
Nr.: 082/2019

■ Dezernat	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	21.02.2019
■ Fachbereich	Stellvertretende Dezernatsleitung	
■ Verfasser/-in	Gregotsch, Nina	
■ Telefon	07621 410-3030	

Beratungsfolge	Status	Datum
Kreistag	öffentlich	13.03.2019

Tagesordnungspunkt

Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den SPNV; Projektausweitung und zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen - Vertragsverhandlungen

Beschlussvorschlag

Die Landrätin wird beauftragt und ermächtigt mit dem Land Baden-Württemberg, dem Kanton Basel-Stadt und dem Landkreis Waldshut einen Innenvertrag zum Projekt Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den Schienenpersonennahverkehr, wie unter „Vertragsgestaltung – Neuer Innenvertrag“ dargestellt, zu verhandeln und abzuschließen.

Den in den Anlagen beigefügten Absichtserklärungen zwischen dem Landkreis Lörrach einerseits und der Großen Kreisstadt Rheinfelden (Baden), der Gemeinde Grenzach-Wyhlen und der Gemeinde Schwörstadt andererseits zur Finanzierung der Bahnsteigmaßnahmen auf der Gemarkung der jeweiligen Gemeinde im Rahmen des Projekts wird zugestimmt.

Die Landrätin wird beauftragt und ermächtigt, mit der Großen Kreisstadt Rheinfelden (Baden), der Gemeinde Grenzach-Wyhlen und der Gemeinde Schwörstadt Verträge zur Finanzierung der Planung der Bahnsteigmaßnahmen entsprechend der drei Absichtserklärungen zu verhandeln und abzuschließen.

Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt	4	Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik
Produktgruppe	51.10 54.70	Räumliche Planung ÖPNV
Produkt(e)	51.10.15 54.70.01	Verkehrsplanung ÖPNV/Förderung der ÖPNV-Infrastruktur
Wirkungsziel / beabsichtigte Wirkung (Was soll erreicht werden?)		Ein zukunftsorientiertes bedarfsgerechtes und umweltschonendes Mobilitätsangebot ist im Landkreis Lörrach sichergestellt.
Leistungsziel / angestrebtes Ergebnis (Was müssen wir dafür tun?)		Der Landkreis begleitet aktiv die derzeit laufenden Projekte (Hochrheinelektrifizierung [...]) und bringt seine Interessen und Positionen in die jeweiligen Lenkungsgremien ein
Zielerreichungskriterium (Indikator, Kennzahl, Leistungsmenge):		Fortschritt der Leistungsphasen 3+4

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

■ **Finanzielle Auswirkungen:** nein ja,

<input type="checkbox"/> im Ergebnishaushalt	Aufwand	Ertrag	einmalig in	wiederkehrend
	€	€		
<input type="checkbox"/> im Finanzhaushalt	Investitions- kosten brutto	Zuschüsse u. ä.	Investitions- kosten LK netto	zeitliche Umsetzung
	1.679.000 €	€	1.679.000 €	bis 2022

Mittelbereitstellung - in EUR -

ErgebnisHH		Zeilen-Nr.	2018	2019	2020	2021	ab 2022
Bedarf	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand						
	Kalk. Aufwand						
Plan	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand						
	Kalk. Aufwand						
FinanzHH investiv		Zeilen-Nr.	2018	2019	2020	2021	ab 2022
Bedarf	Einzahlung						
	Auszahlung	14		803.700			
Plan	Einzahlung						
	Auszahlung	14	300.000	300.000	1.475.300	300.000	1.061.000

■ **Deckungsvorschlag** (wenn Mittelbedarf größer als Plan)

Begründung

■ Sachverhalt

Der Kreistag des Landkreises Lörrach hat in seiner Sitzung vom 18.10.2017 dem Vertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg, den Landkreisen Lörrach und Waldshut und dem Kanton Basel-Stadt zur „Umsetzung des Vertrags vom 09.06.2017 zur Elektrifizierung der Hochrheinstraße“ sowie der „Absichtserklärung zu den Planungen der zur Fahrplanstabilisierung und zur Gewährleistung einer wirtschaftlich optimalen Betriebsqualität zwingend erforderliche Infrastrukturmaßnahmen“ zugestimmt (vgl. Vorlage Nr. 154/2017).

Einen nicht-öffentlichen Zwischenstandbericht über die Planungen bei der Elektrifizierung der Hochrheinbahn hat die Verwaltung in der Sitzung des Umweltausschusses vom 04.07.2018 gegeben (Vorlage Nr. 157/2018). In einer gemeinsamen Klausurtagung der beiden Kreistage des Landkreises Lörrach und des Landkreises Waldshut Ende Januar 2019 wurde der neue Projektinhalt und -umfang dargestellt und erörtert. Über Stand und Inhalt der Vertragsverhandlungen zur Finanzierung der zusätzlich benötigten Infrastruktur wurde – auch zur Vorbereitung der hier vorgeschlagenen Entscheidung – im Umweltausschuss am 06.02.2019 nicht-öffentlich beraten (vgl. Vorlage Nr. 027/2019).

