

## **Beschlussvorlage**

bearbeitet von:

Tel. Nr.:

Datum:

Uwe Schade

0761/2187-8500

30.06.2026

---

### **Breisgau-S-Bahn 2.0**

---

| <b>Beratungsfolge</b> | <b>Sitzungstermin</b> | <b>öff.</b> | <b>n.ö.</b> | <b>Empfehlung</b> | <b>Beschluss</b> |
|-----------------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------------|------------------|
| <b>VV</b>             | <b>21.07.2026</b>     | <b>X</b>    |             |                   | <b>X</b>         |

---

**Die Verbandsversammlung fasst folgenden Beschluss:**

**Der Sachstandsbericht zur Breisgau-S-Bahn 2.0 wird zur Kenntnis genommen.**

#### **ANLAGEN:**

1. Breisgau-S-Bahn 2.0 – Liniennetzkonzept
2. Betriebsprogrammstudie Nord-Süd: Steckbriefe Varianten
3. Übersicht Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel - Abschnitt Breisgauer Bucht
4. Gesamtterminplan Bahnprojekt Karlsruhe – Basel - Übersicht Streckenabschnitte
5. Betriebsprogrammstudie Ost-West: Übersicht Varianten 5b\_1 und 5b\_3

## **Begründung**

### **1. Ausgangslage**

Die Verbandsversammlung des ZRF hat in ihrer Sitzung am 23.06.2021 die Verwaltung beauftragt, in Abstimmung mit den betroffenen Projektpartnern ein Konzept für eine weitere Ausbaustufe der Breisgau-S-Bahn zur Beschlussfassung vorzulegen, aus dem auch die notwendigen nächsten Schritte, ein möglicher Zeitplan sowie ggf. erste grobe Kostenschätzungen für die einzelnen Vorhaben hervorgehen.

Wichtige Grundlage für das Angebotskonzept dieser als **Breisgau-S-Bahn 2.0** bezeichneten nächsten Ausbaustufe bilden die Zielsetzungen des Landes zum landesweiten **Zukunftsfahrplan** mit folgenden Eckpunkten:

- Grundangebot: 30-Minuten-Takt mit Halt an allen Stationen (S-Bahn/RB),
- in Ballungsräumen: 15-Minuten-Takt mit Halt an allen Stationen (S-Bahn/RB),
- bedarfsgerechte Ergänzung mit Regionalexpress-Linien (RE),
- alle geschlossenen Ortschaften von 5 – 24 Uhr mit dem ÖPNV erreichbar,
- nachfragegerechte Reduzierung des Angebots in Tagesrandzeiten bzw. bei geringer Nachfrage,
- Angebotsziele können auch durch Kombination von Schienen- und Busverkehr erreicht werden.

Weitergehende Informationen zum Zukunftsfahrplan finden sich auf <https://www.zukunftsfahrplan.de>. ANLAGE 1 zeigt eine schematische Darstellung des Liniennetzes für die Breisgau-S-Bahn 2.0.

Die Ausarbeitung der Konzeption für die Breisgau-S-Bahn 2.0 als Teil des Zukunftsfahrplans erfolgt gemeinsam durch die NVBW, die ZRF-Verwaltung und externe Partner, hier insbesondere die DB InfraGO AG, die für die Bearbeitung der **Betriebsprogrammstudien (BPS)** für die Nord-Süd-Achse (Rheintalbahn) und die Ost-West-Achse – jeweils mit den angebundenen Nebenstrecken – verantwortlich ist. Bei einer Betriebsprogrammstudie wird für einen angestrebten Angebotsumfang ein konkreter Fahrplan erstellt und daraus abgeleitet, ob und in welchem Umfang ein Ausbau der Infrastruktur erforderlich ist.

### **2. Einbindung der Güterbahn in Freiburg**

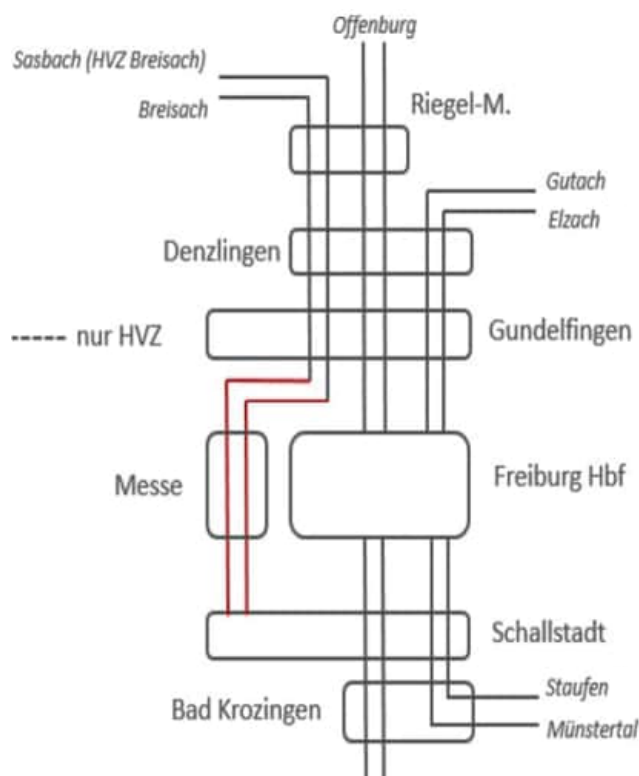
Die Einbindung der Güterbahnstrecke zwischen Gundelfingen und Leutersberg in das S-Bahn-Netz war von Anfang an Teil des Nahverkehrskonzepts Breisgau-S-Bahn und zuletzt dem Zielkonzepts der Breisgau-S-Bahn 2020 zugeordnet. Trotzdem war es aus Sicht der ZRF-Verwaltung angezeigt, vor einer Übernahme in die Planungen zur Breisgau-S-Bahn 2.0/Zukunftsfahrplan nochmals durch eine Fahrgastprognose für verschiedene Angebotskonzepte zu überprüfen, ob das Vorhaben sinnvoll ist. Das beauftragte Fachbüro kam zu folgenden Ergebnissen:

