



Beilage zur Medienmitteilung vom 15. November 2019

Betreffend die Verlagerung des Güterverkehrs auf Bahn und Schiff: Basel und das Bundeseisenbahnvermögen mit der Deutschen Bahn vereinbaren engere Zusammenarbeit zur Schaffung einer neuen Logistikkreuzung an der deutsch-schweizerischen Grenze

Statements der beteiligten Partner

Die Innenentwicklung ist die grosse raumplanerische Herausforderung für den Kanton Basel-Stadt. Mit der geplanten Logistikkreuzung auf dem Areal des Badischen Rangierbahnhofs an der deutsch-schweizerischen Grenze werden die städtischen Rheinhäfen optimiert, weiterentwickelt und zukunftstauglich gemacht. Eine enge Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn ist hierzu eine wichtige Grundvoraussetzung. Selbstverständlich koordinieren wir die Investitionen in die Bahn- und Hafeninfrastrukturen mit der Stadtentwicklung auf den rheinnahen Hafengebieten am Klybeckquai und Westquai.

Beat Aeberhard, Kantonsbaumeister, Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt

Die deutschen Eisenbahnstrecken erreichten Basel 1852. Seit dieser Zeit entwickelt sich das Netz stetig, um die wachsenden Bedürfnisse der Reisenden und Güter erfüllen zu können. Heute ist wieder ein weiterer wichtiger Meilenstein erreicht. Ein Ausbau der Bahnanlagen im Grenzgebiet Deutschland Schweiz ist nur in enger Abstimmung mit allen Partnern möglich. Mit der heutigen Vereinbarung kommen wir dem Ziel näher.

Jürgen Lange, Konzernbeauftragter Deutsche Bahn AG und Vertreter des Bundeseisenbahnvermögens (BEV) für die deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet

Der vierspurige Anschluss der Rheintalbahn Karlsruhe – Basel ist die Voraussetzung für die Entwicklung aller weiteren Ausbauprojekte im Knoten Basel. Im Grenzbereich im Norden von Basel entstehen wegweisende Projekte für den Neu- und Ausbau von Strecken und Umschlaganlagen. Gemeinsam mit den Schweizer Partnern erweitern wir die Schieneninfrastruktur für den stetig wachsenden Personen- und Güterverkehr.

Eine gute internationale Zusammenarbeit ist für mich der Schlüssel, um wichtige Klimaziele zu erreichen.

Jens Bergmann, Vorstand für Netzplanung und Großprojekte der DB Netz AG

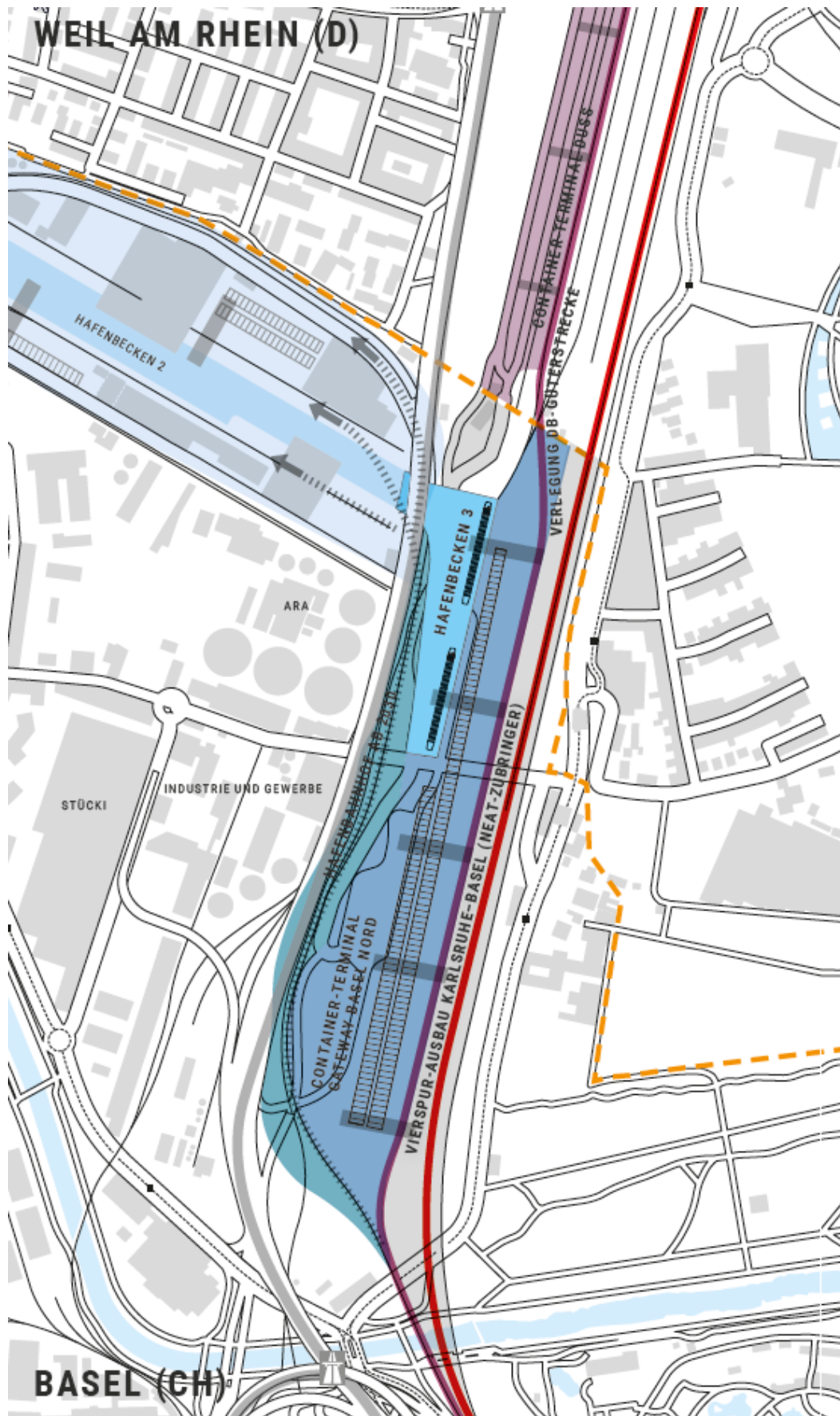
Die grenzüberschreitende Koordination ist der Schlüssel für das Vorankommen dieser wichtigen Infrastrukturprojekte, welche an der Nahtstelle der Länder aber auch im Herzen des Rhein-Alpen Korridors liegen. Bedeutsam ist, dass alle Projekte einem modernen, zukunftsfähigen Güterverkehr dienen. Sie sind damit Teil der Verlagerungsstrategie zur Stärkung der nachhaltigen Verkehrsträger Schiff und Schiene, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen. Wir freuen uns, dass wir mit der heute unterzeichneten Zusammenarbeitsvereinbarung einen Meilenstein hierfür erreicht haben.

