

Kleine Anfrage

des Abg. Jonas Hoffmann SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Ausbau der Wiesentalbahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welchen Zeithorizont hält die Landesregierung für die Umsetzung des Viertelstundentakts auf der Wiesentalbahn zwischen Basel und Schopfheim für realistisch?
2. Welche Infrastrukturmaßnahmen sind nach ihrer Kenntnis zur Ermöglichung des Viertelstundentakts auf der Wiesentalbahn notwendig?
3. Ist die Einschätzung, dass die Anbindung eines neuen Haltepunkts „Lörrach Zentralklinikum“ am vom Sozialministerium geförderten Zentralklinikum im Landkreis Lörrach, das 2025 in Betrieb genommen werden soll, an den bestehenden Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Wiesentalbahn bis zur Inbetriebnahme des Klinikums umgesetzt werden kann, weiter aktuell?
4. Ist der eingangs thematisierte, vorgesehene Viertelstundentakt auf der Wiesentalbahn mit der Anbindung des Haltepunkts „Lörrach Zentralklinikum“ im Jahr 2025 nach ihrer Kenntnis vereinbar?
5. Falls dies nicht zutrifft (Frage 4), welche weiteren Infrastrukturmaßnahmen wären notwendig, um den Viertelstundentakt und die Anbindung des Haltepunkts zügig zu realisieren unter Angabe, welchen Zeithorizont sie hierfür für realistisch hält?
6. Wird in ihren derzeitigen Überlegungen berücksichtigt, dass die Option einer Einsparung oder einer nur zeitweisen Bedienung von Haltepunkten entlang der Wiesentalbahn zur Implementierung von Viertelstundentakt und Anbindung des Haltepunkts Zentralklinikum von verschiedenen regionalen Entscheidungsträgern als Variante bereits verworfen wurde?

Eingegangen: 24.2.2022 / Ausgegeben: 28.3.2022

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

7. Ist eine Finanzierung durch das Land aktuell bereits beschlossen, nachdem das schweizerische Parlament bereits 2019 die Mitfinanzierung an der Infrastruktur für die Taktverdichtung auf dem Abschnitt zwischen Basel und Lörrach durch Aufnahme in den Bahn-Ausbauschnitt 2035 beschlossen hat und die Schweiz sich somit finanziell an der Verbesserung der Infrastruktur auf deutschem Boden beteiligt?
8. Wenn ja, welche Mittel werden vom Land für Planung und Ausbau der Wiesentalbahn bereitgestellt?
9. Welche weiteren Risiken sind der Landesregierung bekannt, die die Einrichtung eines Viertelstundentakts auf der Wiesentalbahn gemäß der in den Antworten auf die vorangegangenen Fragen beschriebenen Planungen verhindern könnten?
10. Was wird vonseiten der Landesregierung unternommen, um diese Risiken zu vermeiden und die Infrastrukturmaßnahmen auf der Wiesentalbahn zur Einrichtung eines Viertelstundentakts zügig zu planen und umzusetzen?

24.2.2022

Hoffmann SPD

Begründung

Das Land Baden-Württemberg bestellt und finanziert den Schienenpersonennahverkehr. Im Landkreis Lörrach verfolgen der Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 und die Deutsche Bahn gemeinsam mit dem schweizerischen Bundesamt für Verkehr und dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg das Ziel, die Infrastrukturen von Garten- und Wiesentalbahn auszubauen.

Teil dieses Ziels ist die Einrichtung eines Viertelstundentakts zwischen Lörrach und Basel, der bereits Bestandteil des durch das Schweizer Parlament 2019 beschlossenen Bahn-Ausbauschnitts 2035 ist.

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg hat angekündigt, künftig das verdichtete Verkehrsangebot sowie die Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunkts am neuen Zentralklinikum in Lörrach zu bestellen und zu finanzieren. Diese Zusage gilt es nun zu konkretisieren.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 22. März 2022 Nr. VM3-0141.5-19/20/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welchen Zeithorizont hält die Landesregierung für die Umsetzung des Viertelstundentakts auf der Wiesentalbahn zwischen Basel und Schopfheim für realistisch?

Die Landesregierung geht gemäß dem Rahmenterminplan des Zweckverbands Regio-S-Bahn von einer Inbetriebnahme der geplanten Doppelspurabschnitte in 2035 aus. Im Laufe der Vorplanungen erwartet sie eine Konkretisierung des Zeitplans. In den Abstimmungen mit der DB zur Beauftragung der aktuellen Planungsphase hat das Ministerium für Verkehr mehrfach darauf hingewiesen, dass die Planungszeiträume der DB zu wenig ambitioniert erscheinen und das Land eine deutliche Beschleunigung der Umsetzung anstrebt.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Eine Führung des Viertelstundentaktes über Steinen hinaus bis Schopfheim bedarf zudem gegebenenfalls einer Beteiligung des Landkreises Lörrach an den zusätzlichen Betriebskosten, da auch nach einem angepassten SPNV-Zielkonzept des Landes ein Viertelstundentakt nur im Verdichtungsraum oder bei entsprechend hoher Nachfrage vorgesehen ist (siehe auch Antwort zur Frage 3).

2. Welche Infrastrukturmaßnahmen sind nach ihrer Kenntnis zur Ermöglichung des Viertelstundentakts auf der Wiesentalbahn notwendig?

Ein Viertelstundentakt erfordert einen Ausbau der Streckenabschnitte Riehen-Lörrach-Stetten, Lörrach-Brombach/Hauingen-Lörrach Zentralklinikum und Schopfheim-Schopfheim West. Alle diese Maßnahmen sind bereits notwendig, um lediglich den Viertelstundentakt zwischen Basel und Lörrach sowie zusätzlich bereits die Bedienung des neuen Haltepunktes „Zentralklinikum“ umsetzen zu können.

3. Ist die Einschätzung, dass die Anbindung eines neuen Haltepunkts „Lörrach Zentralklinikum“ am vom Sozialministerium geförderten Zentralklinikum im Landkreis Lörrach, das 2025 in Betrieb genommen werden soll, an den bestehenden Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Wiesentalbahn bis zur Inbetriebnahme des Klinikums umgesetzt werden kann, weiter aktuell?

Ja. Allerdings hat das Ministerium für Verkehr stets dargelegt, dass die Aufrechterhaltung der hohen Betriebsqualität auf der stark ausgelasteten eingleisigen Wiesentalbahn vor dem Gesamtausbau von Bedeutung ist und aufgrund der betrieblichen Prüfungen der DB eine Anbindung des Haltepunkts Zentralklinikum nur möglich ist, wenn ein oder zwei andere Halte auf der Wiesentalbahn alternierend bedient bzw. ausgelassen werden. Das bedeutet, dass die Frequenz der Bedienung dort zugunsten des Halts am Zentralklinikum reduziert werden müsste. Diese Anpassung der Haltepolitik, die die vorgezogene Bedienung des Haltepunkts Zentralklinikum ermöglichen würde, wird bislang jedoch von kommunaler Seite abgelehnt. Die DB prüft derzeit im Auftrag der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), ob der Haltepunkt Zentralklinikum durch veränderte Fahrzeiten in Weil am Rhein zumindest mit der Linie S 5 ohne den Ausfall bestehender Halte bedient werden kann. Ergebnisse werden voraussichtlich im Mai dieses Jahres vorliegen.

4. Ist der eingangs thematisierte, vorgesehene Viertelstundentakt auf der Wiesentalbahn mit der Anbindung des Haltepunkts „Lörrach Zentralklinikum“ im Jahr 2025 nach ihrer Kenntnis vereinbar?

Dies ist ebenfalls Gegenstand der Untersuchung, da ein Wegfall anderer Halte zugunsten der vorgezogenen Bedienung nicht konsensfähig ist (siehe Antwort auf Frage 3). Der bereits heute an Wochentagen vorhandene Viertelstundentakt zwischen Lörrach und Steinen könnte dann nicht mehr für alle Halte angeboten werden.

5. Falls dies nicht zutrifft (Frage 4), welche weiteren Infrastrukturmaßnahmen wären notwendig, um den Viertelstundentakt und die Anbindung des Haltepunkts zügig zu realisieren unter Angabe, welchen Zeithorizont sie hierfür für realistisch hält?

Hierzu wäre die Zweigleisigkeit des Abschnitts Lörrach Zentralklinikum-Steinen erforderlich, die später voraussichtlich nicht mehr benötigt wird. Aufgrund des Zeitbedarfs für Planung, Genehmigung und Bau wäre eine Fertigstellung nach heutigem Stand erst Ende des Jahres 2032 möglich. Diese Maßnahme wird als Ergebnis der Wiesentalkonferenz im Oktober 2021 nicht weiterverfolgt.

6. Wird in ihren derzeitigen Überlegungen berücksichtigt, dass die Option einer Einsparung oder einer nur zeitweisen Bedienung von Haltepunkten entlang der Wiesentalbahn zur Implementierung von Viertelstundentakt und Anbindung des Haltepunkts Zentralklinikum von verschiedenen regionalen Entscheidungsträgern als Variante bereits verworfen wurde?

Ja (siehe Antwort auf Frage 3).

7. Ist eine Finanzierung durch das Land aktuell bereits beschlossen, nachdem das schweizerische Parlament bereits 2019 die Mitfinanzierung an der Infrastruktur für die Taktverdichtung auf dem Abschnitt zwischen Basel und Lörrach durch Aufnahme in den Bahn-Ausbauschritt 2035 beschlossen hat und die Schweiz sich somit finanziell an der Verbesserung der Infrastruktur auf deutschem Boden beteiligt?

8. Wenn ja, welche Mittel werden vom Land für Planung und Ausbau der Wiesentalbahn bereitgestellt?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich ist für den Ausbau der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes in Deutschland nicht das Land, sondern der Bund zuständig. Der Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn wird voraussichtlich nach dem GVFG gefördert. Dafür haben Bund und Land im Jahr 2020 die Finanzierungsbedingungen erheblich verbessert und damit den Finanzierungsanteil der kommunalen Seite reduziert. Bei einer Förderung nach dem GVFG sind eine Finanzierung der Planungskosten durch die kommunale Seite (unterstützt durch die Schweiz) und eine spätere Refinanzierung mit einer Planungskostenpauschale vorgesehen. Wenn die Wirtschaftlichkeit des Projekts im Rahmen der Standardisierten Bewertung nachgewiesen wird und ein Antrag auf Förderung nach dem GVFG erfolgreich gestellt wird, wird das Land selbstverständlich seinen Kofinanzierungspflichten nachkommen und das Projekt maßgeblich mitfinanzieren.

9. Welche weiteren Risiken sind der Landesregierung bekannt, die die Einrichtung eines Viertelstundentakts auf der Wiesentalbahn gemäß der in den Antworten auf die vorangegangenen Fragen beschriebenen Planungen verhindern könnten?

Der Landesregierung sind keine besonderen weiteren Risiken bekannt. Laut den Machbarkeitsstudien sind die Ausbauten technisch grundsätzlich möglich, allerdings unter teilweise schwierigen Bedingungen. Wie bei allen Ausbaumaßnahmen von Schienenstrecken bestehen bei der Wiesentalbahn Betroffenheiten im Hinblick auf den Naturschutz sowie angrenzende Nutzungen. Daher wird ein besonderes Augenmerk auf die dichte Bebauung in den Ortslagen sowie die hohe Zahl von Bahnübergängen gerichtet.

10. Was wird vonseiten der Landesregierung unternommen, um diese Risiken zu vermeiden und die Infrastrukturmaßnahmen auf der Wiesentalbahn zur Einrichtung eines Viertelstundentakts zügig zu planen und umzusetzen?

Das Ministerium für Verkehr und die NVBW begleiten gemeinsam mit dem Zweckverband Regio-S-Bahn die Planungen der DB mit dem Ziel, gemeinsam zügige Lösungen zu entwickeln.

Hermann

Minister für Verkehr