

Nr.: 284/2023

■ Dezernat	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	17.10.2023
■ Fachbereich	Stellvertretende Dezernatsleitung	
■ Verfasser/-in	Jochum, Jakob	
■ Telefon	07621 410-3030	

Beratungsfolge	Status	Datum
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	öffentlich	14.11.2023
Kreistag	öffentlich	22.11.2023

Tagesordnungspunkt

Verkehrsprojekte: Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn, Realisierung und Finanzierung der Lph 5-9 HOAI

Beschlussvorschlag

1. Die Verwaltung wird beauftragt den "Realisierungs- und Finanzierungsvertrag (RuFV) für das Infrastrukturvorhaben „Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn von Basel Bad Bf bis Erzingen (Baden)“ zur Umsetzung der Leistungsphasen 5-9 HOAI abzuschließen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt bezogen auf den unter Ziffer 1 genannten Realisierungs- und Finanzierungsvertrag die folgenden Verträge abzuschließen:
 - a. "Vereinbarung zum Teilungsschlüssel zur Finanzierung des kommunalen Eigenanteils zum Realisierungs- und Finanzierungsvertrag (RuFV) für den Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen" zwischen den Landkreisen Waldshut und Lörrach
 - b. "Vertrag über die Zwischen- und Mitfinanzierung des Infrastrukturvorhabens „Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn von Basel Bad Bf bis Erzingen (Baden)“ zwischen dem Land Baden-Württemberg und den Landkreisen Waldshut und Lörrach
 - c. "Vertrag zur Aufteilung der Kosten der Leistungsphasen 5-9 HOAI für den Stationsneu- und -ausbau auf dem Gebiet des Landkreises Lörrach im Zusammenhang mit dem Projekt „Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den Schienenpersonennahverkehr“ zwischen dem Landkreis Lörrach, der Stadt Rheinfeldern (Baden) und den Gemeinden Grenzach-Wyhlen und Schwörstadt

3. Der Abschluss der "Grundlagenvereinbarung über die Finanzierung der Kosten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Hochrhein-Bodensee-Express (HBE)" wird genehmigt.

4. Zur Finanzierung der Lph 5-9 für das Projekt „Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den SPNV“ werden Investitionsmittel in Höhe von 1,69 Mio. EUR eingeplant. Zur Beteiligung am Betrieb des Hochrhein-Bodensee-Expresses werden einmalig 111.000 EUR im Jahr 2027 sowie für die Jahre 2028 bis 2032 Mittel in Höhe von jeweils 760.000 EUR bereitgestellt.

Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt	4	Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik
Produktgruppe	51.10	Verkehrsplanung
	54.70	Verkehr
Produkt(e)	51.10.15	Verkehrsplanung
	54.70.01	ÖPNV/Förderung der ÖPNV-Infrastruktur

■ Klimawirkung:	<input checked="" type="checkbox"/> positiv	<input type="checkbox"/> neutral	<input type="checkbox"/> negativ	<input type="checkbox"/> keine
■ Personelle Auswirkungen:	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja, ggf. Erläuterung		
■ Finanzielle Auswirkungen:	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja,		
<input checked="" type="checkbox"/> im Ergebnishaushalt	Aufwand	Ertrag	einmalig in	wiederkehrend
	111.000 €		2027	
	760.000 €			2028-2032
<input checked="" type="checkbox"/> im Finanzhaushalt	Investitions- kosten brutto	Zuschüsse u. ä.	Investitions- kosten LK netto	zeitliche Umsetzung
	15,77 Mio. €	14,08 Mio. €	1,69 Mio. €	2024-2027

Mittelbereitstellung - in EUR -

ErgebnisHH		Zeilen-Nr.	2022	2023	2024	2025	ab 2026
Bedarf	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand						-3.911.000
	Kalk. Aufwand						
Plan	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand						
	Kalk. Aufwand						
FinanzHH investiv		Zeilen-Nr.	2022	2023	2024	2025	ab 2026
Bedarf	Einzahlung					14.033.200	39.700
	Auszahlung			-690.000	-3.967.800	-4.545.300	-7.755.300
Plan	Einzahlung					6.344.000	1.250.000
	Auszahlung			-690.000	-8.269.200	-2.914.000	-9.116.000

