

Antrag

der Abg. Felix Schreiner u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Elektrifizierung der Hochrheinstrecke Basel–Singen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Bedeutung sie der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke Basel–Singen beimisst;
2. wie der Projektstand der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zwischen Basel und Singen ist, welche projektplanerischen Maßnahmen noch notwendig sind und ob und wie weit ein Baurecht besteht;
3. wie hoch die Baukosten der Elektrifizierung der Strecke Basel Badischer Bahnhof–Schaffhausen sind und wie diese auf die Kostenträger aufgeteilt werden;
4. inwiefern sich das Land an der Finanzierung beteiligt;
5. ob die Inbetriebnahme der elektrifizierten Hochrheinstrecke Ende des Jahres 2016 erfolgen wird oder ob ein neuer Zeitplan besteht;
6. mit welcher Auslastung der elektrifizierten Strecke zwischen Basel und Singen im Personenverkehr und im Güterverkehr sie rechnet;
7. ob eine vertragliche Begrenzung von Fahrten mit Güterverkehr auf der Hochrheinstrecke vereinbart und überprüft werden kann.

29. 11. 2011

Schreiner, Razavi, Groh, Köberle,
Kunzmann, Mack, Dr. Rapp, Schwehr CDU

Begründung

Die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke Basel–Singen ist ein wichtiges infrastrukturpolitisches Thema am Hochrhein.

Hierzu ist eine deutliche Positionierung der Landesregierung in den Bereichen Finanzierung, Auswirkungen auf den Personen- und Güterverkehr und die zeitliche Umsetzung wichtig.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 29. Dezember 2011 Nr. 33-3824.5-00/259*1 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. welche Bedeutung sie der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke Basel-Singen beimisst;

In der Koalitionsvereinbarung haben sich Bündnis 90/Die Grünen und die SPD dazu bekannt, Hauptstrecken in ihrer Bedienungsqualität zu verbessern. Das Land Baden-Württemberg, die Landkreise Lörrach und Waldshut sowie die Schweizer Grenzkantone entlang des Hochrheins streben eine Elektrifizierung der Bahnstrecke Basel–Waldshut–Schaffhausen an. Aus Sicht des Landes ist es ein wichtiges verkehrliches Ziel, verstärkt grenzüberschreitende und umsteigefreie Verbindungen entlang des gesamten Grenzkorridors in Konstanz, Schaffhausen, Waldshut und Basel zu ermöglichen, weshalb dieses Vorhaben ausdrücklich in der Koalitionsvereinbarung aufgeführt ist.

2. wie der Projektstand der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zwischen Basel und Singen ist, welche projektplanerischen Maßnahmen noch notwendig sind und ob und inwieweit ein Baurecht besteht;

Am 5. Mai 2011 wurden die notwendigen Vereinbarungen seitens des Landes Baden-Württemberg des Kantons Schaffhausen und der Deutschen Bahn AG für eine Aufnahme der Planungsleistungen der Leistungsphasen 1 bis 2 nach HOAI für die Infrastrukturmaßnahme „Elektrifizierung Hochrheinstrecke“ unterzeichnet. Der Vertrag regelt die Grundlagen, Durchführung und Finanzierung der Planung für die Leistungsphasen 1 und 2. Mit der Vertragsunterzeichnung erfolgte ein erster Schritt für die Realisierung des Vorhabens, dem weitere Schritte bis zur Baureife erfolgen müssen. Die Planungen der Leistungsphasen 1 und 2 werden voraussichtlich im Herbst 2012 fertiggestellt sein. Damit die Planungsarbeiten ohne zeitliche Verzögerungen weitergeführt werden können, sind in 2012 die Voraussetzung für die Vergabe der Leistungsphasen 3 und 4 zu schaffen. Die Leistungsphasen 3 und 4 beinhalten auch die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für den Schienenweg. Nach der Entwurfs- und Genehmigungsplanung folgen die Leistungsphasen 5 bis 8 (Baubeginn und Bauausführung) unter der Maßgabe, dass die noch zu erstellende Nutzen-Kosten-Untersuchung einen Wert größer 1 ausweist und die Gesamtfinanzierung des Vorhabens sichergestellt ist.

3. wie hoch die Baukosten der Elektrifizierung der Strecke Basel Badischer Bahnhof–Schaffhausen sind und wie diese auf die Kostenträger aufgeteilt werden;

Die Ermittlung der voraussichtlichen Baukosten ist Gegenstand der laufenden Planung. Die ursprünglich in einem früheren Gutachten genannten Kosten werden nach einer Vorabinformation der DB Netz AG möglicherweise nicht haltbar sein. Es muss vielmehr mit höheren Kosten als den geschätzten 110 Mio. € für die Infrastrukturmaßnahme ausgegangen werden. Die Finanzierung der Maßnahme wird parallel zu den laufenden Planungsarbeiten Gegenstand von Gesprächen mit den Beteiligten sein.

4. inwiefern sich das Land an der Finanzierung beteiligt;

Bei dem Schienenweg handelt es sich um eine bundeseigene Schienenstrecke. Grundsätzlich ist es Aufgabe der DB Netz AG und des Bundes, die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes zu elektrifizieren und die Kosten hierfür zu tragen. Die DB Netz AG und der Bund werden dies aber nur dort tun, wo die DB Netz AG in Folge von Mehrverkehren höhere Trassenpreise erzielen kann. In den anderen Fällen, so auch im vorliegenden Fall, ist davon auszugehen, dass weder Bahn noch Bund derzeit gewillt sind, Finanzierungsleistungen zu erbringen. Insofern ist abzusehen, dass die Finanzierung der Maßnahme schwierig sein wird. Die Landesregierung ist deshalb auch mit der SBB im Gespräch, die an einer Elektrifizierung großes Interesse hat.

5. ob die Inbetriebnahme der elektrifizierten Hochrheinstrecke Ende des Jahres 2016 erfolgen wird oder ob ein neuer Zeitplan besteht;

Die Realisierung der Maßnahme wird bis zu dem genannten Zeitpunkt angestrebt. Ob dieser Zeitplan eingehalten werden kann, wird im Wesentlichen von der zügigen Fertigstellung der erforderlichen Planungsleistungen sowie der Sicherstellung der Gesamtfinanzierung der Maßnahme abhängen.

6. mit welcher Auslastung der elektrifizierten Strecke zwischen Basel und Singen im Personenverkehr und im Güterverkehr sie rechnet;

Für diesen Streckenabschnitt sieht die Angebotskonzeption des Landes zusammen mit den Bestellabsichten des Kantons Schaffhausen folgende Angebote im Personenverkehr vor:

- IRE (Basel SBB-)Basel Bad Bf-Schaffhausen (CH)–Singen im 30 Minuten-Takt
- RB Basel–Waldshut im 30 Minuten-Takt
- S-Bahn Erzingen (CH)–Schaffhausen (CH) im 30 Minuten-Takt
- S-Bahn Thayngen (CH)–Schaffhausen (CH) im 30 Minuten-Takt.

Die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke erfolgt zur Verbesserung des Schienenpersonenverkehrs. Die Elektrifizierung ermöglicht ein attraktives Angebot im Regionalverkehr, was zu einer deutlichen Nachfragesteigerung der Fahrgastzahlen besonders im grenzüberschreitenden Verkehr führen wird, da die Züge z.B. von Waldshut in Richtung Schweiz durchgebunden werden können. Die weiteren Gründe hierfür sind: Angebotsverdichtung, höhere Qualität des Zugmaterials und eine größere Zuverlässigkeit im Betriebsablauf.

Im Güterverkehr verkehrten auf der Hochrheinstrecke zwischen Basel und Schaffhausen im Jahr 2010 durchschnittlich 5 Güterzüge pro Tag und Richtung. Im Zuge der Arbeiten zur Fortschreibung des Generalverkehrsplans wurde die Güterzugbelastung für die Hochrheinstrecke für das Jahr 2025 prognostiziert. Danach wird auf dem betreffenden Streckenabschnitt mit maximal 10 Güterzügen pro Tag (beide Richtungen) gerechnet.

7. ob eine vertragliche Begrenzung von Fahrten mit Güterverkehr auf der Hochrheinstrecke vereinbart und überprüft werden kann.

Unter rechtlichen Gesichtspunkten können Güterverkehre auf Schienenwegen nicht ausgeschlossen werden. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben den Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfreien Netzzugang zu gewähren.

Wie bereits ausgeführt, ist jedoch eine Erhöhung des Güterverkehrsaufkommens nicht Ziel der betreffenden Infrastrukturmaßnahme.

Hermann

Minister für Verkehr
und Infrastruktur