

Beschluss vom 27. Mai 2008

**Kleine Anfrage 13/2008
betreffend Ausbau Gäubahn**

In einer Kleinen Anfrage vom 14. April 2008 möchte Kantonsrätin Martina Munz vom Regierungsrat wissen, wie er das Konzept "Bahnausbau gegen Fluglärm" von Nationalrat Hans-Jürg Fehr beurteilt.

Der Regierungsrat


a n t w o r t e t :

1. Der Regierungsrat begrüsst Initiativen, die einen positiven Beitrag zum Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit Deutschland leisten können, soweit diese den Interessen des Kantons Schaffhausen nicht zuwiderlaufen. Die Koordination und Federführung in dieser Frage obliegt dem Bundesrat. Der Regierungsrat steht aber einer Paketlösung skeptisch gegenüber. Mit dem 5-Punkte-Plan zur Beilegung des Fluglärmstreits zwischen Deutschland und der Schweiz von Nationalrat Hans-Jürg Fehr, der erstmals in der NZZ am Sonntag vom 6. April 2008 öffentlich kommuniziert wurde, soll der Frage von Strassenausbauten entlang dem Hochrhein eine Alternative im Bahnverkehr gegenübergestellt werden. Sowohl der Ausbau der Hochrheinbahn Basel-Schaffhausen-Singen als auch der Ausbau der Gäubahn zwischen Singen und Stuttgart gehören zu den Zielen zur Stärkung der Bahnachsen Stuttgart-Zürich und Bodensee-Basel, wie sie der Regierungsrat im Legislaturprogramm 2005-2008 vom 1. März 2005 (Amtsdruckschrift 05-07) formuliert hat. Inwiefern sich dazu die Schweiz auch an Ausbauten auf deutschem Gebiet finanziell beteiligt, ist eine politische Frage und Gegenstand zwischenstaatlicher Vereinbarungen, wie sie beispielsweise für die Vorfinanzierung der Elektrifizierung der Eisenbahnlinie von Zürich nach München für den Streckenabschnitt Lindau - Memmingen - Geltendorf getroffen wurden. Aus Gründen der Gleichbehandlung von Bayern und Baden-Württemberg ist eine solche Finanzierung der Anschlussstrecken in Baden-Württemberg an das europäische Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz (HGV-Anschluss) begrüssenswert. Eine entsprechende Rechtsgrundlage wurde mit dem HGV-Anschluss-Gesetz (HGVA nG) vom 18. März 2005 (SR 742.140.3) in Art. 3 Abs. 2 lit. b HGVA nG auf Bundesebene geschaffen. Zudem hält die deutsch-schweizerische Vereinbarung von Lugano über den NEAT-Zulauf aus dem Jahre 1996 (SR 0.742.140.313.69) fest, dass die Vertragsparteien darauf hinwirken, dass die Eisenbahngesellschaften aus beiden Staaten Massnahmen zum Zusammenwachsen ihrer benachbarten Netze, insbesondere zur Stärkung der beiden Korridore Stuttgart-Zürich und München-Lindau-Zürich vollziehen. Die Reisezeit soll auf diesen Achsen durch den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik und gleichzeitigen Linienverbesserungen zwischen Stuttgart und Zürich auf 2¼ Stunden und zwischen München und Zürich auf 3¼ Stunden verkürzt werden, bei angemessener Frequenz der Züge. Infolgedessen haben sich Deutschland und die Schweiz zum Ausbau dieser Strecken bereits verpflichtet. Welche finanziellen Beiträge von beiden Staaten dazu wo und wann geleistet werden, ist Sache der beiden Regierungen und Parlamente. Der Regierungsrat hat sich wiederholt für einen Ausbau und Fahrzeitverkürzungen auf der Gäubahn und der Hochrheinestrecke eingesetzt.

2. Deckungsgleich ist auch die Forderung nach dem Bau einer Doppelspurstrecke zwischen Beringen und Erzingen als Voraussetzung für die Einführung des Halbstundentaktes unter finanzieller Beteiligung der Schweiz, wie sie in der Orientierungsvorlage über das neue Bahn- und Buskonzept sowie die Aufhebung der Niveauübergänge im Klettgau vom 16. August 2005 (Amtsdruckschrift 05-68) enthalten ist. Eine entsprechende Vorlage soll dem Volk 2009 zur Abstimmung unterbreitet werden.
3. Die Elektrifizierung der Hochrheinbahn zwischen Basel und Schaffhausen ist aus Gründen der besseren Anbindung und Vernetzung der Hochrheinbahn mit anderen Bahnlinien anzustreben; sie ist aber auch aus betrieblichen, wirtschaftlichen und ökologischen Gründen gegenüber dem bestehenden Dieselbetrieb im Vorteil. Gerade im Hinblick auf die Umsetzung des Agglomerationsprogramms Schaffhausen plus mit neuen, durchgebundenen Regionalbahnlinien oder Linienverknüpfungen bzw. -verlängerungen (z.B. zwischen Stein am Rhein und Erzingen) bietet eine Elektrifizierung längerfristig wesentliche Vorteile und zahlreiche Entwicklungsmöglichkeiten. Das Postulat Nr. 26 von Kantonsrätin Martina Munz betreffend Elektrifizierung der DB-Strecke Schaffhausen - Erzingen vom 27. Februar 2006, das vom Kantonsrat am 12. Juni 2006 einstimmig überwiesen wurde, bildet die weitere Grundlage für die Haltung des Regierungsrates in dieser Frage. Aus den genannten Gründen ist die Elektrifizierung der DB-Strecke auf schweizerischem Gebiet Bestandteil des Agglomerationsprogramms Schaffhausen plus, Teil Verkehr und Siedlung, das dem Bund Ende 2007 eingereicht wurde.
4. Die Anerkennung von SBB-Fahrausweisen auf der Hochrheinbahn Basel-Schaffhausen-Singen ist ein Anliegen, das auch der Regierungsrat unterstützt und erst kürzlich im Rahmen der Deutsch-Schweizerischen Kommission für die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken einmal mehr beantragt hat. Da die Tarifautonomie bei der Deutschen Bahn liegt, hat der Beauftragte der Konzernleitung für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet dieses Begehren zur Prüfung entgegen genommen. Eine abschliessende Antwort steht noch aus.
5. Zur Neuauflage des am 18. Oktober 2001 unterzeichneten Vertrages zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland über die Durchführung der Flugverkehrskontrolle durch die Schweiz über deutschem Hoheitsgebiet und über Auswirkungen des Betriebes des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland kann und will sich der Regierungsrat zum jetzigen Zeitpunkt nicht äussern, da die Federführung bei den Bundesbehörden liegt. Abschliessend kann aber festgehalten werden, dass die bahnspezifischen Anliegen des 5-Punkte-Plans von Nationalrat Hans-Jürg Fehr mit den Zielen des Regierungsrates zum Ausbau der genannten Strecken übereinstimmen.

Schaffhausen, 27. Mai 2008

DER STAATSSCHREIBER:


Dr. Stefan Bilger