassendes und schlüssiges Konzept für dieses Vorhaben vorlegt, damit die Verhandlungen zum Abschluss eines Planungs-, Bau- und Finanzierungsvertrages aufgenommen und die notwendigen Abstimmungen mit dem Land durchgeführt werden können, sollte der **ZRF** der SWEG einen **Zuschuss** zu den Infrastrukturmaßnahmen (inkl. Planung) in Höhe von **maximal 4,5 Mio. Euro** anbieten.

Aus fachlicher Sicht ist der vorgezogene Ausbau der Münstertalbahn zu unterstützen, da entsprechend der Zielsetzung des ZRF bereits kurzfristig Investitionen getätigt werden könnten. Zudem bietet sich die Münstertalbahn als Stichstrecke mit guten Anschlussmöglichkeiten zur Rheintalbahn als Vorabmaßnahme an, da sehr schnell auch ein verkehrlicher Nutzen erreicht werden kann. Des Weiteren würden durch die Umstellung der Münstertalbahn auf Elektrobetrieb die dort eingesetzten **Dieseltriebwagen frei** und es bestünde die Möglichkeit, diese Fahrzeuge auf der Breisacher Bahn und der Elztalbahn einzusetzen, auf denen nach wie vor erhebliche Kapazitätsprobleme auftreten.

6 Weiteres Vorgehen

Mit dem Beschluss zu dieser Drucksache trifft der ZRF eine erste wichtige **Grundsatzentscheidung** zur Breisgau-S-Bahn 2020.

Das Liniennetzkonzept gemäß Ziffer 2. des Beschlussantrages bildet die Grundlage für alle weiteren Arbeitsschritte, insbesondere für die Erarbeitung der Standardisierten Bewertung, die Planung der ersten Infrastrukturmaßnahmen und die weitere Vorbereitung der Ausschreibung.

Spätestens 2012 muss das Land die Ausschreibung für die Betriebsleistungen auf den Markt bringen. Zu diesem Zeitpunkt sind dann abschließende und definitive Entscheidungen seitens des ZRF zum Angebotskonzept und den notwendigen Infrastrukturmaßnahmen einschließlich deren Finanzierung zu treffen.

