

Kanton Schaffhausen stimmt Hochrhein-Bodensee-Express zu

Personenverkehr Der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen hat die Vorlage zur Unterzeichnung der Grundlagenvereinbarung zur Einführung des Hochrhein-Bodensee-Express kürzlich verabschiedet. Mit diesem soll ab Dezember 2027 eine neue zweistündliche Verbindung von Basel über Waldshut, Schaffhausen und Konstanz nach St. Gallen und Herisau geführt werden. Sie ergänzt die bereits bestehende, stündlich angebotene Verbindung Basel – Singen. Dies gilt für die fünfjährige Pilotphase, voraussichtlich ab 2027 bis 2032, also nach Vollendung der Elektrifizierung.

Bereits im Dezember 2023 wurden die Verträge zur Realisierung und Finanzierung der durchgehenden Elektrifizierung Basel – Konstanz unterzeichnet. Gemäss der schon im März 2016 von den Parteien entlang des Hochrheins und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) unterschriebenen Absichtserklärung ist der Beitrag aus der Schweiz an die Elektrifizierung an die Bedingungen geknüpft, dass der Halbstundentakt eingeführt wird. Zudem werden Streckenbillette, Generalabonnement und Halbtax-Abo anerkannt. Die Mehrkosten zur Realisierung des Halbstundentakts sollen durch die regionalen Partner auf deutscher und Schweizer Seite gemeinsam getragen werden.

Vergabe des Verstärkertaktes nach Schweizer Standard

Das BAV beantragte, dass die Vergabe des Verstärkertaktes nach Schweizer-

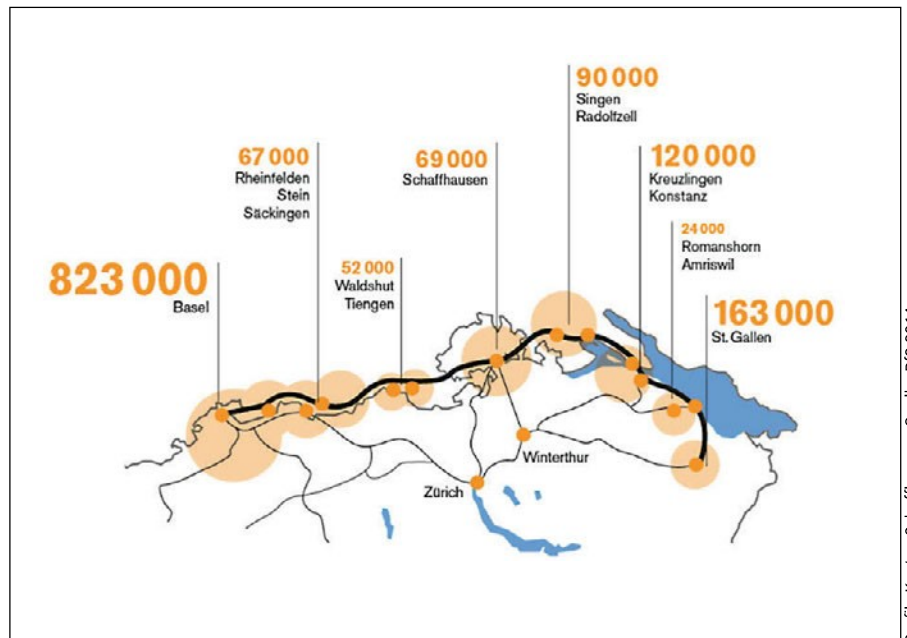
rischem Bestellverfahren erfolgen soll, um die Qualität der Leistungen nach Schweizer Standard sicherzustellen. Das BAV sicherte dabei zu, sich während den ersten fünf Jahren auch auf den deutschen Streckenteilen hälftig an den Betriebskosten zu beteiligen.

Die zwischen dem BAV und dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg ausgehandelte Grundlagenvereinbarung legt die Zusammenarbeit der Partner während der Einführungsphase (2028–2032) fest. Die Schweizer Seite verpflichtet sich, das dafür nötige Rollmaterial von insgesamt zehn Zügen zu beschaffen. Ab Dezember 2027 bis De-

zember 2032 werden so täglich neun Zugpaare verkehren. Die einzelnen Zugpaare sollen über den Tag verteilt in einem Zweistunden-Takt zwischen Basel Bad Bf. und St. Gallen/Herisau fahren, ergänzt durch einen Verdichterzug am Nachmittag.

Finanziell werden sich neben den drei Landkreisen Lörrach, Waldshut und Konstanz sowohl das Land Baden-Württemberg als auch die Eidgenossenschaft und die Kantone Basel-Stadt, Schaffhausen, Thurgau, St. Gallen und Appenzell Ausserrhoden an den Betriebskosten dieses neuen Angebots beteiligen.

RB 18.3.24 (km)



Gratik: kanton Schaffhausen; Quelle: BIS 2014

In den Städten entlang des Hochrhein-Bodensee-Express leben rund 1,4 Mio. Menschen

Entgleisungsdetektoren: Weiter nur auf freiwilliger Basis

Güterwagen Am 10.08.2023 entgleiste wegen eines Radbruchs im Gottard-Basistunnel ein Güterzug. Dadurch entstanden auf über 7 km Länge so massive Schäden, dass eine der beiden Tunnelröhren bis gegen den Herbst 2024 geschlossen bleibt. Die Auswirkungen dieses Ereignisses hätten wahrscheinlich durch die Verwendung von Entgleisungsdetektoren, wie z.B. vom Typ Knorr EDT 101, stark vermindert werden können.

Beim Waggonvermieter Wascosa sind solche Detektoren seit 2014 bei ih-

ren Gefahrgutwaggons auf behördlich motivierter, freiwilliger Basis im Einsatz. Auf europäischer Ebene ist kein Konsens zu erreichen, um solche Detektoren vorzuschreiben. Da setzt man auf die Digitale Automatische Kuppelung (DAK), die diese Funktionalität beinhalten soll. Nur, die europaweite Einführung der DKA steht durch ihre hohen Kosten in den Sternen.

Auf einen parlamentarischen Vorstoss hin führte die Schweiz als erstes Land 2001 unilateral lärmabhängige Trassengebühren ein. Diesem Vorgehen

schlossen sich weitere Länder an. Damit, und nicht durch internationale Gremien, gelang der Durchbruch zu lärmarmen Waggons. Ein analoges Vorgehen könnte die Einführung von Entgleisungsdetektoren massiv beschleunigen. Aber seitens des Bundesamts für Verkehr (BAV) ist eine Verknüpfung des Trassenpreises mit den Entgleisungsdetektoren zurzeit kein Thema, man hoffe einzig auf die DAK. Das Amt setze sich seit Jahren auf europäischer Ebene für solche Detektoren ein, leider erfolglos, so das BAV gegenüber Rail Business.

RB 18.3.24 (lüt)