

---

**Nr.: 083-XVI./2020**

■ <b>Dezernat</b>	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	30.03.2020
■ <b>Fachbereich</b>	Stellvertretende Dezernatsleitung	
■ <b>Verfasser/-in</b>	Gregotsch, Nina	
■ <b>Telefon</b>	07621 410-3030	

---

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Status</b>	<b>Datum</b>
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	öffentlich	22.04.2020
Kreistag	öffentlich	20.05.2020

---

### **Tagesordnungspunkt**

### **Zweckverband Regio-S-Bahn 2030; Beteiligung des Landkreises am Projekt Kapazitätserweiterung Garten- und Wiesentalbahn**

---

### **Beschlussvorschlag**

Einer Beteiligung des Landkreises Lörrach in Höhe von 42% am Planungsaufwand für die Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI des Infrastrukturprojekts Kapazitätserweiterung Garten- und Wiesentalbahn wird zugestimmt.

Die Landrätin wird beauftragt und ermächtigt mit dem Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 und den Städten und Gemeinden Lörrach, Weil am Rhein, Schopfheim, Maulburg und Steinen einen Vertrag zur Finanzierung über die Planung der Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI der Infrastrukturmaßnahme Kapazitätserweiterung der Garten- und Wiesentalbahn zu verhandeln und abzuschließen.

## Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt	4	Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik
Produktgruppe	51.10	Räumliche Planung
Produkt(e)	51.10.15	Verkehrsplanung; Konzepte zur Verkehrslenkung und Steuerung
Wirkungsziel / beabsichtigte Wirkung (Was soll erreicht werden?)		Ein zukunftsorientiertes bedarfsgerechtes und umweltschonendes Mobilitätsangebot ist im Landkreis Lörrach sichergestellt
Leistungsziel / angestrebtes Ergebnis (Was müssen wir dafür tun?)		Der Landkreis begleitet aktiv die derzeit laufenden Projekte (Hochrheinelektrifizierung, Agglomerationsprogramm Basel, Bedienqualität im SPNV, 3./4. Gleis Rheintalbahn Bundesfernstraßen) und bringt seine Interessen und Positionen in die jeweiligen Lenkungs-gremien ein
Zielerreichungskriterium (Indikator, Kennzahl, Leistungsmenge):		

■ <b>Klimawirkung:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> positiv	<input type="checkbox"/> neutral	<input type="checkbox"/> negativ	<input type="checkbox"/> keine
■ <b>Personelle Auswirkungen:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja, ggf. Erläuterung		
■ <b>Finanzielle Auswirkungen:</b>	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja,		
<input checked="" type="checkbox"/> <b>im Ergebnishaushalt</b>	Aufwand	Ertrag	einmalig in	wiederkehrend
	€	€		2020-2022
<input type="checkbox"/> <b>im Finanzhaushalt</b>	Investitions- kosten brutto	Zuschüsse u. ä.	Investitions- kosten LK netto	zeitliche Umsetzung
	2,1 Mio. €	€	2,1 Mio. €	2020-2022

### Mittelbereitstellung - in EUR -

ErgebnisHH		Zeilen-Nr.	2019	2020	2021	2022	ab 2023
Bedarf	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand						
	Kalk. Aufwand						
Plan	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand			200.000	1.000.000		
	Kalk. Aufwand						
FinanzHH investiv		Zeilen-Nr.	2019	2020	2021	2022	ab 2023
Bedarf	Einzahlung						
	Auszahlung			105.000	1.470.000	525.000	
Plan	Einzahlung						
	Auszahlung			aus Erg.-HH	zu planen	zu planen	

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

## Begründung

---

### ■ Sachverhalt

Zuletzt hat die Landkreisverwaltung in der Vorlage Nr. 178-XVI./2019 über den Fortschritt des Infrastrukturprojekts „Kapazitätserweiterung der Garten- und Wiesentalbahn“ berichtet.

### Projekthalt

Ziel ist es, den heutigen Halbstundentakt der S6 zwischen Basel Bad Bf und Lörrach Hbf auf einen 15 Minuten-Takt verdichten zu können und das am Ostrand der Stadt Lörrach geplante Zentralklinikum mit einem eigenen Halt an die trinationale S-Bahn Basel anzuschließen.

Um diese Angebotsziele zu realisieren sind folgende Infrastrukturausbauten erforderlich:

- Schienenfreier Zugang und Außenbahnsteig Riehen Bahnhof
- Zweigleisigkeit Riehen – Lörrach Hauptbahnhof, soweit nicht bereits vorhanden und inkl. Haltepunkt Lörrach-Stetten
- Zweigleisigkeit Bahnhof Lörrach-Brombach/Hauingen
- Zweigleisigkeit Lörrach-Brombach – Lörrach Zentralklinikum
- Zweigleisigkeit Haltepunkt Lörrach Zentralklinikum
- Zweigleisigkeit Schopfheim West
- Zweigleisigkeit Schopfheim West – Schopfheim Bahnhof

Nach Realisierung dieser Infrastrukturmaßnahmen ist außerdem eine ganztägige Durchbindung der S5 über Steinen hinaus nach Schopfheim Bahnhof mit Bedienung aller Unterwegshalte möglich.

### Nächste Schritte und Zeitplan

Nicht zuletzt aufgrund der Eröffnung des Zentralklinikums 2025 und der Bestrebungen zur Stärkung des ÖPNV u. a. aus Nachhaltigkeits- und Klimaschutzgründen wird eine schnellstmögliche Realisierung angestrebt. Nach einer ersten Einschätzung kann mit einer Fertigstellung der Maßnahmen zwischen 2030 und 2035 gerechnet werden.

Mit den ordentlichen Planungen soll die DB Netz AG, die auch Infrastrukturihabin der Garten- und Wiesentalbahn ist, beauftragt werden. Die Verwaltung des Zweckverbands Regio-S-Bahn 2030 (ZRL) befindet sich aktuell mit der Deutschen Bahn in Abstimmung der entsprechenden Planungsvereinbarung.

Vor der Corona-Pandemie wurde ein Eintritt in die ordentlichen Planungen der Leistungsphasen 1 und 2 HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) im zweiten Halbjahr 2020 angestrebt. Dieser Zeitplan wird derzeit aufrechterhalten, steht allerdings unter dem Vorbehalt einer pandemiebedingten Anpassung.

Im Vorfeld der ordentlichen Planungen ist die technische Machbarkeit der Infrastrukturmaßnahmen in sog. Machbarkeitsstudien zu klären. Der Sachstand ist hierbei:

- Abschnitte Riehen – Lörrach Hbf: in Bearbeitung; Ergebnisse bis Ende April 2020 erwartet
- Abschnitt Lörrach-Brombach/Hauingen Bf – zukünftiges Zentralklinikum: abgeschlossen; Ergebnisse liegen vor und bestätigen Machbarkeit
- Abschnitt Stadtgebiet Schopfheim: abgeschlossen; Ergebnisse liegen vor und bestätigen Machbarkeit

Es ist zu erwarten, dass für die Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI ca. zwei Jahre benötigt werden.

## Finanzierung und Vertragswerk

Mit den Machbarkeitsstudien werden erste Kostenprognosen für die Infrastrukturmaßnahmen vorgelegt. Diese Prognosen sind mit allen Unsicherheiten belegt, welche in einem so frühen Projektstadium gegeben sind. Eine erste Schätzung beläuft sich auf Baukosten zwischen 75 bis 80 Mio. EUR für das Gesamtprojekt.

Planungskosten betragen etwa 25% der Baukosten eines Bahnprojekts, wobei hiervon etwa 22% auf die Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI entfallen. Übertragen auf die Kapazitätserweiterung der Garten- und Wiesentalbahn ergibt sich damit bis 2022 ein Finanzierungsbedarf von rund 4,1 bis 4,4 Mio. EUR.

Das Gesamtprojekt wird seitens des ZRL betreut und begleitet. Dieser soll mit der Deutschen Bahn eine Planungsvereinbarung über die Planungskosten schließen.

Refinanzieren muss sich der ZRL bei den von der Erweiterungsmaßnahme betroffenen Kommunen. Diese haben sich auf Verwaltungsebene auf folgenden Finanzierungsschlüssel verständigt:

▪ Landkreis Lörrach	42%
▪ Stadt Lörrach	20%
▪ Weil am Rhein	11%
▪ Maulburg	11%
▪ Schopfheim	11%
▪ Steinen	5%

Die Kreisverwaltung sieht eine finanzielle Beteiligung des Landkreises in Höhe von 42% an den Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI als den Interessen entsprechend an. Sowohl die Taktverdichtung, wie auch der neue Haltepunkt Zentralklinikum liegen im Interesse der gesamten Region. Der Landkreis hat sich die Sicherstellung eines zukunftsorientierten, bedarfsgerechten und umweltschonenden Mobilitätsangebots zum zentralen Ziel gesetzt. Durch die Taktverdichtung wird nicht nur die Attraktivität des ÖPNV gesteigert, vielmehr wird der Schienenpersonennahverkehr im Landkreis auch zukunftsfähig (Herzstück Basel). Das neue Zentralklinikum ist die Klinik des Landkreises, dessen gute Erreichbarkeit, auch für die Mitarbeiter\*innen, oberste Priorität genießt. Auch eine ganztägige Durchbindung der S5 von Weil am Rhein nach Schopfheim bedeutet eine Aufwertung des ÖPNV-Angebots.

Entgegen der Ansätze im Haushalt 2020 wird die Maßnahme nun bereits ab Leistungsphase 1 als investiv eingeordnet, da die Gestaltungsfragen über die vorerwähnten Machbarkeitsstudien geklärt sind, die verkehrliche Aufgabenstellung klar und beschlossen ist und das Bauprojekt ohne Vorbehalte durch alle Partner, einschließlich des Landes Baden-Württemberg und der Schweiz verfolgt wird.

Die Taktverdichtung zwischen Basel Bad Bf und Lörrach Hbf ist eine von insgesamt drei grenzüberschreitenden Maßnahmen, welche der Schweizer Bund in sein Bahninfrastrukturausbauprogramm FABI/STEP Ausbauschnitt 2035 aufgenommen hat. Ab dem 01.01.2020 stehen für die Taktverdichtung, die Hochrheinelektrifizierung und den Bahnanschluss EuroAirport insgesamt 200 Mio. CHF zur Verfügung. Der Schweizer Bund hat in diesem Zuge Bereitschaft signalisiert, sich an den Planungskosten für die Garten- und Wiesentalbahn zu beteiligen. Die Höhe ist Gegenstand von Verhandlungen zwischen dem Land Baden-Württemberg und dem Schweizer Bund und kann derzeit nicht eingeschätzt werden. **Die angebotene Schweizer Beteiligung stellt jedoch eine relevante Chance für die die Kosten tragenden Kommunen dar.**

Wie bereits dargestellt, soll zwischen dem ZRL und der Deutschen Bahn eine Planungsvereinbarung (Hauptvertrag) geschlossen werden. Sowohl die finanzielle Beteiligung als auch die Partizipationsmöglichkeiten der Finanzierungspartner sind in einem Vertrag mit dem ZRL, dem sog. Innenvertrag, zu regeln.

Da sich der Hauptvertrag noch in Abstimmung befindet, kann mit dieser Vorlage noch kein „Innenvertrag“-Entwurf vorgelegt werden. Die wichtigsten Regelungen sind jedoch voraussichtlich:

- Kostentragung nach dem oben dargestellten Verteilerschlüssel
- Kostensteigerung bis 10% müssen vom ZRL getragen und damit auch im Innenverhältnis verteilt werden; Kostensteigerungen über 10% der prognostizierten Kosten werden seitens der Deutschen Bahn angezeigt – der ZRL muss den weiteren Planungen bei Bedarf dann ausdrücklich widersprechen
- Zahlstelle und Abwicklung Zahlungen durch den ZRL
- Grundregelungen der Zusammenarbeit, insbesondere Einstimmigkeitsgebot
- Absichtserklärung, dass die Projektbeteiligten die Planungen durch eine noch zu beauftragende externe Projektleitung begleiten lassen wollen. Die finanzielle Beteiligung des Landkreises hieran wird in einer separaten Finanzierungsvereinbarung geregelt.

### **Klimawirkung**

Die angestrebten Angebotsverbesserungen werden zu einer noch höheren Attraktivität des ÖPNV führen und durch weitere Fahrgastzugewinne eine positive Klimaauswirkung haben. Die Planungen stellen einen ersten wesentlichen Schritt für diese Klimaschutzmaßnahme dar.

---

Marion Dammann  
Landrätin

---

Ulrich Hoehler  
Erster Landesbeamter