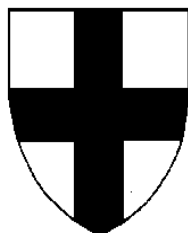


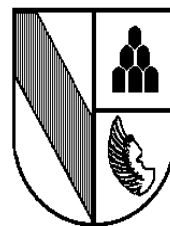
Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF)



Landkreis
Breisgau
Hochschwarzwald



Stadt
Freiburg i. Br.



Landkreis
Emmendingen

PRESSEERKLÄRUNG

Zwischenergebnisse der Machbarkeitsstudien zu Reaktivierung der Bahnstrecken Freiburg-Müllheim-Mulhouse und Freiburg-Breisach-Colmar vorgelegt:

Günstiger Kosten-Nutzen-Faktor für Strecke Freiburg-Müllheim-Mulhouse spricht für eine prioritäre Umsetzung dieser auch überregional bedeutsamen Strecke.

Gemeinsame französisch-deutsche Lenkungsausschüsse entscheiden im Juli über die Ergebnisse und das weitere Vorgehen.

REGIO-VERBUND

Gesellschaft mbH

Im Auftrag des ZRF

Fehrenbachallee 12
79106 Freiburg i. Br.
Tel. 0761/201-4655// Fax: 0761/201-4689 //
e-mail: info@regio-verbund.de
www.regio-verbund.de

Freiburg, 23. März 2004

Gemeinsam mit der Région Alsace ist es das erklärte Ziel des ZRF, den grenzüberschreitenden Personenverkehr zwischen dem Elsass und Südbaden zu verbessern. Im Mittelpunkt steht dabei die Wiederaufnahme des Schienenverkehrs auf den Strecken Freiburg – Breisach – Colmar und Mulhouse – Müllheim – Freiburg. Erste Grundlagen für diese Verbindungen hatte der ZRF bereits in der Machbarkeitsstudie zum Integrierten Regionalen Nahverkehrskonzept „Breisgau S-Bahn 2005“ geschaffen.

Im Herbst 2002 haben die Région Alsace und der ZRF zwei Machbarkeitsstudien in Auftrag gegeben, um Realisierungsmöglichkeiten der beiden Schienenstrecken zu untersuchen. Die beiden Studien mit einem Gesamtumfang von 460.000,00 Euro werden von der EU zu 50 % aus dem INTERREG-III-Programm gefördert. Die verbleibenden Kosten teilen sich der ZRF und die Région Alsace. Der ZRF ist dabei Auftraggeber für die Studie Freiburg-Müllheim-Mulhouse, die Région Alsace für Freiburg-Breisach-Colmar. Zwei politische „Lenkungsausschüsse“ sowie eine technische Arbeitsgruppe, jeweils unter gemeinsamer Leitung des ZRF und der Région Alsace, begleiten die Studie.

Die bisherigen Studienergebnisse stellen sich für die beiden Strecken wie folgt dar:

Freiburg-Breisach-Colmar

Auf dem deutschen Teil der Strecke zwischen Breisach und Freiburg besteht intensiver S-Bahn-Verkehr. Die durchgehende Schienenverbindung zwischen Breisach und Colmar ist jedoch seit dem 2. Weltkrieg nicht mehr vorhanden. In der Studie wurde ermittelt, dass sich durch die neu zu erstellende Bahnverbindung beträchtliche Investitionskosten je nach Variante in Höhe von 48 bis 80 Millionen Euro ergeben. Dies ist insbesondere darauf zurück zu führen, dass in den meisten Varianten eine neue Brücke über den Rhein errichtet werden müsste. Der Kosten-Nutzen-Faktor fällt aufgrund der hohen Investitionskosten ungünstig aus. Es werden eher langfristige Realisierungschancen gesehen. Daher sollen die Trassen in den entsprechenden Flächennutzungsplänen freigehalten werden, um sich Optionen für die Zukunft offen zu halten und so der weiter fortschreitenden europäischen Integration gerecht werden zu können.

Freiburg – Müllheim – Mulhouse

Im Gegensatz zur Strecke Freiburg Breisach Colmar ist die Bahnverbindung Freiburg-Müllheim-Mulhouse durchgängig vorhanden. Allerdings wird sie seit 1980 lediglich für den Güterverkehr genutzt. Für eine Nutzung durch den Personennahverkehr wurden Investitionskosten in Höhe von 17 bis 26 Millionen Euro ermittelt, z.B. für den Aus- und Neubau von Haltepunkten. Aufgrund dieser vergleichsweise geringen Kosten ergibt sich hier ein positiver Kosten-Nutzen-Faktor und damit gute Chancen auf eine Bezuschussung durch das Land. Dies spricht für eine prioritäre Umsetzung dieser Strecke.

Zieht man den überregionalen Charakter der Strecke Freiburg-Müllheim-Mulhouse in Betracht, kommt der Realisierung noch größere Bedeutung zu: Die Inbetriebnahme des TGV Rhin-Rhone ist von französischer Seite aus für 2010 vorgesehen. Die Strecke Müllheim-Mulhouse hätte deshalb eine wichtige Zubringerfunktion von Südbaden zum TGV. Darüber hinaus könnten TGV-Züge, die planmäßig in Mulhouse enden, bis nach Freiburg geführt werden. In der Machbarkeitsstudie ist diese Option berücksichtigt und nachgewiesen, dass dies mit der geplanten Infrastruktur grundsätzlich möglich ist.

Der Endbericht der beiden Machbarkeitsstudien soll in einer abschließenden Sitzung der beiden Lenkungsausschüsse Anfang Juli 2004 vorgestellt werden. Die Ausschüsse beschließen darauf ebenfalls über das weitere Vorgehen.