

06.04.2023

**Dezernat 2 - Ordnung, Verkehr und Kommunalangelegenheiten  
Nahverkehr**

**Nahverkehr - Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn - Sachstandsbericht  
einschließlich Finanzierungsthemen**

**Beschlussvorlage**

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Kreistag	02.05.2023	öffentlich	Beschlussfassung

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Kreistag des Landkreises Waldshut nimmt vom Sachstand Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn zustimmend Kenntnis. Dieses grenz- und kreisüberschreitende Verkehrsprojekt ist eine notwendige und umweltorientierte Infrastrukturmaßnahme, die im Zeitplan in den Jahren 2025 - 2027 baulich umzusetzen ist. Ziel ist, dass der elektrische Verkehr zum Fahrplanwechsel Dezember 2027 stattfindet und mit dem neuen Rollmaterial und einer engeren Taktung die Nutzerzahlen weiter steigen.

2. Der Kreistag des Landkreises Waldshut stimmt der beabsichtigten Finanzierungsaufteilung / Beteiligung Landkreis/Gemeinden im Landkreis Waldshut für die Maßnahme Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn zu.

## **Sachverhalt:**

### **Grundsätzliches:**

Der Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinstraße läuft zeitlich im Plan. Bis spätestens Ende 2023 ist das Baurecht der deutschen Planfeststellungsabschnitte seitens des Eisenbahn-bundesamtes (EBA) als zuständige Planfeststellungsbehörde anvisiert. Die drei kleineren Abschnitte in der Schweiz (Basel bis Kreisgrenze Lörrach und soweit grenzüberschreitende Belange tangiert werden im Bereich WT-Koblenz und in Erzingen), sind beim Bundesamt für Verkehr, CH eingegeben und die Genehmigung wird für das Jahr 2023 ebenfalls erwartet. Die Anhörung und Beteiligung der Kantone steht bevor.

Wesentliche Verzögerungen des zeitlichen Fahrplans bis zur Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke zum Fahrplanwechsel Dezember 2027 sind nach heutigem Stand nicht zu erwarten.

### **Im Einzelnen:**

#### **Planfeststellung:**

Die drei deutschen Planfeststellungsabschnitte sind in der Anhörung, die Einwendungen werden bearbeitet, der letzte Erörterungstermin für den Planfeststellungsabschnitt 3 („Mittelbereich“ Kreisgrenze Lörrach/Waldshut bis Gemarkung Dogern/Waldshut) wird am 3. Mai 2023 stattfinden. Damit sind dann alle drei Planfeststellungsabschnitte hinsichtlich des Erörterungstermins umgesetzt und die Anhörungsbehörde (Regierungspräsidium Freiburg) wird sodann ihren Bericht für die drei Planfeststellungsabschnitte an das EBA weiterleiten, wenn die Vorhabenträgerin (DB) nach abschließender Stellungnahme der Beteiligten (u.a. Träger öffentlicher Belange) nochmals Stellung genommen hat. In der Folge werden vom EBA die Planfeststellungsbeschlüsse erlassen, diese werden bis Ende 2023 erwartet.

Die Erörterungstermine haben gezeigt, dass insbesondere Umweltthemen im Vordergrund standen (auch mit der Notwendigkeit, noch Nacherhebungen/Kartierungen umzusetzen) und beispielsweise für die Städte Waldshut-Tiengen und Laufenburg im Hinblick auf die Baumaßnahmen doch größere Herausforderungen „in und mit“ der Bauphase anstehen, bis der elektrische Betrieb umgesetzt werden kann.

#### **Kosten des Projekts, Finanzierung und Zuschüsse, Eigenanteile und Vorfinanzierung:**

Die Kostenkalkulation basiert weiter auf dem Stand 2021 mit Planungs- und Baukosten von 330 Mio. €, die sich aber bis zur Vergabe der Bauleistungen und der Schlussabrechnung noch erhöhen werden. Abzuwarten bleibt, wie die inflationäre Entwicklung voranschreitet und welche Vergabepreise im Rahmen der Ausschreibung dann erzielt werden können. Gewisse Unsicherheiten bestehen hier, zumal auch Materialengpässe und die außenpolitische Lage die Preise, wie auch in anderen Bereichen, und damit die Kosten beeinflussen können.

Der bisherige Preisstand 2021 wird unter Berücksichtigung der Preissteigerungsraten für den Zeitpunkt der Stellung des Kat-A-Antrages fortgeschrieben, sodass dann in 2024 der nach dortigen Erkenntnissen aktuelle Preis beim Eisenbahn-bundesamt (EBA) mit Stand 2024 eingegeben wird.

Der Bundeszuschuss-GVFG erfolgt grundsätzlich in zwei Verfahrensschritten:

Zeitlich vorlaufend in einem ersten Schritt erfolgt der Kat. A-Antrag durch die DB an das EBA, wenn die Planfeststellungsbeschlüsse erlassen und der RuFV abgeschlossen ist (damit Anfang 2024). Mit dem Bescheid des EBA ist die Förderung auf der Basis der Planfeststellung vom Grundsatz her dann genehmigt. Dieser wird Mitte des Jahres 2024 erwartet.

Die „Abruf- bzw. Jahrestanchen“ werden zeitlich dem folgend nach Antragsprüfung und Freigabe im Wege von Förderbescheiden vom EBA genehmigt, die die DB als Vorhabenträgerin konkret entsprechend dem „Ausführungs- und Zahlungsplan“ beantragt.

Der Bund (EBA) wird die Auszahlungen voraussichtlich ab 2025 vornehmen, sodass eine gewisse Vorfinanzierung der Abschlagszahlungen als „Vorschuss“ an die DB für konkrete Leistungen und Aufträge anstehen wird. Die vorfinanzierten Maßnahmen werden nach Entscheidung über den Kat-A-Antrag („rückwirkend“) gefördert.

Die Schweiz hat auf Arbeitsebene in Aussicht gestellt, dass sie sich investiv mit einem Fixanteil, ggf. dynamisiert nach Schweizer Berechnung/Sichtweise (Baukostenindex), beteiligen wird. Dies wurde bezogen auf die Investitionen zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Schweiz (Bundesamt für Verkehr) verhandelt. Dieser wird sich voraussichtlich im Rahmen dessen bewegen, was von der deutschen Seite als Beitrag für die Investitionen in die Strecke erwartet werden konnte. Er wird als regionaler Kostenbeitrag behandelt und deshalb nicht zuerst von den Gesamtkosten vor Einsetzen der Förderung des Bundes abgezogen, was für die kommunalen Finanziere nachteilig wäre. Das Projekt und die Region profitiert davon.

Hinsichtlich der Bundes- und Landesfinanzierung gibt es keine neuen Erkenntnisse bzw. Änderungen. Position der Landkreise muss es sein, dass sich das Land entsprechend den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag auch an den nichtzuwendungsfähigen Kosten aus Bundessicht beteiligt, was in der Vergangenheit im Hinblick auf die Co-Finanzierung zum Bundeszuschuss so nicht erfolgte. Damit beteiligt sich das Land grundsätzlich mit 57,5 % am nicht gedeckten Restbetrag der Kosten nach Abzug des Bundesanteiles und des CH-Anteiles.

Zwischen den Landkreisen Lörrach und Waldshut wird aktuell ein Aufteilungsschlüssel ausgearbeitet, damit in der Folge der kommunale bzw. regionale Anteil der Landkreise fixiert ist und dieser dann Grundlage für die Abschlagszahlungen und die Endabrechnung ist.

Bestimmte Maßnahmen, insbesondere die vorgezogenen Umweltschutzmaßnahmen, können nicht zeitlich bis zum Abschluss des RuFV (Ende 2023) und der Zahlungen des EBA (2025) so lange geschoben werden. Diese müssen früher vorbereitet (2. Hälfte 2023), ausgeschrieben, und ggf. schon vergeben und dann bereits in 2024 (spätestens Jahresmitte) schwerpunktmäßig umgesetzt werden, bevor der Baubeginn im Übrigen erfolgt. Dies hängt damit zusammen, dass diese Maßnahmen eine gewisse Wirkung in der Praxis haben müssen (z.B. Umsiedlung von Fledermäusen, Annahme neuer eingerichteter Quartiere, Ausgleichsflächen als Ersatz herrichten), um dem Planfeststellungsbeschluss und dem Baubeginn nicht entgegen zu stehen. Für den Planfeststellungsbeschluss reicht eine Plausibilitätsregelung, dass die Wirkung erzielt werden kann. Für den eigentlichen Baubeginn muss eine gewisse Wirksamkeit, gegebenenfalls auch mit einer zusätzlichen (zeitlichen) Ausnahme durch die Naturschutzbehörden, vorhanden sein (wenn Wirkung nur begonnen hat), um die Baumaßnahme nicht zeitlich mit dem Beginn zu gefährden.

Darüber hinaus muss jedoch bei der Ausschreibung durch die DB eine Gesamtschau aller notwendigen Umweltmaßnahmen auch später, parallel zur Bautätigkeit und des Nachlaufes zu dieser, schon aktuell in 2023 vorgenommen werden, um im Vorgriff insgesamt (kostengünstiger) ausschreiben und insgesamt vergeben zu können. Dies bedingt, dass neben der Kassenwirksamkeit des vorgenannten Betrages im Jahr 2024 die DB eine Verpflichtung mit Verträgen eingehen muss, die dann zeitlich später kassenwirksam werden. Mit entsprechender Unbedenklichkeitsbescheinigung des Eisenbahnbundesamtes als fördernde Stelle für GVFG-Förderungen (i.d.R. wird diese erteilt), können diese Maßnahmen später mit dem entsprechenden Zuschussatz im Rahmen der Zuschussgewährung wieder refinanziert werden.

Ohne das „in Vorlage gehen“, wird es aber nicht zeitgerecht weitergehen können.

Im Idealfall können diese vorweggenommenen Finanzierungsmaßnahmen mit den ersten Zuschussraten des EBA wieder ausgeglichen werden. Dies hängt vom Zeitlauf des Baus und vom Eingang der Zuschussraten ab. Derzeit kann allerdings nicht ausgeschlossen werden, dass dieser Vorfinanzierungsanteil noch länger von den Finanzierern zwischenfinanziert werden muss, soweit die eingehenden Zuschussraten diesen Teil und nicht zugleich alle weiteren Abschlagszahlungen für weitere Baumaßnahmen „just in time“ umfassen. Das Weitere wird derzeit mit der DB geklärt, wobei klar ist, dass jede Verzögerung im Zeitplan auch zu weiteren Kosten inflationsbedingt führen wird und diese zu einer entsprechenden Vorfinanzierung mit Zinsen abgewogen werden muss. Das Weitere wird sich aber erst im Laufe der Bauausführung konkretisieren, wobei Eckpunkte schon vorher mit dem Vorhabenträger vereinbart werden sollen.

### **Standardisierte Bewertung („Standi“):**

Die beiden Landkreise Waldshut und Lörrach haben eine Standardisierte Bewertung erstellen lassen. Diese Standardisierte Bewertung muss den volkswirtschaftlichen Nutzen nachweisen

und ist Voraussetzung für eine Förderung des Bundes nach dem Bundes-GVFG. Der Wert muss bis zum Bauende/Abrechnung über 1 liegen, um die Förderfähigkeit nachzuweisen. Diese Standardisierte Bewertung war und ist für reine Elektrifizierungen nicht einfach, aufgrund des 2. IRE und des Ausbaus, des Zusatznutzens mit dem Spangenzug, hat die Standardisierte Bewertung einen relativ erfreulichen Wert von bisher 1,57 erreicht. Dabei wurde bisher unterstellt, dass der Spangenzug (30-Minuten IRE, Verdichter) bis in die Randzeiten so eingesetzt wird. Inzwischen hat sich das Bedienkonzept konkretisiert, mit der Folge, dass die Standardisierte Bewertung darauf angepasst bzw. nachgeschärft werden muss, was aber nicht ohne zusätzlichen finanziellen Aufwand möglich ist.

Nach Abschluss der bereits vorliegenden Standardisierten Bewertung nach der Verfahrensanleitung 2016 wurde die Verfahrensanleitung fortgeschrieben (neu: 2016+). Ziel der Fortschreibung war es, insbesondere für Elektrifizierungen Änderungen an der Bewertung vorzunehmen, um die Elektrifizierungsoffensive besser im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung darstellen zu können. Bisher hatten Elektrifizierung immer das „Problem“, tendenziell knapp an der 1 zu liegen (u.a. keine neuen Gebietserschließungen mit entsprechendem Zusatznutzen), nur im Hinblick auf den Verdichtungszug mit Ausbau konnte der Hochrhein relativ günstig seinen bisherigen Wert von 1,57 ausweisen.

