



An den Grossen Rat

14.1350.01

BVD/P141350

Basel, 1. Oktober 2014

Regierungsratsbeschluss vom 30. September 2014

Ausgabenbericht

für die Elektrifizierung der Hochrheinestrecke; Finanzielle Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an den Kosten der Entwurfs- und Genehmigungsplanung



1. Begehren

Mit diesem Ausgabenbericht beantragen wir dem Grossen Rat Ausgaben von maximal 1,4 Mio. Franken zu bewilligen als Beitrag des Kantons Basel-Stadt in Höhe von max. 10% an die Gesamtkosten der Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

2. Ausgangslage

2.1 Regio-S-Bahn Basel

Die trinationale Regio-S-Bahn Basel ist ein sich kontinuierlich weiterentwickelndes Modell grenzüberschreitender Abstimmung und Finanzierung. Die Fahrgastzahlen steigen seit Jahren stetig und stark. Hierbei garantieren die drei deutschen Bahnstrecken am Oberrhein, am Hochrhein und im Wiesental zum einen die Erschliessung und Verknüpfung dieser Teilräume, andererseits sind sie bedeutende Zubringerstrecken zur Agglomeration Basel. Gerade auf diesen grenzüberschreitenden Relationen ist der ÖV-Anteil aber noch deutlich steigerbar, wie die seit 2006 bis Basel SBB durchgebundene Linie S6 aus dem südbadischen Wiesental zeigt. Die Strecken am Ober- und besonders am Hochrhein entsprechen aber noch nicht dem S-Bahn-Standard bezüglich Fahrplan und vor allem in Hinblick auf die Infrastruktur.

2.2 Die Hochrheinstrecke

Die Hochrheinstrecke Basel – Waldshut (D) – Schaffhausen – Singen (D) – Konstanz (D) erfüllt als Zulaufstrecke zum Knoten Basel eine wichtige Funktion im Netz der trinationalen Regio-S-Bahn Basel. Zusätzlich ist sie eine wichtige Verbindung für den interregionalen Verkehr. Zum einen ermöglicht sie bereits heute attraktive Fahrzeiten ab Basel an den Bodensee, nach Ulm oder München. Zum anderen bietet sie die einzige Direktverbindung zwischen Basel und Schaffhausen. Die Fahrzeit (eine Stunde) ist rund 45 Minuten kürzer als die Umsteigebeziehung via Zürich. Die Hochrheinstrecke ist eine logische Fortsetzung der sogenannten "Ostschweizer Spange" St. Gallen – Konstanz/Schaffhausen, kann diese Funktion aber nicht erfüllen, so lange sie nicht vollständig elektrifiziert ist. Die Vervollständigung der Elektrifizierung zwischen Basel und Schaffhausen ist deshalb ein gemeinsames Ziel des Landes Baden-Württemberg, des Bundesamtes für Verkehr, der Landkreise Lörrach und Waldshut sowie der Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen. Sie bildet auch das grösste A-Projekt im Agglomerationsprogramm Basel zweite Generation, auch wenn eine Mitfinanzierung durch den Bund aus den entsprechenden Mitteln aufgrund der Umstellung der Bahnfinanzierung durch FABI inzwischen nicht mehr in Frage kommt.

Eine elektrifizierte Hochrheinstrecke ist Voraussetzung für eine Durchbindung von Zügen bis Basel SBB bzw. weiter Richtung Nordwestschweiz oder ins Südschweiz. Solche Durchbindungen sind heute kaum möglich, da am Hochrhein nur Züge mit Dieseltraktion verkehren können. Die Strecke ist ein Fremdkörper im Netz der Regio-S-Bahn Basel, hier verkehren die einzigen Personenzüge auf Schweizer Gebiet mit Dieselantrieb. Wird das Herzstück realisiert, würde eine nicht elektrifizierte Hochrheinstrecke endgültig zur Insel- und Stumpfstrecke, die auf Dauer im Badischen Bahnhof enden müsste. Damit würde die Linie an Bedeutung verlieren und hätte keine positive Auswirkung auf den Modal Split des Pendlerverkehrs vom Hochrhein Richtung Basel bzw. in die Nordwestschweiz.

2.3 Die Infrastruktur

Die Hochrheinstrecke mit einer Gesamtlänge von 144 km führt von Basel Badischer Bahnhof über Waldshut (D), Schaffhausen und Singen (D) nach Konstanz (D). Seit 1987 ist die Strecke ausser im Abschnitt Waldshut – Erzingen zweigleisig und besitzt damit eine noch nicht ausge-

schöpfte Kapazität für den Personenverkehr, d.h. der Takt könnte weiter verdichtet werden. Im Bahnhof Waldshut (D) zweigt die elektrifizierte Schweizer Strecke nach Koblenz ab. Seit Ende 2013 ist auch der Streckenabschnitt zwischen Erzingen (D) und Schaffhausen elektrifiziert, was die vollständige Integration in das S-Bahnnetz Schaffhausen erlaubt, da der östlich anschliessende Streckenabschnitt bis Konstanz bereits elektrifiziert war. Durch diesen Ausbau konnte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 in der grenzüberschreitenden Agglomeration Schaffhausen das bis dahin stündliche Grundangebot zum Halbstundentakt, in den Hauptverkehrszeiten sogar zum Viertelstundentakt verdichtet werden.

Das Projekt Hochrheinelektrifizierung umfasst damit den verbleibenden Streckenabschnitt von 74 km zwischen Basel Bad. Bahnhof und Erzingen (D). Der Streckenanteil auf Grund und Boden des Kantons Basel-Stadt beträgt knapp 3 km, vom Badischen Bahnhof bis zum Grenzacher Horn.

Rechtlich gesehen handelt es sich um eine Bahnstrecke im Besitz des deutschen Eisenbahnvermögens, d.h. der Bundesrepublik Deutschland, die in Teilen auf Schweizer Grund verläuft. Rechtsgrundlage für Planung und Bau stellen die Staatsverträge von 1852¹ und 1858² sowie die Vereinbarung von 1953³ dar. Infrastrukturbetreiberin ist die Deutsche Bahn (DB AG).

2.4 Das Angebot

Derzeit fahren von Basel bis Waldshut bzw. Lauchringen Regionalbahnen (RB) meist im 30-Minutentakt (am Wochenende und in den Randzeiten stündlich), die alle Halte bedienen. Zwischen Basel und Schaffhausen bzw. Singen verkehren stündlich (am Wochenende teilweise zweistündlich) aufgrund der Neigetechnik bis zu 160 km/h schnelle InterRegioExpress-Züge (IRE), die nur die grossen Stationen bedienen; zweistündlich werden diese Züge als Direktverbindungen bis Ulm durchgebunden. Alle ab Basel verkehrenden Züge werden vom Land Baden-Württemberg bestellt, der Kanton Basel-Stadt beteiligt sich nicht an der Finanzierung dieser Leistungen.

Verkehrsunternehmen ist bis zum Auslaufen der aktuellen Verkehrsvertrages mit dem Land Baden-Württemberg im September 2016 die DB Regio AG. Tarifarisch liegt die Hochrheinstrecke im Gebiet mehrerer Tarif- bzw. Verkehrsverbünde, deren Binnentarife neben jenem der DB AG für die Gesamtstrecke angewandt werden. Die DB AG wurde gemeinsam von Landkreisen Waldshut und Lörrach sowie den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Schaffhausen und Aargau aufgefordert, die nötigen Verfahren in die Wege zu leiten, damit auf der Strecke zukünftig auch Schweizer Fahrausweise anerkannt werden. Diese Tarifintegration wird auch vom Bundesamt für Verkehr und dem baden-württembergischen Ministerium für Verkehr und Infrastruktur unterstützt.

Im Rahmen der „Langfristplanung Hochrhein“ wurde in den Jahren bis 2010 zwischen dem Land Baden-Württemberg, den Landkreisen Lörrach, Waldshut und Konstanz sowie den Kantonen Basel-Stadt, Schaffhausen und Aargau die für nach der Elektrifizierung geplante Angebotskonzeption abgestimmt. Vorgesehen sind im ausgewählten „Zielkonzept+“ eine Verdichtung des Angebots der RB Basel – Waldshut auf einen Halbstundentakt mit stündlicher Verlängerung nach Erzingen und eine Verdoppelung des Angebots der IRE-Züge Basel – Schaffhausen – Singen auch auf einen Halbstundentakt. Dieses Angebot stellt die Basis der geplanten Ausschreibung des Landes Baden-Württemberg dar, die noch für 2014 vorgesehen ist, wobei in einer Option sowohl die kommende Elektrifizierung als auch Durchbindungen über Basel Bad Bf. hinaus berücksichtigt werden sollen.