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

Für das Projekt „Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den SPNV“ wurden in der Investitionsplanung bislang Mittel i.H.v. 10,8 Mio. EUR eingeplant. Hiermit lassen sich die Mittel für den Ausbau und die Elektrifizierung vollständig decken. Die Mittel für die externe Projektleitung bleiben hiervon unberührt.

Begründung

■ Sachverhalt

A. Projektstand

Aktuell befindet sich das Projekt "Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den Schienenpersonennahverkehr" in der Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4 nach Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (Lph 4 HOAI)). Auf dem Gebiet des Landkreises Lörrach sind sämtliche Beteiligungsverfahren abgeschlossen. Die fertigen Planungsunterlagen wurden dem Regierungspräsidium Freiburg übergeben. Von diesem werden die Unterlagen gemeinsam mit einer abschließenden Stellungnahme an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) übersandt, welches diese im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens prüft. Die Erreichung des Planfeststellungsbeschlusses, angestrebt für 2024, stellt das Ende der Lph 4 HOAI dar.

Im Jahr 2025 soll mit dem Bau begonnen werden. Bereits im Jahr 2024 werden die sogenannten vorgezogenen Maßnahmen zur Gewährleistung eines reibungsfreien Baubeginns durchgeführt. Die Beauftragung und Finanzierung der weiteren Projektphasen sowie die damit zusammenhängende Betriebsfinanzierung des Hochrhein-Bodensee-Expresses werden in einer Vielzahl von Verträgen geregelt. Die folgende Tabelle gibt einen Kurzüberblick, bevor die Punkte im Einzelnen erläutert werden.

Inhalt	Eckpunkte	Vertragsschluss
RuFV	<u>Auftrag Umsetzungsphasen</u> (Lph 5-9) an Deutsche Bahn	Öffentlichkeitswirksamer Vertragsschluss 18.12.2023
Beteiligung Schweizer Bund, Aufteilung Land/Landkreise WT & LÖ	- Schweizer Beteiligung: <u>50 Mio. CHF</u> . - Anteil der Landkreise entsprechend Finanzierungsebene/-beitrag - Primäre Verwendung zur Zwischenfinanzierung bis Erhalt des Förderbescheids	Vertragsschluss nach Gremienbeteiligung
Kostenteilung WT / LÖ	- Kosten für Elektrifizierung und betrieblich notwendigen Ausbau: <u>59,5 (WT) / 40,5 (LÖ)</u> - Kosten für barrierefreien Ausbau der Stationen: <u>Territorialprinzip</u>	Vertragsschluss nach Gremienbeteiligung
Kostenteilung Stationskosten Landkreis LÖ / Gemeinden	- Kosten für barrierefreien Ausbau der Stationen im Landkreis werden von Gemeinden nach <u>Territorialprinzip</u> getragen - <u>Beteiligung der Gemeinden an Schweizer Anteil</u> entsprechend des Finanzierungsanteils	Vertragsschluss nach Gremienbeteiligung
„Grundlagenvereinbarung“ Kostenbeteiligung Betrieb Hochrhein-Bodensee-Express (HBE)	- <u>Laufende Kosten</u> : 760.000 EUR/a - <u>Einmalige Kosten</u> : 111.000 EUR - Laufzeit: vorerst Dezember 2027 bis Dezember 2032	Vertragsschluss Anfang November unter Gremienvorbehalt → Genehmigung durch Gremium notwendig

B. Realisierungs- und Finanzierungsvertrag (RuFV)

Mit Beginn der kommenden Lph 5-9 HOAI tritt das Projekt in die finale Phase, die physische Umsetzung, ein. Grundlage ist hierfür der **“Realisierungs- und Finanzierungsvertrag (RuFV) für das Infrastrukturvorhaben ‚Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn von Basel Bad Bf bis Erzingen (Baden)“**. Dieser soll am 18.12.2023 mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn öffentlichkeitswirksam abgeschlossen werden. Als direkte Finanzierungspartner sind das Land Baden-Württemberg sowie die Landkreise Waldshut und Lörrach an dem Vertrag beteiligt.