Wenn nun ohnehin die bisher vorliegende Standardisierte Bewertung angepasst und fortgeschrieben werden muss, stellt sich berechtigterweise die Frage, ob dann auf der alten Verfahrensanleitung 2016 fortgeschrieben oder nicht günstiger gleich auf die neue Verfahrensanleitung 2016+ gesetzt wird, um insbesondere sich auch die besseren und günstigeren Bewertungsgrundsätze nach der neuen Verfahrensanleitung 2016+ langfristig zu sichern.

Wie bereits angeklungen, muss der positive Wert bis Bauabschluss/Schlussabrechnung vorhanden sein, hier eine günstigere Reserve einzubauen ist sinnvoll und sollte aktuell, wenn schon nachgebessert werden muss, mit aufgenommen werden.

Der Wert von 1,57 nach der alten Verfahrensanleitung wird sicherlich bei Fortschreibung auf dieser alten Basis etwas absinken, aufgrund der Komplexität kann aber nicht vorausgesagt werden, welche Größenordnung dieser dann haben wird und ob man wegen der Absenkung an den Mindest-Grenzwert von 1 kommt und damit die Förderung bei Unterschreiten in Frage stellt. Sicher ist, dass mit der Anwendung der neuen Verfahrensanleitung sich der Kosten-Nutzen-Wert bezogen auf die neue angepasste Verdichteranzahl von Zügen insoweit auf jeden Fall verbessert (im Vergleich zur Berechnung nach der alten Verfahrensanleitung), sodass dies nun genutzt werden muss.

Einfache Berechnungen für einen kleinen Eurobetrag, ob man aufgrund der alten oder neuen Verfahrensanleitung rechnen kann, sind leider nicht möglich. Eine Berechnung nach der alten Verfahrensanleitung würde einen Betrag von bis zu 10.000 € in einem ersten Schritt umfassen, um dann den Wert nach der alten Verfahrensanleitung fertig zu ermitteln und festzustellen. Dies wäre nicht zielführend, wenn die 1 voraussichtlich nicht sicher mit Reserve gehalten werden kann.

Deshalb sind sich die beiden Landkreise Lörrach und Waldshut einig, den Mehraufwand für die neue Standardisierte Bewertung nach der Verfahrensanleitung 2016+ jetzt in Kauf zu nehmen und gemeinsam zu finanzieren, um zukünftig und langfristig bis zur Endabrechnung auf der sicheren Seite zu sein.

Die Kosten sind hälftig zwischen den beiden Landkreisen zu teilen. Die jeweiligen Kreisgremien haben bereits zugestimmt, der Auftrag wurde an die bisherige Auftragnehmerin als Zusatzauftrag erteilt.

Das Land Baden-Württemberg konnte aus grundsätzlichen Erwägungen auch an dieser Fortschreibung der Standardisierten Bewertung keine Kostenbeteiligung zusagen. Dies deshalb, da die Standardisierten Bewertungen grundsätzlich ausschließlich kommunal umzusetzen und zu finanzieren sind und kein Präzedenzfall geschaffen werden sollte.

Die CH beteiligt sich insoweit ebenfalls finanziell nicht, da derartige Verfahren dort zum Nachweis des Nutzens nicht notwendig sind.

### **Vertragliche Situation:**

Die beiden Landkreise Waldshut und Lörrach sowie das Land Baden-Württemberg werden den Realisierungs- und Finanzierungsvertrag (RuFV), wie eingangs ausgeführt, mit der DB abschließen. Dieser wird derzeit noch verhandelt. In diesem Vertrag werden u.a. die Ausführungsplanung, die Modalitäten der Auftragsvergabe, der Bau- und die Finanzierungsverpflichtungen einschließlich der Vorfinanzierung bei entsprechenden Nachweisen geregelt. Typischerweise werden bei einem Bauvertrag auch Regelungen getroffen, wie bei bautechnischen Veränderungen und/oder finanzieller Fortschreibungen vorzugehen ist. Allerdings nutzt die DB Standardverträge, so dass der Verhandlungsspielraum begrenzt ist.

Das Land Baden-Württemberg und die Schweiz verhandeln derzeit eine Vertragsgrundlage mit der ein Schweizer Investitionsbeitrag in das Projekt eingebracht werden kann.

### **Betriebskosten für den 2. IRE als Verdichterzug:**

Ausgangspunkt der deutsch/schweizerischen Absichtserklärung aus dem Jahre 2016 für den Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke war, dass der 2. IRE (Verdichterzug zum 30-Minutentakt) nicht durch den damals aktuellen und derzeitigen (noch geltenden) Landesstandard aufgrund der Nachfrage gedeckt ist, weshalb dieser anderweitig, kommunal und von Schweizer Seite, finanziert werden muss. Ob und wann der Landesstandard fortgeschrieben wird, um den SPNV-Anteil weiter zu verbessern und den Individualverkehr zurückzuführen, bleibt abzuwarten.

Derzeit wird eine Finanzierungsvereinbarung unter Federführung des Verkehrsministeriums zusammen mit der Schweiz erarbeitet, um hier einen auskömmlichen Verkehr für einen zukünftigen Betreiber gemeinsam sicherzustellen. Mit welchem überschaubaren und tragbaren Anteil hier die Landkreise neben den anderen Finanziers eine Anschubfinanzierung leisten müssen, wird derzeit ausgelotet.

Die Kreisgremien werden über die weitere Entwicklung auf dem Laufenden gehalten.

### **Vereinbarung mit den Anliegerkommunen der Strecke über einen Refinanzierungsbeitrag der Anliegerkommunen im Landkreis Waldshut:**

Bereits in der Vergangenheit wurde verschiedentlich diskutiert, ohne allerdings einen konkreten Betrag zu nennen oder zu vereinbaren, ob und mit welchem Anteil sich die Anliegerkommunen am Projekt Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zusätzlich beteiligen können (müssen). Insbesondere auch steigende Kosten (Investition und Betrieb) machen diese Beteiligung erforderlich bzw. notwendig. Umgekehrt wird der Landkreis Waldshut die gesamten restlichen Kosten des Ausbaus und der Elektrifizierung der Hochrheinbahn nach Abzug der Förderungen tragen.

Der zu vereinbarende Betrag orientiert sich in einem ersten Schritt an den Nettobaukosten der Haltepunkte in den Anliegerkommunen der Strecke, die sich nach Abzug der Förderungen ergeben. Diese Kosten werden gemeindespezifisch festgelegt und modifiziert durch weitere Belastungen der Kommunen, die sich aufgrund von notwendigen Zahlungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKRG) auf Grund dieser Maßnahme an die DB ergeben. Es wird von einem Höchstsockelbetrag pro Einwohner grundsätzlich ausgegangen (75 € pro Einwohner), es sei denn die Gesamtbelastungen nachdem EKRG überschreiten diesen Betrag. Dann ist dieser maßgebend. Ausgenommen sind die zusätzlichen Haltepunkte (Waldshut-West und Bad Säckingen-Wallbach), die zusätzlich nach Abzug der Förderungen von den Kommunen eigenanteilsbezogen zu bezahlen sind. Dasselbe gilt für einige mit der DB/dem Landkreis vereinbarte „dringende Wünsche“, die ebenfalls von diesen Kommunen separat und zusätzlich bezahlt werden müssen, da diese nicht projektbezogen zwingend mit dem Ausbauprojekt selbst entstehen (weitere Erschließungen und Anbindungen in Wehr-Brennet - Aufzug, Bundesstraße - und Erzingen - Anbindung der Märkte-).

Beteiligungsmodelle, die kosten- und betragsmäßig an den zusätzlichen Betriebskosten des 2. IRE ansetzen, wurden geprüft, aber dann zurückgestellt, da auf dieser Grundlage eine jeweils gerechte und transparente durchgehende Linie nicht zu finden war. Deshalb wurden die Investitionskosten in die Haltepunkte als sachgerechte Ausgangslage und als Anknüpfungspunkt für eine Mitfinanzierung der Städte und Gemeinden gewählt.

Ausgehend von diesen Grundsätzen ist geplant, dass die Kommunen einen Betrag von aktuell 4,332 Mio. € (zukünftig dynamisiert) an den Landkreis zahlen, um dessen finanzielle Belastung zu reduzieren und einen Beitrag als Streckenanlieger zu leisten. Umgekehrt wird der Landkreis die weiteren entsprechenden Kosten einschließlich der Planungskosten auch für diese Haltepunkte, wie schon bis zur LPH 3 und 4, übernehmen und so seinen maßgeblichen Anteil an der Finanzierung der Gesamtstrecke erbringen.

Eine entsprechende Dynamisierung der kommunalen Beteiligung entsprechend der Kostensteigerung an den Haltepunkten insgesamt erfolgt bis zur Schlussabrechnung. Damit wird der Beteiligungsbetrag voraussichtlich auf über 5 Mio. € steigen auf Basis der aktuell festgelegten Beteiligungsverhältnisse der Gemeinden, die sich zukünftig nicht mehr verändern.

Der Ausschuss für Technik, Umwelt und Verkehr des Landkreises Waldshut hat in seiner Sitzung vom 22.03.2023 das Thema vorberaten. Dieser hat die einstimmig dem Kreistag empfohlen, dem Beschlussvorschlag Ziffer 2 zuzustimmen. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die dortige Sitzungsvorlage (039/2023, nö) verwiesen.

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Bisher gab es erfreulicherweise keine sehr „gravierenden Unwägbarkeiten“, um den Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke vom Zeitplan abzubringen. Dennoch: Für das Planfeststellungsverfahren ist kein zeitlicher Puffer mehr vorhanden, Verzögerungen müssten durch spätere Phasen dann wieder aufgefangen werden.

Die Standardisierte Bewertung ist entsprechend der neuen Verfahrensanleitung 2016+ fortzuschreiben. Ein guter Ausgangswert muss im Hinblick auf die Bundesförderung beibehalten und dauerhaft gesichert werden. Der Mehraufwand muss nun vor dem Hintergrund der Bundesfinanzierung und der Förderung in Höhe von vielen Millionen Euro akzeptiert werden. Der Betrag ist zu investieren, um die Schiene zukunftsfähig zu machen.

Soweit eine Betriebskosten-Mitfinanzierung ansteht, muss diese auf jeden Fall maßvoll, finanziell eng beschränkt und tendenziell abschmelzend in der Zukunft gestaltet werden, zumal die Landkreise nicht Träger des SPNV sind.

### **Zusatz für den Landkreis Waldshut (Ziffer 2 des Beschlussvorschlages):**

Die finanzielle Beteiligung der Anliegerkommunen ist aus Sicht der Verwaltung des Landkreises Waldshut sachgerecht und notwendig, da diese Baumaßnahmen auch mit entsprechenden Vorteilen in der Kommune verbunden sind. Dies auch dann, wenn diese zusätzlichen Ausgaben für die Kommunen nicht einfach darstellbar sind und über die Beteiligung an der Kreisumlage hinaus anfallen. Auch wird die Argumentation der Anliegerkommunen akzeptiert, dass diese Vorortmaßnahmen allen Kreiseinwohnern/-innen letztendlich zu Gute kommen.

Andererseits übernimmt der Landkreis für die Gesamtstrecke und die Verbesserungen in der Infrastruktur für alle Kommunen im Landkreis die finanzielle Hauptverantwortung.

Für den Kostenanteil der Kommunen wurde ein Ansatz gewählt, der sich an den Aufwendungen vor Ort (Baukosten Haltepunkte) orientiert und damit angemessen ist.

Unter Berücksichtigung der Gesamtkosten der Investitionen und der Kosten einer potentiellen Betriebsbeteiligung ist diese Kostenbeteiligung der Anliegerkommunen ein tragbarer Ausgleich im kommunalen Miteinander und trägt der Gesamtverantwortung der Kommunen und des Landkreises Waldshut für eine gute Entwicklung des Landkreises Waldshut mit einer stabilen, zukunftsfruchtigen und umweltfreundlich betriebenen Hochrheinstrecke Rechnung.

### **Demographische Entwicklung:**

Die Klimadebatte und das Thema CO<sub>2</sub>-Ausstoß wird anhalten, insbesondere auch dann, wenn die aktuellen Vorgaben zur Reduzierung nicht eingehalten und der Verkehrssektor weiterhin entsprechende Reduktionen so nicht „erwirtschaften“ kann. Die Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf den ÖPNV/SPNV ist weiter das Gebot der Stunde und notwendig, „alles“ ist deshalb daran zu setzen, eine vernünftige Infrastruktur mit entsprechender

Betriebsausstattung zu erreichen. Der Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke ist ein Baustein für den ÖPNV im Landkreis, allerdings der wichtigste, er wird jedoch um weitere Bausteine zukünftig ergänzt werden müssen, um das Angebot und damit die Nachfrage weiter zu verbessern.

Dr. Martin Kistler  
Landrat