

Nr.: 011/2017

■ Dezernat	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	08.02.2017
■ Fachbereich	Stellvertretende Dezernatsleitung	
■ Verfasser/-in	Gregotsch, Nina	
■ Telefon	07621 410-3030	

Beratungsfolge	Status	Datum
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	öffentlich	08.03.2017

Tagesordnungspunkt

Der Schienenpersonennahverkehr im Landkreis Lörrach

Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt	4	Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik
Produktgruppe	51.10	Räumliche Planung
Produkt(e)	51.10.15	Verkehrsplanung; Konzepte zur Verkehrslenkung und Steuerung

Inhalt der Mitteilung

■ Sachverhalt

Obwohl die Aufgabenträgerschaft für den SPNV beim Land liegt, ist sich der Landkreis Lörrach der Bedeutung und Notwendigkeit seines Beitrags zu einem bedarfsgerechten und zukunftsfähigen Schienennahverkehr in der Region bewusst und unternimmt seit geraumer Zeit viele Anstrengungen, diesen im Rahmen der Möglichkeiten zu unterstützen. Eine entsprechende Schwerpunktsetzung ist auch in der Zukunftsstrategie 2025 des Landkreises hinterlegt. Die Aufgaben in diesem Zusammenhang sind vielfältig: politische Positionierung zugunsten des SPNV, Werben für eine bessere Bedienqualität in der Region, Begleitung des SPNV-Ausbaus durch entsprechende Untersuchungen bis hin zur Schaffung entsprechender Infrastruktureinrichtungen.

Zweckverband Regio-S-Bahn Lörrach/2030

Der Schulterschluss des Landkreises mit den an den SPNV angebotenen Städten und Gemeinden wird im Zweckverband Regio-S-Bahn Lörrach, gegründet am 05.06.2001, dokumentiert. Damalige Mitglieder waren der Landkreis Lörrach, die Städte Lörrach, Weil am Rhein, Schopfheim und Zell i. W. und die Gemeinden Steinen, Maulburg und Hausen i. W. Der Hauptzweck, die Realisierung der Wiesentalbahn und der Gartenbahn und deren reibungslosen Betrieb, ist zunächst erfüllt.

Nach einer Phase der Neuorientierung haben sich die Zweckverbandsmitglieder zu einer Zweckänderung bzw. -erweiterung entschieden. Die neue Satzung ist zwischenzeitlich in Kraft. Neben einer Änderung des Namens des Zweckverbands in „Zweckverband Regio-S-Bahn 2030“ (ZRL 2030) wurden die Aufgaben auf die Verbesserung der Infrastruktur und Bedienqualität auf allen Strecken der S-Bahn auf deutschem Hoheitsgebiet ausgeweitet. Dies lässt dem ZRL 2030 insbesondere folgende Funktionen zukommen:

- Politische Vertretung der Interessen des Zweckverbands nach außen
- Beauftragung und Finanzierung wissenschaftlicher Untersuchungen und Gutachten zu Infrastruktur und Betrieb bzw. zur Optimierung der Bedienqualität
- Finanzierung bzw. Mitfinanzierung von Projekten und Maßnahmen zur Erreichung der Ziele des Zweckverbands

Vor diesem Hintergrund hat der Zweckverband vier neue Mitglieder gewonnen, die Städte Rheinfelden (Baden) und Kandern sowie die Gemeinden Bad Bellingen und Schliengen. Die schweizerische Gemeinde Riehen ist ständiger Gast bei den Verbandsversammlungen.

Aktuelle Ziele/Themen:

- Weiterentwicklung der Wiesentalstrecke (15-Minuten-Takt)
- Anhebung des Bedienstandards und der Qualität auf der Oberrheinstrecke
- Elektrifizierung der Hochrheinestrecke

Rheintalbahn – Neues Netz 4

Im Juni 2014 hat das Land das sog. „Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg“ beschlossen. Ziel ist eine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personenverkehrs im Land. Als Voraussetzung für den vorgesehenen Angebotsausbau wurde

eine Kostensenkung beim derzeitigen SPNV benannt. Das Land strebt an, diese Kostensenkung nach dem Auslaufen des sog. Großen Verkehrsvertrags mit der Deutschen Bahn am 30.09.2016 durch die Bündelung der SPNV-Leistungen in 18 Netze und deren separate Ausschreibung zu erreichen.

Das Netz 4 ist der Ausschreibungsparameter für den Regionalverkehr im Rheintal (Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel). Nicht erfasst ist die „Breisgau S-Bahn“ um Freiburg, die ein eigenes Netz bildet. Ein Teil der „S-Bahn Basel“ (Basel Bad. Bf. – Müllheim) ist dagegen enthalten. Das Zugangebot auf der Oberrheinstrecke soll durch die Ausschreibung neu strukturiert werden. Ab Betriebsaufnahme wird es eine klare Trennung zwischen einem schnellen Zugsystem für den überregionalen Verkehr zwischen den großen Orten und einem S-Bahn-ähnlichen Regionalzugsystem mit Halt auf allen Stationen geben. Es kommen ausschließlich Neufahrzeuge zum Einsatz.

Das Netz 4 selbst wurde in zwei Losen ausgeschrieben. Los 1 enthält die stündlichen RE-Leistungen Karlsruhe – Offenburg – Basel mit zunächst ca. 2,1 Mio. Zugkilometern/Jahr. Los 2 umfasst die RB-Leistungen Offenburg – Freiburg – Neuenburg/Basel mit zunächst ca. 1,9 Mio. Zugkilometern/Jahr. Am 06.02.2017 hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg der DB Regio den Zuschlag für Netz 4 erteilt.

Der Landkreis Lörrach und die Städte und Gemeinden am Oberrhein hatten sich in der Vergangenheit mehrfach gemeinsam für die rasche Verwirklichung eines 30-Minuten-Takts auf der Rheintalbahn eingesetzt. Ein letztes gemeinsames Schreiben des Landkreises mit der Stadt Weil a. R. und den Gemeinden Eimeldingen, Efringen-Kirchen, Bad Bellingen und Schliengen an das Verkehrsministerium mit der Bitte um Erläuterung des Netzes 4 datiert vom 06.10.2016; der Landkreis Lörrach hat mit einem Schreiben vom 23.11.2016 bei Herrn Verkehrsminister Hermann nachgefasst. Eine offizielle Antwort auf die Informationswünsche vor dem Hintergrund des Plädoyers für einen 30-Minuten-Takt steht aus.

Grundsätzlich sind folgende Informationen über das Netz 4 bekannt:

- ❖ Grundkonzeption ist ein Expresszug und ein Regionalzug jeweils im Stundentakt ohne die heute bestehenden Taktlücken.
- ❖ Bis zur Fertigstellung der viergleisigen Infrastruktur südlich von Müllheim (angekündigt, aber sicher nicht belastbar Ende 2024) verkehrt der Regionalzug dort vormittags nur im Zweistundentakt. Dafür hält der Expresszug in den Stunden, in denen kein Regionalzug verkehrt, an allen Unterwegsbahnhöfen.
- ❖ Jede zweite Stunde verkehrt der Express als „Sprinter“ mit Unterwegshalten nur in Bad Krozingen, Müllheim und Weil a. R.; über Weil a. R. entsteht mit der Gartenbahn eine schnelle Verbindung Richtung Lörrach.
- ❖ Das Regionalzugangebot wird durch weitere Verdichtungsfahrten im Berufsverkehr deutlich ausgeweitet, insbes. zwischen Freiburg und Müllheim. Nach Fertigstellung der erforderlichen Infrastruktur soll der Regionalzug im Berufsverkehr auch zwischen Müllheim und Basel einen Halbstundentakt bedienen.

Die Betriebsaufnahme ist für Juni 2020 angekündigt.

