

Nr.: 165/2023

■ Dezernat	Landrätin	14.06.2023
■ Fachbereich	Stabsstelle Grenzüberschreitende Zusammenarbeit	
■ Verfasser/-in	Baron, Sonya	
■ Telefon	07621 410-8100	

Beratungsfolge	Status	Datum
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	öffentlich	05.07.2023
Kreistag	öffentlich	19.07.2023

Tagesordnungspunkt

ÖPNV; Regiobuslinie Lörrach - Saint-Louis - EuroAirport

Beschlussvorschlag

1. Die Verwaltung wird beauftragt, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 das Projekt Regiobuslinie Lörrach - Saint Louis - EuroAirport gemeinsam mit den französischen Partnern der Saint-Louis Agglomération und unter Beteiligung des Trinationalen Euro-districts Basel zu realisieren und entsprechende Fördermittel (Regiobus-Programm des Landes Baden-Württemberg / INTERREG) einzuwerben.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Vergabe der Verkehrsleistung entsprechend den Förderkriterien von Regiobus-Förderung und INTERREG vorzubereiten.
3. Die Landrätin wird ermächtigt, den entsprechenden Verkehrsvertrag abzuschließen.

Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt	4	Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik
Produktgruppe	54.70 51.20	ÖPNV Grenzüberschreitende Planung und Entwicklung
Produkt(e)	54.70.01 51.20.02	ÖPNV/Förderung der ÖPNV/Infrastruktur Grenzüberschreitende Projekte
Wirkungsziel / beabsichtigte Wirkung (Was soll erreicht werden?)		- Ein zukunftsorientiertes, bedarfsgerechtes und umweltschonendes Mobilitätsangebot ist im Landkreis Lörrach sichergestellt. - Das grenzüberschreitende Mobilitätsangebot im Trinationalen Eurodistrict Basel ist qualitativ optimiert und wird kontinuierlich weiterentwickelt.
Leistungsziel / angestrebtes Ergebnis (Was müssen wir dafür tun?)		Der Landkreis wirkt bei der bedarfsgerechten Ausgestaltung des ÖPNV aktiv mit und setzt sich ein für die Schaffung eines bedarfsorientierten ÖPNV-Angebots zwischen Deutschland und Frankreich.
Zielerreichungskriterium (Indikator, Kennzahl, Leistungsmenge):		Einrichtung eines grenzüberschreitenden Busangebots.

■ 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 checked="" type="checkbox"/> im Ergebnishaushalt	Aufwand	Ertrag	einmalig in	wiederkehrend
	(245.000 €)	€		jährlich
<input type="checkbox"/> im Finanzhaushalt	Investitions- kosten brutto	Zuschüsse u. ä.	Investitions- kosten LK netto	zeitliche Umsetzung
	€	€	€	

Mittelbereitstellung - in EUR -

ErgebnisHH		Zeilen-Nr.	2023	2024	2025	2026	2027
Bedarf	Erträge			104.600	1.255.000	1.255.000	1.150.600
	Personalaufwand						
	Sachaufwand			125.000	1.500.000	1.500.000	1.375.000
	Kalk. Aufwand						
Plan	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand						
	Kalk. Aufwand						
FinanzHH investiv		Zeilen-Nr.	2022	2023	2024	2025	ab 2026
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 mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu reisen. Es ist eine Einreise in die Schweiz und ein Umstieg am Bahnhof SBB notwendig. Diese Verbindung über Basel ist zeitaufwändig und auch tariflich nicht ansprechend, insbesondere, wenn die Fahrt nicht am EuroAirport oder SNCF-Bahnhof endet. Im Ergebnis sind fast alle deutschen Fahrgäste in Richtung Frankreich mit dem PKW unterwegs. Anderen Personen ist aus aufenthaltsrechtlichen Gründen eine Anreise zum EAP oder nach Frankreich über die Schweiz gar nicht möglich.

Verschiedene Versuche, Sprach-, Azubi- und Schulaustausche mit dem nahegelegenen Frankreich zu initiieren, scheiterten daran, dass es den Jugendlichen nicht möglich ist, sich eigenständig und finanziell vermittelbar zwischen Deutschland und Frankreich zu bewegen. 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. Gemäß einem Beschluss des Kreistags vom 24.10.2018 („EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg: Position des Landkreises Lörrach“) war die Verwaltung aus diesem Grund aufgefordert, ÖPNV-Alternativen zum EuroAirport zu prüfen, um einen früheren Anschluss an das ÖPNV-Netz zu realisieren. Am 23.10.2019 beschloss der Kreistag sodann, einen entsprechenden grenzüberschreitenden Bus zwischen Lörrach, Saint-Louis und dem EuroAirport einzurichten. Das anschließende Vergabeverfahren musste allerdings aufgehoben werden, und ein zeitliches Verschieben war aufgrund der Fördersituation seinerzeit unmöglich.

Verkehrliche Ausgangssituation

Über die B 532 (D 105) überqueren 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, sodass die Verbindung zwischen Deutschland und Frankreich eine erfolversprechende Regiobus-Verbindung sein kann.³

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

² Damals noch unter dem Namen TAB

³ Gruner AG; Intraplan Consult, München

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.“ 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 3Land-Areals wird eine Anbindung vor allem auf einer so genannten „äußeren Hülle“ vorgesehen. Die nördliche Ost-Westverbindung dieser „Hülle“ ist die Achse D 105/B 532 zwischen Deutschland und Frankreich über die Palmrainbrücke. Die 3Land-Hülle bildet die Basis für das Mobilitätskonzept.

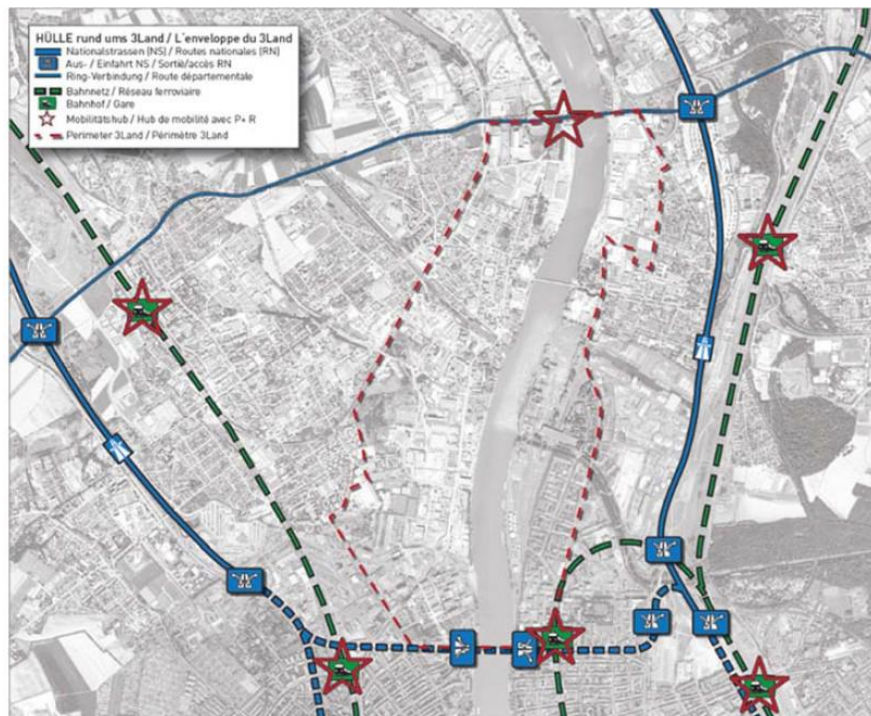


Abbildung 29: Hülle 3Land (Quelle: KXP)

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

Projektbeschreibung

Die Verwaltung hat mit den französischen Projektpartnern der Saint-Louis Agglomération sowie dem TEB an der Einrichtung einer INTERREG-geförderten Regiobus-Linie zwischen Lörrach Busbahnhof und dem EuroAirport gearbeitet und schlägt folgende Buslinie vor:

Der Bus zwischen Frankreich und Deutschland soll stündlich und in den Hauptverkehrszeiten halbstündlich zwischen Lörrach und dem EAP verkehren. Eine Streckenführung von Lörrach via Binzen (Dreispietz) – Weil am Rhein (Haltingen) – Palmrain – Huningue – Saint-Louis Bahnhof zum EuroAirport wurde erarbeitet.

Dabei wird berücksichtigt, keinen Parallelverkehr zur S5 nach Weil am Rhein zu schaffen und auch Umstiegszeiten möglichst auf Wiesentalbahn, Rheintalbahnhof und die französische Regionalbahn abzustimmen. Der Betrieb der Buslinie beginnt bereits um 4 Uhr morgens, um auch Fahrgästen für die Frühflieger eine ÖPNV-Anreise zum EAP zu ermöglichen. Das Passagieraufkommen ist in diesem Zeitfenster am höchsten.

Des Weiteren soll der Betrieb über Mitternacht hinaus erfolgen, um auch einem verspätet anreisenden oder spät arbeitenden Fahrgast zu ermöglichen, seine Zieldestination in Frankreich/Deutschland zu erreichen oder zu verlassen.

Der Betrieb der Buslinie soll zum einen die Fahrtzeit nach Frankreich für Fahrgäste aus dem deutschen Anrainergebiet merklich reduzieren, finanziell günstiger gestalten und auch visums- und zollbedingte Probleme umgehen. Die Regiobuslinie bietet erstmals eine direkte 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.

Die 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 nicht über ein eigenes Fahrzeug und Führerschein verfügen.

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

Der EuroAirport begrüßt das Projekt, da es nicht nur für Reisende und Geschäftsleute interessant ist, sondern auch den Arbeitnehmern am Flughafen eine Alternative zum PKW bietet. Eine Haltestelle wird auf dem Busbahnhof vor dem Terminal bereitgestellt.

Durch den Bus wird es möglich, eine Vielzahl von KFZ-Bewegungen in Richtung Frankreich / 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. Vielmehr geht es um eine Verlagerung motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV.

Die Verkehrsleistung von ca. 334.400 km soll gemäß dem Regiobus-Förderprogramm (Halbstunden/Stundentakt an sieben Tagen/Woche beginnend um 4 Uhr morgens und endend um 1 Uhr nachts) im wettbewerblichen Ausschreibungsverfahren nach Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) 1370/2007 vergeben werden.

Die geplante Finanzierung ist der Projektskizze in der Anlage zu entnehmen.

Zeitrahmen

Der Start der Linie ist zum Fahrplanwechsel Dezember 2024 vorgesehen und soll zunächst für drei Jahre laufen (Fahrplanwechsel Dez. 2027). Um eine regelkonforme Vergabe durchzuführen zu können, wurde bereits im Dezember 2022 eine Vorabkennzeichnung im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Die Ausschreibung der Leistung ist für Herbst 2023 geplant.

Bereits jetzt sind die Antragsstellungen für die beiden Förderprogramme vorzubereiten und entsprechend einzureichen.

Nach Ablauf der im Projekt abgebildeten Pilotphase soll der Bus grundsätzlich weiter verkehren und der Betrieb ist im Nahverkehrsplan vorgesehen. Anhand der in der Pilotphase ermittelten Zahlen, werden nach Möglichkeit erneut Regiobus-Fördermittel für die anschließenden Phasen

eingeworben werden und ggf. Fahrzeiten und Taktung angepasst. Die Weiterführung wird erneut zur Entscheidung durch die Gremien gestellt.

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

Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter

- Anlagen
 - Projektskizze mit Kostenplan
 - INTERREG-Kurzformular