

BESCHLUSSVORLAGE

Bearbeitet von:	Tel.:	Datum:
Herrn Schade	0761/201-4646	27.05.2002
Herrn Perner	0761/201-4659	

Betreff:

TOP 1

Regio-S-Bahn
hier: Sachstandsbericht und weiteres Vorgehen

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
VV	04.06.2003	X			X

Beschlussantrag:

- 1. Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zum Stand der Umsetzung der Regio-S-Bahn (,Rote Linie' einschließlich der Strecke Weil am Rhein - Lörrach) und zum weiteren Vorgehen gemäß Vorlage ZRL-VV 2003.001 zur Kenntnis.**
- 2. Die Verbandsversammlung fordert die Deutsche Bahn AG auf, die in ihrem Sachstandsbericht vom 16.05.2003 genannten Kosten und Termine einzuhalten und die Projektgruppe Regio-S-Bahn stets umgehend und ausführlich über den Projektstand zu informieren. Dies gilt insbesondere für etwaige Kosten- und Terminänderungen.**

Anlage: 1) Sachstandsbericht der Deutschen Bahn AG vom 16.05.2003
2) Liste der Maßnahmen an Bahnübergängen vom 21.05.2003

1. Ausgangslage

Seit der letzten Verbandsversammlung am 11.10.2002 hat die Projektgruppe auf Grundlage der Beauftragung durch die Verbandsversammlung ihre Tätigkeit für den ZRL fortgeführt. Im Mittelpunkt stand dabei weiter die Abstimmung zwischen der Deutschen Bahn AG und den ZRL-Mitgliedern.

Dieser Abstimmungsprozess erweist sich als komplexer und aufwändiger als zu Projektbeginn von der Deutschen Bahn AG angenommen. Dem als Anlage 1 zu dieser Drucksache beigefügten Sachstandsbericht ist zu entnehmen, dass sich die Deutsche Bahn AG dadurch nicht in der Lage sieht, den bisher genannten Inbetriebnahmeterrmin der Regio-S-Bahn am 14.05.2004 zu halten. Für detaillierte Erläuterungen wird Herr Dr. Pastorini, Streckenverantwortlicher der DB Netz AG für die Wiesentalbahn und die Strecke Weil – Lörrach, in der Sitzung am 04.06.2003 zur Verfügung stehen.

2. Kosten- und Terminplan der Deutschen Bahn AG

Im Sachstandsbericht vom 16.05.2003 erläutert die Deutsche Bahn AG aus ihrer Sicht den aktuellen Stand der Kosten- und Terminplanung für den Ausbau der Haltepunkte, Streckeninfrastruktur und Bahnübergänge (siehe Anlage 1).

Kosten:

Der dem ZRL-Haushalt 2003 und der weiteren Haushaltsplanung zu Grunde liegende Kostenanschlag vom Juli 2002 für die Stationsmaßnahmen und den Streckenausbau hat nach Aussage der Deutschen Bahn AG weiterhin Gültigkeit. Die DB ist aufgefordert, bei Änderungen der Kostensituation im Rahmen der weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte den ZRL hierzu frühzeitig und umfassend zu informieren. Die Projektgruppe wird darauf in den regelmäßigen Projektbesprechungen hinwirken.

Terminplan:

Der vorgelegte Terminplan der DB sieht eine Verzögerung der Inbetriebnahme um ca. ein halbes Jahr vor, sie ist nun zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2004 vorgesehen. Die im Sachstandsbericht der Deutschen Bahn AG vom 16.05.2003 aufgeführten Gründe beschreiben aus Sicht der Projektgruppe den Sachverhalt nur bedingt. Auf den dort genannten aufwändigen Abstimmungsprozess hat die Projektgruppe die Deutsche Bahn AG von Beginn an wiederholt hingewiesen, insbesondere auf die Notwendigkeit einer frühzeitigen Festlegung der Planungseckpunkte. Die nun eingetretene Verschiebung des Inbetriebnahmeterrmins basiert in erster Linie auf dem schleppenden Projektstart bei der DB im Jahr 2001. Zahlreiche noch ausstehende Abstimmungen, die nun unter Zeitdruck erfolgen müssen, hätten mit entsprechendem Vorlauf zu einem früheren Zeitpunkt erfolgen können.

