

7 Zusammenfassung und Ausblick

Der Ausbau des SPNV hat im Untersuchungsraum eine große Bedeutung, auch in der politischen Diskussion. Eine wesentliche Maßnahme im Verdichtungsraum ist das Herzstück Basel, ein Tunnel in Basel, mit dem die Bahnverkehre zwischen Deutschland und der Schweiz besser verknüpft werden. Mit dem Ausbau und der Elektrifizierung der Hochrheinbahn und dem Ausbau der Wiesentalbahn soll auch das SPNV-Angebot in Deutschland deutlich verbessert werden. Eine Reaktivierung der Wehratalbahn kann eine Verbindung zwischen der Hochrhein- und Wiesentalbahn schaffen.

Zur Reaktivierung der Wehratalbahn wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Ziel der Studie war die Prüfung der baulichen und betrieblichen Machbarkeit und eine vertiefte Untersuchung zur Verkehrsnachfrage und eine Einschätzung zum volkswirtschaftlichen Nutzen und den Kosten der Reaktivierung.

Die Studie ergibt, dass eine bauliche und betriebliche Umsetzung möglich ist.

Die Nachfrageabschätzung zur Wehratalbahn zeigt, dass die Bahn sehr gut genutzt wird. Wie beim Reaktivierungsgutachten, das im Auftrag des Landes erstellt wurde, wird ein sehr hohes Nachfragepotenzial (A) erreicht. Als Nachfragekriterium werden durchschnittlich 1.880 Personenkilometer je Streckenkilometer im Bereich der Wehratalbahn erreicht. Am maximalen Querschnitt nutzen 2.310 Fahrgäste am Werktag die Bahn. Es werden 1.040 Personen pro Werktag neu für den ÖPNV gewonnen.

Für eine Förderung der Investitionen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist eine Standardisierte Bewertung zu erstellen. Im Rahmen Machbarkeitsstudie wurde als erste Abschätzung zur Förderwürdigkeit eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt. Sie basiert auf Version 2016+ des Bewertungsverfahrens, stellt aber keine formale Bewertung als Grundlage für eine Investitionsförderung dar.

Das Investitionsvolumen ist mit 212 Mio. € (inkl. 10% Planung) vergleichsweise hoch, da der Fahrnauer Tunnel für eine Wiederinbetriebnahme erneuert werden muss. Allein die Erneuerung des Tunnels kostet 133 Mio. €. Die Investitionen liegen mit Planungstiefe einer Machbarkeitsstudie vor. Da bisher keine Sicherheitszuschläge berücksichtigt sind, sind sie eine untere Abschätzung.

Die Betriebskosten steigen nur in geringem Umfang, denn die Betriebskosten der Bahn können durch Einsparungen beim Bus fast ausgeglichen werden.

Im Verhältnis zu den hohen Fahrwegkosten ist der volkswirtschaftliche Nutzen trotz der prognostizierten Fahrgastgewinne gering.

Eine Abschätzung der Nutzen- und Kosten nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung (Version 2016+) zeigt, dass die Umsetzung derzeit volkswirtschaftlich nicht sinnvoll ist. Der Nutzen-Kosten-Indikator liegt bei 0,59. Ohne Kosten des Tunnels liegen der Nutzen-Kosten-Indikator bei einer Bewertung nach der Version 2016 mit 1,04 über der erforderlichen Grenze von 1,0.

Eine Umstellung auf einen Betrieb nach BOStrab (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung) wurde in der Studie nicht betrachtet. Dies ist bei der bisherigen Trassenplanung nicht sinnvoll. Etwas günstigeren Kosten bei der Infrastruktur würden Mehrkosten bei den Fahrzeugen entgegenstehen. Auch rechtliche Probleme könnten maßgebend sein, wenn keine echte BOStrab-Trasse integriert ist. Eine neue BOStrab-Trasse über den Berg ohne Tunnel ist schwierig und wurde nicht weiterverfolgt. Dies war auch das Ergebnis einer vorangegangenen Studie.

Auch eine Reaktivierung nur im Abschnitt Bad Säckingen - Wehr ist voraussichtlich volkswirtschaftlich nicht sinnvoll. Die Investitionen in die Infrastruktur sind zwar deutlich geringer als bei der Reaktivierung der gesamten Strecke, die verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Vorteile sind aber auch deutlich niedriger.

Langfristig ist eine größere Bedeutung der Strecke möglich. Deshalb wird empfohlen, die stillgelegte Strecke weiterhin beizubehalten und keine Freistellung ("Entwicklung") vorzunehmen.

8 Fazit und Sichtweise des projektbegleitenden Arbeitskreises

Die Untersuchung wurden von einem Arbeitskreis begleitet. Im Arbeitskreis waren die Landkreise Waldshut und Lörrach, die Kommunen Bad Säckingen, Wehr, Hasel und Schopfheim, Herr Grosse, der Regionalverband, die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und die Planungsbüros PTV Transport Consult GmbH und TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH vertreten.

Die Landkreise, die Gemeinden, Herr Grosse, der Regionalverband Hochrhein-Bodensee und die NVBW ziehen aus der Studie folgendes Fazit:

Der Projektarbeitskreis ist der Ansicht, dass der aktuelle Stand der Studie nicht dazu führen darf, von der weiteren Projektverfolgung endgültig abzusehen. Die Bewertung erfolgt nach den derzeit gültigen Verfahren der Standardisierten Bewertung. Auch wenn nach den derzeitigen Vorgaben eine Finanzierung des Infrastrukturausbaus über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz nicht möglich ist, sind zukünftig Änderungen möglich. Für das weitere Vorgehen ist damit entscheidend, welche Umstände bei einem mittel- bzw. langfristigen Realisierungshorizont zu berücksichtigen sind und welche zukünftigen Entwicklungen im Planungsraum und in Verbindung mit dem Landkreis Waldshut und Lörrach in die Überlegungen einzubeziehen sind.

Die aktuelle Entwicklung bei den Tarifen (Jugenticket BW und Deutschland-Ticket) zeigen, dass die Dynamik im Bereich ÖPNV weiter zunimmt, um die notwendigen Ziele beim Klimaschutz und für eine ausgeglichene Klimabilanz zu erreichen. Was sich derzeit tariflich verändert, wird zukünftig auf das Angebot übertragen werden müssen, nur dann kann der ÖPNV das leisten, was von ihm und den Nutzern erwünscht und notwendig ist. Beide Themenbereiche (Tarife und Mehrangebot) ergänzen sich, die Reihenfolge der Umsetzungen wird unterschiedlich diskutiert. Wichtig ist, dass am Ende beide Bereiche schlüssig vorankommen. Man muss jetzt die Strecke sichern, um sich alle Optionen für die Zukunft offenzuhalten.

Ein Fokus wird auf die Entwicklungen des Sisslerfeldes/CH gerichtet sein, welches erhebliche Auswirkungen auch auf den Landkreis Waldshut und darüber hinaus haben wird. Bis zu 15.000 Arbeitsplätze sind dort geplant, bereits heute ist offenkundig und werden Überlegungen angestellt, in welcher Form grenzüberschreitend das Arbeits- und Wohnumfeld gesichert und die Wegebeziehungen vorbereitet werden können, um die entsprechenden Arbeitsplätze besetzen zu können.

Aufgrund der eher beengten Verhältnisse in der Schweiz und unter Berücksichtigung, dass der Bereich Basel in der Agglomeration platzmäßig eingeschränkt ist, wird insbesondere auch das Thema Grenzgänger voraussichtlich eine große Rolle spielen, sodass diese auch über entsprechenden Wohnraum (auf deutscher Seite) verfügen müssen mit der Folge, dass die Fahrt zum Arbeitsplatz und zurück umweltfreundlich als Regel sein muss. Dies auch vor dem Hintergrund, dass Parkplätze auf der Schweizer Seite nur in geringem Umfang geplant sind und dort der ÖV verstärkt im Blick ist und favorisiert wird. Von einem weiteren Grenzübergang in die CH bis zur möglichen Erschließung des

„Sisslerfeldes“ mit einer Seilbahn über den Rhein, um das Fußgängeraufkommen zu bedienen und IV zu vermeiden, stehen verkehrsbezogen in der Diskussion.

Dies bedeutet für die Langfristperspektive in den Landkreisen Waldshut und Lörrach, dass diese Entwicklungen auch im Hinblick auf das weitere Vorgehen mit der Wehratalbahn zu berücksichtigen sind. Werden Wohnungen benötigt, so ist zu berücksichtigen, dass das unmittelbare Umfeld des Rheins auf deutscher Seite ebenfalls schon intensiv genutzt wird. Damit könnte gerade der Achse Bad Säckingen über Wehr bis Schopfheim (Langvariante) größere Bedeutung zukommen, um den Arbeitsplätzen das entsprechende Wohnumfeld zur Verfügung zu stellen. Eine zusätzliche Bahn kann da von großer Bedeutung sein.

Was heute noch nicht im Sinne einer positiven Kosten-Nutzen-Untersuchung aktuell konkret dargestellt und einbezogen werden kann, kann sich zukünftig durch Realitäten und Entwicklungen nachhaltig ändern. Der Druck und die Notwendigkeit für eine Reaktivierung der Wehratalbahn kann steigen mit der Folge, dass dieses Projekt weiter im Fokus stehen muss. So ist aktuell die weitere Sicherung der Trasse unabdingbare Voraussetzung, um keine Inkompatibilitäten zu schaffen. Gerade deshalb soll auch der Regionalplan in dem Sinne fortgeschrieben werden, dass die Schienenstrecken und insbesondere auch diese Strecke der stillgelegten Wehratalbahn als Vorrangtrasse ausgewiesen wird, um diese Zukunftsfähigkeit zu sichern.

Sämtliche Vorzeichen stehen pro ÖPNV, ein guter SPNV ist das Rückgrat einer Region, eine Standortsicherung und Vorteil, sodass eine Abwägung der Chancen und Risiken hier ergeben muss, die Chancen zu nutzen und sich die Optionen insgesamt pro Wehratalbahn offenzuhalten.
