



Fachbereich/Eigenbetrieb **Stadtwerke**
Verfasser/in Arne Lüers
Vorlage Nr. 042/2020
Datum 7. Mai 2020

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Öffentlichkeit	Sitzung am	Ergebnis
Ortschaftsrat Brombach	nicht öffentlich-Vorberatung	12.05.2020	
Ortschaftsrat Haagen	nicht öffentlich-Vorberatung	12.05.2020	
Ortschaftsrat Hauingen	nicht öffentlich-Vorberatung	12.05.2020	
Ausschuss für Umwelt und Technik/Betriebsausschüsse/Umlegungsausschuss	nicht öffentlich-Vorberatung	14.05.2020	
Gemeinderat	öffentlich-Beschluss	28.05.2020	

Betreff:

Kapazitätserweiterung Garten- und Wiesentalbahn, Beteiligung der Stadt Lörrach an den Planungskosten

Anlagen:

- Management Summary des Büros sma und Partner, Zürich
- Entwurf Finanzierungsvereinbarung des ZRL

Beschlussvorschlag:

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, die benötigten Planungsmittel in Höhe von 680.000 € im Haushalt einzustellen.

Personelle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen:

Produktgruppe (ErgHH) oder Investitionsauftrag:	bis Jahr	Wirtschafts-/ HH-Jahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	spätere Jahre	Gesamt
							Summe
	€	€	€	€	€	€	€
Ausgaben insgesamt:	2020	2021	2022				
davon geplant / bereitg.:	200.000	480.000	200.000				880.000
davon nicht geplant:							
Einnahmen insgesamt:							
davon geplant / bereitg.:							
davon nicht geplant :							
Saldo (Eigenanteil):							
davon geplant / bereitg.:	200.000	480.000	200.000				880.000
davon nicht geplant :							
ggf. laufende Folgekosten (jährlich):							

**Lörrach gestalten. Gemeinsam. Das Leitbild der Bürgerschaft in Politik und Verwaltung.
Prioritäre Maßnahmen:**

1. Strategisches Ziel:
Verbesserung der Rahmenbedingungen für die verschiedenen Verkehrsträger
2. Ziel aus dem Leitbild der Bürgerschaft:
Lörrach vernetzt die Innenstadt mit den Stadt- und Ortsteilen durch einen modernen und gut ausgebauten Öffentlichen-Personen-Nahverkehr. Das Angebot ist eng getaktet, für "Nachtschwärmer" gibt es geeignete Spätverbindungen, Park & Ride-Plätze bestehen an den Stadträndern und die Tarife sind sozialverträglich gestaltet.
3. Operatives Ziel:
Die S-Bahn als zentrale Verbindungsachse ausbauen und stärken.
4. Leitziel der Verwaltung:
5. Prioritäre Maßnahme:
Erstellung Gutachten S-Bahn in Zusammenarbeit mit ZRL sowie eine darauf abgestimmte Tramstudie

Begründung:

Die Regio-S-Bahn im Landkreis Lörrach wurde seit dem Jahr 2000 mit den beiden Linien S5 (Weil am Rhein – Steinen/Schopfheim) und S6 (Basel (SBB) Bad Bf – Zell im Wiesental) geschaffen.

Diese beiden S-Bahnlinien bilden das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs im Wiesental und im Landkreis. Im Stadtgebiet Lörrach haben sich die beiden S-Bahnlinien zu einem verlässlichen innerstädtischen Verkehrsmittel entwickelt und konnten wichtige städtebauliche Entwicklungsimpulse geben (u.a. Bebauung Niederfeldplatz, Neubau Hotel Stadt Lörrach, Erweiterung Kaufland, das „Lö“ und das neue Zentralklinikum des Landkreises usw.).

Der stetige Nachfragezuwachs auf beiden Linien hat insbesondere auf der S6 seit einigen Jahren vor allem in der Hauptverkehrszeit zu Kapazitätsproblemen geführt. Zusätzliche Nachfrage kann in diesen S-Bahnzügen kaum noch aufgenommen werden.

Angesichts dieser hohen Auslastung wird dem heutigen S-Bahn-Angebot, insbesondere in dem Abschnitt zwischen Basel Bad Bf und Lörrach-Stetten eine Unterversorgung nach dem baden-württembergischen Landesstandard attestiert. Das Land Baden-Württemberg hat deshalb im Januar 2018 die Absicht erklärt, nach Schaffung der erforderlichen Infrastruktur in den Hauptverkehrszeiten auf dem Streckenabschnitt Basel Bad Bf – Lörrach Hbf vier zusätzliche Züge pro Stunde zu bestellen. Dies würde einem 15 Minuten-Takt auf diesem Streckenabschnitt der S6 entsprechen.

Im April 2017 hat der Kreistag des Landkreises Lörrach beschlossen, das neue Zentralklinikum am Standort Lörrach Entenbad zu bauen. Das neue Zentralklinikum soll mit einem eigenen S-Bahnhaltepunkt zwischen den Bahnhöfen Lörrach-Brombach/Hauingen und Steinen an die Regio-S-Bahn angeschlossen werden.

Fahrplanstudie 2019

In einer vom ZRL und dem Bundesamt für Verkehr der Schweiz beauftragten Fahrplanstudie wurden vom Büro SMA und Partner für ausgewählte Varianten der Fahrzeug(mehr)bedarf, der Bedarf an zusätzlicher Infrastruktur sowie die Anschlüsse und Reisezeiten näher beleuchtet. Die vertieft untersuchten Varianten der Fahrplanstudie 2019 sind:

- 30 min Takt auf S5 (bis Steinen) und S6 – wie bisher um 15 Minuten versetzt mit neuem Haltepunkt Zentralklinikum
- 15 Minuten-Takt auf der S6 zwischen Basel Bad Bf und Lörrach Hbf mit neuem Haltepunkt Zentralklinikum und mit der Untervariante Verlängerung der S5 bis Schopfheim (Haltepunkt Zentralklinikum prioritär sowie die Haltepunkte Maulburg West und Lörrach-Zollweg alternativ und kumulativ)
- 10/20 Minuten-Takt auf der S6 zwischen Basel Bad Bf und Lörrach Hbf mit einem Haltepunkt Zentralklinikum und mit der Untervariante Verlängerung der S5 bis Schopfheim (Haltepunkt Zentralklinikum prioritär sowie die und Haltepunkte Maulburg West und Lörrach-Zollweg alternativ und kumulativ)

- 10/20 Minuten-Takt auf der S6 zwischen Basel Bad Bf und Schopfheim Bf mit den neuen Haltepunkten Zentralklinikum, Maulburg West und Lörrach-Zollweg

ZRL-Beschluss zur Angebotsverbesserung Regio-S-Bahn

In der nichtöffentlichen außerordentlichen Sitzung am 28.10.2019 hat die Verbandversammlung des Zweckverbands Regio-S-Bahn 2030 unter Zugrundelegung der Ergebnisse der Fahrplanstudie 2019 folgende Entscheidung getroffen:

*„Nach Vorliegen der Ergebnisse der Fahrplanstudie Verdichtung und neue Haltestellen Garten- und Wiesentalbahn wird die Realisierung der Variante **„15 Minuten-Takt zwischen Basel Bad Bf und Lörrach Hauptbahnhof und neuer Haltepunkte Zentralklinikum“** weiterverfolgt. Die Verbandsverwaltung wird beauftragt, mit den betroffenen Zweckverbandsmitgliedern die Planungsfinanzierung zu klären und die für die Realisierung notwendigen Schritte einzuleiten.*

Die Haltepunkte Maulburg West und Lörrach-Zollweg werden zunächst zurückgestellt.“

Nächste Schritte und Zeitplanung

Wegen der Eröffnung des Zentralklinikums im Jahr 2025 und den Bestrebungen zur Stärkung des ÖPNV u. a. aus Nachhaltigkeits- und Klimaschutzgründen wird eine schnellstmögliche Realisierung angestrebt.

Mit den weiteren Planungen soll die DB Netz AG als Infrastruktureigentümerin der Garten- und Wiesentalbahn beauftragt werden. Die Verwaltung des Zweckverbands Regio-S-Bahn 2030 steht mit der Deutschen Bahn AG in Kontakt und ist momentan mit der Abstimmung eines entsprechenden Planungsvertrags hinsichtlich der Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) befasst.

Die Aufnahme dieser Planungen wird für das zweite Halbjahr 2020 angestrebt. Es wird davon ausgegangen, dass für die Bearbeitung der Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI ca. zwei Jahre benötigt werden.

Finanzierung

Als erste Schätzung wird mit Baukosten zwischen 75 bis 80 Mio. EUR für die Gesamtmaßnahme (ohne Tieferlegung) gerechnet.

Die Planungskosten betragen etwa 25% der Baukosten eines Bahnprojekts, wobei hiervon 22% auf die Leistungsphasen 1 und 2 HOAI entfallen. Daraus ergibt sich ein Finanzbedarf von ca. 4,125 bis 4,4 Mio. EUR für die nächsten beiden Jahre.

Die Angebotsverbesserung / Taktverdichtung einschließlich der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zwischen Basel Bad Bf und Lörrach Hbf ist als eines von insgesamt drei grenzüberschreitenden Projekten in das Bahnausbauprogramm des Schweizer Bundes FABI/STEP Ausbauschnitt 2035 aufgenommen worden. Insgesamt stehen seit dem 01.01.2020 200 Mio. CHF für die Taktverdichtung Wiesentalbahn, die Elektrifizierung der

Hochrheinbahn und für den Bahnanschluss EuroAirport Basel Mulhouse zur Verfügung. Die exakte Höhe der Schweizer Beteiligung beim Projekt Kapazitätserweiterung Garten- und Wiesentalbahn ist Gegenstand anstehender Verhandlungen.

Die betroffenen Kommunen des Zweckverbands Regio-S-Bahn 2030 haben sich am 30.01.2020 auf folgenden Finanzierungsschlüssel verständigt:

Landkreis Lörrach 42%

Stadt Lörrach 20%

Stadt Weil am Rhein 11%

Maulburg 11%

Schopfheim 11%

Steinen 5%

Den größten Anteil (42%) wird dabei der Landkreis Lörrach tragen, weil sowohl die Taktverdichtung als auch der neue Haltepunkt Zentralklinikum im Interesse der gesamten Region liegen. Der Landkreis Lörrach hat sich die Sicherstellung eines zukunftsorientierten, bedarfsgerechten und umweltschonenden Mobilitätsangebots im Landkreis zum zentralen Ziel gesetzt. Durch die Taktverdichtung wird nicht nur die Attraktivität des ÖPNV gesteigert, vielmehr wird der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Landkreis damit auch zukunftsfähig (Herzstück Basel) gemacht. Außerdem ist das neue Zentralklinikum die Klinik des Landkreises und deren gute Erreichbarkeit hat oberste Priorität.

Den zweitgrößten Anteil (20%) wird die Stadt Lörrach tragen, weil sowohl die Taktverdichtung, als auch der neue Haltepunkt Zentralklinikum im Interesse der Stadt Lörrach liegen. Die Verteilung auf die anderen Städte und Gemeinden ist in der obigen Auflistung dargestellt.

Der Entwurf der Finanzierungsvereinbarung liegt dieser Vorlage bei.

Finanzbedarf der Stadt Lörrach für die Leistungsphasen 1 und 2 HOAI

Bei einem prognostizierten Gesamtvolumen für die Planungskosten der Leistungsphasen 1 und 2 in Höhe von 4,125 bis 4,4 Mio € ergibt sich der Betrag der Stadt Lörrach (Anteil 20%) zu 825.000 - 880.000 €.

Als Planungszeitraum werden ca. 2 Jahre angesetzt, unter Berücksichtigung von Abschlagszahlungen soll der Betrag in Höhe von 880.000 € auf 3 Jahre verteilt in den Haushalt des FB 2400 eingestellt werden (d.h. 200.000 € sind bereits eingestellt für 2020, 480.000 € in 2021 und 200.000 € in 2022). Die Mittel werden bei Bedarf anteilig vom ZRL abgerufen.

Klaus Dullisch
Fachbereichsleiter Straßen Verkehr Sicherheit

Wolfgang Droll
Leiter Eigenbetrieb Stadtwerke