



01.10.2015

**Dezernat 2 - Ordnung, Verkehr und Kommunalangelegenheiten  
Amt für Wirtschaftsförderung und Nahverkehr**

**Öffentlicher Personennahverkehr - Informationen zum Schienenverkehr**

**Beschlussvorlage**

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Verwaltungs- und Finanzausschuss	21.10.2015	öffentlich	Kenntnisnahme

**Beschlussvorschlag:**

Der Verwaltungs- und Finanzausschuss nimmt Kenntnis.

## **Sachverhalt:**

Die Verwaltung informiert über folgende aktuelle Entwicklungen im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs:

### **1. Elektrifizierung der Hochrheinbahn**

#### Sachstand Mai 2015

Die Elektrifizierung der Hochrheinbahnstrecke ist ein herausragendes grenzüberschreitendes Projekt für die gesamte Hochrheinregion. Der Landkreis setzt sich intensiv für diese Elektrifizierung ein. Die Planungsphasen 1 + 2 sind positiv abgeschlossen und haben gezeigt, dass die Elektrifizierung grundsätzlich machbar ist. Die Gesamtkosten werden auf ca. 160 Mio. € beziffert.

Für das Projekt wurde eine Arbeitsgruppe „Strategisches Organ Hochrheinbahnstrecke“ eingerichtet, in der das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, das Bundesamt für Verkehr (Bern) sowie die regionalen Gebietskörperschaften / Akteure auf dt. und Schweizer Seite vertreten sind. Sie ist Steuerungsorgan, Grundlage für Entscheidungen und hat die Aufgabe das Projekt voranzubringen.

Ein weiterer Fortschritt konnte mit der grds. Zusage ( Einplanung der Förderung und grds. Förderwürdigkeit/Zusage des Projekts auf Grund einer Vorprüfung; konkreter Zuschussantrag muss noch gestellt und der abschließende Zuschussbescheid muss noch erteilt werden) von 5 Mio. € INTERREG-Mitteln für die Finanzierung der Planungsphasen 3 + 4 (Kosten: 10 Mio. €) erzielt werden. Die weitere Finanzierung dieses Planungsabschnitts kann damit durch Ko-Finanzierungsbeiträge des Landes mit 2 Mio. € und mit jeweils 1 Mio. € durch die Landkreise Lörrach / Waldshut und des Kantons Basel Stadt sichergestellt werden. Einigkeit bestand, dass vor Auslösung der Leistungsphasen 3 und 4 die Gesamtfinanzierung des Projekts abgeklärt und grds. feststehen muss. Dazu wurden neben den „klassischen“ Finanzierungswegen (z.B. Investitionskostenzuschüsse) auch Finanzierungsmodelle untersucht, die es ermöglichen, diese Investition, je nach Notwendigkeit, zeitlich zu strecken, um die finanzielle Belastung auf einen längeren Zeitraum zu verteilen. Dabei hatten sich die Mitglieder des „Strategischen Organs“ das Ziel gesetzt, die Gesamtfinanzierung möglichst noch in 2015 so vorzubereiten und abzuklären, damit der dann zu konkretisierende Interregantrag in den ersten Monaten des Jahres 2016 gestellt werden und der abschließende Bewilligungsbescheid erfolgen kann.

#### Sachstand nach der Sitzung des „Strategischen Organs“ am 24. September 2015 in Stuttgart:

Es konnten alternative Finanzierungsmodelle aufgezeigt und gefunden werden, welche das Land Baden-Württemberg und die DB Netz mittragen können. Alle Beteiligten, einschließlich dem Schweizer Bund, haben in der Sitzung ihre grundsätzliche Bereitschaft erklärt, im Rahmen der beiden aufgezeigten Finanzierungsmodelle mitzufinanzieren. Die Finanzierungszusagen der Beteiligten werden in einer „Absichtserklärung“ festgehalten, welche noch in diesem Jahr unterzeichnet werden soll. Diese konkrete Dokumentation und Zusage aller Partner für eine Gesamtfinanzierung ist dann auch die Grundlage dafür, den Interregantrag für die Durchführung der Planungsphasen 3 und 4 zu konkretisieren (s.o.). Mit dieser gemeinsamen Finanzierung ist ein „Durchbruch“ erreicht, um mit der Hochrhinelektrifizierung weiter zu kommen.

Bisherige Ausgangslage für eine Gesamtfinanzierung bzw. für die Finanzierungsanteile der Partner ist die „Basler Erklärung“, die folgende Finanzierungsanteile vorschlägt bzw. vorsieht: 64 Mio. € Land Baden-Württemberg (und ggf. Bund), 64 Mio. € CH (Bund) und 32 Mio. € die grenzüberschreitende Region. Der Landkreis Waldshut muss sich demnach, gemäß heutigem Kostenstand, mit einem Betrag von ca. 10,6 Mio. € bzw. mit einer 1/3-Beteiligung an den Gesamtkosten der Region beteiligen.

Darüber hinaus werden wir uns auch weiter für die Einführung des Halbstundentaktes einsetzen. Dieser erweiterte Takt ist unser erklärtes Ziel. Hier haben wir tatkräftige Unterstützung von den Schweizer Kantonen. Es gibt gute Gründe, den Halbstundentakt anzustreben: Gut gefüllte Züge, neu zu gewinnendes Fahrgastpotential, bisher keine Ostanbindung von Lauchringen, Einsparpotential bei der RB Waldshut - Lauchringen, kostengünstigere Produktion des zweiten Zuges pro Stunde. Hier werden wir gemeinsam mit unseren Partnern alle Möglichkeiten ausloten.

Wir sind auf einem guten Weg, damit unsere Region schnelle attraktivere Schienenverbindungen im Bereich des InterRegioExpresses (IRE) in die umliegenden Zentren erhält. In diesem Sinne setzt sich die Verwaltung auch weiterhin für die Elektrifizierung und einen attraktiven Fahrplan ein.

## **2. Arbeitsgruppe Reaktivierung Kreuzungsbahnhof Tiengen und Bahnsteig Gleis 2 Lauchringen**

Am 14. September 2015 gab es in Waldshut eine Veranstaltung zwischen der Region (Firmen, Fahrgastvertretern, Politik), Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und DB (Regio Südbaden / Netz / Station&Service) zum Bahnverkehr am Hochrhein. Es wurden Möglichkeiten für einen nachhaltigen stabilen Eisenbahnverkehr am Hochrhein, insbesondere auf dem eingleisigen Abschnitt Waldshut – Erzingen, diskutiert. Dabei hat der Landkreis auch die „Ausweichgleise“ in Tiengen und Lauchringen thematisiert. Sehr deutlich waren sich alle Beteiligten darin einig, dass für einen stabilen zukunftsorientierten Bahnverkehr eine Reaktivierung des Kreuzungsbahnhofs Tiengen und des Bahnsteigs Gleis 2 in Lauchringen einen wesentlichen Beitrag leisten kann. Nur durch Verbesserungen der Eisenbahninfrastruktur können die Probleme des IRE zwischen Ulm/Singen und Basel nachhaltig beseitigt und die Fahrplanflexibilität im Störfall oder bei künftigen Fahrplankonzepten deutlich verbessert werden.

Um in diesem Bereich Fortschritte zu erzielen und die Möglichkeiten auszuloten, hat sich der Landkreis federführend bereiterklärt, eine Arbeitsgruppe einzurichten. Die Fachabteilung „Nahverkehr“ ist derzeit dabei, die Mitglieder der Arbeitsgruppe fest zulegen. Noch in diesem Jahr soll eine erste Sitzung stattfinden. Ziel ist es dabei, vor dem Hintergrund der aktuellen Fahrplansituation und möglichen Angebotskonzepten, eine Ermittlung der Kosten der erweiterten Infrastruktur und eine Bewertung des Nutzens vorzunehmen. Diese Daten sollen eine Entscheidungsgrundlage für eine Vorplanung sein. In diesem Zusammenhang sind ebenso die Finanzierungsmöglichkeiten für eine Planung und eine Umsetzung zu klären.

Die Erweiterung dieser Infrastruktur ist auch im Zusammenhang mit der Elektrifizierung zu sehen. Beim angedachten Fahrplankonzept „Zielkonzept plus“ wäre in Waldshut ein „Vollknoten“ (es begegnen sich 4 Züge binnen weniger Minuten). Ohne „Ausweichmöglichkeiten“ auf diesem bisher eingleisigen Streckenabschnitt wird ein stabiler Fahrplan schwierig zu erreichen sein und die Fahrplanflexibilität wäre deutlich eingeschränkt. Diese „infrastrukturelle Problemstelle“ muss vor der Elektrifizierung genau betrachtet werden, um bestimmte oder gewünschte Fahrplankonzepte umsetzen und auch die Fahrplanstabilität sicherstellen zu können. Nur durch eigene Aktivitäten und Klärungen, ggf. mit der Beauftragung einer Vorplanung, können wir hier aktiv mitgestalten und soweit notwendig die Grundlagen für einen attraktiveren zukunftsorientierten Schienenpersonennahverkehr legen.

## **3. Anbindung an die Gäubahn**

Unser langer intensiver Einsatz für einen verbesserten Anschluss zur Gäubahn, welche schon im Dezember 2015 in einer um 30 Minuten gedrehten Fahrlage verkehren und die Fahrzeiten nach und von Stuttgart wegen längerer Übergänge grundsätzlich verlängern wird, zahlt sich jetzt kurzfristig aus. Bereits zum Dezember 2015 gibt es ab / nach Waldshut als „Ersatz“ zwei Zusatzzüge zu attraktiven Zeiten mit einem guten Anschluss nach / aus Stuttgart:

Hier die genauen Fahrplandaten:

Waldshut – Stuttgart (Mo bis Sa):

Waldshut ab	6.40 Uhr (direkter RB-Anschluss aus Basel, Busknoten Waldshut ca. 6.35 Uhr)
Tiengen ab	6.45 Uhr
Lauchringen ab	6.49 Uhr
Erzingen ab	6.59 Uhr

Schaffhausen an	7.12 Uhr
Schaffhausen ab	7.16 Uhr (IC) über Singen
Stuttgart an	9.33 Uhr

Wir erhalten eine ideale Verbindung nach Stuttgart für Termine um ca. 10 Uhr. Weiter haben wir für Berufspendler eine weitere attraktive Verbindung im Landkreis, aber auch in den Kanton Schaffhausen. Lauchringen kann mit dieser Verbindung im Schienenverkehr nach Osten angebunden werden.

#### Stuttgart – Waldshut (Mo bis Fr und So/Fe)

Stuttgart ab	16.29 Uhr (IC)
Schaffhausen an	18.45 Uhr
Schaffhausen ab	18.59 Uhr
Erzingen an	19.12 Uhr
Lauchringen an	19.24 Uhr
Tiengen an	19.27 Uhr
Waldshut an	19.32 Uhr

Auch diese Verbindung hat eine interessante Abfahrtszeit in Stuttgart. Ebenso ist die Fahrlage für Berufspendler ab Schaffhausen recht gut, die Verbindung erweitert das Fahrplanangebot und mit dem Halt Lauchringen haben wir eine weitere Anbindung der Gemeinde aus Osten erzielt. Darüber hinaus ist diese Verbindung für Pendler und Gelegenheitskunden innerhalb des Landkreises attraktiv.

Die Rückverbindung sollte noch etwas optimiert werden, da der Umstieg in Schaffhausen mit 14 Minuten etwas lang ist. Problematisch ist hier die Gleisbelegung und enge Taktung am Bahnhof Schaffhausen. Hier werden wir uns für eine etwas kürzere Umsteigezeit einsetzen.

#### 4. Verbindungen Waldshut – Koblenz

Der Landkreis und die Große Kreisstadt Waldshut-Tiengen beteiligen sich seit 1999 (Elektrifizierung) an dem deutlich ausgebauten Schienenangebot (Halbstundentakt 5 – 24 Uhr) auf dem Abschnitt Waldshut – Koblenz. Vor einigen Jahren war es notwendig, unseren Anteil – je hälftig getragen – von 25.000 €/Jahr auf 50.000 €/Jahr zu erhöhen. Dies deshalb, da das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs dem Kanton Aargau die erheblichen Mehrkosten für den Kursverlust und die gestiegenen Produktionskosten ausgleichen musste. In diesem Zusammenhang haben dann der Landkreis und die Große Kreisstadt Waldshut-Tiengen ihre Finanzierungsanteile ebenfalls verdoppelt. Auf der Grundlage dieser erhöhten Mitfinanzierung kann nun der wichtige grenzüberschreitende Schienenverkehr von Waldshut in die Schweiz mit der hohen Frequenz und Qualität bis einschließlich 2019 abgesichert werden.

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Bei den Infrastrukturvorhaben „Elektrifizierung“ und „Reaktivierung Kreuzungsbahnhof Tiengen und Bahnsteig Gleis 2 Lauchringen“ haben wir in den vergangenen Wochen wesentliche Fortschritte erzielt. Zum anstehenden Fahrplanwechsel haben wir mit zwei Zusatzzügen kurzfristig eine wesentlich verbesserte Anbindung zur Gäubahn erreichen können. Damit erweitert sich das Schienenverkehrsangebot im Landkreis und in den Kanton Schaffhausen. Dies ist besonders für Berufspendler sehr interessant.

Der attraktive Schienenverkehr Waldshut – Koblenz kann bis 2019 mit sehr attraktivem Fahrplanangebot gesichert werden.

Wir arbeiten weiter daran, die genannten Projekte erfolgreich fortzuführen, weiter zu entwickeln und umzusetzen. Die positiven Entwicklungen im Schienenpersonennahverkehr und im gesamten Öffentlichen Personennahverkehr steigern die Attraktivität des Landkreises Waldshut für

unsere Bürgerinnen und Bürger, Besucher und Touristen, unsere Firmen und deren Mitarbeiter  
Diese positive Entwicklungen tragen zur Standortsicherung bei.

### **Finanzierung:**

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses bzw. der aufgezeigten Maßnahmen der Projekte entstehen die für den Haushalt 2016 geplanten Kosten. Die bisherigen Beträge für die einzelnen Projekten werden fortgeführt und zukünftig eingeplant. Für den Bereich Elektrifizierung wurden bis einschl. HH Jahr 2015 bereits 2,6 Mio. € zurückgelegt.

Für den Haushalt 2016 sind folgende Ansätze geplant:

- Elektrifizierung: 0,5 Mio. € - damit kann die Ansparung weiter fortgesetzt werden.
- Verbindung Waldshut – Koblenz: wie bisher weiterhin 25.000 €/Jahr, bis 2019 keine Erhöhung.

### **Demografische Entwicklung:**

Ein verbesserter Schienenpersonennahverkehr und allgemein verbesserter Öffentlicher Personennahverkehr mit möglichst attraktiven barrierefreien Fahrzeugen, Haltepunkte/-stellen und den entsprechenden Zugängen erleichtert die Nutzung von Bus und Bahn besonders auch für mobilitätseingeschränkte Menschen, z.B. Senioren und Familien mit Kleinkindern.

Dr. Martin Kistler  
Landrat