ZUSÄTZLICHE INFRASTRUKTUR:

Nach qualifizierter Unterbrechung des Elektrifizierungsprojekts 2012 und der Wiederaufnahme mit Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung für die Leistungsphasen 3 und 4 HOAI am 09.06.2017 haben sich neue verkehrliche Anforderungen an Strecke herausgestellt. Dabei geht es um mehr Züge, längere Züge, Barrierefreiheit und neue Haltepunkte. Die Infrastrukturmaßnahmen, mit welchen diesen neuen, höheren Anforderungen entsprochen wird, wurden zwischenzeitlich erarbeitet und mit Machbarkeitsstudien hinterlegt. Ebenfalls hat die Deutschen Bahn eine Prognose zu den Baukosten erstellt, aus welchen sich auch die Planungskosten bis zum Abschluss der Leistungsphase (Lph) 4 HOAI ableiten lassen.

Zur Finanzierung der Planungen der zusätzlich erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen soll eine den „Hauptvertrag“ vom 09.06.2017 zwischen der Deutschen Bahn, dem Land Baden-Württemberg und dem Landkreis Waldshut ergänzende Finanzierungsvereinbarung (sog. 1. Nachtrag) geschlossen werden. In diese aufgenommen und finanziert werden sollen Maßnahmen, die die folgenden Leistungen ermöglichen:

- 1) **Mehr Züge:** Nach dem sog. Zielkonzept+, auf welches sich die Projektpartner 2009 einigten, ist eine Erhöhung der Anzahl der Züge pro Tag um 17 bzw. um 75% gegenüber dem Ist-Zustand vorgesehen. Auf der bestehenden Infrastruktur lässt sich dieses Betriebskonzept nicht (mehr) DB-richtlinienkonform konstruieren. Erforderlich wird deswegen die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten am Bahnhof Waldshut sowie auf dem Abschnitt Waldshut – Erzingen. Das Projekt der Hochrheinelektrifizierung soll deswegen um die folgenden Maßnahmen erweitert werden:
 - Maßnahme 1: Umbau Hp Lauchringen: Neubau Bahnsteig an Gleis 2 gemeinsam mit dem Bau einer Personenüberführung mit zwei Treppenaufgängen für rund 1,5 Mio. EUR (Planungskosten bis Lph 4: 0,144 Mio. EUR).
 - Maßnahme 2: Umbau Hp Tiengen: Ausbau des Haltepunkts zu einer Kreuzungsstation für rund 6,5 Mio. EUR (Planungskosten bis Lph 4: 0,624 Mio. EUR).
 - Maßnahme 3: Optimierung Bestand Bf Waldshut und auf dem Abschnitt Waldshut – Erzingen: Neubau Bahnsteig an Gleis 7 im Bahnhof Waldshut und Ermöglichung

schnellere Einfahrt im Bahnhof; Einsatz einer schnellen Weiche bei Erzingen und Beseitigung eines Geschwindigkeitseinbruchs westlich von Tiengen für zusammen rund 4,3 Mio. EUR (Planungskosten bis Lph 4: 0,409 Mio. EUR).

- 2) Längere Züge und Barrierefreiheit:** Nach der Elektrifizierung sollen Züge mit einer Länge von bis zu 2 x 75 Metern fahren. Diese bedürfen einer Bahnsteiglänge von ≥ 155 Meter. Entlang der zu elektrifizierenden Gesamtstrecke gibt es 18 Stationen mit 42 Bahnsteigen, von denen 22 kürzer als 155 Meter sind. Die Kosten für eine Verlängerung all dieser Bahnsteige auf 155 Meter Länge werden mit rund 5 Mio. EUR prognostiziert. Für die im Landkreis Lörrach belegenen Stationen (Maßnahme 4.1) in Grenzach-Wyhlen, Rheinfeldern (Baden) und Schwörstadt werden Kosten von rund 1,6 Mio. EUR erwartet (Planungskosten bis Lph 4: 0,151 Mio. EUR).

Perspektivisch (Realisierung „Herzstück Basel“) sollen Züge mit bis zu 3 x 75 Metern Länge fahren, wodurch eine Bahnsteiglänge ≥ 230 Meter erforderlich wird. Einigkeit besteht darin, dass diese Länge zum aktuellen Zeitpunkt nicht realisiert und bei den weiteren Planungen nur insoweit berücksichtigt werden soll, als keine zusätzlichen Kosten im Sinne von notwendigem Landerwerb o. ä. entstehen. Für diese „Freihaltungsplanung“ werden bis zu Lph 4 insgesamt 70.000 EUR Planungskosten erwartet (Maßnahme 5).

Eine Bahnsteigverlängerung kann nur dann über das Förderprogramm des Bundes-GVFG finanziert werden, wenn auch weitgehend die Barrierefreiheit der Bahnstationen hergestellt wird. Konkret geht es hierbei um die Höhe der Bahnsteige und die Barrierefreiheit der Bahnanlagen selbst. Die Bahnsteige an der Hochrheinbahn haben im Landkreis Lörrach eine Höhe von 38 Zentimeter. Zu einem barrierefreien Be- und Entsteigen der (Nahverkehrs-)Züge ist eine Bahnsteigkantenhöhe von jeweils 55 Zentimetern erforderlich. Auch sind nicht alle Stationen im Landkreis (richtlinienkonform) barrierefrei ausgestaltet. Für die Realisierung der Barrierefreiheit in Grenzach-Wyhlen, Rheinfeldern (Baden) und Schwörstadt (Maßnahme 6.1) werden Baukosten in Höhe von rund 16 Mio. EUR prognostiziert (Planungskosten bis Lph 4: 1,532 Mio. EUR).