- Die Einbindung der Güterbahn S-Bahn-Netz bringt zusätzliche Nachfrage.
- Wegen der zahlreichen Verknüpfungen mit der Stadtbahn und mit der Breisacher Bahn müssen die S-Bahnen nicht zum Hauptbahnhof fahren; auf den Bau der ursprünglich vorgesehenen schwierigen und teuren Güterbahnkurven kann verzichtet werden.

Der Empfehlung des Fachbüros folgend wurde das Angebotskonzept 5 (siehe Abbildung 1) in das Liniennetzkonzept für die Breisgau-S-Bahn 2.0/Zukunftsfahrplan (ANLAGE 1) aufgenommen und in der Folge auch bei der Betriebsprogrammstudie für die Nord-Süd-Achse berücksichtigt.

Bei diesem Angebotskonzept wird davon abgesehen, bestehende Linien, also die Elztalbahn bzw. die RB-Züge auf der Rheintalbahn, zu verändern und neu über die Güterbahn zu führen. Die Bedienung erfolgt vielmehr über die neue und zusätzliche S-Bahn-Linie vom nördlichen Kaiserstuhl, die im 30-Minuten-Takt über die „Riegeler Kurve“, die Rheintalbahn und die Güterbahn bis nach Schallstadt geführt wird und dort wendet. In Schallstadt sowie in Denzlingen bzw. in Gundelfingen bestehen Umsteigemöglichkeiten zu den anderen S-Bahn-Linien, vor allem auch in Richtung Hauptbahnhof.

Neben den neuen Stationen an der Güterbahn (Tullastraße, Messe/Breisacher Bahn, Runzmattenweg, Haslach und St. Georgen West) müsste für dieses Konzept mindestens ein Wendegleis südlich Schallstadt gebaut werden sowie ein zusätzliches S-Bahn-Gleis als Ergänzung zu den Planungen der DB InfraGO AG für den Knoten Leutersberg im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bestandsstrecke der Rheintalbahn. Zu beiden Vorhaben hat der ZRF in Abstimmung mit der DB eine Studie erstellen lassen, welche die technische Machbarkeit nachweist.



**Abbildung 1**

Einbindung der Güterbahn in das Netz der Breisgau-S-Bahn 2.0/Zukunftsfahrplan – Angebotskonzept 5

*Fernverkehr sowie RE-Linien sind nicht dargestellt.*

### 3. Betriebsprogrammstudie Nord-Süd

Grundlage für die Nord-Süd-Achse bildet neben dem Liniennetzkonzept Breisgau-S-Bahn 2.0 insbesondere der **Deutschlandtakt** mit dem darin definierten künftigen Fern- und Nahverkehrsangebot und den abgeleiteten Infrastrukturmaßnahmen. Konkret ist damit auch der von der DB InfraGO AG geplante viergleisige Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel mit allen Maßnahmen an der Neubaustrecke und an der Bestandsstrecke hinterlegt.

Beim Nahverkehr sind bereits Angebotsverbesserungen auf der Nord-Süd-Achse berücksichtigt, wie z.B. die Riegeler Kurve, ein 30-Minuten-Takt der S-Bahn im Rheintal oder die Durchbindung der Münstertalbahn nach Freiburg. Der Umfang bleibt jedoch noch hinter den Zielen von Zukunftsfahrplan/Breisgau-S-Bahn 2.0 zurück. Das wird mit der BPS „korrigiert“.

In der BPS wurden vier Varianten untersucht, eine Vorstufe, bei der nicht der gesamte angestrebte SPNV-Angebotsumfang realisiert wird (Variante 1), und drei Varianten mit Vollprogramm, aber Unterschieden bei der Angebotsqualität und beim Infrastrukturausbau (Varianten 2 bis 4). ANLAGE 2 umfasst Steckbriefe aus dem Berichtsentwurf zur BPS zu allen vier Varianten mit Ergänzungen der ZRF-Verwaltung.

Aus Sicht der Verwaltung ist es zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht möglich, eine Vorzugsvariante zu benennen, weil unter den gegebenen Randbedingungen die wünschenswerte, sehr umfangreiche Verbesserung des SPNV-Angebots nur mit einem massiven Ausbau der Infrastruktur oder aber mit Abstrichen bei der Angebotsqualität (Überholungen, Taktabweichungen, Auslassen von Halten) zu erreichen ist. Für Entscheidungen der Projektpartner sind ergänzende Informationen notwendig, insbesondere zur technischen Machbarkeit der Infrastrukturmaßnahmen und zu den damit verbundenen Kosten.

Die Ergebnisse der BPS zeigen zudem, dass trotz des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn mit Verlagerung des Güterverkehrs auf die neuen Gleise in allen Varianten auch weiterhin eine starke Abhängigkeit vom Fernverkehr besteht. Das ist einerseits sicherlich den zugrunde gelegten umfangreichen Angebotsverbesserungen im SPNV geschuldet, andererseits aber kann auch ein Zusammenhang mit der geplanten sehr deutlichen Erhöhung der Geschwindigkeit des Fernverkehrs auf bis zu 200 bzw. 250 km/h nicht ausgeschlossen werden. Vor diesem Hintergrund konnte mit dem Land vereinbart werden, dass dieser Zusammenhang als Ergänzung zur Betriebsprogrammstudie untersucht werden soll. Durch eine Reduzierung der Ausbaugeschwindigkeit könnten sich ggf. günstigere betriebliche Bedingungen für den Nahverkehr und/oder ein geringerer Umfang beim Infrastrukturausbau ergeben.

### 4. Abhängigkeiten zum Projekt Karlsruhe - Basel

Die DB InfraGO AG hat bis Mitte 2025 die Vorplanung für den Ausbau der Bestandsstrecke in der Breisgauer Bucht zwischen Riegel-Malterdingen und Buggingen (ABS, Streckenabschnitt StA 8B, Planfeststellungsabschnitte PfA 8.5 bis PfA 8.9) vorläufig abgeschlossen. In ANLAGE 3 findet sich eine Übersicht über das Vorhaben einschließlich Abgrenzung der Planfeststellungsabschnitte. Die Ergebnisse wurden im

Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Abs. 3 Satz 1 VwVfG zwischen Ende November 2024 und Ende Juli 2025 bei insgesamt fünf sogenannten Info-Märkten separat für jeden Abschnitt öffentlich vorgestellt.

Gleichzeitig hatte die DB angekündigt, dass noch im Rahmen der Vorplanung ein Gutachten zur Baudurchführung für die ABS bei einem Fachbüro in Auftrag gegeben wird. Ausgangsbasis bilden fünf von der DB entwickelte Varianten, die vom Gutachter untersucht und durch eigene Vorschläge ergänzt werden sollen. Eine der von der DB entwickelten Varianten umfasst den Bau von zwei neuen Gleisverbindungen zwischen den neuen Güterverkehrsgleisen an der Autobahn (Neubaustrecke/NBS) und der Breisacher Bahn, die zudem bis zum Hauptbahnhof zweigleisig ausgebaut werden soll. Diese Variante entspricht den aktuellen Forderungen der Initiative „Westbahn:jetzt“ (siehe ANLAGE 3), die sich damit indirekt über eine Mailing-Aktion an die Vertreterinnen und Vertreter im beschließenden Ausschuss gewandt hat.

Die Arbeiten an dem Gutachten werden nach derzeitigem Kenntnisstand bis Ende des Jahres abgeschlossen und die Ergebnisse danach veröffentlicht. Anschließend müssen die Ergebnisse in den Gremien des ZRF diskutiert werden mit dem Ziel, eine regional abgestimmte Position zur Baudurchführung in die weiteren Gespräche mit der DB AG, dem Land und dem Bund sowie in die entsprechenden Planfeststellungsverfahren für die ABS einzubringen.

Um die Planfeststellungsverfahren für die fünf Abschnitte der ABS einleiten zu können, muss die DB zunächst die Entwurfsplanung fertigstellen. Das Verfahren selber gehört zu der sich dann anschließenden Genehmigungsplanung. Für beide Planungsschritte liegt derzeit keine Finanzierungszusage des Bundes vor. Dem entsprechend finden sich in dem im Mai von der DB veröffentlichten Gesamtterminplan für das Bahnprojekt Karlsruhe - Basel (ANLAGE 4) hierzu auch keine Angaben. Der Zeitstrahl für den StA 8B endet mit dem Abschluss der Vorplanung Ende 2026.

Es ist davon auszugehen, dass die Verbesserung des SPNV-Angebots gemäß Zukunftsfahrplan/Breisgau-S-Bahn 2.0 auf jeden Fall zu weiteren Infrastrukturmaßnahmen auf der Rheintalbahn führt. Konkrete Vorgaben zu Art und Umfang der notwendigen Maßnahmen sind allerdings erst dann möglich, wenn die Überlegungen zur Breisgau-S-Bahn 2.0 abgeschlossen sind, die Ergebnisse in den zu beteiligenden politischen Gremien beraten wurden und entsprechende Beschlüsse gefasst wurden. Ob es dann möglich ist, dass die notwendigen baulichen Maßnahmen von der DB InfraGO AG im Zuge Planungen für die ABS in der Freiburger Bucht mit geplant und genehmigt werden, hängt vom Fortschritt der beiden Projekte ab, ist aus Sicht der ZRF-Verwaltung aber nicht zwingend notwendig. Ziel muss allerdings sein, dass spätestens die bauliche Umsetzung gemeinsam erfolgt.

Doch selbst wenn erreicht werden könnte, dass die DB InfraGO AG Maßnahmen zum Ausbau der Breisgau-S-Bahn 2.0 im Rahmen des Bundesvorhabens ABS/NBS Karlsruhe - Basel mit plant (und umsetzt), müsste sich der ZRF nach den heute gültigen Regularien (GVFG) an der Finanzierung der dafür notwendigen Planungskosten (und Baukosten) beteiligen.

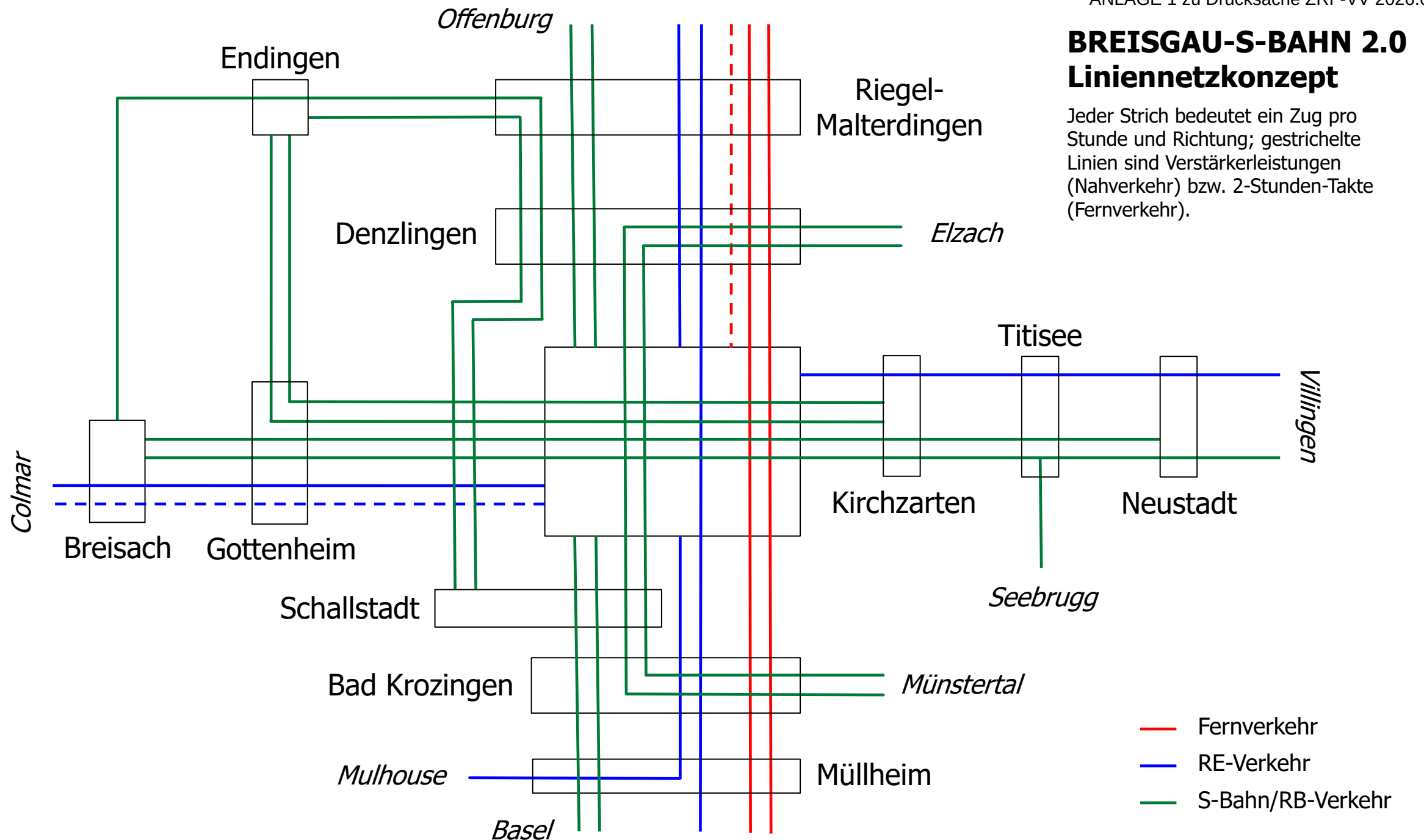
## 5. Betriebsprogrammstudie Ost-West

Grundlage für die Betriebsprogrammstudie für die Ost-West-Achse bildet das Liniennetzkonzept gemäß ANLAGE 2 mit einem 15-Minuten-Takt zwischen Gottenheim und Kirchzarten und der halbstündlichen bzw. stündlichen Weiterführung nach Breisach, Endingen, Neustadt bzw. Villingen und Seebrugg. Hinzu kommen Expressverkehre zwischen Colmar und Freiburg sowie zwischen Freiburg und Villingen.

In der BPS wurden fünf Varianten für den Abschnitt östlich des Freiburger Hauptbahnhofs untersucht. Bei drei Varianten wird nicht empfohlen, sie weiterzuverfolgen, weil sich keine sinnvollen Fahrpläne konstruieren lassen oder die Infrastruktur in einem nicht vertretbaren Umfang ausgebaut werden müsste. Die beiden verbleibenden Varianten 5b\_1 und 5b\_3 unterscheiden sich im Wesentlichen in der Konstruktion der RE-Verbindung zwischen Freiburg und Villingen. Eine tabellarische Übersicht über die beiden Varianten findet sich in ANLAGE 5. Bei Variante 5b\_1 verkehrt dieser durchgängig von Freiburg bis Villingen als Zusatzverkehr mit Halt in Kirchzarten, Hinterzarten, Titisee, Neustadt, Löffingen und Donaueschingen. In Variante 5b\_3 wird die zweite, bislang in Neustadt endende S-Bahn als Expressfahrt bis Villingen verlängert und hält dabei nur in Löffingen und Donaueschingen. In Anlage 5 findet sich eine vergleichende Übersicht zu den beiden Varianten. Der Fahrzeitgewinn zwischen Freiburg und Villingen ist natürlich bei Variante 5b\_1 höher als bei Variante 5b\_3 und auch für die vom RE-bedienten Zwischenhalte verkürzen sich die Fahrzeiten. Auf der anderen Seite muss die Infrastruktur für den durchgehenden RE in sehr viel größerem Umfang ausgebaut werden und es ergeben sich erhebliche Fahrzeitverlängerungen für die S-Bahnen.

Für den westlichen Abschnitt der Ost-West-Achse zwischen Freiburg und Breisach/Endingen wurde eine Variantenuntersuchung im Rahmen der Konzeption für das Projekt Colmar – Freiburg durchgeführt. Für die BPS wurde die seinerzeitige Vorzugsvariante übernommen und weiter vertieft. Die Variante geht davon aus, dass die Verkehre Colmar – Freiburg als eigenständige RE-Linie im Stundentakt mit HVZ-Verstärkern fahren und auf dem deutschen Abschnitt neben Breisach und Freiburg nur in Ihringen, Gottenheim und am Klinikum halten. Das Flügeln und Kuppeln in Gottenheim wird aufgegeben und die S-Bahn-Verkehre auf zwei Teillinien Freiburg – Breisach und Freiburg – Endingen aufgeteilt, die jeweils halbstündlich verkehren. Der seit vielen Jahren eingeführte und sehr gut nachgefragte „Eckanschluss“ in Gottenheim zwischen der westlichen Breisacher Bahn und der östlichen Kaiserstuhlbahn wird in dieser Variante über die RE-Verkehre Colmar – Freiburg hergestellt.

Auch für die Ost-West-Achse gilt, dass es aus Sicht der Verwaltung zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht möglich, eine Vorzugsvariante zu benennen. Das liegt vor allem daran, dass es noch Klärungsbedarf im Bereich der Anschlussstrecken Kaiserstuhlbahn West und auch Kaiserstuhlbahn Ost gibt. Hier sind ergänzende Untersuchungen unter Einbindung der SWEG als Betreiber dieser Strecken erforderlich. Und auch die Drei-Seen-Bahn muss noch eingehender untersucht werden, mit dem Ziel, die nach wie vor langen Warte- bzw. Umsteigezeiten in Titisee (im Mittel rund 11 Minuten) zu reduzieren, und eine bessere fahrplantechnische Lösung für die Verstärkerfahrten zwischen Titisee und Seebrugg zu finden. Letztere können nach aktuellem Stand nur im 20/40-Takt fahren und haben nur bedingt Anschluss in Titisee.



# Steckbrief Variante 1: Vorstufe



## Grundidee:

Die Regionalbahn (Kaiserstuhl) – Riegel – Freiburg Güterbahn – Schallstadt verkehrt in einer Vorstufe nur bis Denzlingen, um den Ausbau von drei- und viergleisigen Abschnitten zwischen Riegel und Gundelfingen sowie Maßnahmen zur Einbindung der Güterbahn im Bereich Ebringen - Schallstadt zu vermeiden. Der Ausbau der Freiburger Güterumgehungsbahn für den SPNV entfällt.

## Linien:

- RE Offenburg – Basel, stündlich
- RE Offenburg – Freiburg, stündlich
- RE Freiburg – Mulhouse, stündlich
- RB Offenburg – Freiburg, halbstündlich
- RB Freiburg – Basel, halbstündlich
- RB (Kaiserstuhl) – Riegel – Denzlingen, halbstündlich
- RB Elztal – Denzlingen – Freiburg – Münstertal, halbstündlich

## Wesentlicher Infrastrukturbedarf:

- Lange, höhenfreie Einbindung Kaiserstuhlbahn in Riegel-Malterdingen bis Köndringen
- Höhenfreie Einbindung Elztalbahn in Denzlingen
- Wendegleis Denzlingen
- Spurplananpassung Freiburg Hbf Südkopf
- Spurplananpassung Bad Krozingen Nordkopf

## Ergänzende Hinweise:

Elztalbahn Richtung Freiburg mit Standzeit in Denzlingen. Durchbindung ins Münstertal erfordert ggf. weitere Ausbaumaßnahmen dort.



# Steckbrief Variante 2: Vollprogramm mit Überholung

## Grundidee:

Die Zugmengen des Vollprogramms werden umgesetzt. Zur Vermeidung eines mehrgleisigen Ausbaus zwischen Denzlingen und Gundelfingen wird die Regionalbahn Riegel – Schallstadt in Emmendingen vom Fernverkehr überholt.

**Ergänzender Hinweis:**  
Standzeit ca. 6 Minuten

## Linien:

- RE Offenburg – Basel, stündlich
- RE Offenburg – Freiburg, stündlich
- RE Freiburg – Mulhouse, stündlich
- RB Offenburg – Freiburg, halbstündlich
- RB Freiburg – Basel, halbstündlich
- RB (Kaiserstuhl) – Riegel – Schallstadt, halbstündlich
- RB Elztal – Freiburg – Münstertal, halbstündlich

## Wesentlicher Infrastrukturbedarf:

- Kurze, höhenfreie Einbindung Kaiserstuhlbahn in Riegel-Malterdingen
- Zusätzliches Überholgleis Emmendingen in Süd-Nord-Richtung
- Höhenfreie Einbindung Elztalbahn in Denzlingen
- Spurplananpassung Freiburg Hbf Südkopf
- 3. Gleis Leutersberg
- Wendegleis Schallstadt
- Spurplananpassung Bad Krozingen Nordkopf

## Ergänzende Hinweise:

Elztalbahn Richtung Freiburg mit Standzeit in Denzlingen. Durchbindung ins Münstertal erfordert ggf. weitere Ausbaumaßnahmen dort.

# Steckbrief Variante 3: Vollprogramm mit Taktabweichung

## Grundidee:

Die Zugmengen des Vollprogramms werden umgesetzt. Zwischen Riegel-Malterdingen und Gundelfingen folgen sich die Regionalbahnen jedoch im kurzen zeitlichen Abstand und sind nicht um 15 Minuten zueinander vertaktet.

## Linien:

- RE Offenburg – Basel, stündlich
- RE Offenburg – Freiburg, stündlich
- RE Freiburg – Mulhouse, stündlich
- RB Offenburg – Freiburg, halbstündlich
- RB Freiburg - Basel, halbstündlich
- RB (Kaiserstuhl) – Riegel – Schallstadt, halbstündlich
- RB Elztal – Freiburg – Münstertal, halbstündlich

## Wesentlicher Infrastrukturbedarf:

- Kurze, höhenfreie Einbindung Kaiserstuhlbahn in Riegel-Malterdingen
- Höhenfreie Einbindung Elztalbahn in Denzlingen
- Dreigleisigkeit Denzlingen – Gundelfingen
- Spurplananpassung Freiburg Hbf Südkopf
- Dreigleisigkeit Leutersberg
- Wendegleis Schallstadt
- Spurplananpassung Bad Krozingen Nordkopf

## Ergänzende Hinweise:

RB Riegel - Schallstadt ohne Halt in Köndringen, Teningen-Mundingen und Bürkle Bleiche.

# Steckbrief Variante 4: Vollprogramm

## Grundidee:

Die Zugmengen des Vollprogramms werden umgesetzt. In weiten Teilen des Netzes wird eine annähernde Vertaktung der Regionalbahnen zum Viertelstundentakt erreicht. Die Variante weist jedoch den größten Infrastrukturbedarf auf.

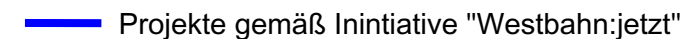
## Linien:

- RE Offenburg – Basel, stündlich
- RE Offenburg – Freiburg, stündlich
- RE Freiburg – Mulhouse, stündlich
- RB Offenburg – Freiburg, halbstündlich
- RB Freiburg - Basel, halbstündlich
- RB (Kaiserstuhl) – Riegel – Schallstadt, halbstündlich
- RB Elztal – Freiburg – Münstertal, halbstündlich

## Wesentlicher Infrastrukturbedarf:

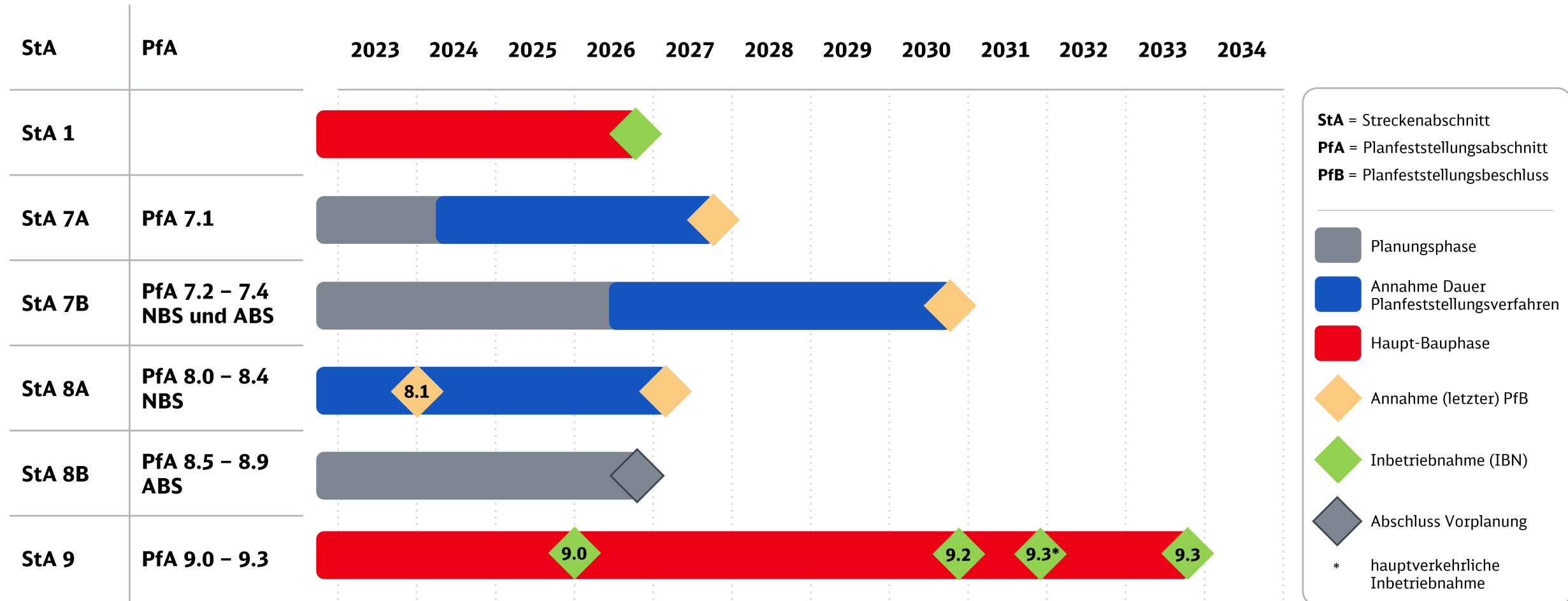
- Lange, höhenfreie Einbindung Kaiserstuhlbahn in Riegel-Malterdingen
- Höhenfreie Einbindung Elztalbahn in Denzlingen
- Viergleisigkeit Denzlingen – Gundelfingen
- Spurplananpassung Freiburg Hbf Südkopf
- Dreigleisigkeit Leutersberg
- Wendegleis Schallstadt
- Spurplananpassung Bad Krozingen Nordkopf

