



28.02.2019

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

Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn

Beschlussvorlage

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Kreistag	13.03.2019	öffentlich	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag beschließt wie folgt:

1. Die Verwaltung wird ermächtigt einen Ergänzungsvertrag zwischen den DB Unternehmungen, dem Land Baden-Württemberg und dem Landkreis auf Basis des Grund-Außenvertrages vom 6. September 2017 zu schließen (Ergänzung Außenvertrag). Die zusätzlichen Planungskosten dieses ergänzenden Vertrages belaufen sich für den Landkreis Waldshut auf ca. 2,45 Mio. €.
2. Die Verwaltung wird ermächtigt einen Ergänzungsvertrag bzw. eine Neufassung des Grund-Innenvertrages vom 6. September 2017 zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis Waldshut, dem Landkreis Lörrach und dem Kanton Basel-Stadt zu schließen (Ergänzung/Neufassung Innenvertrag).
3. Die Verwaltung wird ermächtigt einen Untervertrag mit den Städten Waldshut-Tiengen und Bad Säckingen für die Übernahme der regionalen Planungskosten bezüglich der neuen Haltepunkte Bad Säckingen-Wallbach und Waldshut-West zu schließen.

Sachverhalt:

Die Kreisgremien wurden regelmäßig über den Stand und Fortgang der Elektrifizierung informiert. So beispielsweise mit den Vorlagen 003/2013, 064/2016, 096/2016, 043/2017 und insbesondere mit den Vorlagen 172/2017 und 185/2017. Mit den beiden zuletzt genannten Vorlagen wurde den Planungsverträgen zu den Leistungsphasen 3 + 4 für die Elektrifizierung der Hochrhein-Strecke zugestimmt. Diese Beschlüsse bzw. Verträge sind nun Basis für das erweiterte Projekt „Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn“ und die notwendigen Ergänzungsverträge.

Am 26.01.2019 fand eine Kreistagsklausur der Kreistage von Waldshut und Lörrach statt. In dieser wurden weitere Informationen sowie der aktuelle Sachstand mitgeteilt.

Seit einigen Jahren haben wir die Erkenntnis, dass eine reine Elektrifizierung für einen stabilen und flexiblen Fahrplan auf der Hochrheinbahn nicht ausreicht, sondern die gesamte Infrastruktur für einen in die Zukunft gerichteten Schienenverkehr ertüchtigt werden muss. Deshalb hat der Landkreis Waldshut auch auf Ausbaumaßnahmen gedrängt und schon frühzeitig eine Machbarkeitsstudie bezüglich der Zweigleisigkeit an den Haltepunkten Tiengen und Lauchringen, bei finanzieller Beteiligung der Stadt Waldshut-Tiengen, der Gemeinde Lauchringen und dem Waldshuter Tarifverbund, beauftragt. Auch die vorliegende Planung von DB Netz hat nun gezeigt, dass die Elektrifizierung alleine nicht ausreicht, um einen stabilen und reibungslosen Bahnbetrieb am Hochrhein sicherzustellen. So müssen im eingleisigen Abschnitt zwischen Waldshut und Erzingen Zugkreuzungen in Tiengen und Lauchringen ermöglicht und die Strecke in Teilbereichen mit Weichen- und Gleisanpassungen optimiert werden, um die erforderlichen Fahrzeiten realisieren zu können. Auch am Bahnhof Waldshut als zukünftigem Anschlussknoten sind Umbauten notwendig, damit der Zugverkehr gut abgewickelt werden kann und Zugverbindungen ohne Umstiege nach Koblenz (Kanton Aargau) möglich werden.

Um die erwartete Zunahme an Fahrgästen durch den Ausbau und die Elektrifizierung bewältigen zu können, sollen auch längere Züge zum Einsatz kommen. Hierzu müssen die Bahnsteige verlängert und alle auf 55 Zentimeter erhöht werden, um einen barrierefreien Einstieg in die Züge sicherzustellen. Ebenso sollen die Zugänge zu den Haltepunkten barrierefrei gestaltet werden und drei weitere Haltepunkte – Bad Säckingen-Wallbach, Waldshut-West und Rheinfeld-Warmbach – gebaut werden.

Hier die einzelnen zusätzlich notwendigen Maßnahmen im Überblick:

A. Kapazitativ/betrieblich notwendige Maßnahmen (21,1 Mio. €)

- Umbau Bahnhof Lauchringen
- Umbau Bahnhof Tiengen (Kreuzungsbahnhof)
- Optimierung Bestand Waldshut – Erzingen (schnelle Weiche Erzingen, Streckenanpassung/Beseitigung Geschwindigkeitsreduktion westlich Bahnhof Tiengen)
- Neubau Gleis 7 am Bahnhof Waldshut (zu den Märkten)
- Bahnsteigverlängerungen

B. Attraktivitätssteigernde Erhöhung der Bahnsteige und Gestaltung der Zugänge zur Erreichung der Barrierefreiheit (erwartete positive Wirkung auf Nutzen/-Kostenrechnung – 68,5 Mio. €) und zusätzliche Haltepunkte

- Erhöhung und Zugang der Haltepunkte – Barrierefreiheit
- Neuer Haltepunkt Rheinfeld-Warmbach
- Neuer Haltepunkt Bad Säckingen-Wallbach
- Neuer Haltepunkt Waldshut-West

C. Risikovorsorge (14,7 Mio. €)

- Rappensteintunnel, soweit umfänglich tatsächlich notwendig

Die zusätzlichen Verbesserungen/Maßnahmen wirken sich auf die Kosten aus. Ursprünglich waren für die Elektrifizierung Gesamtkosten für die Planung und den Bau in Höhe von 160 Mio. Euro vorgesehen. Die aktuelle Kostenschätzung alleine für die Elektrifizierung liegt nun unter Berücksichtigung der Marktpreisentwicklung im Bausektor bei 180 Mio. Euro. Für das Gesamtprojekt „Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn“ werden nun rund 290 Mio. Euro (Preisstand 2018) veranschlagt.

Kostenübersicht

Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn

Hinweise:

- Die Bau- und restlichen Planungskosten werden für den Landkreis Waldshut ca. 11 – 12 Mio. € betragen.
- Bei den beiden neuen Haltepunkten (Wallbach und WT-West) entstehen für die beiden Städte gesamthaft Pla-

	Elektrifizierung (bisher, in Mio. €)	Ausbau Hoch- rheinbahn (neu, in Mio. €)	Gesamtprojekt Elektrifizierung und Ausbau (neu in Mio. €, Stand 2018)
Gesamtkosten	180	104,334	284,334
Anteil Baukosten	147,2	85,289	232,489
Anteil Planungskosten	32,8	19,045	51,845
Anteil Planungskosten Leistungsphasen 3 und 4, davon Landkreis Waldshut	13,302	8,430	21,732 4,091

nungskosten für die Leistungsphasen 3 und 4 von ca. 335.000. Diese sind beim Landkreisanteil schon berücksichtigt.

Die Planungskosten der Leistungsphasen 3 und 4 sind Basis für die zu ergänzenden Planungsverträge.

Zum Zeitplan: Aktuell arbeitet die DB an der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Die Plangenehmigungsunterlagen sollen im zweiten Halbjahr 2020 eingereicht werden. Abhängig von der Finanzierung des gesamten Projektes, der Dauer der Plangenehmigungsverfahren und der Gestaltung des Bauablaufes ist eine Realisierung des Projektes für den Zeitraum 2025 bis 2027 vorgesehen.

Zur Vertragsgestaltung: Unsere bestehenden Verträge für die Elektrifizierung für die Leistungsphasen 3 und 4 (Außenvertrag mit Land Baden-Württemberg und DB-Unternehmen und Innenvertrag mit dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis Lörrach und Kanton Basel-Stadt) sollen mit möglichst geringen Anpassungen in Form von Ergänzungen umgesetzt werden. Zur besseren Lesbarkeit wird der Innenvertrag ggf. in einem neuen Dokument gestaltet. Für die beiden neuen Haltepunkte der Städte Bad Säckingen und Waldshut-Tiengen wird ein Untervertrag (Öffnungsklausel im Innenvertrag) mit den Städten geschlossen. Diese übernehmen die regionalen Kosten für diese Haltepunkte, das Land Baden-Württemberg bezuschusst diese in den Leistungsphasen 3 und 4 in gleichem Umfang wie die gesamten Planungskosten der Leistungsphasen 3+4 mit 40%. Diese Anpassungen werden derzeit ausgearbeitet und liegen noch nicht vor.

