

## **Antrag**

**der Abg. Felix Schreiner u. a. CDU**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

### **Worin liegt der Durchbruch bei der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke?**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. wie das Finanzierungsmodell für die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke genau aussieht und wer welche Anteile hierbei tragen wird;
2. ob ihr für das unter Ziffer 1 aufgeführte Finanzierungsmodell eine Zustimmung der Deutschen Bahn (DB) AG vorliegt und wenn ja, wer diese Zustimmung in welcher Form erteilt hat;
3. wie das Land seinen Anteil an der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke finanzieren wird bzw. ob dieser Anteil bereits im aktuellen Doppelhaushalt 2015/2016 verankert ist;
4. ob ihr Zusagen der Schweiz für eine Mitfinanzierung des Infrastrukturausbaus vorliegen und wenn ja, in welcher Form und Höhe;
5. wie der 30-Minuten-Takt umgesetzt und finanziert werden soll;
6. ob es hinsichtlich des 30-Minuten-Takts bereits verbindliche (finanzielle) Zusagen gibt und wenn ja, von wem und in welcher Höhe?

28. 09. 2015

Schreiner, Razavi, Kunzmann,  
Mack, Köberle, Dr. Rapp CDU

## Begründung

Der von Minister Hermann verkündete Durchbruch bei der Elektrifizierung der Hochrheinbahn wirft viele Fragen auf. Dieser Antrag bezweckt die Klärung eben dieser offenen Fragen.

## Stellungnahme

Mit Schreiben vom 21. September 2015 Nr. 3-3824.5-00/205 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

*1. wie das Finanzierungsmodell für die Elektrifizierung der Hochrhein-  
strecke genau aussieht und wer welche Anteile hierbei tragen wird;*

Das Modell für die Elektrifizierung der Hochrhein-  
strecke sieht die Gründung einer  
Projektgesellschaft zwischen der DB Netz AG und dem Land vor, die gemeinsam  
die Planungs- und Baumaßnahmen beauftragt. Die Finanzierung der Baumaßnah-  
men soll zum Einen aus festen Baukostenzuschüssen, zum Andern aus erwirtschafteten  
Trassenentgelten und Darlehen erfolgen. Die Details des Modells bieten ver-  
schiedene Optionen und sind noch festzulegen.

Nach der Sitzung des „Strategischen Organs“ zur Hochrhinelektrifizierung am  
24. September 2015 wurde bekannt, dass der Bund das Bundes-GVFG-Programm,  
das bisher bis zum Jahr 2019 befristet war, fortführen wird. Die in der Basler Er-  
klärung vorgesehene Finanzierung über das Bundes-GVFG-Programm ist somit  
wieder eine Alternative, welche die Landesregierung parallel prüfen wird.

*2. ob ihr für das unter Ziffer 1 aufgeführte Finanzierungsmodell eine Zustimmung  
der Deutschen Bahn (DB) AG vorliegt und wenn ja, wer diese Zustimmung in  
welcher Form erteilt hat;*

Die vom beauftragten Koordinator dem „Strategischen Organ“ zur Hochrhine-  
elektrifizierung vorgelegten und von diesem akzeptierten Finanzierungsvarianten  
waren mit Vertretern der DB Netz AG auf Vorstandsebene vorbereitet und danach  
in mehreren Gesprächen bis zur Beschlussfassung mit einem von der DB Netz AG  
beauftragten Vertreter beraten und im Grundsatz gebilligt worden. Klar war beiden  
Seiten, dass in einer Feinabstimmung zwischen der DB und dem Land noch eine  
Reihe von Detailfragen zu klären sind. Dies stand dem Einvernehmen, den vorge-  
schlagenen Weg einer atypischen Finanzierung unter Einschaltung Dritter gehen  
zu können und zu wollen, nicht entgegen.

*3. wie das Land seinen Anteil an der Elektrifizierung der Hochrhein-  
strecke finanzieren wird bzw. ob dieser Anteil bereits im aktuellen Doppelhaushalt 2015/2016  
verankert ist;*

Die Details der Erbringung des Landesbeitrags sind im weiteren Prozess noch zu  
klären. Im aktuellen Doppelhaushalt sind bislang Mittel für Planungsleistungen  
eingestellt.

*4. ob ihr Zusagen der Schweiz für eine Mitfinanzierung des Infrastrukturausbaus  
vorliegen und wenn ja, in welcher Form und Höhe;*

Die Vertreter des Schweizer Bundesamtes für Verkehr haben ihre grundsätzliche  
Bereitschaft zur Mitfinanzierung des Infrastrukturausbaus bestätigt.

*5. wie der 30-Minuten-Takt umgesetzt und finanziert werden soll;*

*6. ob es hinsichtlich des 30-Minuten-Takts bereits verbindliche (finanzielle) Zusagen gibt und wenn ja, von wem und in welcher Höhe?;*

Die Fragen 5 und 6 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die weiteren Arbeiten an dem Finanzierungsmodell basieren zunächst auf der verkehrlichen Konzeption eines Stundentaktes. Es wurde im „Strategischen Organ“ eine Prüfung beschlossen, wie eine Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt durch eine Mitfinanzierung der kommunalen Seite und der Kantone umgesetzt werden kann.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor