



03.12.2009

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

Elektrifizierung der Hochrheinstrecke

Beschlussvorlage

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Kreistag	16.12.2009	öffentlich	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag stimmt der Übernahme der Kosten des Planungsanteiles des Landkreises Waldshut für die Planungsstufen I und II für die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke bis zu einer Höhe von 600.000 € zu.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Finanzierungsfragen (Planungs- und Investitionskosten) mit dem Land während dieser Planungsphase zu klären.

Sachverhalt:

Die Bedeutung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Waldshut ist in den letzten Jahren stetig gestiegen. Immer mehr Bürgerinnen und Bürger nutzen den Öffentlichen Personennahverkehr. 21.000 Menschen sind im Landkreis werktäglich mit Bahn und Bus unterwegs.

Die Hochrheinschiene ist die Hauptachse des öffentlichen Verkehrs im Landkreis Waldshut und stellt die schnelle Verbindung zwischen den Gemeinden am Hochrhein, zu den Agglomerationszentren Basel, Schaffhausen, Baden, Zürich und Freiburg und zum nationalen und internationalen Fernverkehr her. Zahlreiche Pendler im Berufs-, Schüler-, Ausbildungsverkehr, aber auch Fahrgäste im Freizeit-, Urlaubs- und Gelegenheitsverkehr sind auf die Attraktivität und die Weiterentwicklung der Infrastruktur und des Angebotes auf dieser Hauptachse angewiesen. Die Busverkehre sind auf die Züge bestmöglich als Zu- und Abbringer abgestimmt.

Das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger des Schienenverkehrs und der Kanton Schaffhausen haben ein hohes Interesse daran, dass diese Strecke attraktiv bleibt und zukunftsfähig wird. Es wurde deshalb von Land und Kanton gemeinsam ein Gutachten zur Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zwischen Basel und Singen und darüber hinaus in Auftrag gegeben. Das Schweizerische Verkehrsplanungsbüro SMA und Partner AG, Zürich und die Firma ENOTRAC AG, Thun haben ein entsprechendes Gutachten erstellt. Die Region, das heißt auch der Landkreis Waldshut, konnten ihre Vorstellungen in das Gutachten einbringen. Ziel ist es, die Elektrifizierung bis zum Dezember 2016 abzuschließen, so dass nach Neuvergabe der Schienenleistung auf der Hochrheinstrecke der Betrieb elektrisch erfolgen kann. Das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger des Schienenverkehrs hat bereits eine entsprechende Vorinformation zur Vergabe dieser Leistung, von Anfang an möglichst im elektrischen Betrieb, im Europäischen Amtsblatt veröffentlicht.

Das Gutachten liegt vor. Der Gutachter hat **drei Planvarianten** untersucht:

- Optimale Anschlüsse auf den Fernverkehr in Singen (Variante 1)
- Optimale Anschlüsse auf den Fernverkehr in Basel (Variante 2)
- Knoten Waldshut mit entspannten Übergangszeiten auf den Fernverkehr in Singen und Basel (Variante 3)

Bei allen drei Varianten ist ein Doppelspurausbau zwischen Waldshut und Erzingen (Entfernung 20 Kilometer) für die unterlegten Fahrplankonzepte nicht erforderlich. Natürlich wäre es vorteilhaft, eine Doppelspur auf diesem Abschnitt zu haben, um bei Verspätungen die Betriebsqualität bestmöglich zu sichern. Ein Doppelspurausbau kostet grob geschätzt 5 Mio. € je Kilometer. Der Landkreis müsste sich an diesen Kosten beteiligen. Um für eine kostenträchtige Maßnahme Zuschüsse zu erhalten, ist eine Kosten-Nutzen-Untersuchung notwendig. Hierbei stünden den großen Investitionen kein direkter potentieller Nutzen gegenüber, da man die Zweigleisigkeit fahrplanmäßig nicht benötigt. Ein qualitativer Nutzen für Störungen könnte angerechnet werden. Dieser rechtfertigt in keiner Weise große Investitionen.

Es ist jedoch vorgesehen den bestehenden und auch heute genutzten zweigleisigen Abschnitt (ca. ein Kilometer) bei Lauchringen zu elektrifizieren. Damit können gewisse Verspätungen aufgefangen werden und die Betriebsqualität deutlich verbessert werden.