Hans-Peter Hadorn, Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen

Durch die stärkere Zusammenarbeit aller Beteiligten entsteht in Basel Nord, dem Eingangstor der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) eine Logistikkreuzung von europäischer Bedeutung. Nur durch eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist es möglich, die Komplexität zu reduzieren und effiziente wie auch ökologische Verlagerungslösungen zu schaffen. Gateway Basel Nord wird dadurch für den kombinierten Verkehr zum logistischen Hauptbahnhof der Schweiz.

Martin Haller, VR-Präsident, Gateway Basel Nord AG

Übersicht über die Infrastrukturprojekte Basel Badischer Rangierbahnhof



Legende Infrastrukturprojekte (s. Übersichtsplan)

Vierspurausbau Karlsruhe – Basel
(NEAT-Zubringer)

Containerterminal Gateway Basel Nord
Erste Bauetappe

Verlegung DB-Güterstrecke Basel
Bad Bf – Weil am Rhein („Gleis 69“)

Containerterminal Gateway Basel Nord
Trimodaler Ausbau mit Hafenbecken 3

Verlagerung Hafenbahnhof zum Basel Badischer Rangierbahnhof

Ausbau Containerterminal DUSS
(Umschlagbahnhof Basel-Weil)

**Vereinbarung
zur Zusammenarbeit und zur gegenseitigen Koordination
grenznaher Verkehrsinfrastrukturprojekte
in Basel Nord und Weil am Rhein
(Zusammenarbeitsvereinbarung)**

**im Perimeter Basel Badischer Bahnhof, Basel Badischer Rangierbahnhof
mit Anschluss Kleinhüninger Hafen**

zwischen

der Bundesrepublik Deutschland – Bundeseisenbahnvermögen
– nachfolgend BEV genannt –

und

der Deutschen Bahn AG, der DB Netz AG
– nachfolgend DB genannt –

jeweils vertreten durch den
**Beauftragten für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet
Schwarzwaldallee 200, CH-4058 Basel, einerseits**

und

dem Kanton Basel-Stadt
– nachfolgend Kanton genannt –

vertreten durch das
Bau- und Verkehrsdepartement, andererseits

Stand 23.Oktober 2019

Inhaltsverzeichnis

0. Präambel	3
1. Gegenstand und räumlicher Geltungsbereich.....	5
1.1 Gegenstand.....	5
1.2 Räumlicher Geltungsbereich.....	5
2. Grundsätze der Verständigung	6
2.1 Gegenseitige Berücksichtigung der Projekte	6
2.2 Zielbild Infrastrukturanlagen.....	6
2.3 Grundstückserwerbe und Anpassungen des Staatsvertragsperimeters	6
2.4 Gegenseitiger Austausch	9
3. Erfordernisse für Infrastrukturprojekte der deutschen Seite.....	10
3.1 Vierspurausbau Rheintalbahn Karlsruhe – Basel (ABS/NBS 9.3)	10
3.2 Basel Badischer Rangierbahnhof und Umschlagbahnhof Basel-Weil.....	10
4. Erfordernisse für Infrastrukturprojekte der schweizerischen Seite	11
4.1 Gateway Basel Nord (GBN)	11
4.2 Trimodaler Ausbau mit Hafenbecken 3.....	11
4.3 Hafeneisenbahn.....	12
4.4 Übernahme von Verpflichtungen und Funktionen von BEV/ DB durch den Kanton	13
5. Berücksichtigung der Zollabwicklung.....	14
6. Realisierungshorizonte.....	14
7. Übergangs- und Schlussbestimmungen.....	15

0. Präambel

Die in der Schweiz gelegenen Teile der Rheintalbahn Mannheim – Basel Bad Bf – Konstanz und der Wiesentalbahn Basel Bad Bf – Zell/Wiesental führen durch das Gebiet des Kantons Basel-Stadt und werden als deutsche Eisenbahnstrecken betrieben. Grundlage hierfür sind die zwischen dem Grossherzogtum Baden einerseits und der Schweizerischen Eidgenossenschaft und den Kantonen Basel-Stadt und Schaffhausen andererseits abgeschlossenen Eisenbahnstaatsverträge von 1852 ff. sowie die Vereinbarung über die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet vom 25. August 1953¹ einschliesslich ihrer Nachträge, Erklärungen und Zusatzprotokolle. Hierin sind die Rechtsverhältnisse hinsichtlich der Grundstücke, die dem Bahnbetrieb dienen, begründet und festgeschrieben. Die Bundesrepublik Deutschland – Bundeseisenbahnvermögen (BEV) ist als Rechtsnachfolgerin Eigentümerin der betroffenen Schweizer Liegenschaften und Eisenbahn-Infrastrukturbetreiberin. Das BEV hat mit der Erfüllung der sich aus den vorgenannten Verträgen ergebenden Rechte und Pflichten die Deutsche Bahn AG beauftragt, diese wiederum die DB Netz AG. Das BEV, die Deutsche Bahn AG und die DB Netz AG (die beiden letzteren nachfolgend DB genannt) werden gemäss Artikel 1 Absatz 2 der Vereinbarung vom 25. August 1953 jeweils durch den Beauftragten für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet vertreten.

Im Perimeter des Basel Badischer Rangierbahnhofs auf Gebiet der Stadt Basel (Schweiz) und der Stadt Weil am Rhein (Deutschland) sowie benachbart findet derzeit ein grosser Wandel mit verschiedenen Infrastrukturprojekten statt. Durch die grenzüberschreitenden Projekte ist ebenfalls die DB direkter Vertreter für die Areale und Infrastrukturen des Schienenweges auf deutschem Gebiet. Neben den Vertragsparteien sind auch weitere Akteure beteiligt.

