

Begründung

1. Zukunftskommission

In der Sitzung am 27.07.2022 hatte die Verbandsversammlung die Verbandsvorsitzenden beauftragt, die Gründungserklärung zur Zukunftskommission BREISGAU-S-BAHN zu unterzeichnen, wenn die Maßnahmen des 8-Punkte-Sofortprogramms in wesentlichen Teilen umgesetzt sind und der Angebotszeitraum für das 9-Euro-Ticket beendet ist.

Im Vorfeld zu einer Sitzung der Zukunftskommission unter Leitung von Herrn Ministerialdirektor Berthold Frieß am 16.09.2022 hatte die Verwaltung eine Zwischenbilanz zum Stand der Umsetzung des 8-Punkte-Sofortprogramms erstellt. Über alle Punkte ergab sich ein Zielerreichungsgrad von etwa 60%, wobei die Werte für die einzelnen Punkte zwischen 0% bei der Anschlusssicherung in Gottenheim (Punkt 1) und 100% beim Auslassen von Haltepunkten (Punkt 2) und bei der Taxibeförderung (Punkt 3) schwankten. Bei den weiteren Punkten ist zumeist zu erwarten, dass diese bis zum Jahresende im Sinne des Sofortprogramms umgesetzt werden können. Hierzu gehören insbesondere die Punkte:

4. Datentransparenz für eine faktenbasierte Diskussion

Seit Anfang 2022 erhält der ZRF die zwischen dem Land und den Verkehrsunternehmen DB Regio und SWEG vertraglich vereinbarten Wochenberichte zur Betriebsqualität in den Netzen 4, 9a und 9b. Diese Berichte weisen die Verspätungen und Zugausfälle mit Begründungen jeweils bezogen auf das Gesamtnetz aus und umfassen anteilig die im Sofortprogramm definierten Daten. Für Mitte Oktober ist ein Gespräch zwischen dem Land, der DB Regio, der SWEG und dem ZRF angesetzt, in dem geklärt werden soll, welche ergänzenden Daten in welcher Form bereitgestellt werden können.

5. Verbesserung der Fahrgastinformation bei Störfällen

Es wurden zwischenzeitlich vier Personen als Fahrgastinformationsmanager zur Verstärkung der Leitstelle von DB Regio in Freiburg eingestellt und zunächst entsprechend geschult. Anfang September 2022 wurde der aktive Dienst aufgenommen, so dass sich in den kommenden Wochen nach und nach die Wirksamkeit der Maßnahme zeigen wird, vor allem auch mit Blick auf die Anschlusssicherung in Gottenheim.

7. Schaffung nachfragegerechter Fahrzeugkapazitäten in den Stoßzeiten

Durch Umschichtung und Neuplanung der Fahrzeugumläufe können ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 mehr Kapazitäten auf nachfragestarken Fahrten angeboten werden. Davon profitieren mehrere Fahrlagen morgens zwischen Breisach bzw. Gottenheim und Freiburg sowie zwischen Kirchzarten bzw. Himmelreich oder Titisee und Freiburg. Am Abend ergeben sich zusätzliche Kapazitäten dann jeweils in der Gegenrichtung.

8. Beauftragung besserer Fahrgastinformation an den Bahnsteigen

Unabhängig von konkreten Überlegungen zu diesem Punkt des Sofortprogramms steht eine Erneuerung der sogenannten „Dynamischen Schriftanzeiger“ (DSA) an, die vor einigen Jahren an allen Stationen der DB installiert wurden. Neu gibt es eine 2-zeilige Basisversion und eine 3-zeilige Premiumversion mit einer besseren Auflösung. Offen ist derzeit noch, ob die DSA die im Sofortprogramm genannten Informationen bereitstellen können. Sollte dies nicht möglich sein, muss geprüft werden, ob andere bei der DB zugelassene Systeme hierfür geeignet sind und wie hoch der Aufwand ist, um diese zu installieren.

Damit bleiben noch die Punkte 1 „Vorrangigkeit der Anschlusssicherung in Gottenheim“ und 6 „Kontinuierliche Schulungen des Personals zur Sicherungsstellung rascher Betriebsabläufe“.

Bei der Anschlusssicherung in Gottenheim gibt es aus Sicht der Verwaltung nach wie vor große Mängel. Das Land und DB Regio haben bestätigt, dass es eine verbindliche Wartezeitregelung für Gottenheim gibt, die aber offensichtlich nicht immer eingehalten wird. Dieses sollen künftig die Fahrgastinformationsmanager gewährleisten, die seit dem 01.09.2022 im Einsatz sind (siehe oben zu Punkt 5.). Damit sollte es in den kommenden Wochen zu einer Verbesserung der Situation kommen, wobei der Anschlusssicherung natürlich Grenzen gesetzt sind, wenn die Verspätung eines abzuwartenden Zugs zu groß ist.

Hinsichtlich der Personalschulungen haben Land und DB Regio versichert, dass regelmäßig entsprechende Schulungen durchgeführt wurden und werden. Tatsächlich konnten in einigen Punkten mit Blick auf die Gesamtentwicklung der Ost-West-Achse auch Verbesserungen registriert werden, so z.B. beim Kuppeln der Fahrzeuge oder bei den Abläufen im Stellwerk. Trotzdem gibt es weiterhin Mängel insbesondere bei der oben angesprochenen Anschlusssicherung in Gottenheim, allerdings mit der Perspektive auf Verbesserungen, die sich durch den Einsatz der Fahrgastinformationsmanager ergibt.

Auf Grundlage dieser Zwischenbilanz hatten die Verbandsvorsitzenden in der Sitzung der Zukunftskommission am 16.09.2022 der Unterzeichnung der Gründungserklärung am 10.10.2022 in Freiburg zugestimmt. Die abgestimmte Fassung der Gründungserklärung nebst Organigramm ist als ANLAGE 1 beigelegt.

2. Barrierefreier Ausbau Freiburg Hbf

Die Verbandsversammlung hatte die Verwaltung in der Sitzung am 04.07.2018 beauftragt, mit der DB Station&Service AG eine Planungsvereinbarung für die Genehmigungsplanung zum barrierefreien Ausbau der Nahverkehrsbahnsteige im Freiburger Hauptbahnhof zu unterzeichnen.

Der Vertrag war Mitte 2019 unterzeichnet worden. Er umfasst den Ausbau der Bahnsteige an den Gleisen 5, 6, 7 und 8 auf die für das Konzept Breisgau-S-Bahn 2020 festgelegte einheitliche Bahnsteighöhe von 55 cm über Schienenoberkante. Die Bahnsteige an den Gleisen 1, 2 und 3 sind nicht Gegenstand des Vertrags, weil diese bereits auf die Zielhöhe von 76 cm für den Fernverkehr ausgebaut sind und eine Änderung

sowohl von der DB Station&Service AG als auch vom Bund abgelehnt wird. Die Zielhöhe von 76 cm gilt auch für den Bahnsteig an Gleis 4, der zusammen mit dem Bahnsteig an Gleis 5 einen Mittelbahnsteig bildet und im Zuge des Vorhabens gesamthaft umgebaut wird. Allerdings konnte erreicht werden, dass die Kosten für den Ausbau des Bahnsteigs an Gleis 4 von der DB getragen werden.

Der barrierefreie Ausbau des Freiburger Hauptbahnhofs umfasst drei Teilvorhaben, die in dem als ANLAGE 2 beigefügten Auszug aus einer Präsentation der DB Station&Service AG vom 29.06.2022 näher beschrieben sind. Bei den drei Teilvorhaben gibt es jeweils unterschiedliche Projektbeteiligte, die auch für die Finanzierung der nicht durch Zuschüsse gedeckten Bau- und Planungskosten verantwortlich sind. Nach heutigem Kenntnisstand ist von einer Mischfinanzierung des Gesamtvorhabens gemäß folgender Übersicht auszugehen:

M1 Barrierefreie Erschließung	GVFG-Mittel des Bundes LGVFG-Mittel des Landes Komplementärmittel der Stadt Freiburg
M2 Anpassung Bahnsteige BSB 2020	GVFG-Mittel des Bundes LGVFG-Mittel des Landes (Gleis 4) Komplementärmittel des ZRF Eigenmittel der DB (Eigenanteil Gleis 4)
M3 Neubau Bahnsteigdächer	Eigenmittel der DB

Sämtliche Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau des Freiburger Hauptbahnhofs werden gesamthaft geplant, d.h. diesbezüglich gibt es keine Differenzierung nach den drei Teilvorhaben. Diese spiegelt sich lediglich in der Finanzierung sowie beim Abschluss der notwendigen Planungsvereinbarungen bzw. Realisierungs- und Finanzierungsverträge wieder. Gegenstand dieser Drucksache ist der Abschluss des Realisierungs- und Finanzierungsvertrags (RuFV) für das Teilvorhaben M2. Ein weiterer Vertrag muss für das Teilvorhaben M1 abgeschlossen werden, an dem der ZRF aber nicht beteiligt ist.

Auf Grundlage der bereits früher abgeschlossenen Planungsvereinbarungen hatte die DB Station&Service AG die Planungsleistungen an ein Ingenieurbüro vergeben. Der Planungsprozess wurde und wird durch die ZRF-Verwaltung intensiv begleitet. Die Stadt Freiburg wurde für das Teilvorhaben M1 sowie zur Abstimmung der Gesamtplanung auch direkt eingebunden.

Nach Abschluss der Entwurfsplanungen wurden die Unterlagen zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens erstellt und Ende Juli 2021 durch die DB beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht. Im Nachgang kam es bei der Vorprüfung der Unterlagen zu umfangreichen Rückfragen seitens des EBA und Nachbesserungen bei den vorgelegten Unterlagen. Es ist davon auszugehen, dass die Offenlage in Kürze beginnt.

Es wird vorgeschlagen, parallel zum laufenden Planfeststellungsverfahren mit der DB Station&Service AG Verhandlungen über den Abschluss des RuFV für das Teilvorhaben M2 aufzunehmen. Der Abschluss des Vertrages ist Voraussetzung für die Einreichung des GVFG-Antrags. Da nach den Erfahrungen bei den Projekten der BREISGAU-S-BAHN 2020 die Zuschussverfahren im Bundesprogramm sehr zeitaufwendig sind, sollte dieses für den Hauptbahnhof möglichst bald in die Wege geleitet werden. Zudem muss sichergestellt werden, dass die DB die baubetriebliche Anmeldung für das Vorhaben bereits im kommenden Jahr vornehmen kann. Auch hierfür ist aus Sicht der DB eine vertragliche Absicherung notwendig.

Seitens der ZRF-Verwaltung wird angestrebt, den RuFV für den Freiburger Hauptbahnhof möglichst weitgehend an die bereits abgeschlossenen Verträge zu den Vorhaben der BREISGAU-S-BAHN 2020 anzulehnen. Dabei ergeben sich die Eckpunkte für die Finanzierung des Teilvorhabens M2 aus den Vorgaben des GVFG-Bundesprogramms wie folgt:

- Zuschuss Bund: 75% der zuwendungsfähigen Kosten (= zuwendungsfähige (zwf) Baukosten + Planungskostenpauschale in Höhe von 10% der zwf Baukosten)
- Ergänzender Zuschuss Land: 57,5% der verbleibenden zuwendungsfähigen Bau- und Planungskosten
- Komplementäranteil des ZRF: alle nicht durch Zuschüsse gedeckten Bau- und Planungskosten

Hiervon ausgenommen sind die Kosten für den Ausbau des Bahnsteigs an Gleis 4, der zwar Bestandteil des Teilvorhabens M2 ist, aber von der DB finanziert wird.

Verhandlungsbedarf besteht aus Sicht der Verwaltung bei der Höhe der anzusetzenden Planungskosten sowie insbesondere bei der Frage der Vorfinanzierung von Zuschüssen des Bundes und des Landes, die nicht gemäß Baufortschritt zur Verfügung gestellt werden.

Der aktuelle Zeitplan der DB Station&Service AG (siehe ANLAGE 3) geht davon aus, dass für die Durchführung des GVFG-Verfahrens beim EBA rund 30 Monate benötigt werden. Damit könnte gewährleistet werden, dass rechtzeitig vor Baubeginn die notwendigen Zuschussbescheide vorliegen, die Mittel von Bund und Land entsprechend Baufortschritt abgerufen werden können und sich kein Vorfinanzierungsbedarf ergibt. Wollte man eine Beschleunigung des Vorhabens erreichen, muss das Risiko ausbleibender Zuschüsse abgesichert werden. Die DB lehnt die Übernahme von Vorfinanzierungslasten ab, so dass diesbezüglich eine Einigung mit dem Land als weiterem Vertragspartner erzielt werden müsste. Eine pauschale Übernahme des Risikos durch den ZRF ist angesichts der steigenden Zinsen auf jeden Fall auszuschließen.

Als Voraussetzung für eine Unterzeichnung des RuFV, die für Anfang 2023 angestrebt wird, wurden entsprechende Finanzierungsansätze als Verpflichtungsermächtigung in den ZRF-Wirtschaftsplan eingestellt. Bleibt es bei dem aktuellen Zeitplan sind erste Zahlungen allerdings erst im Jahr 2025 zu erwarten.

Aktuell laufen intensive Gespräche über eine mögliche Beschleunigung des barrierefreien Ausbaus des Freiburger Hauptbahnhofs.

3. Konzeption und Planung von Mobilitäts-Drehscheiben

Die Verbandsversammlung hatte die Verwaltung in der Sitzung am 15.12.2021 beauftragt, eine Konzeption für Mobilitäts-Drehscheiben zu erarbeiten, konkrete Planungen für sechs von den Verbandsmitgliedern festzulegende Standorte bis zur Entwurfsplanung (HOAI-Leistungsphasen 1-3) zu erstellen und die notwendigen Mittel in den kommenden beiden Jahren in den Wirtschaftsplan des ZRF einzustellen.

Mobilitäts-Drehscheiben dienen dazu, verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu verknüpfen, um den Bürgerinnen und Bürgern durchgängige Wegeketten von Haus zu Haus mit einem möglichst großen Anteil an umweltfreundlichen Verkehrsarten anbieten zu können. Die Grafik in ANLAGE 4 gibt eine Übersicht über die von der Verwaltung in enger Abstimmung mit den Verbandsmitgliedern erarbeitete Konzeption für Mobilitäts-Drehscheiben im Verbandsgebiet. Sie umfasst eine Vielzahl von möglichen Bausteinen. Zu jedem Baustein wird eine umfassende Beschreibung erstellt, die unter anderem Angaben zur Funktion, zu baulichen oder organisatorischen Besonderheiten, zur verkehrlichen Wirkung, dem Nutzen, zu den vsl. anfallenden Kosten für Bau und Betrieb sowie zur Finanzierung enthält. Aus diesem „Katalog“ können interessierte Gemeinden dann je nach verfügbarer Fläche und dem örtlichen Bedarf die gewünschten Bausteine auswählen. Ergänzend zu der Konzeption und der konkreten Planung für die sechs Pilotstandorte wird für die Mobilitäts-Drehscheiben noch ein einheitliches Corporate-Design entwickelt. Außerdem ist geplant, gemeinsam mit der Stadt Freiburg ein Fahrradverleihsystem für die gesamte Region zu entwickeln und auszuschreiben.

Gegliedert nach Projektteilräumen wurden von den Verbandsmitgliedern folgende Pilotstandorte an Regionalbahnhöfen ausgewählt:

LK Breisgau-Hochschwarzwald:	Heitersheim, Hugstetten und Kirchzarten
LK Emmendingen:	Kenzingen und Riegel-Malterdingen
Stadt Freiburg:	Landwasser / Haltestelle Moosweiher

Die Planungsleistungen für die Erstellung der Entwurfsplanung für die Pilot-Standorte wird durch den ZRF vergeben und finanziert. Weil das Gesamtvolumen den maßgeblichen Grenzwert überschreitet, wurde eine Ausschreibung der Planungsleistungen über ein Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb gemäß § 17 VgV initiiert. Die Vergabe soll bis Ende des Jahres erfolgen, um einen Projektstart Anfang 2023 und einen Abschluss der Planungen im dritten Quartal 2024 zu ermöglichen. Der Planungsauftrag des ZRF umfasst nicht den Standort Heitersheim. Die Stadt Heitersheim hat bereits Planungen für den Ausbau des Bahnhofsumfeldes zu einer Mobilität-Drehscheibe in Auftrag gegeben und wird diese bis zum Abschluss der Entwurfsplanung in enger Zusammenarbeit mit dem ZRF weiterführen. Der ZRF wird eine Co-Finanzierung der Planungen übernehmen, wobei Einzelheiten noch zu vereinbaren sind.

Für die bauliche Umsetzung und die Finanzierung der Anlagen wird nach heutigem Stand primär die jeweilige Gemeinde zuständig sein. Daher werden die Planungen im Einvernehmen und in enger Abstimmung mit den Standortgemeinden erstellt.

4. Barrierefreier Ausbau Bahnhof Emmendingen

Am 13.11.2018 erhielt der ZRF von der DB Station&Service AG eine Schlussrechnung für die Baukostenanteile beim barrierefreien Ausbau der Bahnsteige im Bahnhof Emmendingen in Höhe von rund 208.000 €. Mit dieser Rechnung waren die zwischen der DB, dem Land und dem ZRF vertraglich vereinbarten Finanzierungsanteile des ZRF überschritten, sodass die Zahlung der Rechnung gegenüber der DB mit Verweis auf die seit Jahren andauernden Gespräche zu den eingetretenen Mehrkosten abgelehnt wurde. Die DB erklärte sich daraufhin bereit, die Rechnung bis zu einer endgültigen Klärung zum Mahnen zu sperren.

Zum 31.12.2021 trat in Bezug auf die noch offene Forderung die Verjährung ein. Auf Bitten der DB und gemäß Beschluss der Verbandsversammlung vom 15.12.2021 hatte der Verbandsvorsitzende mit Schreiben vom 16.12.2021 auf die Einrede der Verjährung bei der Modernisierung des Bahnhofs Emmendingen bis zum 31.12.2022 verzichtet, damit die Finanzierung der aus Sicht der DB noch offenen Forderungen abschließend geklärt und der Verbandsversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt werden kann.

Das Gesamtprojekt zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Emmendingen umfasst drei Teilvorhaben:

- (1) Bahnsteigmaßnahmen: Barrierefreier Ausbau der bestehenden Bahnsteige
- (2) Barrierefreier Ausbau: Bau eines Aufzugs an Gleis 1 und einer Rampe zum Mittelbahnsteig
- (3) Verlängerung der Personenunterführung: Durchstich der Unterführung auf die Südostseite des Bahnhofs mit Neubau einer Rampe und einer Treppe

Der ZRF ist finanziell nur an den Teilvorhaben 1 (zusammen mit Land und DB) und 3 (zusammen mit der Stadt Emmendingen und dem Land über LGVFG) beteiligt. Teilvorhaben 2 wird vollständig von der DB finanziert.

Die oben genannte Schlussrechnung in Höhe von rund 208.000 €, für die der ZRF den Einredeverzicht erklärt hatte, bezieht sich auf die Baukosten für das Teilvorhaben 1 (Bahnsteigmaßnahmen).

Die Schlussrechnung zum Teilvorhaben 3 liegt bislang nur als Entwurf vor, weil hier im LGVFG-Verfahren noch Klärungsbedarf zwischen der DB und dem RP Freiburg als Zuschussgeber besteht. Auch beim Teilvorhaben 3 war es seinerzeit zu Kostensteigerungen gekommen. Allerdings konnten die Mehrkosten in diesem Fall von der DB nachvollziehbar begründet werden, so dass sie grundsätzlich nach dem abgeschlossenen RuFV zu finanzieren sind (siehe unten).

Bezüglich der Schlussrechnung zu den Baukosten des Teilvorhabens 1 hatte die DB Station&Service AG vorgeschlagen, den offenen Betrag von rund 208.000 € jeweils hälftig zwischen dem ZRF und der DB aufzuteilen. Die ZRF-Verwaltung hatte diesen Vorschlag geprüft und festgestellt, dass dieser nur unzureichend die folgenden aus Sicht des ZRF kritischen Sachverhalte bei den eingetretenen Kostensteigerungen berücksichtigt:

a) Gleisdurchpressungen

Im Zuge der Bauausführung wurden ohne vorherige Abstimmung mit den Projektbeteiligten zwei neuen Kabelkanäle hergestellt und unter den vorhandenen Gleisen durchgepresst. Auslöser war nach Darstellung der DB die Tatsache, dass in dem bestehenden Kabelkanal kein Platz für weitere Leitungen vorhanden war. Für die beiden neuen Kabelkanäle sind Baukosten von rund 602.000 € entstanden.

Nach wie vor nicht nachvollziehbar ist aus Sicht des ZRF,

- warum zwei vergleichsweise teure Querungen errichtet wurden und nicht nur eine ggf. größere,
- warum die Kosten vollständig dem Teilvorhaben 1 zugeordnet wurden, weil die Kabelkanäle z.B. auch der Leit- und Sicherungstechnik (LST) dienen dürften, die wiederum im Zusammenhang steht mit Teilvorhaben 2, das von der DB zu finanzieren ist und
- warum die Belegung des vorhandenen Kabelkanals nicht bereits in der Planung geprüft worden war?

Vor diesem Hintergrund wäre es aus Sicht der Verwaltung allenfalls akzeptabel, wenn die entstandenen zusätzlichen Baukosten für die Herstellung der beiden neuen Kabelkanäle jeweils zur Hälfte den Teilvorhaben 1 und 2 zugeordnet werden. Damit wäre im Ergebnis für den barrierefreien Ausbau der Bahnsteige (Teilvorhaben 1) ein neuer Kabelkanal erstellt worden.

b) Änderung des Bauablaufs

Im Zuge der Bauausführung hatte die DB ohne vorherige Einbindung der Projektpartner eine Änderung des Bauablaufs vorgenommen, der - alle relevanten Einzelpositionen zusammengenommen - zu erheblichen Mehrkosten von rund 722.000 € geführt hat.

Die DB konnte bislang nicht schlüssig darlegen, warum und auf wessen Veranlassung der Bauablauf verändert wurde. Dieser Veranlasser hätte nach Auffassung des ZRF zumindest den wesentlichen Teil der Mehrkosten zu tragen. Daher kommt aus Sicht der ZRF-Verwaltung bei diesen Mehrkosten nur die Anwendung der Regularien aus dem abgeschlossenen RuFV in Frage. Danach erfordern Kostensteigerungen bis zu 10% keine Zustimmung der Zuschussgeber. In Anlehnung an diese Regelung könnte der ZRF pauschal 10% der im Zusammenhang mit der Umstellung des Bauablaufs angefallenen Kosten akzeptieren.

Bezieht man die vom ZRF akzeptierten Mehrkosten, die sich nach den obigen Ausführungen zu a) und b) ergeben, auf die vorliegende Schlussrechnung, müsste der ZRF nur noch einen Anteil an den **Baukosten für das Teilvorhaben 1** in Höhe von rund **56.000 €** (statt rund 208.000 € bzw. rund 104.000 € gemäß Vorschlag der DB).

Die DB hat den Gegenvorschlag des ZRF zwischenzeitlich akzeptiert.

Neben den Baukosten sind gemäß RuFV auch die Planungskosten im Teilvorhaben 1 durch den ZRF mit zu finanzieren. Nach den vertraglichen Regularien sind die Planungskosten nicht gedeckelt, der ZRF müsste sie also in dem Umfang finanzieren, in dem sie angefallen sind. Im Zuge der Gespräche konnte aber eine Zusage der DB erreicht werden, dass Planungskosten nur bis zu einer Höhe von 22% bezogen auf die relevanten Baukosten abgerechnet werden. Dieser Ansatz gilt für alle Leistungsphasen der HOAI, d.h. frühere Zahlungen werden entsprechend angerechnet. Unter Einbeziehung der akzeptierten Mehrkosten (siehe oben) ergibt sich ein offener Betrag für die **Planungskosten im Teilvorhaben 1** in Höhe von rund **157.000 €**

Für das **Teilvorhaben 3**, die Verlängerung der bestehenden Personenunterführung mit Bau einer zusätzlichen Rampe und einer Treppe, an dem der ZRF ebenfalls beteiligt ist, liegt eine Schlussrechnung über die anteiligen **Bau- und Planungskosten** bislang nur im Entwurf vor. Daraus ergibt sich eine noch offene Forderung in Höhe von rund **326.000 €** die vom ZRF dem Grunde nach akzeptiert werden kann. Bei einzelnen kleineren Positionen besteht noch Klärungsbedarf. Zudem muss noch eine Einigung zwischen der DB und dem RP Freiburg zu dem offenen Sachverhalt im LGVFG-Verfahren erzielt werden. Beide Themen werden aber nicht zu einer Erhöhung des o.g. ZRF-Anteils führen.

Nimmt man alle Positionen zusammen, besteht bei dem **Gesamtprojekt Bahnhof Emmendingen** für den ZRF noch ein **Finanzierungsbedarf in Höhe von rund 540.000 €**, der im kommenden Jahr bereitgestellt werden sollte, um das Vorhaben – nach entsprechenden ergänzenden Vereinbarungen mit der DB Station&Service AG – zum Abschluss zu bringen.



Gründungserklärung

Zukunftskommission Breisgau-S-Bahn

Gemeinsame Erklärung der Vertreter der ÖPNV-Partner

Land Baden-Württemberg

Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF), ein Zusammenschluss von:

Stadt Freiburg im Breisgau

Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

Landkreis Emmendingen

Schwarzwald-Baar-Kreis

1. Herausforderung Verkehrswende: Aufbruch zur Breisgau-S-Bahn 2030

Die Gestaltung unseres Mobilitäts- und Verkehrsgeschehens steht vor großen Herausforderungen. Um die vereinbarten Klimaziele zu erreichen, sind insbesondere im Mobilitätssektor erhebliche Anstrengungen erforderlich, die auch einen signifikanten Beitrag durch eine Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel erfordern. Das Land Baden-Württemberg wie auch der Bund haben als Leitbild eine Verdopplung der Fahrgastzahlen im Schienenverkehr und im öffentlichen Verkehr definiert.

Der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) unterstützt diese Ziele. Mit dem Ausbauprogramm "Breisgau-S-Bahn 2020", das im Fall der östlichen Höllentalbahn zusammen mit dem Schwarzwald-Baar-Kreis umgesetzt wurde, und der REGIO-Karte steht die Regio Freiburg seit langen Jahren für einen attraktiven Öffentlichen Nahverkehr. Hieran gilt es anzuknüpfen.

Aufgrund dessen spielt der weitere Ausbau des Schienenverkehrs zu einem attraktiven, leistungsfähigen und nachfragegerechten S-Bahn-System eine herausragende Rolle.

2. Vollendung des Ausbauschnitts Breisgau-S-Bahn 2020

Mit dem Projekt Breisgau-S-Bahn 2020 haben sich ZRF und Land bereits 2007 auf den Weg gemacht und die Ausbaustufe 2018-neu im November 2021 abgeschlossen. Höllentalbahn (gemeinsam mit dem Schwarzwald-Baar-Kreis), Dreiseenbahn, Breisacher Bahn, die Kaiserstuhlbahnen, die Münstertalbahn, die Elztalbahn und die Strecke Müllheim-Mulhouse wurden modernisiert, elektrifiziert und barrierefrei ausgebaut.

Der Betrieb auf diesen Bahnen ist allerdings nicht befriedigend angelaufen, die Erwartungen wurden vielfach nicht erfüllt und es hat sich gezeigt, dass der Infrastrukturausbau an manchen Stellen zu knapp dimensioniert wurde, um damit einen stabilen Betrieb sicherzustellen. Schon aus dieser Situation entsteht weiterer Handlungsbedarf, um die Breisgau-S-Bahn weiter zum Erfolg zu führen.

Die Partner verständigen sich auf einen gemeinsamen Prozess, um durch kurzfristige betriebliche und organisatorische Maßnahmen sowie mittelfristig durch punktuelle Investitionen in die Infrastruktur eine Stabilität und Qualität im Betrieb sicherzustellen, der die Akzeptanz bei den Fahrgästen nachhaltig gewährleistet. Erste Schritte dazu sind getan, weitere müssen folgen.

3. Breisgau-S-Bahn 2030

Um die ambitionierten verkehrspolitischen Ziele zu erreichen, ist darüber hinaus ein ambitionierter großer Ausbauschritt für den Schienenverkehr auf den Weg zu bringen. Mit dem Projekt **Breisgau-S-Bahn 2030** sollen die Angebote weiter ausgebaut, der Fahrplankontakt in der Region weiter verdichtet, die Zuverlässigkeit und Stabilität des Bahnverkehrs verbessert und so die Fahrgastzahlen in einem hochwertigen regionalen Schienenverkehr nochmals deutlich gesteigert werden.

Dazu zählt der Ausbau der Breisgau-S-Bahn im aufkommensstarken Kernraum der Region Freiburg auf einen 15-Minuten-Takt mit dem entsprechend erforderlichen Infrastrukturausbau einschließlich von einzelnen weiteren Haltestellen an Aufkommensschwerpunkten. Insgesamt soll darüber hinaus der 30-Minuten-Takt komplettiert werden.

Hinzu kommt das Projekt, die grenzüberschreitende Schienenverbindung Freiburg – Breisach – Colmar zu reaktivieren und mit attraktiven, raschen Verbindungen zu bedienen. Ergänzt werden soll das System um beschleunigte Expressverbindungen auf der Verbindung Freiburg – Titisee-Neustadt – Donaueschingen/Villingen/Gäubahn. Für den derzeit noch stark belasteten Abschnitt der Rheintalbahn soll das Angebot in dem Maße ausgebaut werden, in dem zusätzliche Kapazitäten durch den schrittweisen viergleisigen Ausbau der Strecke zwischen Karlsruhe und Basel zur Verfügung stehen. Dabei sind insbesondere auch die Verkehre der Elztalbahn, der Münstertalbahn, der Verbindung (Freiburg) – Müllheim – Mulhouse und einer Direktverbindung von der nördlichen Kaiserstuhlbahn nach Emmendingen und Freiburg zu berücksichtigen.

4. Zukunftskommission Breisgau-S-Bahn 2030

Die Partner vereinbaren die Einrichtung einer gemeinsamen **Zukunftskommission Breisgau-Bahn**, um die vereinbarten Ziele konsequent zu verfolgen und voranzutreiben.

Das folgende **Arbeitsprogramm** soll in den nächsten Jahren intensiv und lösungsorientiert bearbeitet werden:

- 1** Identifizierung und Umsetzung kurzfristiger betrieblicher und organisatorischer Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Betriebsqualität im bestehenden Schienenverkehr
- 2** Identifizierung und Umsetzung mittelfristig möglicher punktueller Infrastrukturmaßnahmen zur Stabilisierung des Schienenverkehrs, insbesondere auf der Ost-West-Strecke. Hierbei sind insbesondere die Ergebnisse des Gutachtes, welches das Land für die Ost-West-Achse im Dezember 2021 vergeben hat, als wesentliche Grundlage auszuwerten.
- 3** Konzeption und Umsetzung des Ausbauschnitts Breisgau-S-Bahn 2030 für alle Strecken (mit Ausnahme der Rheintalbahn) mit folgenden Zielen:
 - 15-Minuten-Takt der S-Bahn im Kernraum Freiburg
 - Vervollständigung des 30-Minuten-Takts außerhalb des Kernraums
 - Expressverbindungen Freiburg – Neustadt – Villingen/Gäubahn sowie Freiburg – Breisach – Colmar

- Verbesserung der Verbindungen von Freiburg über Müllheim nach Mulhouse mindestens zum Stundentakt
- Aufbau der für die Wachstumsziele ausreichenden Beförderungskapazitäten
- Infrastrukturausbau für einen robusten und zuverlässigen Betrieb

Alle genannten Maßnahmen stehen unter Haushaltsvorbehalt und sind teil- bzw. vollständig nur mit einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel durch den Bund umsetzbar.

4 Fachliche Abstimmung - des Ausbau- und Neubauprojektes Rheintalbahn Karlsruhe – Basel im Hinblick auf den SPNV auf der Nord-Süd-Achse:

- Einbringen der erweiterten Ziele des Konzepts Breisgau-S-Bahn in die Ausbaukonzeption der Rheintalbahn in der Freiburger Bucht (ausreichende Streckenkapazitäten, Haltestellenkonzeption)
- Einführung des elektronischen Zugsicherungssystems ETCS Level 2 zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Betriebsqualität bereits vor dem vollständigen viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn im DB Netzbezirk Freiburg
- Baubegleitung und Abstimmung von baubedingten Ersatzverkehrskonzepten

5. Vereinbarte Strukturen der Zukunftskommission

Die Zukunftskommission wird auf Entscheidungsebene gesteuert durch einen mindestens jährlich unter Leitung des Verkehrsministers stattfindenden Steuerungskreis, wobei der Schwarzwald-Baar-Kreis für die Höllentalbahn hinzugezogen wird. Der Steuerungskreis nimmt Berichte entgegen, trifft Entscheidungen und führt notwendige Abstimmungen für Beschlüsse der zuständigen Gremien herbei.

Die Sitzungen werden vorbereitet durch einen halb- bis vierteljährlich zusammentreffenden Koordinationskreis auf Arbeitsebene unter Leitung des Verkehrsministeriums.

Operativ unterstützt wird die Arbeit durch den Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), sowie für die Höllentalbahn seitens des Schwarzwald-Baar-Kreises.

Die fachliche Arbeit wird in Arbeitsgruppen geleistet. Dazu werden zunächst insbesondere folgende Arbeitsgruppen eingerichtet:

Arbeitsgruppe 1 – Kurz- und mittelfristige Maßnahmen

(Entwicklung und Umsetzung eines Maßnahmenkataloges für die S1/10/11 Ost-West und S2 Elztalbahn; Betreuung des Gutachters Ramboll und Definition der zu ergreifenden Maßnahmen)

Arbeitsgruppe 2 – Konzeption und Planung des Ausbauschnitts Breisgau-S-Bahn 2030

(Angebotskonzeption, mittel- und langfristiger Infrastrukturausbau)

Optional ab einem festzulegenden Zeitpunkt:

Arbeitsgruppe 3 – Umsetzung und Projektsteuerung

(Koordination und Zeitmanagement; Sicherstellung der Finanzierung von Maßnahmen)

Ein Organigramm der Zukunftskommission befindet sich im Anhang.

Freiburg, den 10. Oktober 2022

Für das Land Baden-Württemberg

.....
Winfried Hermann
Verkehrsminister

Für den Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF)

.....
Martin W. W. Horn
Oberbürgermeister

.....
Hanno Hurth
Landrat

.....
Dorothea Störr-Ritter
Landrätin

Für den Schwarzwald-Baar-Kreis

.....
Sven Hinterseh
Landrat

Organigramm Zukunftskommission Breisgau-S-Bahn

Steuerungskreis	
Leitung	Teilnehmer
- Minister	- OB Horn, LR Hurth, LRin Störr-Ritter - DB Regio (Hr. Weltzien)
- MD	- LR Hinterseh (Schwarzw.-Baar – SBK)
	- SWEG (Hr. Harms)
	- Koordinationsgruppe: 2-4 pro Jahr u.a. zur Vorbereitung Steuerungskreis; Leitung AL3/33
AG 1: Kurzfristige Maßnahmen und Betreuung des Gutachtens // Leitung: NVBW	
UAG 1a: Breisacher Bahn + UAG 1b. Elztalbahn	
Teilnehmer	Themen
- ZRF	- Fahrplan
- DB Regio	- Reduzierung Flügelungen
- DB Netz	- Fahrgastlenkung
- SWEG Betrieb	- Anschlussicherung
- SWEG Infra	- Kundenkommunikation
- VM	- Qualität der Fahrzeuge (Sauberekeit)
AG 2: Breisgau-S-Bahn 203X // Leitung: NVBW/Rei.37	
UAG 3: Mittelfristige Maßnahmen	
Teilnehmer	Themen
- VM	- Beschleunigung von Teilabschnitten
- DB Netz	- LufV 8.7-Maßnahmen
- SWEG Infra	- Pönalprojekte aus UAG1
- ZRF	
UAG 4	
Teilnehmer:	Themen
- VM	- 15 min-Takt im Kernraum
- ZRF	- Reaktivierung Breisach - Colmar
- DB Netz	- Express Freiburg – Tuttlingen
- SWEG Infra	- Breisgau-S-Bahn 2.0 auf Basis des ZK 2030 (Elztal, Rheintal, ...)
- SBK	- Haltestellenoffensive Rheintal
Optional AG3: Umsetzung	
Teilnehmer	Themen
- ZRF	- Betreuung der aktuellen Ausbaumaßnahmen (z. B. Elztal, ...)
- DB Netz	- Vortreiben kurzfristiger Infrastrukturmaßnahmen aus den anderen Arbeitsgruppen
- SBK	- Sicherung der Finanzierung



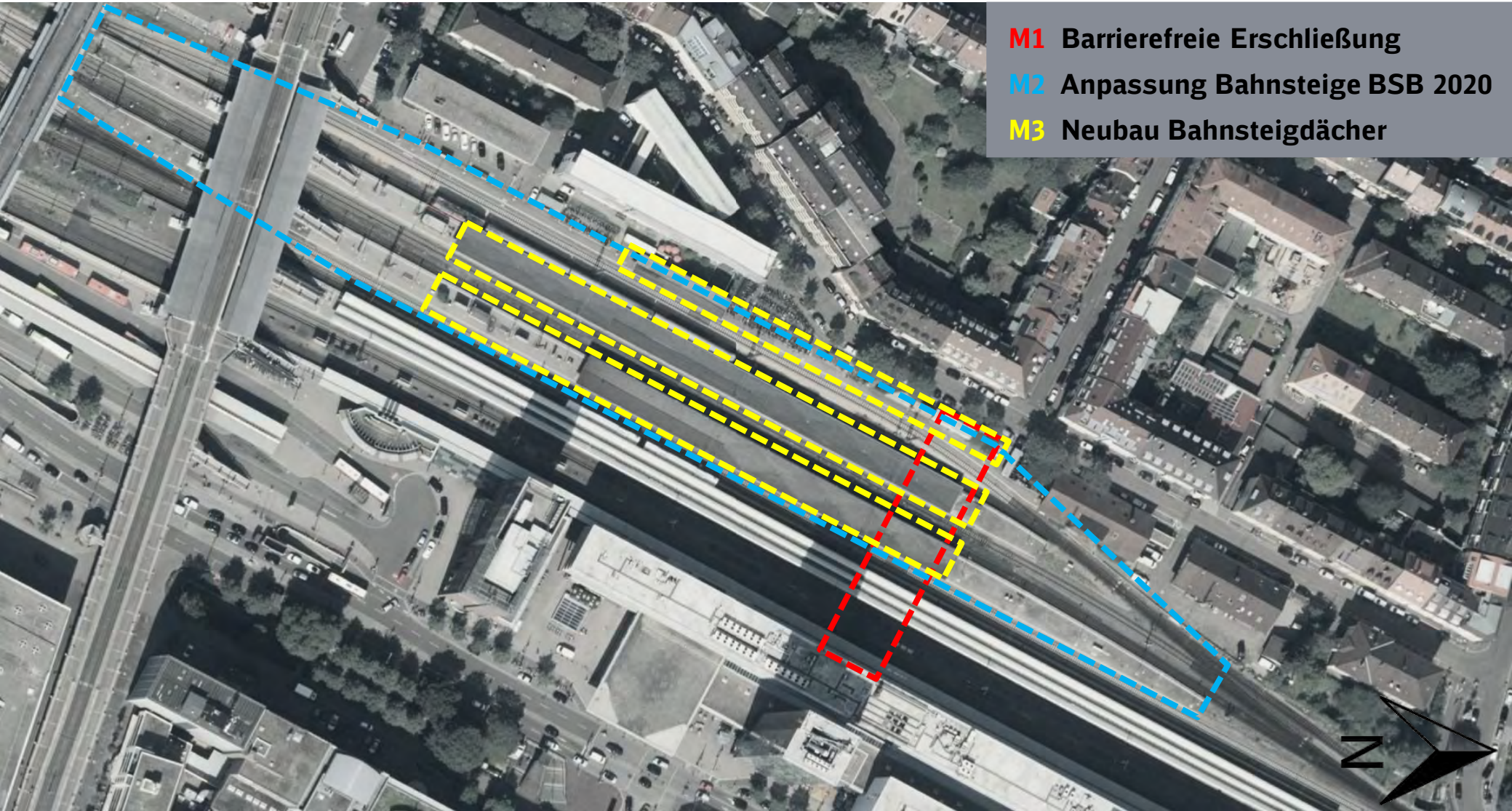
Freiburg Hbf

Maßnahmenpaket zur Modernisierung des Hauptbahnhof in Freiburg (Breisgau)

DB Station&Service AG | 29.06.2022

ANLAGE 2
zu Drucksache
ZRF-bA/VV 2022.008

Maßnahmenpaket



- M1** Barrierefreie Erschließung
- M2** Anpassung Bahnsteige BSB 2020
- M3** Neubau Bahnsteigdächer

Maßnahmenpaket

M1

Barrierefreie Erschließung

- Verlängerung der nördlichen Personenunterführung inkl. breiter Zugangstreppe
- Einbau von Aufzügen in nördliche Treppenanlagen
- Anpassung Handläufe

M2

Anpassung Bahnsteige BSB 2020

- Neubau Bahnsteige 3, 4 und 5
- Anpassung Bahnsteighöhe
- Anpassungen an Treppenanlagen

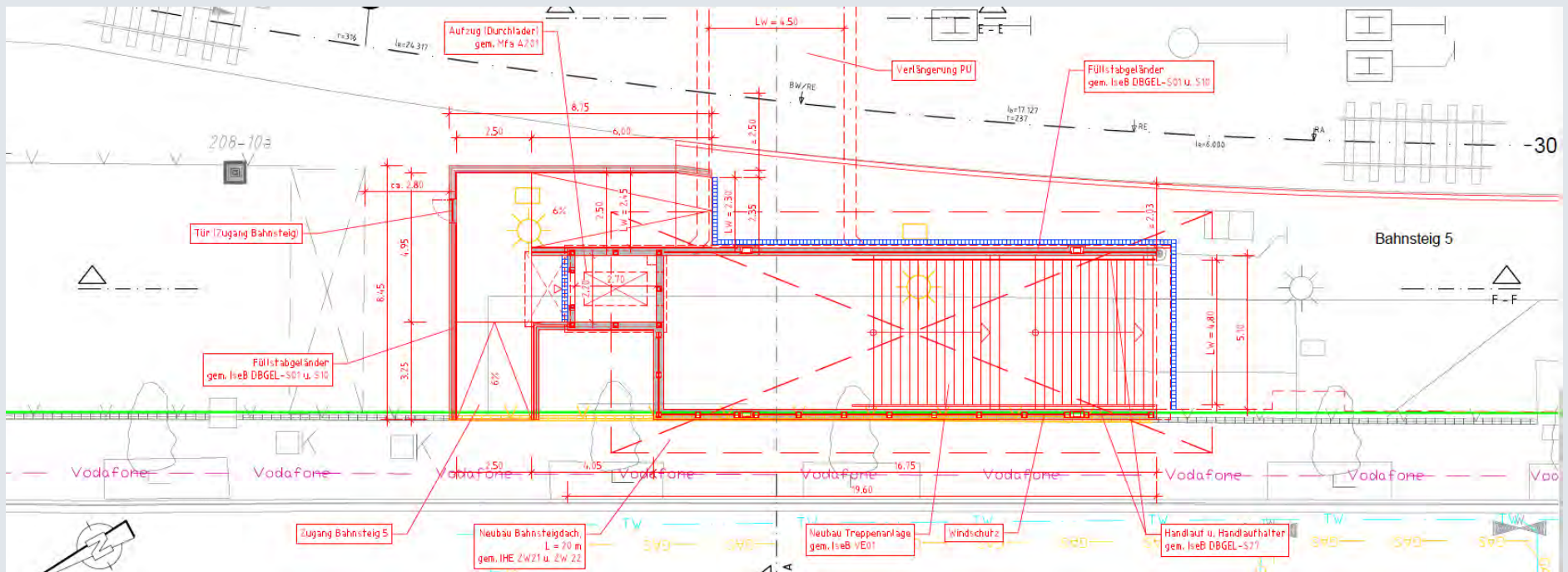
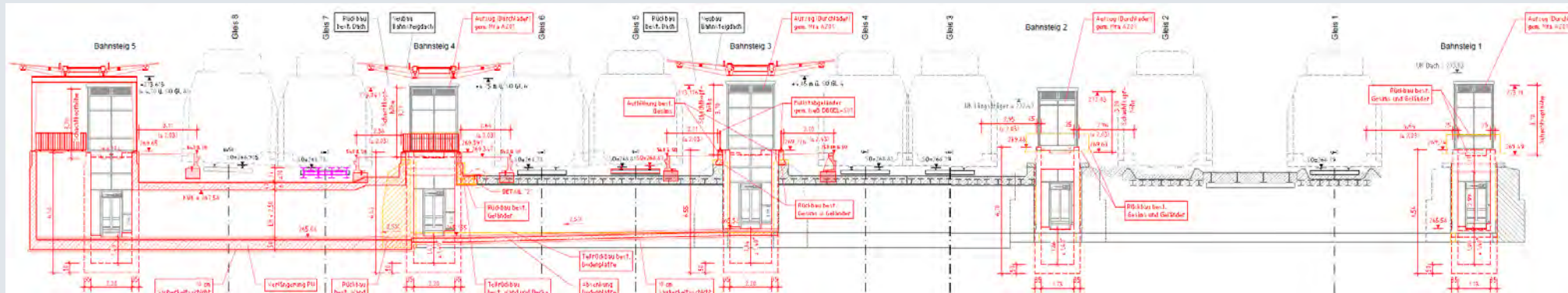
M3

Neubau Bahnsteigdächer

- Neubau Bahnsteigdächer Bahnsteig 3, 4 und 5
- Herstellung ausreichender Wetterschutz gemäß Kriterien der LuFV

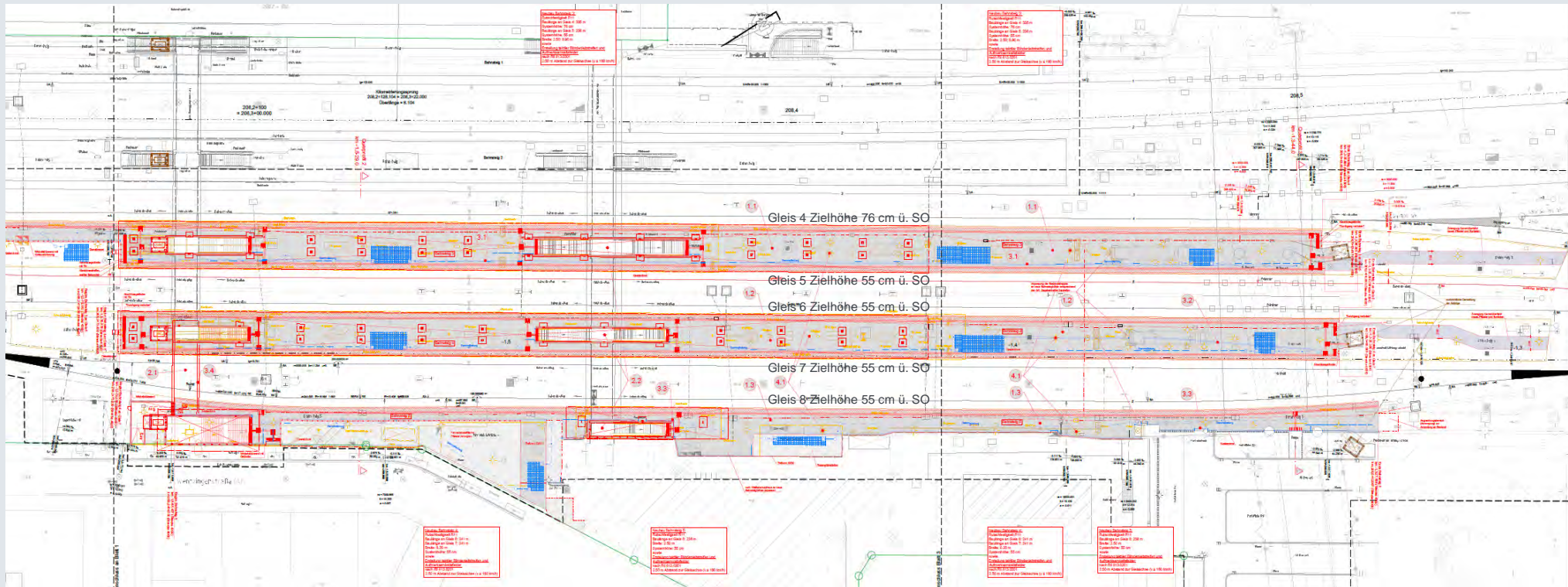
M1 Barrierefreie Erschließung

Übersicht



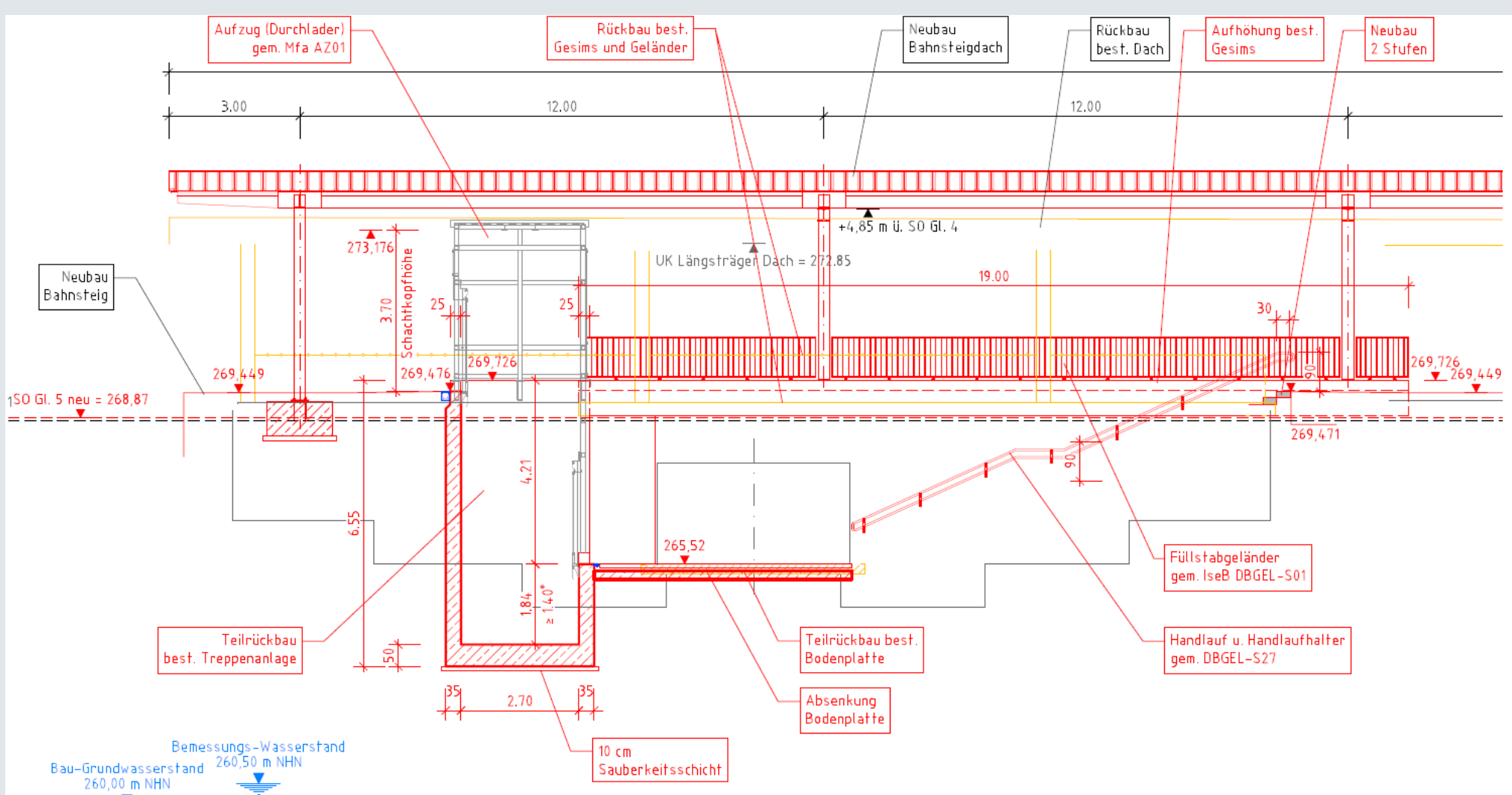
M2 Anpassung Bahnsteige BSB 2020

Übersicht



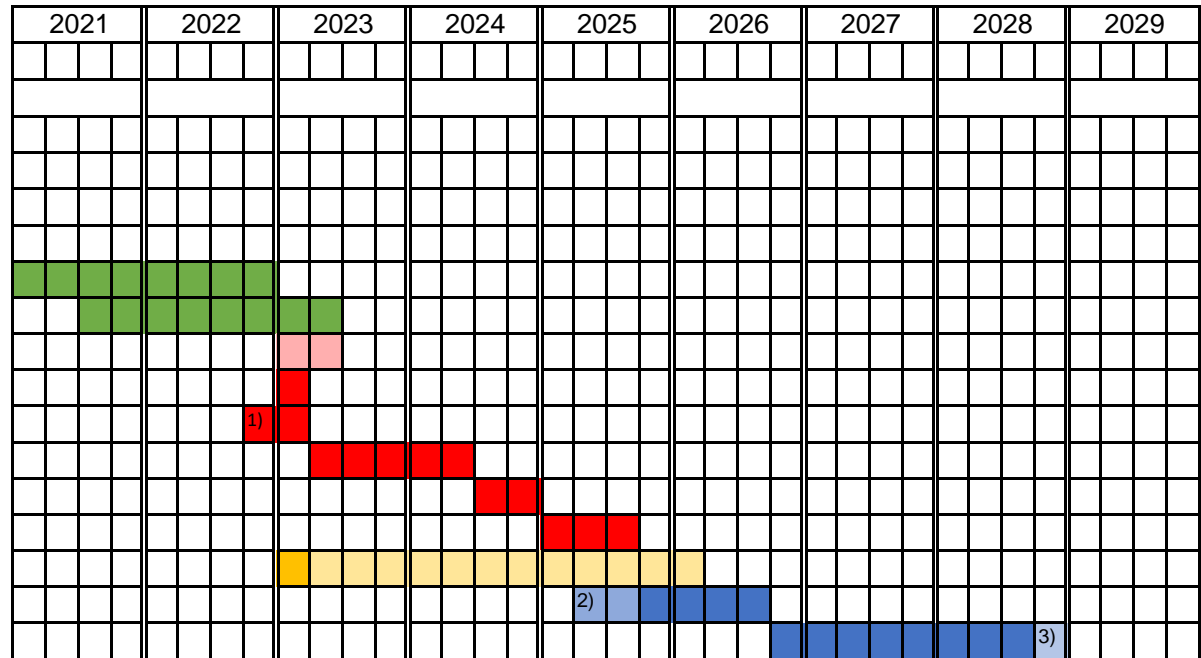
M3 Neubau Bahnsteigdächer

Beispiel



Freiburg Hauptbahnhof - Zeitplan

Projektbestandteile	von	bis
Start Planungsphase		Jun 17
Vorentwurfsplanung	Jun 17	Jul 18
Abschluss Planungsvereinbarung		Sep 19
Einarbeitung Planungsänderungen	Nov 19	Mrz 20
Entwurfs- & Genehmigungsplanung	Apr 20	Dez 22
Planfeststellung	Jul 21	Jun 23
Kat C inkl. Prüfung	Mrz 23	Jun 23
Zeichnung RuFV		Mrz 23
Erstellung Kat A	Okt 22	Mrz 23
Bewilligung Kat A	Apr 23	Jun 24
Antrag auf Zuwendungsbescheid	Jul 24	Dez 24
Prüfung Zuwendungsbescheid	Jan 25	Sep 25
Baubetriebliche Anmeldung 2026		Feb 23
Bauausschreibung	Apr 25	Sep 26
Bauphase	Okt 26	Dez 28



1) Voraussetzung für das Vorziehen des Kat A ist die Bestätigung, dass das Vorhaben im Bundesprogramm enthalten ist

2) Bei Risikoübernahme für die Planungsleistungen der Lph. 5-7 können die für die Bauausschreibung notwendigen Planungsleistungen vorgezogen werden, Absicherung zeitlich notwendig bis zur baubetrieblichen Anmeldung

3) Restarbeiten

Grundlage: DB Station&Service AG, Stand: 09.08.2022; Auszug mit grafischer Anpassung erstellt durch: REGIO-VERBUND, U. Schade

Bausteine Mobilitäts-Drehscheiben im ZRF-Verbandsgebiet