Der Auftrag an die Unternehmen der Deutschen Bahn beinhaltet folgende Punkte:

Lph 5 HOAI	Ausführungsplanung
Lph 6 HOAI	Vorbereitung der Vergabe
Lph 7 HOAI	Mitwirkung bei der Vergabe
Lph 8 HOAI	Objektüberwachung (Bauüberwachung und Dokumentation)

Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel Dezember 2027

Lph 9 HOAI	Objektbetreuung inklusive Gewährleistungsverfolgung
------------	---

I. Finanzieller Umfang des RuFV

Im RuFV wird das Projekt zum Preisstand 2023 mit Kosten in Höhe von 434 Mio. EUR ausgewiesen. Das bezieht sich auf das Gesamtprojekt inklusive der Lph 1-4 HOAI, deren Finanzierung bereits anderweitig geregelt worden war. Die Kosten der Lph 5-9 HOAI betragen 410 Mio. EUR.

II. Finanzierung über das Bundes- und Landes-GVFG

Der Großteil der Kosten wird durch die Förderung über das Bundes- und das Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) getragen. Der Bund übernimmt 75 % (betrieblicher und barrierefreier Ausbau) bzw. 90 % (Elektrifizierung) der zuwendungsfähigen Baukosten. Dem schließt sich das Land mit einer Förderung der verbleibenden zuwendungsfähigen Baukosten in Höhe von 57,5 % an. Hinzu kommen jeweils Pauschalen für die Planungskosten. Die restlichen Kosten verbleiben bei den Kommunen. Hierunter fallen insbesondere die nichtzuwendungsfähigen Planungs- und Baukosten, welche vollumfänglich auf die kommunale Ebene durchschlagen.

III. Finanzierung durch die Landkreise; Kostenteilung zwischen den Landkreisen Waldshut und Lörrach

Bereits aufgeteilt wurden die Kosten für die Lph 3+4 HOAI in Höhe von 23 Mio. EUR, woran sich der Landkreis in Höhe von 3,5 Mio. EUR beteiligt hatte (vgl. Vorlage Nr. 27/2019). Für die Lph 5-9 HOAI verbleiben auf der kommunalen Ebene nach Abzug der Förderung und mit Preisstand 2023 Planungs- und Baukosten in Höhe von insgesamt 29,85 Mio. EUR.

Die Kosten aus dem RuFV teilen sich auf in den Ausbau der Strecke (Elektrifizierung und betrieblich notwendiger Ausbau) sowie den barrierefreien Ausbau der Stationen. Für die Kosten bezüglich des Streckenausbaus haben sich die Landkreise auf eine Teilung im Verhältnis 59,5 (Waldshut) zu 40,5 (Lörrach) geeinigt. Hierbei berücksichtigt sind sowohl das gemeinsame Interesse am zukunftsfähigen Ausbau des SPNV als auch die Individualinteressen, welche sich aus unmittelbaren Vorteilen auf dem Gebiet des jeweiligen Landkreises ergeben.

Die Kosten für die Herstellung der Barrierefreiheit werden nach dem Territorialprinzip getragen. Dem Landkreis Lörrach werden demnach zunächst die Kosten für den Ausbau der Stationen auf dem Gebiet der Stadt Rheinfeldern sowie der Gemeinden Grenzach-Wyhlen und Schwörstadt zugeschrieben.

Mit Preisstand 2023 ergeben sich folgende Kosten aus dem RuFV
(weitere Beiträge Dritter siehe unten):

Landkreis Lörrach	11,7 Mio. EUR
Landkreis Waldshut	18,2 Mio. EUR

Die Aufteilung sowie die Abrechnungsmodalitäten werden zwischen den Landkreisen im **“Vertrag zur Aufteilung der Kosten der Leistungsphasen 5-9 HOAI für den Stationsneu- und -ausbau auf dem Gebiet des Landkreises Lörrach im Zusammenhang mit dem Projekt ,Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den Schienenpersonennahverkehr“** festgehalten.

IV. Gesamtwertumfang und bereits geleistete Landesförderung

Um kommende Preissteigerungen abzubilden, hat die externe Projektleitung eine vorsichtige Kalkulation mit einem Gesamtwertumfang in Höhe von 500 Mio. EUR vorgestellt. Dies ermöglicht, die verbliebenen Unsicherheiten, insbesondere mit Blick auf die Baupreisentwicklung, darzustellen. Die Verwaltung hat sich diese Herangehensweise für die Finanzplanung zu eigen gemacht. Mit der vorsichtigen Kalkulation ergeben sich Kosten für die Lph 5-9 HOAI in Höhe von 13,6 Mio. EUR.

Darüber hinaus ist in der Kalkulation zu den Lph 5-9 HOAI nicht berücksichtigt, dass das Land die Lph 1-4 HOAI bereits mit 5,4 Mio. EUR unterstützt hat, welche auf die kommenden Förderungen anzurechnen sind. Damit steigt für den Landkreis Lörrach der Kostenumfang um 2,2 Mio. EUR auf **15,8 Mio. EUR in den Lph 5-9 HOAI** (weitere Beiträge Dritter siehe unten).

Das Projekt verursacht im Landkreis hiernach (anstelle zum Preisstand 2023 15,2 Mio. EUR) **Gesamtkosten von 19,3 Mio. EUR** (weitere Beiträge Dritter siehe unten).

V. Zu tragende Risiken aus dem RuFV

In der Risikoverteilung des RuFV ist vorgesehen, dass die Kommunen die Finanzierung bis zur Entscheidung über die Bundesförderung (“Kat-A-Antrag”) sichern. Das heißt die Landkreise sind verpflichtet, auch diejenigen Anteile zwischenzufinanzieren, welche später rücklaufend von Bund und Land getragen werden. Mit einer Entscheidung über den Kat-A-Antrag wird bis Ende 2024 gerechnet.

Dieselbe Pflicht trifft die Landkreise bei einem Ausfall der Landesfinanzierung, oder – gemeinsam mit dem Land – bei einem Ausfall der Bundesfinanzierung. Hierbei handelt es sich nach der Entscheidung über die Förderung um rein hypothetische Fälle. Lediglich eine kurzzeitige Verspätung im Mittelfluss ist denkbar, entspricht aber nicht der Erfahrung in anderen Projekten.

Zur Minimierung der aufgezeigten Risiken für die Landkreise soll zwischen Land und Landkreisen vereinbart werden, den Beitrag des Schweizer-Bundes zunächst hierfür zu verwenden (vgl. unten Abschnitt „C. Beteiligung des Schweizer Bundes“).

VI. Umgang mit Kostensteigerungen und Risikobegrenzung im RuFV

Bezüglich möglicher Kostensteigerungen ist im RuFV vorgesehen, dass Mehrkosten von bis zu 10 % ohne Weiteres von der Deutschen Bahn an die Finanzierungspartner weitergegeben wer-

den können. Darüber liegende Kostensteigerungen müssen von den Finanzierungspartnern explizit genehmigt werden.

Unabhängig von dieser Bestimmung ist es den Finanzierungspartnern möglich, vom Vertrag zurückzutreten. In diesem Fall ist jedoch der hierdurch verursachte Schaden bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen auszugleichen. Die Entscheidung, vom Vertrag zurückzutreten, muss von den Finanzierungspartnern einvernehmlich erfolgen.

C. Beteiligung des Schweizer-Bundes

Über das Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV) beteiligt sich der Schweizer Bund mit einem Betrag in Höhe von 50 Mio. CHF. an den Planungs- und Baukosten des Projekts. Bedingung für diese Zusage war die Einführung der neuen, schnellen Verbindung "Hochrhein-Bodensee-Express (HABE)" auf der Strecke Herisau – St. Gallen – Konstanz – Basel Bad Bf, welche den bereits bestehenden Interregio-Express in den Hauptverkehrszeiten verstärkt (vgl. unten Abschnitt „E. Betriebskosten Hochrhein-Bodensee-Express“).

I. Bereitstellung des Schweizer Beitrags

Über die Bereitstellung des Schweizer Beitrags schließen **das Land und das BAV einen Vertrag**, der vorsieht, dass die Mittel im Jahr 2024 in zwei Raten bereitgestellt werden. Die Vertragsunterzeichnung ist für Anfang November vorgesehen.

II. Aufteilung des Schweizer Beitrags

Über die Aufteilung des Schweizer Beitrags schließt das Land mit den Landkreisen Waldshut und Lörrach den "**Vertrag über die Zwischen- und Mitfinanzierung des Infrastrukturvorhabens ,Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn von Basel Bad Bf bis Erzingen (Baden)**"⁴. Hierin sind folgende Eckpunkte enthalten:

1. Der Schweizer Beitrag wird zwischen Land und Landkreisen in zwei Stufen aufgeteilt. Die Hälfte der Mittel wird einer „Bundesförderung“ gleichgestellt, sodass Land und Landkreise entsprechend der jeweiligen Finanzierungsbeiträge profitieren. Die zweite Hälfte kommt allein den Landkreisen zu Gute.
2. Der Schweizer Beitrag wird primär für die Zwischenfinanzierung bis zur Entscheidung über den Kat-A-Antrag verwendet. Mit Erhalt der Förderung wird er entsprechend der Vereinbarung aufgeteilt.

Der Schweizer Beitrag leistet eine erhebliche Unterstützung zur Abmilderung der Finanzierungsrisiken und zur Bewältigung der Infrastrukturkosten. Durch die Verwendung für die Zwischenfinanzierung fällt für den Landkreis Lörrach in 2024 ein Aufwand in Höhe von ca. 5 Mio. EUR weg, der erst nachträglich gefördert worden wäre.

Unter den Landkreisen wird der Beitrag entsprechend der Finanzierungsanteile aufgeteilt, was im **Vertrag zur Kostenteilung zwischen den Landkreisen** geregelt ist (vgl. oben Abschnitt B. III.).

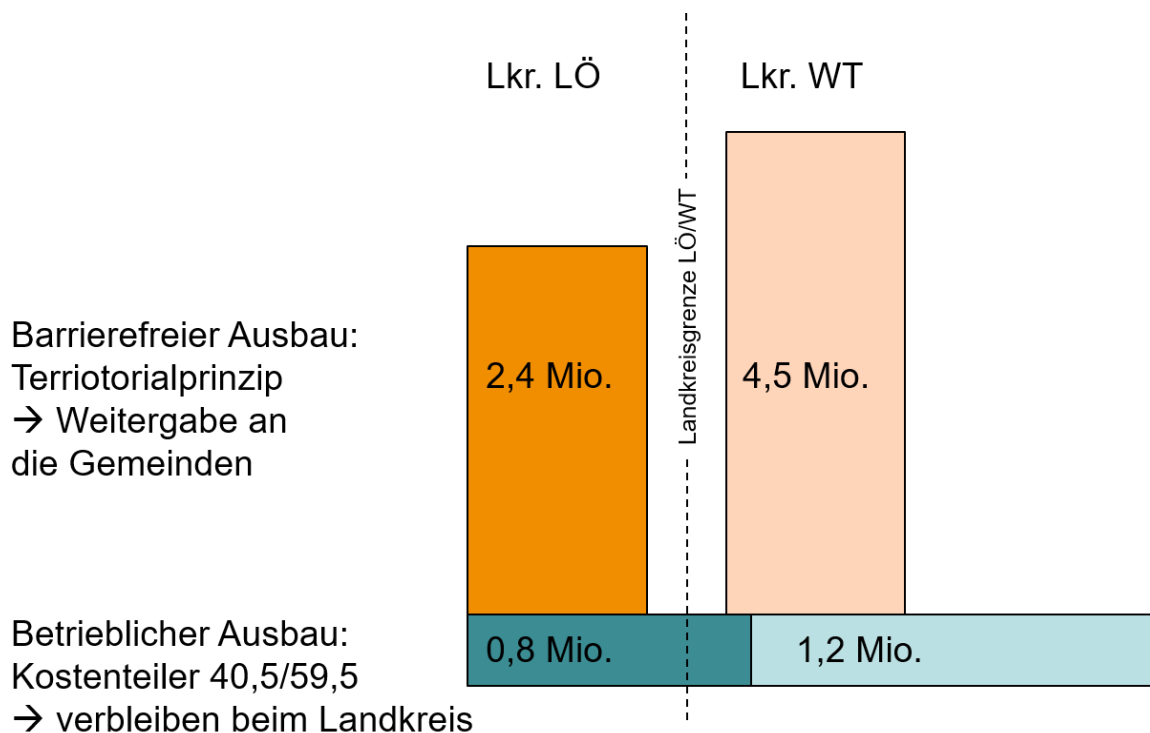
D. Aufteilung der Stationskosten auf dem Gebiet des Landkreises Lörrach

Wie oben beschrieben (vgl. Abschnitt B. III.) werden die Kosten für den betrieblich notwendigen Ausbau der Stationen (territorial gedacht: 0,4 Mio. auf dem Gebiet des Landkreises Lörrach, 1,6 Mio. EUR auf dem Gebiet des Landkreises Waldshut) gesamthaft nach dem Kostenteiler 59,5/40,5 zwischen Waldshut und Lörrach aufgeteilt (hiernach 0,8 Mio. EUR beim Landkreis Lörrach). Die Kosten für die Herstellung der Barrierefreiheit werden demgegenüber nach dem Territorialprinzip dem Landkreis Lörrach zugeschrieben (2,4 Mio. EUR).

Im Landkreis Lörrach werden Stationen auf dem Gebiet der Stadt Rheinfelden (Baden) sowie der Gemeinden Grenzach-Wyhlen und Schwörstadt ausgebaut. Hinzu kommt der Neubau des Haltepunkts Rheinfelden-Warmbach.

Im Landkreis Lörrach ist es für SPNV-Projekte bislang geübt, dass die Kosten für den Ausbau der Stationen durch die jeweilige Gemeinde getragen werden, auf deren Gebiet sich der Bahnhof bzw. der Haltepunkt befindet (internes Territorialprinzip). Bei den Kosten für betrieblich notwendige Anpassungen der bereits bestehenden Haltepunkte/Bahnhöfen – im Wesentlichen geht es um die Verlängerung der Bahnsteige für den Halt der vorgesehenen Züge – handelt es sich jedoch um Kosten, welche direkt aus dem Gesamtprojekt entstehen. Daher ist vorgesehen, dass diese entsprechend der allgemeinen Projektfinanzierung beim Landkreis verbleiben und nicht an die Gemeinden weitergegeben werden. Von den Stationskosten tragen die Gemeinden Rheinfelden (Baden), Grenzach-Wyhlen und Schwörstadt demnach allein die Kosten für den barrierefreien Ausbau in Höhe von 2,4 Mio. EUR nach dem Territorialprinzip.

