

Absichtserklärung
zur Finanzierung der
Elektrifizierung der Hochrheinbahn zwischen Basel (CH) und Erzingen (D)

zwischen

dem Land Baden-Württemberg,
vertreten durch den Minister für Verkehr und Infrastruktur

dem Bundesamt für Verkehr,
vertreten durch den Direktor Dr. Peter Füglistaler,

dem Kanton Basel-Stadt,
vertreten durch den Vorsteher des Bau-
und Verkehrsdepartments

dem Kanton Schaffhausen,
vertreten durch den Regierungspräsi-
den und Baudirektor

dem
Landkreis Waldshut;
vertreten durch den Landrat

dem
Landkreis Lörrach,
vertreten durch die Landrätin

Vorbemerkung

Die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke stellt ein zentrales Projekt zur nachhaltigen Optimierung des Schienennahverkehrs in Baden-Württemberg mit erheblicher grenzüberschreitender Bedeutung zur Schweiz sowie Bedeutung für Verkehre zwischen den Kantonen Basel, Schaffhausen und Aargau über deutsches Gebiet dar. Sie hat damit eine weit über den bloßen infrastrukturellen Effekt hinausreichende Dimension. Sie eröffnet mit ihren Synergien und positiven Wirkungen vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten der verbundenen Regionen und Kantone sowie der Kommunen entlang der Strecke. Vor allem ermöglicht die Elektrifizierung attraktive Durchbindungen im grenzüberschreitenden Schienenverkehr sowie im Verkehr zwischen schweizerischen Endpunkten über deutsches Gebiet. Mit diesem Projekt kann ein wichtiges Zeichen für die grenzüberschreitende Entwicklung von deutsch-schweizerischen Agglomerationen gesetzt werden, welches weit über den unmittelbaren Grenzraum hinaus reicht.

Die Unterzeichner dieser Absichtserklärung haben den gemeinsamen politischen Willen, die Hochrheinstrecke zwischen Basel und Erzingen zu elektrifizieren. Die Kosten der Elektrifizierung werden vorbehältlich weiterer Abklärungen auf 160 Mio. Euro veranschlagt. Sie haben hierzu im Strategischen Organ unter Federführung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) gemeinsam nach Finanzierungsmodellen für die Realisierung dieses Projekts gesucht. In der Sitzung des Strategischen Organs am 24. September 2015 in Stuttgart haben sich die Parteien auf die Weiterverfolgung eines ÖPP-Modells verständigt. Mittlerweile hat die deutsche Bundesregierung die Fortführung des Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsprogramms (BGVFG) über das Jahr 2019 hinaus angekündigt. Dieses Programm bietet die Möglichkeit der Finanzierung von Nahverkehrsvorhaben durch den deutschen Bund mit einem Anteil von bis zu 60 Prozent der Baukosten. Das MVI sieht in dieser Finanzierungsmöglichkeit deutliche Vorteile für alle an dem Projekt Beteiligten und steht in intensiven Gesprächen mit den deutschen Bundesbehörden über eine Programmaufnahme der Hochrheinstrecke. Der Bund hat Offenheit für diesen Weg signalisiert.

Auf Schweizer Seite besteht die Möglichkeit, einen Finanzierungsantrag im Zuge des STEP Ausbauschnittes 2030 vor das eidgenössische Parlament zu bringen. Vorgesehener Termin zur Einreichung der Botschaft ist 2018.

Vor diesem Hintergrund vereinbaren die Parteien Folgendes:

1. Finanzierung nach dem BGVFG-Programm

Die Unterzeichner sind sich einig, dass die Planungen zur Elektrifizierung der Hochrheinstrecke weiter verfolgt werden. Sie erwarten, dass der vom Landkreis Waldshut federführend gestellte Interreg-Antrag zur Förderung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung im April 2016 genehmigt wird und werden nach der Genehmigung unverzüglich die Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG abschließen. Das MVI klärt mit dem Bund die Möglichkeit einer Förderung der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke mittels des BGVFG-Programms von bis zu 60 Prozent der Kosten.

Das MVI, das BAV, die Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen, der Landkreis Lörrach und der Landkreis Waldshut sind sich für den Fall der Aufnahme des Projekts in das BGVFG-Programm einig, dass die Kofinanzierung der verbleibenden Baukosten und die Finanzierung der Planungskosten sowie eventueller, nicht förderfähiger Streckenabschnitte durch sie zu erbringen ist. Sie verständigen sich über die Höhe der jeweiligen Finanzierungsbeiträge.

Es wird angestrebt, diese Kofinanzierung der Elektrifizierung von Basel bis Erzingen grundsätzlich zu gleichen Teilen auf die deutschen und Schweizer Partner zu verteilen. Auf Seiten der Schweizer Unterzeichner besteht Einigkeit, dass der Kanton Schaffhausen seinen Anteil durch die Finanzierung der Elektrifizierung des Abschnitts Erzingen – Schaffhausen bereits erbracht hat.

Die Region verständigt sich über die Beauftragung einer Standardisierten Bewertung als Bestandteil der Finanzierung auf deutscher Seite für die zu elektrifizierende Strecke durch die Region. Ziel ist, diese zeitgleich mit der Erbringung der Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI fertigzustellen. Für die Ermöglichung der Finanzierung auf Schweizer Seite wird eine genauere Kostenabschätzung anhand der vorgegebenen Datenblätter zum STEP Ausbauschnitt 2030 bis Mitte 2016 benötigt. Das MVI unterstützt das BAV bei der entsprechenden Beauftragung der DB Netz.

Die Unterzeichner erwarten, im Laufe des Jahres 2016 Klarheit über die Chancen einer BGVFG-Finanzierung zu erlangen. In einer Sitzung des Strategischen Organs, die bis spätestens Ende 2016 stattfindet, wird Bilanz gezogen. Das MVI wird für den Fall, dass eine Finanzierung nach dem BGVFG scheitern sollte, das im Strategischen Organ vorgestellte Finanzierungsmodell weiterverfolgen. Die Vorbereitungen für eine entsprechende Vereinbarung mit der DB AG hierzu laufen weiter. In diesem Falle verständigen sich die Partner neu über die Höhe der jeweiligen Finanzierungsbeiträge. Sollte bis Anfang 2017 keine Klarheit über die Fortführung des BGVFG-Programms bestehen, werden sich die Unterzeichner über das weitere Vorgehen, insbesondere über ein Umstellen auf ein ÖPP-Modell verständigen.

2. Bestellung eines Halbstundentakts

Das Land Baden-Württemberg ist bereit, das bestehende Angebot im IRE-Verkehr Basel – Schaffhausen – Singen auf seine Kosten zu einem durchgehenden Stundentakt an allen Wochentagen auszubauen. Ein Halbstundentakt dieser Linie ist aktuell durch den SPNV-Landesstandard für Baden-Württemberg nicht gedeckt und kann daher nicht vom Land Baden-Württemberg finanziert werden. Zur Realisierung ist daher eine Finanzierung der Mehrkosten durch die regionalen Partner auf Schweizer und deutscher Seite erforderlich. Dabei sind darstellbare Synergieeffekte, insb. Skalen- und Einnahmeeffekte des Halbstundentaktes, in einer Gesamtschau mit einzubeziehen. Sofern heute vom Land Baden-Württemberg bestellte Verkehre durch einen Halbstundentakt entfallen können, werden diese gegengerechnet. Für die gemeinsame, grenzüberschreitende Bestellung der Verkehre, die Erlösbeteiligung und die Ausschreibungsmodalitäten wird eine Arbeitsgruppe unter der Federführung des MVI eingerichtet.

3. Anerkennung des Schweizer Generalabonnements und des Halbtaxabonnements

Der Kanton Schaffhausen hat nach wie vor den Auftrag, die Auswirkungen einer Anerkennung des Schweizer Generalabonnements und des Halbtagsabonnements auf die Erlössituation bis Mitte 2016 zu untersuchen und darzustellen. Das MVI, die Landkreise, der Kanton Basel-Stadt und das BAV unterstützen ihn dabei nach Kräften.

4. Gesamtfinanzierung und haushaltsrechtliche Absicherung

Nach Abschluss der Leistungsphasen 3 und 4 werden die Parteien auf Grundlage der aktualisierten Kostenberechnung eine Vereinbarung über die Gesamtfinanzierung des Projektes schließen und in ihren Haushalten einbringen. Dabei sind für die Schweiz die Termine der Planung des STEP Ausbauschnittes 2030 vorgegeben.

5. Gremienvorbehalt

Diese Absichtserklärung steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der zuständigen Gremien.

Basel / Schaffhausen / Lörrach / Waldshut-Tiengen / Stuttgart / Bern,

14.3.2016



Winfried Hermann
Verkehrsminister (MVI)
Land Baden-Württemberg



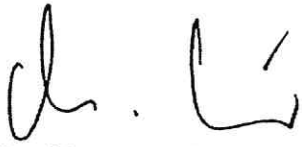
Dr. Peter Füglistaler
Direktor
Bundesamt für Verkehr



Dr. Reto Dubach
Regierungspräsident
Kanton Schaffhausen



Dr. Hans-Peter Wessels
Regierungsrat
Kanton Basel-Stadt



Dr. Martin Kistler

Landrat Landkreis Waldshut



Marion Dammann

Landrätin Landkreis Lörrach

Vorsitzende Regionalverband

Hochrhein-Bodensee