

Beschluss vom 14. Januar 2014

**Kleine Anfrage 2013/34
betreffend «Doppelspurausbau der DB-Strecke im Klettgau»**

In einer Kleinen Anfrage vom 2. Dezember 2013 stellt Kantonsrat Andreas Schnetzler verschiedene Fragen zum Doppelspurausbau der Deutschen Bahn (DB) im Klettgau.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

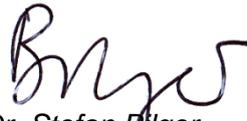
1. Entlang von Kantonsstrassen hat der Kanton Schaffhausen zwischen Erzingen und Schaffhausen in den letzten zehn Jahren sieben von dreizehn Bahnübergängen aufgehoben. In Neunkirch erfolgt der Bahnzugang zu den beiden Perrons niveaugleich über den Bahnübergang Kleiner Letten. Dabei handelt es sich um eine Gemeindestrasse. Nach Strassengesetz ist es Sache der Gemeinde Neunkirch und der DB als Infrastrukturbetreiberin, diesen Bahnübergang nach Möglichkeit auch noch aufzuheben. In den bisher bewilligten Krediten der DB und der Gemeinde Neunkirch war die Aufhebung dieses Bahnübergangs jedoch nicht vorgesehen, da diese Mehrkosten nicht finanzierbar gewesen wären bzw. das Gesamtprojekt gefährdet hätten. Beide Partner arbeiten jedoch gegenwärtig an einem Projekt zur Aufhebung dieses Bahnübergangs, das Bestandteil des Agglomerationsprogramms Schaffhausen der zweiten Generation ist (Schlussbericht vom 14. Juni 2012).
2. Aufgrund der Leit- und Sicherungstechnik kann die Strecke im fraglichen Abschnitt nicht im Wechselbetrieb oder im sonst in der Schweiz üblichen Linksverkehr betrieben werden. Da es sich um eine deutsche Strecke auf Schweizer Gebiet handelt, gilt in diesem Bereich der für DB-Strecken vorgesehene Rechtsverkehr wie beispielsweise auch nach Singen.
3. Im Agglomerationsprogramm Schaffhausen der ersten Generation wurde die Erweiterung des Park+Ride-Angebots (P+R) untersucht. Der entsprechende Schlussbericht vom 17. Dezember 2007 hält fest, dass ein P+R-Angebot für jene Bahnstationen vorgesehen werden soll, die verstreute Siedlungsstrukturen in ihrem Einzugsgebiet aufweisen und für die folglich keine Bündelung der Nachfrage als Voraussetzung für eine attraktive Buserschliessung mit vernünftigem Kosten-Nutzen-Verhältnis möglich ist. Umgekehrt ist nur ein minimales P+R-Angebot vorzusehen, wenn ein attraktives Bus-

angebot zur Verfügung steht, weil in diesem Fall der öffentliche Verkehr (öV) konkurrenziert würde. Dies trifft für den Klettgau zu: Im Korridor nach Schleitheim besteht bereits ein attraktives Busangebot und mit dem neuen Bahn- und Buskonzept im unteren Klettgau wurde ein solches öV-Angebot auch im Korridor nach Trasadingen geschaffen.

Diese Strategie ist jedoch nicht unverrückbar. Je nach der Verkehrsentwicklung und den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmenden wird der Regierungsrat in enger Zusammenarbeit mit der entsprechenden Gemeinde geeignete P+R-Angebote prüfen. Entsprechende Parkierungsmöglichkeiten bestehen bereits in Thayngen und beim Bahnhof Wilchingen-Hallau. In Beringen würde sich dazu allerdings eher der Badische Bahnhof Beringen und weniger die neue Bahnhaltestelle Beringerfeld aufdrängen, damit keine zusätzlichen Fahrten durch das Siedlungsgebiet ausgelöst werden.

Schaffhausen, 14. Januar 2014

DER STAATSSCHREIBER



Dr. Stefan Bigger