

■ **Baden-Württemberg: Planungsvereinbarung zur Elektrifizierung der Hochrheinbahn**

Die Elektrifizierung der Schienenstrecke von Basel über Waldshut nach Schaffhausen rückt näher. Am 05.05.11 haben die Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Baden-Württemberg, Tanja Gönner, und der Baudirektor des Kantons Schaffhausen, Regierungspräsident Reto Dubach, grünes Licht für den Beginn der ingenieurmässigen Planung dieses Vorhabens gegeben und eine entsprechende Planungs- und Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet. Damit werde der Einstieg in die Realisierung dieses wichtigen grenzüberschreitenden Verkehrsprojekts geschafft, betonten die Ministerin und der Regierungspräsident anlässlich der Vertragsunterzeichnung.

In der Elektrifizierung der Strecke sehen sowohl das Land Baden - Württemberg als auch der Kanton Schaffhausen grosse Vorteile und Chancen. Die Elektrifizierung ermöglicht den Lückenschluss zwischen den bereits elektrifizierten Betriebsstellen in Basel, Schaffhausen und Singen. Dies schafft neben anderen Synergieeffekten die Voraussetzungen dafür, verstärkt grenzüberschreitende Eisenbahnverkehre umsteigefrei entlang des gesamten Grenzkorridors in Konstanz, Schaffhausen, Waldshut und Basel anbieten zu können.

«Das geplante, dichte Fahrplanangebot auf der Hochrheinbahn rechtfertigt eine Elektrifizierung sowohl unter ökonomischen, als auch unter ökologischen Gesichtspunkten. Wir erreichen damit für Baden-Württemberg wichtige verkehrliche Verbesserungen im wachsenden, grenzüberschreitenden Verkehr mit der Schweiz» so Ministerin Gönner.

Aus Sicht des Kantons Schaffhausen werden nach den Worten von Regierungspräsident Dubach durch eine Elektrifizierung der Strecke die Voraussetzungen für den geplanten S-Bahn-Ausbau in den Agglomerationen Basel und Zürich – Schaffhausen geschaffen, aber auch die kürzeste Direktverbindung im Norden zwischen diesen beiden Metropolitanregionen gestärkt.

Einen großen Vorteil der geplanten Lösung sehen beide Seiten darin, dass die Elektrifizierung den Einsatz eines einzigen Triebfahrzeugtyps für alle Zuggattungen ermöglicht. Damit würden auch die Bedingungen für eine Neuvergabe der Verkehrsleistungen erleichtert, indem das betreffende Verkehrsunternehmen eine einheitliche Flotte anbieten könne. Sowohl bei der Beschaffung als auch beim Betrieb und Unterhalt der Fahrzeuge ergeben sich erhebliche Vorteile, die sich nicht zuletzt in der Kasse der Besteller der Nahverkehrsleistungen niederschlagen werden. Ziel ist, für die bestehenden Finanzierungsbeiträge der öffentlichen Körperschaften mehr Leistungen zu erhalten. Für das Verkehrskonzept wurde auf der Basis eines externen Gutachtens ein Fahrplanangebot für den elektrischen Betrieb entwickelt, das stufenweise umsetzbar ist und auch die Weiterführung der Elektrifizierung auf der Bodenseegürtelbahn bis Friedrichshafen berücksichtigt. Das Konzept sieht sowohl in Singen als auch in Basel Badischer Bahnhof gute Übergangsmöglichkeiten auf den Fernverkehr vor.

In den Verhandlungen zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften entlang des Hochrheins und mit der Deutschen Bahn AG ist es gelungen, ein gemeinsames Finanzierungskonzept für den Einstieg in die Planungen zu entwickeln, das auch von der Hochrheinkommission und dem Kanton Basel-Stadt unterstützt wird. Die Kosten für die jetzt eingeleiteten ersten beiden Planungsstufen (Grundlagen-ermittlung und Vorplanung) betragen voraussichtlich 3,25 Millionen Euro (4,2 Mio. CHF) und werden grenzüberschreitend vor- und mitfinanziert.

Sowohl die deutsche als auch die schweizerische Seite streben eine Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke bis Ende 2016 an. Diese setzt voraus, dass es den Beteiligten und der Deutschen Bahn AG als Eigentümerin der Strecke rechtzeitig gelingt, die Finanzierung der weiteren Planungen und der Baukosten sicher zu stellen. Die Baukosten für die Infrastrukturmaßnahme werden auf voraussichtlich 110 Millionen Euro (140 Mio. CHF) geschätzt. Für den ersten Teilabschnitt zwischen Schaffhausen und Erzingen liegt das Bauprojekt bereits vor und das Baubewilligungsverfahren wurde gestartet. Da sich dieser Streckenabschnitt auf Schweizer Gebiet befindet, wird die Finanzierung im Rahmen des Programms für den Agglomerationsverkehr von der Eidgenossenschaft und dem Kanton Schaffhausen übernommen. Es wird mit Kosten von 35 Mio. CHF (27,3 Millionen Euro) gerechnet. Eine entsprechende Kreditvorlage wird gegenwärtig vom Schaffhauser Kantonsparlament beraten. Eine Volksabstimmung ist für den Herbst 2011 geplant (Pressemeldung Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, 06.05.11).