

**Bericht und Antrag
des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen
an den Kantonsrat
über das neue Bahn- und Buskonzept
sowie die Aufhebung der Bahnübergänge im Klettgau**

09-29

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen eine Kreditvorlage zur Einführung des neuen Bahn- und Buskonzeptes im Klettgau sowie zur Aufhebung der Bahnübergänge in Neunkirch und Wilchingen. Diese Vorlage wurde im Bericht und Antrag betreffend Bereinigung der Sammlung der Motionen und Postulate vom 10. Februar 2009 angekündigt (Amtdruckschrift 09-07). Sie ist zudem Bestandteil des Legislaturprogramms 2009-2012 und des Agglomerationsprogramms "Schaffhausen plus" für die Bereiche Siedlung und Verkehr, das dem Bund vom Verein Agglomeration Schaffhausen (VAS) Ende 2007 eingereicht wurde.

1. Ausgangslage

Gestützt auf die strategischen Ziele und Programme des Regierungsrates für die letzten zwei Legislaturperioden wurden dem Kantonsrat in den letzten acht Jahren verschiedene Verkehrsvorlagen unterbreitet. Grundlage dafür bildete die Orientierungsvorlage über Perspektiven und Vorhaben des privaten und öffentlichen Verkehrs vom 12. Februar 2002 (Amtdruckschrift 02-11). In einer umfassenden Gesamtschau für die nächsten 20 Jahre wurden damals die Verkehrssituation, deren mutmassliche Entwicklung sowie die daraus resultierenden und zu ergreifenden Massnahmen für den privaten und öffentlichen Verkehr dargestellt. Der Kantonsrat nahm am 1. Juli 2002 von dieser Vorlage Kenntnis und hiess die darin verfolgten Stossrichtungen in der Diskussion grossmehrheitlich gut. Nebst den strategischen Zielen einer besseren Anbindung an den Wirtschaftsraum Zürich und einer guten Verkehrserschliessung der Kantonshauptstadt sowie der im Richtplan definierten Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung strebt der Regierungsrat eine konsequent vernetzte Planung von öffentlichem und privatem Verkehr an. Zu diesem Zweck wurden dem Kantonsrat in der Folge weitere Verkehrsvorlagen unterbreitet. Nebst der Vorlage für einen Kantonsbeitrag an den Bau eines neuen Buszentrums beim Bahnhof Schaffhausen (Amtdruckschrift 02-19) wurde dem Kantonsrat am 12. Februar 2002 eine erste Kreditvorlage zur Aufhebung des Bahnübergangs "Enge" zwischen Beringen und Neuhausen am Rheinflall vorgelegt (Amtdruckschrift 02-10).

In einem weiteren Schritt wurde dem Kantonsrat am 16. August 2005 zusammen mit der Orientierungsvorlage über das neue Bahn- und Buskonzept sowie die Aufhebung der Bahnübergänge im Klettgau (Amtdruckschrift 05-68) eine Kreditvorlage zur Aufhebung des Bahnübergangs "Zollstrasse" in Neuhausen am Rheinflall unterbreitet. Die in der Orientierungsvorlage aufgezeigten Stossrichtungen für den Klettgau wurden in der parlamentarischen Diskussion zustimmend unterstützt und der Kantonsrat hiess darauf den Kreditbeschluss zur Aufhebung des Bahnübergangs "Zollstrasse" am 14. November 2005 einstimmig gut. In der Volksabstimmung vom 26. Februar 2006 wurde dem Vorhaben mit 19'585 Ja zu 7'857 Nein deutlich zugestimmt. Das Bauwerk konnte im September 2008 in Betrieb genommen werden und findet seinen Abschluss mit den Deckbelags- und Umgebungsarbeiten im Verlaufe der ersten Jahreshälfte 2009.

Mit diesen konkreten Massnahmen wurden erste Schritte zur Verbesserung der Verkehrsanbindung des Klettgaus eingeleitet. Die vorliegende Vorlage knüpft nahtlos an

diese Vorhaben an. Sie löst auch das Versprechen ein, dass die Aufhebung der Bahnübergänge "Enge" und "Zollstrasse" Voraussetzung für die Einführung des Halbstundentakts auf der Linie der Deutschen Bahn (DB) im Klettgau bilden. Zusammen mit dem Doppelspurausbau der DB zwischen Erzingen und Beringen gilt es nun, eine weitere Ausbautetappe zu schnüren, damit die Zielsetzungen der bisherigen Vorlagen erreicht werden und diese Vorhaben ihre volle Wirkung entfalten können.

1.1 *Parlamentarische Vorstösse*

Sinkende Steuereinnahmen, die immer wieder im Blickfeld der Kritik stehende Verkehrserschliessung sowie teilweise rückläufige Einwohnerzahlen hatten dazu geführt, dass die am Projekt SWUK (Struktur- und Wirtschaftsentwicklung Unterer Klettgau) beteiligten Gemeinden Hallau, Neunkirch, Oberhallau, Osterfingen, Trasadingen und Wilchingen ihre Mitglieder des Kantonsrates veranlassten, ein Postulat zur Attraktivierung des Verkehrs im Klettgau einzureichen. Das von Martina Munz als Erstunterzeichnete eingereichte Postulat Nr. 15 betreffend Attraktivierung des Verkehrs im Klettgau wurde vom Kantonsrat am 6. Mai 2002 erheblich erklärt und mit 54 zu 4 Stimmen an die Regierung überwiesen (Ratsprotokoll 2002, S 298). Es hat folgenden Wortlaut (Ratsprotokoll 2001, S. 718/719):

"Der Regierungsrat wird aufgefordert, konkrete Projekte zu erarbeiten, die den öffentlichen Verkehr im Klettgau attraktivieren und relevante Behinderungen im Privatverkehr abbauen. Folgende Forderungen der SWUK-Gemeinden (Hallau, Neunkirch, Oberhallau, Osterfingen, Trasadingen und Wilchingen) sollen dabei im Rahmen eines Gesamtkonzeptes erfüllt werden:

Öffentlicher Verkehr

- Halbstundentakt nach Schaffhausen
- Kurze Reisezeiten nach Schaffhausen für alle SWUK-Gemeinden
- Schlanke Anschlüsse an die Schnellzüge Richtung Zürich und Winterthur
- Schnellst mögliche Anbindung an die S-Bahn Zürich / ZVV
- Verbindung der Klettgauer Gemeinden untereinander
- Zeitgemässes Dienstleistungsangebot
- Privatverkehr
- Entflechtung Schiene - Strasse
- Verflüssigung des Verkehrs in Neuhausen
- Optimierung der Barrierschliesszeiten"

In der schriftlichen Begründung zum Postulat wird darauf hingewiesen, dass für die zukünftige Entwicklung des Unteren Klettgaus die Verkehrssituation dringend zu verbessern sei.

Zusätzlich zu diesem Vorstoss erklärte der Kantonsrat am 12. Juni 2006 auch das Postulat Nr. 26 von Kantonsrätin Martina Munz vom 27. Februar 2006 betreffend Elektrifizierung der DB-Strecke zwischen Schaffhausen und Erzingen erheblich und überwies es mit 64 zu 0 Stimmen und folgendem Wortlaut einstimmig an die Regierung (Ratsprotokoll 2006, S. 332):

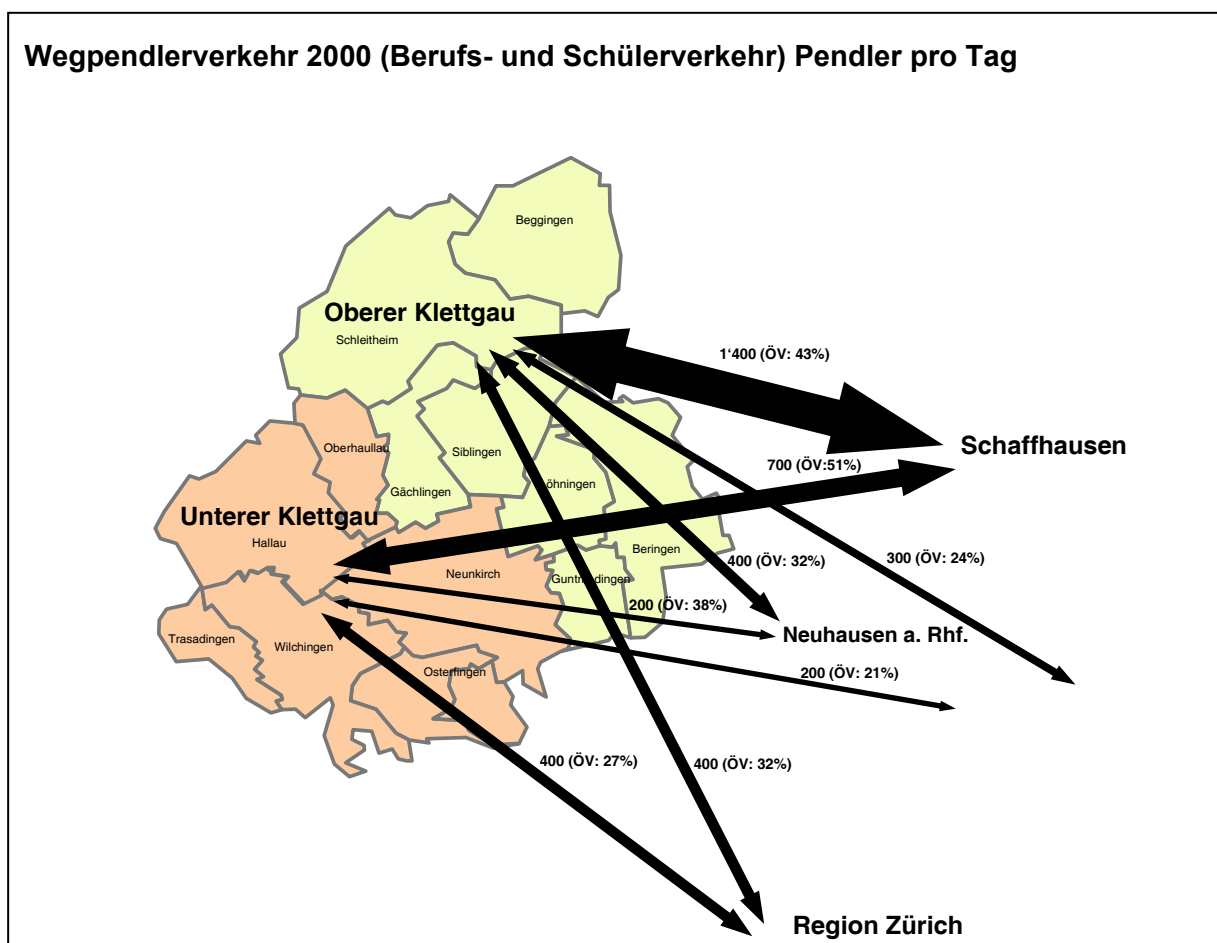
"Der Regierungsrat wird eingeladen, mit den zuständigen Behörden unverzüglich Verhandlungen aufzunehmen, damit die Elektrifizierung der DB-Strecke zwischen Schaffhausen und Erzingen gleichzeitig mit dem vorgesehenen Doppelspurausbau oder unmittelbar danach erfolgen kann."

Die beiden parlamentarischen Vorstösse bringen den politischen Willen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Klettgau klar und deutlich zum Ausdruck und sind eine weitere Grundlage für die vorliegenden Projekte.

1.2 Strukturdaten

Der Klettgau ist ein attraktives Wohn-, Arbeits- und Erholungsgebiet mit rund 15'000 Einwohnern und knapp 5'000 Beschäftigten. Während die Anzahl der Beschäftigten in den letzten Jahren stagnierte oder gar rückläufig war, nahm das Bevölkerungswachstum im Klettgau in den letzten Jahren insgesamt überdurchschnittlich zu, verglichen mit dem übrigen Kanton. Die Strukturdaten der beiden Korridore von Schaffhausen einerseits nach Schleitheim und andererseits nach Trasadingen sind vergleichbar, insbesondere dann, wenn ein Teil der Einwohner und Beschäftigten von Beringen dem Korridor nach Trasadingen zugeordnet wird.

Der weitaus grösste Teil des heutigen Strassenpersonenverkehrs im Klettgau ist Quell- und Zielverkehr. Das tägliche Strassenverkehrsaufkommen zwischen den Klettgauer Gemeinden und der Agglomeration Schaffhausen/Neuhausen am Rheinflall liegt bei gut 25'000 Personenfahrten. Rund 13'000 Personenfahrten pro Tag finden zwischen den Klettgauer Gemeinden statt (sogenannter Binnenverkehr ohne Lokalverkehr). Eine ähnliche Grössenordnung von Personenfahrten verteilt sich auf die übrigen Destinationen ausserhalb der Agglomeration Schaffhausen/Neuhausen am Rheinflall und des Kantonsgebiets. Vergleichsweise bescheiden ist der Grenzverkehr auf der Strasse zwischen dem Klettgau und Deutschland. Der Grenzübergang bei Trasadingen verzeichnet täglich etwa 7'000 Personenfahrten, derjenige zwischen Schleitheim und Stühlingen rund 4'000 (die Umrechnung der Anzahl Fahrzeuge pro Tag in Personenfahrten erfolgt über eine durchschnittliche Auslastung von 1,6 Personen pro Fahrzeug).



Figur 1 Die Werte beziehen sich auf die wichtigsten Ziele und den Gesamtverkehr; in der Klammer ist der ÖV-Anteil angegeben.

Der Klettgau ist stark auf die Kantonshauptstadt ausgerichtet. Rund zwei Drittel aller Wegpendler aus dem Klettgau fahren nach Neuhausen am Rheinfall oder Schaffhausen zur Arbeit oder zur Schule. Der Anteil der Wegpendler Richtung Bülach und Zürich liegt bei 20 %.

Ein Vergleich der Pendlerdaten aus der Volkszählung von 1990 und 2000 zeigt, dass die Anzahl der Wegpendler aus dem Klettgau innerhalb dieses Zeitraums um rund 30 % zugenommen hat. Überdurchschnittlich stark haben die Pendlerströme in den Wirtschaftsraum Zürich zugenommen. Nach wie vor bleibt aber die Region Schaffhausen wichtigster Arbeitsort der Klettgauer Bevölkerung. Der Vergleich der Pendlerdaten von 1990 und 2000 zeigt ausserdem, dass der Anteil der Wegpendler aus dem Klettgau, die den öffentlichen Verkehr (ÖV) benutzen, sowohl Richtung Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfall als auch Richtung Zürich insgesamt rückläufig ist. Das heisst, dass der ÖV im Pendlerverkehr Marktanteile verloren hat und das Wachstum beim motorisierten Individualverkehr (MIV) grösser war. Die ÖV-Anteile am Gesamtverkehr (Modal Split) liegen für Pendler nach Neuhausen am Rheinfall und Schaffhausen zwischen 30 und 50 % und für solche in den Wirtschaftsraum Zürich bei 20 bis 30 %.

1.3 Richtplan 2001 und Anpassung 2004

Der Klettgau ist Bestandteil einer Entwicklungsachse und umfasst gemäss Richtplan zahlreiche Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung sowie Gemeinden mit überregionalem Entwicklungspotenzial (Beringen, Neunkirch, Schleithem und Trasadingen) und zeichnet sich im Dreieck Hallau, Neunkirch und Trasadingen durch ein Gebiet für Industrie- und Gewerbestandorte von überregionaler Bedeutung aus. Sowohl das Legislaturprogramm 2009-2012 als auch der Richtplan und die dem Kantonsrat in den Jahren 2002 und 2005 unterbreiteten Orientierungsvorlagen sehen eine Stärkung und Entwicklung der Verkehrsachse Schaffhausen – Neuhausen am Rheinfall – Klettgau – Erzingen auf Schiene und Strasse vor. In Ergänzung zum Galgenbucktunnel beinhalten die genannten Grundlagen für den Klettgau insbesondere den Doppelspurausbau der Eisenbahnlinie zwischen Beringen und Erzingen sowie die Aufhebung der wichtigsten Bahnübergänge und die Elektrifizierung der DB-Linie.

Eine weitere Anpassung des Richtplans wird dem Kantonsrat im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm für die Bereiche Siedlung und Verkehr parallel zu dieser Vorlage unterbreitet.

1.4 Heutiges Angebot im öffentlichen Verkehr im Klettgau

Die im Richtplan vorgesehenen Massnahmen zur besseren Anbindung des Klettgaus und zur Entlastung von Neuhausen am Rheinfall vom Durchgangsverkehr stützen sich auf folgende Erkenntnisse:

Der Korridor von Schaffhausen nach Schleithem ist mit dem bestehenden, vergleichsweise dichten Fahrplanangebot der Linie der Regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen (RVSH bzw. SchaffhausenBus) gut erschlossen. Die wichtigsten Bedürfnisse werden abgedeckt. Entsprechend hoch sind die durchschnittlichen Auslastungen (rund 30 Personen pro Kurs von Montag bis Freitag) und der Kostendeckungsgrad (50 bis 60 %). Weitere Optimierungsmassnahmen konnten in den letzten Jahren in den folgenden Bereichen umgesetzt werden:

- Systematisierung des Fahrplans, etwa durch den Viertelstundentakt in der Morgenspitze
- zusätzliche Direktkurse für Schleithem/Beggingen
- Optimierung der Busbevorzugung in der Agglomeration Schaffhausen/Neuhausen
- Erweiterung des Abendangebots auf einen Halbstundentakt bis Mitternacht
- Nachtangebot am Wochenende.

Ein Vergleich der ÖV-Erschliessung des Unteren Klettgaus mit derjenigen im RVSH-Korridor zeigt, dass die Angebotsqualität Richtung Neunkirch–Hallau schlechter ist. Negativ wirkt sich nebst der Verfügbarkeit insbesondere das relativ unübersichtliche und komplizierte Angebot aus. Eine klare Netzstruktur sowie ein regelmässiger Taktfahrplan beim Busangebot der "SüdbadenBus GmbH" (SBG) und ein einheitliches Umsteigekonzept zwischen Regionalzug und Bus sind unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen nur beschränkt möglich. Im Bahnverkehr wird der Klettgau durch die Bahnlinie Basel – Waldshut – Erzingen – Schaffhausen – Singen (Hochrheinstrecke) der Deutschen Bahn (DB) erschlossen. Der Inter-Regio-Express (IRE) verkehrt unter der Woche auf der Hochrheinstrecke stündlich. Zwischen Erzingen und Schaffhausen verkehrt der IRE in der Regel ohne Halt und ist somit für den Klettgau nicht direkt nutzbar, abgesehen von Trasadingen. Auch der regionale Bahnverkehr (Regionalbahn- bzw. RB-Züge) mit Halt an allen Stationen im Klettgau weist nur einen Stundentakt mit einzelnen Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten auf.

Während die IRE-Züge für die Fahrt von Erzingen nach Schaffhausen 12 Minuten benötigen, brauchen die Regionalzüge mit Halt an allen Stationen 23 Minuten und die vereinzelt Regionalbusse ab Trasadingen knapp 50 Minuten. Die Übergangszeit in Schaffhausen vom Regionalzug auf den Schnellzug Richtung Zürich beträgt 12 Minuten. Allfällige Verspätungen des IRE von Basel oder aus Richtung Singen übertragen sich wegen des eingleisigen Streckenabschnitts zwischen Waldshut und Beringen und der damit beschränkten Kreuzungsmöglichkeiten direkt auf den Regionalverkehr im Unteren Klettgau. Dadurch können gewisse Anschlüsse verloren gehen und der Busverkehr kann in Mitleidenschaft gezogen werden.

Zugskreuzungen sind wegen der Bahninfrastruktur im Klettgau, die noch aus dem vorletzten Jahrhundert stammt, nur in den Stationen möglich – und in Trasadingen nicht mal dort. Der Grund für die bescheidenen Kreuzungsmöglichkeiten ist der Abschnitt zwischen Beringen und Erzingen, der noch eingleisig ist. Aus Sicherheitsgründen und wegen der verwendeten Signaltechnik sind Zugseinfahrten aus beiden Richtungen jedoch nur im Abstand von mindestens drei Minuten zulässig. Die fehlenden Unter- oder Überführungen machen sich hier unangenehm bemerkbar: Die Perrons sind nicht niveaufrei zugänglich. Mit niveaufreien Perronzugängen sowie der Automatisierung der Betriebs- und Sicherungsanlagen wären gleichzeitige Einfahrten möglich.

Eine Verbesserung der Fahrplanstabilität sowie die Einführung eines integralen Halbstundentaktes zwischen Erzingen und Schaffhausen ist auf Grund der Angebotskonzeption auf der Hochrheinstrecke Basel-Singen nur mit dem Bau weiterer Doppelspurabschnitte möglich.

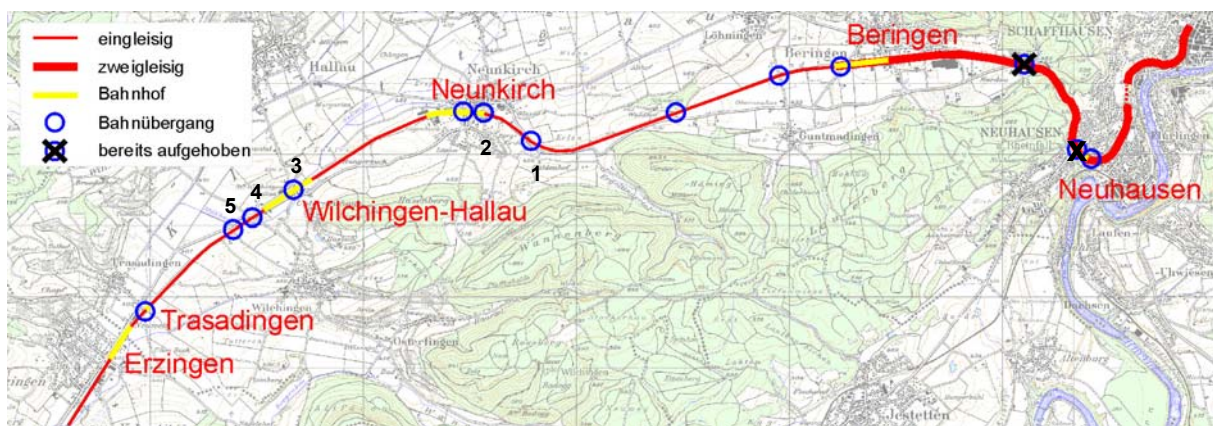
Die Unterschiede bei der Angebotsqualität zwischen dem Oberen und Unteren Klettgau wirken sich denn auch auf die Nachfrage aus. Trotz ähnlicher Nachfragepotenziale – bezogen auf die Arbeits- und Schulplätze sowie auf die Einwohnerzahl – werden mit den Bussen der RVSH im Korridor Schleithelm – Schaffhausen rund 60 % mehr Fahrgäste befördert als mit den DB-Regionalzügen und den Bussen der SBG im Korridor Erzingen – Schaffhausen. Die vorgenommenen Abklärungen zeigen, dass die Einwohner im Oberen Klettgau den öffentlichen Verkehr rund doppelt so häufig benutzen wie die Einwohner im Unteren Klettgau. Daraus lässt sich folgern, dass mit einem gegenüber heute qualitativ und quantitativ deutlich verbesserten Angebot im Unteren Klettgau auch die Nachfrage spürbar gesteigert werden kann.

1.5 Bahninfrastruktur und Bahnübergänge

Die DB-Strecke im Klettgau ist zwischen Beringen und Waldshut eingleisig und im Gegensatz zu den übrigen Strecken, die im Bahnhof Schaffhausen zusammentreffen, nicht elektrifiziert. Die Bahninfrastruktur gehört auf Schweizer Gebiet zum Bundeseisenbahn-

vermögen der Bundesrepublik Deutschland und wird von der DB betrieben. Die DB ist als Netzbetreiberin für den Netzzugang verantwortlich.

Nach der Aufhebung der Bahnübergänge "Enge" (durch eine Strassenüberführung mit einem Kreisels) und "Zollstrasse" (Ersatz durch eine Strassenunterführung) sind auf Kantonsgebiet zwischen Neuhausen am Rheinfluss und Trasadingen insgesamt noch elf Bahnübergänge vorhanden. Diese Stellen, an denen sich Schiene und Strasse auf der gleichen Ebene kreuzen, behindern den privaten Verkehr und den strassengebundenen öffentlichen Verkehr (Busse). Zugleich stellen die Niveauübergänge ein Sicherheitsrisiko dar. Die am meisten befahrenen Bahnübergänge sind zwischen zwei und drei Stunden täglich geschlossen. Die bestehende Infrastruktur entspricht den heutigen Erfordernissen des Verkehrs und den erhöhten Geschwindigkeiten der überregionalen IRE-Züge zwischen Basel und Singen nicht mehr. Die Aufhebung von Bahnübergängen liegt deshalb vor allem bei stärker frequentierten Strassen im gegenseitigen Interesse von Bahn und Strasse.



Figur 2 Ausgangslage Bahnlinie Erzingen - Schaffhausen (Stand 2008)

Die Aufhebung von Bahnübergängen ist jeweils mit hohen Baukosten verbunden. Aus finanziellen Gründen sind deshalb Prioritäten zu setzen. Wie bereits in den bisherigen Orientierungsvorlagen des Regierungsrates festgehalten, hat sich eine Festlegung von Prioritäten grundsätzlich an den Verkehrsmengen auf der Strasse und an den Schliess- bzw. Sperrzeiten der Schrankenanlagen zu orientieren. Eine entsprechende Klassierung unter Berücksichtigung der Beratungen des Kantonsrates zu den bereits 2002 und 2005 behandelten Vorlagen im Verkehrsbereich führt zum Ergebnis, dass in einem nächsten Schritt die Bahnübergänge bei Wilchingen und Neunkirch entlang der Kantons- und Hauptstrasse H13 aufzuheben sind. Konkret geht es nach der Aufhebung der Bahnübergänge "Enge" und "Zollstrasse" im bereits zweigleisigen Streckenabschnitt gemäss Figur 2 um die Aufhebung der Bahnübergänge "Erlen" (Nr. 1) und "Grosser Letten" (Nr. 2) in Neunkirch sowie um die Bahnübergänge "Unterneuhaus" (Nr. 3), "Trasadingerstrasse" (Nr. 4) und "Chrummenlanden" (Nr. 5) in Wilchingen. Für diese Vorhaben besteht ein Bauprojekt, das mit dem Doppelspurausbau koordiniert ist. Alle übrigen Bahnübergänge erfüllen die erforderlichen Kriterien nicht und weisen entweder ein ungenügendes Kosten-Nutzenverhältnis auf oder sind Sache der jeweiligen Standortgemeinde.

2. Das neue Bahn- und Buskonzept im Unteren Klettgau

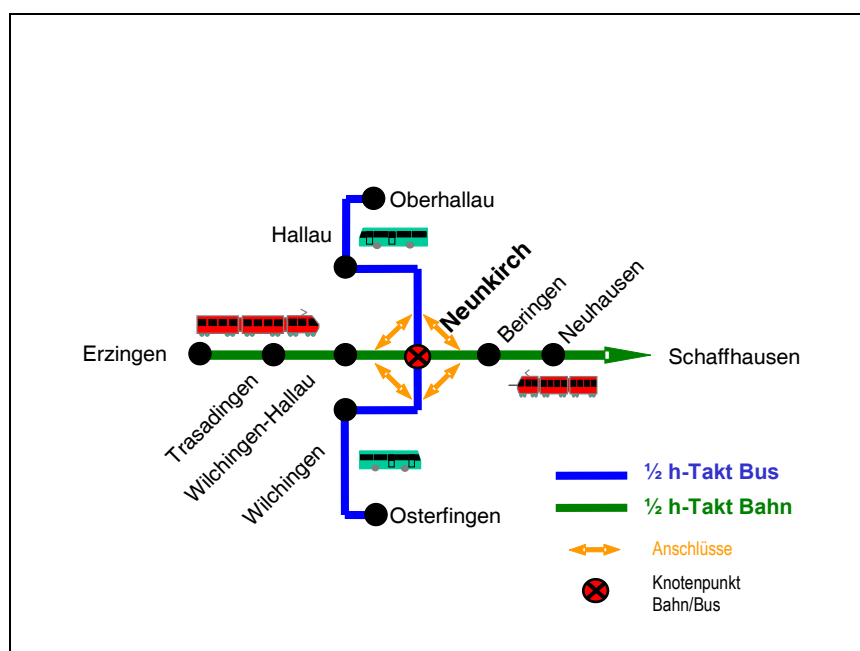
Im Gegensatz zum Bahnangebot von Schaffhausen nach Stein am Rhein oder nach Thayngen und zum Busverkehr auf der Linie der RVSH nach Schleithem bedient die DB-Linie den Unteren Klettgau nur im Stundentakt mit einzelnen Zusatzkursen. Vor diesem Hintergrund und gestützt auf die eingangs erwähnte Analyse zwischen den Korridoren von Schaffhausen nach Schleithem bzw. Trasadingen ist für den Unteren Klettgau ein neues Bahn- und Buskonzept mit Angebotsverdichtungen zum Halbstundentakt entwickelt worden.

2.1 Angebotsveränderungen

Das neue Angebotskonzept sieht den integralen Halbstundentakt auf der Bahnlinie zwischen Erzingen und Schaffhausen vor. Für die nicht direkt durch die Bahn erschlossenen Gemeinden Hallau und Oberhallau sowie Wilchingen und Osterfingen sollen attraktive Zubringerverbindungen mit dem Bus und zuverlässige Anschlüsse zwischen der Bahn und dem Bus geschaffen werden. Auf direkte Busverbindungen von Trasadingen nach Schaffhausen soll hingegen künftig verzichtet werden, weil

- die Bahn gegenüber dem Bus schneller ist und klare Vorteile aufweist;
- es sinnvoll ist, die vorhandene Bahninfrastruktur weiterhin und verstärkt zu nutzen;
- sich parallele Verkehrsverbindungen von Bahn und Bus gegenseitig konkurrenzieren und sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems im ÖV auswirken;
- ein sehr aufwendiges Busangebot mit parallelen Linienführungen ab Beringen entstehen würde, wenn sowohl für den Raum Wilchingen als auch für Hallau möglichst direkte Busverbindungen nach Schaffhausen und gute Anschlüsse an weiterführende Züge angeboten werden sollen;
- eine attraktive ÖV-Erschließung des gemäss kantonalem Richtplan ausgeschiedenen Industrie- und Gewerbestandes von überregionaler Bedeutung im Unteren Klettgau nur über die Bahn gewährleistet werden kann.