Bearbeitet von
<< Uwe Schade >>

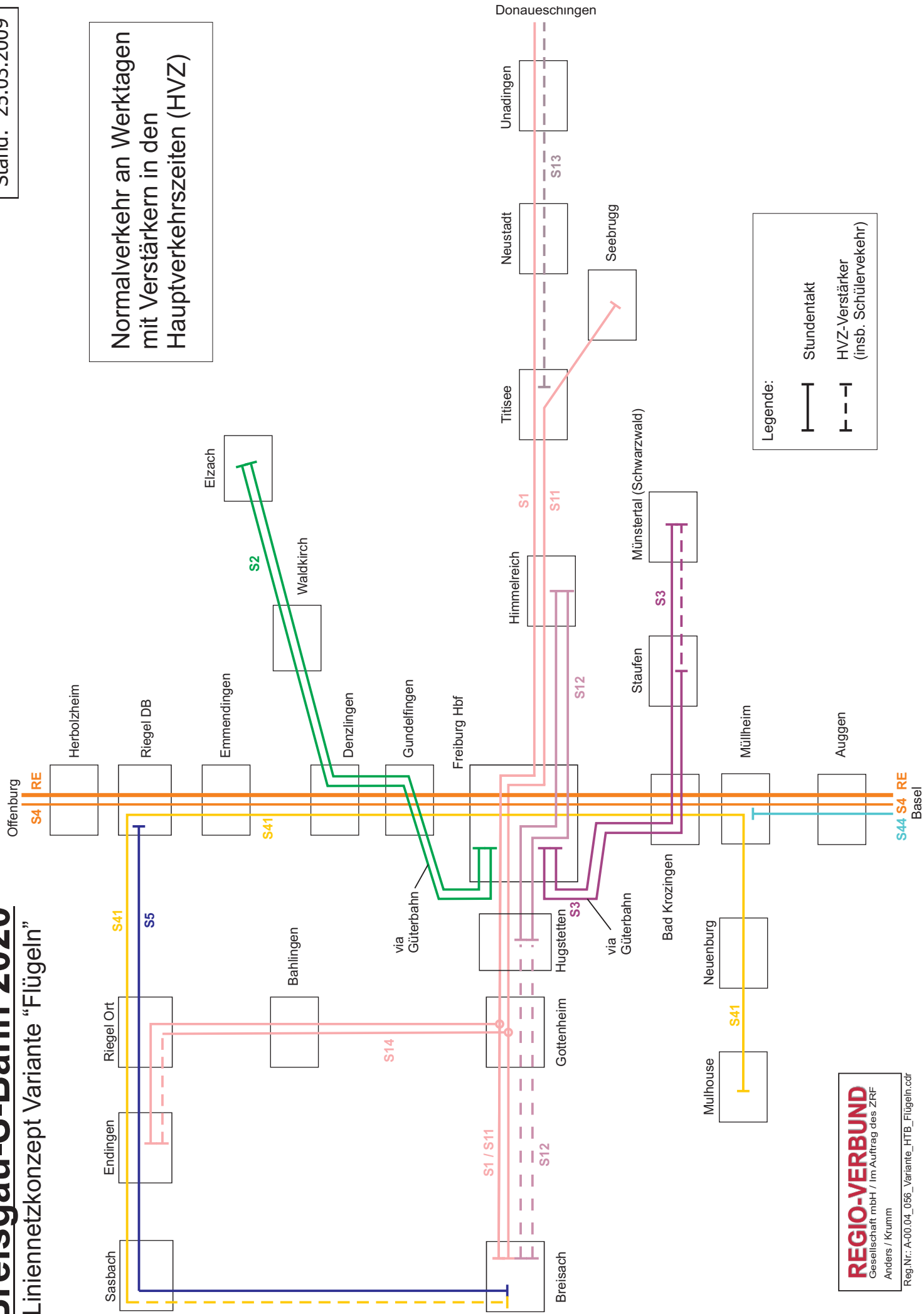
-Verwaltung ZRF-

Breisgau-S-Bahn 2020

Linienetzkonzept Variante "Flügeln"

Stand: 25.03.2009

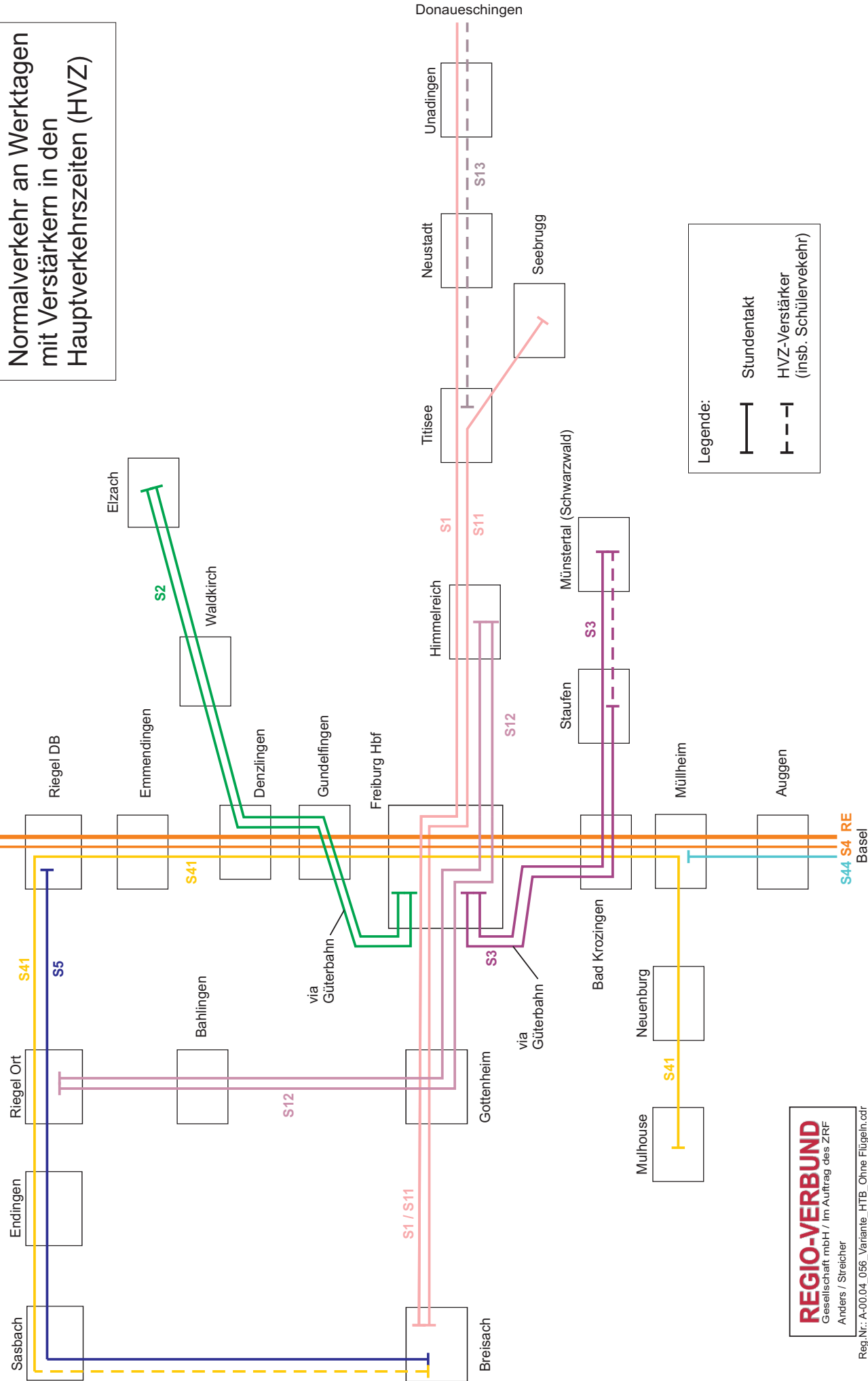
Normalverkehr an Werktagen
mit Verstärkern in den
Hauptverkehrszeiten (HVZ)



Breisgau-S-Bahn 2020

Linienetzkonzept Variante "Ohne Flügel"

Stand: 25.03.2009



Liniennetzkonzept Breisgau-S-Bahn 2020

Erläuterungen zu den Varianten „Flügeln“ und „Ohne Flügeln“

Die beiden Varianten für das Liniennetzkonzept der Breisgau-S-Bahn, die im Rahmen der Planungen der AG Netz 2018 entwickelt wurden, unterscheiden sich ausschließlich durch die Führung der S-Bahn-Linien im Bereich der Breisacher Bahn und der Kaiserstuhlbahn Ost. Dies hat Auswirkungen auf das Fahrplanangebot, die Verknüpfungen zu anderen Linien und die notwendige Infrastruktur. Die Varianten werden im Folgenden kurz beschreiben sowie die wichtigsten Vor- und Nachteile aufgezeigt.

Randbedingungen

Identische Teilbereiche in beiden Konzepten

Die **Rheintalbahn** zwischen Offenburg und Basel wird ganztägig mit einer schnellen RegionalExpress-Linie (RE) und mit einer S-Bahn-Linie (S4) bedient. Die RE-Züge bedienen nur die größeren Stationen, während die S-Bahnen an allen Haltpunkten und Bahnhöfen halten. Im Abschnitt zwischen Riegel und Müllheim wird das Angebot ergänzt durch eine zweite S-Bahn-Linie Sasbach-Riegel-Freiburg-Müllheim-Mulhouse (S41). Im südlichen Bereich des Verbandsgebietes stößt mit der geplanten S44 Basel-Müllheim im Stundentakt eine Linie der Regio-S-Bahn an die Breisgau-S-Bahn 2020 mit guten Übergängen auf die S41 an.

