

Mit der vollständigen Elektrifizierung der Hochrheinlinie Basel - Schaffhausen kann die schnellste Verbindung zwischen den beiden grenzüberschreitenden Grossregionen im Halbstundentakt und kostengünstiger betrieben werden. Zukünftig dient eine elektrifizierte Hochrheinlinie auch der verkürzten Reise von St. Gallen via eine Netzergänzung von Konstanz nach Schaffhausen und weiter nach Basel. Damit entlastet sie den HB Zürich. Für die Integration der Hochrheinlinie ins S-Bahn-System Basel ist die Elektrifizierung zwingende Voraussetzung.

Der Bahngast zwischen Basel und Schaffhausen gelangt via Waldshut-Tiengen und Erzingen über deutschen Boden in einer Stunde ans Ziel. Via Zürich dauert die gleiche Reise zwei Stunden. Die dieselbetriebene Hochrheinbahn kann jedoch nur im Stundentakt verkehren. Für den Halbstundentakt ist die Elektrifizierung der Linie nötig. Diese ist auf der Teilstrecke Erzingen - Schaffhausen im Bau und wird im Oktober 2013 abgeschlossen.

Die Elektrifizierungskosten der Strecke Basel - Erzingen von rund 160 Mio. Euro (ca. CHF 190 Mio.) sollen gemäss "Basler Erklärung" vom 18. Januar 2013 je zur Hälfte von der Schweiz und Deutschland getragen werden. National- und Ständerat haben mit dem Verweis auf Ungereimtheiten zwischen der Schweiz und Deutschland im Fluglärm- und Steuerstreit eine Mitfinanzierung durch den Bund abgelehnt.

Die Verknüpfung der Hochrheinlinie mit diesen Dossiers ist jedoch völlig sachfremd. Hingegen profitieren von der Elektrifizierung weite Teile der Nord- und Ostschweiz.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Was unternimmt die Regierung, damit National- und Ständerat auf ihren negativen Entscheid zurückkommen könnten?
2. Werden die vorgesehenen Massnahmen der Basler Regierung mit den anderen betroffenen Kantonsregierungen (insbesondere BL, SH und SG) koordiniert? In welcher Form?
3. Die Kosten der Elektrifizierung der Teilstrecke Erzingen - Schaffhausen trägt der Kanton SH mit Unterstützung des Bundes aus dem Investitionsfonds (Agglomerationsprogramm). Liegt hier eine Ungleichbehandlung der Agglomeration Basel vor?
4. Ist die Basler Regierung bereit, die Elektrifizierung mit einer Vorfinanzierung zu ermöglichen?
5. Welche Alternativen bestehen, damit auf der Strecke Basel - Schaffhausen, im Sinne einer Zwischenlösung bis zur Elektrifizierung, dennoch bereits der Halbstundentakt eingeführt werden kann?
6. Welches Rollmaterial wäre dazu nötig?

Anita Lachenmeier-Thüring