

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

**REGIO-VERBUND**  
Gesellschaft mbH / Im Auftrag des ZRF

---

## **Elektrifizierung und Ausbau der Schienenstrecke Neustadt (Schwarzwald) – Donaueschingen**

### **18. Sachstandsbericht – Mai 2020**

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 Bauvorhaben Höllentalbahn Ost**

Nachdem der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der Höllentalbahn Ost vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) am 18. Mai 2018 erlassen wurde, konnten die Baumaßnahmen termingerecht am 1. Juli 2018 unter Vollsperrung der Strecke beginnen. Tatsächlich war die Strecke bereits zwei Monate früher außer Betrieb genommen worden, damit die DB AG notwendige Erhaltungsmaßnahmen außerhalb des Projektes Breisgau-S-Bahn durchführen konnte, die zwingend vorher abgeschlossen sein mussten.

Die Arbeiten wurden im November 2019 soweit abgeschlossen, dass eine Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs Anfang Dezember möglich war.

Im Zeitraum von vsl. Ende Juli bis Ende August 2020 wird es nochmals zu einer Sperrung der Strecke kommen. Diese Sperrung ist erforderlich für Instandhaltungsmaßnahmen an Streckenteilen, die nicht vom Ausbau betroffenen waren. Aus logistischen Gründen konnten diese Instandhaltungen nicht im Zuge des Gesamtausbaus erfolgen. Im Zuge dieser Streckensperrung werden auch Restarbeiten z.B. in den Tunnels durchgeführt.

#### **2. Aufnahme des elektrischen Betriebs**

Der elektrische Zugbetrieb wurde am 2. Dezember mit den neuen Breisgau-S-Bahn-Elektrotriebwagen vom Typ Alstom Coradia Continental aufgenommen. Bis einschließlich 14. Dezember wurde noch nach altem Fahrplankonzept gefahren, wobei die Elektrotriebwagen zwischen Donaueschingen und Neustadt(Schwarzwald) pendelten. In Neustadt bestand der gewohnte Anschluss von und nach Freiburg.

Am 14. Dezember verkehrte ein Eröffnungszug der neuen „Ost-West-Achse“ mit geladenen Gästen von Endingen über Freiburg und Neustadt nach Donaueschingen. In den Donauhäfen fand eine Eröffnungsfeier u.a. mit Verkehrsminister Winfried Hermann statt.

Am 15. Dezember 2019 wurde schließlich der umsteigefreie Betrieb auf der Achse Villingen – Freiburg und weiter Richtung Breisach/Endingen aufgenommen. Wegen Verzögerungen der Baumaßnahmen war der Abschnitt Gottenheim – Breisach bis Mitte Februar 2020 noch nicht in Betrieb.

Leider zeigten sich sehr schnell erhebliche Probleme beim Betrieb der neuen Linie. Es kam bei vielen Zügen zu starken Verspätungen und zu häufigen Zugausfällen. Unter anderem fuhr ein Teil der aus Richtung Freiburg kommenden Züge aufgrund großer Verspätung anstatt bis Villingen nur bis Donaueschingen, um dort vorzeitig zu wenden und wieder Richtung Freiburg zurückzufahren.

Eine Ausführliche Beschreibung zu dieser Problematik findet sich in **Anlage 1** zu diesem Sachstandsbericht.

### 3. 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. Für die Höllentalbahn Ost wurde dieser Antrag erstmals im Januar 2017 eingereicht und im Juni 2019 aktualisiert. Aufgrund der für die regionalen Projektpartner sehr positiven Änderung der Förderbedingungen im Bundes-GVFG-Programm erfolgt aktuell eine erneute Überarbeitung des Förderantrags (siehe unten). Ein weiterer Antrag ist erforderlich zur Erteilung eines Zuwendungsbescheids, auf dessen Grundlage dann die Zuschüsse ausbezahlt werden können. Dieser Antrag wurde erstmals im April 2017 vorgelegt und muss nun ebenfalls entsprechend angepasst werden. Dabei wird auch der aktuelle Kostenstand berücksichtigt (siehe Ziffer 4.)

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 ist dann das Vorliegen des entsprechenden Zuwendungsbescheids.

In Abstimmung mit dem ZRF hatte die DB AG zusätzlich einen „Antrag auf Zustimmung zum zuwendungsunschädlichen vorzeitigen Baubeginn“ vorgelegt, dem das EBA im Mai 2017 seine Zustimmung erteilt hatte. 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.

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wurde zum März 2020 fortgeschrieben. Neben einer deutlichen Erhöhung des Budgets von bisher rund 333 Mio. Euro pro Jahr auf 665 Mio. Euro ab 2020, 1.000 Mio. Euro ab 2021 und 2.000 Mio. Euro ab 2025 hat der Bund insbesondere seinen Zuschussanteil für Maßnahmen wie den Ausbau der Höllentalbahn Ost von bisher 60% auf mindestens 75% bezogen auf die zuwendungsfähigen Baukosten erhöht. Für Elektrifizierungsmaßnahmen wurde der Zuschusssatz gar auf 90% festgesetzt. Da für die Höllentalbahn Ost zum Tag des Inkrafttretens der Novelle noch kein Bescheid zur endgültigen Aufnahme des Vorhabens in das Bundesprogramm (Kategorie A) vorlag, kann der entsprechende Antrag aktualisiert und neu gestellt werden und das Projekt nach den neuen günstigeren Bedingungen gefördert werden. Die Höllentalbahn Ost wird die erste Strecke sein, für die ein Förderantrag nach den neuen Fördersätzen eingereicht wird. Es wird hier – nach Abstimmung mit dem zuständigen Fachbereich des Eisenbahn-Bundesamts – erstmals zu einer Aufteilung dahingehend kommen, dass für all die Maßnahmen, die der Elektrifizierung zuzuordnen sind ein Förderbeitrag in Höhe von 90% beantragt wird, für alle von der Elektrifizierung unabhängigen Maßnahmen in Höhe von 75%.

Da derzeit noch nicht bekannt ist, wie hoch der Förderbeitrag des Landes nach der GVFG-Novelle sein wird und welche Projektanteile mit 75 bzw. 90% vom Bund gefördert werden, kann die finanzielle Entlastung des Schwarzwald-Baar-Kreises durch diese Anpassung der Förderkonditionen noch nicht genau berechnet werden.

#### 4. Kostenentwicklung

Aktualisierte Kostenstände waren zuletzt im 17. Sachstandsbericht im September 2019 dargestellt und ausführlich erläutert worden.

Die Gesamtkosten für den Ausbau der Strecke Donaueschingen – Neustadt (Schwarzwald) werden vertragsgemäß nach dem Territorialprinzip auf das Gebiet des Schwarzwald-Baar-Kreises bzw. des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald aufgeteilt. Danach entfielen seinerzeit auf die Gemarkung des Schwarzwald-Baar-Kreises Baukosten in Höhe von 38,123 Mio. Euro. Zwischenzeitlich sind bei verschiedenen Gewerken weitere Mehrkosten angefallen, wodurch sich die auf den Streckenabschnitt im Schwarzwald-Baar-Kreis entfallenden Baukosten nach der Prognose der DB AG mit Stand vom 06.03.2020 auf 43,275 Mio. Euro erhöht haben (+ 5,152 Mio. Euro) – siehe **Anlage 2**.

Der Gesamtansatz umfasst zum einen die sogenannten Produktionsdaten, also die bereits an die Baufirmen geleisteten Zahlungen und die noch offenen Beträge aus den Bauverträgen und aus bereits anerkannten Nachträgen. Zum anderen enthält der Ansatz offene Posten mit einem Umfang von 2,502 Mio. Euro. Hierbei handelt es sich um Nachträge, die noch nicht verhandelt wurden, insbesondere aber um sogenannte Mehrkostenanzeigen, mit denen die Baufirmen Mehrleistungen aus ihrer Sicht anzeigen, die aber nicht zwingend zu einem Nachtrag führen müssen.

Wesentlich beigetragen zu der weiteren Kostensteigerung haben folgende Gewerke:

- Konstruktive Maßnahmen im Dögginger Tunnel, um den notwendigen Querschnitt für die Oberleitung herzustellen (+ 3,865 Mio. Euro)
- Herstellung der Oberleitungsanlage zwischen Kreisgrenze und Hüfingen (+ 350.000 Euro)
- Neubau von Speisekabeln im Bahnhof Donaueschingen als zusätzliche Maßnahmen für die Stromversorgung der Oberleitungsanlage (+ 360.000 Euro)
- Entsorgung von Reststoffen beim Umbau des Dögginger Bahnhofs sowie Herstellung und Sicherung des Reisendenüberweges als Zugang zum Mittelbahnsteig (+ 245.000 Euro)
- Leit- und Sicherungstechnik im Stellwerk Döggingen (Neubau) und bei der Anpassung in Hüfingen (+ 110.000 Euro)

Unterstellt man – wie in der Tabelle in **Anlage 3** geschehen – die alten Zuschusssätze nach dem GVFG-Bundesprogramm, also Bund 60%, Land 20% und SBK 20%, so ergäbe sich aktuell ein Kostenanteil des Schwarzwald-Baar-Kreises in Höhe von 20,97 Mio. Euro bzw. eine Erhöhung von 2,46 Mio. Euro gegenüber dem Stand aus dem 17. Sachstandsbericht. Um eine erste Abschätzung zu erhalten, wie sich die Änderungen aus der GVFG-Novelle auf die Finanzbelastung auswirken, kann man vom ungünstigsten Fall ausgehen, nach dem das Gesamtvorhaben vollständig nur mit dem neuen Mindestsatz von 75% vom Bund bezuschusst wird. Nimmt man zusätzlich an, dass die verbleibenden Baukosten weiterhin hälftig zwischen Land und SBK aufgeteilt werden, ergeben sich die Anteile des Landes und des Schwarzwald-Baar-Kreises zu jeweils 12,5%. **Damit würde sich die Gesamtbelastung von 20,97 Mio. Euro um rund 3,25 Mio. Euro auf 17,72 Mio. Euro reduzieren.**

REGIO-VERBUND  
Uwe Schade  
Tel.: 0761/201-4565

Freiburg, 13.05.2020

**Breisgau-S-Bahn 2020 - Ost-West-Achse (Netz 9a / Linie S1)  
Betriebsaufnahme und Betriebsdurchführung seit dem 15. Dezember 2019**

**1. Entwicklung nach der Betriebsaufnahme**

Am Tag der Betriebsaufnahme auf der S-Bahn-Linie S1 zwischen Endingen, Gottenheim, Freiburg, Titisee und Villingen bzw. Seebrugg am Sonntag, den 15.12.2019, kam es zu einem weitreichenden Zusammenbruch des Fahrbetriebs mit chaotischen Zuständen an den Bahnhöfen und Haltpunkten. Diese Entwicklung setzte sich auch an den darauffolgenden Werktagen fort.

Die erheblichen Reduzierungen des Angebots, die seitens der DB Regio als Reaktion auf die Probleme insbesondere auf dem westlichen Abschnitt zwischen Freiburg, Gottenheim und Endingen vorgenommen worden waren, wurden vom Land Baden-Württemberg als Auftraggeber und von der ZRF-Verwaltung – die allerdings vorab nicht gefragt worden war – mangels verfügbarer Alternativen hingenommen. Dabei war der ZRF allerdings auch davon ausgegangen, dass nach den Weihnachtsferien ab dem 7. Januar 2020 ein stabiler Betrieb angeboten wird und zumindest Teile der Reduzierungen zurückgenommen werden. Letzteres wurde zwar umgesetzt mit der Wiederaufnahme des Halbstundentaktes auf der Kaiserstuhlbahn Ost. Ein stabiler und für die Fahrgäste verlässlicher Betrieb ohne regelmäßige Zugausfälle konnte aber weiterhin nicht angeboten werden. Auf die Information gemäß **Anlage A** sei insoweit verwiesen.

Um eine sichere und zeitnahe Stabilisierung des Betriebs zu erreichen, wandte sich der ZRF-Verbandsvorsitzende am 3. Februar 2020 an Verkehrsminister Hermann mit der Bitte, flankierende Maßnahmen zugunsten der Fahrgäste zu prüfen und umzusetzen, vgl. **Anlage B**.

**2. Grundlagen des Bestellfahrplans**

Unabhängig von dieser sehr frustrierenden Situation stellt sich die Frage, ob DB Regio als Auftragnehmer des Landes Baden-Württemberg den bestellten Fahrplan überhaupt erfüllen kann (**Anlage C**). Hierzu ist es erforderlich, darauf einzugehen, wie die Ausschreibung des Landes für den Betrieb und die hierzu maßgeblich im Frühjahr 2015 erstellten Vergabeunterlagen zustande gekommen sind.

Das Fahrplankonzept mit Durchbindung einer Ost-West-Achse von Endingen bzw. Breisach über Freiburg nach Titisee und weiter bis Villingen bzw. Seebrugg wurde in der sogenannten Arbeitsgruppe Netz 2018 unter Leitung des zuständigen Landesministeriums auf Grundlage der Freiburger Erklärung vom Dezember 2007 entwickelt. Mitglieder dieser Arbeitsgruppe waren neben dem Ministerium die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), die DB

AG und die SWEG. Das Konzept bildete im Folgenden die Grundlage sowohl für den Kooperationsvertrag mit dem Land und den Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (DB AG und SWEG) vom März 2009 wie auch für die erste Mitfinanzierungsvereinbarung für den Betrieb zwischen Land und ZRF vom Juni 2011.

Die Konzeption einer Durchbindung mit Kuppeln und Flügeln in Titisee bzw. Gottenheim war zugleich Grundlage und maßgeblicher Parameter für die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU, auch Standardisierte Bewertung genannt) zur Aufnahme des Gesamtnetzausbauprogramms Breisgau-S-Bahn-2020 in das GVFG-Bundesprogramm. Sie lag allen Ausbau- und Umsetzungsbeschlüssen der Verbandsversammlung des ZRF seit 2009 zugrunde.

Nach Umplanung infolge der finanziell desaströsen Vorplanungsergebnisse für die DB-Strecken in 2012/13 war die mit einem sehr hohen Nutzen bewertete durchgehende Ost-West-Achse der entscheidende Baustein für das rasche "Grüne Licht" des Bundesverkehrsministeriums für die Reduktion des Netzausbaus auf die sog. Ausbaustufe 2018-neu im Herbst 2013. Das Vorhaben musste nicht neu in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen werden. Auch eine ergänzende Abschätzung der NKU in 2018, die aufgrund der Kostensteigerungen auf der Kaiserstuhlbahn sowie der Höllentalbahn-West und -Ost durchgeführt wurde, bestätigte den entscheidenden Nutzen der Durchbindung.

*Der hohe Nutzen der Durchbindung in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ergibt sich aus den vielen zusätzlichen umsteigefreien Verbindungen für die Fahrgäste und aus den daraus resultierenden Verkürzungen der Reisezeiten. Im Fokus stehen dabei weniger die langlaufenden Verbindungen zwischen dem Kaiserstuhl und dem Hochschwarzwald oder der Baar - diese werden sicherlich nur von wenigen Fahrgästen genutzt. Die Vorteile ergeben sich auf den kürzeren und stark nachgefragten Relationen im näheren Einzugsbereich der Stationen, an denen durchgebunden bzw. gekuppelt und geflügelt wird. Zur Verdeutlichung sein ein fiktives Beispiel genannt: Ein Studierender aus Bahlingen, eingeschrieben an der Pädagogischen Hochschule in Littenweiler, benötigte für die Fahrt zur Hochschule und zurück früher rund 60 Minuten und musste in Gottenheim und am Freiburger Hauptbahnhof umsteigen. Mit einer durchgebundenen Ost-West-Achse entfallen die Umsteigevorgänge und Wartezeiten und die Fahrzeit reduziert sich auf etwas mehr als 40 Minuten.*

Im Ergebnis ist die Durchbindung der Ost-West-Achse also sachlich und vor allem fiskalisch ein wesentlicher Faktor des gesamten Breisgau-S-Bahn-Programms.

### **3. Fahrbarkeit des Fahrplans auf der Ost-West-Achse**

Alle der Planung und dem Ausbau der Infrastruktur für diese zentrale Achse vorausgehenden Begutachtungen und Prüfungen haben ausnahmslos die Fahrbarkeit dieser Konzeption unter den definierten Randbedingungen bestätigt, sowohl die ersten Abschätzungen der vom ZRF beauftragten Firma sma als auch die folgenden Testate der DB Netz AG.

Diese Konzeption war folglich Grundlage für die mit hohen Kosten verbundenen Ausbaumaßnahmen, da stets Beschlussgrundlage war, alles das, *aber auch nur das* zu bauen und mitzufinanzieren, was für die Fahrbarkeit des im Detail gemeinsam mit der NVBW entwickelten Konzepts notwendig war. Hierauf beruht demzufolge auch die zwischen Land und ZRF abgeschlossene zweite S-Bahn-Mitfinanzierungsvereinbarung vom September 2014, die im Dezember 2017 um die exakten Fahrpläne der NVBW ergänzt wurde (also auch um den bestellten Fahrplan für die Strecke Villingen/ Seebrugg – Titisee – Freiburg – Gottenheim – Breisach/ Endingen).

Die S-Bahnen u.a. in Hamburg, München und Stuttgart flügeln und kuppeln seit Jahren zuverlässig und mit teilweise geringeren, in keinem Fall aber größeren Zeitpuffern als im Fahrplan gemäß Verkehrsvertrag zwischen Land und DB Regio vorgesehen. Alle drei genannten S-Bahn-Systeme werden von DB Regio betrieben.

Es gab und gibt keine also Anhaltspunkte, die dafür sprechen würden, das Angebotskonzept für die Ost-West-Achse zum Beispiel infolge einer zu hohen Komplexität aufzugeben.

#### **4. Eignung der eingesetzten Fahrzeuge und Ausgestaltung des Fahrplans**

Nachdem das VM einigen wenigen zur Verschwiegenheit verpflichteten Mitarbeitern der ZRF-Verwaltung im April 2015 Gelegenheit gegeben hatte, zu den Vergabeunterlagen für die Bietergespräche (nach durchgeführtem Teilnahmewettbewerb) Stellung zu nehmen, hatte die Verwaltung explizit auf die Themen *möglichst viele Türen, starke Beschleunigung und durchgängig einheitliche Fahrzeuggröße* hingewiesen, um eine möglichst stabile Umsetzung des Ausschreibungsfahrplans gewährleisten zu können.

Diese Hinweise des ZRF wurden mit Ausnahme der Beschleunigung nicht berücksichtigt, was sich jedoch erst nach erfolgter Vergabe im Herbst 2016 aus den dann öffentlichen Unterlagen zur Fahrzeugauswahl und dem Fahrplan selbst ergab. Namentlich das Problem langsamer Fahrgastwechsel wegen einer zu geringen Anzahl von Türen war auch anschließend anlässlich der Nachbestellung zweier zusätzlicher Fahrzeuge durch das Land nochmals Gegenstand eines auch öffentlichen Vorstoßes des ZRF. Leider ist das Land darauf nicht eingegangen.

#### **5. Ausblick – mögliche kurz- und mittelfristige Maßnahmen**

Es gibt nicht den einen eindeutig definierbaren Grund, der in der Zeit nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 zu den Verspätungen und den daraus resultierenden Zugausfällen geführt hatte. Vielmehr handelt es sich um verschiedene Ursachen, die in Teilen bereits in der Anfangsphase verbessert oder behoben werden konnten, wie z.B. Störungen an der Infrastruktur oder an den Fahrzeugen. Nach außen zeigte sich dieses in einer sich in kleinen Schritten verbessernden Pünktlichkeit und einer Reduzierung der Anzahl der Zugausfälle. Allerdings war man in beiden Punkten auch dann von zufriedenstellenden Werten noch weit entfernt. Dieses vor allem sollte durch das Übergangskonzept (**Anlage D**) erreicht werden, das zum 17. Februar 2020 eingeführt werden sollte mit dem Ziel, den Fahrgästen wieder ein stabiles und

verlässliches Angebot zur Verfügung zu stellen. Wegen Sturmschäden und damit verbundenen Streckensperrungen im Bereich der Höllentalbahn konnte das Übergangskonzept erst zum 24. Februar 2020 auf der gesamten Ost-West-Achse umgesetzt werden. In den ersten Tagen danach entwickelten sich die Pünktlichkeit und die Verlässlichkeit des Betriebs durchaus positiv. Eine umfassende Beurteilung ist allerdings derzeit noch nicht möglich, weil es kurz darauf Corona-bedingt zu einem Einbruch der Fahrgastnachfrage und dan auch zu einer erheblichen Reduzierung des Fahrplanangebots kam.

Um ausgehend vom Übergangsfahrplan das ursprüngliche Konzept so rasch wie möglich wieder zu erreichen, ist zwischen verschiedenen Einflussfaktoren zu unterscheiden:

I.

Wie unter Ziffer 3. erläutert, wurde die Ost-West-Achse in Abstimmung mit der DB AG und der SWEG als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) in dem Umfang (aber auch nur soweit) ausgebaut, dass das zugrunde gelegte Angebotskonzept zwischen Breisach, Endingen, Villingen und Seebrugg gefahren werden kann. Es liegen keine Erkenntnisse vor, die dieses prinzipiell in Frage stellen.

Dennoch wird derzeit in Zusammenarbeit mit den EIU geprüft, inwieweit durch eine Reihe von Einzelanpassungen dazu beigetragen werden kann, zusätzliche Zeitreserven zu generieren, um die Fahrbarkeit und somit die Stabilität des Fahrplans zu verbessern. Hierzu gehören z.B. das Versetzen von Geschwindigkeitstafeln oder das Aufstellen von Haltesignalen an den Stationen zur besseren Orientierung der Fahrgäste.

Ein abschließender und vor allem von den EIU und der DB Regio als Betreiberin gegengeprüfter Katalog wird zwar nicht kurzfristig verfügbar sein, dürfte jedoch für die Diskussion, ob, wann und in welchem Umfang mittels Wiederaufnahme des Kuppelns und Flügelns die (komplette) Anschlusssicherheit im Laufe des Jahres 2020 wiedererlangt werden kann, eine entscheidende Grundlage bilden.

II.

Des Weiteren muss vorbehaltlos ein Blick auf das Fahrzeugmaterial, die neu eingesetzten Elektrotriebwagen (ETW), geworfen werden.

Unabhängig von der aus Sicht des ZRF fraglos für den S-Bahn-Betrieb zu geringen Zahl an Türen ist nachvollziehbar zu untersuchen, ob die Zeiten für das Zusammenfahren (Kuppeln) und das Trennen (Flügeln) der Fahrzeuge von geübten Triebwagenführern im Dauerbetrieb hinreichend sicher eingehalten werden können, wie dieses anderenorts, aber eben mit anderen Typen von Elektrotriebwagen gelingt. Letztlich ist noch nicht klar, inwieweit hier - primär - mangelnde Übung oder die Art der Fahrzeuge bzw. deren Kupplungen primär negativ zu Buche schlagen.

III.

Sofort wirksam wären Maßnahmen, die dem Minister mit Schreiben vom 3. Februar 2020 vom ZRF-Verbandsvorsitzenden zwecks Stabilisierung des Verkehrs auf der Ost-West-Achse im Sinne der Fahrgäste unterbreitet wurden, vgl. **Anlage B**.

Die dort in Ziffern 1., 2. und 3. genannten betrieblichen Korrekturen (Verzicht auf Stärken und Schwächen in Titisee-Neustadt, Einsatz der von der DB Regio vorgehaltenen Fahrzeugreserve, Einsatz von Schienenersatzverkehr) wären nach Erkenntnis der ZRF-Verwaltung unverzüglich umsetzbar und stellen sicher, dass der Fahrgast nicht mehr unter Problemen der Fahrzeuge, der Strecke oder noch ungeübter Fahrer zu leiden hätte.

Diese Maßnahmen haben nicht den Fokus, den Bestellsfahrplan fahren zu können, sondern sofortigen Ersatz anbieten zu können, wenn dieses nicht der Fall sein sollte.

## 6. Interimsfahrplan

Unabhängig von den unter Ziffer 5. beschriebenen Maßnahmen hat die DB Regio einen Vorschlag für ein Interimskonzept (**Anlage E**) vorgelegt, mit dem ab Dezember 2020 weitere Verbesserungen im Angebot gegenüber dem Übergangsfahrplan bei gleichzeitig hoher Betriebsstabilität umgesetzt werden sollen. Insbesondere sollen die Züge in Gottenheim und Titisee wieder konsequent geflügelt und gekuppelt werden. Hierfür muss aus Sicht der DB Regio einmal pro Stunde die Durchbindung im Freiburger Hauptbahnhof entfallen.

Aus Sicht des ZRF könnte das Interimskonzept für eine begrenzte Übergangszeit mitgetragen werden unter der Voraussetzung, dass eine sachgerechte Ausgestaltung gelingt. Dieses betrifft insbesondere das Angebot auf der Kaiserstuhlbahn, welches so angepasst werden muss, dass auch weiterhin gute Anschlüsse in Breisach und Riegel-Malterdingen gewährleistet werden können. Die Abstimmungen zwischen den Beteiligten und die Prüfungen durch die DB AG und die SWEG dauern derzeit noch an.

## Breisgau-S-Bahn 2020: Kostenübersicht Höllentalbahn Ost

Datenstand:

06.03.2020

Projekt	Gesamtprognose September 2019	Gesamtprognose März 2020	Steigerung
	[Mio. Euro]	[Mio. Euro]	[Mio. Euro]
Höllentalbahn Ost	102,266	115,258	12,992
- davon ZRF (geschätzt)	64,143	71,983	7,840
- davon SBK (geschätzt)	38,123	43,275	5,152

**E-Mail des ZRF-Verbandsvorsitzenden, Landrat Hanno Hurth, vom 10.01.2020 an die Mitglieder der ZRF-Verbandsversammlung und des Kreistages des Landkreises Emmendingen sowie an die Bürgermeister im Bereich der Kaiserstuhlbahn:**

Sehr geehrte Damen und Herren,

seit Einführung der S-Bahn-Linie 1 (Ost-West-Achse der Breisgau-S-Bahn) am 15. Dezember 2019 kommt es leider auf dieser Strecke zu massiven Problemen, den vorgesehenen Fahrplan einzuhalten. Zu Recht haben sich in den vergangenen Wochen zahlreiche Fahrgäste, die zum Teil erhebliche Verzögerungen und sogar Zugausfälle hinnehmen mussten, darüber beschwert.

Mit diesem Schreiben möchte ich Sie über den aktuellen Sachstand informieren.

Aufgrund der massiven Probleme, den vom Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger bestellten und von der DB Regio AG im Rahmen der Ausschreibung der Verkehrsleistungen zugesagten Fahrplan einzuhalten, hat DB Regio bereits kurz nach der Betriebsaufnahme der S-Bahn-Linie S1 erste Maßnahmen ergriffen, um den Betrieb zu stabilisieren. Diese Maßnahmen haben zu deutlichen Beeinträchtigungen beim Gesamtangebot geführt. Insbesondere verkehrten die Züge am östlichen Kaiserstuhl nur stündlich und auch nur ab/bis Gottenheim unter Aufgabe der Durchbindung in Richtung Freiburg.

Diese Verschlechterungen haben das Land und der ZRF hingenommen, weil zugesagt worden war, zum 7. Januar 2020, also zum Ende der Schulferien, wieder einen sicheren Betrieb anzubieten. Dazu kam es aber nicht, im Gegenteil: Es ist nicht gelungen, den bereits reduzierten Fahrplan einzuhalten.

Ursächlich hierfür waren teilweise einzelne technische Störungen an der Strecke und an den Fahrzeugen, was bei neuer Infrastruktur sicher nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann. Hinzu kamen jedoch vielfältige, im Einzelnen nicht nachvollziehbare Störungen, die zu einem weiteren "Chaostag" am 7. Januar 2020 beitrugen.

Land und ZRF haben diese Entwicklung zum Anlass genommen, von der DB Regio rasche Schritte einzufordern. So haben wir von der DB Regio verlangt, zumindest einen verlässlichen Betrieb zu gewährleisten, selbst wenn dieses ggf. vorübergehend zu Abweichungen vom vereinbarten S-Bahn-Betrieb führen könnte. Zwischenzeitlich hat DB Regio ein Übergangsfahrplankonzept vorgelegt, das einen verlässlichen Fahrplan gewährleisten soll.

Im Einzelnen ist vorgesehen mit Beginn der Inbetriebnahme des Abschnitts Gottenheim - Breisach der Breisgau-S-Bahn am 17. Februar 2020 in den kommenden Monaten, jedenfalls bis Juni 2020, folgendes Übergangskonzept zu fahren:

- Stündliche Verbindung von Villingen über Neustadt nach Freiburg Hbf.
  - Stündliche Linie in der Relation Breisach – Freiburg Hbf – Titisee und weiter nach Seebrugg mit zwei elektrischen Triebwagen.
  - Stündliche Verbindung Breisach -Freiburg ebenfalls mit zwei elektrischen Triebwagen.
  - Sicherstellen eines 30-Minuten-Takt-Angebotes in der Relation Freiburg-Neustadt durch Einrichtung eines stündlichen Pendelverkehrs zwischen Titisee und Neustadt in Ergänzung zur stündlichen Angebotslinie Freiburg – Neustadt – Villingen.
  - Im Ergebnis werden zwischen Breisach und Freiburg sowie zwischen Freiburg und Titisee zwei Züge pro Stunde angeboten.
  - Vorerst Verzicht auf das geplante halbstündige Flügelkonzept im Bahnhof Gottenheim zur Durchbindung der Relation von Endingen in Richtung Freiburg.. Zwischen Endingen und Gottenheim bleibt der 30-Minuten-Takt im Pendelverkehr erhalten, allerdings müssen die Fahrgäste in Gottenheim umsteigen.
  - Der werktägliche „Schülerzug“ von Nimburg verkehrt weiterhin umsteigefrei von Nimburg nach Freiburg Hbf.
  - Gleiches gilt für die Verstärkerzüge zwischen Freiburg und Kirchzarten in den Hauptverkehrszeiten.
- Insgesamt werden damit im Vergleich zum bestellten Fahrplan zahlenmäßig alle werktäglichen Zugverbindungen beibehalten, es verkehrt kein Zug weniger.

Sowohl das Land Baden-Württemberg als verantwortlicher Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr als auch der ZRF tragen diese Maßnahmen mit der Vorgabe mit, dass so rasch wie möglich die Durchbindungen und damit die zusätzlichen Kapazitäten durch Aufnahme des Flügels und Kuppelns in Gottenheim und Titisee wieder hergestellt werden müssen. Dadurch soll der betriebliche Mehrwert für die Fahrgäste aus/nach Endingen bzw. Neustadt wieder erreicht werden. Aus Sicht des ZRF muss dieses ab Juni des Jahres der Fall sein.

Die Kappung einer von zwei durchgängigen West-Ost-Verbindungen pro Stunde von Breisach/Endingen nach Neustadt kann nach Auffassung des ZRF ebenfalls nur eine temporäre Maßnahme sein, bis Strecke, Fahrzeuge und Triebwagenführer den durchaus komplexen S-Bahn-Verkehr sicher beherrschen. Denn dieser S-Bahn-Verkehr war ja von der DB selbst als "fahrbar" testiert worden. Dieses Testat war die Grundlage für die Ausschreibung des Landes und das Angebot - unter anderem - von DB Regio und führte schließlich zur Vergabe an die DB Regio. Nicht zuletzt deshalb besteht der ZRF auf die Erfüllung der von der DB freiwillig eingegangenen Verpflichtungen und erwartet eine schrittweise Optimierung des Übergangsfahrplans auf den abgeschlossenen Verkehrsvertrag in absehbarer Zeit.

Zudem hat der ZRF die DB Regio gebeten, rascher als von dieser geplant, das verlässlich fahrbare Übergangskonzept umzusetzen. Auf den 17. Februar 2020 zu warten, ist nicht im Interesse der Fahrgäste.

Ich hoffe, dass es in den kommenden Tagen gelingt, Verbesserungen zu erreichen und den Fahrplan zu stabilisieren.

Mit freundlichen Grüßen

Hanno Hurth

Vorsitzender des ZRF

Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg  
Berliner Allee 1 · 79114 Freiburg

**Der Verbandsvorsitzende**

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 201-4560  
E-Mail: thomas.wisser@zrf.de  
Freiburg i.Br., 03. Februar 2020  
Bearbeiter: Thomas Wisser & Uwe Schade

**BREISGAU-S-BAHN 2020 – Betrieb der S-Bahn-Linie 1 von Endingen über Freiburg, Titisee-Neustadt nach Villingen bzw. Seebrugg**

Sehr geehrter Herr Minister Hermann,

nach dem Fehlstart der S-Bahn-Linie 1 haben das Verkehrsministerium und der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg in der Besprechung mit der DB Regio AG am 10. Januar spürbare Einschnitte im Fahrplan mitgetragen, um überhaupt eine Perspektive für einen dann hoffentlich verlässlichen Betrieb zu gewinnen. Leider sieht sich die DB Regio nicht in der Lage, unserer Bitte zu entsprechen und dieses sogenannte Übergangskonzept schon vor dem 17. Februar umzusetzen. Auch wenn es in den vergangenen Tagen gelungen ist, den Fahrplan etwas zu stabilisieren, sind wir noch weit von einem Zustand entfernt, den man als hinnehmbar bezeichnen könnte. Noch immer fallen Züge aus, es werden Anschlüsse in großer Zahl verpasst und die Fahrzeiten dadurch massiv verlängert.

Um hier Abhilfe zu schaffen, möchte ich dem Land als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr folgende Vorschläge unterbreiten:

1.

In Abänderung des Verkehrsvertrags sollte bis auf Weiteres das zeitaufwändige – zusätzliche – „Stärken und Schwächen“ der S-Bahn in Titisee-Neustadt, also jedweder Kopplungsvorgang, der nicht zur Anschlussicherung erforderlich ist, eingestellt werden. Dieses Manöver ist aus finanziellen Gründen zwar nachvollziehbar, führt aber immer wieder zu Verspätungen, die sich auf die ganze Strecke auswirken.

2.

Die für Ausfälle von einzelnen Elektrotriebwagen von der DB Regio vorgehaltene Reserve sollte aufgrund der vielfach verpassten Anschlüsse unverzüglich zum Einsatz freigegeben werden. Dann kann – und muss – die DB Regio sicherstellen, dass ggf. abgebrochene Fahrten in Freiburg und in Titisee bzw. Gottenheim sofort ersetzt werden können.

3.

Für den Fall von längeren Zugausfällen sollte der DB Regio AG auferlegt werden, für einen umgehend verfügbaren Schienenersatzverkehr Sorge zu tragen und dies entsprechend an den Bahnhöfen und Haltepunkten zu kommunizieren.

4.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob und wann ein zumindest teilweiser Fahrzeugtausch auch während der Laufzeit des Verkehrsvertrags in der Weise umgesetzt werden könnte, dass Elektrotriebwagen mit deutlich mehr Türen zum Einsatz kommen. Hierdurch ließe sich gerade in der Hauptverkehrszeit ein wesentlich schnellerer Fahrgastwechsel und damit zusätzliche Stabilität im Angebot erreichen.

5.

Das Land als Eigner der SWEG und damit auch der SWEG Schienenwege GmbH möge seinen Einfluss geltend machen, dass die im Bereich der Kaiserstuhlbahn noch ausstehenden Infrastrukturmaßnahmen, die zusätzliche Reserven für den Abbau von Verspätungen schaffen, schnellstmöglich umgesetzt werden. Dies sind Geschwindigkeitserhöhungen zwischen Bahlingen und Endingen, die Verlegung des Bahnübergangs Bahlingen-Bahnhofstraße und die technische Verknüpfung der Stellwerke von SWEG und DB AG in Gottenheim und Breisach.

Sehr geehrter Herr Minister, ich möchte Sie bitten, diese Maßnahmen wohlwollend zu prüfen. Ich halte es für dringend notwendig, dass wir im Sinne der Fahrgäste baldmöglichst mehr Stabilität und Verlässlichkeit im Fahrplan erreichen und umsetzen können.

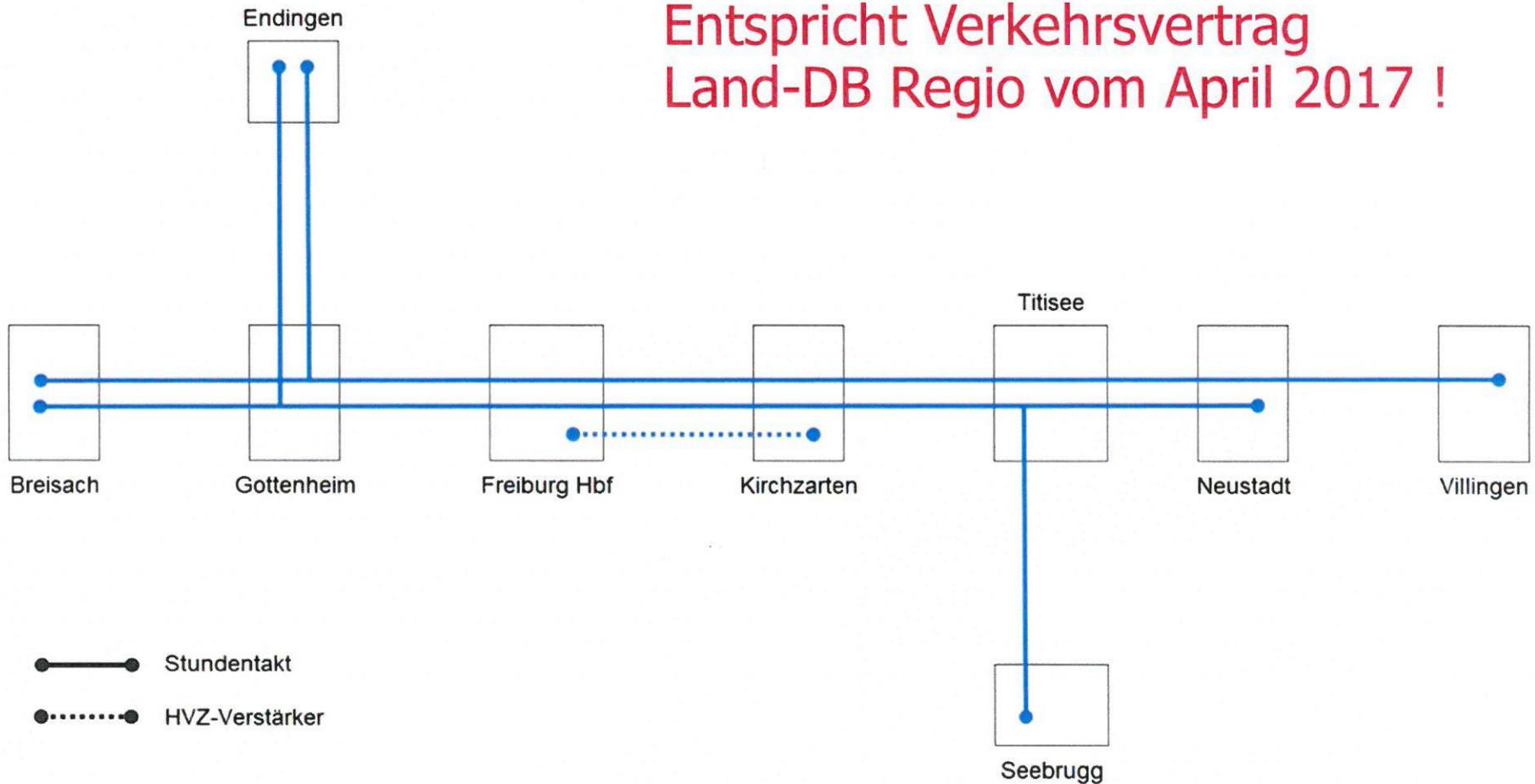
Aufgrund der zu Recht sehr intensiven öffentlichen Diskussion über die Breisgau-S-Bahn 2020 erhalten die Vertreter der Medien eine Mehrfertigung dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen

Hanno Hurth  
Landrat

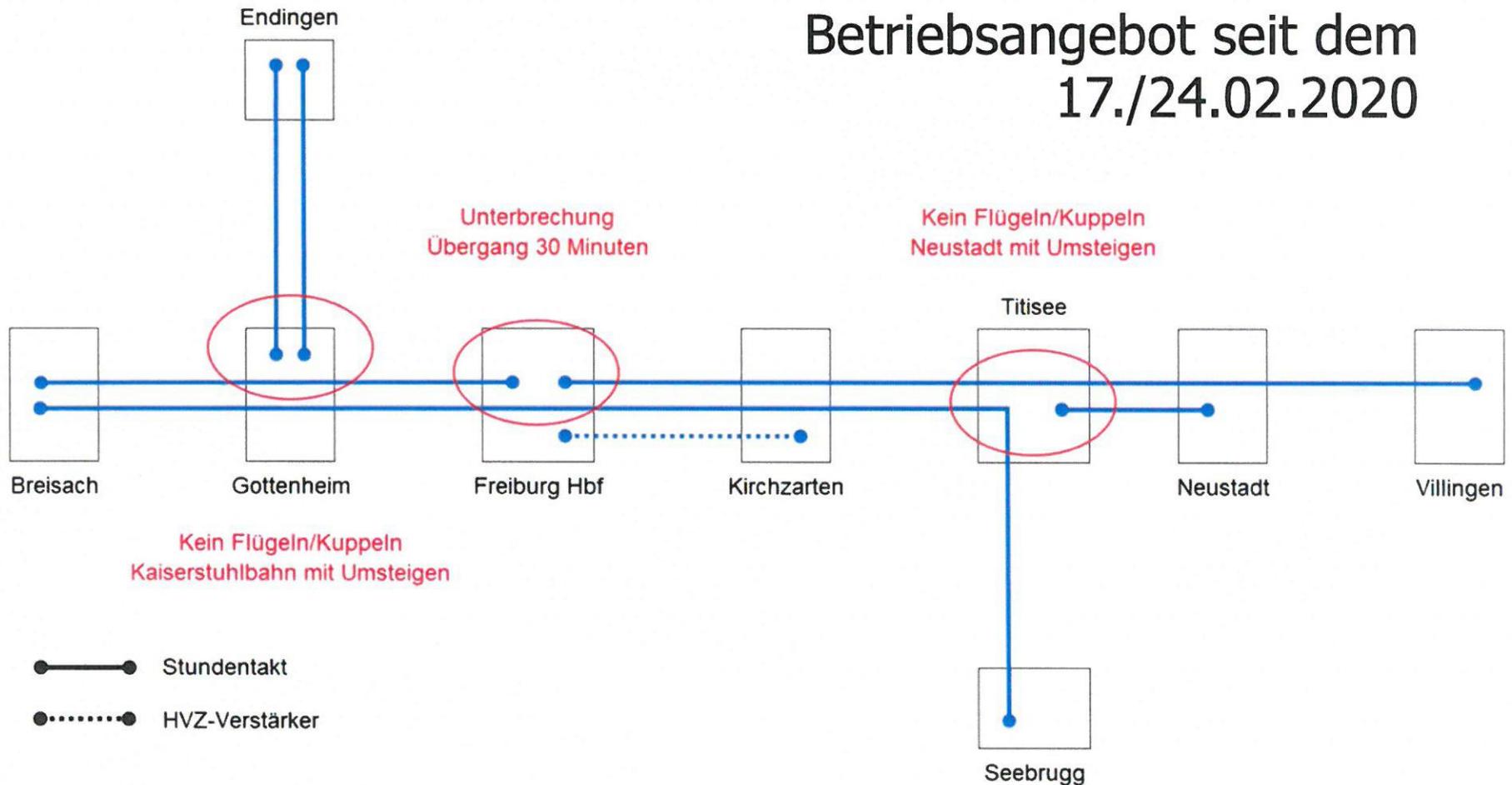
# S1 – Montag-Samstag: **BESTELLUNG**

Entspricht Verkehrsvertrag  
Land-DB Regio vom April 2017 !

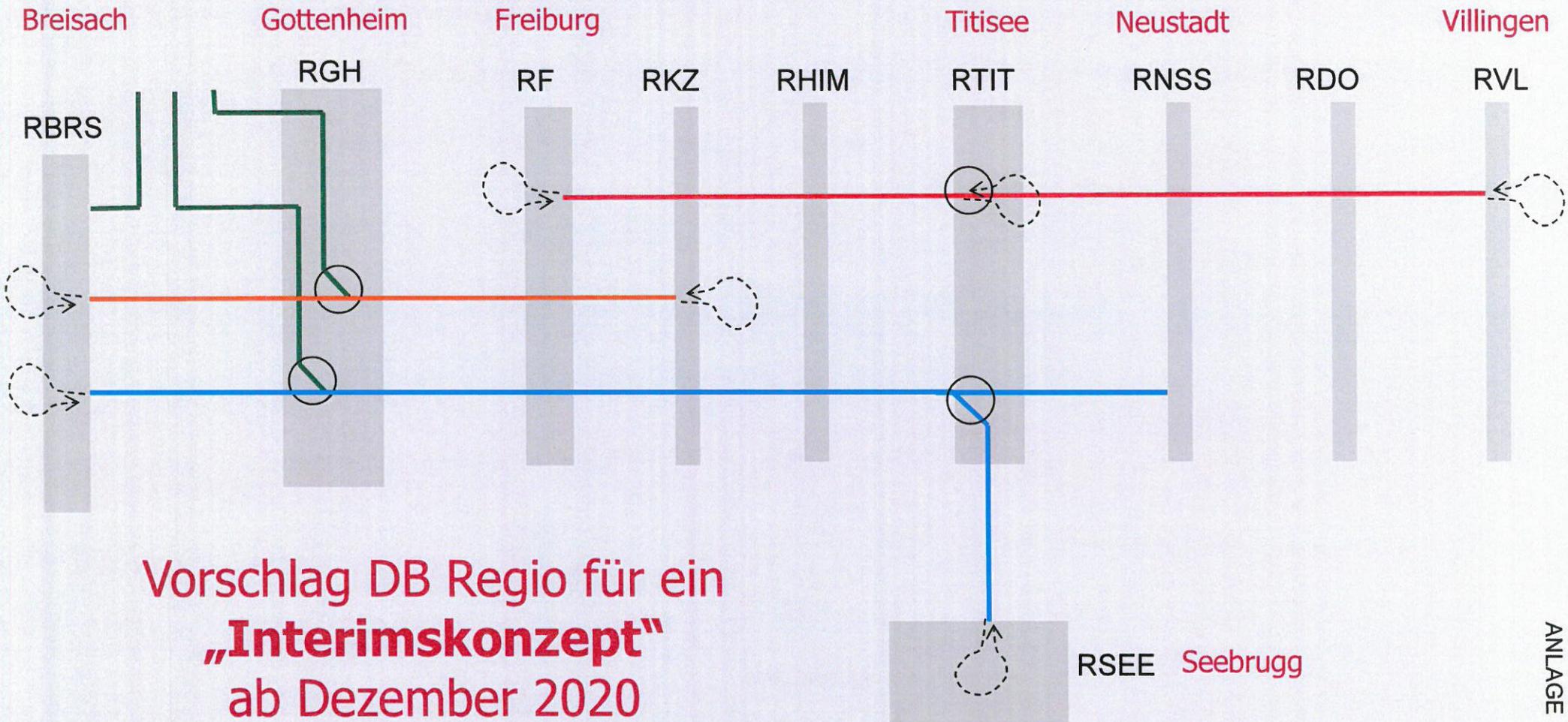


# S1 – Montag-Samstag: ÜBERGANGSFAHRPLAN

Betriebsangebot seit dem  
17./24.02.2020



# Das Konzept stellt einen stabilen Betrieb sicher unter Einbeziehung der wesentlichen verkehrlichen Anforderungen des Vergabeverfahrens „Breisgau S-Bahn 2020“



REGIO-VERBUND

Freiburg, den 13.05.2020  
Uwe Schade, Tel.: 0761/201-4565

### Breisgau-S-Bahn 2020 - Ausbau der Höllentalbahn Ost

Kostenentwicklung für den Streckenabschnitt im Schwarzwald-Baar-Kreis

	Kosten 14. Sachstandsbericht Februar 2018 - nach Submission - [Mio. Euro]	Kosten 17. Sachstandsbericht September 2019 [Mio. Euro]	Kosten 18. Sachstandsbericht Mai 2020 [Mio. Euro]
Baukosten (BK)	30,04	38,12	43,28
Kosten SBK			
Eigenanteil (20% BK*)	6,01	7,62	8,66
Planungskosten (24,3% BK)	7,30	9,26	10,52
nzwf. Baukosten (3% BK)	0,90	1,14	1,30
Selbstbehalt	0,30	0,30	0,30
Bestandsvermessung	0,19	0,19	0,19
GESAMT	14,70	18,51	20,97

**\* ACHTUNG:**

In den Spalten sind jeweils die bisherigen Zuschussanteile zu den Baukosten im GVFG-Bundesprogramm berücksichtigt, also Bund 60%, Land 20% und SBK 20%. Im Zuge der Neufassung des GVFG zum März 2020 hat der Bund seinen Anteil auf mindestens 75% erhöht. Unterstellt man, dass die verbleibenden Baukosten weiterhin hälftig zwischen Land und SBK aufgeteilt werden, ergeben sich die Anteile des Landes und des Schwarzwald-Baar-Kreises zu jeweils 12,5%. Damit reduziert sich die Gesamtbelastung des Kreises um rund 3,25 Mio. Euro auf 17,72 Mio. Euro.

W:\ZRF\Projekte\Gb1\Projekte\04.2 Höllentalbahn Ost\Abstimmung\_SBK\Bericht\_SBK\Bericht 18\200306\_Kosten\200513\_Kostenentwicklung\_SBK\_Land12,5Prozent.docx