¹ Vertrag zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Grossherzogtum Baden, betreffend die Weiterführung der badischen Eisenbahnen über schweizerisches Gebiet vom 27. Juli und 11. August 1852 (954.510)

² Vertrag zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft bzw. dem Kanton Schaffhausen und dem Grossherzogtum Baden betreffend die Weiterführung der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahn durch den Kanton Schaffhausen, abgeschlossen am 30. Dezember 1858 (954.520)

³ Vereinbarung über die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet vom 25. August 1953 (954.560)

Eine derartige annähernde Verdoppelung des Angebotes auf der Hochrheinestrecke mit der mittel- bis langfristigen Möglichkeit von Durchmesserlinien nach der Elektrifizierung sowie entsprechendes, grenzüberschreitend einsetzbares Rollmaterial würde die Attraktivität der Hochrheinestrecke und damit die Nachfrage deutlich steigern. Dies folgt sowohl der Zielformulierung der Agglomeration Basel eines Viertelstundentaktes für die Regio-S-Bahn im Kernbereich der Agglomeration, stellt aber auch gleichzeitig eine wichtige Massnahme dar, um die Strassen von Pendlerverkehr aus dem grenznahen Ausland zu entlasten und damit, den Autoverkehr in Basel zu reduzieren („Gegenvorschlag Städteinitiative“).

3. Das Projekt Elektrifizierung der Hochrheinestrecke

3.1 Planungsstand

Seit 2012 liegen die Ergebnisse der Vor- und Grundlagenplanung (Leistungsphasen 1 und 2 gemäss HOAI⁴) vor. Dieser Planungsstand entspricht in der Schweiz in etwa einer Vorstudie. Die Kosten für diese Planungsschritte betrugen 3,25 Mio. Euro. 1,4 Mio. Euro deutsche Bundesmittel wurden für die Untersuchung der Variante eine Elektrifizierung nach dem Schweizer Standard („Schweizer Zickzack“) verwendet. Die verbleibenden 1,85 Mio. Euro finanzierten je hälftig der Kanton Schaffhausen und die deutschen Behörden (25% Land Baden-Württemberg und je 12.5% die Landkreise Waldshut und Lörrach)

Der Kanton Basel-Stadt hat bisher keine Planungskosten übernommen. Die bisherigen Planungen wurden von einem Lenkungskreis begleitet, in dem neben den Finanzierern auch die Kantone Basel-Stadt und Aargau ihre Interessen einbringen konnten.

Die im Rahmen der Vorplanungen auch untersuchte Elektrifizierungsvariante nach Schweizer Standard wurde aufgrund deutlich höherer Baukosten (Mehrkosten ca. 10 Mio. Euro) einvernehmlich verworfen. Die Durchbindung von Linien ins Schweizer Netz muss daher durch interoperable und grenzüberschreitend zugelassene Fahrzeuge (d.h. Fahrzeuge, die mit beiden Stromsystemen fahren können) gewährleistet werden. Dies verursacht für Basel-Stadt keine Mehrkosten, weil das Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Rollmittelbeschaffung verantwortlich ist.

Als Resultat der Vorstudie wurde folgende nach wie vor aktuelle Kostenschätzung (+/- 30%; Stand August 2012) vorgelegt:

	In Mio. Euro
Baukosten DB Netz	110,325
Baukosten DB Energie	21,500
Planungskosten ⁵	28,500
Total	160,325

3.2 Gesamtfinanzierung des Projektes

Mit der Unterzeichnung der Basler Erklärung am 18. Januar 2013 (siehe Beilagen) legte die grenzüberschreitende Region gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg erstmals einen Vorschlag für eine Gesamtfinanzierung vor. Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 15. Januar 2013 (RRB 13/01/85) den Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartementes zur Unterzeichnung ermächtigt. Damit wurde auch die Erwartung einer Mitfinanzierung der Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland formuliert. Neben einer – selbstverständlich unter

⁴ Die deutsche Honorarordnung für Architekten und Ingenieurleistungen (HOAI) regelt grundsätzlich die Vergütung der Planungsleistungen in den Bereichen der Architektur, der Stadtplanung und des Bauwesens, und damit auch implizit, welche Planungsleistungen erbracht werden müssen.