Der Gutachter sieht die Variante 3 mit dem Knoten Waldshut und entspannten Übergängen auf den Fernverkehr als beste Variante. Diese wird vom Land favorisiert und ist auch aus Sicht der Verwaltung für den Landkreis Waldshut mit Abstand die beste Variante.

Die **wesentlichen Aussagen** des Gutachtens für den Landkreis Waldshut in Bezug auf die vom Gutachter vorgeschlagene **Bestvariante „Variante 3“** lauten:

- Die Elektrifizierung ist unter ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten sinnvoll.
- Es soll nur ein Fahrzeugtyp FLIRT (oder vergleichbares Fahrzeug) als Regionalbahn (RB) und InterRegio Express (IRE) eingesetzt werden. Dies ist wesentlich wirtschaftlicher.
- Die Fahrzeiten der „RB“ und des „IRE“ – jeweils FLIRT – verändern sich gegenüber heute nur minimal, wobei die „RB“ zwei zusätzliche Haltepunkte, einen im Landkreis Lörrach (aus heutiger Sicht Rheinfelden Ost) und einen im Landkreis Waldshut (aus heutiger Sicht aufgrund fortgeschrittenem Planungsstand Wallbach), problemlos bedienen kann. Voraussichtlich kann langfristig ein weiterer Halt der RB zwischen Basel und Waldshut möglich werden (aus heutiger Sicht Waldshut West).
- Aufgrund zukünftig geänderter Fernverkehrszeiten am Oberrhein und auf der Gäubahn wären die heutigen knappen Übergänge in Basel und Singen nicht mehr möglich. Das vorgeschlagene Zielkonzept bzw. Zielkonzept + - diese Konzepte werden später noch ausführlicher erläutert - bringt entspannte Übergangszeiten (ca. 15 Minuten) in Basel und Singen vom „IRE“ auf den Fernverkehr.
- Durch die Veränderungen im Fernverkehr bzw. die notwendigen „IRE-Anpassungen“ wird in Waldshut ein „Null-Knoten“ (die Züge kommen kurz vor jeder vollen Stunde an und fahren kurz nach der vollen Stunde wieder ab) möglich. Waldshut wird damit zum idealen attraktiven Knoten- bzw. Umsteigepunkt zwischen IRE und RB. Weiter entsteht dann die gewünschte gute Umsteigesituation in Waldshut in und aus Richtung Koblenz, Baden und Zuzach. Auch die Busverkehre könnten gut auf einen derartigen Knoten abgestimmt werden.
- Beim Zielkonzept wird eine Durchbindung der RB von Basel nach Erzingen eventuell bis Schaffhausen (oder mit kurzem Umstieg in Erzingen) im Stundentakt ohne Fahrzeugmehrung möglich. Bisher endet die RB in Lauchringen. Alternativ – für unsere Region noch attraktiver – wäre das Zielkonzept + mit einem zweiten IRE je Stunde zwischen Basel und Schaffhausen (Halbstundentakt IRE).
- In der Zukunft soll auch die Bodenseegürtelbahn elektrifiziert werden, damit eine durchgehende Elektrifizierung für den IRE möglich wird. Ideal wäre es, die Bodenseegürtelbahn gleichzeitig mit zu elektrifizieren, damit die Vorteile der Elektrifizierung sofort vollumfänglich über den Hochrhein hinaus zum Tragen kommen.
- Durch die Elektrifizierung werden in der weiteren Zukunft Durchbindungen (Optionen), beispielsweise zum Bahnhof Basel SBB, von der RB Basel – Waldshut weiter nach Koblenz – Baden oder Zuzach oder auch von Fernverkehrszügen allgemein aus dem Schweizer Netz über die Hochrheinstraße nach Basel und zurück möglich.
- Die Gesamtkosten der Elektrifizierung sind auf 110,5 Mio. € (exkl. MWST) für die ca. 94 km lange Strecke ermittelt. Insbesondere aufgrund der Unsicherheiten bei den Baukosten für die Tunneln kann es noch Kostenabweichungen von bis zu etwa 40 % kommen.

Es gibt zwei Fahrplankonzepte, welche vom Gutachter als optimierte Bestvariante/Variante 3 vorgeschlagen werden: Zielkonzept und Zielkonzept +.