Die Aufteilung stellt sich insgesamt wie folgt dar:



Der Anteil des Landkreises am Schweizer Beitrag wird an die Gemeinden entsprechend des Verhältnisses zu den Gesamtkosten des Landkreises für die Lph 5-9 HOAI weitergegeben. Der **“Vertrag zur Aufteilung der Kosten der Leistungsphasen 5-9 HOAI für den Stationsneue- und -ausbau auf dem Gebiet des Landkreises Lörrach im Zusammenhang mit dem Projekt ,Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den Schienenpersonennahverkehr“** soll im Nachgang zu den jeweiligen Gremienbeteiligungen abgeschlossen werden.

E. Grundlagenvereinbarung Betriebskosten Hochrhein-Bodensee-Express

Um den Betrieb der Hochrheinbahn aufzuwerten, soll ab der Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel Dezember 2027 der Hochrhein-Bodensee-Express (HBE) eingeführt werden. Dieser verkehrt auf der Strecke Herisau – St. Gallen – Konstanz – Basel Bad Bf und verstärkt auf der Hochrheinbahn den bereits bestehenden Interregio-Express mit neun Zugpaaren. Das beschriebene Angebot ist als „Einführungsphase“ definiert. Perspektivisch ist eine Aufweitung

zum vollen Stundentakt (14 Zugpaare) angestrebt.

Um die Finanzierung des HBE auf deutscher wie auf Schweizer Seite sicherzustellen, wird Anfang November die **“Grundlagenvereinbarung über die Finanzierung der Kosten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Hochrhein-Bodensee-Express (HBE)”** abgeschlossen.

Da die zusätzliche schnelle Verbindung den vom Land allein finanzierten Landesstandard übersteigt, sind neben Baden-Württemberg auf deutscher Seite auch die Landkreise Konstanz, Waldshut und Lörrach beteiligt. Auf Schweizer Seite beteiligen sich das Bundesamt für Verkehr sowie die Kantone Schaffhausen, Basel-Stadt, Thurgau, St. Gallen, und Appenzell Ausserrhoden. Die Grundlagenvereinbarung enthält folgende Eckpunkte:

Kosten Landkreis Lörrach	→ Initialisierungskosten einmalig: 111.000 EUR in 2027 → laufende Kosten: 760.000 EUR/a ab Dezember 2027
Umgang mit Preissteigerungen	<ul style="list-style-type: none">• Begrenzung des inflationsbedingten Zuwachses auf den Zuwachs der Steuerkraftsumme im Rahmen der Kreisumlage (%-Zuwachs pro Kreisumlage-Punkt)• Möglichkeit der deutschen Landkreise, bei Kostensteigerungen oberhalb einer Belastungsgrenze (5% über der deutschen Inflationsrate) eine Reduzierung des Angebots zu verlangen
Laufzeit	vorerst fünf Betriebsjahre (bis Fahrplanwechsel Dezember 2032), anschließend Verhandlung über Fortführung und ggf. Angebotsausweitung auf Stundentakt (14 Zugpaare/Tag)

Risiko Kostensteigerungen:

Mit Vertragsabschluss trifft den Landkreis Lörrach das Risiko für inflationsbedingte Teuerungen, auch bereits in der Zwischenzeit bis zum Start des Angebots in 2027. Um das Risiko einzudämmen, wurde der Beitrag des Landkreises anhand der Schweizer Inflationsrate (Bestellung des Verkehrs durch die Schweizer Kantone) rückdynamisiert auf das Jahr 2023. Daneben wurden die oben genannten Mechanismen zur Begrenzung des Risikos aufgenommen (vgl. Umgang mit Preissteigerungen). Gleichzeitig übernimmt der Schweizer Bund im Gegenzug zur Beteiligung an den Betriebskosten einen erheblichen Teil der Infrastrukturkosten (vgl. oben Abschnitt C.). Vor diesem Hintergrund sind die Risiken aus Sicht der Verwaltung vertretbar.

Entscheidung über den Vertragsschluss

In der Grundlagenvereinbarung wurde ein Gremienvorbehalt für den Landkreis Lörrach aufgenommen, sodass der Abschluss nunmehr **genehmigt** werden kann und muss.

Marion Dammann
Landrätin

Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter