Lörracher-Waldshuter Erklärung

zur künftigen Zusammenarbeit

zwischen dem

Land Baden-Württemberg,

vertreten durch das Innenministerium,

nachfolgend „Land“ genannt

Entwurf 15.06.2009

- überarbeitet am 11.09. sowie am 15.10.2009 -

und

Landkreis Lörrach,

vertreten durch den Landrat

und

dem

Landkreis Waldshut,

vertreten durch den Landrat,

nachfolgend „Landkreise“ genannt

mit dem Ziel der

Stärkung des regionalen Schienenpersonennahverkehrs

im Gebiet der Landkreise Lörrach und Waldshut

Präambel:

Nach Umsetzung der in 2000 begonnenen Ausbaumaßnahmen und den seit Dezember 2004 eingeführten Angebotsverbesserungen der Regio-S-Bahn im Wiesental und auf der Gartenbahn wollen das Land und die Landkreise ihre Zusammenarbeit verstetigen und langfristig ausrichten. Sie werden gemeinsam für eine bedarfsgerechte Anpassung des Schienenpersonennahverkehrs in den beiden Landkreisen Sorge tragen. Ziel ist, die wachsende Nachfrage auf den regionalen Schienenpersonennahverkehrsstrecken durch ein entsprechendes Angebot langfristig und verlässlich decken zu können. Hierfür sollen in den kommenden Jahren nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Finanzmittel und unter dem Vorbehalt der jeweiligen Zustimmung der Gremien schrittweise die erforderlichen investiven Voraussetzungen geschaffen und zugleich das betriebliche Angebot im Zuge stetiger Anpassungen entsprechend der technischen Möglichkeiten und der Nachfrage schrittweise angepasst werden.

§ 1 Zielzustand

(1) Das Land als Aufgabenträger für den SPNV beabsichtigt eine Vergabe sämtlicher SPNV-Leistungen im Gebiet der beiden Landkreise. Das Land und die Landkreise wissen sich darin einig, dass ein nachfragegerecht vertaktetes und ausreichend dimensioniertes Betriebsangebot langfristig sichergestellt werden soll. Sie stimmen darin überein, dass ein der wachsenden Nachfrage flexibel anpassbares, nachhaltig als attraktiv gesichertes Verkehrsangebot Ziel der künftigen Verkehrsgestaltung ist.

(2) Das Land als Aufgabenträger strebt an, auf den nachfolgend genannten Strecken jeweils zwischen 5 Uhr und 24 Uhr, differenziert in Haupt- und Nebenverkehrszeiten, den SPNV wie folgt entsprechend der Nachfrage sicher zu stellen:

a)	(S-Bahn) Zell im Wiesental – Basel Bad – Basel SBB [1]	½-stündlich / Spätverkehr stündlich
b)	(S-Bahn) Steinen – Lörrach – Weil am Rhein – Müllheim (Prüfauftrag: Im Rahmen der Überlegungen zur Integration der Kandertalbahn in die Regio-S-Bahn ist eine alternierende Bedienung Weil am Rhein – Müllheim bzw. – Kandern jeweils stündlich zu prüfen)	Steinen – Weil am Rhein: ½-stündl. / Spätverkehr, So stündlich, Weil am Rhein – Müllheim: stündlich,
c)	(IRE) Singen – Waldshut – Basel Bad – Basel SBB[1]	Stündlich, bis ca. 22 h,
d)	(S-Bahn) Basel SBB[1] – Basel Bad – Waldshut – Singen bzw. – Winterthur/Baden	Basel – Waldshut halbstündlich bis ca. 22 Uhr, danach stündlich; alternierende jeweils stündliche Bedienung Waldshut – Singen (bis Betriebsende) bzw. Winterthur/Baden (bis ca. 22 Uhr),
e)	(RE) Freiburg – Müllheim – Basel Bad – Basel SBB[1]	stündlich,
f)	(S-Bahn) Freiburg – Müllheim – Basel Bad – Basel SBB[1]	stündlich.

Die weitere Ausgestaltung des Linien- und Angebotskonzeptes soll im Einklang mit der trinationalen Entwicklung des Gesamtsystems Regio-S-Bahn erfolgen.

(3) Die Verbesserungen des betrieblichen Angebotes sollen schrittweise umgesetzt werden, sobald die technischen Randbedingungen dies zulassen, die Nachfrage dies begründet und die Finanzierung zwischen den Vertragspartnern vereinbart ist. Die Vertragspartner sind sich darüber einig, dass die wesentlichen Maßnahmen bis Dezember 2018 realisiert sein sollen.

(4) Auf Initiative des Landes Baden-Württemberg und des Kantons Schaffhausen wurden für die Hochrheinstrecke die Kosten einer Elektrifizierung sowie ein Betriebskonzept für den SPNV untersucht. Der Untersuchungsraum umfasst die Landkreise Lörrach, Waldshut und Konstanz auf deutscher Seite und die Kantone beider Basel, Aargau und Schaffhausen auf Schweizer Seite. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden im Laufe der weiteren Konkretisierung des in § 1 Abs. 1 definierten Zielzustandes für diese Strecke berücksichtigt. Ziel ist eine gesamthafte Verbesserung des SPNV-Angebotes am Ober- und Hochrhein bei gleichzeitiger Verknüpfung mit der Gäubahn und der Bodenseegürtelbahn.

(5) Der Kanton Basel plant als wichtigste Infrastrukturmaßnahme zur Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel in Abstimmung mit den Schweizer, südbadischen und elsässischen Partnern langfristig den Bau des so genannten Herzstücks – die unterirdische Verbindung vom Bahnhof Basel SBB zum Badischen Bahnhof

[1] Die Weiterführung dieser Linie nach Basel SBB und ggf. darüber hinaus liegt nicht in der Verantwortung des Landes Baden-Württemberg sondern der Nordwestschweizer Kantone und der Région Alsace . Das Land wird sich allerdings gemeinsam mit den Landkreisen in Abstimmung mit den Verantwortlichen für die Durchbindung der Linie(n) einsetzen.

– mit 2025 als frühestem Inbetriebnahmetermin. Nach Realisierung des Herzstücks sollen sich grenzüberschreitende Linienführungen und Linienverknüpfungen auch auf den o.g. Strecken verändern und damit neue verkehrliche und betriebliche Chancen eröffnen.

§ 2 Einbezug weiterer Strecken

Das Land und die Landkreise prüfen und entscheiden gemeinsam, inwieweit SPNV-Relationen auf den u.g. Strecken mit dem Ziel einer bedarfsgerechten Bedienung in die Planungen zum Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs einbezogen werden. Die Prüfung umfasst den verkehrlichen Bedarf, Fragen zum Ausbau und zur Finanzierung der Infrastruktur und des Angebotes sowie die Frage der Aufgabenträgerschaft.

a) Kandertalbahn

Die nicht-elektrifizierte Schienenstrecke nach Kandern wird derzeit nur im Museumsbetrieb bedient. Im Laufe der weiteren Konkretisierung des in § 1 definierten Zielzustandes wird mit dem Ziel einer Reaktivierung dieser Strecke für den SPNV überprüft, ob, mit welchem Infrastrukturausbau und mit welchen Betriebskonzepten ein volkswirtschaftlicher Nutzenvorteil erzeugt werden kann.

b) Wutachtalbahn und Wehratalbahn

In Abhängigkeit von dem zu erwartenden Potenzial und dem erforderlichen Infrastrukturausbau kann eine Reaktivierung dieser Strecken für den SPNV interessant werden und wäre dann zu überprüfen.

§ 3 Beteiligung der Landkreise im Verfahren, Einsetzung einer Arbeitsgruppe

(1) Das Land sagt zu, die Landkreise an der Vorbereitung der Vergabe von Betriebsleistungen für das in § 1 definierte SPNV-Netz umfassend zu beteiligen und vor der Vergabeentscheidung zu hören.

(2) Zur schrittweisen betrieblichen und infrastrukturellen Prüfung der Gesamtmaßnahmen wird unter Federführung und Leitung des Landes bzw. der NVBW eine gemeinsame Arbeitsgruppe mit den Landkreisen bzw. von ihnen beauftragten Dritten unter Hinzuziehung aller an den jeweiligen Maßnahmen zu beteiligenden Partner gebildet (AG Regio-S-Bahn), die spätestens zum Dezember 2012 eine Gesamtkonzeption zur Abstimmung mit allen Beteiligten vorzulegen hat.

§ 4 Vorarbeiten für den Zielzustand (Infrastrukturmaßnahmen)

(1) Um eine fristgerechte Umsetzung des definierten Zielzustandes nach § 1 zu ermöglichen, sind sich Land und Landkreise einig, innerhalb der kommenden Jahre durch Umsetzung aller erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen die sachlichen Voraussetzungen hierfür zu schaffen. Sie stimmen folglich darin überein, dass die in der **Anlage** zu dieser Vereinbarung dargestellten Maßnahmen aufgrund entsprechender Abstimmung in der AG Regio-S-Bahn in der dort festgelegten zeitlichen Verortung unerlässlich sind und bis zur Umsetzung des Zielzustandes realisiert werden sollen.

(2) Im Hinblick darauf wird das Land gemeinsam mit den Landkreisen dafür Sorge tragen, dass die Infrastrukturausbauten zeitgerecht erfolgen und die entsprechenden Fördermittel zur Verfügung stehen. Insbesondere wird das Land bestrebt sein, eine zeitnahe Bezuschussung nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Fördermittel und der Fördergrundsätze sicher zu stellen. Die Landkreise ihrerseits sagen eine entsprechende Bereitstellung der Mittel zur Co-Finanzierung nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Finanzmittel und unter dem Vorbehalt der jeweiligen Zustimmung der Gremien zu.

§ 5 Finanzierung des Zielzustandes (Fahrplanangebot ab – vsl. - 2018)

(1) Das Land wird als Aufgabenträger des SPNV die Finanzierung der zu vergebenden Leistungen grundsätzlich sicherstellen. Dabei gehen die Vertragspartner davon aus, dass das Fahrplanangebot den Status-quo-Fahrplan mit Stand Ende Juni 2009 nicht unterschreitet und grundsätzlich dem „ITF Baden-Württemberg“ entspricht.

(2) Soweit sich beim Zielzustand ein Bedarf an Zugleistungen ergibt, der über den Umfang Status-quo-Fahrplans mit Stand Ende Juni 2009 hinausgeht, sind die Landkreise nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel und unter dem Vorbehalt der jeweiligen Zustimmung der Gremien bereit, an das Land eine Mitfinanzierungspauschale für diese zusätzlichen Leistungen zu zahlen.

(3) Das Land als Aufgabenträger übernimmt das Vertragsrisiko mit dem oder den beauftragten Verkehrsunternehmen und wird die Landkreise von etwaigen zusätzlichen Belastungen während der Vertragslaufzeit, zum Beispiel aufgrund von not-

wendigen Mehrleistungen des oder der beauftragten Verkehrsunternehmen, freistellen.

§ 6 Finanzielle Belastungen für den Ausbau der Infrastruktur

Die Landkreise gehen davon aus, dass sich die Planungen zur Abfolge der Investitionsmaßnahmen und damit die jährlichen Belastungen (Eigenanteile) an dem finanziell Leistbaren der Beteiligen orientieren. Land und Landkreise bemühen sich daher, Finanzierungsinstrumente zu finden, die eine über den Investitionszeitraum gleichmäßige finanzielle Belastung der Landkreise gewährleisten.

§ 7 Betriebsangebot bis zum Zielzustand

Das Land wird ein an der Nachfrage ausgerichtetes SPNV-Angebot sicher stellen und finanzieren. Insbesondere in der Hauptverkehrszeit soll grundsätzlich eine höchstens 140 v.H.-Auslastung *[Kommentar: bezüglich der Auslastungskennziffer erfolgt noch Abstimmung mit laufendem Verkehrsvertrag durch NVBW]* der einzelnen Fahrplanlagen, bezogen auf die Anzahl der Sitzplätze, gewährleistet werden. Soweit hierzu Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazitäten erforderlich sind, sollen diese - nach entsprechender Abstimmung mit den Landkreisen - umgehend eingeleitet werden. Bezüglich einer Mit-Finanzierung solcher Maßnahmen besteht seitens der Landkreise Gesprächsbereitschaft.

§ 8 Schlussbestimmungen

(1) Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder werden, bleibt die Wirksamkeit im Übrigen unberührt. Das Land und die Landkreise verpflichten sich, die unwirksamen Bestimmungen durch wirksame zu ersetzen, die dem ursprünglich beabsichtigen wirtschaftlichen und rechtlichen Erfolg möglichst nahe kommen.

(2) Die Vereinbarung wird dreifach ausgefertigt. Jeder Vertragspartner erhält ein gezeichnetes Exemplar.

Lörrach, den XX. XX 2009

.....

Staatssekretär Rudolf Köberle

Land Baden-Württemberg

.....

Landrat Walter Schneider

Landkreis Lörrach

.....

Landrat Tilman Bollacher

Landkreis Waldshut

L:\GuT\Amtsleitung\Stab Regionaler ÖPNV\Regio-S-Bahn_Loerrach\Weiterentwicklung RSB\022_Lörrach-Waldshuter-Erklärung\091015_Lö-Wa Erklärung - Entwurf_ueberarbeitet RVG.doc