

**Nr.: 154/2017**

|                        |   |            |
|------------------------|---|------------|
| ■ <b>Dezernat</b>      | III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik | 31.08.2017 |
| ■ <b>Fachbereich</b>   |   |            |
| ■ <b>Verfasser/-in</b> | Hoehler, Ulrich                           |            |
| ■ <b>Telefon</b>       | 07621 410-3000                            |            |

| <b>Beratungsfolge</b>  | <b>Status</b> | <b>Datum</b> |
|--|---------------|--------------|
| Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach | öffentlich    | 04.10.2017   |
| Kreistag   | öffentlich    | 18.10.2017   |

### **Tagesordnungspunkt**

### **Vereinbarungen zur Umsetzung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung der Elektrifizierung der Hochrheinstraße**

#### **Beschlussvorschlag**

Dem Vertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis Waldshut, dem Landkreis Lörrach und dem Kanton Basel-Stadt zur Umsetzung des Vertrags vom 06.09.2017 zur Elektrifizierung der Hochrheinstraße und der Absichtserklärung zu den Planungen der zur Fahrplanstabilisierung und zur Gewährleistung einer wirtschaftlich optimalen Betriebsqualität zwingend erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen wird zugestimmt.

Der Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis Waldshut und dem Landkreis Lörrach über die Finanzierung der Aktualisierung der Planungen der Leistungsphasen 1 und 2 zur Elektrifizierung der Hochrheinstraße wird zugestimmt.

## Bezug zum Haushalt

|   |                      |   |
|---|----------------------|---|
| Teilhaushalt  | 4                    | Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik   |
| Produktgruppe   | 51.10<br>54.70       | Verkehrsplanung<br>Öffentlicher Verkehr   |
| Produkt(e)  | 51.10.15<br>54.70.01 | Förderung Infrastruktur   |
| Wirkungsziel /<br>beabsichtigte Wirkung<br>(Was soll erreicht werden?)  |                      | Ein zukunftsorientiertes bedarfsgerechtes und umweltschonendes Mobilitätsangebot ist im Landkreis Lörrach sichergestellt.               |
| Leistungsziel /<br>angestrebtes Ergebnis<br>(Was müssen wir dafür tun?) |                      | Der Landkreis begleitet die Hochrheinelektrifizierung und bringt seine Interessen und Positionen in die jeweiligen Lenkungsgruppen ein. |
| Zielerreichungskriterium<br>(Indikator, Kennzahl, Leistungsmenge):      |                      | Fortschritt Hochrheinelektrifizierung<br>(Planungsphasen 3 + 4)   |

■ **Personelle Auswirkungen:**     nein     ja, ggf. Erläuterung

■ **Finanzielle Auswirkungen:**     nein     ja,

**im Ergebnishaushalt**

| Aufwand   | Ertrag | einmalig in | wiederkehrend |
|-----------|--------|-------------|---------------|
| 110.000 € |        | 2017/2018   |               |

**im Finanzhaushalt**

| Investitions-<br>kosten brutto | Zuschüsse<br>u. ä. | Investitions-<br>kosten LK netto | zeitliche<br>Umsetzung |
|--------------------------------|--------------------|----------------------------------|------------------------|
| 1.761 Mio. €                   |                    | 1.761 Mio. €                     | bis 2022               |

### Mittelbereitstellung - in EUR -

| ErgebnisHH        |                 | Zeilen-Nr. | 2016      | 2017                    | 2018    | 2019    | ab 2020   |
|-------------------|-----------------|------------|-----------|-------------------------|---------|---------|-----------|
| Bedarf            | Erträge         |            |           |                         |         |         |           |
|                   | Personalaufwand |            |           |                         |         |         |           |
|                   | Sachaufwand     | 17         |           | 110.000*)               |         |         |           |
|                   | Kalk. Aufwand   |            |           |                         |         |         |           |
| Plan              | Erträge         |            |           |                         |         |         |           |
|                   | Personalaufwand |            |           |                         |         |         |           |
|                   | Sachaufwand     | 17         |           | 70.000<br>(Übertragung) |         |         |           |
|                   | Kalk. Aufwand   |            |           |                         |         |         |           |
| FinanzHH investiv |                 | Zeilen-Nr. | 2016      | 2017                    | 2018    | 2019    | ab 2020   |
| Bedarf            | Einzahlung      |            |           |                         |         |         |           |
|                   | Auszahlung      | 14         |           |                         | 300.000 | 300.000 | 1.161.000 |
| Plan              | Einzahlung      |            |           |                         |         |         |           |
|                   | Auszahlung      | 14         | 2.000.000 | 2.000.000               |         |         |           |

■ **Deckungsvorschlag** (wenn Mittelbedarf größer als Plan)\*): Ermächtigungsübertragung PG 51.10

## Begründung

---

### ■ Sachverhalt

Auf der Grundlage der „Lörracher-Waldshuter Erklärung zur künftigen Zusammenarbeit zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis Lörrach und dem Landkreis Waldshut mit dem Ziel der Stärkung des regionalen Schienenpersonennahverkehrs im Gebiet der Landkreise Lörrach und Waldshut“ vom November 2011 und der „Basler Erklärung zur Gesamtfinanzierung der Elektrifizierung der Hochrheinbahn zwischen Basel (CH) und Erzingen (D)“ vom Januar 2013 wirkt der Landkreis Lörrach an dem Projekt der Elektrifizierung der Hochrheinstraße mit. Zuletzt wurde hierfür am 14.03.2016 zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Schweizerischen Bundesamt für Verkehr, dem Kanton Basel-Stadt, dem Kanton Schaffhausen, dem Landkreis Waldshut und dem Landkreis Lörrach eine Absichtserklärung geschlossen, der der Kreistag in seiner Sitzung am 11.05.2016 zugestimmt hat (Vorlage Nr. 064/2016).

Ausfluss der damaligen gemeinsamen Absicht war zum einen die Vorbereitung einer Finanzierungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn als Netzinhaberin für die Durchführung weiterer Planungsphasen und zum anderen die Bewilligung eines wesentlichen Zuschusses für die Durchführung der Planung seitens des INTERREG-Programms Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein. Für die anstehenden Leistungsphasen 3 + 4 war bislang der Zeitraum 2016 bis 2020 vorgesehen, unter anderem da sich die INTERREG-Förderung auf die laufende EU-Förderperiode bis zum Jahr 2020 bezieht. Der Planungsaufwand diesbezüglich wurde mit insgesamt 10 Mio. EUR angenommen; 5 Mio. EUR sind als INTERREG-Pauschalzuschuss bewilligt.

### Abzuschließende Vereinbarungen

Konkret ist aktuell zu regeln, dass die verschiedenen beteiligten Unternehmen der Deutschen Bahn AG die Arbeiten an den Leistungsphasen 3 + 4 nach HOAI durchführen, die Finanzierung indessen durch externe Partner erfolgt. Bei diesen Partnern handelt es sich neben dem INTERREG-Programm um das Land Baden-Württemberg, die Landkreise Waldshut und Lörrach und den Kanton Basel-Stadt. Die spätere Bau-Finanzierung soll mit Beiträgen des Landes Baden-Württemberg, der Bundesrepublik Deutschland (GVFG-Förderung), der Schweiz (FABI-Programm des Bundes/Kantone) sowie der beiden Landkreise erfolgen.

Aus inner-organisatorischen Gründen bei der Deutschen Bahn (Unterscheidung zwischen Inlands- und Auslandsaktivitäten) müssen die vertraglichen Vereinbarungen wie folgt aufgeteilt werden:

- In einem Vertragswerk werden die Zuwendungen und die Mitwirkung seitens des Landes und des Landkreises Waldshut mit der DB Netz AG und der DB Energie GmbH geregelt (Vertrag vom 06.09.2017; Anlage 1).
- In einem zusätzlichen Vertrag werden die Pflichten und Rechte des Vertrags vom 06.09.2017 auf die weiteren Finanzierungspartner Landkreis Lörrach und Kanton-Basel Stadt übertragen; dieses Dokument ist durch eine Absichtserklärung ergänzt, die unten unter Ziff. 2 erläutert wird (Entwurf vom 26.09.2017; Anlage 2).

Bei der Ausarbeitung der Vertragswerke waren verschiedene Änderungen gegenüber der Ausgangslage zu berücksichtigen. Diese wirken sich kostensteigernd aus und bedeuten in erster Linie einen höheren Zuwendungsbedarf:

1. Technisch-planerischer Zusatzaufwand sowie die inzwischen eingetretene Teuerung lassen den Aufwand für die Durchführung der Leistungsphasen 3 + 4 auf 13,302 Mio. EUR ansteigen. Dabei geht es um gegenüber der Vorplanung veränderte Regularien für den Lärmschutz und die Signaltechnik sowie um zusätzliche Gutachten wie Baugrund/Kontamination, Standsicherheit, Erschütterung, Immissionen, Umwelt, Landschaft, Baubetriebsplanung usw. Hinzuweisen ist an dieser Stelle darauf, dass die Deutsche Bahn bereits jetzt eine Finanzierungszusage für noch nicht absehbare Kostensteigerungen von bis zu 10% verlangt. Kostensteigerungen in den genannten Planungsphasen von mehr als 10% setzen dagegen eine schriftliche Zustimmung der Zuwendungsgeber voraus; für den Landkreis Lörrach würde dies eine erneute Befassung des Kreistags bedeuten.
2. Untersuchungen mit Blick auf befürchtete Fahrplaninstabilitäten (bezüglich des elektrifizierten Interregio-Expresses/IRE) haben ergeben, dass ein infrastruktureller Mehrbedarf besteht. Das Projekt muss daher gegenüber dem nach Abschluss der Leistungsphasen 1 + 2 angenommenen Verkehrsmodell verändert werden. Dabei handelt es sich um a) die Herrichtung des Mittelbahnsteigs am Bahnhof Lauchringen zur Ermöglichung von Bahnhaltungen und Kreuzungen sowie b) die Wiederherstellung des Kreuzungsbahnhofs Tiengen bzw. – alternativ – c) die Verlängerung des zweigleisigen Streckenabschnitts am Bahnhof Erzingen in Richtung Westen um ca. 1.000 m.

Die Planung dieser Infrastruktur konnte noch nicht in den Vertrag mit der Deutschen Bahn eingearbeitet werden und findet sich daher in der dortigen Präambel. Nach Abschluss verschiedener weiterer Prüfungen sollen die Bahn und die Zuwendungsgeber gemeinsam entscheiden, ob für ein fahrbahnstabiles Verkehrskonzept die zusätzliche Maßnahme b) oder c) vorzusehen ist (insbesondere auch unter Kostengesichtspunkten). Vor diesem Hintergrund war das Dokument zwischen dem Land Baden-Württemberg, den Landkreisen Waldshut und Lörrach und dem Kanton Basel-Stadt (Anlage 2) nicht lediglich als Vertrag mit verbindlichen Regelungen, sondern zusätzlich auch als Absichtserklärung für die Planung des infrastrukturellen Mehrbedarfs auszugestalten.

Als Grundlage für die Entscheidung zwischen Lösung b) und Lösung c) soll eine weitere Untersuchung zur Verlängerung des genannten zweigleisigen Streckenabschnitts erfolgen.

3. Nach den bisherigen Absprachen soll der Kanton Basel-Stadt denselben Anteil am Planungsaufwand wie jeweils die beiden deutschen Landkreise tragen. Durch die Aufwandssteigerung, die sich aus den Erläuterungen unter Ziff. 1 und Ziff. 2 ergibt, übersteigt dieser Anteil den bislang vom Stadtkanton angenommenen Aufwand von 1,4 Mio. CHF. Der Kanton Basel-Stadt macht daher geltend, dass nunmehr ein parlamentarisches Verfahren erforderlich werde, während die bisherigen Finanzausgaben im Rahmen der Verwaltungskompetenzen der Kantonsregierung gelegen hätten. Es fällt auf, dass unter Anwendung dieser Budgetgrenze (umgerechnet aktuell ca. 1,23 Mio. EUR) bezüglich des schweizerischen Betrags zu den Leistungsphasen 3 + 4 ein Anteil im Umfang von ca. 430.000 Euro nicht gedeckt und eine Beteiligung bei den Kosten unter Ziff. 2 offen ist. Das Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt hat angekündigt, das erforderliche parlamentarische Verfahren in die Wege zu leiten (vgl. Entwurf vom 26.09.2017, Art. 1 § 2 Abs. 4). Ein Zuwarten mit den Verträgen mit Rücksicht auf den Verfahrensausgang würde dagegen die auf den Zeitraum bis 2020 begrenzten INTERREG-Mittel in Gefahr bringen.
4. Neben einer Anpassung des Planungsprogramms für die Leistungsphasen 3 + 4 müssen wegen der veränderten Bedingungen (insbesondere Lärmschutz und Signaltechnik) Nachplanungen zur Aktualisierung des Ergebnisses der Leistungsphasen 1 + 2 erfolgen. Die gemeinsame Finanzierung dieses Aufwands ist durch das Land Baden-Württemberg, den Landkreis Waldshut und den Landkreis Lörrach in einer Vereinbarung zu regeln, für die ein Entwurf mit Stand 22.09.2017 vorliegt (Anlage 3). Trotz intensiven Bemühens konnten hierfür keine weiteren Finanzierungspartner, insbesondere auch nicht das INTERREG-Programm, aktiviert werden.

