

Steffen Bitter
Tel.: 0761 201-4570
E-Mail: steffen.bitter@zrf.de

REGIO-VERBUND
Gesellschaft mbH / Im Auftrag des ZRF

Elektrifizierung und Infrastrukturerüchtigung der Schienenstrecke Neustadt (Schwarzwald) – Donaueschingen

15. Sachstandsbericht – September 2018

Der Schwarzwald-Baar-Kreis und der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) haben am 18. Juli 2011 einen öffentlich-rechtlichen Vertrag geschlossen über die Planung und Co-Finanzierung für den Ausbau der Höllentalbahn Ost zwischen Neustadt (Schwarzwald) und Donaueschingen als Teil der Breisgau-S-Bahn 2020. Nach diesem Vertrag erstattet der ZRF dem Schwarzwald-Baar-Kreis zweimal jährlich schriftlich Bericht über den aktuellen Stand des Vorhabens und dessen finanzielle Auswirkungen.

1. Stand des Planfeststellungsverfahrens Höllentalbahn Ost

Der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der **Höllentalbahn Ost** wurde vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) am 18. Mai 2018 erlassen. Nach anschließender Zustellung an die Einwenderinnen und Einwender sowie öffentlicher Auslegung des Beschlusses bestand eine 4-wöchige Einspruchsfrist. Da keine Einsprüche erhoben wurden, war der Beschluss ab Ende Juni 2018 rechtskräftig. Somit konnten am 1. Juli 2018 die Baumaßnahmen unter Vollsperrung der Strecke beginnen. Am 18. Juli 2018 erfolgte in Döggingen eine Feier zum offiziellen Beginn der Bauarbeiten in Anwesenheit u.a. von Steffen Bilger, parlamentarischer Staatssekretär des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Ministerialdirektor Uwe Lahl vom Verkehrsministerium in Stuttgart, Landrat Sven Hinterseh und Landrätin Dorothea Störr-Ritter.

Vor Beginn des Ausbaus hatte die DB AG noch verschiedene **Erhaltungsmaßnahmen** zwischen Neustadt und Röttenbach durchgeführt, so dass die Höllentalbahn Ost tatsächlich bereits ab Anfang Mai 2018 gesperrt war. Diese Arbeiten sind nicht Teil des Vorhabens Breisgau-S-Bahn 2020, mussten aber mit Blick auf den Bauablauf zwingend vor dem eigentlichen Streckenausbau umgesetzt werden.

2. Finanzierung

Für die einzelnen Strecken des Gesamtprojektes Breisgau-S-Bahn 2020 ist jeweils ein Antrag zur endgültigen Aufnahme in das **GVFG-Bundesprogramm** (sog. Kategorie „a“) zu stellen. Ein weiterer Antrag ist erforderlich zur Erteilung eines Zuwendungsbescheids. Dieser wurde für die Höllentalbahn Ost Anfang April 2017 beim EBA eingereicht.

Das EBA prüft die Finanzierungsanträge und erteilt danach in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium die entsprechenden Bescheide, in denen auch mögliche nicht zuwendungsfähige Kostenanteile festgesetzt werden. Mit der endgültigen Aufnahme der Höllentalbahn Ost in das GVFG-Bundesprogramm ist die Zuwendungsfähigkeit des Vorhabens grundsätzlich gesichert. Voraussetzung für die Auszahlung der Bundes- und Landesmittel in Höhe von bis zu 80% der zuwendungsfähigen Baukosten ist dann das Vorliegen des entsprechenden Zuwendungsbescheids.

In Abstimmung mit dem ZRF hat die DB AG zusätzlich einen Antrag auf Zustimmung zum zuwendungsunschädlichen vorzeitigen Baubeginn beim EBA gestellt, dem das EBA im Mai 2017 seine Zustimmung erteilt hat. Mit der sogenannten Unbedenklichkeitsbescheinigung wurde sichergestellt, dass der Baubeginn mit Blick auf die Einhaltung des Zeitplans erfolgen konnte, ohne dass der Zuwendungsbescheid vorliegt. Baukosten die bis zum Vorliegen des Zuwendungsbescheids anfallen, müssen nach dem zwischen den Projektbeteiligten abgeschlossenen Realisierungs- und Finanzierungsvertrag durch den Schwarzwald-Baar-Kreis bzw. den ZRF jeweils für ihren Streckenabschnitt vorfinanziert werden. Der ZRF steht in engem Kontakt mit dem EBA sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, um einen baldigen Erlass des Zuwendungsbescheids und damit eine Auszahlung der Zuschüsse von Bund und Land zu erwirken.

3. Ausblick und Zeitplan

Voraussetzung für die Vergabe von Bauleistungen ist das Vorliegen des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses. Neben der Bauvorbereitung ist der wichtigste Schritt nach der Vergabe die Erstellung der Ausführungsplanung durch die beauftragten Baufirmen. Da der Planfeststellungsbeschluss für die Höllentalbahn Ost aber mehrere Monate später als erhofft und damit erst kurz vor dem terminierten Baubeginn vorlag, hatte die DB AG im Hinblick auf die Einhaltung des Zeitplans die Ausführungsplanung für die Hauptgewerke, hier insbesondere für den Bau der Oberleitung und den barrierefreien Ausbau der Stationen, bereits im Mai 2018 und damit vor Erlangung des Baurechts beauftragt. Damit können die Baumaßnahmen trotz der zeitlichen Verschiebung beim Erlass des Planfeststellungsbeschlusses wie geplant Ende Oktober 2019 abgeschlossen werden und die Strecke zum 1. November 2019 vollständig wieder in Betrieb gehen.

4. Baudurchführung und Schienenersatzverkehr (SEV)

Für den Streckenabschnitt **Höllentalbahn Ost** hatte durch die DB AG am 18. April 2018 zu einer Informationsveranstaltung nach Döggingen eingeladen, bei die Bauarbeiten und die Konzeption für den Schienenersatzverkehr vorgestellt wurden. Etwa 100 Besucherinnen und Besucher hatten seinerzeit teilgenommen.

Der Zeitplan für den Ausbau der Höllentalbahn Ost sieht eine Streckensperrung zwischen Anfang Mai 2018 und Ende Oktober 2019 vor. Hiervon ausgenommen ist der Abschnitt zwischen Donaueschingen und Hüfingen, in dem die Arbeiten bereits im November 2018 beendet sein sollen, um den Betrieb des Ringzugs wieder aufnehmen zu können. Allerdings muss auch dieser Abschnitt im Oktober 2019 nochmal gesperrt werden, um die Inbetriebnahme der Gesamtstrecke vorbereiten zu können.

Seit Baubeginn am 1. Juli 2018 wurden sowohl an den Stationen als auch im Bereich der Tunnel umfangreiche Rückbaumaßnahmen durchgeführt. Weil dabei Gleise und Schotter entfernt wurden, erfolgt die Ver- und Entsorgung der Tunnelbaustellen per LKW. Noch im September sollen die Baustellenbeleuchtung und die Belüftungsanlagen in die Tunnel eingebaut werden. Schwerpunkt der Baumaßnahmen für das kommende halbe Jahr wird dann die Ertüchtigung der Tunnel für den Einbau der Oberleitung sein. Geplant ist, dass die Baumaßnahmen den ganzen Winter hindurch erfolgen. In den Tunneln selbst ist der Baufortschritt unabhängig vom Wetter. Unterbrochen werden müssten die Baumaßnahmen lediglich dann, wenn witterungsbedingt die Ver- und Entsorgung der Baustellen nicht mehr möglich ist.

Im Bereich zwischen Hüfingen und Donaueschingen werden zum Zeitpunkt der Erstellung des Sachstandsberichts bereits die Mastfundamente hergestellt, damit dieser Abschnitt - wie oben beschrieben - vorzeitig wieder für den Betrieb des Ringzugs genutzt werden kann.

Im Moment ist auch die **Höllentalbahn West** zwischen Freiburg und Neustadt noch gesperrt. Die Wiederinbetriebnahme des Abschnitts Freiburg – Titisee ist Anfang November 2018 vorgesehen, der Abschnitt Titisee – Neustadt folgt Ende März 2019.

Im **Schienenersatzverkehr** wird seit dem 01. Mai 2018 eine durchgehende Buslinie Neustadt – Donaueschingen im Stundentakt mit Bedienung der Zwischenhalte Rötenbach, Löffingen, Döggingen und Hüfingen angeboten. Einige Fahrten halten außerdem in Bachheim und Unadingen. Der Abschnitt Neustadt – Löffingen wird aus Kapazitätsgründen im Halbstundentakt bedient.

Ab 01. November 2018, zum Zeitpunkt der Wiederinbetriebnahme der westlichen Höllentalbahn auf dem Abschnitt Freiburg – Titisee, beginnen bzw. enden die Busse des Schienenersatzverkehrs der östlichen Höllentalbahn in Titisee, um dort an die Züge der westlichen Höllentalbahn anzuschließen.

Am 01. April 2019 wird schließlich auch der Zugverkehr im Abschnitt Titisee – Neustadt wieder in Betrieb genommen. Ab diesem Zeitpunkt beginnen bzw. enden die Busse von/nach Löffingen bereits in Neustadt, wo sie Anschluss zu den im Stundentakt bis Neustadt verkehrenden Zügen haben. Die Busse von/nach Donaueschingen schließen hingegen weiterhin in Titisee an die Züge der westlichen Höllentalbahn bzw. Drei-Seen-Bahn an.

5. Vergabe S-Bahn-Betrieb

Das Land hatte als zuständiger Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Ende Dezember 2014 das Ausschreibungsverfahren für den künftigen S-Bahn-Betrieb auf der Ost-West-Achse der Breisgau-S-Bahn 2020 eingeleitet. Das Vergabernetz 9a (Breisgau Ost-West) umfasst die Breisacher Bahn (Breisach-Gottenheim-Freiburg), die östliche Kaiserstuhlbahn (Endingen-Gottenheim), die Höllentalbahn (Freiburg-Titisee-Neustadt-Donaueschingen mit Weiterführung der Züge bis Villingen über die Schwarzwaldbahn) und die Drei-Seen-Bahn (Titisee-Seebrugg). Den Zuschlag für das Vergabernetz 9a hat die DB Regio erhalten. Die **Inbetriebnahme** in diesem Netz ist gemäß aktuellem Vergabekalender des Verkehrsministeriums ab **Dezember 2019** vorgesehen.

6. Kostenentwicklung

Wie im letzten Sachstandsbericht dargestellt, beläuft sich gemäß der Submissionsergebnisse für die Bauleistungen der Kostenanteil des Schwarzwald-Baar-Kreises für den Ausbau des Streckenabschnitts von der Kreisgrenze bis Donaueschingen auf aktuell 14,7 Mio. Euro. Der Kostenansatz umfasst den Eigenanteil an den Baukosten gemäß GVFG-Bundesprogramm, einen Anteil für mögliche nicht zuwendungsfähige Baukosten und den sogenannten Selbstbehalt sowie die anfallenden Planungskosten.