



## **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 der Abschnitt Waldkirch – Elzach der Elztalbahn (siehe Abschnitt 2).

Als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Land Baden-Württemberg zuständig für die Durchführung von Vergabeverfahren für den S-Bahn-Betrieb. 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 o.g. 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 - Gottenheim - Freiburg - Titisee - 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 Münstertalbahn (mit angepasstem Fahrplankonzept) aufgenommen. Die Betriebsaufnahme der Elztalbahn (Netz 9b) mit neuem Fahrplankonzept erfolgte im Abschnitt (Freiburg Hbf –) Denzlingen – Waldkirch im Februar 2021. Allerdings sind wegen der Verzögerungen bei der Auslieferung der neuen Elektrotriebwagen momentan noch die alten Dieselfahrzeuge im Einsatz.

## **2. Sachstand Ausbau Elztalbahn**

Für die Elztalbahn Denzlingen – Elzach erfolgte der Baubeginn unter Vollsperrung der Strecke Anfang März 2020. Der ursprünglich für Ende Oktober 2020 vorgesehen Abschluss der Bauarbeiten musste aufgrund von Verzögerungen im Bauablauf verschoben werden. Im Abschnitt Denzlingen – Waldkirch wurde Anfang Februar 2021 der Probetrieb aufgenommen, zwei Wochen später dann auch der Betrieb mit Fahrgästen. Im April 2021 hat die DB AG den ZRF informiert, dass der bislang vorgesehene Zeitpunkt für die Inbetriebnahme des Abschnitts Waldkirch – Elzach Mitte Juni 2021 nicht gehalten werden kann. Weitergehende Informationen wird die Verwaltung in der Sitzung mündlich vortragen.

Zum Zeitpunkt der Erstellung der Drucksache verkehrten auf der Elztalbahn (Freiburg – Waldkirch) noch die bereits vor Ausbau der Strecke eingesetzten Dieseltriebwagen des Typs „Regio-Shuttle“. Wann die bestellten Triebwagen des Typs „Talent 3“ zum Einsatz kommen, stand noch nicht fest. Bei diesem Fahrzeugtyp kommt es seitens des Fahrzeugherstellers Bombardier zu erheblichen Lieferverzögerungen.

Selbstverständlich besteht bis zur vollständigen Inbetriebnahme der Strecke ein umfangreiches Schienenersatzverkehrsangebot (SEV), welches zwischenzeitlich an das geänderte Fahrplankonzept der Rheintalbahn sowie an die Inbetriebnahme des ersten Streckenabschnitts der Elztalbahn angepasst wurde.

## **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 weiterhin zu Änderungen bei den vsl. Gesamt-Baukosten, siehe nachfolgende Übersicht:

	DS 2019.005 [Mio. Euro]	aktuell [Mio. Euro]
Kaiserstuhlbahn	60,0	unverändert
Höllentalbahn West (ohne ESTW Drei-Seen-Bahn)	75,0	76,7
Höllentalbahn Ost (inkl. Anteil Schwarzwald-Baar-Kreis)	102,3	117,6
Breisacher Bahn	135,0	143,7

Die Submissionsergebnisse für die Elztalbahn lagen bei rund 53,4 Mio. Euro. Auch bei dieser Strecke kam bzw. kommt es im Zuge der Baudurchführung noch zu Nachträgen. Die DB AG rechnet aber derzeit weiterhin mit Baukosten in Höhe von rund 68 Mio. Euro.

#### **4. Schienenkopfconditionierungsanlagen (SKK) Breisacher Bahn und Kaiserstuhlbahn Ost**

Kurz nach Inbetriebnahme des neuen Betriebskonzepts auf der Ost-West-Achse der Breisgau-S-Bahn kam es insbesondere im Bereich des Bahnhofs Gottenheim und der östlichen Kaiserstuhlbahn (Gottenheim – Endingen) zu Beschwerden von Anwohnern aufgrund gestiegener Geräuschbelastungen. Es zeigte sich schnell, dass es sich um die gleiche Problematik wie seinerseits an der Münstertalbahn handelt: Die längeren Achsabstände in den Drehgestellen der neuen Fahrzeuge führen in engen Bögen zu höheren Geräuschbelastungen.

Zwar beschaffte das Land Baden-Württemberg für die Ost-West-Achse der Breisgau-S-Bahn Fahrzeuge mit fahrzeugseitigen Anlagen. Es zeigte sich jedoch, dass diese nicht zuverlässig wirksam sind.

Um den Anwohnerbeschwerden Rechnung zu tragen, wurde am 30.10.2020 bei einem Runden Tisch mit dem Land Baden-Württemberg, den Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen sowie den Bürgermeistern der betroffenen Gemeinden beschlossen, sensible Bögen der Breisacher Bahn und der Kaiserstuhlbahn Ost mit ortsfesten SKK auszurüsten. An der Breisacher Bahn handelt es sich um einen Bogen in Freiburg sowie um mehrere Bereiche im Bahnhof Gottenheim. Die abzudeckenden Bereiche der Kaiserstuhlbahn Ost liegen in Endingen, Riegel, Bahlingen, Eichstetten und Bötzingen. Der ZRF hatte die Ausrüstung insbesondere der Kaiserstuhlbahn mit SKK aufgrund der Erfahrungen bei der Münstertalbahn bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gefordert. Der Forderung war jedoch im Planfeststellungsbeschluss nicht entsprochen worden.

Nach derzeitigem Stand wird die Installation der ortsfesten SKK bis Ende Juli 2021 durchgeführt. Die Finanzierung wird zu 80 % vom Land und zu 20 % vom ZRF getragen. Die geförderten Kosten sind auf 850.000 Euro begrenzt. Für den Abschluss der erforderlichen Vereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg über die gemeinsame Finanzierung für den Einbau der SKK war eine Eilentscheidung des Verbandsvorsitzenden erforderlich. Der Vertrag wurde seitens des ZRF am 01.03.2021 unterzeichnet.

#### **5. Weitere Infrastrukturmaßnahmen**

##### **Freiburg Hauptbahnhof – Barrierefreier Ausbau**

Zuletzt wurde in Drucksache 2018.001.1 über das Projekt zum barrierefreien Ausbau des Freiburger Hauptbahnhofs berichtet und der Beschluss zum Abschluss einer Planungsvereinbarung mit DB Station&Service für die Entwurfsplanung gefasst.

Neben dem durch den ZRF mitfinanzierten barrierefreien Ausbau der Bahnsteige (Gleise 5 – 8) umfasst das Projekt die Verlängerung und den Einbau von Aufzügen in der nördlichen Personenunterführung sowie die Sanierung und Erweiterung von Bahnsteigdächern.

Zwischenzeitlich ist die Entwurfs- und Genehmigungsplanung so weit vorangeschritten, dass DB Station&Service beabsichtigt, das Planfeststellungsverfahren spätestens zu Beginn der zweiten Jahreshälfte 2021 einzuleiten. Die bauliche Realisierung ist für den Zeitraum Mitte 2024 – Anfang 2026 vorgesehen.

Aktuell zeichnet sich allerdings ein Problem bei der Finanzierungsbeteiligung des Bundes ab: Gemäß der Einstiegshöhen der Breisgau-S-Bahn-Fahrzeuge sollen die Bahnsteige an den Gleisen 5 bis 8 auf eine Höhe von 55 cm über Schienenoberkante ausgebaut werden. Der Bahnsteig an den Gleisen 6/7 wurde bereits vor mehreren Jahrzehnten unabhängig vom Breisgau-S-Bahn-Konzept auf eine Höhe von 76 cm ausgebaut. Trotz der nicht dem Gesamtkonzept Breisgau-S-Bahn entsprechenden Höhe dieses Bahnsteigs vertritt das Eisenbahn-Bundesamt die Auffassung, dass eine Finanzierung der Absenkung im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms ausgeschlossen ist, weil die vorhandene Höhe der vom Bund festgelegten Zielhöhe für Bahnsteige im Netz der DB AG entspricht. Abweichungen von dieser Zielhöhe sind möglich, führen jedoch ggf. dazu, dass der Bund eine Mitfinanzierung reduziert oder ganz ausschließt. Der ZRF bemüht sich aktuell, eine Lösung mit dem Bund und auch dem Land Baden-Württemberg herbeizuführen. So wäre zum Beispiel auch eine Finanzierung der Umbaumaßnahmen am Bahnsteig der Gleise 6/7 im GVFG-Landesprogramm denkbar.

### Reaktivierung Colmar – Breisach – Freiburg

Zwar ist der ZRF finanziell nicht an den aktuellen Planungen zur Reaktivierung der Eisenbahnverbindung Colmar – Breisach – Freiburg beteiligt. Dennoch erfolgt eine intensive fachliche Begleitung durch den ZRF in den verschiedenen Projektgremien. Dies ist auch deshalb notwendig, weil sich das Projekt Colmar – Breisach auf den Betrieb der Breisacher Bahn auswirken wird und weitere Ausbaumaßnahmen auch in diesem Abschnitt erforderlich sein dürften.

Nachdem im Jahr 2019 eine Machbarkeitsstudie abgeschlossen wurde, begannen Ende 2020 Planungen entsprechend der HOAI-Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung) und Teilen der Leistungsphase 2 (Vorplanung), auf französischer Seite durchgeführt durch die SNCF, auf deutscher Seite durch die DB AG. Die Ergebnisse sollen Ende 2022/Anfang 2023 vorliegen.

Die Wiederherstellung der Bahnverbindung Colmar – Breisach ist Bestandteil des im Januar 2019 von der Französischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten „Aachener Vertrags“. Auch im Missing-Link Report der EU wird Colmar – Freiburg als eines von 19 prioritär zu verwirklichenden grenzüberschreitenden Reaktivierungsvorhaben aufgeführt.

### **6. Busverbindung Breisach–Colmar**

Im Rahmen eines INTERREG V-Projektes betreibt die Région Grand Est die Einrichtung einer Buslinie Colmar-Breisach als THNS (Transport de Haut Niveau de Service). Verbindungen im Rahmen eines THNS-Vorhabens entsprechen in Baden-Württemberg in etwa dem durch das Land geförderten Regiobusprogramm. Die Verbindung soll mit einem in den Hauptverkehrszeiten verdichteten Stundentakt betrieben werden und dient der Überbrückung der Zeit bis zur angestrebten Wiederinbetriebnahme der Bahnverbindung Colmar – Breisach mit einem hochwertigen Busangebot.

Im Rahmen des Projektes sind auf französischer Seite im Bereich der Stadt Colmar umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich. Geplant sind die Einrichtung von Busvorrangspuren und –schaltungen an Ampeln sowie der Aus- und Neubau von Haltestellen. Insgesamt soll dadurch die Fahrtzeit zwischen Colmar und Breisach erheblich verkürzt werden.

Die durch die EU geförderten Projektkosten betragen rund 2,65 Mio. Euro. Nicht gefördert werden die künftigen Betriebskosten. Die Inbetriebnahme ist bis Dezember 2023 beabsichtigt.

Projektpartner sind neben der Région Grand Est auf französischer Seite der Fonds national d'aménagement et de développement du territoire (FNADT = staatlicher Investitionsfond) und die Communauté d'Agglomération Colmar. Deutsche Kofinanzierungspartner sind die Stadt Breisach mit 15.000 Euro und der ZRF mit 50.000 Euro.

## **7. Betrieb auf der Ost-West-Achse**

Mit Blick auf die weiterhin bestehenden Probleme beim Betrieb der Ost-West-Achse der Breisgau-S-Bahn 2020 hatten sich die Verbandsvorsitzenden des ZRF in einem Schreiben vom 16.02.2021 an Herrn Verkehrsminister Hermann gewandt. Zu Beginn des Jahres wurde deutlich, dass für einen stabilen Betrieb des sogenannten Interimskonzepts, welches von der DB Regio AG entwickelt worden war, zu wenige Fahrzeuge vorhanden sind. Daher hatten die Verbandsvorsitzenden im Schreiben vom 16.02.2021 die Forderung erhoben, zumindest zwei weitere vierteilige elektrische Triebwagen (ETW) mit ausreichend Türen pro Fahrzeug zusätzlich zu beschaffen.

In der Antwort vom 25.05.2021 verweist Herr Hickmann als Vertreter für Herrn Ministerialdirektor Lahl zunächst auf die positive Entwicklung der Pünktlichkeit auf der Ost-West-Achse, die in den vergangenen acht Wochen regelmäßig über 95%, meist sogar über 98% gelegen habe. Allerdings sagt die Pünktlichkeit zunächst nichts über Zugausfälle, zu geringe Kapazitäten oder verpasste Anschlüsse in Gottenheim bei der Über-Eck-Verbindung von der Kaiserstuhlbahn in Richtung Breisach aus. Hier erreichen die politischen Vertreterinnen und Vertreter in der Region nach wie vor zahlreiche negative Rückmeldungen von den Fahrgästen, so dass es aus Sicht des ZRF auch weiterhin zwingend erforderlich ist, mindestens zwei weitere Fahrzeuge zu beschaffen, um die Verlässlichkeit des Betriebs zu erhöhen. Leider geht hierauf das Verkehrsministerium in seinem Schreiben überhaupt nicht ein.

In dem Schreiben des Verkehrsministeriums wird auch Bezug genommen auf das im vergangenen Oktober zugesagte Gutachten, mit dem geklärt werden soll, mit welchen Maßnahmen kurz-, mittel- und langfristig wieder das anfangs geplante Betriebskonzept umgesetzt werden kann. Mittlerweile liegt eine mit der ZRF-Verwaltung abgestimmte Fassung für einen entsprechenden Gutachterauftrag vor, so dass der Auftrag vom Verkehrsministerium auch erteilt werden kann.

Generell ist festzustellen, dass das Verkehrsministerium die Verantwortung für die betrieblichen Probleme auf der Ost-West-Achse allein bei der Region sieht; dies entspricht jedoch nicht den Tatsachen (vgl. Schreiben des ZRF vom 08.03.2021).



## Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR  
DER AMTSCHIEF

Ministerium für Verkehr • Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Verbandsvorsitzende  
des Zweckverbands  
Regio-Nahverkehr Freiburg  
Herrn Hanno Hurth  
Herrn Ulrich von Krichbach  
Frau Dorothea Störr-Ritter  
Berliner Allee 1  
79144 Freiburg

Gbl1	GF1+2	GF3	Gbl3
G11	Eingegangen		G31
G12	27. MAI 2021		G32
G13			G33
G14			G34
G15	Gbl2	G21	G22
			G23

Stuttgart 25. Mai 2021

Telefon +49 (711) 231-5733

Geschäftszeichen VM3-3822-60/7/3

(Bitte bei Antwort angeben)

Betrieb auf der Ost-West-Achse

Sehr geehrte Frau Landrätin,  
sehr geehrter Herr Landrat,  
sehr geehrter Herr Bürgermeister,

für Ihr Schreiben vom 16. Februar und 8. März 2021 danke ich Ihnen. Herr Minister hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

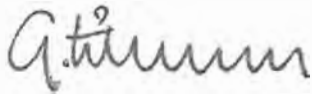
Die Betriebsqualität auf der Ost-West-Achse hat sich abgesehen vom Wintereinbruch Anfang des Jahres sehr positiv entwickelt. Die Pünktlichkeit lag in den letzten acht Wochen immer über 95 und meist sogar über 98 Prozent. Innerhalb von Baden-Württemberg sind das Spitzenwerte und das neue Betriebskonzept hat damit bewiesen, dass auch diese Linie stabil und zuverlässig betrieben werden kann.

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.

Diese guten Kennzahlen dürfen aber auch nicht darüber hinwegtäuschen, dass es auch wieder schlechtere Wochen geben wird. Die von allen gewünschte und verkehrlich nachvollziehbare Durchbindung vom Kaiserstuhl in den Hochschwarzwald wird immer wieder witterungs- und betriebsbedingte Einschränkungen am Kaiserstuhl mit sich bringen, die es im isoliert vor Dezember 2019 durch die SWEG erbrachten Pendelbetrieb zwischen Freiburg – Breisach nicht gab. Ich freue mich aber, dass wir in unserem gemeinsam geplanten Gutachten das vorhandene Betriebskonzept weiterentwickeln können. Darin soll geklärt werden mit welchen Maßnahmen kurz-, mittel- und langfristig wieder das anfangs geplante Betriebskonzept umgesetzt beziehungsweise mit der Anbindung Colmars sogar weiterentwickelt werden kann. Unsere Häuser befinden sich hierzu im engen Austausch.

Seien Sie versichert, dass das Land ein hohes Interesse hat, die Breisgau-S-Bahn gemeinsam mit der Region als Erfolgsmodell weiter zu entwickeln.

Mit freundlichen Grüßen  
in Vertretung von Herrn Ministerialdirektor



Gerd Hickmann  
Ministerialdirigent





Zweckverband  
Regio-Nahverkehr  
Freiburg

## Die Verbandsvorsitzenden

Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg  
Berliner Allee 1 · 79114 Freiburg

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: 0761/201-4565  
E-Mail: uwe.schade@zrf.de  
Freiburg i.Br., 16. Februar 2021  
Bearbeiter: Uwe Schade

### **BREISGAU-S-BAHN 2020 Betrieb auf der Ost-West-Achse**

Sehr geehrter Herr Minister,

seit dem Fahrplanwechsel im vergangenen Dezember verkehren die Züge auf der Ost-West-Achse der Breisgau-S-Bahn nach dem sogenannten Interimskonzept, welches von der DB Regio AG entwickelt wurde, nachdem die bekannten Schwierigkeiten bei der Umsetzung des im Vergabeverfahren für das Netz 9a bestellten Fahrplans auftraten. Mit dem Interimskonzept wurde die Durchbindung der Züge im Freiburger Hauptbahnhof weitgehend aufgehoben. Zudem wurden Fahrzeiten verlängert. Beides diente dem Ziel, die Pünktlichkeit, Stabilität und die Betriebsqualität auf der Ost-West-Achse zu verbessern.

Leider erhalten wir trotz dieser Umstellung seit Anfang Januar wieder zahlreiche, meist absolut nachvollziehbare frustrierte Rückmeldungen von Fahrgästen, die allenfalls in der dritten Januarwoche auf den Wintereinbruch im Hochschwarzwald zurückgeführt werden können. Die Beschwerden beziehen sich auf die mangelnde Pünktlichkeit, auf Zugausfälle und Anschlussverluste sowie auf zu geringe Kapazitäten in einzelnen Zügen, die in der aktuellen Pandemie-Situation besonders stark kritisiert werden. Umfassende Erhebungen zu den tatsächlich bereitgestellten Kapazitäten oder Zugausfällen liegen uns nicht vor, doch legen die Informationen, die wir auch von der DB Regio AG – in der Regel auf entsprechende Nachfrage – und durch eigene stichprobenartige Erhebungen erhalten, die Vermutung nahe, dass die im Netz 9a vorhandene Fahrzeugreserve nicht ausreicht, um bei kleineren Störungen adäquat reagieren und selbst in diesen Fällen ein verlässliches Fahrplan- und Kapazitätsangebot auf der Ost-West-Achse gewährleisten zu können.

Vorsitzender:  
Hanno Hurth

Sitz:  
79114 Freiburg i.B.  
Berliner Allee 1

Bankverbindung:  
Sparkasse Freiburg  
IBAN: DE41680501010002150185  
BIC: FRSPDE66XXX

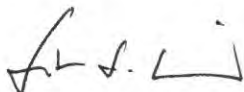
 **BREISGAU-  
S-BAHN 2020**  
Seite 1

Vor diesem Hintergrund möchten wir Sie, sehr geehrter Herr Minister, bitten, als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr und Auftraggeber der DB Regio AG eine Aufstockung der Fahrzeugreserve für die S1 (Ost-West-Achse der BREISGAU-S-BAHN) zu veranlassen. Zumindest zwei weitere vierteilige elektrische Triebwagen (ETW) mit zumindest jeweils 6 Türen müssen rasch beschafft werden. Dann könnten zwei ETW jederzeit für einen kurzfristigen Einsatz zur Verfügung stehen. Derzeit ist dies nicht der Fall, da die „Reserve“ sich jeweils planmäßig zur Wartung in der Werkstatt befindet.

Darüber hinaus wären wir sehr dankbar, wenn Sie sich persönlich, aber auch die Fachabteilungen im Verkehrsministerium und bei der NVBW dafür einsetzen würden, dass seitens der DB Regio AG möglichst rasch ein pünktlicher und verlässlicher Betrieb gemäß Interimskonzept auf der Ost-West-Achse gewährleistet wird, der Anschluss- und Umsteigebeziehungen der Fahrgäste angemessen berücksichtigt. Die verlässliche Beförderung von Fahrgästen und nicht die Einhaltung abstrakter Pünktlichkeitsvorgaben muss unseres Erachtens das Hauptkriterium zur Bemessung und Vergütung der Leistung Ihres Auftragnehmers sein.

Aufgrund des breiten öffentlichen Interesses an dem Projekt Breisgau-S-Bahn 2020 erhalten die Medien eine Mehrfertigung dieses Schreibens zur Information.

Mit freundlichen Grüßen



Dorothea Störr-Ritter  
Landrätin



Hanno Hurth  
Landrat



Ulrich von Kirchbach  
Erster Bürgermeister

Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg  
Berliner Allee 1 · 79114 Freiburg

**Der Verbandsvorsitzende**

1.  
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., 08. März 2021  
Bearbeiter: Thomas Wisser

**BREISGAU-S-BAHN 2020;  
Konfiguration der bestellten Elektrotriebwagen auf der sog. Ost-West-  
Achse, Beauftragung einer gutachtlicher Untersuchung der betrieblichen  
Probleme**

Sehr geehrter Herr Minister Hermann,

in Ihrem Auftrag hatte Herr Ministerialdirektor Lahl dem ZRF am 20. Oktober zugesagt, eine umfassende und lösungsorientierte Begutachtung der betrieblichen Probleme auf der sog. Ost-West-Achse der BREISGAU-S-BAHN 2020 rasch und in enger Einbeziehung der Verwaltung des ZRF auf den Weg zu bringen. Inzwischen liegt ein Vorschlag Ihres Hauses für den konkreten Gutachtensauftrag vor. Ich hoffe, dass wir auf diesem Weg sehr bald zu einer klaren Sicht auf die Probleme kommen, um sodann gemeinsam Lösungen angehen zu können.

Dieses erscheint mir umso dringlicher, als ich der Presse in jüngster Zeit wiederholt entnehmen musste, dass Sie die „Region“ für die Konzeption der Durchbindung und für die Konfiguration der Fahrzeuge verantwortlich machen. So werden Sie in der Badischen Zeitung vom 24. Februar anlässlich einer Wahlkampfveranstaltung mit Herrn Abgeordneten Schoch MdL vom 24. Februar zitiert: Die Regio habe Fahrzeuge mit möglichst vielen Sitzplätzen (und damit zu wenig Türen) gefordert.

Dieser Vorwurf trifft nicht zu; das gilt auch für eine etwaige Alleinverantwortung der Region für Konzeption der Durchbindung der BREISGAU-S-BAHN.

Das Betriebsmodell Durchbindung mit Flügelungen wurde vielmehr zusammen mit dem seinerzeitigen UVM und der NVBW bereits in 2009/ 2010 erstellt und ab 2011 unter Federführung Ihres Hauses konkretisiert.

-. . .

Dieses Modell liegt sowohl dem S-Bahn-Mitfinanzierungsvertrag zwischen Land und ZRF zugrunde wie auch der Ausschreibung des Verkehrs seitens des Landes Baden-Württemberg. Der konkrete Fahrplan der S1 wiederum wurde seitens Ihres Referats 33 und der NVBW erstellt und war explizite Grundlage Ihrer Vergabe an DB Regio Ende 2016.

Die Festlegung der Ausgestaltung der Elektrotriebwagen und der Anzahl der Türen erfolgte nachweisbar entgegen dem ausdrücklichem Votum der ZRF-Geschäftsführung vom April 2015. Gleiches gilt für die Nachbestellung zweier Fahrzeuge Anfang 2018. Es war der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg, der sich für ein Mehr an Multifunktionsabteilen, gegen 1.Klasse-Abteile und für wesentlich mehr Türen zwecks S-Bahn-Betriebs ausgesprochen hat. All dieses erfolgte mit deutlichem Hinweis auf die Nutzerzahlen, die vielen Haltestellen im Raum Freiburg, das Erfordernis der Barrierefreiheit und der zunehmenden Beförderung von Fahrrädern.

Aufgrund dessen wäre ich Ihnen sehr verbunden, sehr geehrter Herr Minister, wenn Sie diese Tatsachen gerade in der Öffentlichkeit zutreffend darstellten.

Eine baldige gutachtliche Untersuchung bietet demgegenüber die Chance, den Blick nach vorn zu richten und gemeinsam für einen besseren Betrieb der S-Bahnen zusammen zu wirken.

Herr Abgeordneter Alexander Schoch MdL erhält Nachricht von diesem Schreiben.

Mit freundlichen Grüßen

Hanno Hurth  
Landrat