

BESCHLUSSVORLAGE

Bearbeitet von:	Tel.Nr.:	Datum:
Uwe Schade	0761/201-4565	20. Mai 2013
Steffen Bitter	0761/201-4570	
Thomas Wisser	0761/201-4560	

Betreff:

Integriertes Regionales Nahverkehrskonzept BREISGAU-S-BAHN 2020
Sachstandsbericht zur Ausbaustufe 2018-neu

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
bA	7. Mai 2013		X	X	
VV	19. Juni 2013	X			X

Die Verbandsversammlung fasst folgenden Beschluss:

- 1. Der Sachstandsbericht der ZRF-Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.**
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der Beschlüsse der Verbandsversammlung vom 12. Dezember 2012 bis Oktober 2013 einen umfassenden Bericht vorzulegen, auf dessen Grundlage der Verbandsversammlung eine Beschlussfassung zum Gesamtnetzausbauprogramm BREISGAU-S-BAHN 2020 und zur Ausbaustufe 2018-neu möglich ist.**

- ANLAGEN:
1. Presseinformation des MVI vom 26. Januar 2013
 2. Schreiben von Landrätin Störr-Ritter an Minister Hermann vom 6. Februar 2013
 3. Antwortschreiben MVI vom 3. April 2013
 4. Protokollauszug zur Sitzung des Kreistags des Landkreises Emmendingen vom 18. März 2013

Begründung

1. Ausgangslage

Die im September 2012 von der DB AG im Entwurf vorgelegten Vorplanungsergebnisse für die Breisacher Bahn und die Elztalbahn hatten im Vergleich zu der gemeinsam von DB AG und ZRF erstellten Grobkostenschätzung 2009 bei beiden Vorhaben zu stark gestiegenen Kosten geführt. Vor diesem Hintergrund hatte die Verbandsversammlung des ZRF am 12. Dezember 2012 beschlossen, das Liniennetzkonzept der Ausbaustufe 2018 der BREISGAU-S-BAHN 2020 für die weiteren Planungen investiv und betrieblich anzupassen.

Inzwischen liegen im Entwurf auch die Vorplanungsergebnisse für die westliche Hölentalbahn (Freiburg – Titisee-Neustadt) vor. Auch danach ergeben sich erhebliche Kostensteigerungen: Während die Baukosten nach der Grobkostenschätzung 2009 insgesamt bei maximal 32,4 Mio. € gelegen haben, sollen sie sich nun auf 79,2 Mio. € belaufen. Als Gründe für die Kostensteigerung sind, wie schon bei der Breisacher Bahn und der Elztalbahn, im Wesentlichen Maßnahmen zur Erhöhung der Geschwindigkeit mit der Folge umfassender Lärmschutzmaßnahmen, Zuschläge für die Absicherung eines möglichen Baugrundrisikos sowie Sicherungsleistungen während der Baudurchführung zu nennen.

Nach der ZRF-Beschlusslage vom Dezember 2012 soll die Infrastruktur der Ausbaustufe 2018 im Sinne einer Ausbaustufe 2018-neu so fortgeschrieben werden, dass die Gesamtkosten für den Infrastrukturausbau den Rahmen des bisherigen Ansatzes für die Ausbaustufe 2018 einhalten. Gleichzeitig sollen die Kernelemente der bisherigen Planungen (Elektrifizierung Gesamtnetz, Durchbindung der Ost-West-Achse, Flügeln der Züge in Gottenheim und Titisee, barrierefreier Ausbau der Stationen) erhalten bleiben, um auch weiterhin möglichst umfassende Verbesserungen für die Fahrgäste zu erreichen. Zusätzlich zur Umplanung der Infrastruktur ist für diesen veränderten Ansatz auch die Standardisierte Bewertung anzupassen.

Ziel ist ein auf diesen Ergebnissen fußender Änderungsbeschluss der Verbandsversammlung als Basis für die darauf aufsetzende Fortsetzung der weiteren Planung sowie des Ausbaus der Infrastruktur.

2. Überarbeitung der streckenbezogenen Vorplanungen

Bereits vor Weihnachten 2012 zeichnete sich ab, dass es – allein zeitlich betrachtet – nicht möglich sein würde, nach den Regelabläufen bei der DB AG auch nur annähernd zeitgerecht eine valide Überprüfung und Überarbeitung der Vorplanungen (Leistungsphasen 1+2 HOAI) entsprechend der o.g. Beschlussfassung vom 12. Dezember 2012 zu erreichen. Nach vorheriger Markterkundung seitens der ZRF-Verwaltung beauftragte der Verbandsvorsitzende daher die Pöyry Deutschland GmbH mit dieser Aufgabe. Diese nahm bezüglich der Strecken nach Elzach und nach Breisach Mitte Januar 2013 und – als Ergebnis einer Besprechung mit Minister

Hermann und DB-Vorstand Kraft am 11. März 2012 – hinsichtlich der Strecke Freiburg – Neustadt Ende März 2013 die Arbeit auf.