Beim **Zielkonzept** ist eine RB zwischen Basel und Erzingen im Stundentakt und eine weitere RB zwischen Basel und Waldshut im Stundentakt unterstellt. Das ergibt somit einen Halbstundentakt zwischen Basel und Waldshut. Weiter ist stündlich ein IRE zwischen Basel und Singen vorgesehen. Dies entspricht grundsätzlich dem heutigen Angebot, aber die RB würde stündlich bis nach Erzingen (heute bis Lauchringen) fahren.

Wünschenswert und erstrebenswert für den Landkreis Waldshut wäre das **Zielkonzept +**. Hierbei würde zwischen Waldshut und Basel die RB im Halbstundentakt fahren und zusätzlich der IRE im Halbstundentakt zwischen Schaffhausen und Basel. Dies ergäbe zwischen Waldshut

und Basel zumindest in den Hauptverkehrszeiten vier Züge je Richtung. Zwischen Waldshut und Erzingen ersetzt der IRE die RB. Die IRE Haltepunkte zwischen Basel und Waldshut hätten eine zusätzliche schnelle Verbindung zwischen Basel und Schaffhausen/Singen mit weiteren Anbindungen darüber hinaus. Für die Gemeinde Lauchringen würde dies bedeuten, dass stündlich ein IRE beide Haltepunkte bedient bzw. die Gemeinde gesamthaft halbstündlich alternierend einen IRE-Halt hätte (Vergleich Zielkonzept: stündlich eine RB mit Halt an beiden Haltepunkten). Insbesondere die Schweizer Seite wünscht das Zielkonzept+, da in der Schweiz angestrebt wird, alle Schweizer Großstädte im Halbstundentakt miteinander zu verbinden. Die Finanzierung der zusätzlichen Kilometerleistung ist zu klären. Das Land Baden-Württemberg sieht die Finanzierung der zusätzlichen Leistung derzeit kritisch.

Sollte nicht elektrifiziert werden (im Gutachten: Bezugsfall), wäre grundsätzlich zwar auch ein Knoten Waldshut möglich. Sämtliche aufgezeigten Durchbindungen der RB und IRE und die Verlängerungen der RB nach Erzingen wären aber nicht möglich. Problematisch wäre dann voraussichtlich auch, ein geeignetes IRE-Fahrzeug zu finden. Bis zu diesem Zeitpunkt wird das schon heute nicht ideale Fahrzeug VT 611 (Qualität) veraltet und voraussichtlich kein adäquates Dieselfahrzeug auf dem Markt sein. Die Hochrheinschiene würde zu einer wenig attraktiven „Dieselinsel“ ohne zukünftige Durchbindungsmöglichkeiten. Es wäre weiter zu befürchten, dass der Betrieb teurer würde. Springen in der Folge aufgrund der geringen Attraktivität Kunden ab, ist nicht auszuschließen, dass dies langfristig negative Auswirkungen auf das Fahrplanangebot haben könnte.

Um dem Ziel der Elektrifizierung näher zu kommen, sind zunächst die notwendigen Planungen in die Wege zu leiten und zu finanzieren. Insgesamt gibt es sechs Planungsphasen. Es stehen nun zunächst die ersten zwei Planungsphasen an. Liegen deren Ergebnisse vor, kann wesentlich genauer berechnet werden, wie viel die Realisierung der Elektrifizierung einschließlich der Tunnel kosten wird. Bei größeren technischen Problemen beim Elektrifizieren der Tunnel oder bei einer inakzeptablen Kostensteigerung, könnte die Umsetzung der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke gestoppt werden.

Die **Planungskosten** können insgesamt bis zu 20 Mio. € betragen. Grundsätzlich sind bei derartigen Vorhaben die gesamten Planungskosten von der Region zu tragen. Durch Verhandlungen mit dem Land, den Schweizer Kantonen und dem Landkreis Lörrach haben wir folgende Kostenverteilung erreicht:

Die deutsche und die Schweizer Seite teilen sich die Planungskosten 50:50. Das heißt voraussichtlich bis zu 10 Mio. € müssen jeweils getragen werden. Das Land würde von dem deutschen Anteil von 10 Mio. € wiederum die Hälfte (5 Mio. €) übernehmen. Von der Region wären damit noch 5 Mio. € Planungskosten zu tragen. Dabei haben die Landkreise Waldshut und Lörrach einen Kostenverteilungsschlüssel von 60:40 vereinbart, da der deutlich größere Streckenanteil im Landkreis Waldshut liegt. Es wären damit vom Landkreis Waldshut Planungskosten in der Gesamthöhe von bis zu 3 Mio. € zu tragen.

