



07.07.2016

Dezernat 2 - Ordnung, Verkehr und Kommunalangelegenheiten

Elektrifizierung Hochrhein-Strecke

Beschlussvorlage

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Kreistag	20.07.2016	öffentlich	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

1. Der Kreistag nimmt vom Sachstand der Elektrifizierung der Hochrhein-Strecke Kenntnis und stimmt der gemeinsamen Absichtserklärung vom 14.3.2016 zu.
2. Der Kreistag stimmt zu, dass sich der Landkreis Waldshut an der Umsetzung der Planungsphasen 3 und 4 im Umfang von ca. 1 Mio. Euro vertragsmäßig beteiligt.
3. Der Kreistag stimmt zu, dass der Landkreis Waldshut zusammen mit dem Landkreis Lörrach und eventuell weiteren Partnern eine „Standardisierte Bewertung“ als Voraussetzung für einen GVFG-Antrag in Auftrag gibt.

Sachverhalt:

Die Elektrifizierung der Hochrhein-Strecke ist ein zentrales Infrastrukturprojekt für unseren Landkreis. Der Kreistag sowie der zuständige Verwaltungs- und Finanzausschuss wurden schon verschiedentlich informiert und haben sich mit der Sache befasst. Unter anderem wird auf die Vorlage 003/2013 an den Kreistag verwiesen, die letztere umfassendere Information der Kreisgremien wurde mündlich in der Sitzung des Kreistags am 9.4.2014 vorgenommen. Auch sonst war das Thema Hochrhein-Elektrifizierung immer wieder Gegenstand des TOP Verschiedenes und im Jahresbericht zum öffentlichen Personennahverkehr, damit die Kreistagsmitglieder entsprechend informiert sind.

Der Sachverhalt lässt sich wie folgt noch einmal kurz zusammenfassen:

1. Grundsätzliches:

Die Umstellung auf „elektrisch“ wurde bisher gutachterlich im Umfang der Planungsphasen 1 und 2 HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) aufgearbeitet. Dort wurden Kosten von ca. 160 Mio. Euro prognostiziert (2012), wenn die Strecke nach deutschem Standard elektrifiziert wird. Den Planungsphasen 1 und 2 ist immanent, dass diesbezüglich noch eine Kostenunsicherheit von $\pm 30\%$ enthalten ist. Diese finanzielle Prognose kann dann mit der Umsetzung der weiteren Planungsphasen (3 und 4) weiter eingegrenzt werden.

Neben den Landkreisen Lörrach und Waldshut hat insbesondere auch der Kanton Schaffhausen („Vorleistung“ durch Elektrifizierung bis Erzingen) sowie der Kanton-Basel Stadt ein erhebliches Interesse, dass die Elektrifizierung umgesetzt wird. In der Folge ist es zusammen mit dem Land Baden-Württemberg gelungen, die sogenannte Basler Erklärung am 17.1.2013 ins Leben zu rufen, die ein gemeinsames Vorgehen und eine gemeinsame Finanzierung umfasst.

In der Folge gab es zahlreiche Anläufe, wie und unter welchen Bedingungen die Hochrhein-Elektrifizierung „aufgegleist“ werden und insbesondere wie man die weiteren Planungsphasen 3 und 4 nach HOAI auslösen kann, da deren Auslösung den Durchbruch für eine Elektrifizierung darstellt.

Die bisher eingeschlagenen Wege über das Agglomerationsprogramm Basel sowie über das auslaufende Programm des Bundes (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, GVFG) waren nicht erfolgreich, zumal das alte GVFG-Programm nur eine befristete Laufzeit hatte, in der es nicht möglich war, die Hochrhein-Elektrifizierung umzusetzen bzw. auch eine Schlussrechnung noch erstellen zu können. Zudem war das auslaufende Programm mit Anträgen überbucht.

Deshalb wurden noch verschiedene Möglichkeiten untersucht, wie und unter welchen Bedingungen man die Investition mit dem Betrieb verknüpfen könnte, um insbesondere mit intelligenten „PPP-Lösungen“ die Investitionskosten zu strecken und nach und nach refinanzieren zu können. Dies deshalb, da (auch) das Land Baden-Württemberg als „Hauptinvestor“ nicht in der Lage ist, den maßgeblichen Anteil an den Investitionskosten aus dem Haushalt „en bloc“ zu bezahlen. Deshalb sollte ein Teil dieser Kosten gestreckt werden und mit laufenden Regionalisierungsmitteln des Bundes mit und über den jährlichen Betrieb bezahlt werden.

Um dieses grenzüberschreitende Vorzeigeprojekt voranzutreiben, wurde auch das „Strategische Organ Elektrifizierung Hochrhein-Strecke“, grenzüberschreitend besetzt, gegründet, damit alle Möglichkeiten ausgelotet werden können, wie die Umsetzung sichergestellt werden kann.

Insbesondere wurden dort verschiedene Möglichkeiten untersucht, wie mit streckenbezogenen Aufrüstungen (Deutscher Standard, Schweizer Zickzack) die Elektrifizierung umgesetzt werden kann oder auch fahrzeugseitig (z.B. Hybrid-Lösungen) die Hochrhein-Strecke zu ertüchtigen ist. Zudem sollte dieses Forum dazu dienen, eine CH-Mitfinanzierung (Bund) auszuloten und nach Möglichkeit ggf. sicher zu stellen, zumal der CH-Bund auch nicht Mitunterzeichner der Basler Erklärung war.

2. Aktueller Sachstand

Die Planungsphase 3 und 4 konnte im Rahmen des Interreg-Projektes Alpenrhein/Bodensee/Hochrhein angemeldet und zur Förderung genehmigt werden. Bei geschätzten Kosten (eine frühere Offerte wurde in Absprache mit der DB pauschaliert fortgeschrieben) von ca. 10 Mio. Euro brutto für diese Planungsphasen wurde ein Zuschuss von 5 Mio. Euro (pauschal) aus Interreg-Mitteln gutgesprochen, für die der Landkreis Waldshut als Lead-Partner verantwortlich ist. Die weiteren 5 Mio. Euro sollen wie folgt als Co-Finanzierung aufgebracht werden: Je 1 Mio. Euro die Landkreise Lörrach und Waldshut, zwei Mio. Euro das Land Baden-Württemberg und 1 Mio. Euro der Kanton Basel-Stadt, so dass die Gesamtfinanzierung gesichert ist.

Die Planung ist von der Deutschen Bundesbahn bzw. einem Tochterunternehmen umzusetzen, die/das zu beauftragen ist. Dies erfolgt voraussichtlich, wie auch im Rahmen der Planungsphasen 1 und 2, durch das Land und die anderen Partner werden ihre Eigenanteile über das Land Baden-Württemberg vertraglich beisteuern. Alternativ kann ein Vertrag mit dem Landkreis und/oder den anderen Finanziers mit der Bahn zu Stande kommen, so dass eine direkte Vertragspartnerschaft besteht. Damit können die Planungsphasen 3 und 4 umgesetzt werden, so dass grundsätzlich der Durchbruch zur Elektrifizierung der Hochrhein-Strecke geschafft ist. Offen ist, ob und in welcher Form die Umsetzung dieser Planungsphasen noch extern (Gutachterauftrag) entgeltlich technisch begleitet werden muss, um die seitens der DB umzusetzende Planung, die sich auf die Investitionskosten auswirkt, auch beurteilen bzw näher einschätzen zu können.

Hinsichtlich der Investitionen kommt dem Projekt zu Gute, dass das BundesGVFG über 2019 weiter verlängert wird, so dass mit einem bis zu 60%igen Zuschuss des Bundes diese Nahverkehrsmaßnahme finanziert werden kann. Sobald das Bundesprogramm neu aufgelegt ist, wird das Land Baden-Württemberg diese Maßnahme zur Bezuschussung gemeinsam mit den regionalen Partnern anmelden. Die entsprechenden Gespräche zwischen Bund und Land sind bereits angelaufen.

Die Ertüchtigung der Strecke ist nicht im Entwurf des Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten, da diese vom Bund als Nahverkehrsmaßnahme eingeschätzt wird.

Alternativ werden weiter die PPP-Lösungen vertieft (siehe Absichtserklärung), da, sollte eine BundesGVFG-Finanzierung scheitern, alternative Überlegungen greifen müssen, um auf anderem Wege die Finanzierung sicher zu stellen.

Der Schweizer Bund ist grundsätzlich bereit, im Rahmen von STEP 2030 (Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur) das Projekt anzumelden, um eine Mitfinanzierung sicher zustellen. Die Einzelheiten dazu sind noch offen, die Bereitschaft des Schweizer Bundes, hier einen Beitrag im Hinblick auf das grenzüberschreitende Aufkommen der Bahnreisenden zu leisten (Grenzstrecke), wurde allerdings signalisiert und in die Absichtserklärung als Weiterentwicklung der Basler Erklärung aufgenommen.

Entsprechend der Absichtserklärung ist vorgesehen, dass eine gemeinsame Finanzierung erfolgt und die Beiträge zwischen Schweiz und Deutschland ca. hälftig aufgeteilt werden. Für die Partner ist von hoher Wichtigkeit, dass mit Umsetzung der Elektrifizierung auch eine Taktverdichtung im schnellen Verkehr (IRE-Verkehr) erfolgt (1/2-Stunden-Takt), damit sich der elektrische Betrieb auch in zusätzlichen Fahrkilometern und damit einem attraktiven Fahrplan abbildet. Die Schweiz, insbesondere der Bund, hat ein großes Interesse daran und sieht dies als mögliche Voraussetzung für ein entsprechendes finanzielles Engagement. Der 1/2-Takt im Bereich IRE kommt auch der Standardisierten Bewertung zu Gute, die einen Wert von mindestens 1 als Voraussetzung für eine GVFG-Finanzierung ausweisen muss.

Der VFA hat in seiner Sitzung vom 6.7.2016 nichtöffentlich vorberaten und dem Kreistag einstimmig empfohlen, der Beschlussfassung zuzustimmen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Aus Sicht der Verwaltung ist die Elektrifizierung unbedingt und möglichst rasch umzusetzen, da der Hochrhein nicht als Dieselinsel im Gesamtsystem des SPNV verbleiben darf. Die Schiene muss schnelle, gut getaktete Verkehre in die Zentren und von dort in unsere Region (Wirtschaft, Wohnen, Tourismus) bieten, damit der Landkreis im ÖPNV zukunftsfähig wird. Der elektrische Betrieb eröffnet die Möglichkeiten, auch neuere Fahrzeuggenerationen im Bereich der Regio-nalbahn und im Bereich des Interregio-Expresses einzusetzen. Damit wird der Betrieb umweltfreundlicher, verlässlicher und benutzerfreundlicher, die derzeitigen Probleme im Interregio-Verkehr, die einmal mehr oder weniger brisant sind, können nur mit elektrischen Fahrzeugen dauerhaft beseitigt werden, da Diesel-Ersatzfahrzeuge einer anderen Generation im Bereich des IRE nicht zur Verfügung stehen, um den derzeitigen Fahrplan stabil einhalten (fahren) zu können. Wird elektrifiziert, ergeben sich auch neue Durchbindungsmöglichkeiten aus der Schweiz und in die Schweiz, die trinationale Regio-S-Bahn Basel im Gesamtgebiet hat auch immer diesen Ast als elektrischen Verkehr vorgesehen, zumal, wenn das Herzstück verwirklicht wird (unterirdische Verbindung der Bahnhöfe Basel DB zu Basel SBB), dieses nur elektrisch befahren werden kann.

Mit der Gutsprache von 5 Mio. Euro seitens der Europäischen Union über das Förderprogramm Interreg können in Verbindung mit den finanziellen Beiträgen der Partner die weiteren Planungsphasen 3 und 4 ausgelöst werden, die dann der Elektrifizierung der Hochrhein-Strecke zum endgültigen Durchbruch verhelfen, da ein „Stopp“ nach der Umsetzung dieser Phasen nicht mehr wahrscheinlich ist. Mit der Umsetzung und dem Ergebnis dieser Planungsphasen werden auch die fortzuschreibenden Kosten belastbarer dargestellt, um die Finanzierung der Investition angehen zu können. Die Förderung nach dem BundesGVFG Nachfolgeprogramm ist die aus finanzieller Sicht zu favorisierende Variante, um mit der Schweiz und den regionalen Partnern die Restfinanzierung sicher zustellen, damit die Strecke Erzingen-Basel elektrisch wird.

Der Weg über das BundesGVFG verlangt grundsätzlich eine Standardisierte Bewertung, d.h. nur mit einer Standardisierten Bewertung, die ein Kosten- und Nutzungsverhältnis von mindestens 1 ausweist, wird sich der Bund, wenn ansonsten Einigkeit besteht, an der Finanzierung beteiligen. Diese Standardisierte Bewertung ist grundsätzlich im Pflichtenheft der betreibenden Landkreise, die deshalb von dort zu finanzieren ist. Das Land wird sich in dieser Phase über die 2 Mio. Euro für die Planungsphasen 3 und 4 hinaus nicht beteiligen, nach Schweizer Recht ist eine Standardisierte Bewertung nicht vorgesehen, so dass nachzeitigem Sachstand die beiden Landkreise die Standardisierte Bewertung ohne Drittmittel entsprechend finanzieren müssen.

Diese Vorgehensweise war auch Gegenstand der Überlegungen vor einigen Jahren, mangels Aussicht auf eine Finanzierung nach dem alten BundesGVFG wurde damals diese Auftragsvergabe noch zurückgestellt. Diese rückt nun wieder in den Vordergrund, um in den Genuss des BundesGVFG Nachfolgeprogramms zu kommen. Derzeit werden die Angebote aktualisiert, wir gehen von ca. 110.000 Euro bis 150.000 Euro an Kosten aus, die sich die beiden Landkreise Lörrach und Waldshut aufteilen müssen. Der Landkreis Waldshut wird diese Standardisierte Bewertung möglichst eng begleiten. Die Standardisierte Bewertung muss spätestens dann vorliegen, wenn die Planungsphase 3 und 4 abgeschlossen ist und es in den weiteren Phasen so-dann um die Umsetzung (Genehmigung/Bau) geht.

In der Vergangenheit war Geschäftsgrundlage, dass sich der Landkreis Waldshut sowohl an den Planungskosten als auch an den Investitionskosten beteiligen muss, weshalb für diese Zwecke seit einigen Jahren finanziell durch entsprechende „Rückstellungsbeträge“ in den jeweiligen Haushalten Vorsorge getroffen wird. Derzeit lässt sich noch nicht absehen, um welchen konkreten Investitionsbeitrag es geht, dies wird auch davon abhängen, ob die BundesGVFG-Förderung, insb. auch für welchen Streckenanteil und mit welchem Prozentsatz bezogen auf die Gesamtkosten, greift oder andere Wege (PPP) beschritten werden müssen. In der Vergangenheit wurde einmal von einem Betrag von ca. 10 Mio. Euro gesprochen, der als Finanzierungsbeitrag vom Landkreis Waldshut zu erbringen ist. Näheres muss dann festgelegt und beschlossen werden, wenn die endgültigen Investitionszahlen und die Art und Weise der Umsetzung der Investitionsentscheidung festliegen.

Parallel und neben der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke laufen derzeit Bemühungen des Landkreises, Verbesserungen im Bereich des zweiten Gleises in Tiengen (verkehrliche und betriebliche Maßnahme, Schaffung einer Kreuzungsmöglichkeit) und Lauchringen (verkehrliche Maßnahme) umzusetzen. Dies, da mit einer entsprechenden (besseren) Kreuzungsmöglichkeit in Tiengen und Reaktivierung des Gleises / des Ausstiegspunktes der „aktuelle und auch zukünftig der elektrische Fahrplan“ besser und zuverlässiger zu fahren wäre, insb. wenn Verspätungen auftreten, die sich dann auf der gesamten Strecke durchziehen und nicht mehr aufgefangen werden können. Weiter steigt grundsätzlich die Flexibilität bei der Fahrplangestaltung (Konzepte, Haltemöglichkeiten) besonders auch bei der Elektrifizierung. Hierzu tagt eine Arbeitsgemeinschaft unter Beteiligung verschiedener Akteure, um hier Lösungsmöglichkeiten zu finden, die später auch aufwärtskompatibel im Sinne der Elektrifizierung nutzbar wären. Die Stadt WT und die Gemeinde Lauchringen sind in den Prozess eng eingebunden.

Finanzierung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt:

Ab dem Haushalt 2012 wurden entsprechend den Beschlüssen des Kreistags zur Haushaltsatzung die entsprechenden Beiträge ein- und zur Verfügung gestellt. Zusammen mit dem eingestellten Betrag in 2016 beträgt der zur Verfügung stehende Betrag insgesamt 3,1675 Mio. Euro. In der mittelfristigen Finanzplanung sind weitere Beträge zur Finanzierung vorgesehen.

Demografische Entwicklung:

Nur wer über eine gute verkehrsmäßige Infrastruktur verfügt, wird zukünftig insbesondere im Ländlichen Raum noch als „Gunstandort“ wahrgenommen. Der Zuzug zu den Verdichtungs- und Ballungsräumen ist unbegrenzt, nur über eine gute straßenseitige und SPNV-mäßige Anbindung kann der Abstand zu den Ballungsräumen verkürzt werden. Die Hochrhein-Bahn als moderne elektrische Strecke, das Rückgrat unseres ÖPNV, ist von enormer Bedeutung, weshalb es auch notwendig ist, dass der Landkreis Waldshut sich dafür einsetzt und entsprechend einen Finanzierungsbeitrag leistet.

Dr. Martin Kistler
Landrat

Anlagen:

Absichtserklärung vom 14.3.2016 und Basler Erklärung vom Januar 2013