

FABI: Mehr Platz – mehr Züge – mehr Qualität

So lautet die Schlagzeile auf der Homepage des Bundesamtes für Verkehr¹, nachdem die FABI-Vorlage² am 21. Juni 2013 mit einer satten Mehrheit von 182 gegen 6 (SVP-) Stimmen durch den Nationalrat verabschiedet wurde.

Die Vorlage fusst auf der bundesrätlichen Botschaft vom 18. Januar 2012 (FABI)², die durch die Eidg. Räte wesentlich verbessert und während der Sommersession 2013 verabschiedet wurde. «FABI» ist nunmehr zum tauglichen Gegenvorschlag zur Volksinitiative des VCS «Für den öffentlichen Verkehr» geworden.



Der VCS startete seine Initiative im März 2009. Im Sommer standen wir mit unseren Helferinnen und Helfern auf dem «Froni» und sammelten Unterschriften. Die Initiative wurde landesweit im Rahmen einer Allianz durch weitere Parteien und Organisationen unterstützt. So auch durch CAS, EVP, GLP, Grüne; SP, Gewerkschaften, Pro Natura, Pro Velo, SEV, WWF etc.

Schon zur halben Sammelfrist lagen weit über 100 000 Unterschriften vor. Am 6. September 2010 wurde unsere öV-Initiative mit 139 653 beglaubigten Unterschriften eingereicht. Sie brachte einiges in Bewegung und wurde zum Motor der FABI-Vorlage.

Hauptziel erreicht – Initiative zurückgezogen

Hauptziel unserer Initiative war es, den landesweiten Ausbau und die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zu sichern – auch aus ökologischen Gründen. Denn der öV stösst inzwischen an seine Grenzen. Personen- und Güterverkehr kommen sich gegenseitig in die Quere, was wiederum das Verlagerungsziel im Transitverkehr tangiert. Kurzum: Die FABI-Vorlage kommt dem Ziel so nahe, wie unsere öV-Initiative.

Die «Allianz für den öffentlichen Verkehr» hat deshalb am 28. Juli 2013 den Rückzug der Initiative zugunsten der FABI-Vorlage formell bekannt gegeben.

Projekte

Eine umfangreiche Liste von Einzelmassnahmen im Sinne des Ganzen kann auf der untenstehenden Internetadresse des BAV eingesehen werden.

Nur deren zwei seien hier genannt:

- **Ost–West-Achsen St. Gallen–Genf/Chur–Basel:**
 - Bau des Brüttener Tunnels im Flaschenhals Winterthur–Zürich;
 - Ergänzende Massnahmen auf beiden Ost–West-Achsen.

- **Nord–Süd-Achse:**

Lötschberg-Basistunnel, endlich:

Fertigstellung der erst teilweise ausgebauten Weströhre des Basistunnels, wichtig für die Glaubwürdigkeit der Verlagerungspolitik!

Die Volksabstimmung könnte am 09. Februar 2014 stattfinden. Wir zählen auf eine breite Zustimmung!

¹ www.bav.admin.ch/fabi/ Erlasse des Parlaments, etc.

² FABI: Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur

Wie weiter mit der Hochrheinbahn?

Am 18. Januar 2013 fand in Basel ein politisches Fachgespräch über die grenzüberschreitende Elektrifizierung der Hochrheinbahn und deren Finanzierung statt. Resultat: die «Basler Erklärung». Vertreten waren das Bundesland Baden-Württemberg, die Anliegerkantone Schaffhausen, Basel Stadt sowie die Landkreise Lörrach und Waldshut. Der Aargauer Baudirektor fehlte aus «Termingründen». Eine strategische Ausrede, wie sich bald herausstellte.

Doch der Reihe nach:

Die Aufwertung der Hochrheinbahn, besonders auf ihrem Teilabschnitt im Kanton Schaffhausen, hat eine lange Vorgeschichte. Bereits 1987 verlangte Kantonsrat Max Baumann mittels einer Motion (13/87) die Prüfung, ob die Kantonsstrecke bezüglich Infrastruktur und Taktfahrplan aufgewertet werden könne. Erwähnt wurde schon damals die Haltestelle Beringen Ost (heute «Beringerfeld»). Die Motion wurde damals (teils mit Häme bedacht) abgelehnt. Andere Vorschläge blieben aus.

Doch nun – nach 16 Jahren – wird die Haltestelle im Rahmen von «S-Bahn Schaffhausen» gebaut.

Neuer Anlauf

Im September 2001 reichte Kantonsrätin Martina Munz (SP) ein Postulat ein, das den Anstoss für die weitere Entwicklung gab. Ein INFRAS-Gutachten vom Dezember 2002 variierte einst noch mit zwei möglichen Doppelspur-Teilabschnitten, entweder westlich oder östlich von Neunkirch. Noch kein Thema war damals die Elektrifizierung. Sie wurde im Juni 2006 durch ein weiteres Postulat von Martina Munz gefordert.

Die Deutsche Bahn (DB) entschied sich im März 2008 jedoch für den doppelspurigen Ausbau der Gesamtstrecke Beringen–Erzingen mit einem Aufwand von 53 Mio. Euro und beteiligte sich zugleich an der baulichen Entflechtung der wichtigsten Niveauübergänge zwischen Neuhausen (Zollstrasse) und Wilchingen (Trasadingerstrasse) mit ca. 19,3 Mio. Franken.

Die kantonalen Abstimmungen vom 27. September 2009 und 25. September 2011 (Niveauübergänge/Bahn-u. Buskonzept, S-Bahn Schaffhausen, Elektrifizierung) bestätigten die eingeschlagene Richtung deutlich: Die Elektrifizierung in Höhe von ca. 40 Mio. Franken finanziert der Kanton Schaffhausen, unterstützt durch einen Bundesbeitrag aus dem Infrastrukturfonds. Dies aufgrund des bestbenoteten Schaffhauser Agglomerationsprogramms!

Bauarbeiten im Plan

Doppelspurausbau und Elektrifizierung verlaufen derzeit zielgerade. Ab Anfang Oktober wird die Strecke wieder befahrbar sein, zumal dann wieder umfangreiche Transporte von Zuckerrüben und Rücktransporte von Rübenschnitzeln auf der Bahn bevorstehen. Die neue Doppelspurkapazität erlaubt künftig eine straffere Betriebsführung und vermeidet vor allem die Übertragung allfälliger Verspätungen auch auf Züge der Gegenrichtung.



Juni 2013: Gleisbau und Elektrifizierung verlaufen parallel.

Nägel mit Köpfen

Kurz und gut: Der Kanton Schaffhausen und die DB haben in diesem Bereich ihre Vorleistungen für die Attraktivierung der Hochrheinbahn erbracht.

Zur weiteren Elektrifizierung bis Basel, existieren zudem längst detaillierte Studien und Gutachten bezüglich deren Umsetzung, Stromversorgung, Fahrplankonzepten, Verknüpfung an Knotenpunkten etc. Offen ist noch das Finanzierungskonzept, dessen Details mit der o. g. «Basler Erklärung» angegangen werden sollte.

Trotzli-Reflexe

Doch dann kamen die Querschläger:

- Die «Aargauer Spitze gegen Süddeutschland» (NZZ). Obwohl finanziell gar nicht einbezogen, gab die Aargauer Regierung am 21. Februar 2013 bekannt, sie verzichte auf die Mitunterzeichnung der Basler Erklärung.

- «Der Grund liegt darin, dass zwischen Deutschland und der Schweiz ausgehandelte Verträge von deutscher Seite derzeit keine Unterstützung finden.»
- Gemeint waren die Themen Fluglärm und Steuerstreit – zahnlose Tiger, als Verhandlungsmasse je länger desto weniger tauglich .
- Ebenfalls am 21. Februar lehnte die Nationalrätliche Verkehrskommission mit gleicher Begründung eine erwartete Bundesbeteiligung in Höhe von 62 Mio. € ab. Dies trotz begründetem Interesse der Anliegerregionen Basel, Schaffhausen und der Ostschweiz.

Zum Vergleich

Dieser erhoffte Bundesbeitrag für 75 km Streckenlänge (Erzingen–Basel) liegt deutlich unter jener Summe, die deutscherseits für die Streckenerneuerung von 19 km, den Doppelspurausbau und die Entflechtung von Niveauübergängen zwischen Schaffhausen und Erzingen aufgewendet wird, um das Projekt «S-Bahn Schaffhausen» zu ermöglichen! Darauf hat auch NR Hansjürg Fehr in der Nationalratsdebatte deutlich verwiesen (Votum 3. Sitzung, 05. Juni 2013).

Hätte man sich deutscherseits einst ähnlich simpler Trotz-Reflexe bedient, so hätten diese lauten können: Zuerst der Bankdatenaustausch, dann die Doppelspur im Klettgau ...

Reaktionen

Das Faustpfandgebaren der Verkehrskommission löste in der Schweiz unterschiedliche Reaktionen aus. Etlliche Hardliner fanden es richtig, einmal die Muskeln zu zeigen. Aber nicht nur in Basel und Schaffhausen, auch in der grenznahen Fricktaler Region des Aargau, wurde die Haltung der Verkehrskommission deutlich kritisiert und als «Tritt an das eigene Schienbein» bezeichnet.¹

Keine Freude herrschte auch in den deutschen Regionen. Doch erpressen lassen will man sich nicht. Schon gar nicht in Sachen Fluglärm. Denn am 07. März 2013 hat der Europäische Gerichtshof (EuHG) die Rechtmässigkeit der geltenden deutschen Anflugverordnung auch in letzter Instanz bestätigt. Rot/Grün/Schwarz ist man sich einig, dass die Inhalte eines neuen Abkommens nicht mehr unter die jetzt gültige Rechtslage zurückfallen dürfe.

Paketlösungen nicht gefragt

In Sachen Fluglärm sei hier noch an einen Köder der einstigen Zürcher Regierungsrätin Rita Fuhrer erinnert, der damals in unserer Region auf ähnliche Ablehnung stiess, wie heute im Raum Waldshut die o. g. Verkuppelung sachfremder Themen:

Der Kanton Zürich – so Fuhrer – sei bereit, über die Fortführung der Hoahrhein-Autobahn A98 zu reden, wenn die deutsche Seite Entgegenkommen in Sachen

Fluglärm zeige. Zugleich stellte sie noch das LKW-Nachtfahrverbot im grenznahen Raum in Frage:

«Autobahnen sind keine Parkplätze und unsere Flugzeuge sind keine Steh-Zeuge.»

Dies am 26. November 2007 vor einem Wirtschaftspodium in Waldshut², offenbar mit Rückendeckung aus Bern. Dies löste die Kleine Anfrage 24/2007 von Kantonsrätin Martina Munz aus, gefolgt von einer Forderung der Schaffhauser Regierung an den Bundesrat, er solle von einer unrealistischen Paketlösung endlich Abstand nehmen.

Eine Haltung, die der Regierungsrat später erneut bekräftigte:

«Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Hoahrheinbahn sind als Antwort auf die immer wieder ins Feld geführte Verlängerung der deutschen Hoahrheinautobahn A98 in Richtung Klettgau und Schaffhausen zu verstehen. Der Kanton Schaffhausen setzt auf der Ost–West-Achse konsequent auf den Ausbau der Schiene.»³

Kurzum: Das Verkuppeln unterschiedlicher Sachgeschäfte ist für keines der offenen Dossiers zielführend.

Finanzbeitrag abgelehnt

Vor Beginn der Debatte in den Eidg. Räten haben wir – die VCS-Sektionen Basel, Aargau und Schaffhausen – alle Ratsmitglieder angeschrieben und ihnen die Interessenlage der Grenzregionen zur Kenntnis gebracht. Wir taten, was wir konnten – leider ohne Erfolg.

Der Zug ist abgefahren?

Klar scheint: Der Zeitplan für die Streckenaufwertung ist kaum noch zu halten. Deutscherseits will man sich zwar nach anderen Finanzquellen umsehen. Diese Aussage ist jedoch vor der Hochwasserkatastrophe in Mitteldeutschland gefallen und wird nun gedämpft durch angefallene millionenschwere Reparaturen an den dortigen Bahninfrastrukturen, die gewiss Vorrang haben werden.

Zum Trost weiss man am Hoahrhein aber auch, was auf der West–Ost-Achse mit dem Wechsel der Betriebsart aufgegeben würde:

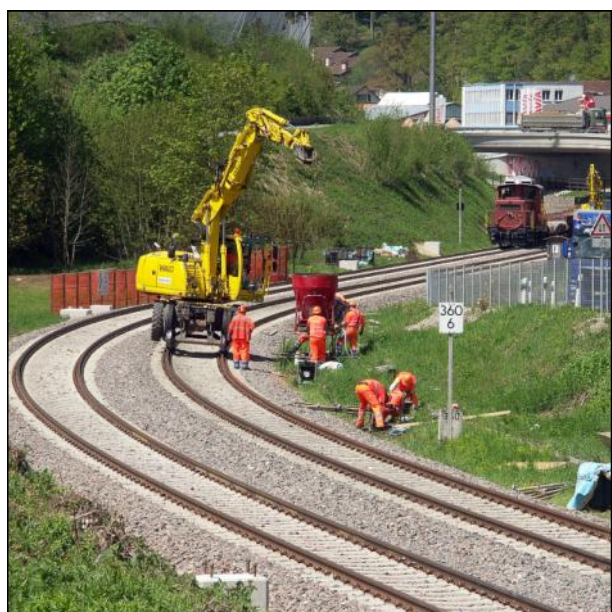
Die Direktverbindungen Basel–Singen–Ulm, mit schlanken Anschlüssen nach Augsburg–München und in andere Richtungen. – Zumindest, solange die Strecke Radolfzell–Ulm auch noch nicht elektrifiziert ist ... (hm)

¹ Daniel Vulliamy, Rheinfelden, Grossrat SVP, in der Fricktaler Zeitung 26.02.2013

² Unternehmerinitiative Wirtschaftsraum DCH, Podiumsdiskussion Waldshut, 27.11.2007, lt. Südkurier v. 28.11.2007

³ Bericht und Antrag des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen an den Kantonsrat über das neue Bahn- und Buskonzept, 31.03.2009

S-Bahn Schaffhausen: Vorleistung für Projekt Hochrheinbahn



- 1) Der Dinosaur: Wechsel von Schienen und Schwellen im gleichen Arbeitsgang, Nähe Charlottenfels, 25. April 2012
- 2) Mastmontage zwischen Neunkirch und Beringen, Nähe Schmerlet, 17. April 2013
- 3) Setzen von Fahrleitungssockeln, Einschütten von Beton in bis zu 5m Tiefe, bei der Engiflüh, 07. Mai 2013
- 4) Setzen von Fahrleitungsmasten per Helikopter, im 3-Minuten-Takt (!), Urwerf Schaffhausen, 30. Juli 2013.

Impressum

Mitglieder-Informationsblatt des VCS Schaffhausen

Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Schaffhausen, Postfach 1613, 8201 Schaffhausen, www.vcs-sh.ch
Layout mittels Ökostrom: Hugo Mahler (*hm*), Zubastr. 33b, 8212 Neuhausen, Tel. 052 672 28 19, hugo.mahler@bluewin.ch
Druck mittels Ökostrom, auf Recycling-Papier, FSC-zertifiziert: Unionsdruckerei AG, Schaffhausen. Fotos: Hugo Mahler.
Erscheinen: Nach Aktualität und Bedarf, vorliegendes Blatt im Austausch mit «lappi» des «Forum» Schaffhausen.

Kontakte und Dienstleistungen:

- ◆ Zentralverband VCS-Schweiz: Allgemeine Auskünfte: 0848 611 611 (Normaltarif), www.verkehrsclub.ch
- ◆ Eco-Motorfahrzeugversicherung, schnelle Offerte: Tel. 0848 811 811 (Normaltarif) oder: www.eco.versicherung.ch
- ◆ Reisepartner des VCS: via verde Reisen GmbH: Tel. 0848 823 823 (Normaltarif), www.via-verde-reisen.ch
- ◆ 24-Stunden-Pannenhilfe, VCS-Notrufzentrale: Grüne Nummer: 0800 845 945
- ◆ Newsletter des VCS Schweiz: www.verkehrsclub.ch/de/service/newsletter.html, abonnierbar!