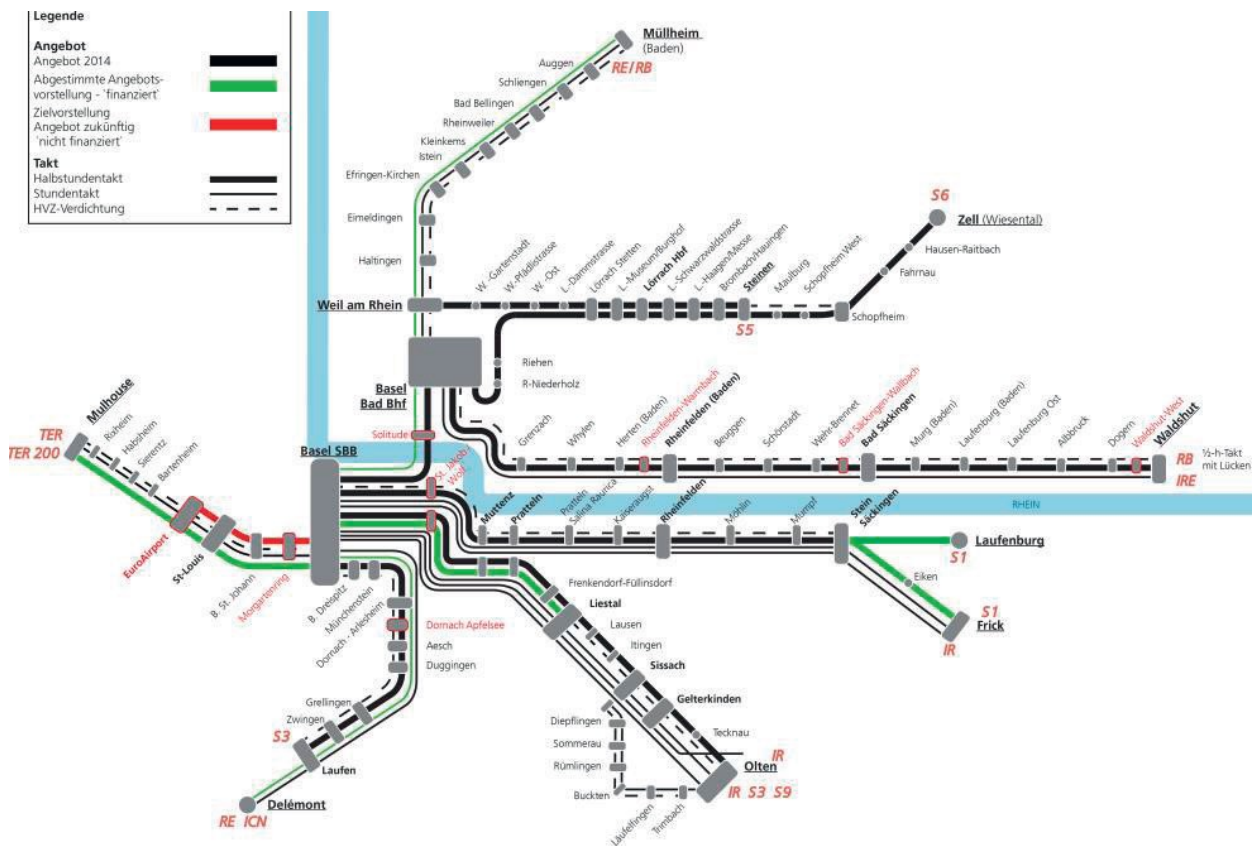
Agglomerationsprogramm Basel

Das Agglomerationsprogramm 3. Generation, das kürzlich beim Schweizer Bund eingereicht wurde, misst der trinationalen S-Bahn (neu: „trireno“) eine herausragende strategische Rolle als strukturierendes Element der Siedlungsplanung bei. Vor diesem Hintergrund wird der Strang S-Bahn in die Vereinsstrukturen Agglo Basel integriert. Diese statuarischen Änderungen sollen im folgenden Sitzungsturnus des Kreistags zur Vorlage gebracht werden.

Im Rahmen Agglomerationsprogramms wurde ein trinationale Angebotskonzept für die trinationale S-Bahn Basel mit verschiedenen Zeithorizonten entwickelt. Ziel ist der umfassende Ausbau des S-Bahn-Angebots zusammen mit dem Schienenanschluss des EuroAirports, der elektrifizierten Hochrheinbahn und dem sog. „Herzstück“ in Basel als Kernelemente.

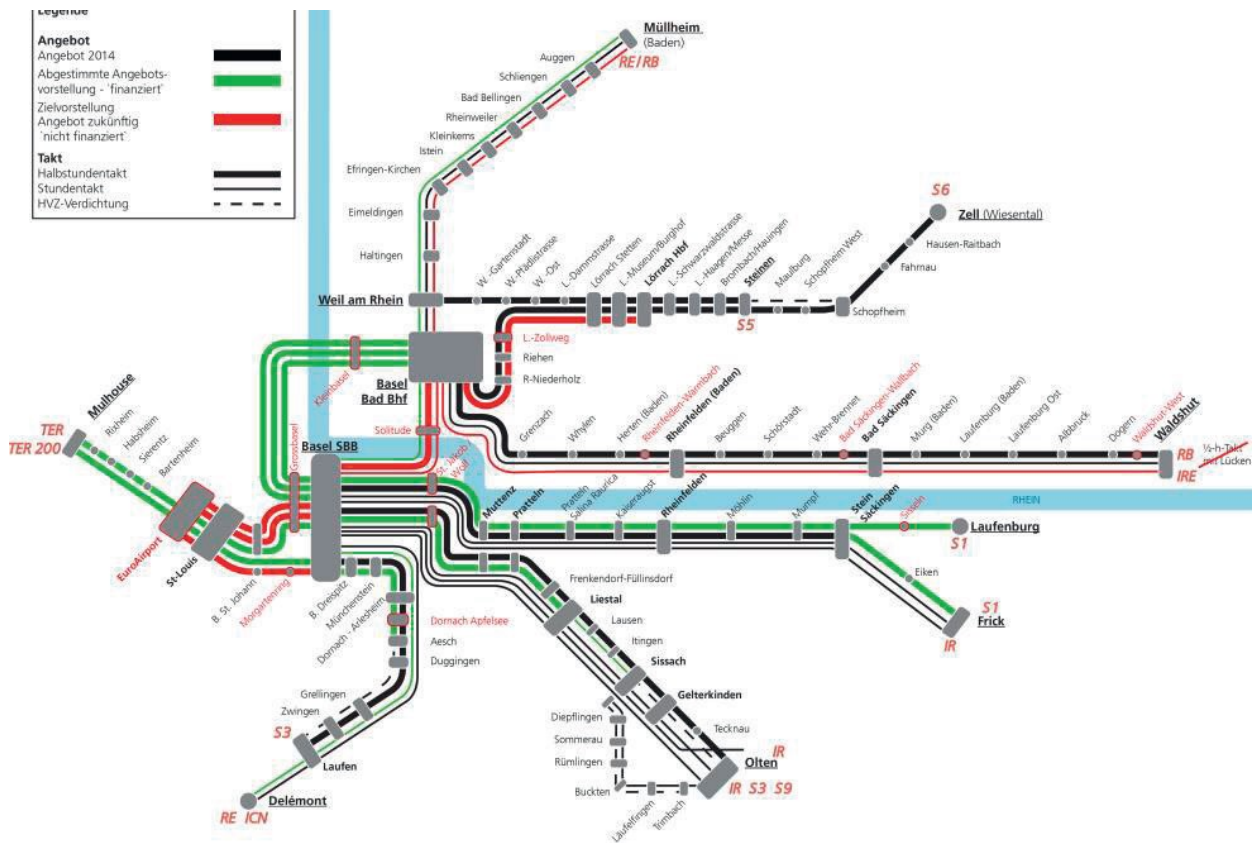
Dieses Vorhaben ist an zahlreiche Infrastrukturausbauten geknüpft, die aus verschiedenen Quellen finanziert werden. Eine Gesamtfinanzierung ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht gesichert. Da derzeit die Vorbereitungsarbeiten für den sog. STEP 2030/2035 auf der Ebene des Schweizer Bunds erfolgen, hat das Angebotskonzept insbesondere für die Finanzierung auf Schweizer Seite eine hohe Bedeutung.

Mittelfristhorizont (bis 2025)



Auf deutscher Seite entsprechen die Einträge den Planungen bzw. Ausschreibungen durch das Land Baden-Württemberg. Enthalten ist außerdem der neue S-Bahn-Halt Rheinfelden-Warmbach.

Langfristhorizont (bis 2030)



Enthalten und berücksichtigt ist hier die Realisierung des „Herzstücks“. Auf deutscher Seite ist eine weitere Angebotsausweitung ersichtlich, die allerdings als „nicht finanziert“ dargestellt wird.

Elektrifizierung der Hochrheinbahn

Aktuell werden weiterhin die Leistungsphasen 3+4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) vorbereitet, für die ein Vertrag mit der Deutschen Bahn abzuschließen ist. Die Mitfinanzierung durch das INTERREG-Programm Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein steht bereit. Es kommt nunmehr auf einen raschen Vertragsabschluss und eine entsprechende Vereinbarung unter den ko-finanzierenden Projektpartnern Landkreis Waldshut, Landkreis Lörrach, Land Baden-Württemberg und Kanton Basel-Stadt an.

Marion Dammann
Landrätin

Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter