

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Felix Schreiner CDU**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

### **Finanzierung der Elektrifizierung der Hochrheinstraße**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie weit ist die Elektrifizierung der Hochrheinstraße in den Leistungsphasen vorangeschritten?
2. Aus welchen Mitteln plant sie die Elektrifizierung der Hochrheinstraße zu finanzieren?
3. In welcher Zusammensetzung und mit Beteiligung welcher Gremien haben in den vergangenen 12 Monaten Gespräche mit politischen Vertretern der Landkreise Lörrach und Waldshut oder auch der betroffenen Kantone und der Schweizer Bundesregierung über die Möglichkeit einer Finanzierung der Elektrifizierung der Hochrheinstraße stattgefunden und welche Ergebnisse wurden erzielt?
4. Wie weit sind die Vorbereitungen und die Ausschreibung im Vergabeverfahren für die Hochrheinstraße fortgeschritten?
5. Welche Kriterien und Vorgaben hinsichtlich Taktung und Wagenmaterial legt das Land der Ausschreibung zugrunde?
6. Welche Auswirkungen hat die geplante Fahrplanänderung auf der Gäubahn (neu: stündliche Verbindungen zwischen Zürich und Stuttgart) für die Verbindungen vom Hochrhein in Richtung Stuttgart und wie beurteilt sie diese?

09.04.2014

Schreiner CDU

### Begründung

Der Verkehrsvertrag für den Betrieb des Schienenpersonennahverkehrs auf der Hochrheinstrecke läuft 2016 aus. Geplant war, dass die Inbetriebnahme der elektrifizierten Hochrheinstrecke mit der Neuvergabe der Konzessionen zusammenfällt. Dies ist aufgrund der Verzögerungen bei der Realisierung der Baumaßnahme auszuschließen.

### Antwort\*)

Mit Schreiben vom 9. Mai 2014 Nr. 34-3824.5-00/354\*1 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Wie weit ist die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke in den Leistungsphasen vorangeschritten?*

Für die Planung der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke wurde die Vorentwurfsplanung (Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI) fertiggestellt. Sofern es gelingt, eine Kofinanzierung aus INTERREG V-Mitteln zu erhalten, soll eine weitere Beauftragung für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI) erfolgen.

*2. Aus welchen Mitteln plant sie die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zu finanzieren?*

*3. In welchem Zusammenhang und mit Beteiligung welcher Gremien haben in den vergangenen 12 Monaten Gespräche mit politischen Vertretern der Landkreise Lörrach und Waldshut oder auch der betroffenen Kantone und der Schweizer Bundesregierung über die Möglichkeit einer Finanzierung der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke stattgefunden und welche Ergebnisse wurden erzielt?*

Zu Ziff. 2. und 3.:

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, das Schweizer Bundesamt für Verkehr, der Regionalverband Hochrhein-Bodensee, die Landkreise Lörrach und Waldshut sowie die Kantone Schaffhausen, Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben im Anschluss an die „Baseler Erklärung“ vom 18. Januar 2013 das „Strategische Organ zur Angebotsverbesserung der Hochrheinstrecke“ gegründet. Dieses Gremium prüft neben Maßnahmen der Angebotsverbesserung und der übergangsweise Weiterführung eines verbesserten Dieselbetriebs Finanzierungsmodelle für die Elektrifizierung. Aus Sicht der Landesregierung ist eine Beteiligung der Schweizer Seite an den Kosten der Elektrifizierung zwingend. Für die Finanzierung des deutschen Anteils werden verschiedene Modelle (GVFG, Nahverkehrsmittel nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, PPP-Projekte) geprüft.

*4. Wie weit sind die Vorbereitungen und die Ausschreibung im Vergabeverfahren für die Hochrheinstrecke fortgeschritten?*

Die Verkehrsleistungen auf der Hochrheinstrecke werden noch bis Ende 2016 im Rahmen des Verkehrsvertrages mit der DB Regio AG erbracht. Nachdem in den vergangenen Jahren vielfältige Planungen durchgeführt wurden, welche die Hochrheinstrecke tangierten, werden die künftigen Konzepte derzeit in den Arbeitskreisen zum Agglomerationsprogramm des Kantons Schaffhausen und zur trinationalen Regio-S-Bahn Basel bearbeitet. Aufgrund der unterschiedlichen In-

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

teressenlagen der jeweiligen Partner müssen die Planungen für die Hochrheinstrecke dabei in Einklang mit dem Agglomerationsprogramm des Kantons Schaffhausen und der Regio-S-Bahn Basel gestaltet werden. Anfang Mai 2014 finden dazu weitere Abstimmungsgespräche mit den Schweizer Partnern statt. Zum Ausschreibungsprozedere gab es bislang aufgrund der offenen Zeitplanungen der Elektrifizierung keine Festlegungen.

*5. Welche Kriterien und Vorgaben hinsichtlich Taktung und Wagenmaterial legt das Land der Ausschreibung zugrunde?*

Die Taktung wird nicht wesentlich vom Status quo abweichen, da wesentliche Angebotsverbesserungen und -ausweitungen ohne finanzielle Beteiligung der Region bzw. der Schweizer Seite nicht finanzierbar sind.

Bis zur vollständigen Elektrifizierung der Hochrheinstrecke werden voraussichtlich weiterhin Dieseltriebwagen zum Einsatz kommen. Das Ziel des Landes ist es dabei jedoch, eine sukzessive Modernisierung der Fahrzeugflotte in Form des Ersatzes der bisher eingesetzten Triebwagen der Baureihe 611 durch die neuere Baureihe 612 zu erreichen.

*6. Welche Auswirkungen hat die geplante Fahrplanänderung auf der Gäubahn (neu: stündliche Verbindungen zwischen Zürich und Stuttgart) für die Verbindungen vom Hochrhein in Richtung Stuttgart und wie beurteilt sie diese?*

Derzeit hat die geplante Fahrplanänderung auf der Gäubahn eine Verlängerung der Umsteigezeit für Fahrgäste von der Hochrheinstrecke in Richtung Stuttgart zur Folge. Gleichwohl sind das Land und die NVBW mit dem Landkreis Waldshut, dem Kanton Schaffhausen und der Schweizerischen Bundesbahn (SBB) im Gespräch, um die Umsteigezeit zu optimieren. Es werden alle Möglichkeiten geprüft, um für die Bürgerinnen und Bürger entlang der Hochrheinstrecke einen guten Anschluss an die Gäubahnzüge der Relation Zürich–Stuttgart zu erreichen.

Hermann

Minister für Verkehr  
und Infrastruktur