5. Die ursprünglich im Anschluss an die Leistungsphasen 1 + 2 vorgesehene fachmännische Nachweisführung über die Wirtschaftlichkeit des Projekts (Nutzen-Kosten-Untersuchung, NKU) hat eine veränderte Bedeutung erlangt. Inzwischen ist die NKU für den beabsichtigten Antrag für eine deutsche GVFG-Förderung entscheidend, nicht dagegen für die Entscheidungen des Schweizer Bunds für den sog. STEP 2030/35 (FABI-Programm). Mit der NKU werden die Umsetzbarkeit des Projekts bestätigt und bei Bedarf notwendige Optimierungen erarbeitet. Das bedeutet, dass die NKU-Ergebnisse erst zum Abschluss der Leistungsphasen 3 + 4 vorgelegt werden müssen. Allerdings sind die Verantwortung und der Aufwand – wie grds. bei Kommunen angestoßenen Projekten – allein auf der deutschen kommunalen Seite zu tragen, also durch die beiden Landkreise. Dies wird im Entwurf vom 26.09.2017 unter Art. 1 § 7 geregelt.

Der aktuelle Regelungsbedarf bei dem Projekt und die jetzt geschlossenen Vereinbarungen stehen sich demnach wie folgt gegenüber:

Mit der Deutschen Bahn ist die **Kostentragung für die Durchführung der Leistungsphasen 3 + 4 insgesamt** zu vereinbaren. Hiervon werden aktuell nur die Planungskosten ohne infrastrukturellen Mehrbedarf erfasst, sodass eine **weitere Zuwendungsvereinbarung** getroffen werden muss. Das **Innenverhältnis zwischen den Finanzierungsbeteiligten** kann **ebenfalls nicht abschließend** geregelt werden, da einerseits der Aufwand für die zusätzlichen Planungen noch nicht bekannt ist und andererseits der Kanton Basel-Stadt derzeit keine weiteren Zusagen treffen kann.

Mit dem Vertrag zu den Nacharbeiten im Rahmen der Leistungsphasen 1 + 2 und der abschließenden Untersuchung und Entscheidung zum Stichwort Kreuzungsbahnhof Tiengen versus Verlängerung des zweigleisigen Streckenabschnitts bei Erzingen gibt es für den Landkreis Lörrach **keine offenen Punkte im Bereich Machbarkeit/Vorplanung** mehr.

Offen ist indessen noch, wie die **technische Planungsbegleitung** der Deutschen Bahn im Interesse der Region, also der Landkreise Lörrach und Waldshut und des Kantons Basel-Stadt, organisiert und finanziert werden soll (siehe Entwurf vom 26.09.2017, Art. 1 § 6); auch hier bedarf es einer **weiteren Vereinbarung**.

Sämtliche noch ausstehenden Verträge sind dem Kreistag später zur Zustimmung vorzulegen.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die finanziellen Auswirkungen sind auf Seite 2 dieser Vorlage dargestellt. Auf die verschiedenen Vertragswerke aufgeschlüsselt lauten sie wie folgt:

- Ausgangspunkt ist die **Verpflichtungsermächtigung** (investiv) im Haushalt **i.H.v. 10.000.000 EUR**.
- Mit dem Vertrag vom 06.09.2017 (Anlage 1) und dem Innenvertrag (Anlage 2) entsteht für den Landkreis Lörrach ein **investiver Aufwand i.H.v. 1.660.400 EUR**. Außerdem wohnt den Verträgen ein **Kostensteigerungsrisiko** ohne Zustimmungserfordernis von max. 10%, also 166.040 EUR. Ob sich dieses Risiko manifestiert, ist derzeit nicht feststellbar.
- Ein weiteres, derzeit nicht zu planendes **Risiko** folgt aus der Unterdeckung der finanziellen Zusagen aufseiten des Kantons Basel-Stadt. Dieser Betrag beläuft sich nach aktuellem Umrechnungskurs auf 430.000 EUR, für den zu einem unbestimmten Anteil auch der Landkreis Lörrach in der Verantwortung stehen würde.
- Für die Verpflichtungen des Landkreises Lörrach mit Blick auf die Planung weiterer Infrastruktur (Mittelbahnsteig Lauchringen/Kreuzungsbahnhof Tiengen/Doppelspur bei

Erzingen) ist investiv nichts einzurechnen, da es aktuell lediglich um eine Absichtserklärung geht. Eine **Kostenbeteiligung** an der ausstehenden Untersuchung zur Doppelspur bei Erzingen wird den Ergebnishaushalt mit **ca. 10.000 EUR** belasten, kann allerdings im Rahmen der Produktgruppe Räumliche Planung (PG 51.10) gedeckt werden.

- Die erklärte Absicht des Kantons Basel-Stadt und der Landkreise Waldshut und Lörrach, eine technische Planungsbegleitung zu organisieren und zu finanzieren, hat aktuell keine finanziellen Auswirkungen.
- Mit dem Vereinbarungsentwurf vom 22.09.2017 (Anlage 3) entsteht für den Landkreis Lörrach ein **Aufwand im Ergebnishaushalt i.H.v. 100.000 EUR**. Hierfür können **verschiedene Ermächtigungsübertragungen** unter dem Stichwort Räumliche Planung zur Deckung herangezogen werden.
- Die Kostenbeteiligung des Landkreises Lörrach an der **Durchführung einer NKU** ist mit – vorläufig maximal – 100.000 EUR lediglich in der Mittelfristigen Investitionsplanung für 2021/2022 abzubilden.

Die eingetretenen Kostensteigerungen und Finanzierungsrisiken sind für alle Beteiligten des Projekts problematisch. Die hier zur Zustimmung vorgelegten Vereinbarungen vollziehen allerdings auch die gemeinsame Absichtserklärung vom Frühjahr 2016. **Mit Blick auf die überwiegenden Chancen der Hochrheinelektrifizierung und die Einigkeit nicht nur der grenzüberschreitenden Region sondern auch mit den Partnern Land Baden-Württemberg und Schweizer Bund empfiehlt die Verwaltung daher abschließend, den Verträgen zuzustimmen.**

---

Marion Dammann  
Landrätin

---

Ulrich Hoehler  
Erster Landesbeamter

- Anlage 1: Vertrag über die Planungen der Leistungsphasen 3 bis 4 nach HOAI (PV) der Infrastrukturmaßnahme „Elektrifizierung Hochrheinstrecke von Basel Bad Bf bis Bf Erzingen (Baden)“ zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis Waldshut, der DB Netz AG und der DB Energie GmbH vom 06.09.2017 mit Anlagen
- Anlage 2: Vertrag zur Umsetzung des Vertrags vom 06.09.2017 sowie Absichtserklärung zu den Planungen der zur Fahrplanstabilisierung und zur Gewährleistung einer wirtschaftlich optimalen Betriebsqualität zwingend erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis Waldshut, dem Landkreis Lörrach und dem Kanton Basel-Stadt (Entwurf Stand 26.09.2017)
- Anlage 3: Vereinbarung über die Finanzierung der Aktualisierung der Planungen der Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI (PV) der Infrastrukturmaßnahme „Elektrifizierung der Hochrheinstrecke von Basel Badischer Bahnhof bis Bahnhof Erzingen (Baden)“ (Entwurf Stand 22.09.2017)