Trasadingen soll grundsätzlich nur noch durch die Bahn erschlossen werden. Für Guntmadingen wird als Ersatzlösung ein spezielles Angebot mit einem Kleinbus vorgeschlagen, der in Beringen den Anschluss auf die Bahn herstellt. Zur eigentlichen Drehscheibe zwischen Bahn und Bus werden die Bahnhöfe Neunkirch und Wilchingen-Hallau ausgebildet. Das vorgeschlagene Konzept sieht vor, dass sich die Züge im Raum Neunkirch kreuzen werden. Deshalb bieten sich diese beiden Knotenpunkte für die Verknüpfung von Bahn und Bus sowie für das Umsteigen von einem auf das andere Verkehrsmittel an. Die Gemeinden Oberhallau, Hallau und Wilchingen erhalten so halbstündliche Umsteigeverbindungen mit schlanken Anschlüssen zwischen Bahn und Bus nach Schaffhausen. Gute Verbindungen werden dadurch auch für den Binnenverkehr im Unteren Klettgau geschaffen.



Figur 3 Halbstundentakt Bahn und Bus mit Variante Knotenpunkt Bahn/Bus in Neunkirch

Um sich für die Zukunft nichts zu verbauen und mit Blick auf die Änderungen der Anschlusssituation im Bahnhof Schaffhausen sowie auf mögliche Fahrplanänderungen auf der Hochrheinstrecke müssen sowohl Neunkirch als auch Wilchingen-Hallau grundsätzlich als Knotenpunkte zwischen Bahn und Bus funktionieren können. Erste Priorität haben dabei – gestützt auf die Nachfrage und das Nachfragepotenzial – halbstündliche Verbindungen von allen Gemeinden des Unteren Klettgaus nach Schaffhausen und schlanke Anschlüsse im Bahnhof Schaffhausen auf die weiterführenden Verbindungen in den Wirtschaftsraum Zürich.

Bei den Gemeinden stiessen die Grundzüge für das neue Bahn- und Buskonzept im Klettgau in der Vernehmlassung auf breite Zustimmung. Dessen Umsetzung ist daher auch Bestandteil des laufenden Legislaturprogramms 2009-2012. Seither sind die Planungen für den nötigen Infrastrukturausbau weiter fortgeschritten.

2.2 Doppelspurausbau und Elektrifizierung

Doppelspurausbauten sind notwendig, um das neue Angebotskonzept realisieren und die dafür erforderliche Betriebs- und Fahrplanstabilität gewährleisten zu können. Das neue Konzept setzt einen stabilen und einheitlichen Fahrplan der IRE-Züge zwischen Basel und Singen voraus, die unter der Woche stündlich verkehren. Denn das IRE-Angebot wird derzeit jede zweite Stunde über Singen hinaus nach Friedrichshafen und Ulm verlängert. Da sich diese Züge auf dem eingleisigen Streckenabschnitt zwischen Beringen und Waldshut im Bahnhof Erzingen kreuzen, können allfällige Verspätungen kaum aufgefangen werden: Sie übertragen sich auf den Regionalverkehr, der dem schnellen IRE-Verkehr untergeordnet ist. Zudem haben die Verspätungen Auswirkungen auf die entsprechenden Busanschlüsse im Klettgau. Auch mit Blick auf mögliche Änderungen beim IRE-Verkehr sind Doppelspurausbauten erforderlich: Mögliche Änderungen könnten die Ablösung der heutigen Dieselszüge durch elektrische Triebzüge oder die erneute Durchbindung der Züge von Singen nach Lindau statt Ulm oder künftige Veränderungen der Anschlüsse in Basel sein. Die ursprünglich vorgesehene Etappierung des Doppelspurausbaus in zwei Streckenabschnitte (von Erzingen bis Neunkirch und von Neunkirch bis Beringen) wird von deutscher Seite nicht mehr weiterverfolgt. Wegen zeitlicher Verzögerungen bei der ersten Etappe und wegen verfahrensrechtlicher Gründe sowie gestützt auf die weitere Angebotsentwicklung soll in Abstimmung mit der Deutsch-Schweizerischen Kommission für die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken der gesamte Streckenabschnitt zwischen Erzingen und Beringen auf Doppelspur ausgebaut werden. Damit kann eine ausreichende Betriebsqualität für einen zuverlässigen Fahrplan mit Anschlusssicherung zwischen Bahn und Bus im Klettgau geschaffen werden. Gleichzeitig kann die Übertragung von Verspätungen auf die Gegenzüge ausgemerzt werden. Zudem erhöht sich dadurch die Flexibilität für die Ausrichtung des Regionalverkehrs im Klettgau auf längerfristige Weiterentwicklungen beim übergeordneten IRE-Verkehr zwischen Basel und Singen sowie im Fernverkehr zwischen Schaffhausen und Zürich.

Beim geplanten Doppelspurausbau ist das zweite Gleis zwischen Erzingen und Beringen südlich des bestehenden Gleises vorgesehen. Der Doppelspurausbau wird sinnvollerweise mit anderen anstehenden Arbeiten koordiniert, damit Synergien und kostensenkende Effekte genutzt werden können: Die DB plant nämlich, die Betriebs- und Sicherungsanlagen zu modernisieren. Diese DB-Projekte sollen mit dem Doppelspurausbau und der Aufhebung der Bahnübergänge koordiniert werden. Damit verbunden sind auch der Ausbau der Stationen Wilchingen-Hallau, Neunkirch und Beringen, wo schienenfreie Perronzugänge realisiert werden sollen.

Zudem ist die Strecke zwischen Erzingen und Schaffhausen bei einem durchgehenden Doppelspurausbau zu elektrifizieren. Heute werden auf dieser Strecke Dieselfahrzeuge eingesetzt. Aus betrieblichen, wirtschaftlichen aber auch umweltpolitischen Überlegungen ist eine Elektrifizierung dieser Strecke von grossem Interesse und vom Kantonsrat mit dem Postulat Nr. 26 am 12. Juni 2006 einstimmig befürwortet worden. Gerade im Hinblick auf

einen S-Bahn-ähnlichen Betrieb in der Region Schaffhausen (Stadtbahn) mit neuen, durchgebundenen Linien (etwa zwischen Stein am Rhein und Erzingen) oder anderen Linienverknüpfungen oder -verlängerungen bietet eine Elektrifizierung längerfristig wesentliche Vorteile und zahlreiche Entwicklungsmöglichkeiten. Die Elektrifizierung ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Schaffhausen plus. Der entsprechende Kreditbeschluss wird dem Kantonsrat zu gegebener Zeit zusammen mit weiteren Vorhaben des Agglomerationsverkehrs separat zum Entscheid unterbreitet.

2.3 Neue Haltepunkte und Optimierung bestehender Stationen

Zusätzlich zum zweigleisigen Ausbau wurden im Rahmen der Planungs- und Machbarkeitsstudien im Klettgau auch die Fragen der Optimierung der bestehenden Stationen und der Bau neuer Haltepunkte untersucht. Nebst der Optimierung der Lage des Badischen Bahnhofs von Neuhausen am Rheinfeld zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen der DB und den Verkehrsbetrieben Schaffhausen (VBSH) im Zuge der Aufhebung des Bahnübergangs "Zollstrasse" wurde auch die bauliche Machbarkeit eines zusätzlichen Bahnhofhaltepunktes "Beringen Ost" geprüft.

In der Zwischenzeit liegt für den Standort der neuen Bahnhaltestelle "Beringerfeld" beim Bömliacker ein Vorprojekt vor. Die Realisierung dieser neuen Bahnhaltestelle wird im Rahmen des Agglomerationsprogramms Schaffhausen plus verfolgt.

3. Die Projekte zur Aufhebung der Bahnübergänge

Mit dem Halbstundentakt der Regionalzüge zwischen Schaffhausen und Erzingen erhöhen sich die Sperrzeiten bei den Bahnübergängen im Klettgau auf über drei, teilweise sogar über vier und bei der Station Wilchingen-Hallau sogar auf über fünf Stunden pro Tag. Ohne Aufhebung der Bahnübergänge auf den stärker belasteten Streckenabschnitten entstehen für den privaten und den strassengebundenen öffentlichen Verkehr Verhältnisse, die auf Dauer nicht mehr tragbar sind. Sowohl aus verkehrlichen als auch wirtschaftlichen Gründen ist daher die Aufhebung der wichtigsten Bahnübergänge entlang der Kantonsstrasse H13 in Neunkirch und Wilchingen auf das neue Bahn- und Buskonzept abzustimmen und gleichzeitig mit dem Doppelspurausbau vorzunehmen.

Mit der Aufhebung der Bahnübergänge werden folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Stausituationen wegen der Bahn werden eliminiert;
- die als Ersatz geplanten Strassenkreisel haben eine verkehrsberuhigende Wirkung, bringen den Verkehrsfluss aber nicht zum Stillstand;
- Voraussetzungen für den Halbstundentakt und weitere Taktverdichtungen werden geschaffen;
- Wartezeiten für den öffentlichen Busverkehr wegen der Bahn fallen weg;
- bessere Verknüpfung von Bahn und Bus wird möglich;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden (Strasse, Schiene, Fussgänger und Radfahrer);
- Erhöhung der Geschwindigkeit für den Bahnverkehr Schaffhausen – Basel;
- Weniger Lärm und Aufwertung einzelner Gebiete und Quartiere.

In der Zwischenzeit liegen die Bauprojekte für Wilchingen und Neunkirch vor, so dass die einzelnen Investitionskredite bewilligt werden können.

3.1 Bahnübergänge bei Wilchingen-Hallau

Das Bauprojekt zur Beseitigung der Bahnübergänge bei der Station Wilchingen-Hallau, das in enger Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn und der Gemeinde Wilchingen erarbeitet

wurde, umfasst die Aufhebung folgender drei Bahnübergänge (vgl. Figur 2; Bahnübergänge Nr. 3, 4 und 5 in unten stehender Reihenfolge):

- Bahnübergang "Unterneuhaus" (Kantonsstrasse K72 Hallau – Wilchingen)
- Bahnübergang "Trasadingerstrasse" (Kantonsstrasse H13 Neunkirch – Trasadingen)
- Bahnübergang "Chrummenlanden" (Feldweg)

Die Hauptelemente dieses Projektes sind ein unter der Bahn liegender Strassenkreisel, die Bahnbrücke für die Doppelspur über dem Kreisel und die neue Fussgänger- und Radwegunterführung beim Bahnhof sowie die neue Gestaltung und Organisation des Bahnhofplatzes. Der Kreisel mit einem Durchmesser von 36 Metern kommt etwas 55 Meter östlich des heutigen Bahnübergangs der Kantonsstrasse H13 zentrisch unter die Bahn zu liegen. Die Verbindungsstrassen werden abgesenkt und unter der Bahn hindurch über den neuen Kreisel geführt (vgl. Situationspläne im Anhang). Damit der Kreisel bei einem Hochwasser des Mülibachs nicht überflutet wird, sollen der Tiefenweg lokal abgesenkt und Hochwasserschutzwälle erstellt werden.

