

GASTKOLUMNE

r Hochrheinbahn: Letzte Chance

Letzte Woche habe ich in der Verkehrskommission des Nationalrats beantragt, dass die Schweiz die Hälfte der Kosten der Elektrifizierung der Hochrheinbahn von Erzingen nach Basel übernimmt. Der Antrag wurde leider abgelehnt, obschon die Wichtigkeit der Strecke nicht angezweifelt wurde.

Mit der Annahme der Finöv-Vorlage 1998 wurde auch Geld für den Anschluss der Ost- und Westschweiz ans europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz versprochen. Die Einbindung der Strecke Erzingen–Basel liegt nicht nur im Interesse der direkt betroffenen Kantone Schaffhausen, Aargau, Basel-Stadt und der Landkreise Lörrach und Waldshut, sondern bringt einen Nutzen für die ganze Schweiz. Dass dieses Anliegen berechtigt ist, zeigt die stetig ansteigende Nachfrage im grenzüberschreitenden Verkehr im Raum Schaffhausen–Basel–Bodensee. Die Verbindung Schaffhausen–Basel über Zürich dauert eine Stunde länger, die kürzere Strecke mit den Dieselloks bietet kein adäquates Angebot und die Strasse ist keine Alternative. Die SBB sprechen in einer Studie von einem grossen Nachfragepotenzial, Lückenschliessung, Verlagerungseffekten, tieferen Kosten sowie einer einheitlichen Tarifstruktur. Auch die Elektrifizierung des Eisenbahnabschnittes im Klettgau ruft nach einer Weiterführung.

Bis zur Behandlung in der Sommersession hoffe ich, dass die Süddeutschen klare Unterstützungszeichen in die Schweiz senden und die sich momentan distanzierenden Aargauer erkennen, dass damit keine so gewichtigen Dossiers wie das Steuer- oder Flughafenabkommen verändert werden können.



Thomas Hurter

Nationalrat, SVP Schaffhausen

Thüler
om-
en
eten
ein,
nto-
eite 2

ge-
keit
uen
en»,
und
spa-
gen
fall.
irde
en.
ung
Eg-
kale
eite 2