



An den Grossen Rat

19.0145.01

BVD/P190145

Basel, 27. Februar 2019

Regierungsratsbeschluss vom 26. Februar 2019

Ratschlag

betreffend

Erhöhung der Ausgabenbewilligung für die „Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an den Planungskosten für den Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel-Erzingen“

Inhalt

1. Begehren	3
2. Begründung	3
3. Ausgangslage und Projektentwicklung seit 2014	4
3.1 Einleitung	4
3.2 Betrieblich notwendige Massnahmen	5
3.3 Attraktivitätssteigernde Massnahmen	5
3.4 Rappensteintunnel	5
3.5 Erhöhung Gesamtkostenschätzung und Planungskosten	6
4. Finanzierungspartner und Beteiligung des Kantons Basel-Stadt	6
4.1 Bisherige Vereinbarungen	6
4.2 Finanzierung Entwurfs- und Genehmigungsplanung	6
5. Ausblick und Termine	7
6. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung	7
7. Antrag	8

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, eine Erhöhung der Ausgabenbewilligung um 1.7 Mio. Franken auf max. 3.1 Mio. Franken an die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für den Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel-Erzingen zulasten des Investitionsbereichs 2, Öffentlicher Verkehr (Pos. 6618.510.20002), zu bewilligen. Damit wird der bereits im Jahr 2014 vom Grossen Rat beschlossene Betrag von damals 1.4 Mio. Franken entsprechend erhöht (siehe Ausgabenbericht Nr. 14-1350.01).

2. Begründung

Die Hochrheinbahn führt auf der nördlichen Rheinseite von Basel Badischer Bahnhof bis nach Schaffhausen. Nach einer kurzen Strecke durch Basel und Riehen verläuft sie mehrheitlich auf deutscher Seite und durchquert im Raum Schaffhausen nochmals Schweizer Territorium, bevor sie weiter Richtung Bodensee führt.



Abbildung 1: Übersichtskarte Basel – Erzingen (- Schaffhausen) – Quelle: Südkurier, Regionalverband Hochrhein-Bodensee

Die Hochrheinbahn ist eine wichtige Zubringerstrecke im Netz der trinationalen S-Bahn Basel. Sie stellt die Verbindung zwischen den südbadischen Gemeinden am Hochrhein und Basel her und wird von Pendlerinnen und Pendlern rege genutzt. Zugleich ist sie die schnellste Bahnverbindung von Basel nach Schaffhausen und weiter in den Bodenseeraum und die Nordostschweiz. Die Strecke von Basel Badischer Bahnhof bis Erzingen (74 km) ist heute nicht elektrifiziert. Die gesamte Strecke wird deshalb mit Dieselfahrzeugen betrieben. Die Dieseltriebwagen sind die einzigen Personenzüge auf Schweizer Gebiet, die fahrplanmässig ohne Elektroantrieb verkehren.

Damit stellt die Hochrheinbahn auch einen Fremdkörper im Netz der trinationalen S-Bahn Basel dar. Deren Zielzustand für das Jahr 2030 sieht einen Takt von mindestens 30 Minuten auf den Aussenästen der S-Bahn vor, der sich durch Überlagerung der Linien im inneren Bereich der Agglomeration zu einem 15-Minuten-Takt verdichtet. Reisende von allen sieben S-Bahn-Ästen sollen die Basler Bahnhöfe sowie auch die Haltestellen jenseits des Basler Zentrums ohne Umsteigen erreichen können. Voraussetzung für die Realisierung des geplanten Angebotskonzepts (siehe Abbildung 2) ist neben dem Herzstück auch die Elektrifizierung der Hochrheinbahn.

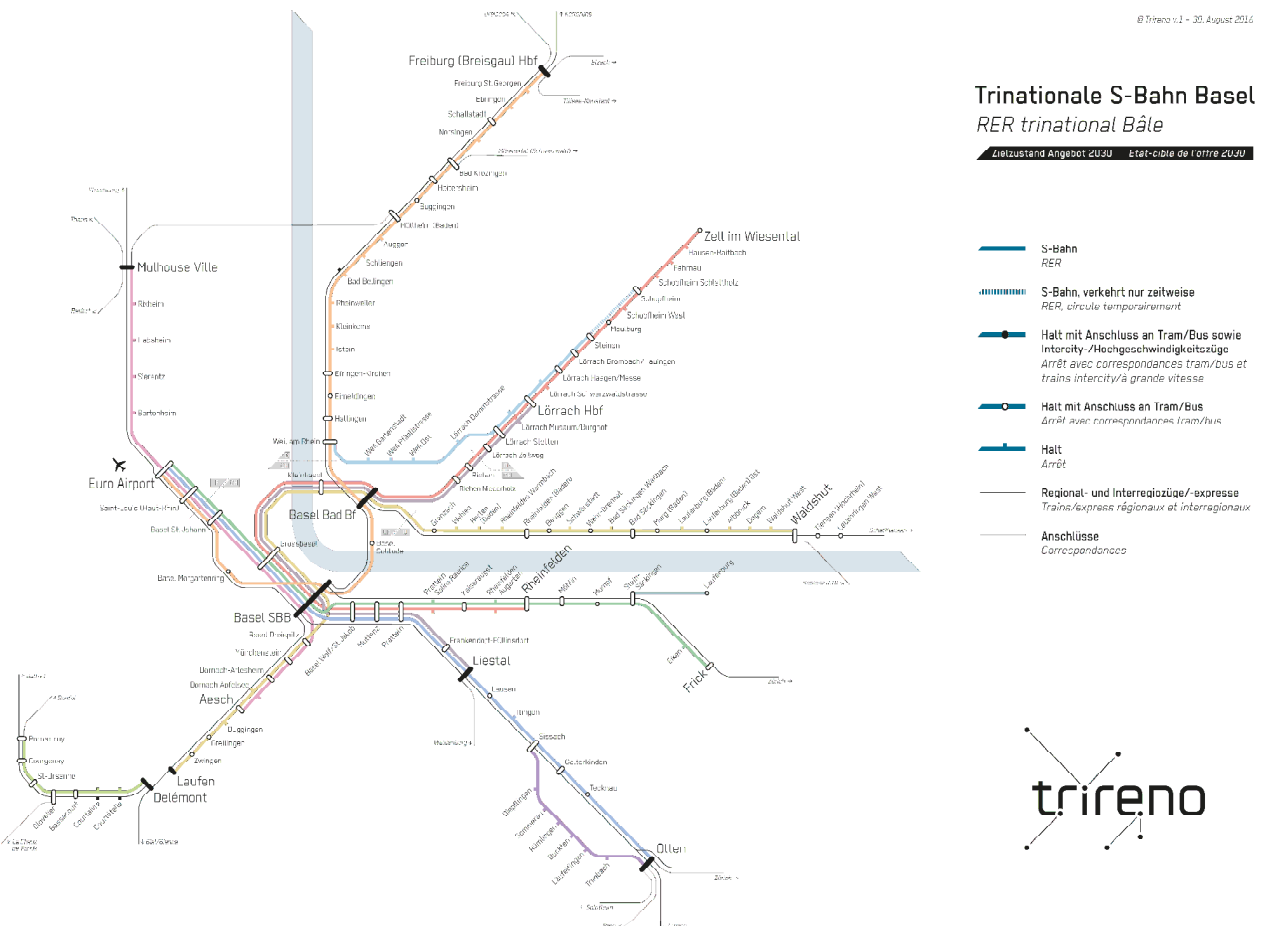


Abbildung 2: Übersichtskarte Basel – Erzingen (- Schaffhausen) – Quelle: Südkurier, Regionalverband Hochrhein-Bodensee

Neben der reinen Elektrifizierung der Strecke soll mit punktuellen Ausbauten der Gleisanlagen die Kapazität der Infrastruktur verbessert werden. Diese Ausbauten sind Voraussetzung dafür, dass ein stabiler Betrieb des angestrebten S-Bahn-Angebots und eine Verdichtung des Angebots an schnellen InterRegioExpress-Züge (Basel – Singen – Bodensee / Ostschweiz) auf den Halbstundentakt möglich werden.

Da mit diesen Massnahmen auch ein wesentlicher Mehrwert für den Kanton Basel-Stadt entsteht, ist eine Beteiligung an den Kosten der nächsten Planungsphase gerechtfertigt. Angaben zu den Finanzierungspartnern und dem Verteilschlüssel finden sich in Kapitel 4.

3. Ausgangslage und Projektentwicklung seit 2014

3.1 Einleitung

Der oben erwähnte Ausgabenbericht vom 1. Oktober 2014 (P141350) basierte auf der bereits 2012 abgeschlossenen Grundlagen- und Vorplanung¹ (entspricht in etwa einer Schweizer Vorstudie). Diese konzentrierte sich auf die Elektrifizierung der bestehenden Infrastruktur.

Die Schätzung der Gesamtkosten belief sich damals auf 160 Mio. Euro, die darin enthaltenen Kosten für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung wurden auf 10 Mio. Euro veranschlagt. Der Kostenteiler zwischen den beteiligten Finanzierungspartnern war wie folgt angedacht:

¹ Bezeichnung gemäss der deutschen Honorarordnung für Architekten und Ingenieure HOAI

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

- | | |
|------------------------------|-------------|
| • EU / INTERREG ² | 5 Mio. Euro |
| • Land Baden-Württemberg | 2 Mio. Euro |
| • Landkreis Lörrach | 1 Mio. Euro |
| • Landkreis Waldshut | 1 Mio. Euro |
| • Kanton Basel-Stadt | 1 Mio. Euro |

Auf dieser Basis beschloss der Grosse Rat im Dezember 2014 einen Beitrag von 10% resp. von max. 1.4 Mio. Franken. Darin war eine Reserve von gut 10% enthalten, mit der unter anderem Währungsschwankungen hätten aufgefangen werden können.

In der Zwischenzeit haben sich die betrieblichen Anforderungen konkretisiert. Zur Erreichung einer genügenden Betriebsstabilität sind an einigen Stationen punktuelle Anpassungen an den Gleisanlagen erforderlich. Zudem sollen mit dem Projekt attraktivitätssteigernde Massnahmen umgesetzt werden. Diese betreffen insbesondere den barrierefreien Zugang zum System für mobilitätseingeschränkte Menschen sowie den Bau zusätzlicher Haltepunkte. Im Weiteren mussten geänderte gesetzliche Anforderungen sowie neue Erkenntnisse betreffend eines Tunnelbauwerks berücksichtigt werden. Dies führte zu einer Erhöhung der geschätzten Gesamtkosten und damit zu höheren Kosten für die nun anstehende Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

Die Integration dieser Massnahmen in das laufende Projekt ist sinnvoll, da sowohl in der Planung wie auch in der Realisierung Synergien genutzt werden können. Der Kanton Basel-Stadt soll sich jedoch nur an einem Teil der ergänzenden Planungskosten beteiligen (siehe Kapitel 4).

3.2 Betrieblich notwendige Massnahmen

Für die Umsetzung des strategischen Angebotszieles 2030 der trinationalen S-Bahn Basel und des Halbstundentakts im beschleunigten InterRegioExpress-Verkehr sind folgende Massnahmen erforderlich, um einen stabilen Betrieb zu ermöglichen:

- Umbauten von Gleisen und Perrons an drei Haltestellen zwischen Waldshut und Erzingen zur Erhöhung der Kapazität und Verbesserung der Betriebsstabilität.
- Verlängerung der Perrons an 18 Haltestellen auf 155 m, was der Standardlänge der heutigen S-Bahn im Wiesental entspricht. Eine spätere Verlängerung auf die Standardlänge der S-Bahn in der Nordwestschweiz (230 m) wird planerisch berücksichtigt.

3.3 Attraktivitätssteigernde Massnahmen

Die Umsetzung des deutschen Behinderten-Gleichstellungsgesetzes ist Voraussetzung für die finanzielle Förderung durch deutsche Bundesmittel. Dies bedingt die Erhöhung der Perrons an allen 18 Haltestellen sowie weitergehende Massnahmen, um mobilitätseingeschränkte Menschen einen barrierefreien Zugang zu ermöglichen.

Auf Initiative der Anrainergemeinden wurden zudem zwischen Rheinfeldern und Waldshut drei zusätzliche Haltestellen in die Planung aufgenommen.

3.4 Rappensteintunnel

Die Elektrifizierung bedingt eine Erweiterung des Profils am ca. 400 m langen Rappensteintunnel in Laufenburg. Der bauliche Eingriff kann zum Verlust des Bestandschutzes führen und einen Neubau auslösen. Entsprechende Abklärungen beim deutschen Eisenbahnbundesamt sind noch nicht abgeschlossen.

² INTERREG V A-Programm des Programmgebietes Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein

Um nicht für das Gesamtprojekt Terminrisiken einzugehen, hat der zuständige Projektleitungskreis im Sinne einer Risikoversorge entschieden, in der nun folgenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung die Varianten mit und ohne Neubau des Rappensteintunnels aufzunehmen.

3.5 Erhöhung Gesamtkostenschätzung und Planungskosten

Die Fortschreibung der Gesamtkostenschätzung aus dem Jahr 2013 führt zu folgendem Ergebnis (alle Werte gerundet):

In der Gesamtkostenschätzung 2013 waren für die Honorare der Entwurfs- und Genehmigungsplanung 10 Mio. Euro eingesetzt. Das damalige Projekt umfasste im Wesentlichen nur die Elektrifizierung. Mit der Aufnahme einer Vielzahl von weiteren Einzelmassnahmen für Gleisbauten und Anpassungen der Publikumsanlagen an Haltepunkten ist der Komplexitätsgrad für die Planung deutlich gestiegen. Zudem sind für die Entwicklung der zusätzlich aufgenommenen Massnahmen noch Planungskosten enthalten, die den vorangegangenen Leistungsphasen zuzuordnen sind (insbesondere Baugrundgutachten und Bestandsvermessung). Deshalb sind die Planungskosten im Verhältnis zu der Zunahme der Gesamtkosten überproportional auf knapp 21.7 Mio. Euro (Kostenstand 2018) angewachsen.

4. Finanzierungspartner und Beteiligung des Kantons Basel-Stadt

4.1 Bisherige Vereinbarungen

Der Kanton Basel-Stadt hat sich mit Unterzeichnung der Basler Erklärung vom 18. Januar 2013 politisch zum Projekt Hochrheinbahn bekannt und eine Mitfinanzierung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung in Aussicht gestellt. Die Rechte und Pflichten der beteiligten Partner im Rahmen dieser Planungsphase wurden in zwei Vereinbarungen festgehalten, einem sogenannten «Aussenvertrag» und einem sogenannten «Innenvertrag».

Der Aussenvertrag vom 6. September 2017 beinhaltet die Beauftragung der beteiligten DB-Gesellschaften, welche die Planung durchführen. Als Auftraggeber treten das Land Baden-Württemberg und der Landkreis Waldshut auf. Die Auftragssumme beläuft sich auf 13.3 Mio. Euro. Sie liegt gut 30% höher als die ursprünglich veranschlagten 10 Mio. Euro, was dem damaligen Kenntnisstand zum Zeitpunkt der Unterzeichnung entspricht.

Darauf abgestimmt besteht ein im Sommer 2018 unterzeichneter Innenvertrag zwischen den beteiligten Finanzierungspartnern. Neben dem Land Baden-Württemberg und dem Landkreis Waldshut sind dies der Landkreis Lörrach und der Kanton-Basel-Stadt. Darin verpflichtet sich der Kanton Basel-Stadt zur Übernahme eines Fünftels der den INTERREG-Beitrag überschüssenden Planungskosten, jedoch maximal 1.4 Mio. Franken. Da der Grosse Rat einer Beteiligung nur in dieser Höhe zugestimmt hat, steht ein allfällig höherer Beitrag des Kantons im Innenvertrag explizit unter dem Vorbehalt der zuständigen Gremien.

4.2 Finanzierung Entwurfs- und Genehmigungsplanung

Wie beschrieben sind die Kosten für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung auf 21.7 Mio. Euro angestiegen. Die bereits 2014 gesprochene Förderung durch INTERREG von 5 Mio. Euro konnte

nicht erhöht werden, eine entsprechende Anfrage des Landkreises Lörrach wurde abschlägig beantwortet. Somit haben die übrigen Finanzierungspartner (Land, Landkreise und Kanton Basel-Stadt) die verbleibenden gut 16,7 Mio. Euro alleine zu tragen. Die proportionale Erhöhung der im Innenvertrag vereinbarten Kostenanteile hätte rechnerisch für den Kanton Basel-Stadt zu einer Beteiligung von 3.34 Mio. Euro geführt (ein Fünftel von 16.7 Mio. Euro).

Die Vertreter des Kantons in den Projektgremien haben mit den übrigen Partnern aber dahingehend verhandelt, dass sich Basel-Stadt nur an den Planungskosten für diejenigen Massnahmen beteiligt, die für einen stabilen Betrieb des Personenverkehrs notwendig sind. Hingegen leistet er keine Beiträge an die Planung für die attraktivitätssteigernden Massnahmen (insbesondere Personenerhöhungen) und die drei zusätzlichen Haltepunkte. Der Kostenschlüssel für die 21,7 Mio. Euro der Entwurfs- und Genehmigungsplanung beträgt damit:

• INTERREG (Fixbetrag 5 Mio. Euro)		23.0%
• Land Baden-Württemberg)	
• Landkreise Lörrach und Waldshut)	zusammen 66.5%
• Kanton Basel-Stadt		10.5%

Damit resultiert vor Einrechnung einer Reserve eine Summe zu Lasten Kanton Basel-Stadt **von 10.5% oder 2.3 Mio. Euro.**

Es ist vorgesehen, dass dieser neue Verteilschlüssel in den bereits bestehenden Innenvertrag eingearbeitet wird. Parallel dazu ist der Aussenvertrag mit den beauftragten DB-Gesellschaften anzupassen.

Unter Einrechnung einer Reserve von 10%, dem aktuellen Umrechnungskurs von 1.13 (Stand Mitte Dezember 2018) und einer zusätzlichen Reserve für Währungsschwankungen von 10% ergibt sich damit für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung **eine maximale Beteiligung von 3.1 Mio. Franken** für den Kanton Basel-Stadt.

5. Ausblick und Termine

Für die Realisierung wird von einer Förderung durch den Deutschen Bund in Höhe von 60% ausgegangen. Das Land Baden-Württemberg wird sich mit 20% beteiligen, die restlichen 20% sind von den weiteren Projektpartnern zu tragen. Den Schweizer Anteil wird vornehmlich der Bund über die Mittel des Ausbaus 2035 übernehmen.

Der weitere Projektverlauf ist grob wie folgt terminiert:

• Entwurfs- und Genehmigungsplanung	ab Frühjahr 2019 bis Herbst 2020
• Planfeststellungsverfahren (Baubewilligung)	bis Frühjahr 2023
• Ausführungsplanung und Ausschreibung/Vergabe	bis Herbst 2025
• Realisierung	ab Herbst 2025 bis Ende 2027

6. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

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

7. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

[Titel eingeben]

[Untertitel eingeben]

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Der Kanton Basel-Stadt erhöht die mit dem GRB 14/50/18G bewilligte Ausgabenbewilligung von Fr. 1'400'000 um Fr. 1'700'000 auf eine maximale Beteiligung von Fr. 3'100'000 an der Entwurfs- und Genehmigungsplanung für den Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel-Erzingen. Die Ausgaben gehen zu Lasten des Investitionsbereichs «Öffentlicher Verkehr».
2. Der Regierungsrat wird ermächtigt, entsprechende Verträge mit den weiteren Finanzierungspartnern zu unterzeichnen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem fakultativen Referendum.