Die Bannenstrasse (neu: Kantonsstrasse K72) übernimmt den Verkehr in Richtung Hallau. Richtung Wilchingen wird die bestehende Strasse Tiefenweg (neu: Kantonsstrasse K71) über den Mülibach benützt. Die Bahn soll mittels einer vorgespannten 2-Feldträger-Brücke über den Kreisel geführt werden. Der Einbau der Brücke soll über einen seitlichen Einschub erfolgen, und eine spätere Elektrifizierung ist berücksichtigt.

Die neue Personen- und Fahrradunterführung kommt westlich des heutigen Bahnhofsgebäudes zu liegen und ermöglicht die Aufhebung des Bahnübergangs "Unterneuhaus". Sie dient auch dem schienenfreien und behindertengerechten Zugang zu den Geleisen. Beidseits der Bahn wird eine Rampe sowie eine Treppe erstellt. Die Unterführung wird vorfabriziert und über ein Wochenende eingebaut, damit der Bahnbetrieb nur möglichst kurz unterbrochen wird.

Im Ausbaubereich des Kreisels sowie der Personen- und Fahrradunterführung liegen diverse Werkleitungen. Sie müssen verlegt werden. Ebenso ergeben sich durch die Absenkung der Strassen diverse Anpassungen bei Nachbargrundstücken. Durch die neue Verkehrsführung wird die gefährliche Strassenkreuzung südlich des Bahnübergangs Wilchingen – Hallau entschärft. Die heutige Strasse zwischen Unterneuhaus und Wilchingen soll nur noch der Grundstückerschliessung dienen.

Der Bahnübergang des Feldweges bei "Chrummenlanden" kann mit der geplanten Lösung ersatzlos aufgehoben werden.

Die Gesamtkosten belaufen sich gemäss Bauprojekt auf rund 14,5 Mio. Franken (inkl. MWSt) und beinhalten auch die Umgestaltung des Bahnhofbereichs. Dieser Bereich muss wegen der neuen Verkehrssituation und -führung an die geänderten Verhältnisse ebenso angepasst werden wie die Zugänge zum Perron. Insgesamt können mit dem Betrag von 14,5 Mio. Franken drei Bahnübergänge aufgehoben und der Bahnhof Wilchingen-Hallau modernisiert und attraktiver gestaltet werden.

3.2 Bahnübergänge bei Neunkirch

Gleichzeitig mit dem Doppelspurausbau und der Aufhebung der Bahnübergänge bei der Station Wilchingen-Hallau sollen auch die Bahnübergänge "Erlen" und "Grosser Letten" (Nr. 1 und 2 in Figur 2) in Neunkirch aufgehoben werden. Gestützt auf die parlamentarische Diskussion zur Orientierungsvorlage vom 16. August 2005 wurden die vorgelegten Bestvarianten in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Neunkirch und der Deutschen Bahn unterdessen vertieft und das Bauprojekt erarbeitet (vgl. Situationspläne im Anhang).

Kernelemente sind die Fortführung der heutigen Kantonsstrasse H13 vom Bahnübergang "Erlen" auf direktem Weg südlich und entlang der Bahnlinie nach Neunkirch bis zum Kreisel "Muzell" sowie die Aufhebung des Bahnübergangs "Grosser Letten" durch ein Unterführungsbauwerk als Verbindung zwischen "Muzell" und Grabenstrasse. Für den Langsamverkehr (Velo und Fussgänger) sind im Bereich "Grosser Letten" eine Unterführung sowie im Bereich "Erlen" eine Überführung geplant. Die Überführung dient dort auch dem landwirtschaftlichen Verkehr.

Die neue Umfahrungsstrasse, das heutige DB-Gleis und die geplante Doppelspur verlaufen durch die Grundwasserschutzzone des bestehenden Pumpwerks "Muzell". Deshalb drängt sich auf, dass diese Pumpstation zurückgebaut und verlegt wird. Neunkirch kann so ein zweites Standbein bei der Wasserversorgung aufrechterhalten. Das Projekt für einen Neubau des Grundwasserpumpwerks "Erlen" und der Rückbau der bestehenden Pumpstation sind Teilobjekte des vorliegenden Projektes und kreuzungsbedingt.

Ebenso ist die Renaturierung des Grebengrabens zwischen der neuen Umfahrungsstrasse und der DB-Linie Bestandteil des Projektes; als Folge der neuen Verkehrsführung ist der Grebengraben ökologisch aufzuwerten.

Mit der vorgeschlagenen Lösung können alle Randbedingungen eingehalten werden. Und durch die Reduktion der Kunstbauten auf das Notwendige können die Kosten verhältnismässig tief gehalten werden. Ebenso muss der "Sternen" (im Eigentum des Kantons) dem Strassenbau nicht weichen: Das Gebäude kann als Wohn- und Geschäftshaus weiter bestehen bleiben.

Der Kreisel "Muzell" weist einen Durchmesser von 36 Metern auf. Diese Knotenform ist eine verkehrssichere, verkehrsberuhigende sowie komfortable und platzsparende Lösung, die sich inzwischen bewährt hat, sie wird auch in Zukunft über die an diesem Knotenpunkt erforderliche Leistungsfähigkeit verfügen. Das bestehende Bahntrasse der DB wird durch eine unterhaltsarme, monolithische Ortsbetonkonstruktion unterquert. Die vorhandenen Anschlusspunkte bei der Grabenstrasse und beim Kreisel "Muzell" erfordern zusammen mit den maximalen Gefällen von 8 % eine Schiefstellung der Strasse im Bereich der DB-Linie.

Als Ersatz für den Bahnübergang "Erlen" ist etwa 170 Meter östlich davon eine Überführung vorgesehen, die dem landwirtschaftlichen und dem Langsamverkehr dient. Die Überführung ist senkrecht zur Bahnlinie angeordnet und lässt eine spätere Elektrifizierung der DB-Linie zu.

Zur Verbesserung der Verbindung und zur Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer ist im Bereich des aufgehobenen Bahnübergangs "Grosser Letten" eine zweiteilige Unterführung geplant, die einerseits die Kantonsstrasse und andererseits die DB-Linie unterquert.

Durch die Lage der neuen Umfahrungsstrasse muss der Grebengraben im Bereich "Erlen" bis "Muzell" südlich verlegt werden. Die Gewässerschutzgesetzgebung verlangt in diesem Fall eine ökologische Aufwertung des Baches. Aus diesem Grund und zur Verkleinerung des Hochwasserrisikos wird dem Bereich ein erhöhter Gewässerraum (Bachbrettbreite im Hochwasserfall) zur Verfügung gestellt.

Als Ersatz für die Grundwasserfassung "Muzell" wird ein neues Pumpwerk "Erlen" erstellt und das alte Werk zurückgebaut. Die neue Grundwasserfassung wird an das Transportleistungssystem des Zweckverbandes Wasserversorgung Neunkirch-Gächlingen angeschlossen, um diese Gemeinden mit ausreichend Trink- und Löschwasser zu versorgen.

Im Zusammenhang mit dem Bauprojekt wurden auch die Lärmeinflüsse untersucht. Die negativen Einflüsse beschränken sich auf drei Liegenschaften im Gebiet "Sternen". Dagegen werden vor allem die Grundstücke nördlich der Bahnlinie stark vom Lärmeinfluss entlastet.

Die Gesamtkosten belaufen sich gemäss Bauprojekt auf 19,5 Mio. Franken (inkl. MWSt) und beinhalten das neue Grundwasserpumpwerk "Erlen" mit Kosten von rund 2 Mio. Franken, das als Folge der Verkehrstrennung von Schiene und Strasse und auch im Vorgriff auf den Doppelspurausbau das bestehende Pumpwerk "Muzell" ersetzen soll.

Nicht Bestandteil des Projektes ist die Aufhebung des Bahnübergangs "Kleiner Letten" beim Bahnhof Neunkirch, der aus kantonaler und finanzpolitischer Sicht beibehalten oder von der Deutschen Bahn durch eine Unterführung für den Langsamverkehr ersetzt werden kann. Es ist beabsichtigt, diese Strassenverbindung im Zuge der Realisierung des vorliegenden Bauprojektes zur Gemeindestrasse abzuklassieren. Damit ist es letztlich Sache der Gemeinde Neunkirch und der Deutschen Bahn, über den Fortbestand dieses Bahnübergangs zu befinden.

3.3 Weitere Bahnübergänge zwischen Trasadingen und Beringen

In Anbetracht der Kosten für die beiden Bauprojekte in Wilchingen und bei Neunkirch und mit Blick auf die Elektrifizierung der DB-Strecke wird die Aufhebung weiterer Bahnübergänge im Klettgau nicht mehr weiterverfolgt, zumal auch der Bund in einer ersten Beurteilung des Agglomerationsprogramms eine Mitfinanzierung von Verkehrstrennungsmassnahmen im Klettgau abgelehnt hat. Dies betrifft vor allem Kreuzungsbauwerke zwischen Kantonsstrassen und der Bahn. Selbstverständlich ist es den Gemeinden – wie beispielsweise Trasadingen – unbenommen, weitere Kreuzungsbauwerke zwischen der Bahn und Gemeindestrassen zu beseitigen. Über eine allfällige Kostenbeteiligung des Kantons an solchen Vorhaben ist auf Gesuch hin im Rahmen der geltenden Rechtsgrundlagen zu befinden.

4. Kosten und Finanzierung

Allgemein ist bei der Finanzierung zu berücksichtigen, dass sämtliche Bauprojekte entweder ausschliesslich von deutschen Partnern finanziert werden oder aber von deutschen Partnern mit einem namhaften Beitrag unterstützt werden. Es ist nicht selbstverständlich, dass diese Partner exterritoriale Investitionen in Millionenhöhe tätigen und bereit sind, mit Blick auf das 150-Jahr-Jubiläum der DB-Strecke im Jahr 2013 beträchtliche Anstrengungen zum Ausbau und zur Modernisierung dieser Bahnlinie zu unternehmen. Dieser Tatsache ist bei der Beurteilung dieser Vorlage Rechnung zu tragen – nicht zuletzt auch aus staatspolitischen Gründen.

4.1 Doppelspurausbau, Elektrifizierung und Finanzierungsgrundlagen von deutscher Seite

Gestützt auf den Staatsvertrag zwischen der Eidgenossenschaft und dem Grossherzogtum Baden von 1852 zur DB-Linie, wonach grundsätzlich Deutschland für den Bau und Betrieb dieser Bahnstrecke durch den Kanton Schaffhausen verantwortlich zeichnet, haben die deutschen Partner im Rahmen der Deutsch-Schweizerischen Kommission für die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken zugesichert, dass sie beim Doppelspurausbau ihren vertraglichen Verpflichtungen nachkommen werden, wenn sich der Kanton Schaffhausen im Gegenzug an der Aufhebung der Bahnübergänge massgeblich beteiligt. Für den Doppelspurausbau zwischen Erzingen und Beringen bis ins Jahr 2013 sind der DB vom Bundesverkehrsministerium 53 Mio. € zugesichert worden. Sie werden der DB als zinsloses Darlehen für den Doppelspurausbau zur Verfügung gestellt.

Ebenso konnte bei der Aufteilung der Kosten für die Aufhebung der Bahnübergänge ein Durchbruch erzielt werden. Für den Anteil der Bahn haben sich die Staatsvertragspartner darauf verständigt, dass das deutsche Eisenbahnkreuzungsgesetz sinngemäss auf Schweizer Gebiet angewendet wird. Demnach beteiligt sich die deutsche Seite an der Aufhebung eines Bahnübergangs mit einem Drittel an den kreuzungsbedingten Kosten. Zwei Drittel sind auf der Basis der massgeblichen Grundlagen und des Strassengesetzes von Kanton und Standortgemeinde zu tragen.

Nicht Bestandteil deutscher Finanzierungsgrundlagen ist die Elektrifizierung der DB-Strecke auf Schweizer Gebiet. Dieses Vorhaben ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms und soll auf der Basis des Bundesgesetzes über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie die Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz; IFG; SR 725.13) von Bund und Kanton Schaffhausen gemeinsam finanziert werden. Der Bund hat dafür eine Kostenbeteiligung von 40 % in Aussicht gestellt und die entsprechende Ko-Finanzierung durch den Kanton ist Gegenstand eines weiteren Projekts im Klettgau und beim Agglomerationsverkehr.

4.2 Aufhebung von Bahnübergängen im Klettgau

a) Bahnübergänge bei Neunkirch

Auf Grund des Bauprojektes vom Februar 2009 wird bei einer Kostengenauigkeit von $\pm 10\%$ mit den folgenden Kosten gerechnet (Preisstand Dezember 2008):

Landerwerb und Inkonvenienzen	Fr. 1'125'000.--
Strassenbau (exkl. Überführung Erlen)	Fr. 7'728'000.--
Überführung "Erlen" inkl. Strassenbau	Fr. 1'527'000.--
Strassenunterführung "Grosser Letten"	Fr. 3'867'000.--
Rad- und Fusswegunterführung "Grosser Letten"	Fr. 2'138'000.--
Grebengraben inkl. Damm, Unterhaltsweg	Fr. 895'000.--
Rückbau Pumpstation "Muzell" und Prospektion Ersatz	Fr. 250'000.--
Neues Grundwasserpumpwerk "Erlen"	Fr. 1'970'000.--
Gesamtkosten (inkl. 7,6 % MWSt. und 10 % Unvorhergesehenes)	<u>Fr. 19'500'000.--</u>

Gestützt auf den bereits bei der Aufhebung des Bahnübergangs "Zollstrasse" in Neuhausen am Rheinfluss mit der Bundesrepublik Deutschland vereinbarten Kostenverteilungsschlüssel von einem Drittel für die Bahn sowie gestützt auf das Strassengesetz vom 18. Februar 1980 (SHR 725.100) und die Verhandlungen mit der Gemeinde Neunkirch sowie den zuständigen Stellen für den Hochwasser- und Brandschutz werden die Kosten wie folgt aufgeteilt:

Kanton Schaffhausen	Fr. 10'342'281.--
Deutschland / DB	Fr. 6'500'000.--
Gemeinde Neunkirch	Fr. 1'894'886.--
Kostenbeitrag Bund für Hochwasserschutz	Fr. 122'500.--
Kostenbeitrag der Werke an Werkleitungen (EKS, Swisscom)	Fr. 312'000.--
Kostenbeitrag Feuerpolizei für Löschwasserversorgung	Fr. 328'333.--

Inwiefern sich die Gemeinde Gächlingen über den Zweckverband der Wasserversorgung Neunkirch-Gächlingen am Beitrag der Gemeinde Neunkirch beteiligt, ist Gegenstand von Verhandlungen zwischen Neunkirch und Gächlingen und Sache der Gemeinden.

Ein Bundesbeitrag aus dem Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr wurde mit dem Agglomerationsprogramm für Neunkirch beantragt, aber vom Bund mit Prüfbericht vom 12. Dezember 2008 abgelehnt.

b) Bahnübergänge bei Wilchingen-Hallau

Auf Grund des Bauprojektes vom Februar 2009 wird bei einer Kostengenauigkeit von $\pm 10\%$ mit den folgenden Kosten gerechnet (Preisstand Dezember 2008):

Teilabschnitt Kreisel		Fr. 8'761'726.--
Kreisel und Zufahrtsstrassen	Fr. 4'146'531.--	
Anschluss alte K71 an neue K71	Fr. 417'225.--	
Absenkung K71 (Hochwasserschutz)	Fr. 397'221.--	
Brücke DB	Fr. 3'800'749.--	
Teilabschnitt im Bereich Bahnhof		Fr. 5'551'094.--
Bannenstrasse im Bereich Bahnhofareal	Fr. 884'460.--	
Bannenstrasse im Bereich Gleisanschluss	Fr. 425'798.--	
Park & Ride	Fr. 410'081.--	
Unterführung	Fr. 2'857'706.--	
Bahnhofplatz	Fr. 845'881.--	
Kreuzung H13 - Bahnhofstrasse	Fr. 127'168.--	
Teilabschnitt Radwege		<u>Fr. 187'180.--</u>
Gesamtkosten (inkl. 7,6 % MWSt. und 10 % Unvorhergesehenes)		<u>Fr. 14'500'000.--</u>

Gestützt auf den bereits bei der Aufhebung des Bahnübergangs "Zollstrasse" in Neuhausen am Rheinfall mit der Bundesrepublik Deutschland vereinbarten Kostenverteilungsschlüssel von einem Drittel für die Bahn sowie gestützt auf das Strassengesetz vom 18. Februar 1980 (SHR 725.100) und die Verhandlungen mit der Gemeinde Wilchingen sowie den zuständigen Stellen für den Hochwasserschutz werden die Kosten wie folgt aufgeteilt:

Kanton Schaffhausen	Fr. 7'982'952.--
Deutschland / DB	Fr. 4'833'333.--
Gemeinde Wilchingen	Fr. 1'544'688.--
Kostenbeitrag Bund für Hochwasserschutz	Fr. 139'027.--

Inwiefern sich die Gemeinde Hallau am Beitrag der Gemeinde Wilchingen beteiligt, ist Gegenstand von Verhandlungen zwischen Wilchingen und Hallau und Sache der Gemeinden.

c) Finanzielle Auswirkungen

Die Bauprojekte zur Aufhebung der Bahnübergänge im Klettgau sind im Finanzplan 2008-2011 vorgesehen.

Als Folge der Investition des Kantons Schaffhausen in der Höhe von 18,4 Mio. Franken wird die laufende Rechnung während 27 Jahren (Investitionsdauer 3 Jahre; Abschreibungsdauer 25 Jahre) mit durchschnittlich Fr. 927'000.-- belastet. Dieser Betrag setzt sich aus Abschreibungen von Fr. 681'000.-- sowie bei einem angenommenen Zinssatz von 3,0 % aus Zinsen auf dem investierten Kapital von durchschnittlich 8,2 Mio. Franken pro Jahr zusammen. Die Kosten für den betrieblichen Unterhalt fallen praktisch nicht ins Gewicht. Dagegen ist voraussichtlich in etwa 20 bis 30 Jahren mit einem baulichen Unterhalt in derzeit noch nicht bezifferbarer Höhe zu rechnen.

4.3 Neues Bahn- und Buskonzept

Zusätzlich zu den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur ist bei den Betriebskosten für das neue Bahn- und Buskonzept im Klettgau mit Verbindungen zum Halbstundentakt mit ungedeckten Kosten und einem Abgeltungsmehrbedarf von 1,6 Mio. Franken pro Jahr zu

rechnen. Da sich für diese Angebotsverdichtungen aus dem Staatsvertrag von 1852 für die deutsche Seite keine Finanzierungsverpflichtung ableiten lässt, sind diese Mehrkosten von Kanton und Gemeinden auf der Basis des neuen Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 9. Mai 2005 (GöV; SHR 743.100) zu finanzieren.

Gestützt auf Art. 32 lit. e der Kantonsverfassung vom 17. Juni 2002 und Art. 13 GöV untersteht ein solcher Beschluss obligatorisch der Volksabstimmung. Der Anteil der Gemeinden an den zusätzlichen Kosten beträgt zusammen 25 % und ist in Art. 11 Abs. 1 lit. a GöV geregelt. Demzufolge kann der Kredit gemäss Art. 25. Abs. 4 des Finanzhaushaltsgesetzes (FHG; SHR 611.100) netto beschlossen werden und beträgt für den Kanton 1,2 Mio. Franken.

Allfällige Beiträge des Bundes sind im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens im Jahr der Einführung des neuen Angebots zu beantragen und abhängig von der Finanzsituation des Bundes.

Die Einführung des neuen Bahn- und Buskonzeptes im Klettgau ist im Finanzplan 2008-2011 enthalten und wurde mehrfach angekündigt. Das Projekt ist breit abgestützt und erfordert den Doppelspurausbau der DB-Linie sowie die Aufhebung der vorgenannten Bahnübergänge. Es ist Bestandteil des Legislaturprogramms 2009-2012.

5. Weiteres Vorgehen und Schlussbemerkungen

Die Aufhebung der Bahnübergänge in Wilchingen und Neunkirch ist mit dem Doppelspurausbau der DB-Linie zu koordinieren und bis Ende 2012 zu realisieren. Für die Vorhaben in Wilchingen und in Neunkirch wird mit einer Bauzeit von rund 2½ Jahren gerechnet. Folglich muss mit der Ausführung 2010 begonnen werden können, damit die neuen Bauwerke rechtzeitig mit dem Doppelspurausbau und der Einführung des neuen Bahn- und Buskonzeptes auf das Jubiläumsjahr 2013 in Betrieb genommen werden können.

Die Massnahmen zur Trennung von Schiene und Strasse können nur realisiert werden, wenn die betroffenen Standortgemeinden ihren Kreditanteilen zustimmen. Die entsprechenden Kredite müssen sowohl in Wilchingen als Neunkirch von der Gemeindeversammlung beschlossen werden. Es ist vorgesehen, diese Versammlungen noch in der ersten Jahreshälfte durchzuführen. Letztlich unterliegt der angefügte Kreditbeschluss auch auf kantonaler Ebene obligatorisch der Volksabstimmung. Aus konjunkturpolitischen Gründen soll diese Abstimmung in der zweiten Jahreshälfte 2009 durchgeführt werden.

Die geplanten Investitionen und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Klettgau sind eine wichtige Voraussetzung für die Verbesserung der Standortgunst dieser Region für Wohnen und Arbeiten und für die Entlastung von Neuhausen am Rheinfall vom Durchgangsverkehr. Sie ergänzen die bereits beschlossenen Massnahmen zur Stärkung der Wirtschaftsförderung und des Wohnortmarketings und führen zu einer Verbesserung der Rahmenbedingungen. Sie tragen zu einer gesicherten Zukunft und nachhaltigen Entwicklung der Region Klettgau als Wirtschafts- und Lebensraum bei.

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Hochrheinbahn sind als Antwort auf die immer wieder ins Feld geführte Verlängerung der deutschen Hochrheinautobahn A98 in Richtung Klettgau und Schaffhausen zu verstehen. Der Kanton Schaffhausen setzt auf der Ost-West-Achse konsequent auf den Ausbau der Schiene. Die als Ersatz für die Bahnübergänge geplanten Kreisellösungen haben eine verkehrsberuhigende Wirkung, die täglich 24 Stunden wirkt, und nicht wie bei den Bahnübergängen nur dann, wenn ein Zug vorbeifährt und die Barrieren geschlossen sind. Die Aufhebung der Bahnübergänge und deren Ersatz durch Strassenkreisel haben keine Netzwirkung und können daher für die fragliche Diskussion in keiner Weise als Beschleunigung für den Strassenverkehr interpretiert werden. Durch die Ablenkung des Strassenverkehrs im Kreisel wird der Verkehr

gebremst und der Verkehrsfluss verstetigt. Ökologisch fragwürdige Start- und Bremsmanöver, Motorengeräusche und das Laufenlassen des Motors im Stillstand an den Schrankenanlagen fallen weg.

Letztlich wird damit ein langjähriges Anliegen und das Postulat Nr. 15 betreffend Attraktivierung des Verkehrs im Klettgau erfüllt, weshalb es mit dieser Vorlage abgeschrieben werden kann. Zu gegebener Zeit wird der Regierungsrat dem Kantonsrat in Erfüllung von Postulat Nr. 26 eine Kreditvorlage zur Elektrifizierung der DB-Strecke und weiterer Vorhaben im Klettgau für den Agglomerations- und Regionalverkehr unterbreiten.

*Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren*

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und dem angefügten Beschlussesentwurf zuzustimmen sowie das Postulat Nr. 15 von Martina Munz vom 17. September 2001 betreffend Attraktivierung des Verkehrs im Klettgau abzuschreiben.

Schaffhausen, 31. März 2009

Im Namen des Regierungsrates
Der Vizepräsident
Heinz Albicker

Der Staatsschreiber
Dr. Stefan Bilger

Anhänge:

- Beschlussentwurf
- Beilagen-Vorlage-Klettgau (5 Seiten)

**Beschluss
über das neue Bahn- und Buskonzept
sowie die Aufhebung der Bahnübergänge im Klettgau**

Anhang 1

vom

*Der Kantonsrat Schaffhausen
beschliesst:*

1.

¹ Für das neue Bahn- und Buskonzept im Klettgau mit Verbindungen im Halbstundentakt wird nach Abzug der Gemeindebeiträge ein jährlicher Staatsbeitrag von Fr. 1'200'000.-- bewilligt.

² Der Beitrag entspricht dem Projekt- und Preisstand vom Dezember 2008 und kann vom Regierungsrat um die ausgewiesene Teuerung erhöht werden.

³ Er reduziert sich um allfällige Beiträge Dritter.

2.

¹ Für die Aufhebung der beiden Bahnübergänge "Erlen" und "Grosser Letten" in Neunkirch sowie für die Aufhebung der drei Bahnübergänge "Unterneuhaus", "Trasadingerstrasse" und "Chrummenlanden" in Wilchingen wird ein Gesamtkredit von Fr. 18'400'000.-- bewilligt.

² Der Kredit entspricht dem Projekt- und Preisstand vom Dezember 2008 und wird bis zur Fertigstellung der einzelnen Objekte um die ausgewiesene Teuerung sowie allfällige Anpassungen der Mehrwertsteuer erhöht.

3.

¹ Dieser Beschluss untersteht dem Referendum.

² Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten der einzelnen Artikel. Für das Inkrafttreten ist die Zustimmung der betroffenen Einwohnergemeinden und der deutschen Vertragspartner zu ihrem Kostenanteil erforderlich.

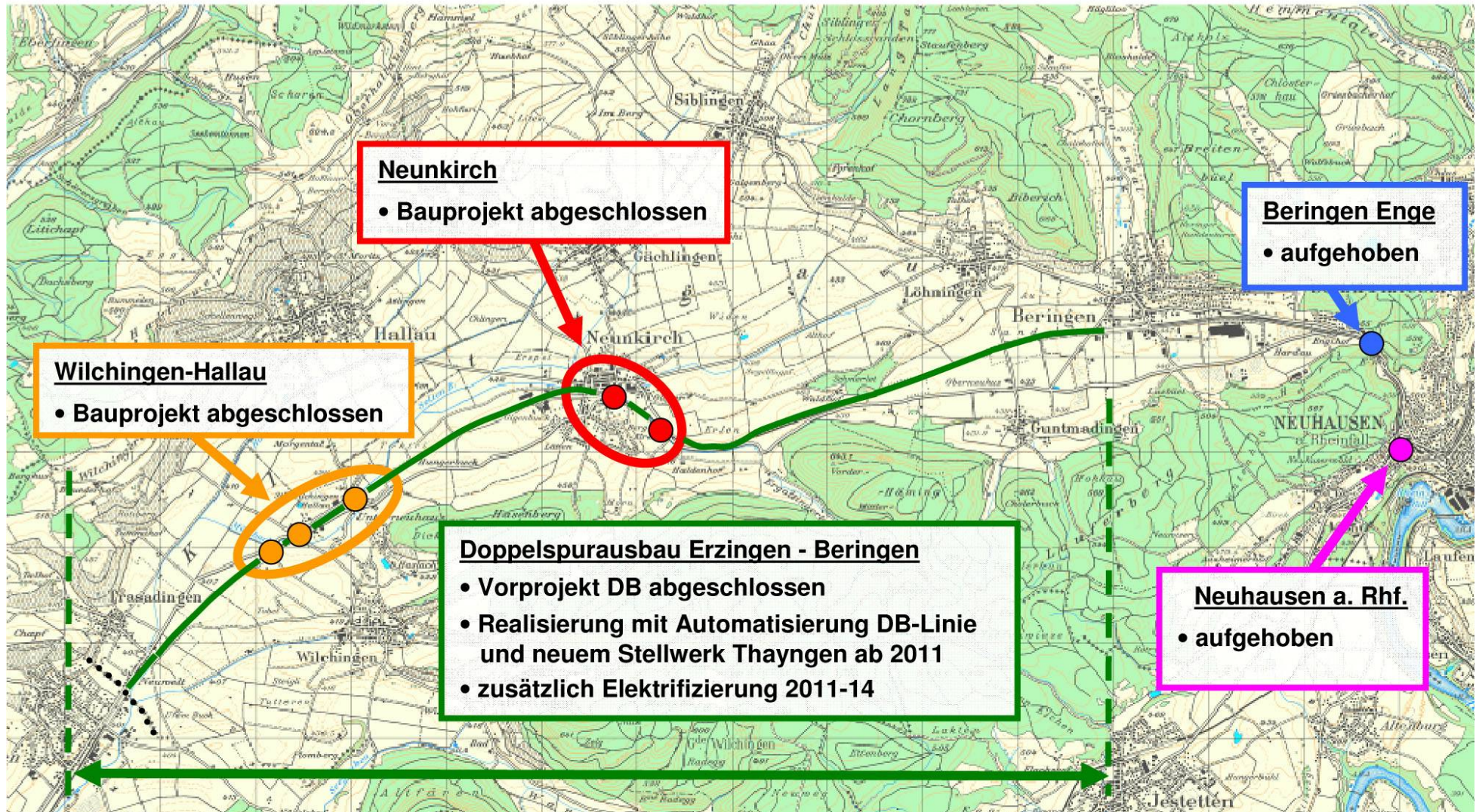
³ Dieser Beschluss ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die kantonale Gesetzesammlung aufzunehmen.

Schaffhausen,

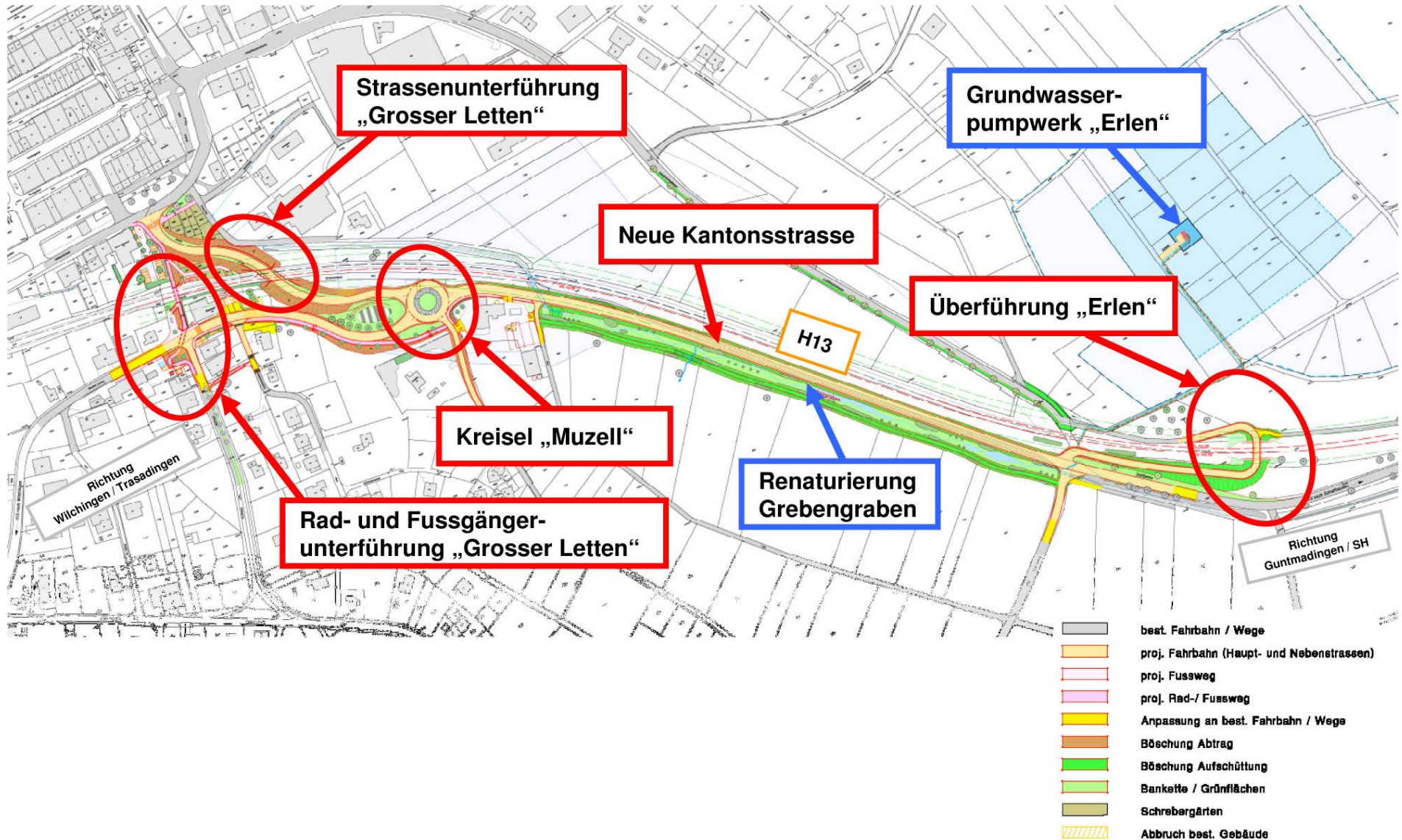
Im Namen des Kantonsrates
Der Präsident:

Die Sekretärin:

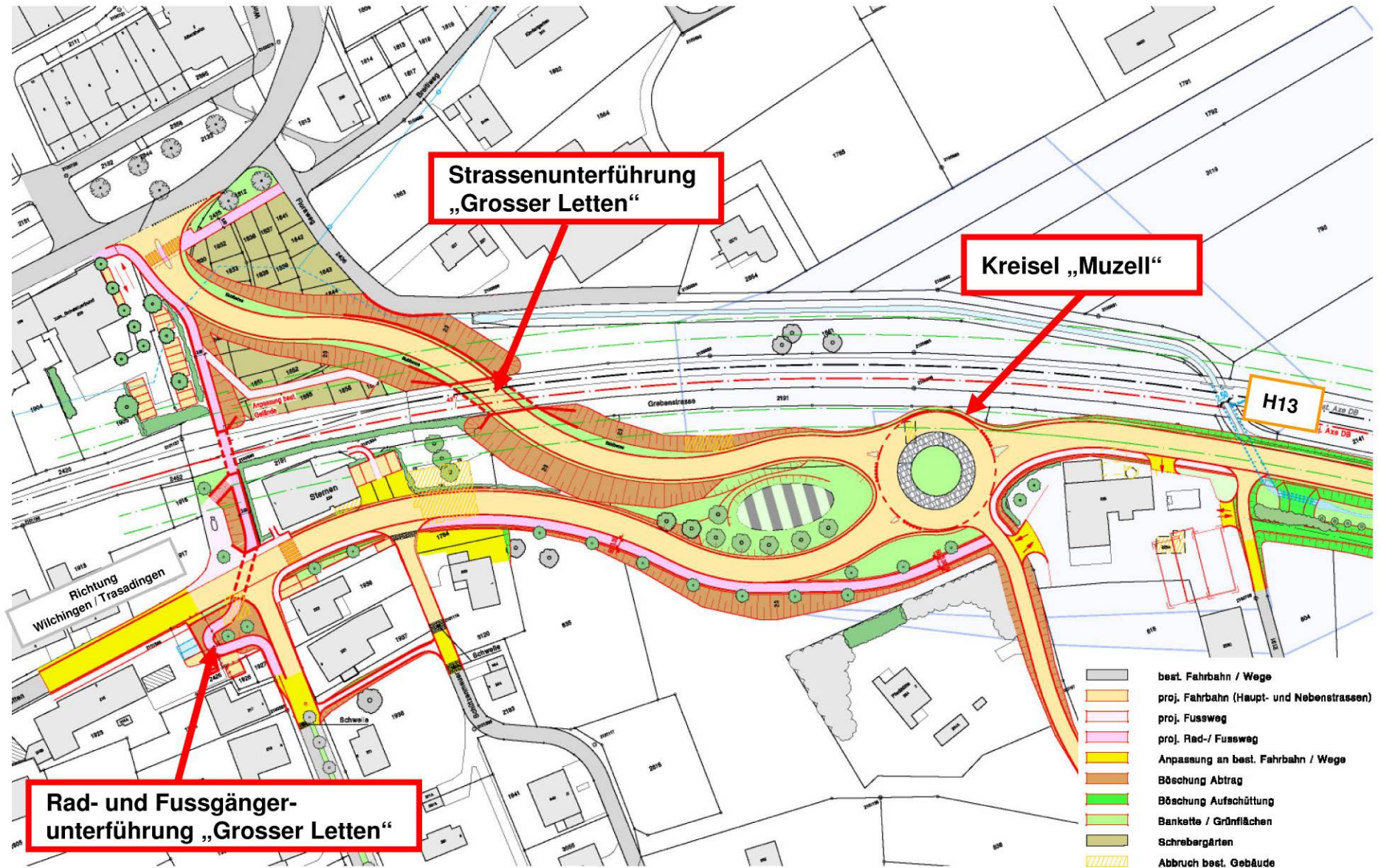
Übersicht über Stand der einzelnen Projekte im Klettgau



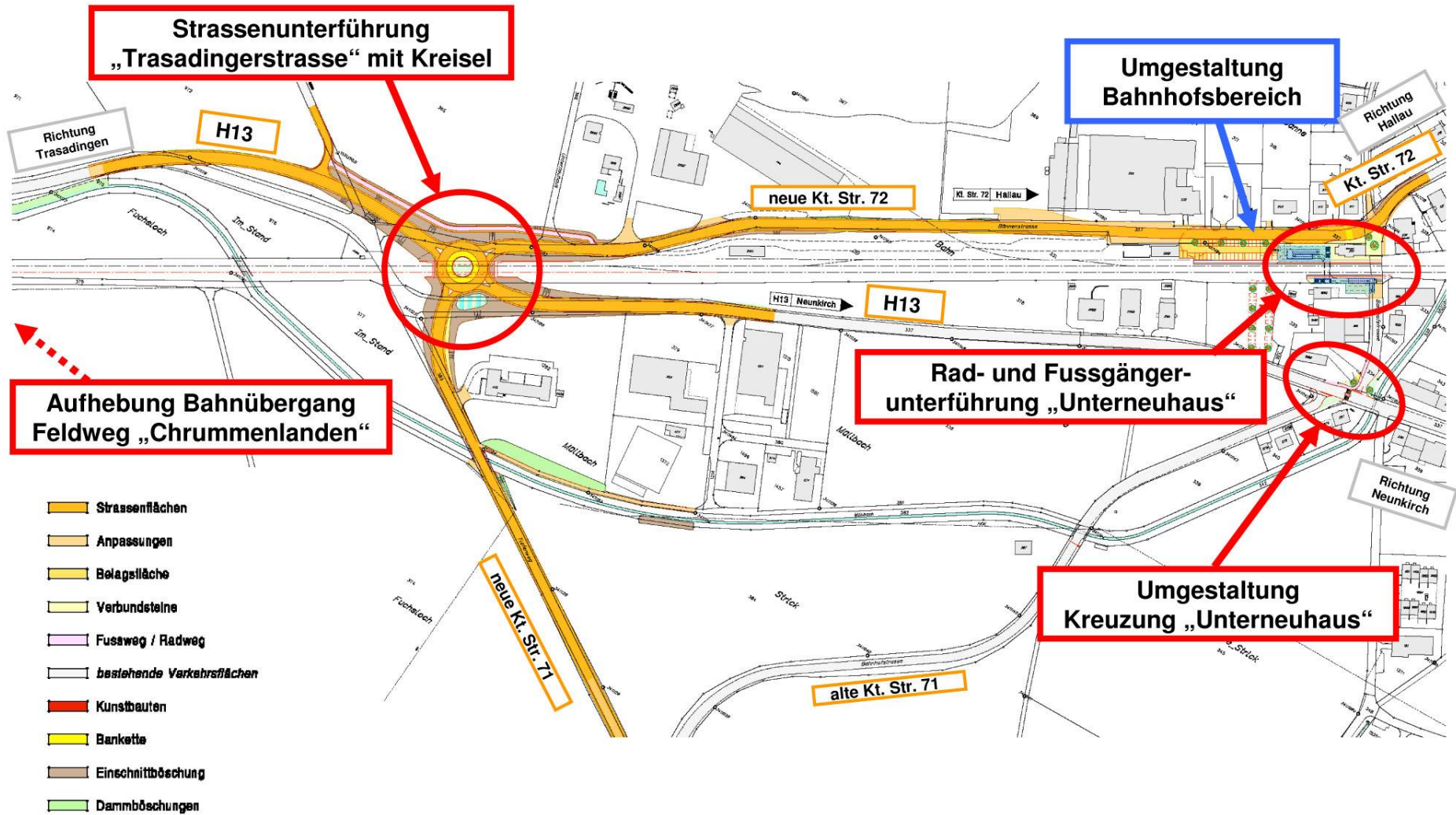
Situation Bauprojekt Neunkirch



Situation Bauprojekt Neunkirch im Bereich Kreisel „Muzell“



Situation Bauprojekt Wilchingen



Situation Bauprojekt Wilchingen im Bereich des Bahnhofs Wilchingen-Hallau

Anhang 6