Karte: DB Netze, Ausbau- und Neubaustrecke  
Karlsruhe-Basel, Februar 2023 (Ausschnitt)  
Bearbeitung: ZRF, Juni 2026



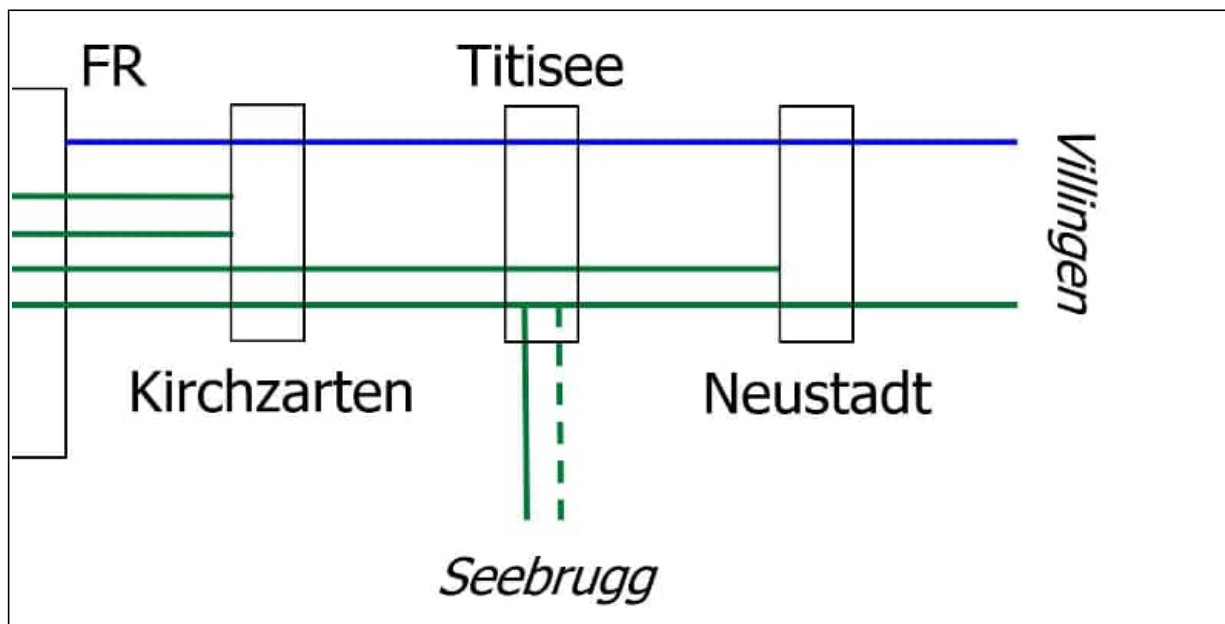
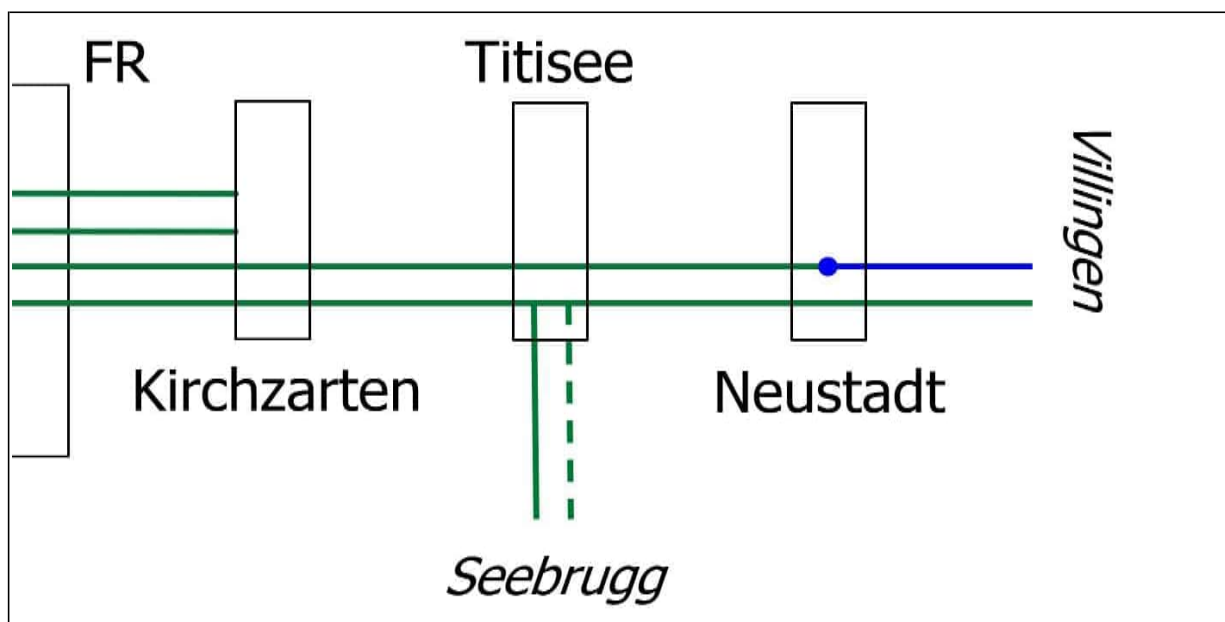
# Gesamtterminplan Bahnprojekt Karlsruhe – Basel

## Übersicht Streckenabschnitte



StA 7 und 8A: Aussagen zu Bauphasen und IBN sind erst mit Vorliegen der Finanzierungsvereinbarung und des vollständigen und bestandskräftigen Baurechts möglich.



**Übersicht Varianten 5b\_1 und 5b\_3****1/3****Linienetzplan****5b\_1: RE Freiburg-Villingen (zusätzlich zur S-Bahn)****5b\_3: Verlängerung S-Bahn Neustadt-Villingen (Express)**

**Übersicht Varianten 5b\_1 und 5b\_3****Fahrzeiten**

| <b>Vergleich Fahrzeiten</b><br>in Stunden:Minuten (Ø) |   | <b>Variante 5b_1</b><br>RE Freiburg-Villingen<br>(zusätzlich zur S-Bahn) | <b>Variante 5b_3</b><br>Verlängerung S-Bahn Neustadt-<br>Villingen<br>(Express) | <b>Heute</b>      |
|-------------------------------------------------------|---|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Freiburg - Villingen (RE)                             | → | 01:24<br>(RE)                                                            | 01:33<br>(Express-S-Bahn)                                                       | 01:44<br>(S 10)   |
|                                                       | ← | 01:27<br>(RE)                                                            | 01:37<br>(Express-S-Bahn)                                                       | 01:44<br>(S 10)   |
| Freiburg - Villingen (S-Bahn)                         | → | 01:57*                                                                   | 01:52*                                                                          | 01:44<br>(S 10)   |
|                                                       | ← | 02:00*                                                                   | 01:52*                                                                          | 01:44<br>(S 10)   |
| Freiburg - Neustadt (RE)                              | → | 00:41<br>(RE)                                                            | kein Express-Angebot<br>auf diesem Abschnitt                                    | 00:47<br>(S 10)   |
|                                                       | ← | 00:42**<br>(RE)                                                          | kein Express-Angebot<br>auf diesem Abschnitt                                    | 00:51**<br>(S 10) |
| Freiburg - Neustadt (S-Bahn)                          | → | 00:47                                                                    | 00:47                                                                           | 00:47<br>(S 10)   |
|                                                       | ← | 00:57**                                                                  | 00:52**                                                                         | 00:51**<br>(S 10) |
| Neustadt - Villingen (RE)                             | → | 00:43**<br>(RE)                                                          | 00:46**<br>(Express-S-Bahn)                                                     | 00:57**<br>(S 10) |
|                                                       | ← | 00:45<br>(RE)                                                            | 00:45<br>(Express-S-Bahn)                                                       | 00:53<br>(S 10)   |
| Neustadt - Villingen (S-Bahn)                         | → | 01:10*/**                                                                | 01:05*/**                                                                       | 00:57**<br>(S 10) |
|                                                       | ← | 01:03*                                                                   | 01:00*                                                                          | 00:53<br>(S 10)   |

\* Der Anstieg der Fahrzeit gegenüber heute ist darauf zurückzuführen, dass die S-Bahnen in dieser Variante neu alle Halte zwischen Donaueschingen und Villingen bedienen.

\*\* Inklusive Standzeit in Neustadt.

**Übersicht Varianten 5b\_1 und 5b\_3****Ausbau**

| <b>Infrastrukturausbau</b><br>Wesentliche Maßnahmen                                      | <b>Variante 5b_1</b><br>RE Freiburg-Villingen<br>(zusätzlich zur S-Bahn) | <b>Variante 5b_3</b><br>Verlängerung S-Bahn Neustadt-<br>Villingen<br>(Express) |
|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| Zweigleisiger Ausbau Wiehre-Kirchzarten<br>ca. 7,2 Kilometer                             | <b>JA</b>                                                                | <b>JA</b>                                                                       |
| Verlängerung Zweigleisigkeit Bahnhof<br>Himmelreich bergwärts<br>ca. 1,0 Kilometer       | <b>JA</b>                                                                | ===                                                                             |
| Verlängerung Zweigleisigkeit Bahnhof<br>Hinterzarten Ostkopf<br>ca. 340 Meter            | <b>JA</b>                                                                | ===                                                                             |
| Zweigleisiger Ausbau Titisee-Neustadt<br>ca. 4,7 Kilometer                               | <b>JA</b>                                                                | ===                                                                             |
| Verlängerung Zweigleisigkeit Bahnhof<br>Döggingen Richtung Hüfingen<br>ca. 5,3 Kilometer | <b>JA</b>                                                                | <b>JA</b>                                                                       |