

Gemeinsame Resolution der Kreisverbände

- Breisgau-Hochschwarzwald
- Emmendingen
- Freiburg

Juli 2022

Stabilisierung und Ausbau der Breisgau-S-Bahn und schnelle Umsetzung der Bahn-Direktverbindung Freiburg-Colmar

Teil 1:

Stabilisierung und Ausbau der Breisgau-S-Bahn (BSB)

Die Breisgau-S-Bahn hat relevante Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr in der Region Freiburg erbracht, darunter die vollständige Elektrifizierung, durchgehende Verbindungen zwischen Kaiserstuhl und Schwarzwald, barrierefreie Zugänge, geräumige Züge und kostenlose Fahrradmitnahme nach 9:00 Uhr. Dafür haben die NutzerInnen und AnwohnerInnen über viele Jahre Baustellen und Schienenersatzverkehr erlebt.

Seit ihrem Start im Dezember 2019 zeigen sich allerdings Schwächen im S-Bahn-Betrieb, die zu Unpünktlichkeit und damit Unzuverlässigkeit führen. Bahnfahrer*innen erleben z.B., dass ihre gewohnten Verbindungen seltener oder langsamer werden, Haltepunkte ausgelassen werden, Züge vor dem Endbahnhof wenden, Anschlusszüge oder -busse nicht erreicht werden können.

Als Rückgrat für die Mobilitätswende in der Region und als Voraussetzung dafür, dass die Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 verdoppelt werden können, fordern wir einen stabilen, verlässlichen S-Bahn-Verkehr, wie er ursprünglich geplant und versprochen war, sowie einen stufenweisen Ausbau der BSB über ihre jetzigen Strecken und Angebote hinaus. Eine möglichst flächendeckende Zweigleisigkeit ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für Stabilität und Ausbau, denn mangelnde Begegnungsstellen sind der Hauptgrund für die chronischen Verspätungen und die Limitierung für Taktverbesserungen¹.

Die Grünen Kreisverbände Breisgau-Hochschwarzwald, Emmendingen und Freiburg setzen sich für folgende Prioritäten ein:

➤ **Schnelle Verbesserungen**

- Die Zuverlässigkeit der Verbindungen und die Erreichbarkeit von Anschlüssen haben besondere Priorität für uns.
- Den 8-Punkte Plan² für die unmittelbare Linderung von Problemen, den das Landesverkehrsministerium, die Nahverkehrsgesellschaft NVBW, der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) und DB Regio im Februar 2022 vereinbart haben,

¹ Maßstab für die folgenden Vorschläge und Forderungen ist das bereits 2014 von der BW-Landesregierung verabschiedete „[Zielkonzept 2025](#)“. Dieses bezog sich schon damals u.a. auf eine Verdoppelung des öffentlichen Verkehrs bis zum Jahr 2030. Es plante zwischen FR Hbf und Kirchzarten einen Viertel-Stunden-Takt und zwischen FR Hbf und Gottenheim drei Zügen pro Stunde. Mit seiner [ÖPNV Strategie](#) hat das Land 2021 die angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 erneuert.

² https://www.rvf.de/fileadmin/user_upload/news/nvbw_presseanhang_8-punkte-sofortprogramm_bsb.pdf

unterstützen wir. Er dient jedoch nur der Linderung besonderer Probleme und muss unverzüglich von weiteren Stabilisierungs-Schritten begleitet werden.

- Es soll keine Verschlechterungen im Angebot (Takt und Kapazität) gegenüber dem Zustand vor der BSB geben. Dies gilt auch für die Linie nach Seeburg.
- Spätestens zum nächsten Fahrplanwechsel soll ein abendlicher Halbstundentakt zwischen Breisach und Freiburg sowie Freiburg und Neustadt gesichert werden.
Stundentakte soll es frühestens ab 22.00 / 22.30 Uhr geben³.
- S2: Die Verspätungen der neu elektrifizierten Elztalbahn sind häufig durch Wartezeiten bei der Überquerung der Rheintalstrecke bedingt. Verspätungen schaukeln sich dann in beide Richtungen auf, weshalb Züge öfters bereits in Bleibach wenden. Die dort bereitstehenden Bereitschaftsbusse sind ein erster Schritt. Grundsätzliche Verbesserungsmöglichkeiten sollen von allen Akteuren in 2022 gemeinsam entwickelt werden.