⁵ Incl. der abgeschlossenen Planungsphasen

dem Vorbehalt einer parlamentarischen Bestätigung stehenden – Absichtserklärung zur Mitfinanzierung der regionalen Partner haben sich die Unterzeichnenden dabei verpflichtet, darauf hinzuwirken, dass weitere erforderliche Mittel von den jeweiligen Bundesebenen kommen.

Zwischenzeitlich wurde (und wird) das Projekt leider stark belastet durch eine Verknüpfung mit anderen grenzüberschreitenden, strittigen und blockierten Dossiers wie z.B. dem Züricher Fluglärmstreit oder dem Steuerabkommen CH – D. Die in diesem Zusammenhang propagierten sogenannten Paketlösungen verknüpfen dabei Projekte, die keinen inhaltlichen Zusammenhang haben und führen zu einer Blockade eines politisch unbestrittenen Projektes – der Hochrheinelektrifizierung – ohne zu einem Fortschritt bei den anderen zu führen und werden daher in der Region Basel von den weiteren regionalen Partnern beiderseits der Grenze entschieden abgelehnt.

Für die Umsetzung der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke fehlt trotz des Vorstosses der Basler Erklärung bisher noch eine endgültige Vereinbarung zur Gesamtfinanzierung. Allerdings konnte durch die entsprechenden Initiativen der grenzüberschreitenden Region zwischenzeitlich erreicht werden, dass nun unter gemeinsamer Federführung des Eidgenössischen Bundesamtes für Verkehr und des baden-württembergischen Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur eine Projektorganisation geschaffen wurde, die Angebotsverbesserungen und eine mögliche Finanzierung der hierfür erforderlichen Massnahmen bearbeitet. Dort haben BAV und MVI vereinbart, die rechtliche Machbarkeit und Zulässigkeit einer Finanzierung von Infrastrukturausbau und gegebenenfalls auch Angebotsverbesserungen über eine öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP) noch im Jahr 2015 prüfen zu lassen.

Neben der Basler Erklärung und der Einreichung als Projekt im Agglomerationsprogramm Basel der 2. Generation ist insbesondere die parlamentarische Initiative des Schaffhauser Nationalrates Thomas Hurter vom 5. Juni 2013 zu nennen. Diese verlangt, die Elektrifizierung über im FinÖV-Fonds verbliebene Restmittel für den Anschluss der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV-Kredit) zu finanzieren. Durch die dadurch im Bundesparlament angestossene Diskussion wurden in beiden Verkehrskommissionen inhaltlich identische Postulate eingebracht, die direkte Verhandlungen mit dem Land Baden-Württemberg zur Prüfung von Angebotsverbesserungen fordern. Gleichzeitig fordern die Postulate bei erfolgreichen Verhandlungen eine finanzielle Beteiligung von Bund und Kantonen an der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke bzw. den Angebotsverbesserungen.

Nach der Annahme der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) am 9. Februar 2012 durch das Stimmvolk ist eine Finanzierung über den neuen BIF (Bahninfrastrukturfonds) prinzipiell möglich, wobei der Bund aktuell noch keine Lösung für ausserhalb der Schweiz aber z.B. im Perimeter einer Schweizer Agglomeration liegende S-Bahnprojekte hat, die bisher über den Infrastrukturfonds als Agglomerationsprojekt förderfähig waren. Allerdings ist eine Berücksichtigung der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke frühestens für den zweiten STEP-Ausbauschritt (Strategisches Entwicklungsprogramm) bis 2030 möglich. Dies bedingt allerdings, dass entsprechende Angebotsvorstellungen im Rahmen des Schweizer FABI-Prozesses bis November 2014 in Bern vorgelegt werden. Daher ist die Weiterentwicklung der Hochrheinstrecke bei der derzeit laufenden Erarbeitung eines trinationalen Angebotskonzeptes für die Regio-S-Bahn selbstverständlich mit einbezogen.

