

Nr.: 224/2025

■ Dezernat	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	08.09.2025
■ Fachbereich	Stellvertretende Dezernatsleitung	
■ Verfasser/-in	Jochum, Jakob	
■ Telefon	07621 410-3030	

Beratungsfolge	Status	Datum
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	öffentlich	08.10.2025
Kreistag	öffentlich	22.10.2025

Tagesordnungspunkt

Verkehrsprojekte; Reaktivierung der Kandertal-S-Bahn - Grundlagenermittlung und Vorplanung

Beschlussvorschlag

1. Der Beteiligung des Landkreises an den Leistungsphasen 1 und 2 HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) zur Reaktivierung der Kandertalbahn als S-Bahn wird zugestimmt. Der Landkreis übernimmt den kommunalen Aufwand nach Abzug des Beitrags der Städte und Gemeinden unter der Bedingung, dass sich diese mit einem Beitrag in Höhe von mindestens 130.000 EUR beteiligen.
2. Dieser Beschluss steht unter dem Vorbehalt, dass sich das Land Baden-Württemberg mit 50% der Gesamtkosten an dem in Ziffer 1 beschriebenen Planungsprojekt beteiligt.
3. Die Landrätin wird beauftragt und ermächtigt, entsprechende Kooperationsvereinbarungen, ggf. auch mit dem Zweckverband Regio-S-Bahn 2030, abzuschließen.
4. Für das Projekt werden im Ergebnishaushalt des Landkreises Gesamtmittel in Höhe von 1,17 Mio. EUR (Jahre 2026 bis 2028) bereitgestellt.

Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt	4	Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik
Produktgruppe	51.10	Verkehrsplanung
Produkt(e)	51.10.15	Verkehrsplanung

■ **Personelle Auswirkungen:** nein ja, (**interne Organisation/Priorisierung**)

■ **Finanzielle Auswirkungen:** nein ja,

im Ergebnishaushalt

Aufwand Ertrag einmalig in wiederkehrend
1,17 Mio. € 2026-2028

im Finanzhaushalt

Investitions- Zuschüsse Investitions- zeitliche
kosten brutto u. ä. kosten LK netto Umsetzung
€ € €

Mittelbereitstellung - in EUR -

ErgebnisHH		Zeilen-Nr.	2024	2025	2026	2027	ab 2028
Bedarf	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand				390.000	390.000	390.000
	Kalk. Aufwand						
Plan	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand				390.000	390.000	390.000
	Kalk. Aufwand						
FinanzHH investiv		Zeilen-Nr.	2024	2025	2026	2027	ab 2028
Bedarf	Einzahlung						
	Auszahlung						
Plan	Einzahlung						
	Auszahlung						

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

Begründung

■ Sachverhalt

Projekt Kandertal-S-Bahn

Die Kandertalbahn ist eine ca. 13 Kilometer lange Stichstrecke. Sie verläuft von Kandern über Wittlingen, Rümplingen und Binzen bis Haltingen, wo sie an die Rheintalbahn anschließt. Die Strecke wird seit 1983 nicht mehr vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) befahren und aktuell lediglich für den Betrieb der Museumseisenbahn benutzt. Eigentümer der Strecke ist der Zweckverband Kandertalbahn.

Das Projekt Kandertal-S-Bahn hat folgende Ziele:

- Reaktivierung der Strecke für den SPNV einschließlich der Herstellung einer Oberleitung
- Ertüchtigung der Haltepunkte nach aktuellen Anforderungen an die nachhaltige Mobilität und Barrierefreiheit
- Einrichtung eines S-Bahn-Verkehrs Kandern – Basel im Stundentakt
- optional zusätzlich: Einrichtung eines S-Bahn-Verkehrs Kandern – Weil am Rhein – Lörrach und weiter ins Wiesental im Stundentakt durch eine Verlängerung der S5

Untersuchungsergebnisse und Sachstand

Gemeinsam mit den Städten Lörrach, Weil am Rhein und Kandern sowie den Gemeinden Binzen, Rümplingen, Wittlingen, Schallbach und Malsburg-Marzell hat der Landkreis Untersuchungen zur technischen und volkswirtschaftlichen Umsetzbarkeit beauftragt und finanziert. Dabei konnte eine umfangreiche Förderung des Landes Baden-Württemberg genutzt werden. Die Ergebnisse wurden den Gremien im Herbst 2024 vorgestellt und veröffentlicht.