Der Zeitplan für die Bereitstellung der Umplanungsergebnisse, dabei insbesondere auch der Kostenschätzungen, gestaltet sich für die einzelnen Strecken wie folgt:

Elztalbahn und Breisacher Bahn

Ende März wurden dem ZRF durch die Firma Pöyry vorläufige Kostenergebnisse gemäß Ausbaustufe 2018-neu sowohl für die Elztalbahn (Denzlingen – Elzach) als auch die Breisacher Bahn (Freiburg Hbf – Breisach) vorgelegt. Bis Ende April wurden diese Ergebnisse weiter konkretisiert und der DB die komplett überarbeiteten Vorplanungen für beide Strecken zur Prüfung übergeben. Ende Mai 2013 schließlich sollen die durch die DB abschließend geprüften und bestätigten angepassten Vorplanungsergebnisse vorliegen.

Parallel hierzu erfolgt die – insbesondere fahrplantechnische – Klärung, ob und unter welchen Bedingungen eine Verlängerung des 30-Minuten-Taktes über Bleibach hinaus bis Elzach in den Hauptverkehrszeiten möglich ist.

Westliche Höllentalbahn

Die vorläufigen Kostenergebnisse der Umplanung der westlichen Höllentalbahn Freiburg – Neustadt liegen dem ZRF Mitte Juni 2013 vor, die von der DB geprüften und bestätigten Ergebnisse folgen vsl. Ende August 2013.

Östliche Höllentalbahn

Die Ergebnisse der mit der Vorplanung für die östliche Höllentalbahn beauftragten DB ProjektBau werden in den Tagen des Versands dieser Beschlussvorlage erwartet. Die Verwaltung wird hierzu nach Möglichkeit in der Sitzung mündlich eine erste Bewertung abgeben. Die Realisierung des Infrastrukturausbaus hängt praktisch ausschließlich davon ab, dass der Bestandsschutz für die Eisenbahntunnel erhalten bleibt, d.h. eine Elektrifizierung der Strecke ohne Bau neuer Tunnel möglich ist. Anderenfalls ist die Maßnahme finanziell nicht darstellbar.

3. Anpassung der Antragstellung zum GVFG-Bundesprogramm

Um eine finanzielle Förderung der BREISGAU-S-BAHN 2020 im Bundes-GVFG-Programm zu erreichen, wurde im Herbst 2010 – aufbauend auf der Standardisierten Bewertung – ein GVFG-Rahmenantrag bei Bund und Land gestellt. Nachdem hierzu schon seit Sommer 2011 ein positiver Prüfvermerk des Landes vorlag, wurde die Aufnahme des Gesamtkonzepts ins Bundesprogramm („Kategorie b“) im Sommer 2012 von dem für die Prüfung zuständigen Eisenbahn-Bundesamt (EBA) empfohlen.

In enger Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg konnte seit Ende 2012 in zwei Terminen mit dem BMVBS, dem EBA und dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) erreicht werden, dass die Zuwendungsgeber eine Anpassung der Ausbaustufe 2018, d. h. die Ausbaustufe 2018-neu, vorbehaltlich eines positiven Ergebnisses der Standardisierten Bewertung, mittragen und zugleich am Zielkonzept der BREISGAU-S-BAHN 2020 weiterhin festhalten.

Zur weiteren Vorgehensweise wurde vereinbart, dass für die Ausbaustufe 2018-neu eine vollständige Standardisierte Bewertung neu erarbeitet und die vorliegende Standardisierte Bewertung des Zielkonzepts vom Herbst 2010 mit den jetzt absehbaren Investitionskosten aktualisiert werden muss. Das endgültige Ergebnis der neuen Standardisierten Bewertung wird für Ende August 2013 erwartet. Die weitere Realisierung der Ausbaustufe 2018-neu hängt davon ab, dass sich weiterhin ein Nutzen-Kosten-Indikator ergibt, der relevant größer als 1 ist.

4. Stand der Gespräche mit dem Land Baden-Württemberg

Entsprechend Auftrag der Verbandsversammlung konnte erreicht werden, dass im 1. Quartal 2013 rasch Termine mit Herrn Verkehrsminister Winfried Hermann und dem Vorstandsvorsitzenden von DB Netz AG, *dem in dieser Funktion noch bis zum 30.04.2013 amtierenden* Oliver Kraft zustande kamen.

Auf Grundlage einer Reihe vorbereitender Gespräche auf Verwaltungsebene konnte am 26. Januar 2013 anlässlich eines Besuchs des Verkehrsministers in Emmendingen dessen Zusage erreicht werden, dass das Land – schrittweise – *auf Basis der vorhandenen Infrastruktur* Ausweitungen des SPNV-Angebots in der Region angeht. Auf die als ANLAGE 1 beigefügte Presserklärung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur, MVI, wird verwiesen.

Aus Sicht des ZRF ist festzustellen, dass die – avisierten – Reaktionen auf die überbordende Nachfrage genauso wie die Zusage, sowohl auf der Ost-West-Achse wie auch auf der Rheintalbahn zeitnah Vergaben von Betriebsleistungen anzugehen, positiv zu bewerten sind. Allerdings bleiben nach der Verlautbarung des MVI eine Reihe von Fragen, deren Klärung erbeten, jedoch auch nach Antwort des Ministeriums nicht als gegeben anzusehen ist: Ungeklärt bleibt, wie auf den nicht genannten Strecken, namentlich der Elztalbahn und der westlichen Kaiserstuhlbahn weiter voran gegangen werden soll. Zudem erscheint die Fahrbarkeit von Mehrleistungen im Rheintal, insbesondere zwischen Freiburg und Denzlingen, derzeit ebenso ungewiss, wie die Angebotskonzeption im Bereich Neuenburg/ Müllheim \leftrightarrow Freiburg, vgl. Sie hierzu bitte auch ANLAGEN 2 und 3.

Die Hauptfrage, welche die Erklärung des MVI aufwirft, ist jedoch: Wie fügen sich diese schrittweise Angebotsmehrungen in das am 6. Juli 2011 mit dem Land vereinbarte Betriebsprogramm der Ausbaustufe 2018 bzw. der Gesamtausbaustufe ein?

Die vom Ministerium schriftlich erbetene Klärung steht leider bis dato ebenso aus wie die – bis zu einer Veröffentlichung vertraulich zu behandelnden – Entwürfe der Fahrpläne für die angekündigten Vergabeverfahren. Ohne diese Grundlagen aber lassen sich viele der aktuell aufgeworfenen Fragen keiner verlässlichen Einschätzung zuführen. Konkret: Was ist der Bestellfahrplan für die auszubauende Infrastruktur? - Welcher konkrete Mehrwert steht den zu begrenzenden Kosten gegenüber? Bei einer Fortführung der Ausbaustufe 2018-neu darf das vom MVI bis 2018 vorgesehene Stufenkonzept, wie es der als ANLAGE 1 beigefügten Pressemitteilung zu entnehmen ist, daher nicht bei den Angebotsverbesserungen auf der Rheintalbahn und der Ost-West-Achse enden.

Das Land muss vielmehr auch darüber hinaus auf den übrigen Strecken, die bis 2018 ausgebaut werden sollen, die dem Infrastrukturausbau entsprechenden Betriebsleistungen und Mehrverkehre finanzieren (vgl. dazu auch den als ANLAGE 4 beigefügten Beschluss des Kreistags des Landkreises Emmendingen).

Am 11. März 2013 konnte am Rande des ÖPNV-Innovations-Kongresses in Freiburg die seitens des ZRF angestrebte dreiseitige Besprechung Land – DB Netz AG – ZRF stattfinden.

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die DB AG zwar eine eigentumsrechtliche Abgabe der regionalen Strecken wie auch deren langfristige Verpachtung definitiv ausschloss, jedoch zum einen verbindlich zusagte, ihrerseits Maßnahmen zu ergreifen, um die Planungsprozesse zeitlich zu beschleunigen und zum anderen eine Komplettabgabe von Planung und Bau an ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausdrücklich als möglich bezeichnete.

Vorstand Oliver Kraft zeigt sich in der Lage eine – abrechnungstechnisch fristgerechte – Fertigstellung des Abschnitts Müllheim – Neuenburg – Staatsgrenze als machbar zu avisieren und dieses auch für die Drei-Seen-Bahn und eine Vielzahl von Stationen an den anderen Strecken in Aussicht zu stellen. Dieses wiederum setzte das Land in die Lage, die Risiken, die sich aus dem Auslaufen des GVFG-Bundesprogramms 2019 insoweit ergeben könnten, qua Ausfallgarantie auf sich zu übernehmen.

Für die – *maßgeblichen* – anderen Strecken im Eigentum der DB AG konnte seitens der DB AG Ähnliches nicht zu Protokoll gegeben werden.

Um Umsetzung und Abrechnung der vielfältigen Infrastrukturmaßnahmen im GVFG-Programm des Bundes zu erreichen, ist der ZRF – in Abstimmung mit dem MVI - derzeit der Auffassung, dass die Übernahme von Planung und Bau - nach Regelwerk der DB AG - durch ein anderes EIU als Generalunternehmen zielführender wäre. Hierfür gibt es Präzedenzfälle. Die ZRF-Verwaltung hat die erforderlichen Gespräche aufgenommen.

Ziel ist, im für Ende Juni 2013 verabredeten Fortsetzungstermin „Nägel mit Köpfen“ zu machen, also entsprechende Vereinbarungen mit der DB AG inhaltlich verbindlich festzulegen.

5. Weiteres Risiko

Zwar erhält das Land Baden-Württemberg bis einschließlich 2019 unverändert seinen finanziellen Anteil aus dem GVFG-Bundesprogramms, wegen des Auslaufens dieses Programms 2019 ist aber damit zu rechnen, dass in Baden-Württemberg die Mittel dieses Programms nicht für alle Projekte ausreichen, die noch nach diesem Programm gefördert werden sollen. Das Land muss dann über die Verteilung der Mittel auf die einzelnen Projekte entscheiden. Es ist insofern auch verantwortlich, das sich hieraus für das Projekt Breisgau-S-Bahn 2020 ergebende Risiko zu übernehmen (vgl. auch ANLAGE 4).

Lediglich der mit dem Land derzeit abgestimmte sog. Realisierungs- und Finanzierungsvertrag (RuF) für die Strecke Müllheim-Neuenburg/Grenze enthält die vom ZRF für erforderlich erachtete Übernahme dieser Risiken durch das Land.

