

Beschlussvorlage

bearbeitet von: Tel. Nr.: Datum:
Uwe Schade 0761/2187-8500 17.10.2025

Breisgau-S-Bahn 2020

| Beratungsfolge | Sitzungstermin | öff. | n.ö. | Empfehlung | Beschluss |
|-----------------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------------|------------------|
| bA | 12.11.2025 | | X | X | |
| VV | 17.12.2025 | | X | | X |

Die Verbandsversammlung fasst folgenden Beschluss:

Der Sachstandsbericht zur Breisgau-S-Bahn 2020 wird zur Kenntnis genommen.

ANLAGEN:

1. Scheiben des ZRF-Verbandsvorsitzenden an Verkehrsminister Hermann vom 01.07.2025
2. Scheiben der ZRF-Verbandsvorsitzenden an Verkehrsminister Hermann vom 10.10.2025

Begründung

Als nachträgliche Ergänzung der baulichen Maßnahmen der Ausbaustufe 2018-neu auf der westlichen Höllentalbahn wird derzeit die **Bahnsteigkante 4 im Bahnhof Titisee** barrierefrei ausgebaut.

Gemäß dem vorgesehenen Betriebskonzept für die Breisgau-S-Bahn 2020 mit Flügeln/Kuppeln in Titisee waren seinerzeit nur die beiden Bahnsteige 1 und 3 ausgebaut und zur Herstellung der Barrierefreiheit Aufzüge an der vorhandenen Unterführung ergänzt worden. Das Stumpfgleis 4 und der zugehörige Bahnsteig, der mit dem Bahnsteig 1 einen Mittelbahnsteig mit direkter Übergangsmöglichkeit bildet, blieben für betriebliche Abstellungen erhalten, wurden aber mit einem Zaun abgesperrt.

Schon bei der Ausschreibung der heutigen S-Bahn-Verkehre sah das Land Baden-Württemberg in den Tagesrandzeiten – abweichend vom ursprünglichen Ansatz – Umsteigeverbindungen in Titisee von und zur Drei-Seen-Bahn mit relativ geringer Umsteigezeit vor. Tatsächlich wurde und wird die Bahnsteigkante 4 in Titisee sehr viel intensiver genutzt als vorgesehen – anfangs wegen der technischen Probleme beim Flügeln und Kuppeln, später dann und auch heute wieder wegen der mangelnden Fahrzeugverfügbarkeit, die dazu führt, dass die Züge zwischen Titisee und Seebrugg im Pendelbetrieb verkehren. Die daraus resultierenden Umsteigevorgänge für die Fahrgäste können an einem kombinierten Bahnsteig 4 + 1 bahnsteiggleich und damit fahrgastfreundlicher als über die Bahnsteige 3 und 1 mit Benutzung der Unterführung abgewickelt werden.

Der von der DB zunächst für realistisch gehaltene Ausbau der Bahnsteigkante 4 noch in der Schlussphase des Vorhabens Höllentalbahn West stellte sich leider als unmöglich heraus. Daher war die Kante 4 Anfang 2020 nach Rückbau des Absperrzauns und einer regelkonformen Erneuerung der Beleuchtung zunächst provisorisch in Betrieb genommen worden.

Die Probleme bei der Betriebsaufnahme der S-Bahn-Verkehre und die Tatsache, dass die Ausbaumaßnahmen auf der Elztalbahn seinerzeit noch liefen, führten dazu, dass die anschließenden Planungen der DB für den Ausbau der Bahnsteigkante 4 und die notwendigen Abstimmungen länger gedauert haben als zunächst erwartet. Die Vorplanung konnte erst Anfang 2023, die Entwurfsplanung im Sommer 2023 abgeschlossen werden. Die bauliche Umsetzung hat im August begonnen und soll noch vor Jahresende abgeschlossen sein. Der gewählte Ausführungszeitraum berücksichtigt insbesondere die Belange der Stadt Titisee-Neustadt in Bezug auf den für die Stadt und die betroffenen Anlieger wichtigen Tourismus.

Finanziert wird die Maßnahmen im Rahmen des Vorhabens Höllentalbahn West mit Zuschüssen des Landes nach LGVFG. Die Gesamtkosten gemäß Kostenberechnung belaufen sich auf rund 2,0 Mio. Euro, der anteilige ZRF-Zuschuss kann auf rund 790.000 Euro abgeschätzt werden. Die erforderlichen Mittel sind im Wirtschaftsplan 2025 mit einer ersten Rate enthalten bzw. müssen über die Wirtschaftspläne der Folgejahre bereitgestellt werden.

Obwohl die baulichen Maßnahmen der Ausbaustufe 2018-neu – mit Ausnahme der Kante 4 in Titisee – bereits seit mehreren Jahren abgeschlossen sind, ist eine **Schlussabrechnung der Maßnahmen** noch lange nicht absehbar. Das liegt insbesondere an der sehr schleppenden Abrechnung der einzelnen Vorhaben zwischen der DB und den beauftragten Bauunternehmen, die geprägt ist von sehr zähen Verhandlungen zu Gewährleistungsarbeiten und den zahlreichen von den Unternehmen vorgelegten Nachträgen. Erst wenn die Baumaßnahmen schlussgerechnet sind, kann die DB den Schlussverwendungsnachweis beim Eisenbahnbundesamt (EBA) zur Prüfung einreichen und – nach Vorliegen des Schlussbewilligungsbescheids – eine Spitzabrechnung der Zuschussanteile von Bund, Land und ZRF vornehmen. Immerhin konnte mit der Auszahlung von Bundes- und Landeszuschüssen für die Elztalbahn im September die Vorfinanzierungsbelastung für den ZRF reduziert werden. Die Verwaltung erwartet aber von der DB noch weitere umfangreiche Rückzahlungen vorfinanzierter Zuschüsse, die jedoch teilweise von den Abrechnungen der Bauunternehmungen oder auch von ergänzenden Nachweisen gegenüber dem EBA abhängig sind.

Weiterhin sehr unbefriedigend ist die **betriebliche Situation** im Netz der Breisgau-S-Bahn 2020. Das größte Problem bildet dabei nach wie vor die mangelhafte Verfügbarkeit der Fahrzeuge insbesondere auf der Ost-West-Achse aber auch auf der Rheintalbahn.

Nachdem es DB Regio zunächst gelungen war, die **Verfügbarkeit der Fahrzeuge** für die Ost-West-Achse bis Ende 2024 gemäß der Prognose aus der konstituierenden Sitzung der Verbandsversammlung am 16.10.2024 zu steigern und in den ersten Monaten des Jahres 2025 auf diesem Niveau zu halten, scheint es in den letzten Monaten wieder vermehrt zu Problemen zu kommen, ohne dass hierfür konkrete Gründe bekannt wären. Trotz der anfänglichen positiven Entwicklung hatten die Verbandsvorsitzenden und die Verwaltung die Forderungen gegenüber dem Land nach einer kurz-, mittel und langfristigen Verbesserung der Fahrzungssituation stets aufrechterhalten. Konkret ging es um folgende Maßnahmen:

- Kurzfristig: Vorübergehende Bereitstellung von Leihfahrzeugen für den Einsatz auf der Drei-Seen-Bahn. Die freiwerdenden „Stammfahrzeuge“ stünden für den Einsatz auf den übrigen Abschnitten der Ost-West-Achse zur Verfügung. Allerdings müsste die Drei-Seen-Bahn in Titisee auf Anschluss fahren (Gleis 4) und die Fahrgäste aus/in Richtung Freiburg umsteigen (Gleis 1).
- Mittelfristig: Bereitstellung von Fahrzeugen aus der sogenannten ETCS-Ersatzflotte für die vollständige Umstellung der Teillinie Freiburg – Villingen. Damit sollte sich die Fahrzeugverfügbarkeit auf der Ost-West-Achse nachhaltig verbessern lassen, so dass auch die Drei-Seen-Bahn wieder ab/bis Freiburg bedient werden könnte.
- Langfristig: Vollständiger Ersatz der vorhandenen Fahrzeugflotte auf der Ost-West-Achse durch neue Fahrzeuge in ausreichender Stückzahl inklusive Reserve aus der laufenden „Plattform-Ausschreibung“ des Landes für die Beschaffung neuer Fahrzeuge.

Zu der Kurzfristmaßnahme gab es bereits mehrere konkrete Vorschläge, die jedoch aus unterschiedlichen Gründen letztlich nicht realisiert werden konnten. Aktuell bemüht sich die Verbandsspitze, vom Land verbindliche Zusagen insbesondere zu der mittelfristigen Maßnahme bezüglich der Anzahl der bereitzustellenden Fahrzeuge und des Zeitpunktes, zu dem diese verfügbar sind, zu erhalten, siehe hierzu auch Anlagen 1 und 2.

Angesichts der dauerhaft schlechten **Pünktlichkeit der Elztalbahn**, die im Wesentlichen aus der Abhängigkeit von der Rheintalbahn resultiert, hatten das Land, der Landkreis Emmendingen und der ZRF im Herbst 2023 vereinbart, das Betriebskonzept zur besseren Abfederung von Verspätungen versuchsweise anzupassen, indem die Zugkreuzung bei insgesamt vier Fahrten am Vormittag von Gutach nach Waldkirch verlegt wurde. Der Probelauf startete zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 und war zwischen Mitte Juni und Mitte Dezember 2024 vorübergehend unterbrochen. Im Sommer 2025 erfolgte eine Bilanzierung auf Basis vorliegender Daten zur Entwicklung der Pünktlichkeit. Es zeigte sich eine leichte Verbesserung, die jedoch nicht deutlich genug ausfiel, um die mit der Fahrplanumstellung verbundenen negativen Folgen durch die lange Standzeit in Waldkirch und bei der Verknüpfung mit dem Busverkehr zu rechtfertigen. Der Probebetrieb wurde daher im Einvernehmen zwischen dem Land, dem Landkreis Emmendingen und den Elztalgemeinden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 beendet.