Unter dieser verkehrlichen Anforderung gewinnt der Bahnhof Waldshut eine besondere Bedeutung. Dieser wird neben den unter Maßnahme 3 aufgezeigten baulichen Änderungen weitere Umbauten erfahren. Insbesondere gibt es bei diesem zwei Möglichkeiten die Barrierefreiheit zu erreichen. Bei der nicht favorisierten Variante (Maßnahme 11) wird das heute durchgehende Gleis 2 in ein Stumpfgleis verwandelt. Um dies zu verhindern und Gleis 2 als „vollwertiges“ Gleis zu erhalten, ist eine „aufwändigere“ Variante der Barrierefreiheit gewählt worden (Maßnahme 12). Für den Erhalt des Gleises 2 werden Baukosten in Höhe von 660.000 EUR erwartete (Planungskosten bis Lph 4: 297.000 EUR)

- 3) Neue Haltepunkte:** Entlang der Hochrheinbahn sollen im Zuge der Projektrealisierung außerdem drei neue Haltepunkte realisiert werden, nämlich:
- Rheinfeldern-Warmbach (Maßnahme 8) am westlichen Rand des Ortsteils Warmbach, nahe am bestehenden Bahnübergang Hertener Straße mit Baukosten von ca. 3 Mio. EUR (Planungskosten bis Lph 4: 0,284 Mio. EUR)
 - Bad Säckingen-Wallbach mit Baukosten von ca. 2,6 Mio. EUR (Maßnahme 9)
 - Waldshut-West mit Baukosten von ca. 3 Mio. EUR (Maßnahme 10)

Aufgrund dieser umfassenden Maßnahmen an den Bahnstationen wurde das Projekt der Elektrifizierung erweitert und ist nun als Projekt „Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)“ zu führen.

Außerdem soll in die abzuschließende Finanzierungsvereinbarung als Maßnahme 13 die Vorplanung des Neubaus des Rappensteintunnels aufgenommen werden. Hierbei handelt es sich um eine Sicherheitsplanung, da bei diesem Tunnelbauwerk aktuell u. a. Bedenken

hinsichtlich des Erhalts des Bestandsschutzes bestehen. Die Planungskosten hierfür bis Lph 4 werden mit 1,332 Mio. EUR angegeben.

GESAMTPROJEKTKOSTEN:

2013 waren für Planung und Bau des damaligen Projekts Gesamtkosten in Höhe von 160 Mio. EUR veranschlagt. Die aktuelle Kostenschätzung hat unter Berücksichtigung der derzeitigen Marktpreisentwicklung im Bausektor zu einer Anhebung der Kostenprognose auf 180 Mio. EUR geführt. Die Finanzierung dieser Planungen für 13,302 Mio. EUR sind in dem Vertrag über die Planungen der Lph 3 und 4 der Infrastrukturmaßnahme „Elektrifizierung Hochrheinstrecke von Basel Bad Bf bis Bf Erzingen (Baden)“ enthalten („Hauptvertrag“). Der Landkreis Lörrach beteiligt sich an diesen, soweit sie nicht durch Zuschuss aus dem INTERREG-Programm (5 Mio. EUR) gedeckt sind, gemäß der damaligen Zustimmung zu 1/5 (Kreistag vom 18.10.2017). Im Übrigen wird der Aufwand von den anderen finanzierenden Partnern Land Baden-Württemberg (2/5), Landkreis Waldshut (1/5) und Kanton Basel-Stadt (1/5) getragen.

Aufgrund der zusätzlich erforderlichen Infrastruktur und der Projekterweiterung wird für das (neue) Gesamtprojekt eine Gesamtinvestition von ca. 286 Mio. EUR veranschlagt (Preisstand 2018). Die oben genannten zusätzlichen Maßnahmen lösen Gesamtkosten in Höhe von rund 105 Mio. EUR aus. Eine schematische Darstellung der Kosten ist der Anlage „Übersicht Finanzierung (gesamt)“ zu entnehmen. Ebenfalls in der Anlage beigefügt ist eine Übersicht über die einzelnen Maßnahmen und eine Aufschlüsselung der Kosten nach Baukosten, Planungskosten der Lph 2, 3 und 4 HOAI und der Summe, welche für die abzuschließende zusätzliche Finanzierungsvereinbarung relevant sind.

FINANZIELLE BETEILIGUNG LANDKREIS LÖRRACH BEI DER ZUSÄTZLICHEN INFRASTRUKTUR:

Da die Maßnahmen 1, 2, 3 und 13 für die Realisierung der Elektrifizierung bzw. der späteren Fahrbarkeit des Zielfahrplans erforderlich sind, ist seitens der Finanzierungspartner die gleiche Finanzierungsbeteiligung vorgesehen, wie bei der „Hauptleistung“ (Elektrifizierung): Land Baden-Württemberg 2/5, Kanton Basel-Stadt und Landkreise Waldshut und Lörrach jeweils 1/5 der Planungskosten (Beteiligungsumfang Landkreis Lörrach bis Lph 4: ca. 502.000 EUR).

Die Planung zum Erhalt der Durchbindung des Gleises 2 im Bahnhof Waldshut (Teil der Maßnahme 12) ist Ausfluss der Barrierefreiheit. Zur Erreichung dieser müsste in einer seitens des Landkreises Waldshut und des Landes Baden-Württemberg nicht favorisierten, kostengünstigeren Variante das Gleis 2 in ein sog. Stumpfgleis verwandelt werden, d. h. es endet in einer Sackgasse und ein Zug könnte dieses nicht mehr durchfahren. Der Erhalt der Durchfahrbarkeit des Gleises 2 ist für die Fahrbarkeit des Zielfahrplans zwar nicht zwingend erforderlich, aber der Landkreis Waldshut verweist zutreffend auf die Zukunftsfähigkeit des Bahnhofs und spricht sich deswegen für einen Erhalt des Gleises 2 aus. Da dies Vorteile für die ganze Strecke bzw. für den Zugverkehr bringen kann, wird eine Beteiligung der anderen Finanzierungspartner nach oben genanntem Verteilerschlüssel vorgeschlagen. Die Finanzierungsbeteiligung des Landkreises Lörrach an den Planungen würde sich dabei auf ca. 13.000 EUR belaufen.

An den Bahnsteigmaßnahmen (Maßnahmen 4 und 6) auf dem Gebiet des Landkreises Waldshut beteiligt sich der Landkreis Lörrach nicht. Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich an Bahnsteigmaßnahmen, wie an den Planungen des Gesamtprojekts, zu 2/5. Der Kanton Basel-Stadt beteiligt sich – vorbehaltlich parlamentarischer Zustimmung – an den Planungen der Bahnsteigverlängerungen bis Lph 4 zu 1/5. Daraus folgt, dass auf Seiten des Landkreises Lörrach und seiner Städte und Gemeinden Folgendes finanziert werden muss:

Maßnahme 4.1 (Bahnsteigverlängerungen im Landkreis Lörrach):

Planungskosten bis einschließlich Lph 4 in Höhe von 0,151 Mio. EUR x 2/5 = 61.000 EUR

Maßnahme 5 (Freihalteplanung für Gesamtstrecke):

Planungskosten bis einschließlich Lph 4 in Höhe von 70.000 EUR x 1/5 = 14.000 EUR

Maßnahme 6.1 (Bahnsteighöhe und Barrierefreiheit im Landkreis Lörrach):

Planungskosten bis einschließlich Lph 4 in Höhe von 1,532 Mio. EUR x 3/5 = 919.000 EUR

Im Landkreis Lörrach ist es bislang geübt, insbesondere bei der damaligen Realisierung des S-Bahn-Verkehrs auf der Garten- und Wiesentalbahn, dass Maßnahmen an Bahnstationen in den (freiwilligen) Aufgabenbereich der Städte und Gemeinden fallen. So übernahm der Landkreis bei der Garten- und Wiesentalbahn die Planungs- und Ausbaukosten für die Infrastruktur, während die Städte und Gemeinden entlang den Bahnstrecken die Kosten für die Haltestellen trugen. Zuletzt wurde der Haltepunkt Schopfheim-Schlattholz seitens der Stadt Schopfheim allein, also ohne Beteiligung des Landkreises Lörrach bzw. des Zweckverbands Regio-S-Bahn 2030, verwirklicht.

Die Maßnahmen 4.1 und 6.1 betreffen im Landkreis die Große Kreisstadt Rheinfeldens (Baden) sowie die Gemeinden Grenzach-Wyhlen und Schwörstadt. Dies gilt auch für die Maßnahme 5. Seitens dieser Kommunen wurde der **dringende Wunsch** geäußert, dass sich der Landkreis zumindest hälftig am kommunalen Finanzierungsanteil am Planungsaufwand bis einschließlich der Leistungsphase 4 beteiligt. Die drei Gemeinden verweisen darauf, dass sich das vorliegende Projekt vom Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn unterscheidet. Es bestehe nicht allein ein erweitertes lokales Interesse an der Ertüchtigung der Hochrheinbahn, sondern vielmehr sei die Strecke von gesamt-regionaler Bedeutung. So seien die nun anstehenden Maßnahmen u. a. auch auf Anforderungen, die seitens der Schweiz (Bahnsteiglänge) und der Bundesrepublik Deutschland (Bahnsteighöhe und Barrierefreiheit) gestellt würden, zurückzuführen. Ebenso ergebe sich durch das Projekt ein unausweichlicher zeitlicher Zwang, die Maßnahmen in diesem und in den nächsten Jahren planen und umsetzen zu lassen.

Die Große Kreisstadt Rheinfeldens (Baden) sieht es darüber hinaus als ein **wichtiges Symbol** an, wenn sich der Landkreis auch anteilig an den Planungskosten für den oben bereits dargestellten neu vorgesehenen Haltepunkt Rheinfeldens-Warmbach (Maßnahme 8) beteiligt.

Die Verwaltung hat die vorgenannten Wünsche entgegengenommen und hält hier eine **politische Entscheidung** für erforderlich.

Beteiligt sich der Landkreis an den Planungskosten für die Bahnstationen, so könnte dies eine Blaupause für künftige Ertüchtigungsplanungen im Zusammenhang mit Bahnhaltstellen darstellen, vgl. beispielsweise die erwogenen neuen Haltepunkte an der Garten- und Wiesentalbahn (Zentralklinikum, Lörrach-Zollweg und Maulburg-West). Ebenso sind die Bestrebungen zur Reaktivierung der Kandertalbahn zu sehen, bei welcher neben Maßnahmen an der Strecke auch die Ertüchtigung vieler Bahnstationen als erforderlich gelten muss. Gleiches gilt für die Baukosten; welcher Bauaufwand künftig im Landkreis für SPNV-Haltestellen an Bahnstrecken insgesamt entsteht, ist derzeit in keiner Weise abschätzbar. Daher könnte derzeit allenfalls über eine Beteiligung des Landkreises am Planungsaufwand diskutiert werden. Bei neuen Haltestellen sieht die Verwaltung an der Hochrheinbahn jedenfalls ein ganz überwiegendes örtliches Interesse.

Der Umweltausschuss ist in seiner nichtöffentlichen Sitzung vom 06.02.2019 der Bitte Rheinfeldens (Baden), Grenzach-Wyhlens und Schwörstadts gefolgt und hat sich mit Blick auf die durch den Interregio-Express geschaffenen Verbindung zum Fernverkehr und die überregionale Bedeutung des Projekts einstimmig für eine hälftige Beteiligung des Landkreises an den kommunalen Anteilen der Maßnahmen 4.1, 5, 6.1 und 8 ausgesprochen.

Die für den Landkreis in Rede stehenden Kosten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

	prognostizierte Baukosten in Mio. EUR	Planungskosten bis Lph 4 in Mio. EUR	Finanzierungsanteile Dritter	Anteil im Landkreis Lörrach in Mio. EUR
Maßnahmen 1, 2, 3, 13	12,278 (ohne Maßnahme 13)	2,579 (mit Maßnahme 13)	Land 2/5 Kanton BS 1/5 LK WT 1/5	0,502
Teil-Maßnahme 12	0,660	0,064		0,013
Maßnahme 4.1	1,581	0,152	Land 2/5 Kanton BS 1/5	0,061* (*50% LK LÖ)
Maßnahme 5	-	0,070	Land 2/5 Kanton BS 1/5 LK WT 1/5	0,014* (*50% LK LÖ)
Maßnahme 6.1	15,975	1,532	Land 2/5	0,919* (*50% LK LÖ)
Maßnahme 8	2,964	0,284		0,170* (*50% LK LÖ)

Planungsstand 31.01.2019
(mögliche technische/wirtschaftliche Vereinfachungen noch zu prüfen)

VERTRAGSGESTALTUNG - ZUSÄTZLICHE FINANZIERUNGSVEREINBARUNG (1. NACHTRAG):

Für die dargestellten Maßnahmen 1 bis 13 ist eine weitere Finanzierungsvereinbarung mit der DB Netz AG, der DB Energie GmbH und DB Station & Service AG zu schließen. Diese soll, wie bereits für die „Hauptleistung“ Elektrifizierung praktiziert, für die Finanzierungspartner durch das Land Baden-Württemberg und den Landkreis Waldshut unterzeichnet werden. Die Rechte und Pflichten der weiteren Finanzierungspartner, Kanton Basel-Stadt und Landkreis Lörrach, werden in einem Vertrag zwischen den Finanzierungspartnern geregelt (gleiches Vorgehen wie in 2017). Beide Verträge befinden sich aktuell in Erarbeitung.

Die **zusätzliche Finanzierungsvereinbarung** („1. Nachtrag“) mit den Unternehmen der Deutschen Bahn, welche der Landkreis Lörrach nicht unterzeichnen wird, soll den 2017 geschlossenen Hauptvertrag modifizieren und ihn um die Planung der zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen ergänzen. Kern dieser zusätzlichen Finanzierungsvereinbarung wird die Beauftragung der Planung bis einschließlich der Leistungsphase 4 der oben dargestellten zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen im Umfang von max. 8,430 Mio. EUR sein.

Durch die ergänzende Finanzierungsvereinbarung wird auch die bereits im Vertrag vom 06.09.2017 enthaltene Regelung zu Kostensteigerungen angepasst. Kostensteigerungen bis einschließlich 10% der prognostizierten Planungskosten bedürfen keiner Zustimmung der Finanzierungspartner und müssen von diesen getragen werden. Durch die mit der Projektausweitung verbundene Erhöhung des Planungsaufwandes von 13,302 Mio. EUR um max. 8,430 Mio. EUR auf max. 21,732 Mio. EUR ist auch eine Erhöhung des Rahmens für mögliche Kostensteigerungen verbunden, welche von den Finanzierungspartnern ohne vorherige Zustimmung abgedeckt werden müssen.

Die Planungen werden darüber hinaus nach der digitalen Methode Building Information Modeling (BIM) erfolgen. Diese Planungsmethode war im Vertrag 2017 noch nicht festgelegt. Bei der Bauwerksdatenmodellierung können alle am Projekt Beteiligten auf eine zentrale Datenquelle zugreifen. Basis hierfür ist ein 3D-Modell, in dem die Einzelplanungen aller Gewerke visualisiert werden. Im Zusammenspiel mit Kostenkalkulationen und terminlichen

Entwicklungen erlauben diese Visualisierungen eine zuverlässige Planung des Bauvorhabens und höhere Transparenz. Bei der Deutschen Bahn sollen ab jetzt alle Planungen nach dieser Methode erfolgen, so nun auch der Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn.

Die ergänzende Finanzierungsvereinbarung befindet sich bei der Deutschen Bahn aktuell im Genehmigungsprozess, sodass mit Unterzeichnung im ersten Halbjahr 2019 gerechnet wird.

VERTRAGSGESTALTUNG - NEUER INNENVERTRAG:

Die Rechte und Pflichten der Finanzierungspartner untereinander, insbesondere auch derer, die die ergänzende Finanzierungsvereinbarung nicht zeichnen, soll, wie bereits 2017 in einem sog. **Innenvertrag** geregelt werden. Anders als beim „Hauptvertragsverhältnis“ mit der Deutschen Bahn soll der bestehende Innenvertrag jedoch nicht ergänzt bzw. modifiziert, sondern zur besseren Lesbarkeit und Vereinfachung durch das neue Vertragswerk ersetzt werden.

Vertragspartner des neuen Innenvertrags werden neben dem Land Baden-Württemberg und dem Kanton Basel-Stadt die Landkreise Lörrach und Waldshut. Inhaltlich sollen folgende Regelungen enthalten sein:

- Abschließende Regelung der Rechte und Pflichten der Parteien in Bezug auf die Verträge mit der Deutschen Bahn zur Planung der „Hauptleistung“ und den zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen
- Kostenregelung
 - Die Kosten für die Planungen der Leistungsphasen 3 bis 4 nach HOAI der Elektrifizierung werden durch INTERREG-Fördermittel in Höhe von 5 Mio. EUR bezuschusst. Die restlichen Gesamtkosten (aktuell 8.320.800 EUR) werden vom Landkreis Lörrach zu einem Anteil von 1/5 getragen (aktuell 1.660.400 EUR).
 - An den Planungskosten für die Maßnahmen 1, 2, 3, 5 und 13 beteiligt sich der Landkreis zu einem Anteil von je 1/5 (aktuell max. 515.800 EUR).
 - Bei den Maßnahmen 4 und 6 wird bei der Kostentragung je nach Belegenheit der Bahnstationen nach den beiden Landkreisen differenziert, sodass sich der Landkreis allein an den Planungen der Bahnstationen in Grenzach-Wyhlen, Rheinfeldern (Baden) und Schwörstadt beteiligt. Der Landkreis wird sich vertraglich verpflichten, für diese Bahnstationen bei der Maßnahme 4 ein Anteil von 2/5 und bei der Maßnahme 6 ein Anteil von 3/5 der Kosten der Planungen bis einschließlich Lph 4 HOAI zu übernehmen (Maßnahme 4 aktuell max. 60.800 EUR, Maßnahme 6 aktuell max. 919.200 EUR). In der vertraglichen Regelung wird ein Verweis auf die mit Grenzach-Wyhlen, Rheinfeldern (Baden) und Schwörstadt zu schließenden „Unterverträge“ enthalten sein.
 - Bei der Maßnahme 8 wird der Landkreis ebenfalls ein Anteil von 3/5 für die Planungskosten bis einschließlich Lph 4 HOAI übernehmen (aktuell max. 170.400 EUR).
 - An den Maßnahmen 9 und 10 wird sich der Landkreis finanziell nicht beteiligen.
 - Die Maßnahme 11 wird aufgrund der Planung von Maßnahme 12 nicht geplant werden. Bei der Maßnahme 12 beteiligt sich der Landkreis schließlich allein an den Planungen der Durchgängigkeit des Gleises 2 betreffend an den Planungen bis einschließlich der Leistungsphase 4 zu 1/5 (aktuell max. 12.800 EUR).
- Kostensteigerungen; im „Hauptvertrag“ mit den Unternehmen der Deutschen Bahn ist, wie oben bereits dargestellt, eine Regelung Kostensteigerungen bis einschließlich 10% enthalten. Im Innenvertrag ist zu regeln, dass Kostensteigerungen, soweit sie anfallen, den jeweiligen Maßnahmen zugeordnet und entsprechend dem Verhältnis der Beteiligungsquote der jeweiligen Partner mit Zahlungspflicht zugeordnet werden. Für Kostensteigerungen über 10% wird eine Sprechklausel vereinbart werden.

- Regelungen zur Zahlungsabwicklung und Ausübung der Gestaltungsrechte den „Hauptvertrag“ entsprechen den Regelungen im aktuell gültigen Innenvertrag von 2017.
- Erarbeitung der Standardisierten Bewertung durch die PTV Planung Transport Verkehr AG und hälftige Tragung der Kosten durch die Landkreise Waldshut und Lörrach.
- Womöglich ist eine Planungsbegleitung, für die der Kanton Basel-Stadt und die beiden Landkreise im damaligen Vertrag eine Absichtsbekundung abgegeben hatten, zu regeln.
- Der alte Innenvertrag (2017) geht im neuen Innenvertrag (2019) auf.

VERTRAGSGESTALTUNG - VERTRÄGE MIT RHEINFELDEN (BADEN), GRENZACH-WYHLEN UND SCHWÖRSTADT:

Die Maßnahmen 4.1, 5, 6.1 und 8 betreffen die im Landkreis Lörrach belegenen Bahnstationen. Wie oben erläutert hat sich der Umweltausschuss am 06.02.2019 dafür ausgesprochen, dass sich der Landkreis Lörrach und die jeweils betroffene Gemeinde bei diesen Maßnahmen den kommunalen Finanzierungsanteil der Planungen bis einschließlich Lph 4 HOAI hälftig teilen.

Im Außenverhältnis mit den Unternehmen der Deutschen Bahn werden die entsprechenden Planungen durch das Land Baden-Württemberg und den Landkreis Waldshut beauftragt. Im Innenverhältnis mit den anderen Finanzierungspartnern muss der Landkreis Lörrach für den kommunalen Anteil eintreten. Erst in einem weiteren „**Untervertragsverhältnis**“ erfolgt die Kostenaufteilung zwischen dem Landkreis und Rheinfelden, Grenzach-Wyhlen und Schwörstadt. Da sowohl die ergänzende Finanzierungsvereinbarung mit den Unternehmen der Deutschen Bahn als auch der neue Innenvertrag noch nicht endabgestimmt sind, können auch diese Unterverträge nicht (abschließend) erarbeitet werden. Deren künftiger Inhalt ist jedoch den dieser Vorlage beiliegenden Absichtserklärungen zu entnehmen:

- Der Landkreis und die jeweils betroffene Stadt bzw. Gemeinde tragen jeweils die Hälfte der kommunalen Finanzierungsanteile bei den Maßnahmen 4.1, 5, 6.1 und 8.
- Kostensteigerungen bis einschließlich 10% der prognostizierten Planungskosten des (neuen) Gesamtprojekts bedürfen keiner Zustimmung der Finanzierungspartner und müssen von diesen getragen werden. Bei einer Kostensteigerung von mehr als 10% ist es dem Landkreis unabhängig von der vertraglichen Regelung mit der Stadt bzw. Gemeinde unbenommen, seine finanzielle Beteiligung am Gesamtprojekt nicht fortzusetzen. Kostensteigerungen werden, soweit möglich den jeweiligen Maßnahmen zugeordnet und entsprechend dem Verhältnis der Beteiligungsquoten von beiden jeweiligen Finanzierungspartnern getragen. Beträgt die Kostensteigerung bei den Maßnahmen, bei welchen die jeweils betroffene Stadt bzw. Gemeinde mitfinanziert, mehr als 10%, so ist es der Stadt bzw. Gemeinde unabhängig von den vertraglichen Regelungen mit dem Landkreis unbenommen, ihre finanzielle Beteiligung an den entsprechenden Maßnahmen nicht fortzusetzen. Die Partner sagen zu, vor einem jeweiligen Projektausstieg diesen einander anzukündigen und zu besprechen; hierfür werden Fristen vereinbart.
- Das Projekt des Ausbaus und der Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den Schienenpersonennahverkehr soll in einer Arbeitsgruppe des Zweckverbands Regio-S-Bahn 2030 begleitet werden.

Die Große Kreisstadt Rheinfelden (Baden) und die Gemeinden Grenzach-Wyhlen und Schwörstadt haben vorbehaltlich der Beschlüsse ihrer jeweiligen Gremien Zustimmung zur Absichtserklärung und zum Abschluss eines entsprechenden Vertrages signalisiert.

Die Vertragsverhältnisse, sowie die zentralen Vertragsinhalte sind in der Darstellung unten nochmals knapp zusammengefasst:

1) Vertragsparteien: Land Baden-Württemberg, Landkreis Waldshut, DB Netz, DB Energie

Hauptvertrag vom 06.09.2017: Vertrag über die Planung der Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI (PV) der Infrastrukturmaßnahme „Elektrifizierung Hochrhein-Strecke von Basel Bad Bf bis Bf Erzingen (Baden)

Auftragsgegenstand: Lph 3 + 4 HOAI der Elektrifizierung der Bahnstrecke zw. Basel Bad Bf und Bf Erzingen (Baden)

Auftragsvolumen: 13,302 Mio. EUR

Ergänzende Finanzierungsvereinbarung (1. Nachtrag); zusätzlicher Vertragspartner DB Station & Service

Auftragsgegenstand: Planungen bis einschließlich Lph 4 HOAI der zusätzlichen Maßnahmen:

- 1) Umbau Bf Lauchringen
- 2) Umbau Hp Tiengen
- 3) Optimierung Bestand Bereich Erzingen/fr. Strecke und Umbau Bf Waldshut (Gleis 7)
- 4) Bahnsteigverlängerungen auf 155m
- 5) Freihaltungsplanung Bahnsteigverlängerungen auf 230m
- 6) Erhöhung und Barrierefreiheit der Bahnsteige
- 7) entfallen
- 8) zusätzlicher Hp Rheinfelden-Warmbach
- 9) zusätzlicher Hp Bad Säckingen-Wallbach
- 10) zusätzlicher Hp Waldshut-West
- 11) entfallen
- 12) Umbau Bf Waldshut: Barrierefreiheit
- 13) Risikovorsorgeplanung Rappensteintunnel

Auftragsvolumen: max. 8,429 Mio. EUR

Abschluss im 1. Hbj. 2019 vorgesehen

2) Vertragsparteien: Land Baden-Württemberg, Kanton Basel-Stadt sowie Landkreise Waldshut und Lörrach

~~**Innenvertrag 2017** zum Hauptvertrag vom 06.09.2017:~~

~~Regelungsgegenstand: Rechte und Pflichten der Vertragspartner in Bezug auf die Rechte und Pflichten aus dem Hauptvertrag vom 06.09.2017~~

~~Zahlungspflicht für den Landkreis Lörrach: die Leistungsphasen 3 + 4 HOAI der Elektrifizierung (Hauptvertrag) werden vom INTERREG mit Fördermitteln in Höhe von 5 Mio. EUR bezuschusst; von den restlichen Gesamtkosten (8,302 Mio. EUR + ggf. Kostensteigerungen um bis zu 10%) trägt der Landkreis Lörrach 1/5 (1.660.400 EUR + ggf. Kostensteigerung)~~

~~**Zustimmung Kreistag am 18.10.2017**~~

Innenvertrag 2019 zum Hauptvertrag vom 06.09.2017 und der ergänzenden Finanzierungsvereinbarung (1. Nachtrag):

Regelungsgegenstand:

- 1) Finanzierungsanteile an der Hauptleistung wie im Innenvertrag 2017 vereinbart
- 2) Finanzierungsanteile an den zusätzlichen Maßnahmen wie oben dargestellt
 - Maßnahme 1-3, 5, 13: BW (2/5), BS, WT, LÖ (jew. 1/5)
 - Maßnahme 4: BW (2/5), BS (1/5) und je nach Belegenheit Bahnstation WT od. LÖ (2/5)
 - Maßnahmen 6-10 : BW (2/5), je nach Belegenheit Bahnstation WT od. LÖ (3/5)
 - Maßnahme 12: BW (2/5), WT (3/5), wobei Beteiligung BS und LÖ bei der Erhaltung der Durchgängigkeit von Gleis 2 zu jew. 1/5

Zahlungspflicht für den Landkreis Lörrach: 1.660.400 EUR aus 2017 + max. 1.679.000 EUR wegen zusätzlicher Infrastruktur (+ ggf. Kostensteigerung bis zu 10% Gesamtprojekt)

3) Vertragsparteien: Landkreis Lörrach und Rheinfelden (Baden) / Grenzach-Wyhlen / Schwörstadt

<p>Untervertragsverhältnis mit der Großen Kreisstadt Rheinfelden (Baden)</p> <p>jew. hälftige Tragung des kommunalen Anteils an den Maßnahmen 4, 5, 6 und 8, die Bahnstationen auf der Gemarkung Rheinfelden (Baden) betreffend</p> <p><u>Zahlungserleichterung für den Landkreis Lörrach:</u> bis zu max. 498.400 EUR*</p>	<p>Untervertragsverhältnis mit der Gemeinde Grenzach-Wyhlen</p> <p>jew. hälftige Tragung des kommunalen Anteils an den Maßnahmen 4, 5 und 6, die Bahnstationen auf der Gemarkung Grenzach-Wyhlen betreffend</p> <p><u>Zahlungserleichterung für den Landkreis Lörrach:</u> bis zu max. 276.600 EUR</p>	<p>Untervertragsverhältnis mit der Gemeinde Schwörstadt</p> <p>jew. hälftige Tragung des kommunalen Anteils an den Maßnahmen 4, 5 und 6, die Bahnstation auf der Gemarkung Schwörstadt betreffend</p> <p><u>Zahlungserleichterung für den Landkreis Lörrach:</u> bis zu max. 209.800 EUR*</p>
--	---	--

*aktuell werden Möglichkeiten der Anpassung der bestehenden Barrierefreiheit untersucht, sodass evtl. keine Planung Ausbau Barrierefreiheit bei diesen Stationen in Auftrag gegeben wird

Marion Dammann
Landrätin

Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter

■ Anlagen

- Übersicht Finanzierung (gesamt) – Nichtöffentliche Anlage
- Übersicht Maßnahmen und Kosten – Nichtöffentliche Anlage
- Absichtserklärung zur Finanzierung der Bahnsteigmaßnahmen auf der Gemarkung Rheinfelden (Baden) im Rahmen des Projekts Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den Schienenpersonennahverkehr zwischen der Großen Kreisstadt Rheinfelden (Baden) und dem Landkreis Lörrach
- Absichtserklärung zur Finanzierung der Bahnsteigmaßnahmen auf der Gemarkung Grenzach-Wyhlen im Rahmen des Projekts Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den Schienenpersonennahverkehr zwischen der Gemeinde Grenzach-Wyhlen und dem Landkreis Lörrach
- Absichtserklärung zur Finanzierung der Bahnsteigmaßnahmen auf der Gemarkung Schwörstadt im Rahmen des Projekts Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den Schienenpersonennahverkehr zwischen der Gemeinde Schwörstadt und dem Landkreis Lörrach