



## Begründung

### 1. Ausgangslage

Auf Grundlage entsprechender Beschlüsse der Verbandsversammlung und der vertraglichen Vereinbarungen mit der DB AG und der SWEG wurde die Infrastruktur der regionalen Schienenstrecken in den zurückliegenden Jahren gemäß der Ausbaustufe 2018-neu der BREISGAU-S-BAHN 2020 ausgebaut:

Münstertalbahn	(2012-2013)
Müllheim-Neuenburg	(2016)
Drei-Seen-Bahn	(2016)
Höllentalbahn West	(2018)
Höllentalbahn Ost	(2018 - 2019)
Kaiserstuhlbahn	(2017 - 2019, „Restarbeiten“ 2020 und 2021)
Breisacher Bahn	(2019 - 2020)

In der Umsetzung befindet sich derzeit noch die Elztalbahn, die vollständig im Juni 2021 in Betrieb genommen werden soll.

Als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Land Baden-Württemberg zuständig für die Durchführung der Vergabeverfahren für den S-Bahn-Betrieb auf der ausgebauten Infrastruktur. Die Grundlagen hierfür bilden das „Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg“ sowie der 2014 zwischen dem ZRF und dem Land abgeschlossene S-Bahn-Mitfinanzierungsvertrag. Parallel zu den Ausbaumaßnahmen hatte das Land Vergabeverfahren für alle drei Netze der Breisgau-S-Bahn 2020 durchgeführt:

- Netz 4: Rheintalbahn
- Netz 9a: Ost-West-Achse (Breisach/Endingen - Gottemheim - Freiburg - Titi-see - Villingen/Seebrugg),
- Netz 9b: Freiburger Y (Elztalbahn, Kaiserstuhlbahn West, Münstertalbahn)

Die Betriebsaufnahmen mit verbessertem Fahrplanangebot für die Netze 9a sowie die Kaiserstuhlbahn West (Breisach - Riegel-Malterdingen, Netz 9b) erfolgten zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019. Auf der Kaiserstuhlbahn West werden allerdings bislang noch die alten Dieseltriebwagen eingesetzt, weil sich die Auslieferung der neuen Elektrotriebwagen verzögert. Im Juni 2020 wurde der Betrieb im Netz 4 sowie auf der der Münstertalbahn aufgenommen. Durch Verzögerungen bei der Fahrzeugauslieferung für das Netz 4 müssen bis Ende 2020 teilweise noch lokbespannte Doppelstockgarnituren auf der Rheintalbahn eingesetzt werden. Da diese nicht dieselben Beschleunigungswerte wie die neuen Elektrotriebwagen erreichen, müssen zur Kompensation bei den jeweiligen Zügen Halte ausgelassen werden. Die Betriebsaufnahme der Elztalbahn (Netz 9b) mit neuem Fahrplankonzept und neuen Fahrzeugen ist nach Ausbau der Infrastruktur gemäß aktuellem Stand für Juni 2021 terminiert.

## 2. Sachstand Elztalbahn

Für die **Elztalbahn** Denzlingen – Elzach wurde der Planfeststellungsbeschluss mit Datum vom 17.09.2019 erlassen. Gleichzeitig wurde die sofortige Vollziehung angeordnet. Die Offenlage des Beschlusses erfolgte vom 1. bis 15. Oktober 2019; daran schloss sich eine einmonatige Klagefrist an. Zwar gingen in diesem Zeitraum mehrere Klagen ein, jedoch wurde keine davon als „projektzielgefährdend“ eingestuft. Somit konnten die Bauleistungen rechtzeitig beauftragt werden und die Baumaßnahmen unter Vollsperrung der Strecke Anfang März 2020 beginnen.

Für alle Klagen konnten außergerichtliche Klärungen erreicht werden, so dass zwischenzeitlich sämtliche Klagen zurückgezogen wurden.

Die ursprünglich für den Fahrplanwechsel im Dezember 2020 vorgesehene Inbetriebnahme der Elztalbahn musste mittlerweile auf den „kleinen Fahrplanwechsel“ im Juni 2021 verschoben werden. Zum einen führte der unabhängig vom Projekt BREISGAU-S-BAHN 2020 erforderliche Neubau des Stellwerks in Denzlingen, der erst im Dezember 2020 abgeschlossen sein wird, zu einer Verschiebung des ursprünglich vorgesehenen Termins. Insbesondere kam es aber im Bereich des künftigen Kreuzungsbahnhofs Gutach zu erheblichen Verzögerungen im Bauablauf. Hinzu kommt, dass die für die Elztalbahn bestellten Elektrotriebwagen im Dezember 2020 noch nicht zur Verfügung stehen werden.

Seit der Sperrung der Strecke zwischen Denzlingen und Elzach verkehren die Züge der S 2 (Elztalbahn) nur noch zwischen Freiburg und Denzlingen. Zwischen Denzlingen und Elzach übernehmen Busse die Beförderung der Fahrgäste.

Es wurde ein System eingerichtet, welches aus einem Expressbus Denzlingen - Elzach (Linie A) besteht, der zwischen Denzlingen und Bleibach ohne Halt verkehrt, und einer normalen Linie, die alle Haltepunkte der Schiene bzw. die entsprechenden Ersatzhaltestellen anfährt (Linie B). Dazu kommen noch Verstärkerleistungen (Linien C und D), so dass die höhere Verkehrsmenge zwischen Denzlingen und Waldkirch abgedeckt werden kann. Zudem wurden die bestehenden Regionalbuslinien entsprechend angepasst.

## 3. Kostenentwicklung

In der Verbandsversammlung am 11.12.2019 war ausführlich über die konjunkturbedingten Kostensteigerungen für die Maßnahmen der Ausbaustufe 2018-neu berichtet worden (Drucksache ZRF-bA/VV 2019.005). Da bei allen zuletzt in Betrieb genommenen Strecken noch Restarbeiten offen sind und die beauftragten Baufirmen weiterhin Nachträge einreichen, kommt es nach wie vor zu Änderungen bei den vsl. Gesamtbaukosten. Den aktuellen Stand zeigt die nachfolgende Übersicht:

	<u>DS 2019.005</u>	<u>aktuell</u>
Kaiserstuhlbahn	60,0 Mio. €	unverändert
Höllentalbahn West (ohne ESTW Drei-Seen-Bahn)	75,0 Mio. €	77,6 Mio. €
Höllentalbahn Ost (inkl. Anteil Schwarzwald-Baar-Kreis)	102,3 Mio. €	116,9 Mio. €
Breisacher Bahn	135,0 Mio. €	143,9 Mio. €

Die Submissionsergebnisse für die **Elztalbahn** belaufen sich auf rund 53,4 Mio. Euro und liegen damit deutlich höher als die in der Kostenberechnung ermittelten rund 28,0 Mio. Euro. Auch bei dieser Strecke wird es im Zuge der Baudurchführung zu Nachträgen kommen. ZRF und DB AG rechnen derzeit mit abschließenden Baukosten in Höhe von rund 68 Mio. Euro.

#### 4. Sachstand Betrieb

##### Ost-West-Achse

Auf die erheblichen Probleme im Netz der **S1 (Ost-West-Achse)** seit Einführung des neuen Betriebskonzepts am 15. Dezember 2019 wurde ausführlich in der Drucksache ZRF-VV 2020.001 zur außerordentlichen Verbandsversammlung am 5. März 2020 eingegangen. Damals wurde ein „Maßnahmenkatalog Fahrplanstabilität“ mit 10 kurzfristig umzusetzenden betrieblichen und infrastrukturellen Maßnahmen beschlossen und an das Land, die DB Regio sowie die beiden Infrastrukturunternehmen DB Netz AG und SWEG Schienenwege GmbH übergeben. In **Anlage 1** zu dieser Drucksache wird über den Stand der Umsetzung dieser Maßnahmen berichtet. Einige Maßnahmen wurden mittlerweile umgesetzt (z.B. Reduzierung des Stärkens von Zügen), manche Maßnahmen befinden sich aktuell in Umsetzung. Jedoch dauert bei manchen der geforderten Maßnahmen die Umsetzung deutlich länger als erwartet – bzw. es erfolgt keine Umsetzung.

Aufgrund der massiven Probleme beim Start der Ost-West-Achse führte DB Regio ab dem 17.02.2020 den sogenannten Übergangsfahrplan ein. Das wesentlichste Merkmal gegenüber dem vom Land bestellten und im Verkehrsvertrag mit DB Regio vereinbarten Fahrplan (Bestellfahrplan) ist das Brechen der stündlichen Linie Breisach - Freiburg - Villingen in Freiburg Hbf. Somit verkehrt nur noch einmal je Stunde ein durchgehender Zug von Breisach über Freiburg Hbf ins Höllental und weiter nach Seeburg. Das Flügel- und Kuppeln der Züge in Gottenheim zur Schaffung von umsteigefreien Verbindungen zwischen Freiburg und Breisach bzw. Endingen wurde - mit Ausnahme einzelner Züge - aufgegeben. Dieser Verzicht führt auch dazu, dass zwischen Gottenheim und Titisee mit maximal zwei anstatt drei gekuppelten Triebwagen gefahren werden kann. Auch beim Halbstundentakt nach Neustadt gibt es aus Richtung Freiburg nur noch einmal je Stunde eine umsteigefreie Verbindung, bei der zweiten Fahrt je Stunde muss in Titisee umgestiegen werden. Dabei erfolgt die Weiterfahrt in jeder zweiten Stunde mit dem Bus.

Durch diese Anpassungen am Fahrplankonzept, sicherlich aber auch durch die Corona-bedingt deutlich niedrigeren Fahrgastzahlen, kam es seit Februar 2020 zu einer schrittweisen Verbesserung der Pünktlichkeit auf der Ost-West-Achse. Lag laut Auswertung der DB Regio im Februar 2020 der Anteil der Züge mit einer Verspätung von mindestens 6 Minuten bei 18,9%, so belief sich dieser Wert in den Monaten Juni – September 2020 auf rund 3,5%. Allerdings kam es auch in dieser gesamten Zeit regelmäßig zu Anschlussverlusten in Gottenheim.

Seit einigen Wochen hat sich die Qualität jedoch wieder deutlich verschlechtert. Es kommt vermehrt zu Ausfällen bei einzelnen Triebwagen, was zu massiven Einbußen bei den Platzkapazitäten führt, zu Ausfällen ganzer Fahrten und in der Folge zu erheblichen Verspätungen. Gründe für diese Häufungen nennt DB Regio nicht, es scheint sich aber im Wesentlichen um Störungen an den Fahrzeugen zu handeln.

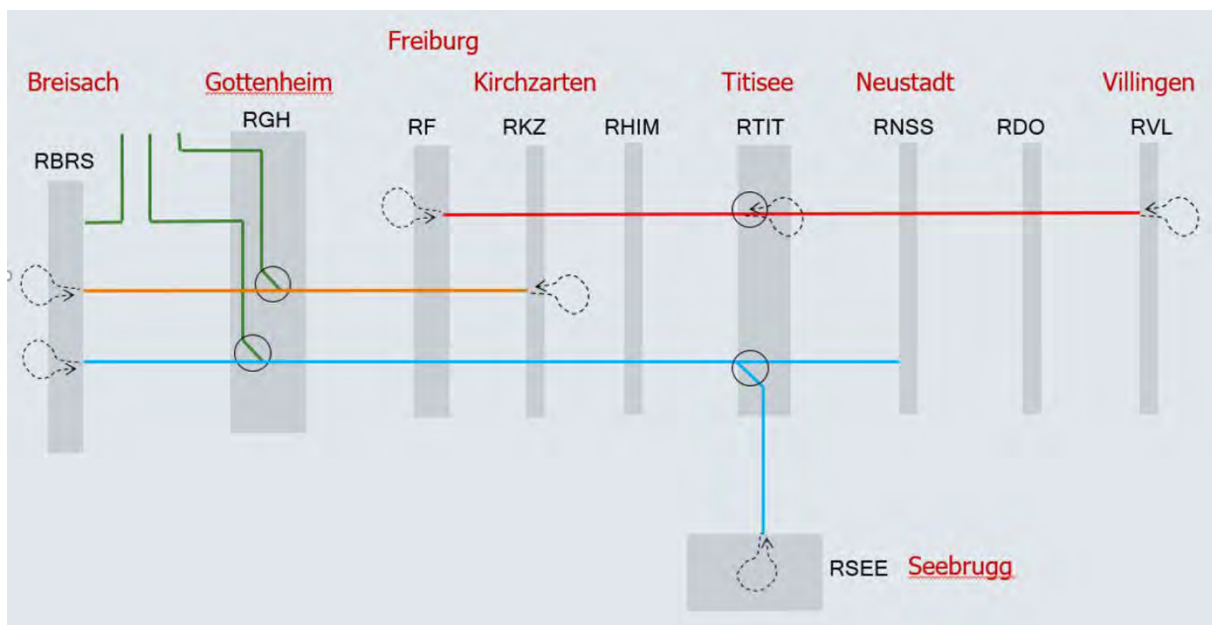
Daher haben sich die ZRF-Vorsitzenden mit Schreiben vom 08.10.2020 an Herrn Verkehrsminister Hermann, an den Konzernbevollmächtigten der DB AG, Herrn Krenz, und an den Regionalleiter von DB Regio gewandt mit der Forderung, bei den betrieblichen Problemen umgehend für wirksame und dauerhafte Abhilfe zu sorgen (**Anlage 2**).

Parallel dazu hat sich der Verbandsvorsitzende um ein Abstimmungsgespräch vor Ort mit Verkehrsminister Hermann bemüht. Als Reaktion darauf wurde seitens des Verkehrsministeriums für den 22.10.2020 eine Videokonferenz mit Herrn MD Dr. Lahl einberufen, an der auch die DB Regio teilgenommen hat.

Nach intensivem Austausch zur gegenwärtigen Situation aber auch zu dem Interimsfahrplan ab Dezember 2020 (siehe unten) wurden folgende Ergebnisse festgehalten:

- Die DB Regio hat bestätigt, dass der Interimsfahrplan mit den verfügbaren Fahrzeugen einschließlich Flügeln und Kuppeln in Gottenheim und Titisee fahrbar ist.
- Dennoch sollen, auch mit Blick auf den Bestellfahrplan auf Anregung des ZRF, an dem weiterhin festgehalten wird, in einem Gutachten verschiedene Fragestellungen zu den Fahrzeugen (z.B. zu den Kupplungen), den Abläufen und zur Infrastruktur untersucht werden.
- Um im Interimsfahrplan die Zahl der Kupplungsvorgänge auf das notwendige Maß zu reduzieren, soll auf das Stärken und Schwächen der Züge weitgehend verzichtet werden.
- Solange die Kaiserstuhlbahn Ost in Gottenheim auf Anschluss gefahren wird, sollen die Wartezeiten zur Anschlusssicherung insbesondere in den Abendstunden verlängert werden.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird auf der Ost-West-Achse der sogenannte Interimsfahrplan eingeführt, der von DB Regio entwickelt wurde und in der folgenden Grafik schematisch dargestellt ist:



Der Interimsfahrplan umfasst drei weitgehend getrennte Linien.

- Die rote Linie pendelt im Stundentakt zwischen Freiburg und Villingen im Stundentakt. Die Durchbindung über Freiburg hinaus bis nach Breisach ist nicht vorgesehen. In Titisee werden die Züge in Richtung Villingen geschwächt und in der Gegenrichtung verstärkt.
- Die blaue Linie verkehrt im Stundentakt zwischen Breisach, Neustadt und Seeburg, wobei die Züge in Titisee geflügelt und gekuppelt werden sollen. Das Umsteigen in Richtung Neustadt soll also künftig wieder entfallen. Gleiches gilt für Gottenheim, wo ein Zugteil in/aus Richtung Endingen geflügelt bzw. gekuppelt werden soll (dieser Linienabschnitt ist in der Grafik in grün dargestellt). Die blaue Linie erhält zur Erhöhung der Fahrplanstabilität in Freiburg Hbf in beiden Richtungen einen längeren Aufenthalt von ca. 10 Minuten. Durch Überlagerung der roten und der blauen Linie soll Neustadt künftig im 30-Minuten-Takt angebunden werden.
- Die orangene Linie verkehrt stündlich zwischen Breisach und Kirchzarten und ergänzt das ebenfalls stündliche Angebot der blauen Linie auf der Breisacher Bahn zum Halbstundentakt. Auch die Züge dieser Linien werden in Gottenheim in/aus Richtung Endingen geflügelt bzw. gekuppelt (grüner Linienabschnitt), wodurch auf der östlichen Kaiserstuhlbahn ein Halbstundentakt mit durchgehenden Verbindungen nach Freiburg angeboten werden soll. Anders als die blaue Linie soll die orangene Linie im Hauptbahnhof in Freiburg in beiden Richtungen bereits nach kurzem Aufenthalt weiterfahren. Durch Überlagerung der verschiedenen Linien zwischen Freiburg Hbf und Kirchzarten soll dieser Streckenabschnitt künftig ganztägig mit 3 Zügen je Stunde und Richtung bedient werden.

An Sonntagen bleibt das Angebot weitestgehend unverändert, d.h. die Ost-West-Achse wird in Freiburg Hbf geteilt und zwischen Freiburg und Titisee verkehren die Züge im 20-Minuten-Takt. Allerdings soll künftig auch das zweite Zugpaar je Stunde auf der Drei-Seen-Bahn angeboten werden (mit Flügeln und Kuppeln in Titisee), das bereits ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 hätte gefahren werden sollen.

Somit sollen ab Dezember gegenüber dem seit Februar 2020 gültigen Übergangsfahrplan wieder einige wichtige Elemente des Bestellfahrplans umgesetzt werden. Dennoch kann es sich bei dem ab Dezember 2020 zur Umsetzung kommenden Fahrplan-konzept aus Sicht des ZRF nur um einen Zwischenzustand handeln. Ziel ist weiterhin eine halbstündliche Durchbindung über den Freiburger Hbf hinaus – ohne längere Standzeit in Freiburg Hbf.

### Elztalbahn

In der Verbandsversammlung am 01.07.2020 war ausführlich über das geplante Betriebskonzept auf der Elztalbahn und die längeren Haltezeiten berichtet worden. Als Auswirkung dieser längeren Haltezeiten muss davon ausgegangen werden, dass der Halt Gundelfingen nur noch stündlich von der Elztalbahn bedient werden kann. Zwar bestehen von/nach Freiburg in ähnlicher Fahrlage Verbindungen mit der Rheintalbahn, jedoch verschlechtert sich gegenüber dem Ausschreibungsfahrplan die Verbindung ins Elztal.

In einem Schreiben an Verkehrsminister Hermann vom 24.07.2020 (siehe **Anlage 3**) hatte der Verbandsvorsitzende vorgeschlagen, einen Fahrzeugtausch zwischen der Elztalbahn und einem anderen Vergabernetz zu prüfen. Dadurch könnten auf der Elztalbahn Fahrzeuge eingesetzt werden, die gegenüber den bestellten eine größere Anzahl von Türen aufweisen und damit einen schnelleren Fahrgastwechsel und kürzere Haltezeiten ermöglichen. In seiner Antwort vom 21.08.2020 (siehe **Anlage 4**) verweist Ministerialdirektor Dr. Lahl auf die geänderten Mindesthaltezeiten in den aktuellen Schienennetznutzungsbedingungen der DB Netz AG. Demnach beträgt die Mindesthaltezeit unabhängig von der Anzahl der Türen 0,7 Minuten, so dass durch einen Fahrzeugtausch keine Änderungen erreicht werden können. Zudem sei in Gundelfingen mit den verbleibenden zwei Zügen pro Stunde auch künftig die Anbindung in Richtung Offenburg, Elzach und Freiburg gesichert. Für die Verbindung nach Freiburg trifft diese Aussage zu. In Richtung Offenburg besteht – wie bisher und auch künftig - nur ein Stundentakt. Auch ins Elztal besteht mit der Inbetriebnahme dann nur noch eine stündliche Verbindung und zwar lediglich bis Bleibach.

Bei den Gesprächen zum künftigen Fahrplan der Elztalbahn hatte die DB Netz AG auf entsprechende Forderungen des ZRF zugesagt, im Zuge der anstehenden Erstellung des Netzfahrplans 2021 so viele Halte in Gundelfingen zu realisieren wie möglich. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorlage lag weder für den Fahrplanwechsel im Dezember 2020 noch für den im Juni 2021 ein Fahrplan für die Elztalbahn vor. Daher wird die ZRF-Verwaltung erst in der Sitzung berichten können, ob dieser Prüfauftrag erfolgreich abgeschlossen werden konnte.

## **5. Busumsteiganlage ZOB Elzach**

Das Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2020 umfasst neben dem Ausbau der S-Bahn und der regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken auch die Verbesserung des Angebotes im Regionalbusverkehr. Der Regionalbusverkehr soll dabei in seiner Funktion als Zubringer gestärkt werden, um die ÖPNV-Erschließung für diejenigen Gemeinden im Verbandsgebiet zu verbessern, die nicht unmittelbar im Einzugsbereich einer Schienenstrecke liegen. In diesem Zusammenhang sollen die einzelnen Verkehrsträger (S-Bahn, Stadtbahn und Regionalbus) an definierten Umsteigepunkten sowohl fahrplantechnisch als auch baulich miteinander verknüpft werden. Daher fördert der ZRF den Ausbau von so genannten Umsteiganlagen, also Verknüpfungspunkten zwischen Regionalbus und Bahn, die komfortable und barrierefreie Umstiege ermöglichen.

Am Bahnhof Elzach sollen künftig fünf Regionalbuslinien mit der S-Bahn-Linie S2 verknüpft werden. Das Fahrplankonzept für die S2 geht von kurzen Wendezeiten der Züge in Elzach aus, was günstige Bedingungen für das Umsteigen zwischen Bus und Bahn schafft. Die Regionalbusse, die künftig im Stundentakt verkehren sollen, erreichen den Bahnhof Elzach kurz vor der Ankunft der Züge und fahren wieder ab, nachdem die Fahrgäste aus den Zügen umgestiegen sind. Hierfür muss am Bahnhof Elzach ein Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) mit insgesamt fünf Halteplätzen für den Regionalbus hergestellt werden.

Umsteigeanlagen bzw. Zentrale Omnibusbahnhöfe sind nach dem GVFG-Landesprogramm (LGVFG) förderfähig. Für jeden Halteplatz werden vom Land gemäß der zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Drucksache anzuwendenden Verwaltungsvorschrift zuwendungsfähige Kosten in Höhe von pauschal 130.000 € anerkannt. Die Zuwendung des Landes beträgt maximal bis zu 50 v.H. der zuwendungsfähigen Baukosten, kann aber unter bestimmten Voraussetzungen auf maximal bis zu 75 v.H. erhöht werden.

Maßgeblich für die ergänzende Förderung von Umsteigeanlagen durch den ZRF sind die nach Landes-GVFG zuwendungsfähigen Kosten für die Regionalbushalteplätze und der Zuschusssatz des Landes. Die Förderung des ZRF umfasst den nicht durch Landeszuschüsse gedeckten Anteil an den zuwendungsfähigen Baukosten (also 50 v.H., ggf. nur 25 v.H., siehe oben). Da über das LGVFG mittlerweile auch Planungskosten bezuschusst werden, entfällt künftig der Planungskostenzuschuss, der bei bereits umgesetzten Vorhaben z.B. in Emmendingen oder Breisach vom ZRF gewährt wurde, bzw. reduziert sich deutlich.

Voraussetzung für die Inanspruchnahme einer ZRF-Förderung ist, dass die Bushalteplätze bestimmten Kriterien entsprechen, wie z.B. der Barrierefreiheit oder der Verwendung von Sonderbordsteinen. Die Auszahlung des Zuschusses erfolgt nach Maßgabe des Schlussbewilligungsbescheids für die Förderung durch das LGVFG.

Der Abschluss einer entsprechenden Finanzierungsvereinbarung zwischen ZRF und Stadt Elzach ist für Anfang 2021 vorgesehen. Ein Entwurf der Finanzierungsvereinbarung liegt als **Anlage 5** dieser Drucksache bei.



## **Ost-West-Achse - Maßnahmenkatalog Fahrplanstabilität Sachstand zur Umsetzung**

Die Verbandsversammlung hatte in der Sitzung am 05.03.2020 beschlossen, von den Projektpartnern Land Baden-Württemberg (Aufgabenträger), DB Regio AG (beauftragtes Verkehrsunternehmen) und DB Netze sowie SWEG Schienenwege GmbH als Infrastrukturunternehmen zu fordern, dass die 10 wichtigsten Maßnahmen zur raschen Stabilisierung des Verkehrsangebots auf der Ost-West-Achse unverzüglich umgesetzt werden. Mit Schreiben vom 11.03.2020 informierte der Verbandsvorsitzende Herrn Verkehrsminister Hermann über die Beschlüsse der Verbandsversammlung. Mit Schreiben vom 12. Mai 2020 hatte das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg bereits Stellung zu den Forderungen des ZRF bezogen (siehe auch Anlage 3 zur Drucksache ZRF-VV 2020.002).

Im Folgenden wird eine Zwischenbilanz aus Sicht des ZRF zur bisherigen Umsetzung der Maßnahmen - auch im Hinblick auf den ab Dezember 2020 gültigen Interimsfahrplan der Ost-West-Achse gezogen:

### *Forderung 1: Unbedingte Priorität der Anschluss-Sicherung*

Die Forderung des ZRF zur unbedingten Einhaltung von Anschlüssen bezieht sich insbesondere auf den Bahnhof Gottenheim und die Umstiege zwischen Breisacher Bahn und Kaiserstuhlbahn. Ursprünglich sollten mit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2019 aufgrund des neu eingeführten Kuppel-/Flügelkonzepts Umstiege in der Relation Kaiserstuhlbahn Ost - Freiburg in Gottenheim nicht mehr notwendig sein. Aufgrund des bis heute nicht ausreichend zuverlässig funktionierenden Kuppelns der Züge und des damit weiterhin notwendigen Umsteigens ist eine Sicherstellung der Anschlüsse zwischen Kaiserstuhlbahn Ost und Breisacher Bahn umso wichtiger. Trotzdem kommt es bis heute immer wieder zum Verlust von Anschlüssen, wenn Züge der Ost-West-Achse aus Richtung Freiburg verspätet in Gottenheim eintreffen, und das obwohl DB Regio nach eigenen Aussagen die Wartezeitregelungen für Gottenheim angepasst hatte.

### *Forderung 2: Informationen am Bahnsteig für Lokführer (Haltepositionen) und Fahrgäste (Beschilderung von Türpositionen, Zuglänge, Gleisverlegungen, Fahrtziel an den Zügen)*

An zahlreichen Stationen wurden durch die DB AG für die Lokführer Markierungen für die Haltepositionen in Abhängigkeit von der Anzahl der zu einem Zug zusammengekuppelten Triebwagen angebracht. Dies ist aber im Hinblick auf einen raschen Fahrgastwechsel erst dann wirksam, wenn auch die Fahrgäste über die Positionierung der Züge am Bahnsteig informiert werden, was bis heute nicht der Fall ist. Sowohl das Verkehrsministerium als auch DB Regio verweisen diesbezüglich auf den Einsatz von unterschiedlich langen Triebwagen, was eine Markierung der genauen Einstiegspositionen erschwere. Letztendlich verteilen sich die einsteigenden Fahrgäste nach wie vor nicht optimal auf die ohnehin schon zu wenigen Türen der Züge, was zu unnötig langen Aufenthaltszeiten an den Stationen führt.

Die DB AG hat eingestanden, dass Informationen über Betriebsabweichungen häufig zu spät am Bahnsteig angezeigt bzw. durchgesagt werden. Eine Verbesserung der Situation konnte bisher allerdings nicht in Aussicht gestellt werden, weil die Übermittlung der Information an die Anzeigen auf den Bahnsteigen technisch nicht beschleunigt werden kann.

In der vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg veröffentlichten „Faktensammlung zur Breisgau-S-Bahn“ steht unter dem Punkt „Fahrgastinformation“: „Diskutiert werden unterschiedliche Möglichkeiten u.a. auch die Installation vollwertiger Anzeiger an den Bahnsteigen anstelle der Laufschrift-Schriftanzeiger, die größere Abweichungen nur unzureichend kommunizieren können.“ Der ZRF würde eine Verbesserung der Anzeigen an den Bahnsteigen sehr begrüßen, hatte solche Anzeigen auch im Vorfeld gefordert. Allerdings sind dem ZRF aktuell keine konkreten Aktivitäten zur Verbesserung der Anzeigen bekannt.

### *Forderung 3: Verzicht auf sog. Stärken und Schwächen*

Durch die Einführung des Übergangsfahrplans im Februar 2020 wurde auf das Stärken von Zügen, das häufig zu Verspätungen führte, fast vollständig verzichtet. Zum Zeitpunkt der Erstellung der Drucksache wurden lediglich einmal stündlich die aus Villingen in Richtung Freiburg fahrenden Züge in Titisee gestärkt bzw. in der Gegenrichtung geschwächt.

Auch bei dem Interimsfahrplan, der ab Dezember 2020 gefahren werden soll, wird lediglich der stündlich verkehrende Zug der Relation Villingen - Freiburg in Titisee gestärkt bzw. in der Gegenrichtung geschwächt.

### *Forderung 4: Dispo-ETW in Freiburg, Gottenheim und Titisee bei Verspätungen oder Zugausfall (und sofortiger – kommunizierter – Einsatz von SEV-Bussen bei Zugausfall)*

Der Forderung nach Dispo-Garnituren in dem vom ZRF geforderten Umfang wurde bislang nicht nachgekommen. Zum Sommer 2020 hat DB Regio zwei zusätzliche Fahrzeuge erhalten und verfügt damit aktuell über insgesamt 26 drei- und vierteilige Triebwagen für die Ost-West-Achse. Die Vorhaltung von Dispo-Einheiten findet jedoch allenfalls im Freiburger Hauptbahnhof statt und nach Einschätzung der ZRF-Verwaltung auch nicht planmäßig. Verschärft wird diese Situation, wenn vermehrt Fahrzeuge ausfallen, wie zuletzt Ende September/Anfang Oktober 2020. Hier waren teilweise nur 20 Triebwagen betriebsbereit. Die sechs fehlenden hatten Defekte an den Antrieben oder an den Kupplungen bzw. befanden sich zur Reparatur beim Hersteller.

Bei Zugausfällen hat die DB Regio in den zurückliegenden Monaten durchaus SEV-Busse eingesetzt, reagiert dabei aber nach Einschätzung der ZRF-Verwaltung im Rahmen der für derartige Fälle üblichen Zeiten, d.h. auch hier stehen keine Ersatzbusse planmäßig für einen sofortigen Einsatz bereit.

### *Forderung 5: Einsatz von Bestandsfahrzeugen auf dem Kirchzarten-Pendel*

Da Land hatte einem Einsatz von Bestandsfahrzeugen (Lok mit Doppelstockwagen) zugestimmt, was von DB Regio zweitweise auch so umgesetzt wurde. Allerdings wurden die Verstärkerfahrten zwischen Freiburg und Kirchzarten im Zusammenhang mit den corona-bedingten Fahrplananpassungen ausgesetzt. Nachdem erste Fahrt in der Frühspitze schon wiederaufgenommen wurden, sollen die weiteren ab Anfang November folgen. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 soll mit Einführung des Interimsfahrplans der Kirchzarten-Pendel durch eine stündliche Linie Breisach/Endingen – Freiburg – Kirchzarten ersetzt werden, wobei dann keine Bestandsfahrzeuge mehr zum Einsatz kommen können.

### *Forderung 6: Einsatz von ETW mit mehr Türen; am besten nur vierteiligen ETW*

Wie insbesondere in den Hauptverkehrszeiten beobachtet werden kann, führen die zu wenigen Türen an den Breisgau-S-Bahn-Triebwagen zu teils sehr langen Aufenthaltszeiten an den Stationen. Dennoch sieht das Land - als Aufgabenträger und gleichzeitig Eigentümer der S-Bahn-Fahrzeuge - keine Möglichkeit, in absehbarer Zeit weitere Türen nachzurüsten bzw. die Fahrzeuge gegen solche mit mehr Türen zu tauschen. Im „Faktencheck Breisgau-S-Bahn“ schreibt das Land: „Das Land ist aber bereit bei eventuellen weiteren Nachbestellungen zu prüfen, ob diese neuen Fahrzeuge dann mit mehr Türen ausgestattet werden können“.

### *Forderung 7: Geschwindigkeitserhöhungen Bahlingen - Riegel-Ort, Riegel-Ort - Endingen, Hugstetten - Gottenheim, Hirschsprung - Hinterzarten*

Die ursprünglich für Dezember 2019 vorgesehene Fertigstellung der Geschwindigkeitserhöhungen Endingen - Riegel-Ort - Bahlingen (Kaiserstuhlbahn Ost) wird nach derzeitigem Kenntnisstand erst bis Ende März 2021 umgesetzt. Die SWEG ist aus kapazitativen Gründen vorher nicht in der Lage, die genehmigungsrechtlich erforderlichen Nachweise zu erbringen.

Die Umsetzung der relativ kurzen Geschwindigkeitserhöhung unmittelbar westlich des Bahnhofs Hugstetten wurde von der DB AG zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 angekündigt. Eine finale Bestätigung hierzu steht noch aus. Definitiv umgesetzt wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 die Geschwindigkeitserhöhung Hirschsprung - Hinterzarten (bergwärts). Darüber hinaus treibt die DB AG auch auf eigene Initiative hin eine Geschwindigkeitserhöhung auf der Steilstrecke Hinterzarten - Himmelreich (talwärts) voran. Hier sind noch genehmigungsrechtliche Fragen zu klären, weshalb eine Umsetzung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 leider nicht möglich sein wird.

Über die Forderung 7 hinaus hat der ZRF ein Gutachten in Auftrag gegeben, ob durch die bessere Ausnutzung von zulässigen Grenzwerten der Fahrdynamik in kurvenreichen Abschnitten höhere Geschwindigkeiten und damit kürzere Fahrzeiten erzielt werden können. Hierfür wurden exemplarisch zwei Abschnitte (Freiburg Hbf - Freiburg Wiehre und Titisee - Neustadt) untersucht. Das Gutachten ist noch nicht abgeschlossen, aber gemäß dem derzeitigen Zwischenstand könnten für den sehr kurvigen Abschnitt Titisee - Neustadt leichte Fahrzeitgewinne erzielt werden. Im nächsten Schritt ist mit der DB AG zu klären, wie die im Gutachten als möglich erachteten Geschwindigkeitserhöhungen umgesetzt werden können. Ggf. werden weitere Streckenabschnitte betrachtet.

### *Forderung 8: Beschleunigung von Ein- und Ausfahrten an Bahnhöfen*

In den Bahnhöfen Kirchzarten und Himmelreich konnten durch softwareseitige Anpassungen der Stellwerkstechnik leichte Beschleunigungen im Betriebsablauf erreicht werden. Weitere Maßnahmen sind in Prüfung.

### *Forderung 9: Umbau BÜ-Anlagen in Bahlingen (nördlich der Doppelspur)*

Der Umbau der BÜ-Anlagen unmittelbar nördlich der Doppelspur Bahlingen - Nimburg ist wichtig, um die Doppelspur betrieblich optimal nutzen und damit Verspätungen abzubauen zu können. Die Notwendigkeit des BÜ-Umbaus zeigte sich erst, als es hier mit Inbetriebnahme der Ost-West-Achse zu Störungen kam. Der Umbau der Bahnübergänge gestaltet sich sehr schwierig. Daher geht die SWEG derzeit von einer Fertigstellung frühestens in der 2. Hälfte des Jahres 2021 aus.

### *Forderung 10: Fertigstellung ESTW Kaiserstuhlbahn*

Die noch nicht fertiggestellten Komponenten des ESTW Kaiserstuhlbahn der SWEG betreffen insbesondere die Verknüpfungen mit den Stellwerken der DB AG in Gottenheim und Breisach. Anstatt einer automatisierten Weitermeldung der Züge zwischen den Stellwerken der SWEG und der DB AG erfolgt dies derzeit noch durch telefonische Abstimmung der Fahrdienstleiter, was allerdings nicht zwangsläufig zu verzögerten Betriebsabläufen führt. Die SWEG bestätigte die Fertigstellung im März (Verbindung zum Stellwerk Gottenheim) bzw. April 2021 (Verbindung zum Stellwerk Breisach).



Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg  
Berliner Allee 1 · 79114 Freiburg

## Die Verbandsvorsitzenden

Herrn  
Minister Winfried Hermann  
Ministerium für Verkehr  
Baden-Württemberg  
Dorotheenstraße 8  
70173 Stuttgart

Ihr Zeichen:  
Ihre Nachricht vom:  
Unser Zeichen: 70.10.8.2  
Durchwahl: 0761/201-4560  
E-Mail: thomas.wisser@zrf.de  
Freiburg i.Br., 08. Oktober 2020  
Bearbeiter: Thomas Wisser &  
Uwe Schade

### **BREISGAU-S-BAHN 2020 – Betrieb der S-Bahn-Linie 1; Abschnitt Endingen / Breisach - Gottenheim - Freiburg**

Sehr geehrter Herr Minister,

wir richten dieses Schreiben an Sie, an den Konzernbevollmächtigten der DB AG, Herrn Thorsten Krenz, und an den Vorsitzenden der Regionalleitung der DB Regio AG, Herrn David Weltzien, mit dem eindringlichen Appell an beide Seiten, Aufgabenträger und beauftragtes Verkehrsunternehmen, dem Fehlstart der S1 kein neuerliches Problemhalbjahr folgen zu lassen.