➤ **Für eine stabile, verlässliche, komfortable „Breisgau-S-Bahn nach Plan“**

- Die baulichen Voraussetzungen für eine Realisierung des von der Landesregierung angekündigten 15-Minuten-Taktes in Ballungsgebieten und Halbstundentakts in ländlichen Gebieten bis 2026 müssen unverzüglich begonnen werden.
- S1: Noch in 2022 müssen die Weichen gestellt werden für den Beginn von Planung, Finanzierung und Genehmigungsverfahren einer durchgehenden Zweigleisigkeit zwischen Breisach und Himmelreich. Bis Mitte 2022 soll eine erste Prüfung erfolgen, ob dieser Ausbau sinnvollerweise auch schrittweise erfolgen und zwischen Freiburg und Gottenheim beginnen kann. Verschiedene Maßnahmen sollen geprüft werden, um gesicherte Ein- und Ausfahrten der Elztalbahn auf die Rheintalbahn deutlich vor Fertigstellung des 3. und 4. Gleises zu erreichen und zu gewährleisten.
- Der schienengebundene ÖV südlich von Freiburg wird noch auf viele Jahre durch die Engpässe auf der Rheintalbahn behindert sein, teilweise sogar, ohne einen Stundentakt gewährleisten zu können. Das Land und der ZRF müssen unverzüglich mit den betroffenen Gemeinden Alternativangebote, z.B. Schnellbusse, entwickeln, deren Finanzierung wie die des schienengebundenen Verkehrs erfolgen soll.
- Die Beschaffung neuer Fahrzeugtypen für die Breisgau-S-Bahn ist notwendig, wenn diese Verspätungen verhindern oder deutlich reduzieren können. Kurzzeitig ist die Bereitstellung von Ersatz- und Reservefahrzeugen unumgänglich.

➤ **Für eine Breisgau-S-Bahn 2030+**

- Das Ziel der Landesregierung, die ÖPNV-Nutzung bis 2030 zu verdoppeln, erfordert kreative Mobilitätsangebote, neue Linien und zusätzliche Investitionen. Daher gilt es schon jetzt, Visionen und Konzeptionen für die Ausweitung des Angebots der BSB zu entwickeln.
- Dazu kann z.B. gehören: Elektrifizierung bis Rottweil und Durchbindung der S1 bis zur Gäubahn, Prüfung möglicher Expresszüge; Zweigleisig zwischen Neustadt und Hinterzarten mit folgender Taktverdichtung, eng getakteter Regionalnahverkehr auf der Rheintalschiene.
- Der ZRF soll seine eigenen Ausbau-Pläne mit Hochdruck verfolgen und öffentliche Debatten dazu anregen.
- Die Grünen Kreisverbände der Region, Breisgau-Hochschwarzwald, Emmendingen und Freiburg, setzen gemeinsam eine überregionale Arbeitsgruppe ein, welche Ideen und Konzepte für die langfristigen regionalen ÖV-Verbesserung sammeln und bis Ende 2022 erste Vorschläge liefern soll. Mitglieder der ZRF-Verbandsversammlung und benachbarte Kreisverbände sind zum Mitmachen eingeladen.

³ Momentan gibt es nach 20:00 Uhr eine 40-minütige Wartezeit im Hauptbahnhof Freiburg für Fahrten zwischen Breisach und Höllentalbahn und nach Ankunft der ICEs im Hauptbahnhof.

Teil 2:

Schnelle Umsetzung der Bahn-Direktverbindung Freiburg-Colmar

Die Direktverbindung zwischen Freiburg (bzw. Himmelreich)⁴ und Colmar ist ein zentrales Verkehrsprojekt in unserer Region. Es ermöglicht eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene und damit Entlastung für Ortschaften, Umwelt und Klima, Chancen für den Wirtschaftsstandort Kaiserstuhl durch leichteres Einpendeln aus Frankreich, eine verbesserte Verbindung für die Studien- und Ausbildungsorte der Region, den Schülerverkehr und für den Ausflugsverkehr.

Grüne Mandatsträger*innen aller Ebenen haben sich immer wieder für diese Direktverbindung eingesetzt. Mit dieser gemeinsamen Resolution wird die Unterstützung der Grünen Kreisverbände Breisgau-Hochschwarzwald, Emmendingen und Freiburg für eine rasche Verwirklichung ausdrücklich ausgesprochen und ein Stufenplan gefordert, der alle Beteiligten und Betroffenen einbezieht.

Die Grünen Kreisverbände Breisgau-Hochschwarzwald, Emmendingen und Freiburg setzen sich für folgende Prioritäten ein:

- Die Direktverbindung soll spätestens bis 2029 realisiert sein. Die Strecke eignet sich auch als Modellprojekt für Planungsverfahren, die seitens der Verwaltung und der Deutschen Bahn zügig und zielgerichtet durchgeführt werden, wie auch für rasche grenzüberschreitende Planungsverfahren mit allen dazu gehörenden Herausforderungen. Planungsbeschleunigungen sollen nicht zu Lasten der Bürgerbeteiligung gehen, sondern durch verwaltungsinterne Zügigkeit erreicht werden.
- Die Finanzierung der nächsten Planungsschritte für die Bahn-Direktverbindung zwischen Freiburg und Colmar muss bis Sommer 2022 durch das Bundesverkehrsministerium und das Land Baden-Württemberg sichergestellt werden.
- Die Finanzierung von Ausbau und Betrieb der neuen Direktverbindung muss spätestens im Jahr 2023 gesichert sein, so dass ihre Realisierung beginnen kann.
- Neben eigenen Finanzierungszusagen von Bund und Land soll Deutschland mögliche Förderanträge zur Mitfinanzierung an die EU stellen und sich dabei mit Frankreich eng abstimmen. Deutschland soll sich für die Öffnung neuer EU-Fördertöpfe einsetzen, die grenzüberschreitenden Zugverbindungen („Missing Links“) zugutekommen.
- Der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) und die Anrainergemeinden sollen alle weiteren Planungen unterstützen und so weit wie möglich beschleunigen.
- Zwischen Colmar und Himmelreich soll es einen 30-Minuten-Takt geben, der in Tagesrandzeiten auf eine Stunde verlängert werden kann. Der alternierende Einsatz von Expresszügen ist zu prüfen.
- Die Strecke zwischen Freiburg und Breisach sowie zwischen Freiburg-Wiehre und Himmelreich soll unverzüglich als Voraussetzung für diese Direktverbindung zweigleisig ausgebaut werden.
- Eine deutlich verbesserte Verbindung im ÖV zwischen Colmar und Freiburg (Himmelreich) wird Pendel- und Ausflugsverkehr aufnehmen und damit neue Straßenverbindungen unnötig machen. Planungskapazitäten und Finanzmittel für die Bahn-Direktverbindung sollen auch durch einen Verzicht auf die Realisierung einer B31 West erleichtert werden.
- Bei allen Neubauprojekten der Bahn werden Strecken inzwischen so geplant, dass sie ggf. auch Güterverkehr aufnehmen können. Der deutsche Teil der Direktverbindung soll so konzeptioniert werden, dass auch der Anschluss regionaler Unternehmen an den Schienengüterverkehr ermöglicht wird. Die Nutzung für den durchgehenden überregionalen Schienengüterverkehr ist nicht vorgesehen.
- Bahnausbau und Radschnellweg Freiburg-Breisach sollen in einem Zusammenhang gesehen werden, ohne dass dies zu Verzögerungen beim Radschnellwegbau führen darf.

⁴ Es gibt Stimmen, die für eine Wiederbelebung der früheren Verbindung Colmar-Schwarzwald sprechen. Seitens der DB wird darauf hingewiesen, dass es keine Durchbindung von Colmar in den Schwarzwald geben sollte, da damit zu sehr die steilstreckentauglichen Züge gebunden wären. Um die Verbindung über Freiburg hinweg zu sichern, erscheint Himmelreich ein guter Kompromiss. Dies würde zudem die aktuelle Verbindung Breisach-Kirchzarten stärken.

- Lärmschutzwände entlang der Gleise sollen mit Solarmodulen ausgestattet werden, um flächenschonend erneuerbaren Strom zu produzieren.

Die Grünen werden ihre Aktivitäten zur Unterstützung der Direktverbindung verstärken.

- Die Gemeinderäte entlang der Strecke werden aufgefordert, entsprechende unterstützende Beschlüsse zu fassen und nach allen Kräften die Direktverbindung zu unterstützen.
- Im Zusammenhang damit soll die öffentliche Debatte in den betroffenen Gemeinden angeregt werden, auch um eine konsensorientierte Unterstützung zu ermöglichen.
- Die Grünen Kreisverbände Breisgau-Hochschwarzwald, Emmendingen und Freiburg richten einen gemeinsamen Runden Tisch „Direktverbindung“ für die betroffenen Ortsverbände ein, der ca. einmal im Quartal virtuell tagen soll.

Die Beschlüsse der Kreisverbände wurden im März und April 2022 gefasst.

Kreisverband Breisgau-Hochschwarzwald: buero@gruene-breisgau-hochschwarzwald.de

Kreisverband Emmendingen: buero@gruene-em.de

Kreisverband Freiburg: kv@gruene-freiburg.de

Fachliche Vorbereitung: AK Mobilität Freiburg & Region. ak-mobilitaet@gruene-freiburg.de.

Weitere Informationen:

Grün in Freiburg Dezember 2021: <https://gruen-in-freiburg.de/breisgau-s-bahn-in-der-kritik/>

Grün in Freiburg Januar 2022: <https://gruene-freiburg.de/bahn-direktverbindung-freiburg-colmar-mehr-klimaschutz-bessere-mobilitaetsangebote-undein-europa-der-kurzen-wege/>

Grün in Freiburg Februar 2022: <https://gruen-in-freiburg.de/zukunftskommission-breisgau-s-bahn-und-bahnlinie-freiburg-colmar-ziehen-jetzt-alle-an-einem-strang%ef%bf%bc/>