3.3 Nächste Planungsschritte

Seit Vorliegen der Resultate der Vorstudien Ende 2012 herrscht ein Planungsstopp. Dies ist keine Folge der Planungsergebnisse, sondern eine der Diskussion über den Abschluss einer Gesamtfinanzierungsvereinbarung, die das Land Baden-Württemberg zeitweise als Voraussetzung für eine Weiterplanung angesehen hat (siehe auch Kapitel 3.2. Gesamtfinanzierung).

Auf Initiative der Landkreise sowie des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee wurde nun jedoch erreicht, dass die nächste Planungsphase der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI, nach Schweizer Terminologie etwas mehr als ein Vorprojekt) nach einvernehmlichen Willen aller Projektpartner ab Anfang 2015 fortgesetzt werden soll.

Die Entwurfsplanung vertieft und konkretisiert die Ergebnisse der Vorplanungen und umfasst eine erneute Kostenberechnung, mit der sich die Kostengenauigkeit auf +/-20% steigert. Gleichzeitig werden die gemäss deutschem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zuwendungsfähigen Kosten ermittelt. Die Resultate der Entwurfsplanung werden daher in der Regel dazu genutzt, einen entsprechenden Förderantrag zu erarbeiten. Aus den Planungsergebnissen werden zudem die Unterlagen für die erforderlichen Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit erstellt.

Eine weitere Voraussetzung für die Bezuschussung auf deutscher Seite ist der Nachweis eines positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses, ermittelt nach dem vorgeschriebenen Verfahren der „standardisierten Bewertung“. Da es sich um die Vorleistung für die deutsche Förderung handelt, werden voraussichtlich die beiden Landkreise diese Nutzen-Kosten-Untersuchung auf Grundlage der Ergebnisse der Leistungsphase 3 in Auftrag geben.

Bei nachgewiesener Wirtschaftlichkeit und damit Förderfähigkeit sowie dem Entscheid zur Umsetzung, würden sich die weitere Projektierung (Leistungsphasen 5 bis 7) sowie vor Baubeginn die Vorbereitung und Durchführung der Vergaben anschliessen.

Von der DB AG liegt für die Leistungsphasen 3 und 4 eine vorläufige Offerte von Ende 2012 in Höhe von rund 10 Mio. Euro vor, der Zeitbedarf wurde mit ca. 2,5 Jahren angegeben.

Der Entwurfs- und Genehmigungsplanung kommt neben der weiteren Konkretisierung des Projektes gleichzeitig eine sehr hohe Bedeutung in Hinblick auf die Realisierung zu, da sie mit dem Nachweis der Wirtschaftlichkeit und der Förderfähigkeit entscheidende Grundlagen für eine Gesamtfinanzierung legt.

3.4 Mitfinanzierung Entwurfs- und Genehmigungsplanung durch den Kanton Basel-Stadt

Für die Finanzierung der anstehenden Planungsarbeiten wird von den Partnern folgende Kostenaufteilung angestrebt:

Finanzierer	Kostenanteil
EU	5 Mio. Euro (bei 50%-Förderung)
Land Baden-Württemberg	2 Mio. Euro (max.)
Landkreis Lörrach	1 Mio. Euro
Landkreis Waldshut	1 Mio. Euro
Kanton Basel-Stadt	1 Mio. Euro

Die EU-Mitfinanzierung wird dadurch gesichert, dass für das Projekt im INTERREG VA-Programm des Programmgebietes Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein mit einem Antrag Ende 2014/Anfang 2015 entsprechende Mittel beantragt werden.

Das Projekt wurde von den Projektpartnern unter Beilage einer vorläufigen Projektskizze bereits beim zuständigen INTERREG-Sekretariat vorangemeldet. Das inoffizielle Feedback ist sehr positiv, so dass von einer entsprechenden Förderung ausgegangen werden kann.

Voraussetzung für die EU-Förderung ist eine Kofinanzierung mindestens in gleicher Höhe durch die Projektpartner. Diese muss zum Zeitpunkt der endgültigen Antragseinreichung (Ende 2014/Anfang 2015) gesichert vorliegen, so dass bereits jetzt die entsprechenden politischen bzw.

parlamentarischen Prozesse gestartet werden müssen. Dies gilt für alle mitfinanzierenden Projektpartner.

Bereits mit Beschluss vom 31. August 2010 (RRB 10/26/54) hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt Mittel in Höhe von 1,5 Mio. Franken für Planungskosten des Projektes Hochrheinelektrifizierung ins Investitionsprogramm aufgenommen.

Diese Mittel wurden bis jetzt nicht in Anspruch genommen, da die bisherigen Planungskosten von den anderen Projektpartnern getragen wurden. So finanzierte unter anderem der Kanton Schaffhausen einen grossen Teil der Planungskosten der ersten beiden Leistungsphasen. Mit der nun vorgesehenen 10%igen Mitfinanzierung an der Entwurfs- und Genehmigungsplanung kann der Kanton Basel-Stadt einen angemessenen und entscheidenden Beitrag zur Fortsetzung des Projektes leisten und auch gegenüber dem Bund seine Unterstützung des Projektes erstmals über reine Erklärungen hinausgehend verdeutlichen.

Die Wiederaufnahme der Planungen für die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke nach dem Planungsstopp seit Ende 2012 ist nötig, um mittelfristig eine Umsetzung zu erreichen. Die Planungsergebnisse mit ihrer höheren Kostengenauigkeit stellen die Grundlagen für einen Entscheid zur Umsetzung, nationalstaatlichen Förderung in der Schweiz und Deutschland und gemeinsamen grenzüberschreitenden Finanzierung dar. An Planungskosten hat sich der Kanton Basel-Stadt als einziger der regionalen Partner und im Gegensatz zum Kanton Schaffhausen bisher noch überhaupt nicht beteiligt.

Der Regierungsrat schlägt daher vor, dass der Kanton Basel-Stadt maximal 10% der Gesamtkosten der Leistungsphasen 3 und 4 wie in Kapitel 3.23 beschrieben übernimmt und der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hierfür die im Investitionsprogramm vorgesehenen Mittel bis zu einem Maximalbetrag von 1,4 Mio. Franken bzw. max. 10% der Kosten für diese Planungsschritte freigibt.

Entsprechend der vorliegenden Offerte und auf Grundlage der Abschätzung der EU-Förderung ist vom Kanton Basel-Stadt eine Beteiligung von ca. 1,2 Mio. Franken erforderlich. Zur Absicherung allfälliger Unsicherheiten wie Währungsrisiko, und um Kostensteigerungen im Laufe der Planung vorausschauend zu begegnen, schlägt der Regierungsrat vor, den Rahmen der bereits im Investitionsprogramm vorgesehenen Mittel weitgehend auszuschöpfen, ohne sich mehr als erforderlich finanziell zu binden.

Mit einer Begrenzung auf maximal 10% der Gesamtkosten für die nächsten beiden Planungsphasen wird gleichzeitig den mitfinanzierenden Partnern gegenüber deutlich gemacht, dass eine allfällige Kostensteigerung nicht einseitig zu Lasten des Kantons Basel-Stadt geht. Sollten sich bis zum Zeitpunkt der erforderlichen Antragsstellung für die INTERREG-Förderung weitere Finanzierungspartner oder -töpfe erschliessen lassen, bietet ein dementsprechender Beschluss zudem die Möglichkeit, den Finanzierungsanteil des Kantons Basel-Stadt anteilig zu reduzieren.

Über eine allfällige Finanzbeteiligung des Kantons Basel-Stadt an der weiteren Projektierung und Umsetzung wird der Grosse Rat auf der Grundlage von höheren Kostengenauigkeit und im Rahmen eines Konzeptes zur Gesamtfinanzierung zu einem späteren Zeitpunkt entscheiden können.

4. Finanzielle Prüfung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

5. **Beschlussantrag**

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ausgabenbericht

Für die Elektrifizierung der Hochrhein-Strecke; Finanzielle Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an den Kosten der Entwurfs- und Genehmigungsplanung

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in die Ausgabenbewilligung des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem Antrag der UVEK vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Der Kanton Basel-Stadt beteiligt sich mit maximal 10% an den Gesamtkosten der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Dafür werden Ausgaben von maximal Fr. 1'400'000 zu Lasten des Investitionsbereichs „Öffentlicher Verkehr“ bewilligt.
(Bau- und Verkehrsdepartement, Mobilität, Pos. 6618.510.20002)
2. Der Regierungsrat wird ermächtigt, eine entsprechenden Interreg-Vereinbarung wie auch eine Planungs- und Finanzierungsvereinbarung zur Beauftragung der DB-Gesellschaften für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung im Namen des Kantons Basel-Stadt zu unterzeichnen.