Es ist weder Eltern schulpflichtiger Kinder noch Berufspendlern zuzumuten, nicht zu wissen, ob ein verlässlicher Transport zur Schule und zur Arbeit erfolgen wird und, wenn nicht, dann ohne valide Nachricht am Bahnsteig Kälte und Nässe ertragen zu müssen. So wird der ohnehin strapazierte Zuspruch zum ÖPNV weiter Schaden nehmen. Eine robuste Aufstellung in den Hauptverkehrszeiten, insbesondere am Morgen, die über Redundanzen verfügt, welche unverzüglich zu Einsatz kommen, ist dringend geboten. Derartiges wurde vor 9 Monaten mehrfach eingefordert und für die Zeit ab Juni 2020 zugesagt - leider ohne erkennbaren Effekt.

Gleichzeitig häufen sich erneut die Beschwerden über verpasste Anschlüsse in Gottenheim. Aufgrund von vertraglichen Regelungen und drohenden Pönalezahlungen scheinen die Anschlusszüge zur Einhaltung der Pünktlichkeitsvorgaben regelmäßig abzufahren, ohne auf Anschlussreisende zu warten. Dieses hinzunehmen, ist niemand mehr bereit. Seitens der Geschäftsführung des ZRF wurde wiederholt vorgetragen, dass zwecks Anschlusssicherung im Halbstundentakt eine verbindliche Wartezeit von bis zu 12 Minuten in Gottenheim machbar wäre. Damit wüsste jeder Fahrgast beim Einstieg in Freiburg, ob der Anschluss erreicht wird. Dass Anschlüsse selbst im Stundentakt nicht gewährleistet werden, ist nicht nachvollziehbar.

Vorsitzender:  
Hanno Hurth

Sitz:  
79114 Freiburg i.B.  
Berliner Allee 1

Bankverbindung:  
Sparkasse Freiburg  
IBAN: DE41680501010002150185  
BIC: FRSPDE66XXX

Die Relevanz mag in den Sommermonaten geringer gewesen sein, weil insgesamt deutlich weniger Fahrgäste den ÖPNV nutzten. Mit anziehender Nachfrage erhöhen sich die Aufenthaltszeiten für den Fahrgastwechsel an den Bahnhöfen und Haltpunkten erheblich, weil die Fahrzeuge über zu wenige Türen verfügen. Wenn dann noch 3-teilige Treibwagen statt 4-teiliger in der Hauptverkehrszeit zum Einsatz kommen, steigert sich der Effekt massiv – trotz des seit Februar geltenden „entspannteren“ Übergangsfahrplans.

Zentrales Problem ist jedoch, dass infolge des Nichtkuppelns in Titisee und Gottenheim die Kapazitäten auf dem zentralen Abschnitt zwischen Gottenheim und Titisee nach wie vor um rund 1/3 geringer sind, als von Land und Region gemeinsam für den Ausbau der BREISGAU-S-BAHN zugrunde gelegt: Es fahren nur Traktionen von 2 statt 3 Triebwagen. Verständlich, dass dieses in Zeiten der Pandemie mit der steten Aufforderung, Abstand zu halten, besonders ins Gewicht fällt. Die Tatsache, dass die gleichen Fahrzeuge mit einem anderen Kupplungssystem im SPNV-Netz von Braunschweig diese Kupplungsaufgabe zeitgerecht problemfrei bewältigen, macht den Systemfehler in unserer Region nur offenkundiger. Auch fällt seit Monaten auf, dass die Tageslagen, in denen nur im Stundentakt gefahren wird, nicht dazu genutzt werden, die Triebfahrzeugführer täglich zu schulen. In diesen Zeiten wäre es durchaus möglich, bei Bedarf einen zweiten Kupplungsvorgang durchzuführen.

Last but not least sei an die dringend notwendige nachhaltige Abhilfe in punkto Schienenkreisen erinnert. Dank Initiative des Landes verfügen die Elektrotriebwagen im Netz 9a über fahrzeugseitige Schienenkopfkonditionierungsanlagen, allerdings auf Wasserbasis und damit bei (Nacht-)Temperaturen unter 7°C nicht mehr nutzbar. Deren Einsatz erfolgte bisher in keiner Hinsicht zufriedenstellend, vielmehr häufen sich nach den langen Trockenperioden die Beschwerden. Eine automatische Ansteuerung wirklich aller Problembereiche auch bei Nachfrost muss daher rasch gewährleistet werden.

Sehr geehrter Herr Minister, DB Regio fährt im Auftrag des Landes seit März den von ihr gewünschten „entspannteren“ Fahrplan, aufgrund dessen stündlich eine West-Ost-Verbindung in Freiburg gekappt wird. Wir haben dieses hingenommen, weil versichert wurde, nur so könnten die Probleme des chaotischen Starts ausgeräumt werden. Heute müssen wir feststellen, dass dieses nicht der Fall ist. Wir drängen daher, umgehend wirksame Maßnahmen zu ergreifen, dass Fahrplan und Kapazitäten verlässlich angeboten werden.

Mit freundlichen Grüßen



Dorothea Störr-Ritter  
Landrätin



Hanno Hurth  
Landrat



Martin W.W. Horn  
Oberbürgermeister

Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg  
Berliner Allee 1 · 79114 Freiburg

**Der Verbandsvorsitzende**

Herrn  
Minister Winfried Hermann  
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg  
Dorotheenstraße 8  
70173 Stuttgart

Ihr Zeichen:  
Ihre Nachricht vom:  
Unser Zeichen: 70.10.8.3  
Durchwahl: 0761/201-4560  
E-Mail: thomas.wisser@zrf.de  
Freiburg i.Br., 24. Juli 2020  
Bearbeiter: Uwe Schade & Thomas Wisser

## **BREISGAU-S-BAHN 2020; Fahrplan Elztalbahn, Probleme der bestellten ETW für Fahrzeit und Haltestellen**

Sehr geehrter Herr Minister,

in Sachen Elztalbahn komme ich auf unser Gespräch am Rande des Spatenstichs am 1. März sowie mein anschließendes Schreiben vom 11. März zurück.

Zum Fahrplanangebot auf der Elztalbahn liegen zwischenzeitlich die Ergebnisse der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) seitens DB Netz AG vor. Diese bestätigen leider die vorläufigen Aussagen vom 17. Februar d. J.:

Die vom künftigen Betreiber aufgrund der Vorgaben der NVBW ausgewählten und bestellten Elektrotriebwagen (ETW) benötigen je Halt mehr Zeit als in der Fahrbarkeitsstudie von 2013, der Grundlage des derzeitigen Ausbaus, ermittelt: 0,7 Minuten statt 0,6 Minuten. Die verlängerte Fahrzeit zwischen Denzlingen – Elzach – Denzlingen führt nun zu Fahrplankonflikten auf der Rheintalbahn, die dadurch „gelöst“ werden sollen, dass je Stunde nur einmal statt (bisher und künftig geplant) zweimal in Gundelfingen gehalten wird.

Diese Planung bedeutet im Ergebnis, dass nach dem langwierigen und teuren Ausbau der Elztalbahn zwischen Freiburg und Elzach bezogen auf die Gemeinde Gundelfingen weniger Schienenpersonennahverkehr angeboten wird als vor dem Ausbau - eine Kürzung, die der Öffentlichkeit nur schwer vermittelbar ist.

. . .

Dabei dürfte es kaum machbar sein, die Trassenkonflikte auf der Rheintalbahn mit dem Vorrang der schnellen Verkehre vor dem Bau des 3. und 4. Gleises nachhaltig zu beseitigen. Aus Sicht des ZRF könnte in dieser Situation allerdings der Einsatz anderer Elektrofahrzeuge mit mehr Türen und damit schnellerem Fahrgastwechsel helfen. Dabei wären Haltezeiten von 0,6 Minuten und damit ein Betrieb entsprechend der Fahrbarkeitsstudie von 2013 wieder möglich. Die von Ihrer Landesgesellschaft zugunsten der SWEG im Netz 9b („Freiburger Y“, u. a. Elztalbahn) beschafften ETW weisen – anders als diejenigen im Netz 9a („Ost-West-Achse“, u. a. Höllentalbahn) – keine Spezifika auf, welche einen Fahrzeugtausch mit einem anderen Vergabernetz verhinderten oder wesentlich erschwerten.

Sehr geehrter Herr Minister Hermann, persönlich und im Auftrag der Versammlung des ZRF möchte ich Sie daher bitten, diesen vorgeschlagenen Weg zu beschreiten, damit das Fahrplanangebot auf der Elztalbahn so wie ursprünglich geplant auch gefahren werden kann.

Gern steht Ihnen und Ihren Mitarbeitern die Geschäftsführung des ZRF für einen weiteren fachlichen Austausch zu Verfügung.

Die Damen und Herren Landtagsabgeordneten aus unserem Verbandsgebiet erhalten eine Mehrfertigung dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen

Hanno Hurth  
Landrat

2.

Nachricht von Ziffer 1. mit der Bitte um Kenntnisnahme an:

- Frau Bärbel Mielich MdL, Rehlingstraße 16a, 79100 Freiburg
- Herr Reinhold Pix MdL, Rehlingstraße 16a, 79100 Freiburg
- Herrn Dr. Patrick Rapp MdL, Hauptstraße 56, 79254 Oberried
- Frau Gabi Rolland MdL, Merzhauser Straße 4, 79100 Freiburg
- Herrn Alexander Schoch MdL, Theodor-Ludwig-Straße 24-26, 79312 Emmendingen
- Frau Edith Sitzmann MdL, Rehlingstraße 16a, 79100 Freiburg
- Frau Sabine Wölfle MdL, Franz-Josef-Baumgartner-Straße 1/1, 79312 Emmendingen

Mit freundlichen Grüßen

Hanno Hurth  
Landrat





**Baden-Württemberg**  
MINISTERIUM FÜR VERKEHR  
DER AMTSCHIEF

Ministerium für Verkehr  
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Herrn **Verbandsvorsitzenden**  
**Hanno Hurth**  
Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg  
Berliner Allee 1  
79114 Freiburg

<del>SP</del>	<del>SA</del>	<del>SA</del>	Gbl 3
G 11	Eingegangen per Mail an CR		G 31
G 12	02. SEP. 2020		G 32
G 13			G 33
G 14			G 34
G 15	<del>SA</del>	G 21	G 22
		G 23	G 23

Stuttgart

**21 Aug. 2020**

Durchwahl 0711-231-5733

Aktenzeichen 3895.04-02/136

(Bitte bei Antwort angeben!)

Breisgau-S-Bahn

Sehr geehrter Herr **Verbandsvorsitzender**,

für Ihre Schreiben vom 12. Mai und 24. Juli 2020 danke ich Ihnen. Herr Minister hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Unser gemeinsames Ziel ist es, die Breisgau-S-Bahn zum Erfolg zu bringen. Das übergangsweise auf der Ost-West-Achse Fahrplananpassungen notwendig sind, ist bedauerlich, aber unumgänglich. Über Mehrkosten muss diskutiert werden, wenn diese vorliegen. Hierzu befindet sich die NVBW im Austausch mit den Verkehrsunternehmen. Ein stabileres und pünktlicheres Konzept wird aber nicht am Geld scheitern. Das Gleiche gilt auch für die Elztalbahn. Welche Maßnahmen am Ende helfen, müssen die Fachleute der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, der DB Netz und der SWEG beurteilen.

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten nach der DSGVO finden sich auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr unter „Service“ / „Datenschutz“. Auf Wunsch werden diese Informationen in Papierform versandt.

Die Situation für Gundelfingen ist für alle Beteiligten sehr bedauerlich. Doch mit anderen neuen Fahrzeugen ist das Problem nicht zu lösen. Hierbei muss ich auf die Schienennutzungsbedingungen (SNB 2020) von DB Netz verweisen:

„(3) Es gelten folgende Mindesthaltezeiten:

- 0,5 Minuten Mindesthaltezeit bei Zügen des Nahverkehrs
- 0,7 Minuten Mindesthaltezeit bei Zügen des Nahverkehrs, wenn die technischen Bedingungen des Fahrzeugs (z.B. ausfahrbare Trittstufen) eine längere Haltezeit erfordern [...]“

(vgl. SNB 2020 – Richtlinie 402.0202 S.5)

„(5) [...]“

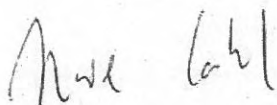
*Mindesthalte- und Wendezeiten im SPV dürfen nur in begründeten Ausnahmefällen und nach Abstimmung mit der DB Netz AG je Haltestelle unterschritten werden. Voraussetzung dafür ist, dass das EVU gegenüber der DB Netz AG für diese Haltestelle den schriftlichen Nachweis zu den technischen und verkehrlichen Bedingungen erbringt, dass die beabsichtigte Verkürzung der Haltezeit auch tatsächliche sichergestellt wird. Dies wird in regelmäßigen Abständen durch die DB Netz AG überprüft.“*

(vgl. SNB 2020 – Richtlinie 402.0202 S.5f)

Die Verlängerung der Haltezeit auf 0,7 Minuten ist daher auf die ausfahrbaren Trittstufen zurückzuführen, die unabhängig von der Anzahl der Türen pro Fahrzeug verbaut werden. Einer Reduzierung des Sicherheitsniveaus oder der Barrierefreiheit werden wir nicht zustimmen. Obwohl uns diese Regelung auch in anderen Regionen des Landes (z.B. Bodenseegürtelbahn, Residenzbahn, ...) vor Herausforderungen stellt, müssen wir akzeptieren, dass ein pünktlicher Betrieb nur mit einer Verlängerung der Haltezeit möglich ist. Die SNB 2020 lässt zwar die Möglichkeit offen, durch einen Nachweis des Verkehrsunternehmens die Haltezeiten wieder reduzieren zu lassen. Hierbei liegt die Beweislast jedoch beim Verkehrsunternehmen, das unter Umständen höhere Pönalen riskiert. Insbesondere da die Züge aus Elzach auf der Rheintalbahn verkehren, die durch die vielen Fern- und Güterzüge stark überlastet ist, sehe ich hier keine Erfolgsaussichten.

Wir müssen leider anerkennen, dass die in der Vergangenheit geplanten Betriebskonzepte und Infrastruktur unter den neuen Netzzugangsbedingungen nicht mehr vollständig umsetzbar sind. Trotzdem sollte bei der Diskussion nicht vergessen werden, dass in Gundelfingen weiterhin noch zwei Züge pro Stunde und Richtung halten. Damit ist die Anbindung in Richtung Offenburg, Elzach und Freiburg gesichert.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Uwe Lahl'.

Dr. Uwe Lahl  
Ministerialdirektor

# Vereinbarung

zwischen dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg  
nachfolgend „ZRF“ genannt

und

der Stadt Elzach  
nachfolgend „Stadt“ genannt

über

**den Bau und die Finanzierung von Bushalteplätzen für den Regionalbusverkehr im Rahmen des Ausbaus des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) Elzach**

## **§ 1**

### **Gegenstand des Vertrages**

- (1) Im Rahmen des integrierten regionalen Nahverkehrskonzeptes „Breisgau-S-Bahn 2020“ ist die Errichtung einer Busumsteigeanlage zwischen Regionalbus- und Schienenverkehr am Bahnhof Elzach vorgesehen. Planung, Durchführung und Finanzierung der Baumaßnahmen sind Gegenstand dieses Vertrags.
- (2) Die Baumaßnahme umfasst die Erstellung von 5 Bushalteplätzen für den Regionalbusverkehr. Die Lage dieser Halteplätze ergibt sich aus der Anlage.
- (3) Für die 5 Bushalteplätze wird die Stadt einen Antrag auf Förderung nach Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) beim Regierungspräsidium Freiburg stellen.