Auf der **Kaiserstuhlbahn West** und der **Kaiserstuhlbahn Nord** gehen die Planungen von einer durchgehenden Linie S5 Breisach-Riegel DB im Stundentakt aus. Auf dem nachfragestarken Nordabschnitt wird diese Linie ganztags verstärkt durch die S41 aus Mulhouse. In den Hauptverkehrszeiten soll die S 41 bis nach Breisach verlängert werden. Allerdings kann bei diesen Verstärkerfahrten der Haltepunkt Burkheim-Bischoffingen nicht bedient werden.

Für die **Elztalbahn** (S2) ist eine 30-Minuten-Takt von Elzach über Waldkirch bis Freiburg Hauptbahnhof vorgesehen, wobei die Züge in Freiburg über die nördliche Güterbahn fahren.

Ähnliches gilt für die **Münstertalbahn** (S3) zwischen Staufen und Freiburg via Güterbahn Süd. Zwischen Staufen und Münstertal sollen die S-Bahnen in einem Stundentakt verkehren, der in den Hauptverkehrszeiten zum 30-Minuten-Takt verdichtet wird.

Auf der **Höllentalbahn** zwischen Freiburg und Himmelreich ist für die S-Bahnen ein 15-Minuten-Takt vorgesehen, der sich durch die Überlagerung der Linien S1, S11 und S12 ergibt. Mit Verlängerung der S12 bis Himmelreich kann ein zusätzlicher Haltepunkt in Kirchzarten-Höfen eingerichtet werden und durch diese Linie, also im 30-Minuten-Takt, bedient werden. Die Züge aus Richtung Neustadt und Seebrugg sollen an dieser Station nicht halten, um die Fahrzeit nicht zu verlängern. Gleiches gilt für weitere zusätzliche Stationen, die in den Bereichen Freiburg-Kapplertal und Freiburg-

Stadthalle eingerichtet werden könnten. Der zusätzliche Haltepunkt Freiburg-Wolfswinkel an der Breisacher Bahn, der im Rahmen der Machbarkeitsstudie Breisgau-S-Bahn 2005 ebenfalls angedacht worden war, kann aus fahrplantechnischen Gründen nicht realisiert werden. In Bezug auf die möglichen zusätzlichen Haltepunkte entlang der Höllentalbahn ist zudem zu beachten, dass noch zu klären sein wird, wie diese in den Abendstunden bzw. am Wochenende bedient werden, wenn die Verstärkerlinie S12 vsl. nicht verkehren wird.

Im weiteren Verlauf der **Höllentalbahn** verkehren die S-Bahnen im Prinzip wie heute. Die S11 fährt im Stundentakt bis Seebrugg, die S1 ebenfalls im Stundentakt bis Neustadt und neu – ermöglicht durch die geplante Elektrifizierung der Strecke – bis Donaueschingen. Auf dem Abschnitt zwischen Titisee und Donaueschingen soll eine weitere S-Bahn-Linie (S13) das Angebot in den Hauptverkehrszeiten ergänzen.

Varianten

Die notwendigen Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur auf der Kaiserstuhlbahn Ost sind in beiden Varianten identisch, so dass in der folgenden Aufstellung nur auf den Bereich der Breisacher Bahn eingegangen wird. Um eine größtmögliche Flexibilität zu erreichen, soll zudem der Bahnhof Gottenheim so ausgebaut werden, dass beide Ansätze wie auch ein „auf Anschluss Fahren“ der Kaiserstuhlbahn Ost möglich sind.

Variante „Flügeln“ (Anlage 1 zur Drucksache)

- Die Züge der Kaiserstuhlbahn Ost (S14) und der Breisacher Bahn (S1/S11) verkehren jeweils im 30-Minuten-Takt und werden in Gottenheim zusammengeführt bzw. getrennt (Flügeln).
- Die Züge der Kaiserstuhlbahn Ost (S14) können ein Mal pro Stunde über Riegel Ort hinaus bis Endingen fahren, in Zeiten starker Nachfrage auch zwei Mal pro Stunde.
- In den Hauptverkehrszeiten können die S-Bahnen Himmelreich-Hugstetten (S12) bis nach Breisach verlängert werden. Allerdings muss hierfür neben dem zweigleisigen Abschnitt zwischen Freiburg-Landwasser und Freiburg-Messe (siehe Variante „Ohne Flügeln“) ein weiterer Begegnungsabschnitt auf einer Teilstrecke zwischen Wasenweiler und Ihringen errichtet werden.

Vorteile:

- Auf dem stark belasteten Abschnitt Gottenheim-Freiburg sowie zusätzlich zwischen Breisach und Gottenheim können die Kapazitäten in den nachfragestarken Zeiten bis zu einem 15-Minuten-Takt ausgeweitet werden.
- Attraktives Angebot für die Fahrgäste durch einen in den Hauptverkehrszeiten dichten Takt und ganztägig einheitliche Abfahrtszeiten sowie einheitliche Linienwege.
- Direktfahrten ohne Umsteigen vom östlichen Kaiserstuhl nach Freiburg und weiter in Richtung Neustadt(-Donaueschingen)/Seebrugg.
- Optimale Umsteigemöglichkeiten zwischen dem östlichen Kaiserstuhl und Breisach im 30-Minuten-Takt.

Nachteile:

- Weiterfahrt ab Endingen in Richtung Sasbach und Breisach mit langen Umsteigezeiten (ca. 10 Minuten)
- Kostenintensive Ausbaumaßnahmen (zusätzlicher Doppelspurabschnitt) ausschließlich für die Hauptverkehrszeiten erforderlich.

Variante „Ohne Flügel“ (Anlage 2 zur Drucksache)

- Die Züge der Kaiserstuhlbahn Ost (S12) und der Breisacher Bahn (S1/S11) verkehren jeweils im 30-Minuten-Takt.
- Durch Überlagerung der Linien entsteht zwischen Gottenheim und Freiburg ein 15-Minuten-Takt.
- Im Bereich der Kaiserstuhlbahn Ost (S12) können die Züge aus fahrplantechnischen Gründen nur bis Riegel Ort fahren, haben dort aber kurze Übergangszeiten in bzw. aus Richtung Endingen, Sasbach und ein mal pro Stunde Breisach.
- Bei schwächerer Nachfrage können die Züge der Kaiserstuhlbahn Ost (S12) bis Gottenheim zurückgenommen werden und dort – vergleichbar der heutigen Situation – Anschluss herstellen. Alternativ wäre auch ein Flügel-Konzept umsetzbar.
- Zur Umsetzung des 15-Minuten-Taktes muss zwischen Freiburg-Landwasser und Freiburg-Messe ein Doppelspurabschnitt gebaut werden.

Vorteile:

- Auf dem kritischen Abschnitt Gottenheim-Freiburg bietet diese Variante die größten Kapazitätsreserven und das attraktivste Angebot für die Fahrgäste (ganztäglich sehr dichter Takt und einheitliche Abfahrtszeiten, einheitliche Linienwege).
- Direktfahrten ohne Umsteigen vom östlichen Kaiserstuhl nach Freiburg und weiter in Richtung Kirchzarten/Himmelreich.

Nachteile:

- Anders als heute entstehen lange Umsteigezeiten von ca. 15 Minuten in Gottenheim für die Eckverbindung vom östlichen Kaiserstuhl nach Breisach und umgekehrt. In den Hauptverkehrszeiten ließen sich diese nur verkürzen durch den Einsatz zusätzlicher Busse z. B. von Bahlingen nach Gottenheim.
- Keine Taktverdichtungen Gottenheim-Breisach in den Hauptverkehrszeiten möglich. Vergleichbar der heutigen Situation auf der Breisacher Bahn könnte damit nur bedingt auf eine steigende Nachfrage reagiert werden.
- Keine durchgängigen Verbindungen nach Endingen möglich.