

Nr.: 053-XVI./2019

■ Dezernat	Landrätin	25.07.2019
■ Fachbereich	Stabsstelle Grenzüberschreitende Zusammenarbeit	
■ Verfasser/-in	Baron, Sonya	
■ Telefon	07621 410-8100	

Beratungsfolge	Status	Datum
Verwaltungsausschuss	öffentlich	16.10.2019
Kreistag	öffentlich	23.10.2019

Tagesordnungspunkt

Regiobuslinie Lörrach - Saint-Louis - EuroAirport

Beschlussvorschlag

- 1) Die Verwaltung wird beauftragt, das Projekt Regiobuslinie Lörrach- Saint Louis- EuroAirport gemeinsam mit den französischen Partnern der Saint-Louis Agglomération und den Städten Lörrach und Weil am Rhein, unter Beteiligung des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB) zu realisieren und entsprechende Fördermittel (Regiobusprogramm/INTERREG) einzuwerben.
- 2) Die Verwaltung wird beauftragt, die Verkehrsleistung entsprechend den Förderkriterien INTERREG und Regiobus-Förderung des Landes Baden-Württemberg zu vergeben. Die Landrätin wird ermächtigt, den entsprechenden Verkehrsvertrag abzuschließen.

Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt	1	Finanzen und Zentrales Management
Produktgruppe	51.20	Grenzüberschreitende Planung und Entwicklung
Produkt(e)	51.20.02	Grenzüberschreitende Projekte
Wirkungsziel / beabsichtigte Wirkung (Was soll erreicht werden?)		Das grenzüberschreitende Mobilitätsangebot im Trina-tionalen Eurodistrict Basel ist qualitativ optimiert und wird kontinuierlich weiterentwickelt.
Leistungsziel / angestrebtes Ergebnis (Was müssen wir dafür tun?)		Der Landkreis setzt sich für die Schaffung eines be-darfsorientierten ÖPNV-Angebots zwischen Deutsch-land und Frankreich ein.
Zielerreichungskriterium (Indikator, Kennzahl, Leistungsmenge):		Einrichtung eines grenzüberschreitenden Busses.

■ **Personelle Auswirkungen:** nein ja, ggf. Erläuterung

■ **Finanzielle Auswirkungen:** nein ja,

im Ergebnishaushalt

Aufwand	Ertrag	einmalig in	wiederkehrend
	€	€	

im Finanzhaushalt

Investitions- kosten brutto	Zuschüsse u. ä.	Investitions- kosten LK netto	zeitliche Umsetzung
€	€	€	€

Mittelbereitstellung – in EUR -

ErgebnisHH		Zeilen-Nr.	2018	2019	2020	2021	ab 2022
Bedarf	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand				9.500,-	130.000,-	130.000,-
	Kalk. Aufwand						
Plan	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand						
	Kalk. Aufwand						
FinanzHH investiv		Zeilen-Nr.	2018	2019	2020	2021	ab 2022
Bedarf	Einzahlung						
	Auszahlung						
Plan	Einzahlung						
	Auszahlung						

■ **Deckungsvorschlag** (wenn Mittelbedarf größer als Plan)

Begründung

■ Sachverhalt

Auftrag

Im Großraum Basel wachsen die Einwohnerzahlen und damit auch die verkehrliche Belastung. Das betrifft vor allem Verbindungen in Richtung Basel, aber auch die Verbindungen der Teilräume z.B. zwischen Hochrhein, Wiesental, Kandertal und Rheintal, sowie nach Frankreich sind nachgefragt und die Straßen überlastet.

Derzeit besteht im Dreiland keine Möglichkeit von Deutschland direkt nach Frankreich zu reisen. Es ist eine Einreise in die Schweiz und ein Umstieg am Bahnhof SBB notwendig.

Diese Verbindung über Basel ist aber zeitaufwendig und auch tariflich nicht sehr ansprechend, so dass viele deutsche Fahrgäste in Richtung Frankreich mit dem PKW zum Airport reisen. Anderen Personen ist aus aufenthaltsrechtlichen Gründen eine Anreise zum EAP oder nach Frankreich über die Schweiz nicht möglich.

Um die Anreise zum EAP zu erleichtern, wird derzeit ein Schienenanschluss des EAP geplant. Dieses Projekt benötigt aber noch viele Jahre bis zu seiner Realisierung. Gemäß dem Beschluss des Kreistags vom 24.10.18 (TOP 13 – EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg: Position des Landkreises Lörrach) war die Verwaltung aus diesem Grund aufgefordert, ÖPNV-Alternativen zum EuroAirport Basel zu prüfen, um einen früheren Anschluss an das ÖPNV-Netz zu realisieren.

Verschiedene Versuche, Sprach-, Azubi- und Schulaustausche mit dem nahegelegenen Frankreich zu initiieren, scheiterten daran, dass es den Jugendlichen nicht möglich ist, eigenständig und finanziell vermittelbar nach Deutschland zu gelangen. Das ist für die Jugendlichen von Nachteil, die einen Teil des Ausbildungs- und Arbeitsmarktes nicht nutzen können, aber auch für Unternehmen, die diese Auszubildenden nicht für ihr Unternehmen gewinnen können.

Im sonst auch grenzüberschreitend gut ausgebauten Netz um den Großraum Basel fehlt eine direkte Verbindung von Deutschland nach Frankreich.

Verkehrliche Ausgangssituation

Über die B 532 (D105) überqueren bereits heute täglich 20.000 KFZ die Palmrainbrücke¹ zu den Hauptverkehrszeiten kommt es regelmäßig zur Überlastung und entsprechenden Rückstaus.

Wissend um die fehlende Verbindung, hat der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB)² im Jahr 2005 bereits das Potential der Verkehrsachse Weil am Rhein-Huningue-Saint-Louis-Euroairport auf die Machbarkeit einer Schienenverbindung untersucht. Die Studie ging seinerzeit von einem Fahrgastpotential von ca. 3.600 Fahrgästen täglich aus. Aufgrund der sehr hohen Investitionskosten wurde diese als Tram 20 untersuchte Variante nicht weiterverfolgt. Die hohen Investitionskosten fallen aber für eine Busverbindung nicht an, so dass die Verbindung zwischen Deutschland

¹ Jahr 2018, automatische Zählstelle Palmrain, www.svz-bw.de

² damals noch unter dem Namen TAB

und Frankreich eine erfolgversprechende Regiobus-Verbindung sein kann.³

Künftige Entwicklung

3Land-Projekt

Seit 2011 arbeiten die Nachbarstädte Basel, Weil am Rhein, Huningue und Saint-Louis daran, zwischen der Dreirosen- und der Palmrainbrücke einen grenzüberschreitenden Stadtteil zu entwickeln. Sie verfolgen dabei „eine Gesamtverkehrsstrategie mit Priorität auf Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr, welche einer proportionalen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zur baulichen Entwicklung entgegenwirkt.“⁴

Mit der 3Land-Entwicklung sollen Wohnraum und Arbeitsplätze für rund 20'000 Personen entstehen.

Laut durchgeführter Verkehrsstudie ist eine hochwertige und nachhaltige Entwicklung des 3Lands möglich, dafür muss aber stark auf die bestehende Infrastruktur aufgebaut werden. Eine Verstärkung und die Verknüpfung heutiger Knotenpunkte ist notwendig – dies primär im öffentlichen Verkehr.

Für die überregionale verkehrliche Erschließung des Dreilandareals wird eine Anbindung vor allem auf einer so genannten „äußeren Hülle“ vorgesehen. Die nördliche Ost-Westverbindung dieser „Hülle“ ist die Achse D 105/BB532 zwischen Deutschland und Frankreich über die Palmrainbrücke. Die 3Land-Hülle bildet die Basis für das Mobilitätskonzept.

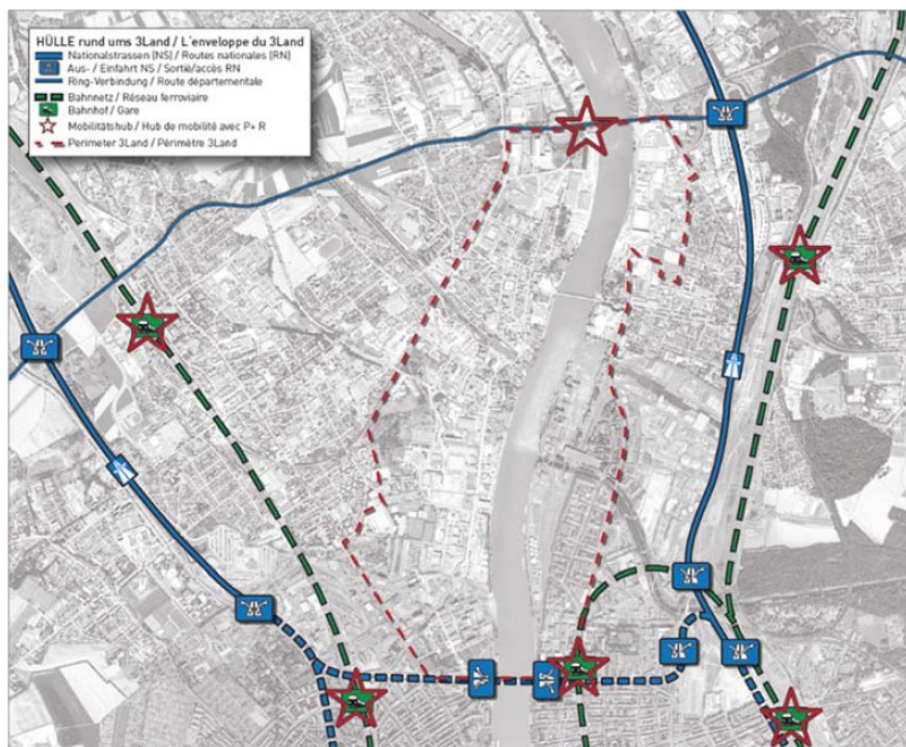


Abbildung 29: Hülle 3Land (Quelle: KXP)

Entlang der 3Land-Hülle wird an verschiedenen Mobilitätshubs der Verkehr von außen gesammelt und gebündelt.

³ Gruner AG; Intraplan Consult, München

⁴ Planungsvereinbarung 2016

Euro3Lys

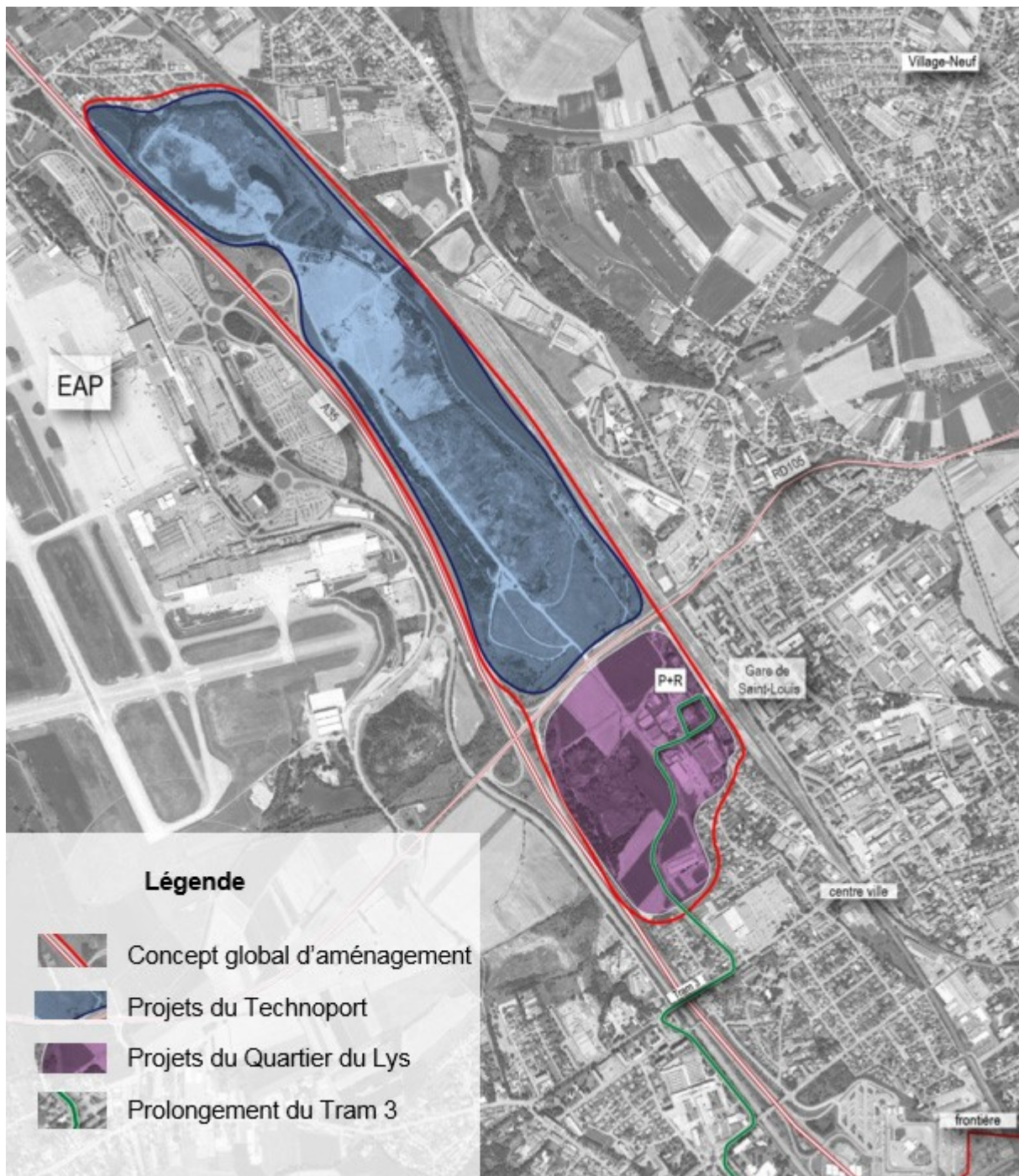
Die Saint-Louis Agglomération arbeitet mit den anliegenden Kommunen an der Erschließung des größten Entwicklungsprojektes im gesamten Haut-Rhin. Zwischen Euroairport und dem Zentrum Saint-Louis soll ein großes Gewerbe- Einkaufs- und Freizeitareal entstehen.

Unibail-Rodamco ist spezialisiert auf die Realisierung von Einkaufszentren. Sie investiert ca. 470 Millionen € in die Entwicklung eines 84.000 m² großen Gewerbekomplex. Dieses Projekt wird eine Zunahme des Verkehrs auf allen Verkehrsmitteln im Umfeld des Areals zur Folge haben. Das Département du Haut-Rhin arbeitet bereits an der verkehrlichen Verbesserung eines Teilstückes der RD 105 zwischen Euroairport und Saint-Louis (Rue de Mulhouse)⁵. In diesem Bereich werden heute schon mehr als 30.000 Fahrzeuge täglich gezählt. Die RD 105 führt aber über die kreuzende Rue de Mulhouse weiter in Richtung Palmrainbrücke und zur deutschen Grenze. Eine Zunahme des Verkehrs durch das Entwicklungsprojekt ist in diesem Bereich zu erwarten.



Quelle: SLA

⁵ https://www.agglo-saint-louis.fr/fr/amenagement-territoire/grands-projets-de-developpement-urbain/euro3lys/concertation-publique-amenagements-lamelioration-acces-autoroute-agglomeration-3-frontieres/#main_container



Quelle: <https://www.euro3lys.fr/fr/>

Projektbeschreibung

Die Verwaltung hat mit den französischen Projektpartner der Saint-Louis Agglomération, den Städten Lörrach und Weil am Rhein sowie dem Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) an der Einrichtung einer INTERREG-geförderten Regiobus-Linie zwischen Lörrach Busbahnhof und dem EuroAirport gearbeitet und schlägt folgende Buslinie vor.

Geplantes ÖPNV-Angebot

Der Bus zwischen Frankreich und Deutschland wird stündlich zwischen Lörrach und dem EAP verkehren. Eine Streckenführung von Lörrach via Binzen (Dreisitz) – Weil am

Rhein(Haltingen) – Palmrain – Saint-Louis Bahnhof zum EuroAirport wurde unter Einhaltung der Regio-Bus-Förderbedingungen erarbeitet.

Dabei wurde berücksichtigt, keinen Parallelverkehr zur S5 nach Weil am Rhein zu schaffen und auch Umstiegszeiten möglichst auf Wiesentalbahn, Rheintalbahnhof, die französische Regionalbahn abzustimmen. Der Betrieb der Buslinie beginnt bereits um 4 Uhr morgens, um auch den Fahrgästen für die Frühflieger eine ÖPNV-Anreise zum EAP zu ermöglichen. Dies war wichtig, da morgens die Passagierzahlen am höchsten sind.

Desweiteren wird der Betrieb auch über Mitternacht hinaus erfolgen, um auch einem verspätet anreisenden oder spät arbeitenden Fahrgast zu ermöglichen, den EAP zu erreichen oder zu verlassen.

Der Betrieb dieser Buslinie wird zum einen die Fahrtzeit für Fahrgäste aus dem deutschen Wiesental merklich reduzieren, finanziell günstiger gestalten und auch teils visums- und zollbedingte Probleme umgehen. Diese Regiobuslinie bietet erstmals eine Verbindung zwischen den beiden Zugnetzen Deutschland (Wiesentalbahn und Rheintalbahnhof) und Frankreich. Sie ermöglicht nach Frankreich zu fahren, ohne über die Schweiz und damit auch weitere Tarifzonen reisen zu müssen.

Diese neue Regiobus-Linie schafft die Möglichkeit, insbesondere junge Menschen für den Arbeitsmarkt und Schulaustausche mobil zu machen. Bislang können junge französische Ausbildungssuchende oder Praktikanten den deutschen Arbeitsmarkt im Basler Umfeld fast nicht nutzen, wenn sie noch nicht über ein Fahrzeug und Führerschein verfügen.

Durch einen Halt an der ehemaligen Zollplattform an der Palmrainbrücke sind die grenzüberschreitende Bürgerberatungsstelle INFOBEST Palmrain und der Trinationale Eurodistrict Basel, künftig auch per ÖPNV zu erreichen.

Südlich der Palmrainbrücke schließt sich das größte Entwicklungsareal in Basel/Weil am Rhein (Projekt 3Land mit 20.000 geplanten neuen Arbeitsplätzen) an. Die Verbindung über die Palmrainbrücke ist als Verkehrserschließungshülle für dieses Gebiet vorgesehen. Auch das in Erschließung befindliche Entwicklungsgebiet Euro3Lys direkt am EuroAirport wird durch diese Streckenführung erreicht. Von beiden Projekten ist zu erwarten, dass sie entsprechende zusätzliche Verkehrsströme erzeugen werden, die das bestehende Straßennetz nicht ohne weiteres aufnehmen kann. Dieser Bus kann auf dieser strapazierten Strecke eine Entlastung bringen.

Der EuroAirport begrüßt dieses Projekt, da es nicht nur für Reisende und Geschäftsleute interessant ist, sondern auch den Arbeitnehmern des EAP eine Alternative zum PKW bietet. Eine Haltestelle wird auf dem in Entwicklung befindlichen Busbahnhof vor dem Terminal bereitgestellt.

Durch den Bus wird es möglich, eine Vielzahl von KFZ-Bewegungen in Richtung EuroAirport und in die Gegenrichtung, die Tourismusdestination Südschwarzwald zu reduzieren und so einen Beitrag zur Reduktion von CO²-Emissionen zu leisten. Es wird nicht davon ausgegangen, dass durch den Bus Fluggastzahlen steigen. Es geht lediglich um eine Verlagerung von MIV auf den ÖPNV.

Die Verkehrsleistung von ca. 277.500 km soll gemäß dem Regiobus-Förderprogramm im 1-Stundentakt an 7 Tagen der Woche zwischen 4 Uhr und 24 Uhr erbracht und im Weg der Direktvergabe nach EU VO 1370 2007 Art. 5 vergeben werden.

Finanzierung

Der Betrieb des Busses wird voraussichtlich jährlich etwas unter 700.000,- € kosten.

Für grenzüberschreitende Projekte können am Oberrhein EU-Mittel über das INTERREG A-Programm eine gute Startfinanzierung für 3 Jahre darstellen. Diese Mittel werden bereitgestellt, um grenzbedingte Mehrkosten für die Projektbeteiligten abzumildern. Das Land Baden-Württemberg stellt mit seiner Regiobus-Förderung darüber hinaus Mittel zur Verfügung, um u.a. die grenzüberschreitende Anbindung von Verkehrsflughäfen zu verbessern (Art. 1 c) der Regiobus-Förderung. Beide Programme passen zu diesem Projekt und bieten bis zu 50% Förderung.

Eine Kombination der Finanzierung aus dem Regiobus-Förderprogramm (5 Jahre Laufzeit) und dem INTERREG-Programm (3 Jahre Laufzeit) macht das Projekt für den Landkreis Lörrach und die weiteren Projektpartner in der Startphase der ersten 5 Jahre gut finanzierbar.

Die INTERREG-Antragstellung „Grenzüberschreitende Busverbindung Lörrach-EuroAirport“ wird in Trägerschaft des Trinationalen Eurodistrict Basel erfolgen.

Die französischen Partner sind in dem Projekt engagiert, werden aber nur einen reduzierten Finanzierungsanteil übernehmen können. 50.000,- € jährlich sind angefragt, werden aber wohl nicht zu realisieren sein.

Zeitraumen

Der Start der Linie ist zum Fahrplanwechsel Dezember 2020 vorgesehen.

Um eine regelkonforme Vergabe durchzuführen eine Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt veröffentlicht.

Die Ausschreibung der Leistung soll im Dez. 2019 erfolgen.

Der Landkreis als Besteller hat die Förderung durch das Regio-Busprogramm bereits fristwahrend im 1. Hj. 2019 beim Land Baden-Württemberg beantragt. Auch ein INTERREG-Präformular wurde beim bereits eingereicht. Dieses wurde bereits positiv durch die Arbeitsgruppe im INTERREG-Sekretariat beschieden.

Der förmliche Bescheid zur Förderung durch das Regiobus-Programm stand zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung noch aus. Verbal wurde aber ein positiver Bescheid in Aussicht gestellt.

Mögliche Finanzierung:

Der Finanzbedarf wurde nach den Vorgaben des Regiobus-Programms errechnet , welches pro Kilometer Kosten vorsieht und Einnahmen wurden bereits verrechnet.

Kosten	pro Jahr	2020	2021	2022	2023
		Start Dez. 2020			
Finanzbedarf		50.000 €	600.000 €	600.000 €	600.000 €
Anteil EU		25.000 €	300.000 €	300.000 €	300.000 €
Anteil Land BW		12.500 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €
Anteil LKR LÖ		9.500 €	130.000 €	130.000 €	130.000 €
SLA? Region?		3.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €

Der genaue Verteilungsschlüssel, sowie die Artikulation zwischen den beiden Förderprogram-

men ist noch in Aushandlung. Angestrebt ist für die ersten 2,5 Jahre eine höhere INTERREG-Förderung und im Anschluss eine Erhöhung des Regiobus-Anteils.

Die Tarife und Vertriebsmöglichkeiten werden ebenfalls noch im Laufe des Jahres ausgehandelt werden.

Die Fahrkarteneinnahmen im Bus selbst werden entsprechend den Förderbedingungen des Regiobus-Programms mit dem Land Baden-Württemberg genau endabgerechnet. Zeitkarteninhaber von RVL und Distribus sollen zu annehmbaren Konditionen den Bus benutzen können.

Nach Ablauf von 5 Jahren (Ablauf der Regio-Busförderung) soll der Bus weiter verkehren. Bis dahin werden genaue Fahrgastzahlen vorliegen. Wenn möglich werden erneut Regiobus-Mittel für die anschließende Phase eingeworben werden.

Im Zuge der Zielsetzungen des neuen Elysée-Vertrags kann die Einrichtung einer ersten deutsch-französischen Direktverbindung im Dreiland einen gelungenen und zeitnahen ersten Schritt für die Erneuerung der deutsch-französischen Freundschaft am Oberrhein darstellen. Die Bürger des Dreilands werden direkt von diesem Projekt profitieren und ein wertvolles Stück erlebbaren europäischen Alltags kann so zeitnah im Dreiländereck realisiert werden.

Marion Dammann
Landrätin

Sonya Baron
Stabsstelle grenzüb. Zusammenarb.

- Anlagen
 - Streckenplan
 - Voraussichtlicher Fahrplan