Es steht nun die Entscheidung zur Vergabe der ersten zwei Planungsphasen einschließlich vertiefender Untersuchungen der Tunnel (Planungsphase III) an. Die Gesamtkosten hierfür liegen nach Auskunft des Innenministeriums bei 2,5 bis 4 Mio. €. Wendet man auf den Höchstbetrag von 4 Mio. € für diese Planungsphasen den oben beschriebenen Teiler an, so entstehen für den Landkreis Waldshut Kosten in Höhe von bis zu 600.000 €, welche voraussichtlich über die Haushaltsjahre 2010 und 2011 anfallen.

Neben den Planungskosten hat sich die Region bei der Realisierung des Vorhabens auch an den Infrastrukturkosten zu beteiligen. Wir werden in den nächsten Monaten mit den Projektpartnern über die Höhe der Beteiligung des Landkreises an den Infrastrukturkosten verhandeln. Konkrete Zahlen konnten für diesen Bereich bisher nicht verhandelt werden.

Die Verwaltung hat im Vorfeld gegenüber dem Land deutlich gemacht, dass der Investitionskostenanteil des Landkreises vor dem Hintergrund der zukünftigen Haushalte „angemessen“ und bezahlbar sein muss. So ist das Land auch bei den Planungskosten den Landkreisen entgegengekommen, da diese üblicherweise von der Region alleine zu tragen sind.

Bei einer üblichen Finanzierung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) würde der Anteil der Region an den Infrastrukturkosten 20 bis 25 % betragen. Diese Annahme zu Grunde gelegt, würden auf den Landkreis aufgrund der bisherigen Kostenkalkulation ca. 12 Mio. € (exkl. MWST) entfallen. Konkrete Verhandlungen sind mit dem Land zu führen.

Der Verwaltungs- und Finanzausschuss hat die Übernahme der Planungskosten zur Elektrifizierung am 2. Dezember 2009 in nicht öffentlicher Sitzung beraten. Der Ausschuss empfiehlt dem Kreistag die Übernahme der Kosten des Planungsanteiles des Landkreises Waldshut für die Planungsstufen I und II für die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke bis zu einer Höhe von 600.000 € und die Verwaltung zu beauftragen, die Finanzierungsfragen (Planungs- und Finanzierungskosten) mit dem Land während dieser Planungsphase zu klären.

Stellungnahme der Verwaltung

Ein gutes Mobilitätsangebot ist ein Wirtschafts- und Standortfaktor. Um die Hauptachse des ÖPNV und damit einen Großteil des gesamten Öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Waldshut zukunftsfähig zu machen und unseren Landkreis als Wirtschafts-, Wohn- und Freizeitstandort weiterhin attraktiv zu gestalten, hält es die Kreisverwaltung für notwendig, die Hochrheinstrecke zu elektrifizieren. Ein erster großer Schritt zur Realisierung hierfür wird mit der Bereitstellung der Planungsmittel von bis zu 600.000 € für die ersten beiden Planungsabschnitte möglich.

Finanzierung:

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

2010	100.000 € (HHST: 1.7920.71700)
2011	bis zu 500.000 €

Demografische Entwicklung:

Ein attraktiver Öffentlicher Personennahverkehr am Hochrhein kann dem zukünftig erwarteten Bevölkerungsrückgang durch Zuzug von Erwerbstätigen und jungen Familien entgegenwirken. Er dient auch der größer werdenden Anzahl an älteren Menschen und der älter werdenden Gesellschaft, die für sie notwendige Mobilität zu erhalten.

Bollacher
Landrat

Anlagen:

keine

Hinweis: Das Gutachten ist unter <http://www.im.baden-wuerttemberg.de/fm7/1227/Gutachten%20Elektrifizierung%20Hochrheinstrecke.pdf> abrufbar.