6. Fazit


Die Verwaltung schlägt vor, alle in Angriff genommenen Arbeiten bis September zu einem Abschluss insoweit zu führen, dass im Rahmen einer zu Beginn des Herbstes 2013 erforderlichen Sondersitzung der ZRF-Verbandsversammlung eine Gesamtentscheidung zur BREISGAU-S-BAHN 2020 getroffen werden kann.

Bearbeitet von
Steffen Bitter & Kollegen

-Verwaltung ZRF-

Minister Hermann stellt angepasstes Stufenkonzept für deutliche Angebotsverbesserungen auf der Breisgau S-Bahn vor



 26.01.2013 Vor dem Hintergrund stark wachsender Fahrgastzahlen fordert die Region Breisgau seit Jahren, das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) deutlich zu verbessern. Verkehrsminister Winfried Hermann stellte hierzu am Samstag, 26. Januar bei einem Besuch in Emmendingen fest: „Auch das Land sieht den Handlungsbedarf und ist sich der Verantwortung bewusst, ein zukunftsfähiges Verkehrsangebot in Abstimmung mit dem erforderlichen Infrastrukturausbau bereitzustellen.“ Ausdruck dessen sind die Freiburger Erklärung sowie die Mitfinanzierungsvereinbarung vom Juli 2011 zur Umsetzung der Breisgau-S-Bahn.

Seitdem haben sich allerdings zwei zentrale Voraussetzungen gravierend geändert: Zum einen hat DB Netz erhebliche Kostensteigerungen für den geplanten Infrastrukturausbau kommuniziert (je nach Strecke bis zu 300%), die den Gesamtfinanzierungsrahmen aller Projektpartner von 300 Mio. Euro sprengen. Darüber hinaus hat der „Kassensturz“ des Landes im Sommer 2012 ergeben, dass die geplante Angebotsausweitung vor dem Hintergrund des strukturellen Defizits an Regionalisierungsmitteln, mit denen das Land den regionalen Schienenverkehr bezahlt, nicht in vollem Umfang finanzierbar sein wird.

Angesichts dieser Zwänge haben sich Region und Land darauf verständigt, das Stufenkonzept der Breisgau-S-Bahn mit dem Ziel anzupassen, unter erschwerten Bedingungen die bestmögliche Hebelwirkung zu erzielen. Im Fokus stehen vor allem zeitnahe stufenweise Verbesserungen für die Fahrgäste im Zeitraum 2014 bis 2018.

Eckpunkte der stufenweisen Verbesserungen:

Trotz der Widrigkeiten ist es nunmehr gelungen, wichtige Eckpunkte eines mehrstufigen Betriebskonzepts festzulegen. Hierzu zählen folgende Schritte:

Schritt 1: Erfolgreiche Inbetriebnahme des sogenannten Blauwals auf dem Abschnitt Müllheim – Mulhouse im Dezember 2012

Schritt 2: Inbetriebnahme der neuen Münstertalbahn nach Elektrifizierung zum nächsten Fahrplanwechsel mit neuen Fahrzeugen und Angebotsverdichtung

Schritt 3: Kapazitätsverstärkung auf der Breisacher Bahn durch Einsatz von bis zu drei zusätzlichen Fahrzeugen. Diese Verbesserung soll 2014 eingeleitet werden, sobald die SWEG die Hauptuntersuchung und Instandsetzungsarbeiten an ihren Fahrzeugen abgeschlossen hat.

Schritt 4: Zeitnahe Angebotsverbesserungen auf der Nord-Süd-Achse (Rheintalbahn), insbesondere auch für den Kernraum Freiburg,

Schritt 5: Zeitnahe Angebotsverbesserungen auf der Ost-West-Achse mit dem zentralen Baustein der umsteigefreien Durchbindung von Breisach nach Neustadt/Seebrugg

Die Schritte 4 und 5 wurden mit der Maßgabe entwickelt, unabhängig vom Fortgang des anzupassenden Infrastrukturausbaus umgesetzt werden zu können, um die drängendsten Kapazitätsprobleme so früh wie möglich zu lindern. Ungeachtet dessen bleibt die erste Stufe des Infrastrukturausbaus bis 2018 zentrale Voraussetzung, um weitere Verbesserungen wie z.B. Kapazitätserhöhungen erreichen zu können.

Die Verbesserungen für die Region Breisgau sind im Einzelnen:

a) Nord-Süd-Achse (Rheintalbahn) (Schritt 4)

Im Kernraum Freiburg (vor allem zwischen Emmendingen und Bad Krozingen) soll spätestens von Dezember 2016 an im Regionalbahn-/S-Bahn-Angebot ein Halbstundentakt eingeführt werden, der um den stündlich verkehrenden RE zwischen (Karlsruhe -) Offenburg und Basel ergänzt wird. Darüber hinaus werden die Platzkapazitäten in der Hauptverkehrszeit aufgestockt und heutige Angebotslücken geschlossen.

Die Linie von Freiburg über Bad Krozingen ins Münstertal soll grundsätzlich stündlich durchgebunden werden (von Dez. 2013 an zunächst 3mal am Tag).

Das Angebot nach Neuenburg wird in der Summe ebenfalls moderat ausgeweitet. Regelmäßig durchgehende Verbindungen zwischen Freiburg und Neuenburg (bzw. weiter nach Mulhouse) mit Flügelung in Müllheim hängen vom Fortgang des Ausbaus der Schienenstrecke auf der Rheintalbahn ab. Hier besteht insofern Hoffnung, als der Bund und die DB AG in dieser Woche die Finanzierungsvereinbarung über 200 Mio. Euro für den Ausbau im Planfeststellungsabschnitt 9.0a (Müllheim – Auggen) unterzeichnet haben.

Weitere Verbesserungen auf der Rheintalbahn liegen außerhalb der Region. So schafft zum Beispiel die Einführung eines Halbstundentaktes zwischen Offenburg und Karlsruhe zumindest wochentags eine halbstündliche Fahrmöglichkeit entlang der gesamten Oberrheinachse.

Der Schritt 4 steht unter dem Vorbehalt, dass die vorgesehene Vergabe der Leistungen keine nennenswerte Erhöhung des Budgets nach sich zieht.

b) Ost-West-Achse (Schritt 5)

Bereits von 2017 an sollen neue Züge auf der Höllentalbahn (Freiburg – Neustadt /Seeburg) die derzeit dort fahrenden, umgebauten alten Doppelstockwagen (Ex-DDR-Reichsbahn) ablösen. Hierzu wird die Vergabe der Leistung im 2. oder 3. Quartal dieses Jahres in die Wege geleitet. Um das Ziel der Durchbindung bis Breisach (mit Flügelung in Gottenheim nach Endingen) nach vollzogener Elektrifizierung zu unterstreichen, wird von vornherein die Gesamtleistung auf der ganzen Ost-West-Achse ausgeschrieben, jedoch in Stufen angelegt. Die 1. Stufe im westlichen Höllental ist ohne weiteren Infrastrukturausbau sofort fahrbar. Vorteile für die Fahrgäste gegenüber heute sind:

- o Die Kapazitäten in Spitzenzeiten können erhöht werden, z.B. ein vierter Zug je Stunde am Morgen oder ein dritter Zug je Stunde am Wochenende. Weitere Kapazitätserhöhungen können nach Ausbau der Bahnsteige umgesetzt werden.
- o Das Angebot in den Randzeiten morgens und abends wird ausgeweitet.
- o Neustadt wird künftig mit 2 Zügen pro Stunde an Freiburg angebunden.
- o In der Vergabe wird die Option offengehalten, die Elztalbahn vorzeitig mit elektrischen Fahrzeugen ganz oder teilweise bis Waldkirch zu bedienen, sofern die Elektrifizierung dorthin früher fertiggestellt werden sollte als auf der Breisacher Bahn. Dadurch können die am Wochenende notwendigen Fahrzeuge auf der Höllentalbahn hier sinnvoll eingesetzt werden und auch im Elztal sofort nach dortiger Elektrifizierung spürbare Angebotsverbesserungen - v.a. bei der Kapazität - greifen.

Des Weiteren finanziert das Land einen zusätzlichen (dritten) Zug je Stunde zwischen Freiburg und Kirchzarten als umsteigefreie Verlängerung der Züge zwischen Breisach und Freiburg (außerhalb der Hauptverkehrszeit). Diese Maßnahme soll ebenfalls vorzeitig zum Jahr 2015 oder 2016 greifen. Nach der Elektrifizierung der Breisacher Bahn werden alle Züge durchgebunden.

Weitere Verbesserungen können erst dann eintreten, wenn die notwendigen Ausbauten der Schieneninfrastruktur abgeschlossen sind.

„Die Überarbeitung der Konzeption binnen weniger Wochen war ein Kraftakt der Projektpartner“, hält Minister Hermann fest und resümiert: „Das Ergebnis hat den Aufwand gerechtfertigt. Trotz der komplizierten Voraussetzungen können wir das Angebot dort ausweiten und die Qualität steigern, wo der Nachholbedarf am größten ist.“

Abschließend betonte Minister Hermann, dass es nun darauf ankomme, Planung und Ausbau der erforderlichen Streckeninfrastruktur zügig nach vorn zu bringen und bis spätestens 2019 fertigzustellen. Nur dann sei die zwingend nötige Kostenbeteiligung des Bundes über das GVFG-Programm (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) gewährleistet. Hierzu hat die DB dem Land bereits signalisiert, neue Wege beschreiten zu wollen, um den Zeitplan und den Kostenrahmen einzuhalten. „Dies wäre ein großer Schritt zu einer gemeinsamen und erfolgreichen Zusammenarbeit mit den DB-Infrastrukturpartnern“, erläuterte Minister Hermann.

Weitere Informationen

[Pressemitteilung vom 29. November 2012: Minister Hermann - Schienenpersonennahverkehr attraktiver machen und bezahlbar halten](#)

[FAQ zur Ausschreibung des Schienennetzes in Baden-Württemberg](#)

Bild: Dieter Ruf/ Breisgau S-Bahn GmbH

Quelle: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

[Zurück zu Pressemitteilungen](#)

1.
Herrn Minister
Winfried Hermann
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Baden-Württemberg
Postfach 103452
70029 Stuttgart

Freiburg, den 6. Februar 2013

**Neue Konzeption des Landes für eine Vorstufe der Breisgau-S-Bahn 2020;
Erweiterung der Konzeption auf den Abschnitt Neuenburg/Müllheim - Freiburg**

Sehr geehrter Herr Minister,

gerne habe ich Ihre Bereitschaft zur Kenntnis genommen, der in unserer Region nachhaltig hohen und weiter steigenden Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr mit verschiedenen Anpassungen der Verkehrsleistungen zeitnah auf Grundlage der vorhandenen Infrastruktur nachzukommen.

Leider fügen sich diese Maßnahmen jedoch nicht in die zwischen Land und ZRF vereinbarten Grundlagen für die Ausbaustufe 2018 ein. Es bleibt unklar, wie das nunmehr verkündete Stufenpaket Ihres Hauses zum vertraglich fixierten Gesamtnetzausbauprogramm und -betriebsprogramm steht. Mir erscheint daher notwendig verlässlich klarzustellen, welche verkehrlichen Änderungen lediglich vorübergehenden Charakter haben, bis der Ausbau der Infrastruktur ein bedarfsgerechtes Mehr zulässt.

Hiervon abgesehen, veranlassen mich zwei Aspekte mich heute an Sie zu wenden und um rasche Richtigstellung bzw. Abhilfe zu bitten.

Zum einen erachte ich es als sehr problematisch, die avisierte Verstärkung der Verkehre im Rheintal südlich von Freiburg auf die Strecke nach Bad Krozingen zu beschränken. Dieses widerspräche Ihrem Ziel einer nachfragegerechten Ausweitung auf der Hauptschlagader des SPNV im Rheintal.

Ein einzelner Elektrotriebwagen würde der hohen Nachfrage nicht gerecht. Zugleich bliebe die wachsende Raumschaft um Müllheim unberücksichtigt. Deutlich wichtiger als eine Durchbindung eines einzelnen Elektrotriebwagens aus dem Münstertal ist eine lückenlose Verstärkung der Relation Neuenburg – Müllheim – Freiburg.

Zum anderen erlaube ich mir, Sie nochmals auf die Thematik ausstehender GVFG-Zuwendungen für die drängende Erneuerung und technische Sicherung von Bahnübergängen im Zuge von Schienenstreckenausbauvorhaben anzusprechen. Meines Erachtens ist kaum vermittelbar, zwar den Ausbau des SPNV – richtigerweise – voranzutreiben, aber die formal dem Straßenbau Ihres Hauses zugeordneten Mittel für damit einhergehende Anpassungen von Bahnübergängen derart nicht zu bewirtschaften, dass selbst schlichte Bauaufgaben wie aktuell im Münstertal blockiert sind.

Um weiteren Irritationen über das von Ihnen angestrebte Ziel, „Ausbau des SPNV in unserer Region“ zuvorzukommen, bitte ich Sie um eine baldige Rückäußerung zu den erwähnten Themen.

Mit freundlichen Grüßen

2.

Nachricht von Ziffer 1 erhalten

die Damen und Herren Abgeordneten des Landtags von Baden-Württemberg mit Wahlkreisen im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald mit der Bitte um Kenntnisnahme und Unterstützung:

Frau Abgeordnete Bärbel Mielich, MdL
Rathausgasse 6

79292 Pfaffenweiler

Frau Abgeordnete Edith Sitzmann, MdL
Haslacher Straße 61

79102 Freiburg i.Br.

Herr Abgeordneter Christoph Bayer, MdL
Bahnhofstraße 19

79189 Bad Krozingen

Herr Abgeordneter Reinhold Pix, MdL
Eisenbahnstraße 19

79241 Ihringen

Herr Abgeordneter Dr. Patrick Rapp, MdL
Hauptstraße 56

79524 Oberried

3.

Nachricht von Ziffer 1 und 2 erhalten

die Damen und Herren Bürgermeister der Städte und Gemeinden im Süden des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald – per E-Mail - mit der Bitte um Kenntnisnahme:

BM Fritz Deutschmann Auggen (gemeinde@auggen.de)

BM Karl-Eugen Engler, Badenweiler (rathaus@gemeinde-badenweiler.de)

BM Bernhard Fehrenbach, Ballrechten-Dottingen (gemeinde@ballrechten-dottingen.de)

BM Johannes Ackermann, Buchenbach (gemeinde@buchenbach.de)

BM Harald Kraus, Eschbach (info@gemeinde-eschbach.de)

BM Martin Löffler, Heitersheim (stadt-heitersheim@heitersheim.de)

BM Astrid Siemes-Knoblich, Müllheim (stadt@muellheim.de)

BM Peter Wehrle, Sulzburg (stadt@sulzburg.de)

4.

Nachricht von Ziffer 1 - 3 erhalten

die Damen und Herren Vorsitzenden der Fraktionen des Kreistags Breisgau-Hochschwarzwald sowie alle Mitglieder des Kreistagsausschusses für Wirtschaft, Verkehr und Umwelt - per E-Mail - mit der Bitte um Kenntnisnahme:

KR Jürgen Ehret (ehret-juergen@t-online.de)

KR Werner Haerdle (werner.haerdle@gmx.de)

KRätin Barbara Schweier (barbara.schweier@googlemail.com)

KR Franz-Josef Winterhalter (buergermeister@oberried.de)

KR Reiner Zimmermann (w-r.zimmermann@online.de)

[Herr Kreisrat Karlheinz Burgert](#)

[Herr Kreisrat Armin Hinterseh](#)

[Herr Kreisrat Jörg Kindel](#)

[Frau Kreisrätin Martha Riesterer](#)

[Herr Kreisrat Wolfgang Schlachter](#)

[Herr Kreisrat Dieter Schneckenburger](#)

[Herr Kreisrat Gabriel Schweizer](#)

[Herr Kreisrat Peter Wehrle](#)

[Herr Kreisrat Stefan Wirbser](#)

[Herr Kreisrat Gustav Brodbeck](#)

[Herr Kreisrat Albert Gamb](#)

[Herr Kreisrat Bernhard Pfengle](#)

[Herr Kreisrat Rüdiger Ahlers](#)

[Herr Kreisrat Norbert Brugger](#)

[Herr Kreisrat Adalbert Faller](#)

[Herr Kreisrat Wolfgang Mössner](#)

[Frau Kreisrätin Dr. Karin Müller-Sandner](#)

[Herr Kreisrat Henrik Tritschler](#)

gez. Dorothea Störr-Ritter



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR
DER MINISTER

GF Gb 1+2	Verb. Vorsitzende/r	GF Gb 3
Sbl 1	Eingegangen	
G 11	04. APR. 2013	GbL 3
G 12	Ø 03 / CR + Muth el. 7c	G 31
GR 3		G 32
G 14	Gbl 2	G 21
		G 22
		G 34

Original der CRin

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Postfach 103452 • 70029 Stuttgart

Frau Landrätin
Dorothea Störr-Ritter
Vorsitzende des Zweckverbandes
Regio-Nahverkehr Freiburg
Fehrenbachallee 12
79106 Freiburg


Stuttgart 03. April 2013

Durchwahl 5733

Aktenzeichen 3-3822.1-00/301

(Bitte bei Antwort angeben!)

Handwritten signature: An. 3
Handwritten signature: Störr-Ritter
Handwritten signature: J. P. A.
Handwritten signature: 7/c

 Konzeption des Landes für die 1. Stufe der Breisgau-S-Bahn 2020

Sehr geehrte Frau Landrätin, *liebe Frau Störr-Ritter,*

für Ihr Schreiben vom 6. Februar 2013 danke ich Ihnen. Bevor ich auf Ihre Anmerkungen zum Schienenpersonennahverkehr zwischen Neuenburg – Müllheim – Freiburg eingehe, möchte ich betonen, dass auch mir an einem verlässlichen Gesamtkonzept für die Breisgau-S-Bahn gelegen ist.

Für die 1. Stufe der Breisgau-S-Bahn sind auf der Rheintalstrecke folgende, auch für Bad Krozingen und Müllheim wichtige Verbesserungen geplant:

1. Derzeit ist vorgesehen, den Regionalexpress Offenburg – Basel zu beschleunigen. Er soll nur noch in den Mittelzentren halten und von Müllheim ohne Halt bis Weil am Rhein verkehren. Dadurch könnten sich für Bad Krozingen und Müllheim stündlich sehr kurze Fahrzeiten nach Basel ergeben. Aufgrund unterschiedlicher Interessen in der Raumschaft wird dieses Beschleunigungskonzept aber nochmals überprüft.
2. Die Züge aus dem Münstertal werden grundsätzlich stündlich nach Freiburg verlängert. Das Umsteigen in Bad Krozingen entfällt.
3. Hinzu kommt noch eine stündliche S-Bahnlinie von Emmendingen bis Basel mit einem Zugteil nach Mulhouse, der in Müllheim geflügelt werden soll.

4. Einschließlich der Linie aus dem Münstertal verkehren zwischen Bad Krozingen und Freiburg ganztägig drei Linien pro Stunde (ein Regionalexpress und zwei S-Bahnen).
5. Zwischen Bad Krozingen und Müllheim bleibt es bei den heutigen zwei Zügen pro Stunde.
6. Zu den Spitzenzeiten verkehrt der Regionalexpress halbstündlich, und es verkehren zusätzliche S-Bahnen zusätzlich zwischen Bad Krozingen und Neuenburg mit Start bzw. Ziel in Freiburg.

In Ihrem Schreiben äußern Sie Bedenken, die zusätzliche Linie aus dem Münstertal über Bad Krozingen nach Freiburg würde der Nachfrage auf der Relation Müllheim – Bad Krozingen – Freiburg nicht gerecht. Genau dieses soll jedoch mit dieser zusätzlichen Linie erreicht werden. An einem normalen Werktag liegen die Fahrgastzahlen zwischen Müllheim und Bad Krozingen bei zehn- bis fünfzehntausend Fahrgästen pro Tag und zwischen Bad Krozingen und Freiburg bei fünfzehn- bis sechzehntausend. In Bad Krozingen kommen zu den Müllheimer Fahrgästen folglich nochmals knapp 50 Prozent an Fahrgästen hinzu. Um Fahrzeuge gezielt dort einzusetzen, wo sie benötigt werden, wird eine zusätzliche Linie Bad Krozingen – Freiburg eingeführt. Der notwendige sparsame Mitteleinsatz gebietet eine Beschränkung auf diesen Abschnitt. Passend dazu macht auch die Elektrifizierung der Münstertalbahn Sinn, um genau diese zusätzliche Linie mit dem zusätzlichen Vorteil von umsteigefreien Verbindungen zwischen Freiburg und Münstertal einführen zu können. Diese Linie dient zum anderen auch der Bedienung der Halte zwischen Bad Krozingen und Freiburg. Diese Zwischenhalte haben eine vergleichsweise geringe Zahl an Ein- und Aussteigern, für die im Regelfall ein einzelner Triebwagen ausreicht. Für die große Zahl an Fahrgästen aus Bad Krozingen stehen noch zwei weitere schnellere Linien zur Verfügung: Der Regionalexpress und die S-Bahn aus Basel. Im Bedarfsfall sollen die Züge der Linie aus dem Münstertal zwischen Bad Krozingen und Freiburg verlängert werden.

Die Relation Neuenburg – Müllheim – Freiburg soll mit angemessenen Zuggrößen bedient werden. Aufgrund der Einführung eines schnellen Regionalexpresszuges nach Basel wird die Fahrgastzahl in der S-Bahn Emmendingen – Freiburg – Basel/Mulhouse deutlich geringer als heute sein. Ein Sitzplatz zu jeder Tageszeit in dieser S-Bahn ist damit in der Regel gegeben. Dies soll weitgehend auch im Regionalexpress gelten, dessen Kapazität sich an dem Kernraum um Freiburg von Emmendingen bis Bad Krozingen orientieren soll. Um auch eine ausreichende Kapazität im Regionalexpress anbieten zu können, müssen an einigen Stationen die Bahnsteige

weiterhin über 210 Meter lang bleiben. 210 Meter lange Bahnsteige sind bisher für die S-Bahnen vorgesehen. Für die Regionalexpress-Halte sind etwa 270 Meter Länge zweckmäßig. Hierfür müssen Land und ZRF die dafür geltenden Standards festlegen.

Für das Projekt Breisgau-S-Bahn 2020 wurde in der zugehörigen Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern des Ministeriums, der Nahverkehrsgesellschaft NVBW und des ZRF vereinbart, die Mitfinanzierungsvereinbarung zeitnah an die neuen Gegebenheiten anzupassen und darin auch die einzelnen Inbetriebnahmestufen konkret zu beschreiben. Dies sollte Ihrer Forderung entgegenkommen, eine klare Vorstellung über die Entwicklung und dem Angebotsumfang der Breisgau-S-Bahn 2020 in konkreten Zahlen zu bekommen.

In Ihrem Schreiben sprechen Sie speziell noch die Erneuerung der Bahnübergänge im Zuge der Elektrifizierung der Münstertalbahn an. Zum Abschluss kann ich Ihnen hierzu eine positive Nachricht übermitteln: Die hierfür notwendigen Landesmittel für die Münstertalbahn wurden vor Kurzem bereitgestellt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'Winfried Hermann', written in dark ink.

Winfried Hermann



Amt/Dezernat

II / Hr. Anders

Auszug aus der Niederschrift über die

 öffentliche nicht öffentlicheim Hause

Sitzung am 18.03.2013

Nachstehender Auszug wird mit
der Bitte um Kreistag Kenntnisnahme Verwaltungsausschuss weitere Bearbeitung Ausschuss für Umwelt und Technik Stellungnahme bis Sozial- und Krankenhausausschuss

übersandt.

Punkt 1 Breisgau-S-Bahn 2020

AUT-Drucksache Nr. 20130009

Herr Ohlenroth erläutert den Tagesordnungspunkt anhand einer Power-Point-Präsentation und beantwortet mit Herrn Schade (ZRF) die Fragen der Kreistagsmitglieder.

Herr Ohlenroth weist auf eine Korrektur in der Sitzungsvorlage hin:
Unter 2. Sachstand

- Kostenentwicklung bei der Infrastruktur
- Ausbaustufe 2018-neu
 - a) Das Wort „geprüft“ wird durch „angestrebt“ ersetzt.

Nach eingehender Diskussion beschließt der Kreistag einstimmig:

- „1. Der Sachstandsbericht der Verwaltung über den Stand der Planung und der Umsetzung des „Integrierten regionalen Nahverkehrskonzepts Breisgau-S-Bahn 2020“ wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Land wird aufgefordert, mit der Fertigstellung der Infrastruktur den der Ausbaustufe 2018 entsprechenden Mehrverkehr auf der Elztalbahn und auf der Kaiserstuhlbahn Nord und West zu finanzieren.

3. Das Land wird aufgefordert, das Risiko, dass der Bund den 60 Prozent Zuschuss Breisgau-S-Bahn 2020 nicht in voller Höhe auszahlt, zu übernehmen.“

Für die Richtigkeit

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Svetlova', written in a cursive style.

Svetlova