Basler Erklärung

zur Gesamtfinanzierung der Elektrifizierung der Hoahrheinbahn zwischen Basel (CH) und Erzingen (D)

zwischen

dem Land Baden-Württemberg
vertreten durch den Minister für Verkehr und Infrastruktur

dem Kanton Basel-Stadt
vertreten durch den Verkehrsminister
(Baudirektor)

dem Kanton Schaffhausen
vertreten durch den Verkehrsminister
(Baudirektor)

dem Landkreis Waldshut
vertreten durch den Landrat

dem Landkreis Lörrach
vertreten durch die Landrätin

Präambel

Die Elektrifizierung der Hochrheinstraße stellt ein zentrales Projekt zur nachhaltigen Optimierung des Schienennahverkehrs in Baden-Württemberg mit erheblicher grenzüberschreitender Bedeutung dar. Für die Hochrheinregion ist die trinationale Regio-S-Bahn im Raum Basel ein herausragendes Erfolgsmodell grenzüberschreitender Zusammenarbeit im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs.

Die Fahrgastzahlen steigen seit Jahren kontinuierlich in erheblichem Umfang. Die Elektrifizierung der Hochrheinstraße ist daher eines der Schlüsselprojekte in den Agglomerationsprogrammen Basel und Schaffhausen. Am Hochrhein stellt sie einen notwendigen Lückenschluss des südbadischen Netzes dar. In der Agglomeration Basel ist sie Voraussetzung für eine vollständige Einbindung in das Netz der Regio-S-Bahn und damit unverzichtbar für die Mobilität tausender deutscher Grenzgänger und für die Standortgunst des ganzen grenzüberschreitenden Wirtschaftsraums.

Die Elektrifizierung der Hochrheinstraße hat eine weit über den "bloßen infrastrukturellen Effekt" hinausreichende Dimension. Sie eröffnet mit ihren Synergien und positiven Wirkungen vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten der Kommunen entlang der Strecke. Vor allem ermöglicht die Elektrifizierung attraktive Durchbindungen im grenzüberschreitenden Schienenverkehr. Mit diesem Projekt kann ein wichtiges Zeichen für die grenzüberschreitende Entwicklung der deutsch-schweizerischen Beziehungen gesetzt werden, welches weit über den unmittelbaren Grenzraum hinaus reicht.

Im Raum Schaffhausen wurde mit den Bauarbeiten an der Elektrifizierung des Abschnitts Schaffhausen-Erzingen begonnen. Für die Kosten der Elektrifizierung dieser Teilstrecke kommt der Kanton Schaffhausen zusammen mit der Schweizer Eidgenossenschaft auf. Für den Abschnitt zwischen Basel und Erzingen ist die Einleitung der weiteren Planungsphasen notwendig. Für die weitere Planung, und insbesondere für die Gesamtrealisierung, ist nun ein Konzept zur Gesamtfinanzierung zu entwickeln.

§ 1 Ziel

Es besteht der gemeinsame politische Wille, die Hochrheinstraße zwischen Basel und Erzingen zu elektrifizieren. Die beteiligten Partner verpflichten sich mit dieser Erklärung, alle Anstrengungen zu unternehmen, um die Voraussetzung für die Realisierung dieses grenzüberschreitenden Vorhabens zu schaffen, insbesondere dessen Finanzierung.

§ 2 Streckenabschnitte

Die Strecke ist in folgende Abschnitte unterteilt:

- Abschnitt 1: Schaffhausen-Erzingen
- Abschnitt 2: Basel-Waldshut
- Abschnitt 3: Waldshut-Erzingen

§ 3 Trägerschaft/Stand des Projektes

Beim Abschnitt 1 zwischen Schaffhausen und Erzingen ist der Kanton Schaffhausen Projektträger.

Der Streckenabschnitt 1 befindet sich derzeit im Bau und soll Ende 2013 abgeschlossen werden. Der Kanton Schaffhausen ist Projektträger und hat dafür 2011 einen Betrag von rund 30 Mio. Euro bewilligt.

Für die Planung der Streckenabschnitte 2 und 3 konnten im Herbst 2012 die Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI erfolgreich abgeschlossen werden (CH Vorstudie/Vorprojekt). Die Federführung lag beim Land Baden-Württemberg sowie beim Kanton Schaffhausen. Die Leistungsphasen 3 und 4 (CH Bau- und Ausführungsprojekt) befinden sich derzeit in Vorbereitung und sollen baldmöglichst ausgelöst werden. Voraussetzung hierfür ist ein Konzept für die Gesamtfinanzierung.

Die Federführung für die Streckenabschnitte Basel-Waldshut (Abschnitt 2) und Waldshut-Erzingen (Abschnitt 3) sowie für die Leistungsphasen 3 und 4 soll beim Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur und bei der grenzüberschreitenden Agglomeration Basel liegen.

§ 4 Kosten

In den Leistungsphasen 1 und 2 wurden für die Elektrifizierung der Strecke Basel-Erzingen Gesamtkosten von rund 160 Mio. Euro ermittelt.

§ 5 Finanzierung

Es wird angestrebt, die Gesamtfinanzierung der Elektrifizierung von Basel bis Erzingen zu etwa gleichen Teilen auf die deutschen und Schweizer Partner zu verteilen.

Für den Streckenabschnitt 2 von Basel bis Waldshut wurden im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel der 2. Generation 100 Mio. Euro (120 Mio. CHF) zur Mitfinanzierung

beantragt. Der Entscheid von Seiten der Schweizer Eidgenossenschaft steht noch aus. Bei einer Berücksichtigung durch das Agglomerationsprogramm (Infrastrukturfonds) würde der Beitragssatz voraussichtlich zwischen 30 und 50% betragen.

Das Land Baden-Württemberg wird in Absprache mit der DB Netz AG für den Abschnitt Basel/Grenze bis Waldshut schnellstmöglich die Aufnahme in das Bundes-GVFG-Programm beantragen. Das Land wird, vorbehaltlich einer Aufnahme in das Bundes-GVFG-Programm, sowie der Zustimmung des Ministerrats und des Haushaltsgesetzgebers im Rahmen der Kofinanzierung das Projekt mit bis zu 20 Mio. Euro fördern.

Grenzüberschreitende Region (Kanton Basel-Stadt, Landkreis Lörrach, Landkreis Waldshut)	32 Mio. Euro
---	---------------------

Antrag für deutsche Bundesgelder und Kofinanzierung des Landes	64 Mio. Euro
---	---------------------

Antrag für Schweizer Bundesgelder	64 Mio. Euro
--	---------------------

§ 6 Weiteres Vorgehen/Vergaben

Mit dem weiteren Vorgehen dokumentieren die Projektpartner den gemeinsamen politischen Willen, das Gesamtprojekt so rasch als möglich weiter voranzubringen. Dies manifestiert sich u. a. in den folgenden Meilensteinen:

- Unverzügliche Beauftragung der Leistungsphasen 3 und 4 HOAI durch das Land Baden-Württemberg nach Abstimmung mit der Schweizer Seite.
- Unverzügliche Beauftragung einer Standardisierten Bewertung für die zu elektrifizierende Strecke durch die Landkreise Waldshut und Lörrach.
- Zum weiteren Voranbringen des Projektes ist eine enge Abstimmung zwischen dem baden-württembergischen Ministerium für Verkehr und Infrastruktur und den zuständigen Schweizer Bundesbehörden notwendig.

Ziel dieser Maßnahmen ist es, bei der anstehenden Ausschreibung/Vergabe der Schienenverkehrsleistungen auf dieser Strecke den Aspekt der Elektrifizierung zu berücksichtigen.



Winfried Hermann
Verkehrsminister (MVI)
Land Baden-Württemberg



Dr. Hans-Peter Wessels
Regierungsrat
Kanton Basel-Stadt



Dr. Reto Dürbach
Regierungsrat
Kanton Schaffhausen



Tilman Bollacher
Landrat Landkreis Waldshut
Vorsitzender Regionalverband Hochrhein-
Bodensee



Marion Dammann
Landrätin Landkreis Lörrach
Präsidentin der Hochrheinkommission