

# Vorwärts am Hochrhein!

*Am 22. Oktober war es soweit. Der erste Spatenstich zur Entflechtung Schiene/Strasse wurde zelebriert. Eine Voraussetzung für den Doppelspurausbau der Bahn im Klettgau. Verläuft die weitere Entwicklung nach Wunsch und Plan, dann könnten ab 2016 moderne FLIRT-Züge<sup>1</sup> der SBB zwischen Singen und Basel verkehren.*

Siedlungs- und infrastrukturbedingt, war die öV-Erschliessung des Unterklettgau stets subtil. Die einstigen Voten im «Grossen Rat» waren oft geprägt von unterschiedlichen Zielvorstellungen und Erwartungshaltungen. Das «Neue Bahn- und Buskonzept Klettgau 2005» (Schlussbericht vom 3.12.2002) brachte jedoch einiges in Bewegung. Rückblickend mag es zaghaft erscheinen, doch man wäre damals schon froh gewesen, wenn wenigstens der Abschnitt Neunkirch–Erzingen zweigleisig gebaut worden wäre. Doch heute macht die DB Nägel mit Köpfen und baut Berlingen–Erzingen durchgehend zweispurig aus.

Zudem wurde 2004, nach Ablehnung des Gegenvorschlags zur TCS-Avanti-Initiative<sup>2</sup>, der Weg frei für die heutigen Agglomerationsprogramme. In deren Rahmen ist es möglich, den Abschnitt Schaffhausen–Erzingen mit einem Kostenanteil des Bundes von 40%, zu elektrifizieren. Unabhängig vom weiteren Planungsverlauf auf der restlichen Hochrhein-Strecke ist dies ein regionaler Quantensprung: Die elektrifizierte Doppelspur im Klettgau ermöglicht dereinst dichtere, stabilere Fahrpläne, optimale Fahrzeugumläufe und Durchbindungen zum SBB-Netz.

## Wie weiter?

Mit dem eingangs erwähnten Spatenstich nehmen die Entflechtungen Schiene/Strasse an einer Stelle den Anfang, wo sich gleich fünf Strassen an einem Niveauübergang begegnen.

Das überzeugende Resultat der kantonalen Abstimmung vom 27. September 2009 über das «Bahn- und Buskonzept Klettgau» war ein Signal an die badische Nachbarschaft. Der Kreistag Waldshut sprach kurz danach einen Planungskredit von 600 000 Euro für die Elektrifizierung Erzingen–Basel. Eine wichtige Grundlage für diesen Entscheid war auch ein ausführliches Gutachten «Elektrifizierung Hochrheinbahn» vom 4. Mai 2009, das die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und der Kanton Schaffhausen bei zwei renommierten Firmen in Auftrag gaben. Sollte die Elektrifizierung der Gesamtstrecke wie erhofft verlaufen, dann könnten sich im Rahmen der Neuausschreibung auch die SBB um die Ausführung der Verkehrsleistungen ab 2016 bewerben. Sie hätten hierbei nicht die schlechtesten Karten, sind sie doch bereits auf der «Seehas»-Linie und im Bereich Basel/Weil-Zell im Wiesental erfolgreich präsent!

## Erwartungen und Realitäten

Zunächst müssen einige Fakten klargestellt werden:

- Die SBB können die Hochrhein-Strecke nicht übernehmen sondern sie höchstens befahren. Die Steuerung der Betriebsabläufe obliegt der DB als Eigentümerin der Infrastruktur.
- Die Reisezeit Schaffhausen–Basel wird wie bisher ca. 58 Minuten betragen.
- Die manchmal beklagten, eher geringen Verspätungen werden auch künftig eintreten. Meist werden sie extern von Anschlussstrecken beeinflusst. Es wäre nicht kundenfreundlich, auf Umsteigebahnhöfen die Anschlüsse zu brechen, nur der Pünktlichkeit weniger Minuten zuliebe.
- Es muss geklärt werden ob die SBB nur die schnellen IRE-Züge fährt oder auf deutschem Gebiet auch die RB-Züge übernimmt.

<sup>1</sup> FLIRT: Flinker Leichter Innovativer Regional Triebzug

<sup>2</sup> Abstimmung vom 8. Februar 2004. Der VCS hat massgeblich zum Scheitern des sog. «Avanti-Bschiss» beigetragen.