Gestützt auf die Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland vom 6. September 1996², welche einen durchgehenden vierspurigen Ausbau des Eisenbahnnetzes zwischen Karlsruhe und Basel vorsieht, plant die DB den Vierspurausbau der Rheintalbahn Karlsruhe – Basel (DB-Strecke Nr. 4000) mit einer parallelen Neubau- bzw. Ausbaustrecke Nr. 4416. Auf dem schweizerischen Teil von Basel Badischer Rangierbahnhof sowie südlich davon zwischen Wiese und Rhein in Basel bzw. nördlich davon in Weil am Rhein werden die Abschnitte 9.2 (Weil) und 9.3 (Basel-Stadt) realisiert (nachfolgend ABS/NBS 9.2 bzw. 9.3 genannt). Dazu benötigen das BEV und die DB vom Kanton Basel-Stadt und der Einwohnergemeinde verschiedene Grundstücke. Für diejenigen Grundstücksteile, die für die Vorgriffmassnahmen ABS/NBS 9.3 notwendig waren (Erneuerung der Eisenbahnüberführung Neuhausstrasse im Verlauf der bestehenden Rheintalbahn und Anbindung der zweiten Rheinbrücke mit Erweiterung der Eisenbahnüberführung Grenzacherstrasse), ist die Regelung der Grundstücksgeschäfte weitestgehend erfolgt. Zu den Massnahmen zur Herstellung des NEAT-Anschlusses und im Vorgriff der Regelung der dafür notwendigen Grundstücksgeschäfte wird zwischen denselben Vertragsparteien ein separater Vertrag über Massnahmen zur Herstellung des NEAT-Anschlusses in Basel und Zusammenhangsarbeiten (nachfolgend Massnahmenvertrag genannt) abgeschlossen. Dieser soll nach Möglichkeit gleichzeitig zur vorliegenden Vereinbarung unterzeichnet werden.

Die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene–Straße mbH (DUSS) als Tochterunternehmen der DB Netz AG benötigt ihre Anbindungen sowohl an das deutsche, als auch möglichst direkt an das schweizerische Fernstrassennetz bzw. einen Ersatz in Form einer unabhängigen Erschliessung und einen Kapazitätsausbau für ihren bestehenden Umschlagbahnhof Basel-Weil. Dieser umfasst eine Erweiterung des Umschlagbahnhofs Basel-Weil um zwei Umschlaggleise auf der Ostseite

¹ SR 0.742.140.313.67

² 0.742.140.313.69

einschliesslich deren südlicher Schienenanbindung.

Die Gateway Basel Nord AG (GBN AG) benötigt in einer Planungsgemeinschaft mit den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) unter massgeblicher finanzieller Beteiligung der Schweizerischen Eidgenossenschaft auf dem durch die DB und das BEV bereits ab den 1980-er Jahren freigezogenen, an die SBB Cargo AG im Jahr 2003 verkauften Gelände (Grundstück GB 536, Sektion 9B) ein trimodales Terminal von nationaler Bedeutung zur Bündelung des Umschlages der kombinierten Schweizer Import-/Export-Verkehre. Hierzu benötigt sie vom BEV den Netzzugang im Süden (Basel) und von der DB die erforderlichen zuglänglichen Zuführungsgleise in den auf Gemarkungen Weil am Rhein und Haltingen befindlichen Bahnhofsteilen von Basel Badischer Rangierbahnhof.

Die SRH benötigen und planen in enger Abstimmung mit dem Kanton Basel-Stadt, SBB Cargo und GBN AG unter massgeblicher finanzieller Beteiligung der Schweizerischen Eidgenossenschaft den direkten Schiffsanschluss an das zukünftige Gateway Basel Nord (GBN) mittels Erstellung eines neuen Hafenbeckens (Hafenbecken 3) direkt am Terminalgelände. Für die Verwirklichung ist ein Grundstückserwerb durch den Kanton Basel-Stadt vom BEV erforderlich, weil der Kanton Basel-Stadt laut Rheinhafenvertrag³ das Grundeigentum an den Hafengebieten der SRH auf Kantonsgebiet innehaben muss.

Der Kanton Basel-Stadt und die SRH planen vor dem Hintergrund von künftig nicht mehr für den Güterumschlag zur Verfügung stehenden Flächen im Hafen Kleinhüningen die Weiterentwicklung des Hafenbahnhofs. Bei der angestrebten Zielvariante sollen Funktionen des bestehenden Hafenbahnhofs auf das Areal der bestehenden Gruppe L Basel Badischer Rangierbahnhof verlagert werden. Hierzu wäre ein weiterer Grundstückserwerb von Seiten des Kantons Basel-Stadt vom BEV notwendig.

Damit die geplanten Infrastrukturprojekte auf dem vorbezeichneten Bahn- und Logistikareal Basel Badischer Rangierbahnhof erfolgreich umgesetzt, gesetzeskonform und sicher betrieben sowie auch die in der Zukunft notwendigen Funktionalitäten der bestehenden Infrastrukturen gewährleistet werden können, bedarf es einer engen Koordination und Verständigung zwischen den Vertragsparteien und den weiteren beteiligten Akteuren.

Basis für eine Verständigung zwischen den Vertragsparteien bildet Artikel 3 des Staatsvertrages von 1852⁴. Laut dieser Bestimmung sind die Vertragsparteien verpflichtet, sich über die Lage der Bahnhöfe sowie die gesamte Anlage und Beschaffenheit der deutschen Infrastruktur im Kantonsgebiet zu verständigen. Zudem sieht Artikel 22 des Staatsvertrages eine Duldungspflicht für öffentliche Werke, welche durch die Eidgenossenschaft oder den Kanton angeordnet werden, vor. Gleichzeitig hält die Bestimmung fest, dass alle erforderlichen Massregeln getroffen werden, damit durch solche Anlagen weder der Eisenbahnbetrieb gehindert wird, noch ein Aufwand der Betriebsverwaltung daraus entsteht.

³ SG 955.400

⁴ SR 0.742.140.313.61

1. Gegenstand und räumlicher Geltungsbereich

1.1 Gegenstand

Gegenstand der vorliegenden Vereinbarung ist die Sicherstellung der Zusammenarbeit und der Koordination zwischen den Vertragsparteien in Bezug auf die geplanten Infrastrukturprojekte auf dem Bahn- und Logistikareal Basel Badischer Rangierbahnhof sowie die gegenseitige Berücksichtigung und Abstimmung der Planungen.

Alle technischen Voraussetzungen für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf Schweizer Gebiet liegen gemäss dem schweizerischen Eisenbahngesetz in der Zuständigkeit der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Sie werden im Rahmen von eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungen abschliessend geregelt und mit der eisenbahnrechtlichen Bewilligung auch für den Kanton verbindlich. Dieser hat die Möglichkeit, seine Anliegen im Rahmen der Plangenehmigung gegenüber dem Bundesamt für Verkehr (BAV) als Leitbehörde der Schweizerischen Eidgenossenschaft einzubringen. Für das deutsche Gebiet ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständige Planfeststellungsbehörde, soweit es nicht den Gleisanschluss des GBN-Terminals alleinig betrifft (dortige Zuständigkeit: Regierungspräsidium Freiburg).

1.2 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich wird im Übersichtsplan vom 12. Juni 2019 dargestellt, der dieser Vereinbarung als integrierende Beilage 1 angefügt ist. Der räumliche Geltungsbereich erstreckt sich über die in blau umrandeten Parzellen bzw. Parzellenteile auf Gebiet des Kantons Basel-Stadt und der Stadt Weil am Rhein.

Die mit der Unterzeichnung des Massnahmenvertrages zum NEAT-Anschluss gültige Abgrenzung des Staatsvertrages wird in einer Beilage des Massnahmenvertrages dargestellt.

2. Grundsätze der Verständigung

2.1 Gegenseitige Berücksichtigung der Projekte

Die Vertragsparteien erkennen, dass zwischen den geplanten Infrastrukturprojekten auf dem Bahn- und Logistikareal Basel Badischer Rangierbahnhof diverse Abhängigkeiten bestehen, die deren Realisierbarkeit beeinflussen respektive gefährden können. Die Vertragsparteien ermöglichen vorbehaltlich der jeweiligen Finanzierbarkeit eine zeitgemässe und technisch-betrieblich sichere Realisierung sowie verkehrsbereite Fertigstellung aller gegenseitigen Projekte im Geltungsbereich. Um dieses Ziel zu erreichen, ermöglichen die Parteien bei Bedarf nachträgliche Veränderungen von genehmigten Anlagen auf Kosten des Verursachers und berücksichtigen die anderen Projekte bei eigenen Planungen und der Projektierung von Bauzwischenzuständen.

Die Vertragsparteien sagen sich auch dann eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit zu, wenn wider Erwarten ein Projekt oder eine Teilmassnahme nicht oder nur in Teilen auf Grundlage dieser Vereinbarung realisiert oder umgesetzt werden kann.

2.2 Zielbild Infrastrukturanlagen

Die Infrastrukturanlagen des Basel Badischer Rangierbahnhofs sind für die Realisierung der geplanten grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekte massgeblich anzupassen. Die Vertragsparteien haben dafür 2018 zusammen mit den weiteren Akteuren, welche auf dem Areal Infrastrukturprojekte planen, ein Zielbild entwickelt, welches mögliche (bau-)technische Machbarkeiten für eine koordinierte Realisierung der geplanten Infrastrukturprojekte und eine grobe Abschätzung der Kostenfolgen für jene Anpassungen enthält. Das Zielbild wird in der verkehrlichen Aufgabenstellung (VAst) der DB Netz AG zu Basel Badischer Rangierbahnhof abgebildet, deren voraussichtliche Fertigstellung Ende 2019 erwartet wird.

Das Zielbild bildet die Planungsgrundlage für die weitere Abstimmung der Projekte zwischen den Vertragsparteien. Zudem dient es zur Festlegung der konkreten Zuständigkeiten und als Verhandlungsgrundlage über Kostenfolgen, deren Tragung nicht unmittelbar oder mittelbar in bestehenden Staatsverträgen (beziehungsweise den jeweils für Gleisanschlüsse und die Bahnstromversorgung geltenden nationalen Erlassen) geregelt sind. Die DB und der Kanton setzen sich im Rahmen ihrer Koordinationsfunktion dafür ein, das Zielbild im Sinne der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit von Eisenbahngesellschaften weiter zu konkretisieren und gemeinsam mit ihnen die Finanzierbarkeit mit den zuständigen Finanzierungsträgern voranzutreiben.

Das gemeinsam abgestimmte und betrieblich plausibilisierte Zielbild ist als Teil dieser Vereinbarung als Beilage 3 beigefügt.

2.3 Grundstückserwerbe und Anpassungen des Staatsvertragsperimeters

Für die Verwirklichung der geplanten Infrastrukturprojekte sind verschiedene Grundstückserwerbe zwischen den Vertragsparteien erforderlich. Ein Übersichtsplan über die vom BEV zu erwerbenden Grundstücke ist dieser Vereinbarung als Beilage 2 beigefügt und dort durch Flächenfarben gekennzeichnet. Die betroffenen Grundstücke sollen teils aus dem Staatsvertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Grossherzogtum Baden betreffend die Weiterführung der badischen Eisenbahnen über schweizerisches Gebiet vom 27. Juli und 11. August 1852 herausgelöst, teils dem Geltungsbereich des Staatsvertrages (nachfolgend Staatsvertragsperimeter genannt) gemäss Beilage zum Massnahmenvertrag neu unterstellt werden. Laut Artikel 3 des

Staatsvertrages vom 11. August 1852 sind das BEV bzw. die DB verpflichtet, sich über die Lage der Bahnhöfe, über die gesamte Anlage und Beschaffenheit der Bahn und die etwaigen Leistungen des Kantons Basel-Stadt mit diesem zu verständigen. Im Sinne dieser Bestimmung sichern sich die Vertragsparteien gegenseitig zu, die für die Verwirklichung des Vierspurausbau und der öffentlichen Werke gemäss Artikel 22 des Staatsvertrages notwendigen Grundstücksübertragungen zu ermöglichen.

Vierspurausbau (Projekt ABS/NBS 9.3)

Für das Projekt ABS/NBS 9.3 benötigen das BEV und die DB vom Kanton und der Einwohnergemeinde verschiedene Grundstücke. Der Grundstückserwerb und deren Unterstellung unter den Staatsvertragsperimeter werden mit separatem Massnahmenvertrag geregelt. Konkret sind folgende Parzellen betroffen:

Parzelle	Sektion	Bemerkung	Eigentum bei Unterzeichnung
490	9B	Eisenbahnüberführung (EÜ) Wiesekorridor (Neubau)	EWG Stadt Basel
9006	9B		Strassenparzelle (Hoheitsgebiet des Kantons Basel-Stadt)
9008	9B		Strassenparzelle (EWG Stadt Basel)
3179	7	EÜ Fasanenstrasse (Teilneubau)	Strassenparzelle (EWG Stadt Basel)
9002	9B	Schallschutzwand (SSW) Ost 1 (vor Stützwand Neuhausstrasse)	Strassenparzelle (EWG Stadt Basel)

Trimodaler Ausbau des Terminals GBN mit dem Hafenbecken 3

Für die Projekte des trimodalen Terminals mit dem Hafenbecken 3 benötigt der Kanton den Erwerb von Teilen der Parzelle 306/Sektion 9B, welche im Eigentum des BEV liegt:

Parzelle	Sektion	Bemerkung	Eigentum bei Unterzeichnung
306	9B	Teilfläche nördlich der Neuhausstrasse wie in Beilage 2 mit blauer Füllung dargestellt	BEV

Das BEV fordert für die Grundstücksübertragung einen gleichwertigen Ersatz der heute bestehenden bahneigenen Strassenanbindung an die Neuhausstrasse.

Über den Grundstückserwerb und die Entlassung aus dem Staatsvertrag verhandeln die Vertragsparteien, sobald die Voraussetzungen für die Entbehrlichkeit gegeben sind. Der entsprechende Grunderwerbsvertrag und die Herauslösungsvereinbarung müssen vor rechtskräftiger Plangenehmigung des Hafenbeckens 3 durch die Schweizerische Eidgenossenschaft abgeschlossen werden.

Die Parteien setzen alles daran, möglichst schnell einen funktionalen Ersatz für das Gleis 69 zu schaffen, um so die zentrale Voraussetzung für die Entbehrlichkeit des Gleises 69 zu erlangen. Die Parteien beginnen unmittelbar mit den notwendigen konzeptionellen Grundlagen und Planungen (inklusive Umweltthemen), um in einem ersten Schritt das Plangenehmigungsgesuch (CH) bzw. Planfeststellungsgesuch (D) für den funktionalen Ersatz des Gleises 69 der Strecke Nr. 4405 (Basel Badischer Rangierbahnhof Gruppe A – Gruppe C – Gruppe L – Basel Badischer Bahnhof) einzureichen. BEV/DB unterstützen die Projektorganisation des Hafenbeckens 3 mit hoher Priorität zur Einreichung der Gesuchsunterlagen. Die Parteien streben an, die für die Genehmigungsverfahren notwendigen Gesuchsunterlagen zum funktionalen Ersatz des Gleises 69 und des Hafenbe-

ckens 3 zeitlich aufeinander abzustimmen. Gemeinsames Ziel der Parteien ist es, die beiden Gesuche nach Möglichkeit innerhalb eines Jahres bei den zuständigen Genehmigungsbehörden einzureichen.

Verlagerung des Hafengebäude

Für eine Verlagerung von Funktionen des Hafengebäude auf das Bahn- und Logistikareal Basel Badischer Rangierbahnhof gemäss kantonalen Zielvariante „Neuhausstrasse“ ist der Erwerb von weiteren Teilen der Parzelle 306/Sektion 9B und folgender Parzellen des BEV südlich der Wiese durch den Kanton notwendig:

<i>Parzelle</i>	<i>Sektion</i>	<i>Bemerkung</i>	<i>Eigentum bei Unterzeichnung</i>
2142	7	Teilfläche parallel zur Schwarzwaldallee wie in Beilage 2 mit oranger Schraffur dargestellt	BEV
2143	7	mit Ersatz oder Dienstbarkeiten für ökologische Ersatzflächen gemäss Plangenehmigung Vierspurausbau	BEV
306	9B	Teilfläche südlich und inkl. Neuhausstrasse mit Ersatz oder Dienstbarkeiten für ökologische Ersatzflächen gemäss Plangenehmigung Vierspurausbau wie in Beilage 2 mit oranger Füllung dargestellt	BEV

Die Grundstücksübertragung ist dabei mit den Anforderungen des geplanten ASTRA-Grossprojektes «Rheintunnel» abzustimmen.

Für das Projekt wurde ein Vorprojekt unter Berücksichtigung von verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen der DB gestartet. Nach dem Abschluss des Vorprojektes wird der Kanton über den Baukredit entscheiden. Über den Grundstückserwerb verhandeln die Vertragsparteien, sobald der Variantenentscheid durch den Kanton gefällt ist und die Voraussetzungen für die Entbehrlichkeit der weiteren Teile der Parzelle 306/Sektion 9B des BEV durch das BEV und die DB gegeben sind. Der entsprechende Vertrag für den Erwerb der Parzellenteile und die Vereinbarung über die Herauslösung aus dem Perimeter des Staatsvertrages muss vor der rechtskräftigen Plangenehmigung der Verlegung des Hafengebäude durch die Schweizerische Eidgenossenschaft erfolgen. Die Vertragsparteien streben eine enge Zusammenarbeit bezüglich der Entbehrlichkeit und des Grundstückserwerbes an, so dass das Baugesuch zur Verlagerung des Hafengebäude alsbald nach rechtskräftiger Erteilung der Plangenehmigung für das Hafenbecken 3 eingereicht werden kann.

Es ist durch die Vertragsparteien zu prüfen, ob und zu welchem Zeitpunkt und in welchem Masse die Verträge SR 0.742.140.313.63 vom 10. März 1870 und SG 954.420 vom 16. Dezember 1922 mit Nachtrag vom 19. Februar/10., 12. März 1925 zu ändern oder allenfalls aufzuheben sind.

2.4 Gegenseitiger Austausch

Die Vertragsparteien richten zur Koordination der vorgenannten Projekte einen regelmässigen Austausch auf fachlicher Ebene ein (nachfolgend Lenkungskreis Basel Nord genannt). Sitzungen finden in gegenseitiger Abstimmung oder auf Anforderung einer Seite statt. Die Vertragsparteien sind durch folgende Funktionen in diesem Lenkungskreis vertreten:

- BEV/DB (Schweizer/deutsche Infrastrukturen): Beauftragter für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet, Verantwortliche des BEV und der DB
- Kanton Basel-Stadt: Kantonsbaumeister oder Kantonsingenieur und leitende Verantwortliche weiterer betroffener Amtsstellen

Die genannten Vertretungen können nach Bedarf weitere betroffene interne Stellen und Unternehmen mit öffentlichem Auftrag beiziehen. Über die Sitzungen des Lenkungskreises Basel Nord wird in gegenseitiger Abstimmung Protokoll geführt. Die Vertragsparteien berichten der deutsch-schweizerischen Kommission für die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken (im Weiteren: Gemischte Kommission) und bei Bedarf in kürzerem Intervall den daran beteiligten Behörden über diesen Austausch.

Soweit beide Vertragsseiten von einem Vorhaben im Einzelfall betroffen sind, nehmen sie Einsitz in den diesbezüglichen Vorbereitungs- bzw. Entscheidungsgremien und stimmen ihre Bedürfnisse dort zweckmässig miteinander ab. Bei Eintritt der Genehmigungsreife eines der Vorhaben erklären beide Vertragsparteien ihre Bereitschaft, die danach relevanten Ergebnisse in einem gesonderten Vertrag zu vereinbaren, sofern sie nicht wegen Geringfügigkeit übereinstimmend darauf verzichten.

Die Vertragsparteien informieren den Lenkungskreis Basel Nord vorgängig über die Einreichung von Genehmigungsverfahren und über neue Verpflichtungen oder eisenbahninfrastrukturelle Erfordernisse im Perimeter dieser Vereinbarung.

3. Erfordernisse für Infrastrukturprojekte der deutschen Seite

3.1 Vierspurausbau Rheintalbahn Karlsruhe – Basel (ABS/NBS 9.3)

Die Erfordernisse des Projektes ABS/NBS 9.3 an den Kanton Basel-Stadt werden zwischen den Vertragsparteien mit separatem Massnahmenvertrag geregelt. Die Parteien kommen überein, dass die Realisierung der über die beiden derzeit im Plangenehmigungsverfahren befindlichen Projekte GBN 1.1 und ABS/NBS 9.3 hinausgehenden Vorhaben nicht zu einer Verzögerung dieser beiden Projekte führen darf. Dies wird durch eine sinnvolle Etappierung und Koordination aller Massnahmen erreicht.

3.2 Basel Badischer Rangierbahnhof und Umschlagbahnhof Basel-Weil

Die DUSS plant, den Umschlagbahnhof Basel-Weil betrieblich zu optimieren und für die künftige Umschlagsnachfrage auszubauen.

Im Rahmen der erforderlichen Gleisanpassung in Basel Badischer Rangierbahnhof werden die funktionalen Anforderungen für die bauliche Kapazitätserweiterung des Umschlagbahnhofs Basel-Weil (Vorstaugleise und zusätzliche Umschlaggleise inklusive deren südlicher Anbindung) als Anforderung aufgenommen.

4. Erfordernisse für Infrastrukturprojekte der schweizerischen Seite

4.1 Gateway Basel Nord (GBN)

Der schienenseitige Anschluss des GBN soll wie im Zielbild enthalten direkte Zugsausfahrten aus dem Terminal nach Süden ermöglichen und nach Norden vier zugslange - in der Regel 750 m - Zuführungsgleise (wovon 1 Gleis mit dem DUSS Terminal gemeinsam genutzt wird) und ein Dispo-Gleis an die öffentliche Infrastruktur des Schienenweges der DB Netz AG haben. Die Anlagenerschliessung im Norden soll in den Bahnhofsteilen Gruppen A und C des Basel Badischer Rangierbahnhofs angeordnet werden.

Diese Gleise auf der Nordseite befinden sich auf deutschem Hoheitsgebiet. Die Mischnutzung von ein und derselben Infrastrukturkomponente (in diesem Fall konkret Gleis A11 bzw. neu 211 des Basel Bad Rbf) durch zwei unterschiedliche Serviceeinrichtungen (in diesem konkreten Fall hier: Terminal GBN und dort: DUSS-Terminal) ist nach dem (deutschen) Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) nicht vorgesehen. Es muss daher dem Eisenbahn-Bundesamts (EBA) überlassen bleiben, wie dieses Rechtsproblem im Rahmen desjenigen Planfeststellungsverfahrens gelöst werden wird, welches sich dann konkret mit den A-Gruppengleisen ab A10 westlich befassen wird.

Im Rahmen der erforderlichen Gleisanpassung in Basel Badischer Rangierbahnhof (alle Bahnhofsteile) werden die funktionalen Anforderungen direkter Zugsausfahrten für eine Süd- und Nordanbindung, Schwungeinfahrt von Süden sowie die Anzahl und Nutzgleislänge der Zuführungsgleise, welche für die geplanten Umschlagskapazitäten des trimodalen GBN erforderlich sind, als Anforderung aufgenommen. Die infrastrukturellen Anforderungen sind im gemeinsamen Zielbild dargestellt.

4.2 Trimodaler Ausbau mit Hafengebäcken 3

Die Realisierung des trimodalen Ausbaues des GBN durch ein neues Hafengebäcken 3 erfordert eine Verlegung der Gleise 69 und 70 (teilweise). Gemäss Zielbild soll der Teilabschnitt Gleis 69 der Strecke 4405 (Basel Badischer Rangierbahnhof – Basel Badischer Bahnhof) in seinen wesentlichen Funktionen auf die Trasse des geplanten Gleises D1 des GBN-Terminals verlegt werden.

Das BEV und die DB begleiten als derzeitiger Grundstückseigentümer bzw. Grundstücksnachbar und benachbarte Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Rahmen ihrer Kompetenzen konstruktiv den Bau des Hafengebäckens 3 und die Umsetzung der technisch-betrieblichen Voraussetzungen gemäss dem Zielbild. Sollten einem Projektvorschlag einer Seite eigene Verpflichtungen der anderen Seite entgegenstehen, suchen die Vertragsparteien nach einer gemeinsamen Lösung.

Die Parteien setzen alles daran, möglichst schnell einen funktionalen Ersatz des Gleises 69 zu schaffen, um so die zentrale Voraussetzung für die Entbehrlichkeit des Gleises 69 zu erlangen. Die Parteien beginnen unmittelbar mit den notwendigen konzeptionellen Grundlagen und Planungen (inklusive Umweltthemen), um in einem ersten Schritt das Plangenehmigungsgesuch (CH) bzw. Planfeststellungsgesuch (D) für den funktionalen Ersatz des Gleises 69 der Strecke 4405 (Basel Badischer Rangierbahnhof Gruppe A – Gruppe C – Gruppe L – Basel Badischer Bahnhof) einzureichen. BEV/DB unterstützen die Projektorganisation des Hafengebäckens 3 mit hoher Priorität zur Einreichung der Gesuchsunterlagen. Die Parteien streben an, die für die Genehmigungsverfahren notwendigen Gesuchsunterlagen zum funktionalen Ersatz des Gleises 69 und des Hafengebäckens 3 zeitlich aufeinander abzustimmen. Gemeinsames Ziel der Parteien ist es, die beiden Gesuche nach Möglichkeit innerhalb eines Jahres bei den zuständigen Genehmigungsbehörden einzu-

reichen.

Die Parteien sind sich einig und streben daher ebenfalls an, gemäss dem gegenseitigen Austausch nach Ziffer 2.4 eine auf dieses singuläre, aber in Bezug auf die weiteren Realisierungsschritte des Zielbilds vorprägende Vorhaben ausgerichtete Projektorganisation zu schaffen.

Insbesondere zeigt die DB in Abstimmung mit dem BEV im Lenkungskreis Basel Nord jeweils frühzeitig auf, welche Schritte für eine Entbehrlichkeit derjenigen Teile der Parzelle 306/Sektion 9B notwendig sind, die vom Kanton Basel-Stadt für die Realisierung des Hafengebassens 3 benötigt werden, und wenn es diesbezüglich neue Verpflichtungen oder infrastrukturelle Erfordernisse geben sollte.

4.3 Hafenbahn

Im Falle einer Verlagerung des Hafengebassens Basel-Kleinhüningen auf das vorgenannte Bahn- und Logistikareal Basel Badischer Rangierbahnhof ist ein Ausziehgleis südlich der Wiese notwendig und ein Anschluss der Hafengebassens an den Bahnhof Basel Badischer Bahnhof zu gewährleisten. Dazu ist eine bahnbetriebliche Trennung zwischen Basel Badischer Bahnhof und der Hafengebassens sowie eine weitere Brücke über die Wiese für das Ausziehgleis erforderlich.

Das BEV und die DB gewähren bei einer Verlagerung des Hafengebassens auf das Areal Basel Badischer Rangierbahnhof – Gruppe L – weiterhin den Anschluss der Hafengebassens an den Schienenweg der deutschen Eisenbahninfrastruktur auf baselstädtischem Gebiet im Sinne von Artikel 34 des Schweizer Eisenbahngesetzes (EBG). Inwieweit dabei eine Bahnstromversorgung in der heutigen Form vom Unterwerk Haltingen der DB Energie GmbH beibehalten werden kann, muss von den hierzu zuständigen Behörden noch gesondert, auch ggf. in Bezug auf staatsvertragliche Konformität geprüft werden. Die Vertragsparteien verpflichten sich, bei Bedarf eine gemeinsame Koordination für eine konsensfähige Lösung mit diesen herbeizuführen. Der Kanton Basel-Stadt liefert eine genehmigungsfähige Lösung für die bahnbetriebliche Trennung und die Wiesebrücke.

Das BEV und die DB begleiten als derzeitiger Grundstückseigentümer bzw. Grundstücksnachbar und benachbartes Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Rahmen ihrer Kompetenzen konstruktiv eine mögliche Verlagerung des Hafengebassens auf das Bahn- und Logistikareal Basel Badischer Rangierbahnhof und die damit verbundene Erfüllung der technisch-betrieblichen Voraussetzungen. Sollten einem Projektvorschlag einer Seite eigene Verpflichtungen der anderen Seite entgegenstehen, suchen die Vertragsparteien nach einer gemeinsamen Lösung.

Die DB zeigt in Abstimmung mit dem BEV dem Lenkungskreis Basel Nord jeweils frühzeitig auf, welche Schritte für eine Entbehrlichkeit des für den Bau eines zu verlagernden Hafengebassens benötigten Teils der Parzelle 306 /Sektion 9B und notwendige Flächen für das Ausziehgleis südlich der Wiese notwendig sind, und wenn es diesbezüglich neue Verpflichtungen oder infrastrukturelle Erfordernisse geben sollte.

Der Kanton Basel-Stadt berücksichtigt bei seinen Planungen zur Verlagerung des Hafengebassens das Projekt ABS/NBS 9.3 sowie das Nationalstrassenprojekt "Rheintunnel" und stellt insbesondere sicher, dass die Errichtung der neuen Infrastrukturen in Basel Badischer Bahnhof nicht beeinträchtigt wird.

Der Kanton Basel-Stadt berücksichtigt auf Flächen, die er vom BEV erwirbt, bestehende ökologische Ersatzflächen und zugunsten des Projektes ABS/NBS 9.3 geplante, soweit sie Teil der gemeinsamen Umweltplanung GBN und ABS/NBS PfA 9.3 - Koordinationsdokumente Naturschutz (nachfolgend Koordinationsbericht genannt) an die Schweizerische Eidgenossenschaft sind. Der Koordinationsbericht ist dieser Vereinbarung als Beilage 4 beigefügt. In diesem Fall sichert der

Kanton dem BEV und der DB die dazu erforderlichen Dienstbarkeiten auf den erworbenen Flächen zu oder stellt allenfalls erforderliche Ersatzflächen zur Verfügung.

Das BEV bzw. die DB haben im Plangenehmigungsdossier des Projektes ABS/NBS 9.3 beim BAV bereits die definitive Stilllegung der Verbindung des ehemaligen Badischen Güterbahnhofs nach Basel Badischer Rangierbahnhof – Gruppe L – mit der Y-förmigen Wiesenbrücke inklusive ihrer Widerlager und dem Brückenkopf auf Parzelle 2143/Sektion 7 beantragt. Die Stilllegung soll spätestens zu dem Zeitpunkt erfolgen, in dem bauablaufmässig sichergestellt sein wird, dass das Projekt ABS/NBS 9.3 und 9.2 die fragliche Gleislänge für keinerlei baulogistische oder andere Zwecke benötigt. Der Kanton erwirbt bei einer Mutation der Parzelle 2143/Sektion 7 zugleich das Alleineigentum an dem Y-förmigen Ingenieurbauwerk.

4.4 Übernahme von Verpflichtungen und Funktionen von BEV/ DB durch den Kanton

Der Kanton Basel-Stadt sichert bei einem möglichen Erwerb der Teilflächen der Parzelle 306/Sektion 9B gemäss Beilage 2 zu, mit dem BEV und der DB für die bestehenden und künftig noch erforderlichen Funktionen inklusive der bestehenden Anschluss- und Ladegleise entsprechende Dienstbarkeiten zu vereinbaren bzw. abzuschliessen und vertragliche Verpflichtungen des BEV mit Dritten zu übernehmen, soweit diese nicht im Widerspruch zur neuen Nutzung stehen. Funktionen, die der neuen Nutzung entgegenstehen, werden auf Kosten des Kantons Basel-Stadt unter Anrechnung allfälliger Vorteile verlagert, soweit diese für das BEV oder die DB weiterhin betrieblich notwendig sind.

5. Berücksichtigung der Zollabwicklung

Voraussetzung für die Umsetzung der genannten Infrastrukturprojekte ist, dass die Zollabwicklung durch die beiden örtlichen Zollstellen der eidgenössischen Zollverwaltung und der deutschen Zollverwaltung (hier Zollamt Weil am Rhein Autobahn, Abfertigungsstelle Umschlagbahnhof und GBN) unter Berücksichtigung der Anforderungen beider Zollverwaltungen durchgeführt werden kann. Die Vertragsparteien verpflichten sich, bei Bedarf eine gemeinsame Koordination mit den Zollverwaltungen herbeizuführen.

6. Realisierungshorizonte

Die Unterzeichnenden streben folgende Zeitpunkte der Realisierung der geplanten Infrastrukturprojekte an:

<i>Infrastrukturprojekt</i>	<i>Voraussichtliche Einreichung des Gesuchs zur Plangenehmigung (CH) bzw. Planfeststellung (D)</i>	<i>Voraussichtliche Inbetriebnahme</i>
Vierspurausbau Karlsruhe – Basel, ABS/NBS 9.3	2015	2025
Gateway Basel Nord, bimodaler Ausbau	2016	2022
Funktionaler Ersatz Gleis 69 (vergleiche hierzu Ziffern 2.3 und 4.2)	Möglichst 2020	Möglichst 2022
Zielbild Infrastruktur Basel Bad Rbf (Elemente Zielbild exkl. die in der Tabelle genannten Projekte)	Zeitlich (noch) nicht bewertbar, durch Schaffung einer spezifischen Vorhaben-übergreifenden Projektorganisation wird das Zielbild Infrastruktur Basel Bad Rbf in einem abgestimmten Rahmen vorangetrieben	Analog
Gateway Basel Nord, trimodaler Ausbau mit Hafenbecken 3	2020	2024
Verlagerung Hafenbahnhof zum Basel Badischer Rangierbahnhof	2021	2029
Umschlagbahnhof Basel-Weil: - Kapazitätsausbau	2021	2027
Anlagenanbindung Süd schienenseitig	Möglichst 2021	Möglichst 2027
Anlagenanbindung Süd strassenseitig	Möglichst 2021	Möglichst 2027

7. Übergangs- und Schlussbestimmungen

Die Kompetenzen des BAV, insbesondere als Plangenehmigungsbehörde, bleiben durch die vorliegende Vereinbarung unberührt.

Soweit für Teilmassnahmen die Plangenehmigung nicht in dem Sinn erzielt werden kann, den die Vertragsparteien in den vorstehenden Ziffern näher beschreiben, verpflichten sie sich wechselseitig dazu, die jeweilige Teilregelung in dieser Vereinbarung anzupassen.

Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder aus sonstigen tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Vereinbarung für eine Vertragspartei insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen der Vereinbarung nicht berührt. Das Gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle unwirksamer oder undurchführbarer Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragsparteien angestrebten Zweck wirtschaftlich am nächsten kommt.

Vorbehalten bleibt die Verständigung der Vertragsparteien nach den dannzumaligen beiderseitigen Interessen, wenn und sobald das schweizerische Recht weitere Massnahmen erfordert.

Ergibt sich aus wichtigen Gründen, insbesondere aus gesetzlichen Massnahmen, dass Änderungen oder Ergänzungen dieser Vereinbarung zur Wahrung der darin festgelegten Interessen einer Vertragspartei erforderlich werden, so sind sie in vertrauensvoller Zusammenarbeit zu vereinbaren.

Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Schriftform; diese wird nicht durch Telefax, E-Mail oder elektronisch übermittelte Textnachrichten gewahrt.

Die Beilagen bilden integrierenden Bestandteil dieses Vertrages.

- Beilage 1: Räumlicher Geltungsbereich (Übersichtsplan, fünf Blätter) vom 12. Juni 2019
- Beilage 2: Beantragte Grundstückserwerbe des Kantons vom BEV, Übersichtsplan vom 1. Juli 2019
- Beilage 3: Zielbild Infrastruktur Basel Bad Rangierbahnhof vom 7. Dezember 2018 (Bericht und Gleisschema)
- Beilage 4: Umweltplanung GBN und ABS/NBS PfA 9.3 - Koordinationsdokumente Naturschutz (gemeinsamer Koordinationsbericht) vom 31. Oktober 2018

Bestehende zivilrechtliche Vereinbarungen zwischen dem BEV bzw. der DB und dem Kanton Basel-Stadt, sowohl dinglicher als auch obligatorischer Art, bleiben unberührt und sind allenfalls gesondert den sich ändernden Verhältnissen anzupassen.

Diese Vereinbarung wird neunfach ausgefertigt. Der Kanton erhält drei und das BEV mit der DB erhält sechs Ausfertigungen.

Die Parteien sind berechtigt, die vorliegende Vereinbarung zu veröffentlichen. Sie stimmen öffentliche Mitteilungen gemeinsam ab.

Unterschriften

Für die Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen) und die Deutsche Bahn AG

Basel, den 15. 11. 2019

Dipl.-Ing. Jürgen Lange
Der Beauftragte für die deutschen Eisenbahn-
strecken auf Schweizer Gebiet

Für die DB Netz AG

Basel, den 15. 11. 2019

Jens Bergmann
Vorstand DB Netz AG
Netzplanung und Grossprojekte

Für den Kanton Basel-Stadt

Basel, den 15. 11. 2019

Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels
Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements