

Nr.: 097/2018

■ Dezernat	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	05.04.2018
■ Fachbereich	Stellvertretende Dezernatsleitung	
■ Verfasser/-in	Gregotsch, Nina	
■ Telefon	07621 410-3030	

Beratungsfolge	Status	Datum
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	öffentlich	02.05.2018

Tagesordnungspunkt

Antrag der Kreistagsfraktion Bündnis90/Die Grünen: Kandertalbahn als Pilotprojekt für S-Bahn mit Hybridfahrzeugen

Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt	4	Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik
Produktgruppe	51.10	Räumliche Planung
Produkt(e)	51.10.15	Verkehrsplanung

Inhalt der Mitteilung

■ Sachverhalt

Mit Verweis auf das Vorhaben des Landes Baden-Württemberg, auf einer Schienennebenbahn im Ortenaukreis Hybridfahrzeuge verkehren zu lassen, hat die Fraktion Bündnis90/Die Grünen unter dem 06.03.2018 den Antrag gestellt, dass der Landkreis

- in einem ersten Schritt sein Interesse beim Land bekundet, mit der Kandertalstrecke an einem solchen Pilotprojekt teilnehmen zu wollen
- beim Land erfragt, welche nächsten Schritte notwendig sind, um bei einem Pilotprojekt berücksichtigt zu werden
- sich so bald als möglich für dieses Pilotprojekt bewirbt.

Nach Auffassung der Antragsteller besteht so die Chance, eine schnellere Realisierung des S-Bahn-Betriebs auf der Kandertalbahn zu erreichen.

Alternative Kraftstoffe im Schienenverkehr

Schienenfahrzeuge werden aktuell entweder mit Diesel oder elektrisch betrieben. Nicht zuletzt aufgrund Nachhaltigkeits- und Klimaschutzgesichtspunkten strebt das Land eine möglichst umfassende Elektrifizierung der Bahnstrecken in Baden-Württemberg an.

Rund 60% des 4.100 Streckenkilometer umfassenden Schienennetzes in Baden-Württemberg sind bereits elektrifiziert. In den nächsten Jahren sollen weitere Investitionen folgen, sodass bis 2025 90% der gefahrenen Zugkilometer im Land auf elektrischen Strecken erfolgen kann. Damit würde sich das Land dem bundesdeutschen Durchschnitt anpassen. In Deutschland sind ca. 60% der Schienenstrecken elektrifiziert, was allerdings 90% der Verkehrsleistung auf der Schiene entspricht.

Insbesondere auf Schienennebenstrecken wird die Elektrifizierung noch geraume Zeit auf sich warten lassen. Deswegen werden hier Alternativen zum Dieselmotorbetrieb gesucht. In der technischen Diskussion befinden sich verschiedene alternative Antriebsarten:

- Erdgas
- Biogas
- Biodiesel
- Brennstoffzellen
- Batteriebetrieb
- Hybridantrieb
- etc.

Alternative Antriebe in Baden-Württemberg

In Baden-Württemberg gibt es für verschiedene Bahnnebenstrecken die Idee, diese mit alternativ angetriebenen Zügen zu bedienen. Das Land selbst hat entschieden, in dem damals zur Ausschreibung anstehenden Netz 8 (Ortenau) das erste Mal alternative Antriebe zu testen.

Die Entscheidung für das Netz 8 als erstes Netz in Baden-Württemberg für einen „Test-Betrieb“ fiel aufgrund lokaler Gegebenheiten. In diesem Netz bestehen zwischen den elektrifizierten Netzteilen immer wieder nicht elektrifizierte Abschnitte, die es zu „überbrücken“ gilt. Ebenso

war ausschlaggebend, dass bei diesem Netz eine „Rückfallmöglichkeit“ besteht: Der Betrieb kann notfalls weiterhin mit Diesel-Fahrzeugen erfolgen.

Die Ausschreibung selbst war technikoffen gehalten. Die Vergabe des Netzes ist für Herbst 2018 vorgesehen. Das Land wird für dieses Netz selbst Fördergelder beim Bund beantragen. Ein Förderprogramm des Landes für alternative Antriebe bei Schienenfahrzeugen existiert nicht.

Wenn die „Testphase“ in der Ortenau erfolgreich verläuft, plant das Land weitere Strecken auf ihre Tauglichkeit für alternative Antriebe zu untersuchen. Dies ist jedoch abhängig von den Erfahrungen, die in Netz 8 gemacht werden.

Kandertalbahn

Bei der Kandertalbahn handelt es sich um eine klassische Nebenbahn im Südschwarzwald, bei welcher grundsätzlich ein Schienenverkehr mit alternativem Antrieb denkbar ist. Die Verwaltung hat aufgrund des vorliegenden Antrags das Gespräch mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg gesucht. Auf Arbeitsebene weist dieses darauf hin – ebenso wie es im Umweltausschuss am 07.03.2018 unter dem TOP „Verschiedenes“ diskutiert wurde (vgl. *Protokoll*) –, dass vor einer entsprechenden Prüfung die Entscheidung zu treffen sei, ob die Strecke tatsächlich reaktiviert werden soll. Für diese Entscheidung komme es unter anderem auf eine positive Kosten-Nutzen-Untersuchung (≥ 1) an. Bei der Kosten-Nutzen-Analyse werden, neben vielen anderen Kriterien, auch die Zugkosten eingestellt.

Die Abschätzung der Nutzen-Kosten-Indikatoren einer Schienenverbindung ins Kandertal durch einen beauftragten Gutachter gelangte 2011/12 zu dem Ergebnis, dass ein S-Bahn-Betrieb auf der Kandertalbahn den größten Nutzen und die größte Attraktivität bringt, wenn diese Strecke in das bereits bestehende Streckennetz eingebunden wird, also Teil der Regio-S-Bahn Basel bzw. von „trireno“ ist. Nur hierdurch werden umsteigefreie Relationen erreicht. Eine Konzeption mit umsteigefreier Verbindung von Kandern über Weil am Rhein nach Lörrach wurde damals mit einem Kosten-Nutzen-Indikator von 0,7 bewertet.

Ebenfalls untersucht wurde damals ein Dieselbetrieb auf der Kandertalstrecke, welcher einen Kosten-Nutzen-Indikator von 0,5 erreichte. Dieses schlechtere Ergebnis war zum Teil darauf zurückzuführen, dass bei einem Dieselbetrieb ein Umstieg in Haltingen erforderlich wurde.

Die bei einem elektrifizierten Betrieb erforderlich werdenden Investitionen in Fahrleitungen machen nach grober Schätzung lediglich ca. 10% der Gesamt-Investitionen aus. Hauptkostenpunkte bei einer Reaktivierung der Kandertalbahn wären insbesondere die Erstellung bzw. Ertüchtigung der Bahnanlagen, die Sicherung bzw. Beseitigung der Bahnübergänge sowie die Sicherungstechnik. Diese fielen jedoch auch bei einem Diesel- bzw. alternativem Antrieb an. Eine Beschleunigung des Bahnbetriebs auf der Kandertalstrecke könnte momentan nicht durch Züge mit alternativen Antrieben erreicht werden.

Auf Arbeitsebene wurde außerdem berichtet, dass sich das Land aktuell in der Prüfung befindet, welche stillgelegten Bahnstrecken in Baden-Württemberg für eine Reaktivierung in Frage kommen. Die Kandertalstrecke wird hierbei ebenfalls betrachtet.

Fazit

Über die Impulse, die der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen gesetzt hat, hinaus bietet sich aktuell keine Maßnahme an. Die technische Option, auf einer zu reaktivierenden Kandertalstrecke mit alternativen Antrieben zu planen, sollte im Blick behalten werden. Vordringlich ist, wie im Umweltausschuss am 07.03.2018 dargestellt, dass die

Siedlungsentwicklung im Kandertal seitens der beteiligten Städte und Gemeinden beraten und mit Blick auf den neuen Regionalplan – ggf. abgestimmt – beschlossen wird. Zu den weiteren Entwicklungen in Bezug auf das Kandertal und die Perspektiven für Siedlung und Verkehr wird die Verwaltung im Herbst 2018 in den Gremien berichten.

Marion Dammann
Landrätin

Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter

Anlage: Antrag vom 06.03.2018