

---

# Strategiepapier zur Schaffhauser Verkehrspolitik

## Grundsätze

Die Sektion Schaffhausen des Verkehrs Club der Schweiz (VCS) setzt sich für eine regionale Verkehrspolitik ein, welche den Anforderungen der Luftreinhaltung, Lärmverordnung sowie des allgemeinen Immissionsschutzes gerecht wird. Dabei soll insbesondere dem Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer sowie der Anwohnerinnen und Anwohner vor den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs Rechnung getragen werden.

Der VCS lehnt die immer noch weitverbreitete Ansicht, das Verkehrswachstum sei ein quasi unbeeinflussbares Faktum, grundsätzlich ab. Die Auswirkungen einer heute exzessiv ausgelebten Mobilität müssen mittelfristig in menschen- und umweltverträgliche Bahnen gelenkt werden. Dies im Sinne der Nachhaltigkeit und der Verkehrssicherheit.

Der kollektive Bewusstseinsprozess muss sich neben der Problematik der Schadstoffbelastungen durch Stickoxide, Ozon und Feinstäube sowie der Lärmbelastung vermehrt auch auf Fragen der Klimaeränderungen erstrecken. Dabei spielen die CO<sub>2</sub>-Emissionen mehr und mehr eine zentrale Rolle. Eine Verbesserung der Situation kann nur durch eine Reduktion der Verbrennung fossiler Energieträger erreicht werden. Wir verfeuern zuviel!

Der VCS erwartet, dass der Reduktion der Verbrennung fossiler Brennstoffe in grösstmöglichem Umfang Rechnung getragen wird. Die mit CO<sub>2</sub>-Gesetz vom 1.5.2000 vorgegebenen Zielwerte müssen erreicht werden, bevor der Bundesrat im Jahr 2004 mit Zwangsmassnahmen einschreiten wird (was heute schon absehbar ist).

## Öffentlicher Verkehr

Hier geht es uns um die Umsetzung der Motion 460 vom 27.10.97 von Kantonsrat Eduard Joos (Streckenausbauten in die Richtungen Eglisau und Winterthur) und um die angemessene Beteiligung unserer Region an der 2. Etappe Bahn 2000

Die VCS-Sektion Schaffhausen ist legitimiert, diesbezügliche Forderungen anzumelden. Hat sie doch 1998 in den beiden Überparteilichen LSVA- und FinöV-Komitees führend mitgewirkt und sich hierbei

finanziell, personell und logistisch engagiert. Unterstützt wurden die Komitees auch durch den SEV und „Pro Bahn Schweiz“. Unter dem Motto „Bahn für alle Ja“, haben wir die FinöV-Abstimmung bestritten. Dass in der Folge beide Abstimmungsvorlagen auch in unserer Region deutlich angenommen wurden, ist nicht zuletzt ein Erfolg dieses Einsatzes. Es besteht somit ein politischer Auftrag zu Weichenstellungen im öffentlichen Verkehr.

**Unsere Forderungen sind:**

- Stündliche Schnellzüge auf der Strecke (Stuttgart–Singen–) Schaffhausen–Winterthur–Zürich-Flughafen–Zürich HB, mit dem Ziel des alternierenden Anschlusses auch an den Halbstundentakt in Zürich HB.
- Ablösung von Kurzstreckenflügen im Radius von bis zu 600 km durch HGV (Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene).
- Halbstundentakt im Regionalverkehr zwischen Winterthur und Schaffhausen.
- Verlängerung der S5 bis Schaffhausen (Erschliessung von Zürich Nord).
- Anpassung der Infrastrukturen an die vorgenannten Bedürfnisse.
- Weitere Angebotsverbesserungen im Einzugsbereich:
- Rollmaterial, das hinsichtlich Komfort und Geschwindigkeit den heutigen Bedürfnissen entspricht.
- Taktverdichtung S 29, Mo–Fr, zwischen Stein a. Rh. und Winterthur zu den Hauptverkehrszeiten.
- Regionalverkehr DB-Linie: Einführung des Halbstundentakts im Klettgau und Erhaltung des Halbstundentakts in Richtung Singen.
- Überprüfung bzw. Erweiterung der Verbundgrenzen des Flextax-Abonnements nach Gottmadingen / Singen, dies nicht zuletzt auch hinsichtlich eines möglichst zweiseitigen Busanschlusses der Heugemeinden Ramsen und Buch an die DB- und MThB-Strecken in Gottmadingen und Stein am Rhein,
- Überprüfung der Kooperation mit dem Zürcher Verkehrsverbund.

Grundsätzlich pflichten wir den für den öV bekanntgewordenen Zielsetzungen der Wirtschaftsförderung des Kantons Schaffhausen bei.

## **Ausführungen zu den vorgenannten Forderungen:**

### **1. Raum Schaffhausen–Winterthur–Flughafen–Zürich HB und Schaffhausen–Bülach–Zürich (NEAT-Zulaufstrecke)**

Die Schnellzüge der Strecke Schaffhausen–Winterthur–Zürich sollen:

- schlanke Anschlüsse in Richtung Ostschweiz (–Bayern) vermitteln,
- mit den Schnellzügen über Bülach wechselweise so korrespondieren, dass Anschlusszüge in Zürich halbstündlich erreicht werden,
- Direktverbindungen zum Flughafen gewährleisten. Die Konzessionsauflagen für den Flughafen sehen ohnehin vor, dass mindestens 42% der Flugpassagiere mit dem öffentlichen Verkehr zum Flughafen anreisen.

### **2. Eingleisige Hauptstrecken – ein Anachronismus**

Aus Richtung Singen ist Schaffhausen zweigleisig erschlossen, aus Richtung Basel–Waldshut teilweise zweigleisig. Zwischen Schaffhausen und Singen besteht praktisch ein Halbstundentakt. Die schweizerischen Anschlusslinien, obwohl dichter frequentiert, sind noch immer eingleisig! Dies ist ein Anachronismus. Unser Hauptanliegen ist die Änderung dieses Zustands. Es kann – auch im Hinblick auf die eingangs erwähnten Immissionen –, nicht sein, dass die zweispurige A4 auf vier Spuren ausgebaut wird, ehe die parallele Bahnlinie endlich zwei Spuren erhält und so in der Lage ist, die bestehende Verkehrsnachfrage attraktiv zu bewältigen und einen Entlastungseffekt für die A4 zu erzielen.

Die Angebotserweiterung setzt für beide Strecken den zweigleisigen Ausbau zumindest in jenen Bereichen voraus, wo keine topographischen Probleme bestehen: also

#### **zwischen Neuhausen (– Raum Fischerhölzli) und Eglisau und zwischen Dachsen und (nach) Station Hettlingen.**

Die Annahme – von welcher Seite auch immer –, künftige Verkehrsansprüche ohne zweigleisigen Ausbau abwickeln zu können, ist eine Täuschung! Schon durch das derzeitige Verkehrsangebot ist belegt, dass sich auf eingleisigen Strecken schon die kleinsten Störungen auch auf die Gegenrichtung übertragen und ausgeklügelte Fahrpläne durch empirische Handlungsweisen kompensiert werden müssen. Auf solchen Strecken lässt sich die Zugfolge nur sehr begrenzt durch technische Massnahmen verdichten. Zudem bedeutet kreuzen immer auch

abwarten. Für schnellerfahrende Züge bedeutet kreuzen auch immer die Vernichtung kinetischer Energie durch Anhalten sowie Mehrverbrauch durch das Wiederauffahren. Also das Gegenteil dessen, was im Strassenverkehr mit flüssigem Verkehr und „ökologischer“ Fahrweise angepriesen wird.

Nur gerade da und dort ein zweigleisiges Teilstück anzuflicken, schafft Sachzwänge in der Fahrplangestaltung und schränkt jede Betriebs- und Angebotsdisposition ein.

Der Doppelspurausbau Neuhausen–Eglisau ist noch aus weiteren Gründen angezeigt:

- Besserer Anschluss unserer Region an das Entwicklungsgebiet Zürich-Nord.
- Die Strecke ist NEAT-Zufahrtlinie. Die verkehrspolitisch gewollte und zweifellos eintretende Verlagerung von Güterverkehrsströmen auf die Schiene wird nicht nur im Süden (Chiasso / Simplon), sondern auch an der Nordgrenze (Basel / Schaffhausen) leistungsfähige Strecken erfordern.
- Die Einführung einer LSVA, vorerst in Deutschland, wird neue Kapazitätsnachfragen auslösen.

### 3. Raum Schaffhausen–Singen

- Erhaltung des Halbstundentaktes.
- Durch die Einrichtung von Halten für die bisherigen Regionalexpresszüge Basel–Singen gelangte die Gemeinde Thayngen einst ohne Kostenfolge in den Genuss des Halbstundentaktes.
- Mit Einführung des Neigezugbetriebs zwischen Basel Bad Bf und Lindau ab Anfang November 2000 entfallen diese Halte wieder. Die Gemeinden Thayngen und Gottmadingen verlieren somit den Halbstundentakt in der bisherigen Form. Im Benehmen mit Baden-Württemberg sind daher auf diesen Zeitpunkt hin Ersatzlösungen zu suchen.

### 4. Raum Klettgau

Das heutige, sehr disperse öffentliche Verkehrsangebot im Raum Klettgau muss vereinheitlicht werden. Die vorhandene Schiene der DB wird immer noch zu wenig genutzt, stellt sie doch das Rückgrat des öV auch im Klettgau dar. Den Anregungen der Wirtschaftsförderung nach Taktverdichtung pflichten wir bei.

Die Vorteile der Schiene, nämlich die kurzen Reisezeiten, müssen vermehrt genutzt werden. Während ein Bus von Neunkirch bis Schaffhausen bestenfalls 22 Minuten benötigt, rauscht die Bahn in 14 Minuten in die Stadt.

#### **Vorschläge für Verbesserungen des ÖV im Raum Klettgau:**

- Konsequente Busbeschleunigung im Raum Neuhausen/Schaffhausen (Busspur stadteinwärts zwischen Engestrasse und Kreuzstrasse, wirksamere Busbevorzugung an Lichtsignalen).
- Einführung von direkten Schnellkursen von und nach dem Klettgau unter Umgehung des Neuhauser Ortskerns.
- Verbindung der Klettgaugemeinden untereinander mit Verknüpfungen zur DB-Bahnlinie durch Bildung von öV-Knoten entlang der Schienenverbindung.
- Prüfung: Führung der ASS/SBG-Busse nur bis Beringen, dort Abnahme durch Schienenfahrzeuge und schnelle Weiterfahrt nach Schaffhausen.
- Beschaffung von attraktiven, schnellen Schienenfahrzeugen auf der DB-Linie und Realisierung der seit Jahren diskutierten Elektrifizierung Schaffhausen–Waldshut.
- Doppelspurausbau zwischen Beringen und Erzingen; Prüfung: eventuelle Führung der zweiten Spur via Hallau (Gleiswechselbetrieb).

#### **5. öV im Raum Reiat**

- Verbesserung des Randstundenangebots.

#### **6. Stadt Schaffhausen**

Für den VCS hat nach wie vor der Ausbau des Trolleybus-Netzes eine zentrale Bedeutung. Es ist bedauerlich, dass diese Option vom Stadtparlament anlässlich der neuesten Beschaffung von Gelenk-Dieselmussen praktisch gänzlich beiseitegeschoben wurde.

---

## Strassenverkehr

### **Ausbau der A4 Schaffhausen–Winterthur?**

Der vierspurige Ausbau der A4 im Raum Winterthur bis Flurlingen wird eine deutliche Verkehrszunahme nach sich ziehen. Die These „wer Strassen baut, wird Verkehr ernten“ hat nichts von ihrer Aktualität eingebüsst. Allein Aspekte der Erhöhung der Verkehrssicherheit rechtfertigen einen vierspurigen Ausbau nicht. Verkehrssicherheit lässt sich auch durch organisatorische Massnahmen (Einhaltung, bzw. Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sowie Vollzugsmassnahmen, Entschärfung exponierter Strassenabschnitte durch Überholverbote usw.) erzielen.

Es ist absehbar, dass der vierspurige Ausbau und Betrieb der A4 im Weinland ein neues Nadelöhr Stadtdurchfahrt Schaffhausen zur Folge haben wird. Da eine Aufbohrung der Stadtdurchfahrt (und der T15 bis Thayngen) auf vier Spuren trotz Bundessubventionen den finanziellen Ruin des Kantons Schaffhausen bedeuten würde, sind lenkende und flankierende Massnahmen für den Ziel- und Quellverkehrs im Raume Schaffhausen–Weinland–Winterthur–Agglomeration Zürich-Nord zwingend notwendig. Werden sie vernachlässigt, droht der Stadt und dem Kanton Schaffhausen mittelfristig ein Verkehrskollaps, welcher wiederum der Tendenz einer grossräumigen Umfahrung der Region Schaffhausen Vorschub leisten würde.

Nebst den wirtschaftlich negativen Folgen einer solchen Verkehrsführung wären erneut wertvolle Landschaften am Rhein von Strassenbauten bedroht und Kulturland gefährdet (Rheinüberquerungen im Raum Schaaren–Diessenhofen sowie in den geschützten Landschaften zwischen Rheinfluss und Eglisau).

Schutzgebiete sind keine stillen Reserven für Grossprojekte!

Der VCS erwartet deshalb vom Schaffhauser Regierungsrat, dass er primär eine Entlastung durch den Ausbau des Bahnangebots anstrebt. Den Ausbau- und Betriebsplänen der A4 im Weinland ist mit einer äusserst zurückhaltenden Politik zu begegnen, die längerfristig auch den Gesamtinteressen von Region und Stadt Schaffhausen Rechnung trägt.

---

## **Der Galgenbuck-Tunnel – ein Vorschussbauwerk auf die A98 <sup>1</sup>**

Der kürzlich wieder stark propagierte Bau eines Galgenbuck-Tunnels zur Verkehrsentslastung Neuhausens, stellt keine Lösung der zu zwei Dritteln hausgemachten Neuhauser Verkehrsprobleme dar. <sup>1</sup>

### ***Dies aus folgenden Gründen:***

Das Tunnelprojekt ist eine finanzielle Utopie. Da es sich nicht um eine Nationalstrasse handelt, wären nur geringe Bundessubventionen zu erwarten. Der Kanton Schaffhausen ist finanziell nicht in der Lage, nochmals 200–300 Millionen Franken in den Strassenbau zu buttern.

Der Bau des Galgenbucktunnels würde der Stadt Schaffhausen erhebliche neue Verkehrsprobleme bereiten, welche durch die bestehenden und nicht erweiterbaren Strassenkapazitäten nicht zu bewältigen sind. Statt einer Lösung würden die Neuhauser Verkehrsprobleme also lediglich nach Schaffhausen verschoben!

Der Bau (oder allein schon der propagierte Wille hierzu) würde dem Land Baden-Württemberg ein völlig falsches Signal bezüglich der Linienführung der Hochrheinautobahn (A98) senden. Nach jahrelangem politischem Ringen ist es gelungen, die Abnahme einer A98 im Raum Trasadingen aus dem Schaffhauser Strassenrichtplan zu streichen und den Klettgau (sowie die Agglomeration Schaffhausen / Neuhausen) vor einem solchen Vorhaben zu bewahren. Nicht zuletzt dieses Signal hat die Priorität der Weiterführung der A98 über Lauchringen hinaus bei den deutschen Strassenplanern erheblich gesenkt. Würde der Kanton Schaffhausen nunmehr den Galgenbucktunnel bauen, wäre eine Linienführung der A98 durch den Klettgau geradezu präjudiziert! Die Auswirkungen einer solchen Verkehrsführung auf den Klettgau und die Stadt Schaffhausen wären absolut verheerend.

Nach Inkrafttreten der Bilateralen Verträge wird Neuhausen stufenweise von bisherigen Umwegfahrten durch Lastwagen über 28 Tonnen von und zum Zollfreilager Embraport entlastet.

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf ein Niveau, das ihn zu einer echten Alternative für Autofahrten aus dem Raum Klettgau sowie in Richtung Winterthur–Flughafen Zürich erhebt, muss die Antwort auf die anstehenden Schaffhauser Verkehrsprobleme sein. Rund zwei Drittel des Verkehrs auf den neuralgischen Neuhauser Verkehrsachsen ist Ziel- und Quellverkehr, also hausgemacht. Dieser Verkehr kann nicht durch überregionale Verkehrsbauten zum Verschwinden gebracht werden. Hingegen kann ein

gut ausgebauter, genügend schneller, komfortabler (und preislich akzeptabler) öffentlicher Verkehr erhebliche Teile dieser Verkehrsströme aufnehmen und damit in erträgliche Formen zurückführen.

Wir geben zu bedenken, dass im Siedlungsraum der dynamische Flächenbedarf je Person in einem Personenwagen etwa das zwanzigfache (!) dessen beträgt, was er in einem zu 40% besetzten Bus ausmachen würde! <sup>2</sup>

Schaffhausen, 28. August 2000

Gez.: Iren Eichenberger, Hugo Mahler

---

<sup>1</sup> Postulat NR Kurt Schüle vom 01.02.88 betreffend Aufnahme der Klettgauerstrasse in das schweizerische Hauptstrassennetz:

Hier spricht Kurt Schüle – mit einer Strassenbaufirma geschäftlich verbunden –, zwar von einer wirksamen Entlastung Neuhausens durch einen Galgenbucktunnel. Ehrlicherweise erwähnt er aber in der Begründung seines Postulats auch, worum es ihm „vor allem“ geht:

Nicht um 980 Meter Tunnelbau, sondern um „den Anschluss des Klettgau und der benachbarten deutschen Gebiete an das schweizerische Nationalstrassennetz“.

Nach heutiger Lesart bedeutet dies nichts weniger, als die Abnahme der deutschen Hochrhein-autobahn A98 und deren Verknüpfung – wie auch immer –, mit der A4 und dem städtischen Strassennetz, im Raum Bahntal.

<sup>2</sup> Nach Prof. Hermann Knoflacher, Harmonie von Stadt und Verkehr