## **§ 2**

### **Planung und Durchführung der Maßnahmen**

- (1) Die Planung und die Durchführung der Maßnahmen obliegen der Stadt.
- (2) Die Planung wird mit dem ZRF technisch abgestimmt.

## **§ 3**

### **Kosten und Finanzierung**

- (1) Der ZRF gewährt der Stadt einen echten Zuschuss in Höhe der nicht durch Zuschüsse des Landes nach LGVFG gedeckten zuwendungsfähigen Baukosten für die 5 Bushalteplätze für den Regionalbusverkehr nach § 1 Absatz (2). Der Zuschuss des ZRF ist auf einen Betrag von maximal 50 v.H. der zuwendungsfähigen Baukosten begrenzt.
- (2) Der ZRF gewährt der Stadt einen echten Zuschuss zu den Planungs- und sonstigen Baukosten in Höhe von 15 v.H. der zuwendungsfähigen Baukosten für die 5 Bushalteplätze für den Regionalbusverkehr nach § 1 Absatz (2). Die Pauschale nach LGVFG zur anteiligen Förderung der Planungskosten wird von dem Zuschuss des ZRF nach Satz 1 in Abzug gebracht.
- (3) Maßgeblich für die Berechnung der Zuschüsse nach § 3 Absätze (1) und (2) sind die Kostenfeststellungen im Rahmen der Schlussabrechnung der Baumaßnahme und der Schlussbewilligungsbescheid des Zuwendungsgebers für die Förderung nach LGVFG. Die Zuschüsse des ZRF lassen sich gemäß Anlage 2 vorläufig auf einen Betrag von rund 325.000 Euro abschätzen.
- (4) Der ZRF leistet die Zuschusszahlungen gemäß § 3 Absätze (1) und (2) nach Abschluss der Maßnahme und Vorlage des Schlussbewilligungsbescheids auf Grundlage einer Anforderung durch die Stadt einschließlich eines prüfbaren Nachweises zur Höhe der angeforderten Zuschussleistungen.

- (5) Sollte die Finanzlage des ZRF die Durchführung des Vorhabens nicht mehr zulassen, bleibt eine Finanzierungspflicht jedoch insoweit bestehen, als die Stadt auf Grundlage dieses Vertrages rechtliche Bindungen eingegangen ist, die nicht gelöst werden können.

#### **§ 4**

#### **Erhaltung und Eigentum**

- (1) Sämtliche Anlagen werden Eigentum der Stadt.
- (2) Die Erhaltung, die Erneuerung und der Betrieb der Anlagen einschließlich der Verkehrssicherheitspflicht obliegen zu jeder Zeit der Stadt.
- (3) Die Stadt verpflichtet sich, die durch den ZRF bezuschussten Bushalteplätze auf Dauer und unentgeltlich für die Nutzung durch den Regionalbusverkehr zur Verfügung zu stellen.

#### **§ 5**

#### **Änderungen und Ergänzungen**

- (1) Änderungen und Ergänzungen zu diesem Vertrag bedürfen der schriftlichen Form und der Zustimmung der Vertragspartner. Sie sind von allen Vertragsparteien zu unterschreiben.
- (2) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein, so berührt dies nicht die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen. Die Vertragspartner verpflichten sich für diesen Fall, anstelle der unwirksamen Bestimmungen andere Bestimmungen zu treffen, die dem mit den unwirksamen Bestimmungen verfolgten wirtschaftlichen Zweck möglichst nahekommen.

**§ 4**

**Schlussbestimmungen**

- (1) Der Vertrag wird zweifach ausgefertigt. Die Stadt und der ZRF erhalten jeweils eine Ausfertigung. Die Vertragsparteien sind berechtigt, für Ihren Geschäftsbereich Kopien anzufertigen, die Daten aus diesem Vertrag zu speichern und nach eigenem pflichtgemäßen Ermessen auch an Dritte weiterzugeben.
- (2) Beide Partner werden alle Rechte und Pflichten aus dieser Vereinbarung umfassend auf etwaige Rechtsnachfolger übertragen.
- (3) Die Übertragung von Rechten und Pflichten aus diesem Vertrag an Dritte ist dem anderen Vertragspartner unverzüglich mitzuteilen.
- (4) Der ZRF betraut die Regio-Verbund Gesellschaft mbH Freiburg mit der umfassenden Wahrnehmung seiner Interessen einschließlich seiner Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag.
- (5) Gerichtsstand ist Freiburg im Breisgau.

Freiburg, den  
Für den ZRF

Elzach, den  
Für die Stadt Elzach

---

Landrat Hanno Hurth  
Verbandsvorsitzender

---

Roland Tibi  
Bürgermeister

**Lageplan des ZOB Elzach**

*- Liegt noch nicht vor -*

ENTWURF



**ZOB Elzach****Vorläufige Abschätzung des Zuschussanteils des ZRF**

Gemäß Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) werden für die Förderung von Halteplätzen auf Zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB) pauschalierte Ansätze für die zuwendungsfähigen Baukosten zugrunde gelegt. Diese belaufen sich auf 130.000 € je Halteplatz.

Voraussetzung für eine Bezuschussung durch den ZRF ist die Beantragung von Fördermitteln nach LGVFG durch die Stadt Elzach. Dabei können folgende Anteile durch den ZRF finanziert werden:

1. Eigenanteil der Stadt Elzach, also die nicht durch Zuschüsse des Landes nach LGVFG gedeckten zuwendungsfähigen Baukosten für die 5 Bushalteplätze für den Regionalbusverkehr.
2. Planungskosten in Höhe von 15 v.H. der zuwendungsfähigen Baukosten für die 5 Bushalteplätze für den Regionalbusverkehr, wobei die Pauschale nach LGVFG zur anteiligen Förderung der Planungskosten von dem Zuschuss des ZRF abgezogen wird.

Der Zuschusssatz nach LGVFG beträgt im Regelfall bis zu 50 v.H. der zuwendungsfähigen Baukosten, kann unter bestimmten Bedingungen aber auch auf bis zu 75 v.H. ansteigen. Insofern ist der Finanzierungsanteil des ZRF auf einen Betrag von maximal 50 v.H. der zuwendungsfähigen Baukosten begrenzt.

Die Pauschale nach LGVFG zur anteiligen Förderung der Planungskosten beläuft sich bis zum 31.12.2021 (Tag der Antragstellung) auf 15 v.H. der zuwendungsfähigen Baukosten und reduziert sich nach diesem Stichtag auf 10 v.H.

Für die nachfolgende Abschätzung wird von einem LGVFG-Zuschusssatz in Höhe von 50 v.H. und einer Planungskostenpauschale von 15 v.H. ausgegangen.

Die Höhe der Bezuschussung des ZOB Elzach durch den ZRF berechnet sich demnach vorläufig auf:

Eigenanteil (50% von 5 x 130.000 €)	325.000 €
Planungskosten (15% von 5 x 130.000 €)	97.500 €
<i>abzüglich Planungspauschale LGVFG (15% von 5 x 130.000 €)</i>	<i>- 97.500 €</i>
<b>Gesamt:</b>	<b>325.000 €</b>

**Maßgeblich für den Zuschuss des ZRF sind jedoch die Kostenfeststellungen im Rahmen der Schlussabrechnung der Baumaßnahme und der Schlussbewilligungsbescheid des Zuwendungsgebers für die Förderung nach LGVFG.**