3. Flankierende Maßnahmen

Die flankierenden Maßnahmen Bike+Ride und Park+Ride werden, wie bereits dargelegt, durch die jeweilige Kommune erstellt. Eine zeitlich parallele Umsetzung mit den Bahnsteigmaßnahmen der DB liegt nahe, um nach Fertigstellung des Haltepunkts den Fahrgästen eine Anlage „aus einem Guss“ anbieten und ggf. Synergieeffekte zur Kosteneinsparung nutzen zu können. Hierzu sind seitens des Kommunen die GVFG-Anträge zu stellen und die weitergehenden Planungen zu erstellen. Mit dem nun vorliegenden Zeitplan im Sachstandsbericht der DB kann die Ausführung der flankierenden Maßnahmen im Detail geplant werden.

Die DB hat im Zuge ihrer Preisanfrage für die Fahrgastunterstände als Teil der Bahnsteigausstattung auch Fahrradabstellanlagen mit angefragt um einen günstigen Gesamtpreis erzielen zu können. Darauf können die Kommunen bei der Bestellung der Überdachungen der B+R-Anlagen zurückgreifen. Dadurch kann im Wiesental zugleich ein einheitliches System für Fahrgastunterstände und Fahrradabstellanlagen installiert werden. Das Ergebnis der Preisanfrage vom 22.04.2003 liegt den Kommunen vor.

4. Maßnahmen an Bahnübergängen

Am 21.05.2003 hat die DB Netz AG der Projektgruppe die beigefügte Übersicht über den aktuellen Stand der Kostenschätzungen für die Bahnübergänge vorgelegt (siehe Anlage 2). Darin sind bei einzelnen Maßnahmen deutliche Kostensteigerungen eingetreten, die u.a. mit der Einführung neuer Vorschriften und dadurch bedingter zusätzlicher technischer Einrichtungen begründet werden. Durch diese bedürfen auch zahlreiche Planungen einer weiteren Überarbeitung und Abstimmung mit den Straßenbau-lastträgern.

Um den angesetzten Inbetriebnahmezeitpunkt vom Dezember 2004 nicht weiter zu verzögern, will die DB Netz AG nun vorrangig die inbetriebnahmerelevanten Maßnahmen an den Bahnübergängen umsetzen. Diese sind in der beigefügten Tabelle entsprechend aufgeführt, ebenso die für das Jahr 2005 vorgesehenen nicht inbetriebnahmerelevanten Maßnahmen.

Wie im Schreiben der Projektgruppe an die ZRL-Mitglieder vom 03.02.2003 dargestellt, können die Kommunen für ihre Kostenanteile als Straßenbaulastträger eine Bezuschussung nach GVFG beim Straßenbauamt Bad Säckingen beantragen. Die Förderquote liegt i.d.R. bei 80%. Die Projektgruppe hat das Straßenbauamt bereits über die Vorhaben informiert.

Die DB Netz AG als Vorhabenträger wird dem Straßenbauamt Bad Säckingen die nun vorliegenden Kostenschätzungen auf offiziellem Wege mitteilen. Gleichzeitig sind die Kreuzungsvereinbarungen zwischen der DB, dem Bund und den Straßenbaulastträgern zu schließen. Zeitnah nach Abschluss dieser Vereinbarungen sollten die Kommunen die GVFG-Anträge für ihre Kostenanteile beim Straßenbauamt stellen.

5. Ausblick

Die Verbandsversammlung nimmt den aktualisierten Kosten- und Terminplan der Deutschen Bahn AG einschließlich der Verschiebung des Inbetriebnahmezeitpunktes zur Kenntnis. Die Fertigstellung sieht die DB AG nun bis Ende November 2004 vor, um die Regio-S-Bahn mit den beiden Linien S5 (Weil – Steinen) und S6 (Basel – Zell) zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2004 in Betrieb zu nehmen

Die Deutsche Bahn AG wird aufgefordert, die nun genannten Kosten und Termine einzuhalten und die Projektgruppe stets umgehend und ausführlich über den Projektfortschritt zu informieren und bei anstehenden Abstimmungen die Verbandsmitglieder und weiteren Betroffenen frühzeitig zu beteiligen.

Aus Sicht der ZRL ist es auch vor dem Hintergrund der anstehenden Betriebsübernahme durch die SBB GmbH und den geplanten Einsatz neuer Fahrzeuge zwingend erforderlich, dass der für die Angebotsverbesserungen erforderliche Ausbau der Haltepunkte und Streckeninfrastruktur schnellstmöglich umgesetzt wird.

Regio - S - Bahn „Rote Linie“

**Sachstandsbericht
für die
Verbandsversammlung des ZRL
am
04.06.2003**

freigegeben:

DB Netz AG, Niederlassung Südwest
Karlsruhe

DB Station & Service AG
Stuttgart

gez. Dr. Pastorini

gez. Neumann

.....

.....

Herr Dr. Pastorini
N-SW-RR SBD

Herr Neumann
S-SW-E (Ne)

Karlsruhe, den 16.05.2003

Karlsruhe, den 16.05.2003

Aufgestellt am 16.05.2003
Projektsteuerung Regio-S-Bahn

1. Terminplanung

1.1 DB Netz Maßnahmen

- Finanztechnische Genehmigung

Fahrbahn: Die UB (Unbedenklichkeitsbescheinigung) des UVM (Ministerium für Umwelt und Verkehr) liegt vor.

Derzeit laufen Abstimmungsgespräche zwischen der NVBW (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg) und DB Netz, um die eingereichten GVFG-Anträge zu genehmigen.

ESTW (elektronisches Stellwerk): Der Antrag auf Baufreigabe in finanzieller Hinsicht ist genehmigt. Es finden weiterhin Abstimmungsgespräche statt, um bisher nicht freigegebene Mittel nachträglich zu erhalten.

- Baurechtliche Genehmigung / Planrecht

Fahrbahn: Der 2-gleisige Ausbau ist seit dem 20.03.2003 eingereicht, noch offene Punkte werden zur Zeit abgeklärt.

Die Problematik der Genehmigungsfähigkeit der BÜ's (Bahnübergänge) km 5,1 und km 5,6 wird unter Punkt 3. genauer erläutert.
Alle anderen Maßnahmen liegen genehmigt vor.

ESTW-Maßnahmen: Das ESTW liegt genehmigt vor, einzelne BÜ's fehlen noch.

BÜ-Programm: die für die Inbetriebnahme der Regio-S-Bahn erforderlichen Genehmigungen liegen vor. Die verbleibenden Genehmigungsunterlagen werden z.Zt. erstellt.

Stand der Genehmigungsverfahren / DB Netz-Maßnahmen der Regio-S-Bahn:

(Tabelle s. nächste Seite)

Stand :15.05.2003

	Nr.	Maßnahme	Eisenbahnbundesamt (EBA)	
			Screening Unterlagen Ergebnis:	Antrag nach AEG 18.X Ergebnis:
ESTW Lörrach	101	ESTW-Z Lörrach	keine UVS	Genehmigt
	102	ESTW-A Schopfheim	keine UVS	Genehmigt
	103	Bf Zell Umwandlung in Hp	keine UVS	Genehmigt
	104	BÜ km 5,9	keine UVS	
	105	BÜ km 9,0	keine UVS	Genehmigt
	106	BÜ km 13,8	keine UVS	
	107	BÜ km 15,0	keine UVS	
	108	BÜ km 19,1	keine UVS	Genehmigt
	109	BÜ km 20,0	keine UVS	
	110	BÜ km 20,1	keine UVS	
	111	BÜ km 20,3	keine UVS	Genehmigt
	112	BÜ km 20,9	keine UVS	
	113	BÜ km 21,5	keine UVS	Genehmigt
	114	BÜ km 21,8	keine UVS	Genehmigt
	115	BÜ km 26,8		
Fahrbahn	201	Spurplanänderung LÖ-Stetten	wurde mit Genehmigung AEG § 18.2 genehmigt	Genehmigt
	202	Südkopf Bf Lörrach	keine UVS	Genehmigt
	203	Abschwenkung Gleis 3 an Weiche 210	ist mit Nr. 202 genehmigt	ist mit Nr. 202 genehmigt
	204	2-gleisiger Ausbau	wird mit Genehmigung AEG § 18.2 entschieden	
	205	Nordkopf Bf Lörrach	wurde mit Genehmigung AEG § 18.3 genehmigt	Genehmigt
	206	Weiche 301 Haagen	wird mit Genehmigung AEG § 18.2 entschieden	ist mit Nr. 204 beantragt
	207	Bf Steinen	wurde mit Genehmigung AEG § 18.2 genehmigt	Genehmigt
	208	Hp Maulburg	keine UVS	Genehmigt
	209	BÜ km 5,1	keine UVS	
	210	BÜ km 5,6	keine UVS	
	211	BÜ km 16,4	keine UVS	Genehmigt
	212	BÜ km 16,6	keine UVS	Genehmigt
	213	BÜ km 16,8	keine UVS	Genehmigt
BÜ-Programm	401	BÜ km 4,1		
	402	BÜ km 4,4		
	403	BÜ km 10,1		
	404	BÜ km 11,7		
	405	BÜ km 12,8		
	406	BÜ km 18,4		
	407	BÜ km 22,9		
	408	BÜ km 23,8		
	409	BÜ km 25,0		
	410	BÜ km 25,5		
411	BÜ km 2,6 (4410)		Genehmigt	
412	BÜ km 2,7 (4410)		Genehmigt	

- Ausschreibung

Oberleitung: Die Ausschreibung ist erfolgt. Vorgesehene Vergabe ist im Mai 2003.

Weitere Ausschreibungen (Kabeltiefbau, Oberbau, BÜ`s) sind in Vorbereitung.

- Ausführung

Termine für die Errichtung der Regio-S-Bahn (ESTW / Fahrbahn / BÜ-Programm):

Maßnahme (Ausschreibungspaket)	(vsl.) Baubeginn	Inbetriebnahme Gesamtmaßnahme
ESTW Signalmark (Alcatel)	Mai 2003	Dezember 2004
Bahnmark (Erd- und Tiefbau ESTW und Fahrh. / Kabelbau)	Januar 2004	Dezember 2004
BÜ-Sicherungsanlagen 18 St (ESTW und Fahrbahn)	Mai 2004	Dezember 2004
BÜ Sicherungsanlagen 8 St (ESTW und Fahrbahn)	März 2004	Dezember 2004
BÜ Anlagen vom BÜ-Programm	Mai 2004	Dezember 2005
Oberleitung	August 2003	Dezember 2004
Elektrische Anlagen	November 2003	Dezember 2004
Oberbau Paket 1	November 2003	Dezember 2004
Oberbau Paket 2	November 2003	Dezember 2004
Ingenieurbau (EÜ km 8,2)	Januar 2004	Dezember 2004
Erdbau 2-gleisiger Ausbau	Oktober 2003	Dezember 2004

Grundlage: Terminplan vom 26.03.2003

1.2 DB Station & Service Maßnahmen

- Finanztechnische Genehmigung

Seit dem 09.05.2003 liegt die UB (Unbedenklichkeitsbescheinigung) des UVM (Ministerium für Umwelt und Verkehr) für alle Haltepunkte der Regio-S-Bahn vor. Derzeit laufen Abstimmungsgespräche zwischen der NVBW (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg) und DB Station & Service, um die eingereichten GVFG-Anträge zu genehmigen.

- Baurechtliche Genehmigung

Seit dem 20.03.2003 liegt der Haltepunkt Maulburg nach § 18 AEG genehmigt vor. Die anderen Haltepunkte wurden tlw. überarbeitet, die Zustimmungen der Stadt Lörrach zur Inanspruchnahme der Flächen liegen seit dem 16.05.2003 vor.

Stand der Genehmigungsverfahren / Stationen der Regio-S-Bahn:

Stand: 26.05.2003

	Nr.	Maßnahme	Eisenbahnbundesamt (EBA)	
			Screening Unterlagen	Antrag nach AEG 18.X
			Ergebnis:	Ergebnis:
Stationen	301	Hp Weil/Ost	keine UVS	Genehmigt
	302	Hp Dammstraße	keine UVS	
	303	Hp Stetten	keine UVS	Genehmigt
	304	Hp Lö-Schillerstraße	keine UVS	
	305	Bf Lörrach	keine UVS	
	306	Hp Schwarzwaldstraße	keine UVS	wird mit Nr. 204 genehmigt
	307	Hst Haagen	keine UVS	wird mit Nr. 204 genehmigt
	309	Bf Steinen	keine UVS	
	310	Hp Maulburg	keine UVS	Genehmigt
	311	Hp Schopfheim West	keine UVS	
	312	Bf Schopfheim	keine UVS	Genehmigt
	313	Hp Fahrnau	keine UVS	Genehmigt
	314	Hp Hausen-Raitbach	keine UVS	
	315	Bf Zell	keine UVS	

- Ausschreibung

Die Leistungsverzeichnisse (LV's) der Haltepunkte Weil Ost und Lörrach Stetten sind fertiggestellt und sind in der Ausschreibung. Die übrigen LV's werden z.Zt. erstellt.

- Ausführung

Termine für die Errichtung der Regio-S-Bahn (Stationen):

(Tabelle s. nächste Seite)

Kommunen	Stationen	vsl. Baubeginn Stationen	vsl. Inbetriebnahme Bahnsteige
Weil am Rhein	Weil-Ost	September 2003	November 2003
Lörrach	Lörrach-Dammstr.	September 2003	Dezember 2003
	Lörrach-Stetten	September 2003	Dezember 2003
	Lörrach- Schillerstr.	Oktober 2003	Februar 2004
	Lörrach-Bahnhof	September 2003	März 2004
	Lörrach-Schwarzwaldstr.	Dezember 2003	Mai 2004
	Haagen	Dezember 2003	Mai 2004
Steinen	Steinen	Dezember 2003	Mai 2004
Maulburg	Maulburg	September 2003	Dezember 2003
Schopfheim	Schopfheim-West	September 2003	Dezember 2003
	Schopfheim Hbf	September 2003	Februar 2004
	Fahrnau	September 2003	Dezember 2003
	Hausen-Raitbach	September 2003	Dezember 2003
Zell	Zell im Wiesental	September 2003	Dezember 2003

Grundlage: Terminplan vom 26.03.2003

2. Verzögerungen

2.1 DB Netz Maßnahmen

- DB Netz -zuständig für Planung und Bau des ESTW Lörrach (elektronisches Stellwerk), des 2-gleisigen Ausbaus zwischen Lörrach und Haagen, der projektbedingten Spurplananpassung in Lörrach-Stetten, Lörrach-Haagen, Steinen, Schopfheim und Zell, und von 30 Bahnübergängen- hat in der Phase der Abstimmung der Planung gemeinsam mit den Projektbeteiligten erkennen müssen, dass der Abstimmungsprozess mit Kommunen, Behörden - ganz besonders für die Vielzahl der Bahnübergänge - nicht in dem zu optimistisch angenommenen Zeitrahmen zu bewältigen war. Zwar führten die Einführung neuer Vorschriften, Änderungen technischer Richtlinien oder auch der Finanzierungsprozess für elektronische Stellwerke auf Bundesebene zu einer Verschiebung der Inbetriebnahme auf Dezember 2004; DB Netz kann aber trotz dieser nicht vorhersehbaren Schwierigkeiten die Inbetriebnahme bis zur Einführung der neuen Züge der SBB sicher stellen.

2.2 DB Station & Service Maßnahmen

- DB Station & Service – verantwortlich für Planung und Bau der Haltepunkte – sieht aufgrund der zeitintensiven Abstimmungsprozesse mit den Kommunen / Dritten die in 03/2002 genannten Termine zur Fertigstellung gefährdet. Um die genannten Termine einhalten zu können, ist DB Station & Service mit Nachdruck mit dem UVM / EBA und weiteren Behörden in Verhandlung. Ziel der Gespräche ist, die planrechtlichen und finanztechnischen Genehmigungen noch rechtzeitig zu erhalten.

3. Genehmigungsproblematik

3.1 zweigleisiger Ausbau

Obwohl die Zustimmung der Stadt Lörrach für die Planungen zwischen Lörrach-Schwarzwaldstraße und Lörrach-Haagen vorlag, hat die Stadt bei der Anhörung der Träger öffentlicher Belange durch das EBA neue Forderungen erhoben. Dadurch verzögert sich der Genehmigungsvorgang nochmals.

3.2 Bahnübergänge

Lörrach: Die BÜ's bei km 5,1; 5,6 und 5,9 wurden in der aufwändig mit der Stadt Lörrach abgestimmten Version vom EBA aus verkehrstechnischer Sicht nicht genehmigt. Die notwendigen verkehrskonzeptionellen Anpassungen werden im Juni 2003 mit der Stadt Lörrach neu abgestimmt. Die auf Seite 4 genannten Ausführungstermine basieren auf der Annahme, dass dabei genehmigungsfähige Lösungen gefunden werden.

Steinen: durch wiederholte Änderungswünsche der Gemeinde bei BÜ km 12,8 konnte bislang keine planrechtliche Genehmigung beantragt werden. Der BÜ km 13,8 wurde vom EBA aus verkehrstechnischer Sicht bislang abgelehnt. Die Gemeinde Steinen lehnt die nun vom EBA vorgeschlagene Lösung ab.

Schopfheim: Für BÜ's km 20,0 und 20,9 gilt eine analoge Problematik wie in Lörrach. Die Schließung des BÜ's km 20,1 wird zur Zeit in Schopfheim kontrovers diskutiert. Sollte die schon seit Jahren diskutierte Schließung auch jetzt nicht zustande kommen, könnten weitere erhebliche Verzögerungen im Projekt die Folge sein.

Straßenbauamt Bad Säckingen: Für BÜ km 25,0 werden vom Straßenbauamt erhöhte Anforderungen gestellt, die zu einer unverhältnismäßigen Kostensteigerung führen.

Zell: Auch hier sind die mit der Gemeinde abgestimmten Planungen für den BÜ km 26,8 vom EBA aus verkehrstechnischer Sicht nicht genehmigungsfähig.

4. Kostenplanung

4.1 DB Netz Maßnahmen

- Kosten für die Errichtung der Regio-S-Bahn (ESTW / Fahrbahn / BÜ-Programm):
(Tabelle s. nächste Seite)

Maßnahme	Gesamtkosten MioEUR	davon Baukosten MioEUR	Davon Baukosten in 2003 MioEUR	davon Baukosten in 2004 MioEUR	Davon Baukosten in 2005 MioEUR
ESTW (Finanzierung über DB Netz)	19	17	6	11	0
Fahrbahn	15	13	8	5	0
BÜ-Programm	5	4	0	2	2
Gesamtsumme	39	34	14	18	2

Kosten in MioEUR gerundet

4.2 DB Station & Service Maßnahmen

Die unten angegebenen Kosten basieren auf dem Kostenanschlag für die DB Vorstandsvorlage vom Juli 2002 (ohne Beschallung und Fahrkartenautomaten). Der auf Grundlage von Kostenberechnungen erstellte GVFG- Antrag liegt z.Zt. dem UVM zur Genehmigung vor, noch offene Punkte werden am 27.05.2003 im Zuge einer Streckenbereisung mit allen Beteiligten geklärt.

Kosten für die Errichtung der Haltepunkte für die Regio-S-Bahn:

Kommunen	Stationen	Gesamtkosten TEUR	davon Baukosten TEUR	davon Baukosten in 2003 TEUR	davon Baukosten in 2004 TEUR
Weil am Rhein	Weil-Ost	310	260	210	50
Lörrach	Lörrach-Dammstr.	690	590	90	500
	Lörrach-Stetten	420	360	250	110
	Lörrach- Schillerstr.	1.180	1.000	150	850
	Lörrach-Bahnhof	1.800	1.540	920	620
	Lörrach-Schwarzwaldstr.	1.330	1.140	170	970
	Haagen	980	830	500	330
Steinen	Steinen	850	730	510	220
Maulburg	Maulburg	550	460	320	140
Schopfheim	Schopfheim-West	480	410	60	350
	Schopfheim Hbf	1.180	1.010	660	350
	Fahrnau	510	430	300	130
	Hausen-Raitbach	570	495	295	200
Zell	Zell im Wiesental	480	410	290	120
Gesamtsumme:		11.330	9.665	4.725	4.940

Grundlage:

-Kostenermittlung für DB-Vorstandsvorlage (07/2002); TEUR gerundet

Kostenänderung Bahnübergänge im Bereich Regio - S - Bahn										Stand: 21.05.2003
A	B	C	D	E	G	H	I	J	K	
BÜ (km)	Kosten alt (Schätzkosten)	Kostenmehrung durch Planungsänderungen	Summe B+C	Kosten neu (gemäss Kreuzungsvereinbarungen)	Anteil Str alt	Anteil Str neu	Anteil Kommune alt (20% von G)	Anteil Kommune neu (20% von H)	Straßenbaulastträger	
Strecke 4400 Basel - Lörrach - Zell, Regio-S-Bahn und ESTW, inbetriebnahmerelevant										
4,162	0	0	0	0	0	0	0	0,0	Riehen	
4,419	0	0	0	0	0	0	0	0,0	Lörrach	
5,160	307	201	508	670	102	244	20,4	48,8	Lörrach	
5,650	307	206	513	573	102	188	20,4	37,6	Lörrach	
5,922	307	320	627	710	0	233	0	46,6	Lörrach	
9,088	307	31	338	603	0	0	0	0,0	Lörrach	
13,840	102	113	215	393	17	40	xxx	8,0	Steinen	
13,840	enth.	enth.	enth.	enth.	enth.	28	xxx	5,6	SBA B. Säck.	
14,085	0	0	0	0	0	0	0	0,0	Steinen	
15,063	102	99	201	340	17	40	3,4	8,0	Steinen	
16,413	307	48	355	460	17	149	3,4	29,8	Maulburg	
16,651	307	48	355	460	17	150	3,4	30,0	Maulburg	
16,879	307	42	349	440	17	46	xxx	9,2	Maulburg	
16,879	enth.	enth.	enth.	enth.	enth.	95	enth.	19,0	SBA B. Säck.	
19,105	102		102	178	0	3	0	0,6	Schopfheim	
20,066	358		358	430	0	7	0	1,4	Schopfheim	
20,166	358								Schopfheim	
20,329	358	96	454	487	17	59	3,4	11,8	Schopfheim	
20,988	103		103	188	17	23	3,4	4,6	Schopfheim	
21,522	102	10	112	170	17	12	3,4	2,4	Schopfheim	
21,860	102	10	112	185	17	14	3,4	2,8	Schopfheim	
22,397	0	0	0	0	0	0	0	0,0	Schopfheim	
24,108	0	0	0	0	0	0	0	0,0	Schopfheim	
26,381	10	0	10	0	0	0	0	0,0	Zell	
26,899	61		61	380	3	11	0,6	2,2	Zell	
Summe	3.907	1.224	4.773	6.667	360	1.342	65,2	268,4		
Strecke 4400 Basel - Lörrach - Zell, BÜ-Programm, nicht inbetriebnahmerelevant										
10,144	307								Lörrach	
11,707	307								Lörrach	
12,860	307								Steinen	
18,403	307								Schopfheim	
22,947	307								Schopfheim	
23,805	307								Lkr. Lörrach	
25,055	307								Schopfheim	
25,505	307								BRD	
Summe	2.456	0	0	0	0	0	0,0	0,0		
Strecke 4410 Weil - Lörrach, BÜ-Programm, inbetriebnahmerelevant										
2,683	307		307	500	17	17	3,4	3,4	Weil	
2,745	307		307	496	17	17	3,4	3,4	Weil	
Summe	614	0	614	996	34	34	6,8	6,8		
Summe	6.977	1.224	5.387	7.663	394	1.376	72,0	275,2		

ohne technische Sicherung, allenfalls Korrektur der Sichtdreiecke erforderlich

Schliessung beabsichtigt/in Verhandlung

Umwandlung in Privatweg mit verschlossener Schranke (Vorschlag)

kursiv BÜ ist planrechtlich noch nicht genehmigt!