

Nr.: 111/2022

■ Dezernat	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	13.04.2022
■ Fachbereich	Stellvertretende Dezernatsleitung	
■ Verfasser/-in	Jochum, Jakob	
■ Telefon	07621 410-3030	

Beratungsfolge	Status	Datum
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	öffentlich	13.04.2022
Kreistag	öffentlich	11.05.2022

Tagesordnungspunkt

Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn - Beteiligung an einer planungsbegleitenden Verkehrsmodellierung

Beschlussvorschlag

Der Beteiligung des Landkreises Lörrach in Höhe von 33%, maximal 70.000 EUR inkl. USt., am Finanzierungsaufwand der planungsbegleitenden Verkehrsmodellierung im Rahmen des Infrastrukturprojekts „Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn“ wird zugestimmt. Dies gilt unter dem Vorbehalt, dass mit den Projektpartnern auf deutscher und schweizerischer Seite Einigung über einen entsprechenden Kostenteiler erzielt wird.

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?)		Der Modal Split ist in Richtung der aktiven Mobilität und des Öffentlichen Nahverkehrs verbessert.
Leistungsziel / angestrebtes Ergebnis (Was müssen wir dafür tun?)		Der Landkreis unterstützt die gemeinsamen Projekte zur Weiterentwicklung der Trinationalen S-Bahn Basel; für die deutschen Korridore der Agglomeration wirken der Landkreis und die Städte und Gemeinden über den Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 mit.

Zielerreichungskriterium (Indikator, Kennzahl, Leistungsmenge):

■ Klimawirkung:	<input checked="" type="checkbox"/> positiv	<input type="checkbox"/> neutral	<input type="checkbox"/> negativ	<input type="checkbox"/> keine
■ Personelle Auswirkungen:	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja, ggf. Erläuterung		
■ Finanzielle Auswirkungen:	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja,		
<input type="checkbox"/> im Ergebnishaushalt	Aufwand	Ertrag	einmalig in	wiederkehrend
	€	€		
<input checked="" type="checkbox"/> im Finanzhaushalt	Investitions-kosten brutto	Zuschüsse u. ä.	Investitions-kosten LK netto	zeitliche Umsetzung
	70.000 €	€	70.000 €	2022/2023

Mittelbereitstellung - in EUR -

ErgebnisHH		Zeilen-Nr.	2020	2021	2022	2023	ab 2024
Bedarf	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand						
	Kalk. Aufwand						
Plan	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand						
	Kalk. Aufwand						
FinanzHH investiv		Zeilen-Nr.	2020	2021	2022	2023	ab 2024
Bedarf	Einzahlung						
	Auszahlung				35.000	35.000	
Plan	Einzahlung						
	Auszahlung						

■ Deckungsvorschlag (wenn Mittelbedarf größer als Plan)

Gegenfinanzierung im Rahmen der geplanten Investitionsvorhaben.

Begründung

■ Sachverhalt

Der Landkreis Lörrach beteiligt sich aktiv am Infrastrukturprojekt „Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn“. Das Projekt wird über den Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 geführt. Im Oktober 2021 wurde der Planungs- und Finanzierungsvertrag mit der Deutschen Bahn für die Leistungsphasen 1 und 2 HOAI abgeschlossen, womit das Projekt in die Grundlagenermittlung und Vorplanung eingetreten ist.

Bereits im Vorfeld der Planung hat sich gezeigt, dass verkehrliche Herausforderungen an verschiedenen Infrastruktur-Knotenpunkten zu erwarten sind. Auf der deutschen Seite ist die Lage bereits heute an den Bahnübergängen Basler Straße/Hauptstraße, Schillerstraße/Brühlstraße, Baumgartnerstraße/Brühlstraße sowie dem Knotenpunkt Dammstraße/Basler Straße/Obere Riehenstraße auf dem Gebiet der Stadt Lörrach und am Bahnübergang Eisenbahnstraße/Bahnhofstraße auf dem Gebiet der Gemeinde Steinen angespannt. Gleichzeitig sorgen auf Schweizer Seite die Vielzahl von Bahnübergängen auf dem Gebiet der Gemeinde Riehen für Diskussionen. Vor diesem Hintergrund, gepaart mit der Erkenntnis, dass die angestrebte Taktverdichtung zweifellos zu veränderten Schrankenschließzeiten führt, ist absehbar, dass der Umgang mit den Bahnübergängen einen wesentlichen Diskussionspunkt im weiteren Planungsverfahren darstellen wird.

Aus diesem Grund ist geplant, die problematischen Knotenpunkte hinsichtlich der Auswirkungen der längeren Schrankenschließzeiten bereits jetzt in einer planungsbegleitenden Verkehrsmodellierung zu untersuchen. Mit einer Verkehrsmodellierung kann die Abwicklung der an einem bestimmten Punkt aufeinandertreffenden Verkehre (z. B. Eisenbahn, Lkw, Pkw, Rad und Fuß) transparent gemacht werden. Auf dieser Grundlage können Probleme herausgearbeitet werden und in einem nächsten Schritt verkehrsabwicklungstechnische und/oder infrastrukturelle Lösungsmöglichkeiten identifiziert werden.

Geplantes Vorgehen

Für die Verkehrsmodellierung ist zunächst ein Basis-Verkehrsmodell zu erstellen. Die Grundlagen sollen Daten aus dem Verkehrsmodell des Kantons Basel-Stadt bilden. Diese sind für das Jahr 2016 kalibriert und liegen für das gesamte Untersuchungsgebiet mit hoher Genauigkeit vor. Ergänzend werden Verkehrserhebungen an den maßgeblichen Knotenpunkten durchgeführt. Des Weiteren werden die Schrankenschließzeiten im Bestand und im Planfall (Planfall = ausgebauter Garten- und Wiesentalbahn [im Jahr 2035]) analysiert. Abschließend soll das Basis-Verkehrsmodell für das Jahr 2022 kalibriert werden.

Hierauf aufbauend erfolgt die Berechnung der Prognoseverkehrsmengen im Prognose-Nullfall 2035. Dieser soll mit dem Planfall inkl. verlängerter Schrankenschließzeiten verglichen werden.

Mit diesen Grundlagen soll für die Bahnübergänge eine Berechnung nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) durchgeführt werden. Hierbei werden die Rückstaulängen, die Fahrdauern sowie die sich hieraus ergebenden Verlustzeiten berechnet und die Knotenpunkte nach Qualitätsstufen bewertet. Zudem erfolgt an den als besonders kritisch angesehenen Bahnübergängen eine Mikrosimulation. Für den jeweiligen Bahnübergang wird ein Simulationsmodell erstellt, womit der Verkehr für den Bestand und den Planfall abgebildet und analysiert werden kann. Insbesondere soll untersucht werden, wie sich die höheren Schrankenschließzeiten im Planfall auf den Individualverkehr auswirken.

Abstimmung mit den Projektpartnern

Im Rahmen einer Arbeitssitzung mit den an der Garten- und Wiesentalstrecke anliegenden Städten und Gemeinden einschließlich des Kantons Basel-Stadt wurden die zu untersuchenden Bahnübergänge ausfindig gemacht. Sinnvoll erscheint die Untersuchung folgender Bahnübergänge (BÜ) und Knotenpunkte (KP):

Stadt Lörrach

- BÜ Zollweg (nur Verkehrserhebung)
- KP Dammstraße/Basler Straße/Obere Riehenstraße
- BÜ Carl-Maria-von-Weber-Straße (nur Verkehrserhebung)
- BÜ Basler Straße/Hauptstraße
- BÜ Schillerstraße/Brühlstraße
- BÜ Baumgartenstraße/Brühlstraße
- KP Milkastraße/Brombacher Straße
- KP Milkastraße/Gretherstraße/Schwarzwaldstraße/Bahnhofstraße
- BÜ Franz-Ehret-Straße

Gemeinde Steinen

- BÜ Eisenbahnstraße/Bahnhofstraße

Gemeinde Riehen

- BÜ Bettingerstraße
- BÜ Schmiedgasse
- BÜ Spitalweg
- BÜ Inzlingerstraße

Ausblick

Mit den Ergebnissen der Verkehrsmodellierung wären in einem nächsten Schritt Maßnahmen zu entwickeln, um für den Planfall – soweit kritisch – eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit an den jeweiligen Knotenpunkten herbeizuführen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen können dann wiederum in das Modell eingespielt und die Auswirkungen auf den Verkehr per Mikrosimulation sowie durch HBS-Nachweis überprüft werden. Diese Schritte wären Teil einer zu beauftragenden Folgestudie.

Finanzieller Aufwand

Seitens der vom Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 eingesetzten Projektleitung (Schüler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH) wird mit einem Gesamtaufwand für die vorgeschlagene Verkehrsmodellierung von 200.000 bis 210.000 EUR inkl. USt. gerechnet.

Die Verkehrsmodellierung dient sowohl dem übergeordneten Interesse an einem Gelingen des Gesamtprojekts als auch den spezifischen Planungsinteressen der Stadt Lörrach, der Gemeinde Steinen sowie auf Schweizer Seite der Gemeinde Riehen. Dass eine funktions- und leistungsfähige Infrastruktur angestrebt wird, ist unter allen Projektpartnern selbstverständlicher Konsens. Auf dieser Grundlage wird derzeit über eine Aufteilung der voraussichtlichen Kosten verhandelt.

Der Kanton Basel-Stadt beteiligt sich an dem Projekt in bemerkenswertem Umfang durch Bereitstellung der Daten des vorhandenen Verkehrsmodells. Hierdurch kann eine deutliche Kostensenkung im Bereich der übergeordneten, vom jeweiligen Knotenpunkt losgelösten Kosten erreicht werden. Die Kommunen Lörrach, Steinen und Riehen prüfen derzeit eine Kostenbeteiligung im Verhältnis der ihr jeweiliges Gebiet betreffenden Untersuchungen.

Es wird vorgeschlagen, dass der Landkreis Lörrach die übergeordneten Kosten – also den allgemeinen Aufwand, der durch die Bereitstellung des Verkehrsmodells Basel-Stadt noch nicht abgedeckt ist – und einen Beitrag für das Interesse am Gelingen des Gesamtprojekts leistet. Als angemessen erscheint ein Kostenanteil von 33%, max. 70.000 EUR. Der Rest von bis zu 140.000 EUR ist durch die Stadt Lörrach, die Gemeinde Steinen und die schweizerische Seite bereitzustellen.

Marion Dammann
Landrätin

Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter