

BESCHLUSSVORLAGE

Bearbeitet von: Uwe Schade  
Wolfgang Lederle

Tel.Nr.: 0761/201-4565  
0761/201-4581

Datum: 21.11.2013

---

Betreff:

**Integriertes regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2020**  
Sachstandsbericht

---

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
bA	20.11.2013	X		X	
<b>VV</b>	<b>11.12.2013</b>				<b>X</b>

---

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zum aktuellen Sachstand bei der Umsetzung der Ausbaustufe 2018-neu der Breisgau-S-Bahn 2020 und zum künftigen S-Bahn-Angebot zur Kenntnis.
2. Die ZRF-Verwaltung wird – vorbehaltlich und unter Berücksichtigung der diesbezüglichen Entscheidungen der Gremien der Verbandsmitglieder – beauftragt, beim Land die Ausschreibung der unter Ziffer 3 der Beschlussvorlage für die einzelnen Strecken näher dargestellten Grund- und Zusatzangebote zu erwirken und bei der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen mitzuwirken.

ANLAGE: Übersicht des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über das Betriebsangebot ab Dezember 2018

## **Begründung**

### **1. Ausgangslage**

Die Verbandsversammlung des ZRF hat in der Sitzung am 2. Oktober 2013 den Verbandsvorsitzenden bzw. die Verwaltung beauftragt:

- mit dem Land und der DB AG eine Ergänzungsvereinbarung zum Kooperationsvertrag vom März 2009 abzuschließen, in welcher die Zusagen zu Kosten, Zeitplan, Sicherstellung der Bundesförderung, Gewährleistung der Landesausfallgarantie, frühzeitigem Abschluss der maßgeblichen Realisierungs- und Finanzierungsverträge sowie zum Umfang des Betriebsangebots ab Fahrplanwechsel 2018 verbindlich festgeschrieben wird
- mit dem Land und der DB AG den ersten Realisierungs- und Finanzierungsvertrag für den Ausbau der Strecke Müllheim – Neuenburg (Grenze) abzuschließen;
- mit der DB AG die Planungsverträge für die Erstellung der Entwurfs- und der Genehmigungsplanung für die Breisacher Bahn, die Höllentalbahn West und Ost sowie für die Elztalbahn abzuschließen und
- mit dem Land die Anpassung des am 6. Juli 2011 abgeschlossenen Mitfinanzierungsvertrags für den künftigen S-Bahn-Betrieb im Netz der BREISGAU-S-BAHN 2020 auszuhandeln und der Verbandsversammlung zeitnah zur Beschlussfassung - einschließlich einer etwaigen Finanzierung von zusätzlichen Leistungen - vorzulegen.

### **2. Aktueller Sachstand Planungsgrundlagen**

#### **Ergänzungsvereinbarung**

Bereits Mitte September 2013 hatte die Verwaltung in Abstimmung mit dem Verbandsvorsitzenden einen Entwurf der Ergänzungsvereinbarung an die beteiligten Vertragspartner versandt mit der Bitte um inhaltliche Rückmeldung zu den darin ausgeführten Regelungen. Bislang liegt lediglich eine Antwort der DB Station&Service AG vor. Darin verweist sie auf die erforderliche DB-internen Abstimmung und spricht sich dafür aus, konkrete Vereinbarungen im Rahmen der Realisierungs- und Finanzierungsverträge zu treffen und nicht in einer Ergänzung zum Kooperationsvertrag, der aus Sicht der DB Station&Service eher den Charakter einer Absichtserklärung hat.

Darauf aufbauend hat die DB Netz AG in einem Gespräch am 18. Oktober 2013 vorgeschlagen, statt in Form einer Ergänzung des seinerzeitigen Vertrags die gewünschten Rahmen-Regelungen mittels eines von allen Teilnehmern schriftlich zu bestätigenden Protokolls des Gespräches bei Minister Hermann am 28. Juni 2013 verbindlich zu machen.

Aus Sicht des ZRF ist, wie in der Verbandsversammlung vom 02.10.2013 beschlossen, eine verbindliche Ergänzungsvereinbarung zum Kooperationsvertrag erforderlich. Ein bloßes Gesprächsprotokoll, auch wenn dies von allen Teilnehmern schriftlich bestätigt wird, ist hierfür nicht ausreichend.

#### Realisierungs- und Finanzierungsvertrag Müllheim – Neuenburg (Grenze)

Als Grundlage für die bauliche Umsetzung der Maßnahmen der Breisgau-S-Bahn 2020 ist für jede Strecke im Netz der DB AG ein Realisierungs- und Finanzierungsvertrag zwischen der DB AG, dem Land und dem ZRF abzuschließen, in dem insbesondere auch die Finanzierung der Vorhaben im Detail geregelt wird. Dabei gilt, wie bei allen Verträgen mit der DB AG, dass es sich um bundesweit weitgehend einheitliche Vertragsmuster handelt, die nur sehr wenig Spielraum für regional- bzw. projektspezifische Anpassungen lassen.

Zwischen den Projektpartnern wurde vereinbart, dass sich zunächst das Land und der ZRF auf Grundlage eines Entwurfs der DB AG über den Vertragstext abstimmen, bevor die Verhandlungen mit der DB AG aufgenommen werden. Zudem besteht Einigkeit, dass der Vertrag Müllheim – Neuenburg die Vorlage für alle weiteren Vorhaben der Breisgau-S-Bahn 2020 bilden soll.

Nach mehreren Abstimmungsgesprächen zwischen dem Land und dem ZRF in der ersten Jahreshälfte 2013, bei denen aus Sicht des ZRF weitgehend Einigkeit über den Vertragstext erreicht werden konnte, wurde im Sommer eine entsprechende Vereinbarung für ein Vorhaben im Bereich der S-Bahn Rhein-Neckar unterzeichnet, die somit das aktuellste zwischen Land und DB AG abgestimmte Vertragsmuster darstellte. Somit ergab sich aus Sicht des Landes die Notwendigkeit, den Vertrag Müllheim-Neuenburg an diesen neuen Stand anzupassen.

Die Anpassung wurde seitens der Verwaltung zeitnah umgesetzt und der neue Vertragsentwurf dem Land Mitte September zur Verfügung gestellt. Die Prüfung dort dauert derzeit noch an. Nach deren Abschluss soll der gemeinsame Entwurf an die DB AG zur Prüfung geschickt werden mit dem Ziel, den Vertrag dann baldmöglichst schluss zu verhandeln. Das Vorliegen des abgestimmten Vertragsentwurfs ist Voraussetzung für die Einreichung des GVFG-Zuschussantrags, der – so die Absprachen zwischen Land, Bund, ZRF und DB AG – bereits nach (dem bereits erfolgten) Abschluss der Anhörung zum laufenden Planfeststellungsverfahren vorgelegt werden soll.

#### Planungsverträge Entwurfs- und Genehmigungsplanung

Auf Basis des bereits unterzeichneten Vertrags für die Drei-Seen-Bahn hatte die DB AG Ende September einen Vertragsentwurf für die Breisacher Bahn vorgelegt. Auch hier gelten die obigen Aussagen zur bundesweiten Einheitlichkeit des Vertragsmusters und zu der Vereinbarung, dass dieser Vertrag als Vorlage für alle weiteren Vorhaben der Breisgau-S-Bahn 2020 dienen soll.

Derzeit läuft bei der DB AG die interne Freigabe der Entwurfs- und Genehmigungsplanungen bei den Vorständen. Anschließend sind die entsprechenden streckenbezogenen Verträge zwischen dem ZRF und den drei Infrastrukturunternehmen der DB AG zu unterzeichnen.

Unabhängig davon hat die DB ProjektBau – auf Grundlage entsprechender Garantien des ZRF bezüglich der Übernahme von Planungskosten bis zum Abschluss der Planungsverträge – bereits mit der Vorbereitung der Entwurfsplanung begonnen.

Die Unterzeichnung der Planungsverträge setzt voraus, dass mit Blick auf die Einhaltung des Zeitplans ein geeignetes Controlling der DB AG seitens des ZRF sichergestellt ist. Wenn dies nicht in den Planungsverträgen selbst vereinbart werden kann, muss es in die Ergänzung des Kooperationsvertrags Eingang finden.

### Anpassung Mitfinanzierungsvertrag

Die Verwaltung führt derzeit Gespräche mit dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) zwecks Beteiligung an der Vorbereitung der Ausschreibungen und zur Frage möglicher durch den ZRF zu finanzierender Zusatzangebote. In diesem Rahmen hat die ZRF-Verwaltung angeboten, einen Arbeitsentwurf für eine Vereinbarung zu Anpassung des Mitfinanzierungsvertrags zu erstellen.

Weiteres kann mündlich in der Sitzung ergänzt werden.

### **3. Betriebsangebot Dezember 2018**

In der Verbandsversammlung am 2. Oktober 2013 (Drucksache ZRF-VV 2013.005) hatte die Verwaltung über das Angebot des Landes Baden-Württemberg zum Betriebskonzept 2018 berichtet. Auf das Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) vom 20. September 2013 sei verwiesen. Dieses Schreiben erläutert die der Drucksache vom 2. Oktober beigefügte tabellarische Auflistung näher, vgl. ANLAGE. Das Land legt diesem Betriebsangebot den zwischenzeitlich konzipierten Landesstandard zugrunde, der – nach Auffassung des Landes – ein bedarfsgerechtes Grundangebot sichert und folglich vollständig durch das Land zu finanzieren ist.

Die Verbandsversammlung hatte auf dieser Grundlage die Verwaltung beauftragt, mit dem Land unter Beachtung der Eckpunkte des am 6. Juli 2011 abgeschlossenen S-Bahn-Mitfinanzierungsvertrags die Einzelheiten etwaiger künftig seitens des ZRF zu finanzierenden Zusatzangebote auszuloten und in Abstimmung mit dem Land einen Vorschlag hierzu zu unterbreiten.

Eine Entscheidung hierüber herbeizuführen, ist deshalb nunmehr geboten, weil diese additiven SPNV-Leistungen definiert sein müssen, bevor die Ausschreibungs- und Vergabeprozesse – endlich – eingeleitet werden können. Aus wirtschaftlichen Gründen muss das Land hierbei bestrebt sein, die Anzahl optionaler Leistungen möglichst gering zu halten. Daher muss sich der ZRF noch in 2013 – grundsätzlich – in punkto Strecken und zusätzlichem SPNV-Angebot festlegen.

Über das vom Land voll finanzierte Grundangebot können, gemessen an den ursprünglichen Zielvorstellungen des ZRF für folgende Strecken ganz oder teilweise folgende Zusatzleistungen in Anspruch genommen werden – die Angaben beruhen auf den Abschätzungen des Landes:

- **Kaiserstuhlbahn West und Nord: Verstärkung in der Hauptverkehrszeit (HVZ) zwischen Breisach und Riegel-Malterdingen:**  
bis zu 11 Fahrtenpaare pro Tag, jährliche Kosten = 1,1 Mio. EUR;
- **Elztalbahn: Verlängerung des 30-Minuten-Takts von Waldkirch bis Elzach auch außerhalb der HVZ:**  
zusätzlich 7,4 Fahrtenpaare, jährliche Kosten = 400.000 EUR;  
*in der Prüfung ist derzeit noch eine Variante, diese Zusatzfahrten **nur bis Bleibach** zu finanzieren, was den jährlichen ZRF-Aufwand nach einer überschlägigen Abschätzung mehr als halbieren dürfte;*
- **Kaiserstuhlbahn Ost Gottenheim – Riegel (– Endingen):**  
11 zusätzliche Fahrtenpaare der in Gottenheim zu-/ abgeflügelten Zugteile, jährlichen Kosten = 350.000 EUR;
- **Münstertalbahn: Verstärkerfahrten zum 30-Minuten-Takt**  
9,3 zusätzliche Fahrtenpaare, jährliche Kosten = 950.000 EUR;
- **Höllentalbahn Ost: HVZ-Verstärker Neustadt – Donaueschingen:**  
5,5 zusätzliche Fahrtenpaare, finanziert durch den ZRF und den Schwarzwald-Baar-Kreis, jährliche Kosten insg. = 2,5 Mio. EUR.

Für die Strecken Münstertalbahn, Kaiserstuhlbahn West und Nord und Höllentalbahn Ost sind die für das Zusatzangebot entstehenden Kosten besonders hoch, weil hier im Rahmen der angebotenen Zusatzverkehre zusätzliche Neufahrzeuge beschafft und vorgehalten werden müssten, deren Finanzierung das Land vollumfänglich durch die Region(en) erwartet.

Der ZRF muss als Grundlage der Angebotserstellung durch das Land nun darüber entscheiden, ob und wenn ja, inwieweit er die angebotenen Zusatzverkehre bestellen will. Dabei ist die genaue Ausgestaltung der einzelnen Betriebsangebote und insbesondere die konkrete Höhe der Kostenbeteiligung erst im Rahmen der mit dem Land noch zu verhandelnden Anpassung des Mitfinanzierungsvertrags zu entscheiden. Der Vorschlag der Verwaltung steht dabei unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, dass eine endgültige Festlegung nur unter Berücksichtigung und im Rahmen der diesbezüglichen Entscheidungen der Gremien der Verbandsmitglieder erfolgen kann.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Drucksache zeichnet sich folgender Sachstand ab:

**a)**

Wegen der noch vergleichsweise unsicheren Situation beim Infrastrukturausbau auf der **Höllentalbahn Ost** hat das Land in den Gesprächen zugestimmt, die dort angebotenen Zusatzangebote als optionale Leistung in die Ausschreibung aufzunehmen, so dass die tatsächlich entstehenden Kosten dann vor der Vergabe konkreter zu greifen wären. Der ZRF erhofft sich von diesem, mit einer zeitlichen Streckung verbundenen Ansatz sinkende Zusatzkosten, da jeder Betreiber optimale Betriebsläufe mit möglichst geringer Vorhaltung von rollendem Material anstreben dürfte.

Eine abschließende Entscheidung ist hierzu folglich in 2013 nicht zu treffen.

**b)**

Nach Gesprächen mit den Bürgermeistern an der **nord-westlichen Kaiserstuhlbahn** vertritt die Verwaltung gemeinsam mit diesen die Auffassung, dass es sachgerechter ist, den vom Land als Grundangebot finanzierten Stundentakt durch Busleistungen bedarfsgerecht zu verstärken. Damit würde das Prinzip des heutigen Schientakt-Ergänzungsangebots auf Grundlage der vom Grundangebot umfassten Verdopplung der SPNV-Leistung (derzeit 9,6 Fahrten/ Tag, künftig 18) fortgeführt werden.

**c)**

**Kaiserstuhlbahn Ost und Münstertalbahn:** Finanzierung der sog. Zusatzangebote im vom Land angebotenen vollständigen Umfang, um nicht hinter die heutigen Angebotskonzepte bzw. –umfänge zurückzufallen. Dabei besteht hinsichtlich der Münstertalbahn noch Gesprächsbedarf in punkto Fahrzeugbeschaffungskosten; hinsichtlich der Kaiserstuhlbahn Ost zum Umfang der durch die jeweiligen betroffenen Landkreise gewünschten Zusatzangebote.

Die Finanzierung zusätzlicher Infrastruktur auf der Rheintalbahn zu Lasten des ZRF scheidet dabei definitiv aus: Wenn das Land eine regelmäßige Durchbindung von Zügen aus dem Münstertal in der Ausschreibung zugrunde legen will, dann darf dieses nicht zu Lasten des Taktes auf der Münstertalbahn gehen. Für diese seitens des Landes geplante Durchbindung wäre der Bau zusätzlicher Infrastruktur in Bad Krozingen zwingend erforderlich, was, da nicht Teil der Ausbaustufe 2018-neu, vor Bau des 3. und 4. Gleises der Rheintalbahn weder planerisch noch baulich ins Obligo des ZRF fällt.

**d)**

**Elztalbahn,** zwecks Optimierung der Busanbindung im Korridor sollte aus Sicht der Verwaltung das Zusatzangebot (Halbstundenverdichtung) bis Bleibach auf Kosten des ZRF finanziert werden. Das Grundangebot des Landes sieht in der Hauptverkehrszeit bereits einen Halbstundenverdichter bis Elzach vor. Eine Verlängerung des Halbstundentakts über Waldkirch hinaus bis Bleibach auch in den Nebenverkehrszeiten wird als sinnvolle Ergänzung mit eher geringem finanziellem Aufwand erachtet.

**Bearbeitet von  
Uwe Schade & Wolfgang Lederle**

-Verwaltung ZRF-

Strecken mit mitzufinanzierenden Zugpaaren durch den ZRF für die 1. Stufe BSB neu

„Netz“	Fahrtenpaare pro Tag (Mo-So im Mittel über alle Abschnitte)				Mehraufwand pro Jahr in Euro		
	Angebot heute	Landesstandard	Wunsch ZRF	Differenz zwischen Wunsch ZRF und Landesstandard	Für die Differenz	Betrag, wenn kein Fahrzeugmehrbedarf entsteht	Weiteres Zugpaar
Kaiserstuhl West	9,6	18	22,8	4,8	150.000	150.000	30.000
Kaiserstuhl Nord	9,6	18	28,9	10,9	950.000	250.000	26.000
Münstertal	26,2	18	27,3	9,3	950.000	250.000	26.000
Elztal	16,8	24	31,4	7,4 (Waldkirch – Elzach)	400.000	400.000	55.000
Kaiserstuhl Ost	26	24	35,4	11,4	350.000	350.000	35.000
Höllental Ost (ca. die Hälfte entfällt auf Schw.-Baar-Kr.)	15,7	18	23,5	5,5 (Neustadt – Donaueschingen)	2.500.000	1.100.000	200.000
Summe ohne Höllental Ost					2.800.000	1.400.000	
Summe mit Höllental Ost					5.300.000	2.500.000	