



10.09.2009

**Dezernat 2 - Ordnung, Verkehr und Kommunalangelegenheiten  
Amt für Wirtschaftsförderung und Nahverkehr**

**Elektrifizierung der Hochrheinstraße von Basel bis Schaffhausen**

**Beschlussvorlage**

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Kreistag	30.09.2009	öffentlich	Kenntnisnahme

**Beschlussvorschlag:**

Der Kreistag nimmt Kenntnis.

## **Sachverhalt:**

Der Nahverkehr in Baden-Württemberg soll „Zug um Zug“ vom Dieselbetrieb auf den elektrischen Betrieb umgestellt werden. Dieselinseln behindern einen durchgehenden Verkehr, Durchbindungen sind bei wechselnden Betriebskonzepten nicht möglich. Der elektrische Betrieb eröffnet einheitliche, preisgünstigere Betriebskonzepte, ist zukunftsorientiert und umweltbewusst.

Das Land Baden-Württemberg als Träger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) möchte zusammen mit der Region (Gebietskörperschaften) die Hochrheinstrecke von Basel über Erzingen bis Schaffhausen elektrifizieren. Der Kanton Schaffhausen ist bereits seit längerem damit befasst, den Streckenteil zwischen Schaffhausen und Erzingen vollständig doppelgleisig auszubauen und bis 2014 zu elektrifizieren, da er ebenfalls an einer guten durchgehenden Verbindung zwischen Basel und Schaffhausen Interesse hat.

Das Land und der Kanton Schaffhausen haben deshalb bei der Schweizerischen sma ein Fahrplankonzept und eine Kostenabschätzung zur Elektrifizierung der Hochrheinstrecke in Auftrag gegeben. Ehrgeiziges Ziel ist es, durchgehend zwischen Basel und Schaffhausen bereits im Jahre 2016, auf elektrischen Betrieb umzustellen. Für das Land ist der Zeitpunkt 2016 wichtig, da dann die Nahverkehrsleistungen in unserer Region in einem Verkehrsvertrag neu an einen Betreiber zu vergeben sind.

In einer zweiten Studie, welche noch zu erarbeiten ist, soll die Fortsetzung der Elektrifizierung auf der Bodenseegürtelbahn (Radolfzell – Friedrichshafen) untersucht werden.

Im vorliegenden Gutachten zur Hochrheinstrecke kommt die sma zu dem Ergebnis, dass die Elektrifizierung unter ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten gerechtfertigt und sinnvoll ist. Stabile Verbindungen mit guten Anschlüssen in Singen, Schaffhausen, Waldshut und Basel, qualitativ hochwertige Fahrzeuge, Durchbindungen in die Schweiz und von der Schweiz nach Deutschland bei nachfrageorientierter Angebotsdichte, zu den Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt, sind das Ziel und rechtfertigen den Ausbau.

Die Kostenschätzung der Elektrifizierung für den Bereich Schaffhausen – Basel ergab ca. 110,5 Mio. € zzgl. UST (Schaffhausen – Erzingen 27,5 Mio. €, Erzingen – Basel 83 Mio. €). Bei dieser Grobschätzung verbleiben finanzielle Ungewissheiten in Höhe von bis zu plus 20 – 40 % wegen schwankender Rohstoffpreise und zusätzlichen Kosten wegen Unwägbarkeiten in den Tunneln im Hinblick auf die Anpassung für den elektrischen Betrieb.

Die Planungskosten von ca. 20 Mio. € wären in einem ersten Schritt zu finanzieren und sollen hälftig zwischen D und CH geteilt werden. Das Land Baden-Württemberg geht von einer regionalen Beteiligung der kommunalen Seite bei den Planungskosten und den Investitionskosten aus.

Die Hochrheinstrecke ist bis Waldshut zweigleisig ausgebaut. Die Strecke Waldshut – Erzingen kann beim vorliegenden Betriebskonzept eingleisig bleiben.

Gemeinsames Ziel muss es sein, die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke hinsichtlich der Planung sicherzustellen und zusammen mit dem Land eine Finanzierungsmöglichkeit zu finden, welche die Umsetzung des Projektes zugunsten eines verbesserten Schienenpersonennahverkehrs in unserer Region fristgerecht ermöglicht.

**Finanzierung:**

Die konkreten finanziellen Auswirkungen werden im Rahmen der Beratungen und Beschlussfassungen in den Kreisgremien dargestellt.

Bollacher  
Landrat