Der Verbandsvorsitzende

Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg
Berliner Allee 1 · 79114 Freiburg

Herrn Verkehrsminister
Winfried Hermann
Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg
Postfach 10 34 52
70029 Stuttgart

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:
Unser Zeichen: 70.10.8.2
Bearbeiter: Uwe Schade
Durchwahl: 0761/201-4565
E-Mail: uwe.schade@zrf.de
Freiburg i.Br., 01.07.2025

Breisgau-S-Bahn
Fahrzeugverfügbarkeit auf der Ost-West-Achse

Sehr geehrter Herr Minister Hermann,

am Rande des Zukunftskongresses in Freiburg hatten wir am 06.05.2025 die Gelegenheit, uns zu der weiterhin problematischen Fahrzeugverfügbarkeit auf der Ost-West-Achse auszutauschen.

Dabei hatten Sie dankenswerter Weise zugesagt, ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 zwei Fahrzeuge vom Typ Mireo Plus B aus dem Netz 8 bereitzustellen, die miteinander gekoppelt im Pendelbetrieb auf der Drei-Seen-Bahn zwischen Titisee und Seebrugg eingesetzt werden sollen, um die dort verkehrenden Fahrzeuge vom Typ Coradia Continental freizusetzen. Die beiden Mireo Plus B verfügen über jeweils 120 Sitzplätze und erreichen damit in der geplanten Doppeltraktion den gleichen Wert wie der vierteilige Coradia Continental. Wir gehen davon aus, dass die zum letzten Fahrplanwechsel eingeführten RE-Leistungen Freiburg – Seebrugg an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen von dieser Umstellung nicht berührt sind.

Sie hatten weiterhin zugesagt, ebenfalls zum Jahresfahrplan 2026 das Angebot im Abendverkehr auf der Breisacher Bahn zu verbessern und damit an die Standards auf den vergleichbaren anderen Strecken im Netz der Breisgau-S-Bahn anzupassen.

Zur Abstimmung entsprechender Konzepte für die beiden oben beschriebenen Angebotsverbesserungen sollte die NVBW zeitnah auf uns zukommen. Wir bitten um Kontaktaufnahme mit unserer Geschäftsführung, Herrn Schade oder Herrn Wisser.

Wie besprochen, wollen wir die Konzepte in einer Sitzung der Zukunftskommission nach der Sommerpause in Freiburg abschließend erörtern und verabschieden. Danach sollte auch die Öffentlichkeit über die anstehenden Verbesserungen informiert werden.

Bei der Zukunftskommission sollte darüber hinaus auch der nächste bereits zugesagte Schritt zur Lösung des Kapazitätsproblems erörtert und vereinbart werden. Nachdem eine Beschaffung zusätzlicher Fahrzeug über ein Leasing-Modell voraussichtlich ausscheidet, sollen die benötigten Zusatzfahrzeuge aus der sogenannten ETCS-Ersatzflotte, die derzeit in den Stuttgarter Netzen eingesetzt wird, um die dortigen Bestandfahrzeuge mit Blick auf die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf ETCS umzurüsten, für die Ost-West-Achse bereitgestellt werden. Mit diesen Fahrzeugen könnte vsl. ab dem Fahrplanwechsel 2026 die Teillinie Freiburg Hbf – Villingen der Ost-West-Achse vollständig umgestellt werden. Die Anzahl der hierfür notwendigen Fahrzeuge ist noch abzustimmen, wobei aus unserer Sicht zu beachten wäre, dass im Wochenendreiseverkehr von Freitagnachmittag bis Sonntagabend die Nachfrage auf dieser Relation stark zugenommen hat, wodurch z.B. die regelmäßig eingesetzten dreiteiligen Coradia Continental nicht ausreichend Platz für die Reisenden bieten.

Ich bedanke mich, sehr geehrter Herr Minister, nochmals persönlich, aber auch im Namen der stellvertretenden Verbandsvorsitzenden und vor allem im Namen der Fahrgäste für Ihre Zusagen. Nun setzen wir auf eine schnelle Umsetzung und ÖPNV-Stärkung für unsere gesamte Region.

Freundliche Grüße

Martin W. W. Horn
Verbandsvorsitzender

Die Verbandsvorsitzenden

Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg
Berliner Allee 1 · 79114 Freiburg

1.

Herrn Verkehrsminister
Winfried Hermann
Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg
Postfach 10 34 52
70029 Stuttgart

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:
Unser Zeichen: 70.10.8.2
Durchwahl: 0761/2187-8520
E-Mail: Christian.jutzler@zrf.de
Freiburg i.Br., 10.10.2025
Bearbeiter: Christian Jutzler

Zukunftscommission Breisgau-S-Bahn

Sehr geehrter Herr Minister Hermann,

am Rande des Zukunftsforums in Freiburg hatten wir am 06. Mai die Gelegenheit, uns zu der weiterhin problematischen Fahrzeugverfügbarkeit auf der Ost-West-Achse auszutauschen. Die wesentlichen Ergebnisse dieser Besprechung sind in einem Schreiben des ZRF vom 01. Juli an Sie zusammengefasst. Da bislang diese Ergebnisse von Ihnen noch nicht bestätigt wurden, komme ich noch einmal auf die damaligen Zusagen des Verkehrsministeriums zurück.

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 sollten zwei Fahrzeuge vom Typ Mireo Plus B aus dem Netz 8 bereitgestellt und miteinander gekoppelt im Pendelbetrieb auf der Drei-Seen-Bahn zwischen Titisee und Seebrugg eingesetzt werden, um die dort verkehrenden Fahrzeuge vom Typ Coradia Continental freizusetzen.

Sie hatten weiterhin zugesagt, das Angebot im Abendverkehr auf der Breisacher Bahn ebenfalls zum Jahresfahrplan 2026 zu verbessern und damit an die Standards auf den vergleichbaren anderen Strecken im Netz der Breisgau-S-Bahn anzupassen.

Bei der nächsten Sitzung der Zukunftskommission am 3. November sollte darüber hinaus der nächste bereits zugesagte Schritt zur Lösung des Kapazitätsproblems erörtert und vereinbart werden.

Nachdem eine Beschaffung zusätzlicher Fahrzeug über ein Leasing-Modell voraussichtlich ausscheidet, sollen die benötigten Zusatzfahrzeuge aus der sogenannten ETCS-Ersatzflotte, die derzeit in den Stuttgarter Netzen eingesetzt wird, um die dortigen Bestandsfahrzeuge mit Blick auf die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf ETCS umzurüsten, für die Ost-West-Achse bereitgestellt werden.

Wie uns nun die ZRF-Vertreter aus der Vorbereitungsgruppe berichten, werden zum kommenden Fahrplanwechsel weder zwei zusätzliche Fahrzeuge auf der Dreiseen-Bahn eingesetzt noch die geplanten Verbesserungen im Abendverkehr auf der Breisacher Bahn umgesetzt.

Auch zusätzliche Fahrzeuge aus den Stuttgarter Netzen sollen uns bestenfalls im Rahmen eines Letter of Intent in Aussicht gestellt werden. All dies ist ein herber Rückschlag und eine Enttäuschung für unsere Region.

Sehr geehrter Herr Minister, uns irritiert, dass damit alle Vereinbarungen unseres Gesprächs im Mai nicht umgesetzt werden.

Unsere regionale Erwartung war, dass wir die Konzepte in einer anstehenden Sitzung der Zukunftskommission Breisgau-S-Bahn abschließend erörtern und verabschieden. Danach sollte auch die Öffentlichkeit über die anstehenden Verbesserungen informiert werden.

Für uns stellt sich damit die dringliche Frage, mit welcher Zielsetzung die nächste Zukunftskommission Breisgau-S-Bahn am 3. November stattfinden kann und welche Ergebnisse am Ende stehen könnten.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Probleme der Fahrzeugverfügbarkeit nicht -wie im letzten Sommer von der DB AG versprochen - behoben sind, sondern die Verfügbarkeit der Fahrzeuge im Gegenteil wieder auf das Vorjahresniveau gesunken ist. Aktuell erleben wir also keine Verbesserung, sondern eine Verschlechterung der Situation. Die Fahrgäste erwarten von uns zurecht, dass Verbesserungen nicht nur in Aussicht gestellt, sondern verlässlich umgesetzt werden.

Sehr geehrter Herr Minister, wir versichern Ihnen, dass wir gemeinsam mit dem Verkehrsministerium weiterhin konstruktiv an Lösungen arbeiten wollen. Die in unserem Schreiben angesprochenen Fragen müssen aber vor dem nächsten Treffen der Zukunftskommission geklärt sein. Wir brauchen nun endlich verbindliche Zusagen und einen zeitlich konkreten Umsetzungsplan.

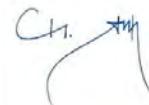
Freundliche Grüße



Martin W. W. Horn
Oberbürgermeister und
Verbandsvorsitzender



Hanno Hurth
Landrat und
stellv. Verbandsvorsitzender



Dr. Christian Ante
Landrat und
stellv. Verbandsvorsitzender