Hiernach ist eine Reaktivierung der Strecke sowohl für einen Halbstunden- als auch für einen Stundentakt technisch machbar und nach derzeitigem Kenntnisstand voraussichtlich volkswirtschaftlich umsetzbar. Die Investitionskosten werden inklusive Baupreissteigerung und Risikozuschlag mit ca. 90 Mio. EUR für einen Halbstundentakt und ca. 80 Mio. EUR für einen Stundentakt beziffert. Auf dieser Grundlage wurde die Beauftragung der Leistungsphasen 1 und 2 HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung), also der Einstieg in die förmliche Planung, als zielführender nächster Schritt identifiziert, vgl. Vorlage Nr. 048-XVII./2024.

Mit dem Ziel, die Gremienmitglieder der Städte und Gemeinden und die Öffentlichkeit über die Untersuchungsergebnisse zu informieren und gleichzeitig den Weg für Beschlüsse vorzubereiten, fand am 08.04.2025 die Nahverkehrskonferenz Kandertal/Markgräflerland statt. Zusammengefasst wurde deutlich, dass die Raumschaft einerseits die Chancen für die verkehrliche Entwicklung im Kandertal sowie die hervorragende Fördersituation erkennt, aber andererseits Klärungsbedarf bei den Herausforderungen einer Streckenreaktivierung wie beispielsweise Lärm, Erschütterung und Verkehrsführung (Schließung von Bahnübergängen) besteht. Dabei handelt es sich um Fragen, die sich in den Ablauf von HOAI-Planungen sehr gut eingliedern. Für Näheres zu den Ergebnissen der Nahverkehrskonferenz vgl. Vorlage Nr. 095/2025.

Einstieg in die Leistungsphasen (Lph.) 1 und 2 HOAI

Die Beauftragung der Grundlagenermittlung und Vorplanung bedeutet den Einstieg in die formale Planung. Sie hat das Ziel, die Entscheidungsgrundlage für die Weiterplanung und Umsetzung des Projekts zu schaffen. Konkrete Inhalte sind die Festlegung und Prüfung des Betriebsprogramms, die Festlegung der planerischen Eckpunkte (benötigte Infrastruktur), sowie die grobe Planung derselben. Als Ergebnis eines solchen Prozesses können die direkten Aus-

wirkungen auf die angrenzende Bebauung abschließend beurteilt werden. Zudem wird der Investitionsaufwand in der Kostenschätzung mit deutlich höherer Genauigkeit ermittelt. Das ermöglicht den Variantenentscheid woraus sich die Grundlage für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung in den nachfolgenden Lph. 3+4 HOAI ergibt.

Anders als bei den bisherigen Schieneninfrastruktur-Projekten des Landkreises handelt es sich bei der Kandertalbahn nicht um eine Strecke der DB InfraGO. Das bringt einerseits die Freiheit mit sich, nicht die DB InfraGO mit der Planung beauftragen müssen, andererseits ergibt sich hierdurch die Notwendigkeit die Projektorganisation sicherzustellen und die Planungsleistungen öffentlich auszuschreiben.

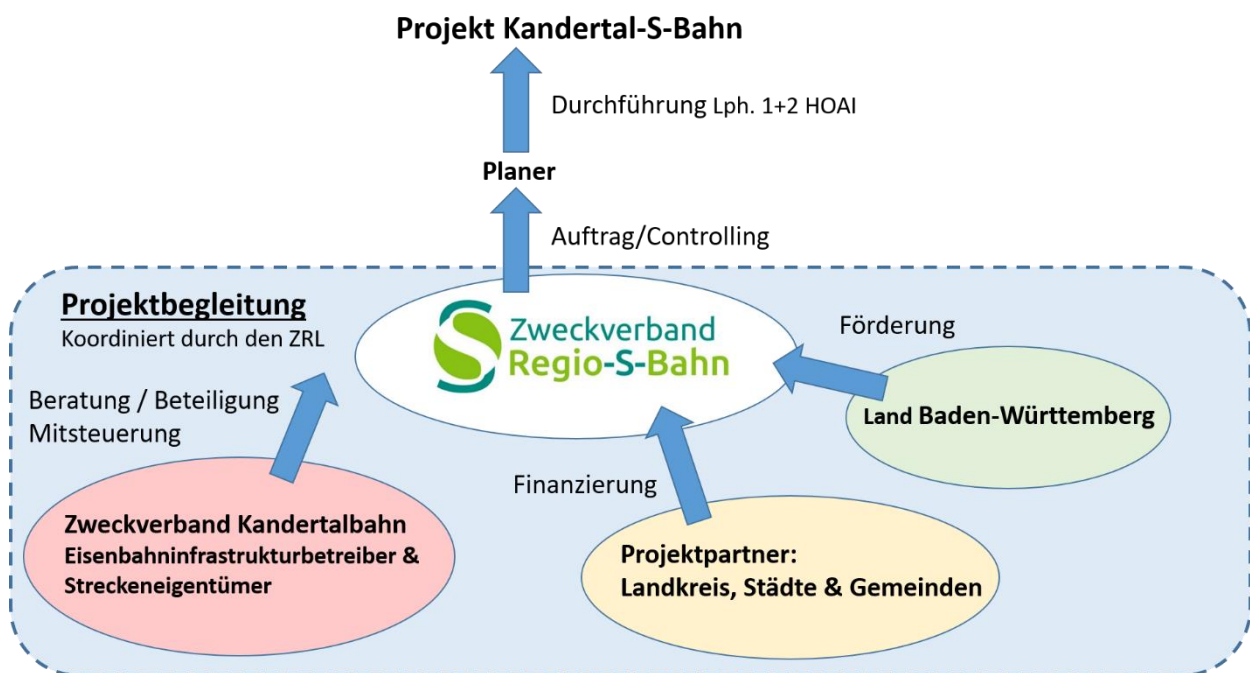
Projektorganisation und Personalaufwand

Bei einem Projekt Kandertal-S-Bahn muss es sich um ein Gemeinschaftsprojekt des Landkreises Lörrach, der Städte Weil am Rhein und Kandern sowie der Gemeinden Binzen, Rümmlingen und Wittlingen handeln. Zudem ist zwingend das Land Baden-Württemberg als zentraler Fördergeber sowie der Zweckverband Kandertalbahn als Eisenbahninfrastrukturbetreiber und Streckeneigentümer einzubeziehen.

Bewährte Praxis im Landkreis ist, die Schienenprojekte an den Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 (ZRL) zu übertragen. Dieser setzt sich laut Verbandssatzung „für die Verbesserung der Infrastruktur und Bedienqualität auf allen Strecken der Regio-S-Bahn auf deutschem Hoheitsgebiet ein“. Er ist zuständig für die Vertretung der Interessen seiner Mitglieder im SPNV und fungiert im Parallelprojekt Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn auch als Auftraggeber.

Für die Kandertalbahn sollte daher dem ZRL die Rolle des Leadpartners übertragen werden. In dieser Rolle ist er zuständig für die Durchführung der Vergaben, er beauftragt die Leistungen und koordiniert das S-Bahn-Projekt. Die Projektsteuerung und die Finanzierung durch den Landkreis und die beteiligten Städte und Gemeinden ist über eine Kooperationsvereinbarung sicherzustellen.

Damit ergibt sich die folgende Projektorganisation:



Die Bearbeitung von Schienenthemen in der Kreisverwaltung ist im Dezernat III angesiedelt (Erster Landesbeamter und Stellvertretender Dezernent) angesiedelt. Hier werden aktuell zugleich die sehr fordernden Projekte Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den SPNV und Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn gesteuert und begleitet. Gleichzeitig ist an dieser Stelle die ZRL-Verbandsverwaltung angesiedelt. Bei einem Einstieg in die Planungsphasen ist bei denselben Personen mit einem deutlich erhöhten Arbeitsaufwand für den ZRL bzw. den SPNV zu rechnen. Dieser ist vom vorhandenen Personal zu tragen und muss daher im Wege interner Organisation und klarer Priorisierung abgebildet werden.

Finanzierung

Für die Leistungsphasen 1+2 HOAI fallen nach grober Schätzung Gesamtkosten in Höhe von **2,6 Mio. EUR** an. Dabei ist die Durchführung einer vollwertigen Standardisierten Bewertung im Zusammenhang mit der Vorplanung bereits als Aufwand einkalkuliert. Der tatsächliche Aufwand ergibt sich aus dem Ergebnis eines Ausschreibungsprozesses und kann sich durch ggf. notwendige Nachträge im laufenden Planungsprozess ändern.

Die oben genannten **Städte und Gemeinden** melden, dass sie auf Grund ihrer schwierigen Haushaltslage bereits eine Hürde in den Kosten der Lph. 1+2 HOAI sehen. Sie sind jedoch bereit, sich an der Vorplanung finanziell zu beteiligen. Im Zuge der Gespräche wurde abschließend ein Gesamtbetrag von **130.000 EUR** als gemeindliche Beteiligung kommuniziert. Dies steht mindestens z. T. unter dem Vorbehalt entsprechender Gemeinderatsbeschlüsse.

Das **Land Baden-Württemberg** hat angekündigt, sich an den Planungskosten **in Höhe von 50%** zu beteiligen. Dies soll auch dann gelten, wenn das Projekt letztlich nicht in die Umsetzung gelangt. Da dies noch nicht den Gesetzen oder Verwaltungsvorschriften entspricht, bemüht sich die Verwaltung aktuell um eine entsprechende schriftliche Bestätigung des Landes.

Auf dieser Grundlage ergibt sich folgende Kostenverteilung (in EUR):

Gesamtkosten	2,6 Mio.
Land Baden-Württemberg (50%)	1,3 Mio.
Landkreis Lörrach	1,17 Mio.
Städte und Gemeinden	0,13 Mio.

Der Landkreisanteil entspräche damit rechnerisch 45%.

Zum Vergleich:

- Beim aktuellen Ausbauprojekt der Garten- und Wiesentalbahn übernimmt der Landkreis in den laufenden Lph. 1+2 HOAI 42% der regulären Projektkosten.
- Bei der Ausgestaltung der Garten- und Wiesentalbahn zur S-Bahn um die Jahrtausendwende wurden der kommunale bauliche Aufwand zwischen Landkreis und Städten/Gemeinden aufgeteilt nach streckenbezogenen Kosten (Landkreis) und stationsbezogenen Kosten (Städte/Gemeinden).
- Beim Projekt Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn wurden die Planungskosten bis zur Lph. 2 im Rahmen einer Kooperation der Landkreise Lörrach und Waldshut geteilt. Ab der Lph. 3 kamen das Land Baden-Württemberg, der Kanton Basel-Stadt, die Stadt Rheinfelden (Baden) und die Gemeinden Grenzach-Wyhlen und Schwörstadt als Mitfinanziers sowie eine INTERREG-Förderung hinzu; die Städte/Gemeinden hatten dabei grundsätzlich die stationsbezogenen Planungskosten zu tragen, erhielten vom Landkreis aber eine finanzielle Entlastung im Umfang von 50%. Auch der bauliche Aufwand wird – soweit kommunale Beteiligungen zu erbringen sind – nach Strecken- oder Stationsbezogenheit aufgeteilt.

Zeitplan

In der Folge der notwendigen Gremienbeschlüsse kann mit dem Abschluss der Kooperationsvereinbarungen und dem Beginn der Ausschreibung im 1. Halbjahr 2026 gerechnet werden. Vor dem Hintergrund begrenzter Personal- und Mittelverfügbarkeit schlägt die Verwaltung für das Projekt (Lph. 1+2 HOAI) einen Durchführungszeitraum von ca. drei Jahren vor.

Marion Dammann
Landrätin

Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter