

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Ulrich Lusche und Dr. Patrick Rapp CDU**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

**Schienerpersonennahverkehr Rheintalbahn Freiburg–Basel**

**Kleine Anfrage**

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie bewertet sie den aktuellen und künftigen Bedarf für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Rheintalbahn zwischen Freiburg und Basel?
2. Wie sehen die Planungen für die SPNV-Ausschreibungen für den Bereich Freiburg–Basel aus (mit Angabe der Taktung, Haltestellen und Umsetzung)?
3. Aufgrund welcher Kriterien erfolgten die Planungen für den SPNV auf der Strecke zwischen Freiburg–Basel?
4. Welche Forderungen liegen ihr für zusätzliche Haltepunkte bzw. Taktfrequenzen durch die Kommunen vor und wie bewertet und berücksichtigt sie diese?
5. Weshalb werden die Gemeinden Schliengen, Bad Bellingen und Efringen-Kirchen in der vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur vorgestellten Planung nicht mehr vom stündlichen Regionalexpress Offenburg–Basel angefahren?

26. 03. 2013

Lusche, Dr. Rapp CDU

### Begründung

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat Ende 2012 seinen Vergabefahrplan für den Schienenpersonennahverkehr vorgestellt. Durch den Ausbau der Rheintalbahn (3. und 4. Gleis) ergeben sich im Bereich des Oberrheins neue Potenziale zur Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs. Gerade die Strecke Freiburg–Basel wird von Pendlern stark frequentiert.

### Antwort\*)

Mit Schreiben vom 24. April 2013 Nr. 3-3822.5/1517 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

*Wir fragen die Landesregierung:*

*1. Wie bewertet sie den aktuellen und künftigen Bedarf für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Rheintalbahn zwischen Freiburg und Basel?*

Der Streckenabschnitt gehört zu den Abschnitten in Baden-Württemberg mit einer hohen Nachfrage. Die anliegenden Gemeinden weisen stabile Einwohnerzahlen auf. Deshalb wird diese Strecke zu denen mit der höchsten Taktfrequenz zählen. Die Landesregierung plant innerhalb des zur Verfügung stehenden Finanzierungsrahmens eine Festlegung der Standards, ab welcher Nachfrage welche Taktfrequenz angeboten wird.

*2. Wie sehen die Planungen für die SPNV-Ausschreibungen für den Bereich Freiburg–Basel aus (mit Angabe der Taktung, Haltestellen und Umsetzung)?*

Das derzeitige, noch nicht abgeschlossene Planungskonzept sieht für den Abschnitt Freiburg–Basel folgende Linien vor:

- Stündlicher Regionalexpress (Karlsruhe–)Offenburg–Freiburg–Basel mit Zwischenhalten in Bad Krozingen, Heitersheim, Müllheim und Weil am Rhein.
- Stündliche S-Bahn Freiburg–Bad Krozingen–Münstertal mit Bedienung aller Zwischenhalte.
- Stündliche S-Bahn Emmendingen–Freiburg–Müllheim–Basel mit einem Zugteil Emmendingen–Freiburg–Müllheim–Mulhouse, der in Müllheim geflügelt wird. Die S-Bahn bedient alle Zwischenhalte.

Darüber hinaus soll es mindestens im heutigen Umfang bedarfsgerechte Zusatzzüge zu den Spitzenzeiten geben.

Die Umsetzung soll spätestens Ende 2016 erfolgen.

*3. Aufgrund welcher Kriterien erfolgten die Planungen für den SPNV auf der Strecke zwischen Freiburg–Basel?*

Entscheidendes Kriterium für die Planung des Angebotes sind – neben der Limitierung durch die zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel – die Fahrgastzahlen. Herangezogen werden die Ein- und Aussteigerzahlen an den Stationen als auch die Besetzung der Züge selbst. Angebotsausweitungen werden dort vorgenommen, wo die Fahrgastnachfrage und die Engpässe am größten sind. Dies ist im Streckenabschnitt im engeren Einzugsbereich von Freiburg im Nahverkehr der Fall, daneben im Verkehr zwischen den genannten aufkommensstarken Stationen der geplanten Regionalexpress-Linie.

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

*4. Welche Forderungen liegen ihr für zusätzliche Haltepunkte bzw. Taktfrequenzen durch die Kommunen vor und wie bewertet und berücksichtigt sie diese?*

In der zweiten Stufe des Projektes der Breisgau S-Bahn 2020 ist die Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus des zusätzlichen Halts Eschbach-Tunsel und die Verlegung von drei Halten (Freiburg-St. Georgen, Freiburg-Herdern und Kollmarsreute) vorgesehen. Nachfragen gab es zu einem weiteren zusätzlichen Halt in Hügelsheim. Forderungen nach weiteren zusätzlichen Haltepunkten liegen nicht vor.

Die Region setzt sich für grundsätzlich halbstündliche Angebote des Nahverkehrs zwischen Müllheim und Basel sowie die Umsetzung der Angebotskonzeption 2020 ein. Dazu gehört eine zusätzliche S-Bahn-Linie von Basel bzw. Weil am Rhein bis Müllheim.

*5. Weshalb werden die Gemeinden Schliengen, Bad Bellingen und Efringen-Kirchen in der vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur vorgestellten Planung nicht mehr vom stündlichen Regionalexpress Offenburg–Basel angefahren?*

Die genannten Gemeinden werden auch künftig – wie schon heute – zwischen Freiburg und Basel mit einem durchgehenden Zug im stündlichen Grundtakt angebunden sein. Dieser Zug wird zukünftig jedoch S-Bahn genannt, da er alle Zwischenhalte bedient, so wie es heute der Regionalexpress bereits zwischen Müllheim und Basel praktiziert. Anders ausgedrückt: Der heutige Regionalexpress wird umbenannt und als S-Bahn auf der Linie Emmendingen–Freiburg–Basel verkehren. Die S-Bahn soll wie heute stündlich – mit Verdichterzügen zur Hauptverkehrszeit für die Pendler – fahren.

Der Regionalexpress ist demgegenüber ein zusätzliches Angebot, das die Mittel- und Oberzentren effizient miteinander verbinden soll; insbesondere weil er mehr als zwei Drittel der heutigen Fahrtrelationen im Schienenpersonennahverkehr zwischen Freiburg und Basel abdeckt. Durch die deutlich kürzere Fahrzeit werden insgesamt weniger Schienenfahrzeuge benötigt, da die Züge für Folgefahrten früher wieder zur Verfügung stehen. Dies trägt erheblich zur Finanzierung des zusätzlichen Angebotes bei.

Darüber hinaus ergeben sich Vorteile für einen Großteil der Fahrgäste: Der zusätzliche Regionalexpress entlastet die Züge über Schliengen, Bad Bellingen und Efringen-Kirchen. Den Fahrgästen aus diesen Orten werden mehr Sitzplätze zur Verfügung stehen. Zwischen den Mittel- und Oberzentren Freiburg, Bad Krozingen, Müllheim und Weil am Rhein, Basel, Lörrach, Rheinfelden, Bad Säckingen und Waldshut entstehen deutlich kürzere Reisezeiten.

Es handelt sich hierbei um den aktuellen, aber noch nicht vollständig abgeschlossenen Planungsstand. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur wird in Kürze die Planungen mit der Region abstimmen und sich verkehrlichen Verbesserungsvorschlägen im Rahmen der Finanzierbarkeit nicht verschließen. Am Ende des Entscheidungsprozesses wird allerdings maßgeblich sein, was unter den erschwerten aktuellen Bedingungen bei den Regionalisierungsmitteln für das Land finanzierbar ist. Es besteht die Gefahr, dass aufgrund der knappen Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln durch den Bund nicht alle wünschenswerten und verkehrlich sinnvollen Verbesserungen umsetzbar sind.

Hermann

Minister für Verkehr  
und Infrastruktur