

Nr.: 120/2022

■ Dezernat	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	06.04.2022
■ 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

Antrag der Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen und der SPD zur Kandertalbahn

Beschlussvorschlag

Anstelle der Beschlussanträge wird Beschlussfassung wie folgt vorgeschlagen:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, das Landesverkehrsministerium über den Stand der laufenden Machbarkeitsstudie zur Kandertal-S-Bahn und insbesondere die aufgrund der ermittelten Fahrgastpotentiale zu erwartenden Folgen für die Übernahme der Betriebskosten zu informieren.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit dem Zweckverband Kandertalbahn auf einen zielführenden Umgang mit der planfestgestellten Anbindung der Kandertalbahn an die Rheintalbahn hinzuwirken. Dabei ist eine finanzielle Beteiligung des Landkreises an Infrastrukturlasten nicht ausgeschlossen. Ein solcher finanzieller Beitrag ist im Bedarfsfall dem Kreistag zur Beschlussfassung vorzulegen.
3. Der Landkreis leitet seine Überlegungen zur Verbesserung des Öffentlichen Nahverkehrs im Kandertal von einer gestärkten zentralen Verbindung aus dem Kandertal in Richtung Weil am Rhein und Basel ab. Die Verwaltung wird beauftragt, die enge Abstimmung mit den beteiligten Städten und Gemeinden fortzusetzen. Die Verwaltung wird außerdem beauftragt, sowohl die langfristige Konzeption als auch rasche Umsetzungsmaßnahmen zu verfolgen.

Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt	4	Verkehr, 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 checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja,		
<input type="checkbox"/> im Ergebnishaushalt	Aufwand	Ertrag	einmalig in	wiederkehrend
	€	€		
<input type="checkbox"/> im Finanzhaushalt	Investitions-kosten brutto	Zuschüsse u. ä.	Investitions-kosten LK netto	zeitliche Umsetzung
	€	€	€	

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						
Plan	Einzahlung						
	Auszahlung						

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

Begründung

■ Sachverhalt

Die Kreistagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen und SPD fordern mit dem beigefügten Antrag vom 02.04.2022 sinngemäß, zielstrebig die Kandertalstrecke für den S-Bahn-Betrieb zu reaktivieren und hierfür jetzt bestimmte Zwischenschritte zu unternehmen.

Sachstand

Gemäß Beschluss des Kreistags vom 18.11.2020 (Vorlage Nr. 358-XVI./2020) beteiligt sich der Landkreis Lörrach an der Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Kandertal-S-Bahn. Die laufende Studie baut auf die zuvor durchgeführte Verkehrsstudie Kandertal auf (Beschluss des Umweltausschusses vom 09.10.2019, Vorlage Nr. 100-XVI./2019). Die Verkehrsstudie wurde am 14.02.2022 im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt.

Die Machbarkeitsstudie befindet sich aktuell in der letzten Phase. Dabei soll – als zentraler Aspekt für Investitions- und Förderentscheidungen – das Nutzen-Kosten-Verhältnis berechnet werden. Angewandt wird ein vereinfachtes Berechnungsverfahren in Anlehnung an die so genannte Standardisierte Bewertung. Die Ergebnisse werden im Sommer erwartet und sollen zunächst in der Arbeitsgruppe Kandertal-S-Bahn des Kreistags vorgestellt werden.

Die Städte und Gemeinden Malsburg-Marzell, Kandern, Wittlingen, Schallbach, Rümplingen, Binzen, Weil am Rhein und Lörrach sind zusammen mit dem Landkreis Auftraggeber der Machbarkeitsstudie. Sie haben gemeinsam mit dem Landesverkehrsministerium und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg Einsitz in der entsprechenden Steuerungsgruppe.

Bislang ist weder seitens des Landkreises noch seitens einer der beteiligten Städte und Gemeinden eine die Reaktivierung der Kandertalstrecke befürwortende politische Beschlusslage gegeben. Vielmehr wird in den letzten Jahren gemeinsam an der Klärung essentieller Fragen gearbeitet. Hierzu zählen:

- verkehrliche und technische Machbarkeit?
- Zukunft des Museumsbahnverkehrs auf derselben Strecke?
- Wirtschaftlichkeit?
- gemeinsamer Wille für ein entsprechendes Infrastrukturprojekt?

Hinzuweisen ist darauf, dass die laufende Studie eine wichtige Fragestellung zur Bahnverbindung aus dem Kandertal heraus nicht beantworten können. So muss die vorgesehene Fahrt auf der Rheintalbahn zwischen Haltingen und Weil am Rhein (bzw. weiter nach Basel) im Gegengleis erfolgen. Hierzu muss sich der Projektträger mit der Deutschen Bahn abzustimmen, was voraussichtlich im Rahmen einer Betriebsprogrammstudie zu erfolgen hat. Das Vergleichsbeispiel Garten- und Wiesentalbahn zeigt: Eine Betriebsprogrammstudie nimmt aufwandsmäßig den größten Teil der Planungen gemäß Leistungsphase 1 nach HOAI ein; daher sind zunächst entsprechende politische/haushalterische Entscheidungen zu treffen.

Vor diesem Hintergrund schlägt die Verwaltung eine gegenüber dem Antrag abgeänderte Beschlussfassung vor. Die einzelnen Ziffern werden wie folgt kommentiert:

Ziffer 1 – Einordnung der Kandertalbahn in bestimmte Kategorien

Im Rahmen seiner Offensive zur Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken hat das Land Baden-Württemberg im Jahr 2020 eine Potenzialanalyse verschiedener Strecken durchgeführt.

Hierbei wurden die in Betracht kommenden Strecken in vier Kategorien eingeteilt. Der Kandertalbahnhof wurde die Kategorie "C: mittlere Nachfrage" bescheinigt. Dies entspricht der Erwartung von bis zu 750 Fahrgästen/Tag. Bereits in der Verkehrsstudie Kandertal wird ein Potential von ca. 1.000 Fahrgästen/Tag prognostiziert. Damit ist die Strecke in die „Kategorie "B: hohe Nachfrage" einzuordnen.

Dass die Potenzialstudie des Landes das Kandertal nicht angemessen bewertet hat, wurde bereits im Rahmen der oben angeführten Vorlage Nr. 358-XVI./2020 beleuchtet (vgl. dort den ausführlichen Vermerk in der Anlage).

Zur künftigen Betriebsfinanzierung hat sich das Landesverkehrsministerium dahingehend geäußert, dass die Betriebskosten auf den ersten 100 km reaktiverter Strecke fest budgetiert seien. Weiterhin richte sich die Kostenübernahme nach dem Fahrgastpotential. Hier sollen bei einem Potential von über 750 Fahrgästen/Tag sämtliche Kosten des Betriebs nach Landesstandard vom Land getragen werden, während bei schlechterem Potential eine Aufteilung erfolgen soll.

Maßgeblich für die Kostenübernahme ist die Nachfrage, welche im Rahmen der standardisierten Bewertung auf Grundlage der abgeschlossenen Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI ermittelt wird. Nach der Betriebsaufnahme können diese Werte an die tatsächlichen Nachfragewerte angepasst werden. Die Kategorisierung im Rahmen der Potenzialanalyse von 2020 (ebenso wie die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie) können hierzu nur Prognosen liefern, die Entscheidung jedoch nicht beeinflussen. Daher hält es die Verwaltung für sinnvoll, das Verkehrsministerium über den Sachstand zu informieren.

Ziffer 2 – Weiche zur Rheintalbahnhof

Im Falle der Reaktivierung der Kandertalbahnhof muss der Anschluss an die Rheintalbahnhof über eine Weiche in Haltingen erfolgen. Die Weiche ist im Planfeststellungsbeschluss für den Aus- und Neubau der Strecke Karlsruhe-Basel enthalten. Zunächst hatte der Zweckverband Kandertalbahnhof aus Kostengründen auf den Bau des Anschlusses verzichtet. Aktuell laufen erneut Verhandlungen zwischen dem Zweckverband und der Deutschen Bahn.

Die Verwaltung steht seit einiger Zeit in engem Austausch mit dem Zweckverband, um das Für und Wider dieser Infrastrukturmaßnahme abzuwägen. Zunächst ist nochmals zu prüfen, ob tatsächlich ein Kostenbeitrag gegenüber der Deutschen Bahn erfolgen muss und wie hoch dieser wäre. Da der Zweckverband auf dem Standpunkt steht, die Weiche sei für den Museumbahnhofbetrieb überflüssig, geht es im Wesentlichen um eine wirtschaftliche Vergleichsrechnung: **Aufwand** für die Infrastruktur **ohne** spätere Reaktivierung ⇔ **späterer Aufwand** für die Infrastruktur im Falle einer Reaktivierung.

Vor diesem Hintergrund schlägt die Verwaltung vor, offen weiter zu verhandeln und, falls eine Mitfinanzierung durch den Landkreis erforderlich erscheint, eine entsprechende Kreistagsentscheidung vorzubereiten.

Ziffer 3 – Kernziel / Ableitungen

Zunächst ist möglichen Missverständnissen entgegenzutreten: Die Verwaltung gibt weder der Umsetzung des Buskonzepts aus der Verkehrsstudie Kandertal Vorrang, noch verschiebt sie ein mögliches Reaktivierungsprojekt nach hinten. Vielmehr werden **beide Themen parallel** und mit hoher Energie verfolgt, wobei jeweils unterschiedliche Zeitbedarfe bestehen.

Andererseits muss vorab Folgendes festgehalten werden: Ein S-Bahn-Projekt zur Verbindung von Kandern mit (lediglich) Haltingen ist bislang von keiner Seite initiiert worden. Sämtliche Überlegungen zur Netzeinbindung, zu Quell- und Zielpunkten, zu Umstiegsmöglichkeiten, zur erforderlichen Infrastruktur, zu Fahrgastpotenzialen etc. beziehen sich auf einen in die trination-

nale S-Bahn Basel eingebundenen **Verkehr mindestens bis Weil am Rhein Bahnhof.**

Ziffer 3 des Fraktionenantrags verfolgt die Zielrichtung, bei der Bearbeitung die reaktivierte Bahnstrecke als gesetzt anzusehen und die Reaktivierung in zwei Schritten umzusetzen. Demgegenüber schlägt die Verwaltung vor, sich für die weitere Arbeit von folgenden Thesen leiten zu lassen:

- i. Zentral für die Entwicklung des Öffentlichen Nahverkehrs im Kandertal ist eine Fortsetzung der engen und einvernehmlichen Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden. Alle Beteiligten, namentlich die Städte und Gemeinden im Kandertal, am Oberrhein sowie Weil am Rhein und Lörrach streben insgesamt einen deutlichen Ausbau des Nahverkehrsangebots an.
- ii. Verkehrlich bietet sich insbesondere die Stärkung der zentralen Achse im Kandertal sowie aus dem Tal heraus in Richtung Weil am Rhein und Basel an. Dies gilt unabhängig davon, ob die Achse durch einen – z. T. beschleunigten – Busverkehr oder einen Schienenverkehr bedient wird.
- iii. Weitere Linien sollen als Zubringer bzw. Feinverteiler dienen. Auch hier unterscheidet sich die Funktionalität nicht danach, ob zentral ein Bus oder eine S-Bahn fährt.
- iv. Ein verbessertes Buskonzept kann 2026 mit der erstmaligen Vergabe des Linienbündels Markgräferland umgesetzt werden, wobei punktuelle Verbesserungsmaßnahmen ggf. vorzuziehen sind.
- v. Ein S-Bahn-Betrieb ist erst deutlich nach dem unter iv. genannten Zeitpunkt erreichbar. Im Gegensatz zum Buskonzept sind für die Reaktivierung der Bahnstrecke umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen notwendig. So bedarf es insbesondere eines Neubaus der Gleisanlagen gemeinsam mit der Herstellung moderner Leit- und Sicherungstechnik an der gesamten Strecke; ohne diese Voraussetzungen ist ein Bahnbetrieb nicht möglich – unabhängig von den eingesetzten Fahrzeugen. Wegen der hierfür erforderlichen aufwändigen Planungen und Rechtsverfahren kann bei einem solchen Projekt auch bei bestmöglicher Durchführung nicht mit einem Realisierungszeitraum von weniger als acht Jahren gerechnet werden. Dieser Mindestzeitbedarf ist vom Moment des politischen Startbeschlusses an anzusetzen, der bislang nicht gegeben ist.
- vi. Sollte die Strecke reaktiviert werden, kann die S-Bahn die zentrale Buslinie ersetzen. Das Buskonzept ist insoweit zur Reaktivierung aufwärtskompatibel bzw. die zentrale Buslinie kann als möglicher Vorläufer der Streckenreaktivierung angesehen werden. Die Feinverteilung erfolgt dauerhaft straßengebunden.

Fazit: Im Einvernehmen mit den beteiligten Städten und Gemeinden sollte weiterhin Offenheit bezüglich der technischen Umsetzung der anspruchsvollen gemeinsamen Nahverkehrsziele bestehen. Mit den vorgeschlagenen Aufträgen an die Verwaltung kann der Kreistag nochmals Impulse hierzu setzen.

Marion Dammann
Landrätin

Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter

■ Anlagen

- Antrag der Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen und SPD vom 02.04.2022