

Landratsamt Lörrach

Lörrach, den 12.03.2009

Dezernat: 2
Fachbereich Verkehrswesen

Vorlage Nr. /2009

**Verfasser/in
der Vorlage:** Herr Mücke/Herr Marx

Telefon: 0 76 21/4 10-2000

Mitteilungsvorlage an

Gremium/Beratungsfolge	öffentlich	nicht öffentlich	Sitzung am	TOP-Nr.
Kreistag	X		18.03.2009	

**Sachstandsbericht zur Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn an Ober- und
Hochrhein; "Problematik Katzenbergtunnel"**

Inhalt der Mitteilung:

1. Ausgangslage:

Der Kreistag hat am 16.07.2008 weitere Schritte zum Ausbau der Regio-S-Bahn beschlossen. Nach weitgehender Fertigstellung der Regio-S-Bahn im Wiesental geht es nun darum, das System auf die Oberrhein- und Hochrheinstrecke zu erweitern. Hierbei ist notwendig auch die Einbeziehung der Nachbarn in der Schweiz und in Frankreich. Der Kreistag hatte die Verwaltung beauftragt, hierbei auch eine Reaktivierung der Kandertalstrecke zu prüfen.

Die weiteren Schritte zum Ausbau des Schienennahverkehrs im Dreiland sind in engem Zusammenhang mit dem viergleisigen Ausbau der Oberrheinstrecke und den laufenden Planfeststellungsverfahren zu sehen. Ein zentrales Problem stellt die Verknüpfung der alten und neuen Strecke im Bereich des Katzenbergtunnels dar. Hierzu wurde dem Kreistag am 16.07.2008 das Gutachten der Fa. Ernst Basler + Partner vorgestellt, das Kapazitätsengpässe aufgezeigt hat, wenn der künftige Fern- und Güterverkehr sowie der von der Region gewünschte Schienennahverkehr bewältigt werden soll.

Wie sehr der Ausbau der Regio-S-Bahn auch im trinationalen Zusammenhang zu sehen ist, zeigt das Thema "Schienenanschluss Euroairport". Erfreulich ist, dass Ministerpräsident Günter Oettinger für das Land Baden-Württemberg vor wenigen Tagen die grundsätzliche Bereitschaft zu einer finanziellen Beteiligung des Landes erklärt hat (Anlage 1).

2. Weiterentwicklung Regio-S-Bahn

Nach dem Kreistagsbeschluss vom 16.07.2008 zur Weiterentwicklung der Regio S-Bahn haben der Landkreis Lörrach und das Innenministerium Baden-Württemberg bei einem Abstimmungstreffen im November die Eigentümer der umzubauenden SPNV-Infrastruktur, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, und die „Nachbarn“ Région Alsace, Kanton Basel Stadt und Landkreis Waldshut von ihren Überlegungen zum Ausbau der Regio-S-Bahn informiert. Insbesondere mit dem Kanton Basel Stadt wurde eine enge Abstimmung mit Blick auf die Planungen zum „Herzstück“, die unterirdische Schienenverbindung vom Bahnhof Basel SBB zum Badischen Bahnhof, vereinbart.

Nicht zuletzt im Hinblick auf die angestrebte Elektrifizierung der Hochrheinbahn ist auch eine enge Abstimmung mit dem Landkreis Waldshut notwendig. Dazu ist eine so genannte „Lörrach-Waldshuter Erklärung“ durch die beiden Landkreise, das Land und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG, DB Station&Service AG und SWEG in Vorbereitung. Mit dieser Absichtserklärung soll – wie im nördlich angrenzenden Gebiet des Zweckverbandes Regio-Nahverkehr Freiburg bereits Ende 2007 geschehen - dem Schienenpersonennahverkehr in der Region und dessen Weiterentwicklung eine verlässliche und langfristige Perspektive gegeben werden. Zunächst wurde das von der Region gewünschte nachfragegerechte vertaktete Angebot auf der Schiene langfristig definiert (Zielzustand). Dabei stellt sich - wie bisher - die Frage einer regionalen Mitfinanzierung bei den Investitionen, aber möglicherweise auch bei den Betriebskosten. Ziel ist auch, den für diesen betrieblichen Zielzustand erforderlichen weiteren Ausbau der Infrastruktur zu fixieren und hinsichtlich seiner Realisierung zu terminieren, bevor die konkrete gemeinsame Planung von Betrieb und Infrastruktur beginnt.

Ein erster Entwurf der „Lörrach-Waldshuter Erklärung“ wird gegenwärtig auf Arbeitsebene abgestimmt. Da nach dem Willen des Landes auch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz, DB Station&Service AG und SWEG unmittelbar Vertragspartner werden sollen, werden diese nach einer Einigung der öffentlichen Partner einbezogen. Die Unterzeichnung der "Erklärung" ist nach Behandlung in den Kreisgremien in den nächsten Monaten vorgesehen.

Im Anschluß daran werden Innenministerium, die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), die Landkreise und die beteiligten Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Arbeitsgruppe (AG Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn) bilden, in der alle betrieblichen und baulichen Maßnahmen zur Zielerreichung vorbereitet werden sollen, um deren Realisierung und Finanzierung fristgerecht zu gewährleisten. Hierzu gehören beispielsweise das Fahrplankonzept, nach dem die S-Bahnen im Takt verkehren sollen, aber auch der Ausbau der Stationen, der Strecken, der Sicherheitstechnik u.ä.

Elektrifizierung der Hochrheinstrecke

Das Thema „Elektrifizierung der Hochrheinstrecke“ wird gegenwärtig unter der Federführung des Landes in Abstimmung mit der Region und den angrenzenden Schweizer Kantonen bearbeitet: Ein Gutachten soll bis April 2009 die Kosten der Elektrifizierung und ein Betriebskonzept klären.

Kandertalbahn

Der Kreistag hatte im Sommer 2008 zur Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn beschlossen, auch eine Reaktivierung der Kandertalbahn in die Überlegungen mit einzubeziehen. Für die Gewährung von Landeszuschüssen als Voraussetzung für eine Reaktivierung der Schienenstrecke ist der Nachweis der Wirtschaftlichkeit nach dem vorgeschriebenen Verfahren der „Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“ zwingend erforderlich. Bereits in den Jahren 2002 und 2004 waren für den Abschnitt Haltingen - Binzen Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) durchgeführt worden, deren Indikator jedoch für eine Förderung nicht ausreichten ("Planfall Binzen").

Daher soll nun eine Reaktivierung der Strecke bis Kandern untersucht werden und eine entsprechende Vorstudie vor der eigentlichen NKU Varianten aufzeigen, die eine Chance auf den Nachweis der Wirtschaftlichkeit haben, d.h. auf einen NK-Indikator deutlich über 1,0. Der Verwaltungsausschuss hat am 04. März 2009 hierzu folgenden Beschluss gefasst:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der Vorlage mit den betroffenen Gemeinden die inhaltliche Ausgestaltung des Lastenheftes festzulegen. Dazu wird ein Begleitgremium gebildet, bestehend aus je einem Mitglied der im Verwaltungsausschuss vertretenen Fraktionen sowie den Bürgermeistern der an der Kandertalbahn liegenden Gemeinden.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Grundlage in Abstimmung mit den Gemeinden einen Gutachterauftrag zu formulieren und zu vergeben. Mit den Gemeinden ist eine Kostenaufteilung zu verhandeln, wobei der Landkreis bis zu 50 % der Gutachterkosten übernimmt. Die Mittel hierfür werden aus dem Strategiekonzept "Lörrach 2025" bereitgestellt.

Dementsprechend wird aktuell die Finanzierung der Vorstudie und die zur Vergabe des Auftrages notwendige Leistungsbeschreibung mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen SWEG, den Städten und Gemeinden an der Strecke und den Kreistagsfraktionen abgestimmt. Dies soll zügig erfolgen, um die Untersuchung möglichst noch im ersten Halbjahr 2009 in Auftrag zu geben.

3. "Problematik Katzenbergtunnel"

Die Untersuchung „Betriebs- und Fahrplankonzept für den Oberrhein und Hochrhein“ des Landkreises Lörrach und des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee (Gutachten Ernst Basler und Partner, EBP) wurde dem Kreistag am 16.07.2008 vorgestellt. Sie hat bestätigt, dass bei der Realisierung eines qualitativ guten Personenverkehrs (Fernverkehr, Regional- und Nahverkehr) Kapazitätsengpässe auf der Oberrheinstrecke zu erwarten sind. Aufgrund völlig unzureichender Verknüpfungsmöglichkeiten der RTB mit der NBS im Bereich nördlich und südlich des Katzenbergtunnels kann dessen Kapazität nur ungenügend

genutzt werden; zu wenig Güterzüge können durch den Tunnel geleitet werden. Folge: Die Güterzüge auf der alten Strecke verhindern dort einen durchgehenden S-Bahn-Verkehr. Die an der Strecke liegenden Gemeinden (insbesondere Bad Bellingen) sind massiven Lärmbelastungen ausgesetzt.

Die Hauptaussage des Gutachtens ist die Feststellung, dass

- vor allem in Süd-Nord-Richtung die Kapazität der geplanten Infrastruktur nicht ausreichend zur Abwicklung von Fern-, Nah- und Güterverkehr ist.
- die maximale (obere) Grenzkapazität nur erreichbar ist, wenn die Trassen durch den Katzenbergtunnel aufgefüllt werden. Voraussetzung dafür ist eine niveaufreie Ausgestaltung des nördlichen und südlichen Knotens zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit.

Damit werden bestehende Defizite zwischen der Planung der Antragstellerin DB Netz AG und den zu erwartenden Zugzahlen entsprechend den aktuellen Verkehrsprognosen sichtbar. Dieses Problem erkennt die Bahn bisher indirekt an und signalisiert ggf. Nachbesserungen, wenn sich die Schwierigkeiten unter Betrieb bestätigen und auch tatsächlich entsprechende Bestellungen für den Nahverkehr erfolgen sollten. Eine offizielle Stellungnahme der Bahn zum o.g. Gutachten - allerdings nur gegenüber dem Eisenbahnbundesamt - liegt vor (Anlage).

Aus der Sicht des Landkreises Lörrach und des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee kann diese Nachbesserungsoption nicht akzeptiert werden. Vielmehr ist entscheidend, dass im Rahmen der Planungsverfahren in den Abschnitten 9 der Neubaustrecke vor allem die Verknüpfungen nördlich und südlich des Katzenbergtunnels schon mit dem Neubau optimiert werden. Dies ist unter Kostengesichtspunkten und zum wirtschaftlichen Betrieb des Tunnels zwingend notwendig, nicht zuletzt auch wegen der weiter fortgeschrittenen Planungen zur Weiterentwicklung des integrierten Nahverkehrskonzeptes Regio-S-Bahn, das wir gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg, der DB AG und den Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald und Waldshut abgestimmt haben (vgl. Ziff. 2).

Derzeit finden intensive Gespräche mit den betroffenen Gemeinden bis Buggingen statt. Das Gutachten „Betriebs- und Fahrplankonzept für den Oberrhein und Hochrhein“ wird bis April 2009 um konkrete Aussagen zur Machbarkeit der Verknüpfungen ergänzt. Denn um den betrieblichen Erfordernissen dieser Planung infrastrukturell zu genügen, ergibt sich im Hinblick auf die Verknüpfung von Alt- und Neubaustrecke im Planabschnitt 9.0 ein grundlegender Verbesserungsbedarf. Es gilt jetzt, die Infrastrukturgestaltung in den Verknüpfungspunkten durch kreuzungsfreie "Unterfädungen" möglichst nah am Tunnel zu optimieren. Denn werden hier wesentliche Planungsgrundsätze (z.B. behinderungsfreie Führung von Güterzügen) außer Acht gelassen sowie Nahverkehrsbedürfnisse nicht berücksichtigt, würde dies angesichts der Nahverkehrsplanungen zwischen Basel und Freiburg bedeuten, dass für die neue Infrastruktur nur eine partielle Nutzung möglich ist (z.B. Nutzbarkeit des Katzenbergtunnels für den Güterverkehr hauptsächlich nachts). Damit wäre zumindest für den Tageszeitraum nicht nur die Entstehung von Engpässen, sondern letztlich ein Verdrängungswettbewerb zwischen Güterverkehr und Personennahverkehr zu befürchten.

Der Antrag auf Planfeststellung für den Abschnitt 9.2. Haltingen – Weil am Rhein/Grenze liegt mittlerweile beim Eisenbahnbundesamt zur Entscheidung. Forderungen aus der Region nach einem „Memorandum“ für diesen Abschnitt – vor dem Hintergrund der noch anstehenden politischen Gespräche – blieben bisher ohne erkennbaren Erfolg (so BMVBS und EBA).

4. Wie geht es weiter ?

Der Landkreis Lörrach hat die im Kreistag beschlossenen Positionen sowie die Ergebnisse des EBP-Gutachtens allen zuständigen Stellen auf Ebene der Landesregierungen, der Bundesregierung sowie der Bahn mitgeteilt. Das Gutachten wurde insbesondere in die laufenden Planfeststellungsverfahren 9.0 und 9.2 eingebracht.

In einem Gespräch von Staatssekretärin Marion Caspers-Merk, MdB, mit Bahnvertretern am 20.02.2009 in Freiburg haben diese ihre Bereitschaft zu weitergehenden Gesprächen mit den Landkreisen zu den vorliegenden Untersuchungen erklärt. Landrat Walter Schneider hat daraufhin den Konzernbeauftragten der DB Baden-Württemberg, Werner Klingberg, sowie Wolfgang Müller, Leiter Netzinvestitionen DB Netz AG, nach Lörrach eingeladen. Wie dringend notwendig die Einbeziehung der Gutachtenergebnisse des Landkreises in die laufenden Verfahren ist, zeigen die bisherigen Reaktionen der DB, die offenbar auf eine Nutzung des Katzenbergtunnels durch den Güterverkehr nur während der Nacht hinauslaufen. Dies kann aus Lärmschutzgründen, aber auch mit Blick auf die für den Schienennahverkehr erforderlichen Kapazitäten keinesfalls akzeptiert werden.

Wie aus Anlage 2 hervorgeht, hat auch Innenminister Heribert Rech sich die Forderung nach einer optimierten Verknüpfung der alten und neuen Strecke zu eigen gemacht.

Angeschlossen ist außerdem ein Antrag der SPD Kreistagsfraktion zum gleichen Thema (Anlage 3).

Walter Schneider
Landrat

Mücke
Dezernent

*****HINWEIS: ZEICHNUNGSKREUZ BITTE NUR AUF DEN BESCHLUSS*****

Dez. I	Herr Kientz	
Dez. II	Herr Mücke	
Dez. III	Herr Holderried	
Dez. IV	Herr Hirnschal	
Dez. V	Frau Zimmermann- Fiscella	