Die Verteilung der Baukosten ist wie folgt angedacht:

- Zuschuss Bund D (bis zu 60%) über GVFG (Bedingung: Nutzen-/Kosten-Wert über 1,0)
- Bund CH / Kantone ca. 20 %
- Land Baden-Württemberg ca. 10 %
- Landkreis Lörrach und Waldshut je ca. 5 % (teilweise Territorialprinzip)

Der genaue Verteiler ist ab Mitte 2020 zu erarbeiten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Wir wollen durch Verbesserungen in der Infrastruktur die wichtige West-/Ost- bzw. Ost-/West-Verbindung entlang des Hochrheins auf eine neue Qualitätsstufe heben. Sie soll ein zentraler

Mobilitätsbaustein für die Zukunft sein, um die Mobilität in unserem Landkreis attraktiv zu gestalten, die Regionen miteinander zu verbinden und den Schienenverkehr umweltfreundlich (Klimaschutz) zu gestalten. Eine reine Elektrifizierung ohne weiteren Infrastrukturausbau wird die großen Probleme bei der Betriebsqualität und den Zugang zum Schienenverkehr von mobilitätseingeschränkten Menschen am Hochrhein nicht lösen. Jetzt können und müssen wir die Weichen für eine zukunftsfähige Basis im Nahverkehr – die Hochrheinstraße ist das Rückgrat des ÖPNV im Landkreis Waldshut – und für eine attraktive Wohn-, Arbeits- und Tourismusregion stellen.

Der Zeitplan ist nicht zufriedenstellend, nach Möglichkeit sollte schneller realisiert werden. Wir werden Möglichkeiten nutzen, um die Realisierung rascher als von der DB vorgesehen bzw. so rasch als möglich zu erreichen. Dies auch besonders im Interesse der Kunden und der Kosteneffizienz.

Die Elektrifizierung und der entsprechende Ausbau ist eine dringende Notwendigkeit. Der aktuelle Zustand und der Betrieb der Hochrheinstraße belegt, dass hier kurzfristig auf der Dieselsbasis und längerfristig mit der Elektrifizierung und zeitgemäßen Fahrzeugen Abhilfe zu schaffen ist, um einen guten, dichten und zuverlässigen Nahverkehr zu bieten.

Finanzierung:

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

Bereits bisher hat der Landkreis den Betrag von 5,0 Mio €. (12/2018) angespart. Für die nächsten Jahre sind weitere Ansparraten von 1 Mio. €/Jahr in der Mittelfristplanung ausgewiesen. Um den gesamten Finanzierungsanteil von insgesamt ca. 15 - 16 Mio. € rascher sicherzustellen, sollte in den nächsten Jahren der Ansparrbetrag auf durchschnittlich bis zu 1,5 Mio. € pro Jahr erhöht werden.

Die Baufinanzierung kann nur mit Hilfe des Bundes (BGVFG) und des Landes Baden-Württemberg und unter Beteiligung der Schweiz (Bund, Kantone) erfolgen. Die neu vorliegenden Zahlen ergeben Bau- (ca. 233 Mio. €) und Planungskosten (ca. 52 Mio. €) von rund 290 Mio. €. Ab 2020 ist die Gesamtmaßnahme (Bau und Betrieb) in ein Gesamtfinanzierungskonzept zu überführen. Dies ist alternativlos, da wir ansonsten am Hochrhein bei der „Status quo Dieselinself“ – ohne Verbesserungen bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Fahrplan – mit den bekannten Problemen im Betrieb verbleiben.

Demografische Entwicklung:

Ein guter Schienenpersonenverkehr mit den entsprechenden positiven Auswirkungen auf den Busverkehr trägt wesentlich zur Attraktivität des Landkreises Waldshut und seiner ländlichen Räume bei. Die Hochrheinstraße ist das Rückgrat des Öffentlichen Personennahverkehrs und „überlebenswichtig“. Schnelle, verlässliche und gut getaktete Verbindungen im Nahverkehr und in die Zentren sind ein Standortfaktor für die Wirtschaft, das Wohnen und den Tourismus. Auch älteren und mobilitätseingeschränkten ist das Angebot einfacher und besser zugänglich zu machen. Die Bedeutung der Hochrheinstraße und des ÖPNV insgesamt für alle Bevölkerungsschichten wird weiter deutlich zunehmen.

Das Thema wurde am 27. Februar 2019 nicht öffentlich im Verwaltungs- und Finanzausschuss behandelt. Der Ausschuss empfiehlt dem Kreistag einstimmig entsprechend dem Beschlussvorschlag zu beschließen.

