

Zur Abstimmungsvorlage vom 27. September 2009:



Alles soll besser werden – doch nichts darf sich ändern?

Ohne Entflechtung Schiene/Strasse keine Doppelspur im Klettgau. – Ohne Doppelspur keinen Halbstundentakt mit neuem Bahn-/Bus-Konzept. Stattdessen die Konservierung als letzten antiquierten Sonderfall im Bereich des künftigen Verkehrsverbunds ZVV.

Der Doppelspurausbau der Bahnstrecke Berlingen–Erzingen wird zwar allgemein begrüsst. Doch die Vorstellung einiger Leute in Neunkirch, es habe mit der Verlegung eines zweiten Gleises sein Bewenden und alles Übrige müsse so bleiben wie es sei, weil's halt schon immer so war, ist völlig unrealistisch.

Der VCS ist deshalb auf eine Anfrage der Oppositionsgruppe «Pro Neunkirch» um Unterstützung gegen die Verkehrsvorlage nicht eingetreten. Der VCS hat sich in der Vergangenheit in zwei Vernehmlassungen sowohl für das neue Bahn und Buskonzept ausgesprochen, als auch im Rahmen der Richtplananpassung 2004 für die Entflechtung von Schiene und Strasse.

200-jährige Strassengeometrie

Ein Blick in alte Landkarten zeigt, dass die heutige Strassengeometrie schon vor 200 Jahren so bestand, als man noch mit dem Rossfuhrwerk auf die Märkte fuhr und das Wasser am Dorfbrunnen holte. Nach der Eröffnung des Bahnbetriebs, a. 1863, kam man sich bei anfänglich fünf täglichen Zugpaaren mit der einstigen Reisegeschwindigkeit von ca. 30 km/h gegenseitig kaum in die Quere. Auf Grund der nun einmal stattgefundenen Entwicklung, bestehen heute andere Ansprüche gegenüber den Verkehrsträgern Schiene und Strasse. Die gute alte Zeit ist passé!

Der Doppelspurbetrieb – ohne den übrigens die nachfolgende Elektrifizierung sinnlos wäre – ermöglicht einen gut merkbaren, verdichtungsfähigen Taktfahrplan und im Knoten Neunkirch

schlanke Busanschlüsse mit Wilchingen–Osterfingen und Hallau–Oberhallau sowie in Schaffhausen gegenseitige Anschlüsse zum künftigen Halbstundentakt auf der Zürcher Strecke. *Zweck der Attraktivierung ist es doch, einen höheren Mobilitätsanteil auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern!*

öV kontra öV?

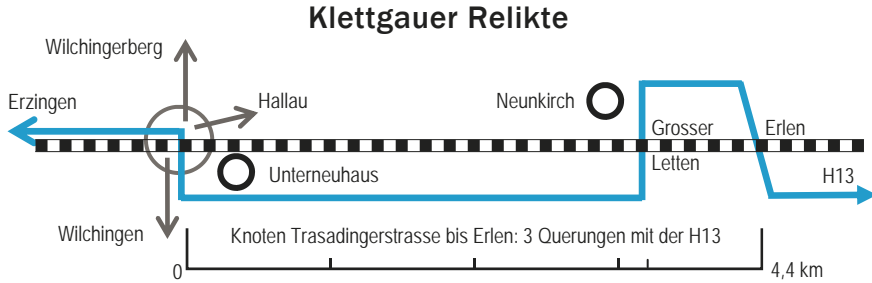
Es kann deshalb nicht sein, dass die öffentlichen Verkehrsmittel sich gegenseitig behindern, indem Zubringerbusse in Neunkirch vor geschlossenen Barrieren im Stau stehen und in der Folge die Anschlusszüge verspätet am Ziel eintreffen, weil sie auf verspätete Busse warten mussten.

Auch Unfälle an Niveauübergängen gab es schon immer. Bei grösserer Verkehrsfrequenz würde deren Zahl potenziell zunehmen. Schon die Folgen eines einzigen schwereren Unfalls wäre eine Anklage gegen die unterlassene Entflechtung von Schiene und Strasse an den wichtigsten Punkten. Der Sicherheit gebührt Vorrang!

Es ist somit nachvollziehbar, dass die DB – wenn sie schon 53 Mio. Euro für die Streckenmodernisierung aufwirft – möglichst auch Aufwand und Klumpenrisiken ausschalten will, die mit Niveauübergängen in unterschiedlichster Art verbunden sind. Folgerichtig beteiligt sie sich an deren Entflechtung mit weiteren +11 Mio. Franken.

Neben der Entflechtung der Verkehrsträger ist auch an die Bahnbenützer zu denken. Auch sie benötigen an den Stationen jederzeit einen sicheren, *schienenfreien* Zugang zu den neuen, richtungstrennten Gleisen! Dies muss durch Unterführungen bewerkstelligt werden.

Eine neue, moderne Bahn-Infrastruktur muss auch aufwärtskompatibel sein, um nachfrageorientiert weitere punktuelle Verdichtungen zu ermöglichen.



Am Knoten «Trasadingerstrasse» beim Unterneuhaus treffen sich die Kantonsstrasse H13 und drei Gemeindestrassen am Bahnübergang auf gleichem Niveau. In Neunkirch kreuzen sich Bahn und H13 im Abstand von knapp 800 Metern zweimal.

Denn schliesslich ist der betreffende Streckenabschnitt kein Klettgauer Lokalbähnlein, sondern Teil einer, mit bis zu 160 km/h befahrenen Hauptbahn, die den Kanton Schaffhausen mit Basel und der Bodenseeregion verbindet.

Hinkender Vergleich

Ein Gegenverweis auf die Seelinie, wo doch der Halbstundentakt auch eingleisig funktioniere, liefert eher Argumente *für* die Abstimmungsvorlage.

Denn auf der Seelinie rollt wenig Güterverkehr. Es verkehren auch nicht, wie auf der Hochrheinbahn, stündlich zwei Schnellzüge. Aber durch unvermeidliche Kreuzungsaufenthalte werden auf der Seelinie die Reisezeiten merklich verlängert!

Wie im Klettgau, verläuft auch im Thurgau die Hauptstrasse H13 parallel zur Bahn. Doch auf den 46 Kilometern bis Kreuzlingen kreuzen sich beide Hauptverkehrsachsen nur dreimal auf Niveauübergängen. Im Klettgau hingegen dreimal innerhalb von nur 4,4 Kilometern. Zwischen «Erlen» und «Grosse Letten» sogar im Abstand von nur knapp 800 Metern – ein Unikum!

Der Denkfehler

Die Bewahrung antiquierter Zustände scheint Vision von «Pro Neunkirch» zu sein. Heisst es doch in deren Lösungsvorschlag Nr. 2 vom 27. Mai 2009 u. a. (Zitat):

«Keine durchgehende (ohne Behinderungen) Schnellstrasse H13 (A98-Galgenbucktunnel).»
(www.proneunkirch.ch)

Im Klartext: Behinderungen auf der H13-Achse sind erwünscht. Bequemerweise durch vorhandene Barrieren, in Zukunft mit verdichteter Schliessfolge. Und bequemerweise wäre da auch gleich der Sündenbock, auf den man deuten könnte: D' Schwoobebahn!

Es entspricht jedoch nicht dem Geschäftszweck der Bahn, den Verkehr auf der H13 mittels Barrieren zu regulieren. Durch solche «Hilfsbereitschaft» würde eher *wieder* der Ruf nach einer weiträumigeren Umfahrung, verbunden mit Kulturlandverlust und -zerschneidung erweckt. Dies also eher *wegen bestehender* als wegen aufgehobener Niveauübergänge! – Es würde genau das provozieren, wovon «Pro Neunkirch» Ängste weckt: Die Hochrhein-Autobahn!

Der Nebenschauplatz A98/E54

Vorab sei daran erinnert, dass der VCS das Thema «Hochrhein-Autobahn» seit Jahren kritisch begleitet. Details sind auf unserer Website www.vcs-sh.ch / Rubrik Themen und Links, zu finden.

Wachsamkeit gegenüber dem Lobbyismus, nicht nur der deutschen (!) Wirtschaftsverbände, ist weiterhin angesagt. Wir wollen keine A98 durch den Klettgau!



Strassen aus fünf Richtungen treffen sich am Übergang Trasadingerstrasse

Doch die geplanten Entflechtungen von Bahn und H13 bedeuten keine Zuwendung zur Hochrhein-Autobahn. Im Gegenteil – sie wirken eher präventiv. Nachdem die H13 ins Ergänzungsnetz abklassiert wurde, besteht (vorerst) nicht mehr die Gefahr, dass der Bund in vorausseilendem Gehorsam eine Autobahnplanung durch fruchtbarstes Kulturland, Grundwasserzonen und ökologische Vernetzungsgebiete vorantreibt.

Es dauert zudem noch Jahre, bis die aus Teilstücken und umstrittenen Planungslücken bestehende A98 aus Westen vor dem problematischen «Pfropfen Waldshut» ankommt. Bis dann wird es zunehmend der Erdölmarkt richten und etliche Begehrlichkeiten dämpfen. Das postfossile Zeitalter wirft seine Schatten voraus! Umso mehr wird man dereinst eine moderne und aufnahmefähige öV-Infrastruktur zu schätzen wissen.

JA zur Vorlage am 27. September

Die finanziellen Grundlagen für die Erneuerung der Infrastrukturen waren noch nie so günstig, wie jetzt.

Sie sollten nicht kleinmütig vertan werden. Dem Klettgau ist endlich ein ähnliches öV-Angebot zu gönnen, wie es Thayngen bereits besitzt!

Diese längst überfällige Nachbesserung, muss nicht zwingend zu Wachstums- und Baugelüsten in einem Umfang führen, die ein «Klettgauer Limmattal» zur Folge hätten.

Deshalb unterstützen der VCS und andere Organisationen auch die von «Pro Natura» eingereichte Landschaftsinitiative «Raum für Mensch und Natur».

Denn unsere physische Existenz hängt in Zukunft nicht von Wertschöpfung durch Beton und Asphalt ab, sondern vom (noch) vorhandenen Kulturland. – Was beim gegenwärtigen Überfluss voller Regale und Teller gern vergessen wird!

Die Gemeinden Neunkirch und Wilchingen haben auf Gemeindeebene dem Projekt bereits deutlich zugestimmt. Wir empfehlen den Stimmberechtigten, nun ihre Solidarität mit der Klettgauer Bevölkerung durch eine überzeugte Annahme der Abstimmungsvorlage zu erweisen!

Hugo Mahler, VCS

«Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Hochrheinbahn sind als Antwort auf die immer wieder ins Feld geführte Verlängerung der deutschen Hochrheinautobahn A98 in Richtung Klettgau und Schaffhausen zu verstehen. Der Kanton Schaffhausen setzt auf der Ost-West-Achse konsequent auf den Ausbau der Schiene.»

Aus «Bericht und Antrag des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen an den Kantonsrat über das neue Bahn- und Buskonzept sowie die Aufhebung der Bahnübergänge im Klettgau», vom 31. März 2009.
Schneller Link: [www.vcs-sh.ch/Rubrik Öffentl. Verkehr](http://www.vcs-sh.ch/Rubrik%20Öffentl.%20Verkehr).