

MITTEILUNGSBLATT DES VCS UND WWF SCHAFFHAUSEN

ÜSI MEINIG

NR. 2
MAI 2009
34. JAHRGANG

Initiative
«Für den öffentlichen
Verkehr»
Unterschriftenkarte
in diesem Heft.

Verkehrs-Club der Schweiz
Sektion Schaffhausen

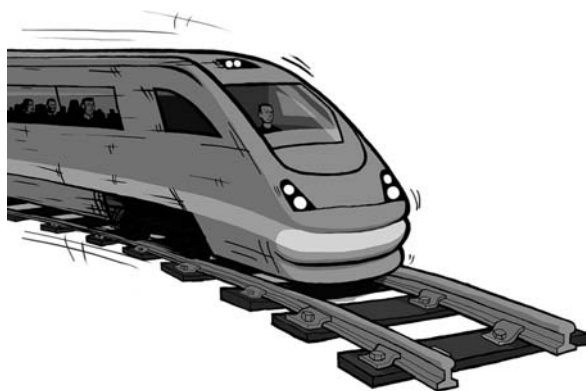


Werkhalle Stadler Rail, Bussnang, Foto: H. Mahler

Öffentlicher Verkehr bringt Arbeit im Inland!

Beispiele: StadlerRail in Bussnang, Altenrhein und Winterthur,
Bombardier in Villeneuve (VD) und die Zulieferindustrie

Eidgenössische Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»



Verkehrs-Club
der Schweiz



**unterschreiben.
aufgleisen.
einsteigen.**

Jetzt die Weichen stellen!

Wie in unserer letzten Ausgabe angekündigt, startete der VCS am 21. März 2009 seine Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr». Die Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs, hauptsächlich der Schiene, aber auch von Tram- und Buslinien, sollen den künftigen Herausforderungen gewachsen sein! Nicht zuletzt aus Gründen des Klimaschutzes, den Kapriolen der Gas- und Erdölmärkte und dem unausweichlichen Übergang ins postfossile Zeitalter.

Ausgangslage

Fakt ist: Der öffentliche Verkehr wird vom eigenen Erfolg überrollt. Die im Jahr 2003 für die folgenden 10 Jahre prognostizierte Nachfragesteigerung beträgt bereits jetzt im Durchschnitt 30%. «Im Durchschnitt» bedeutet, auf Hauptachsen und in Agglomerationen bedeutend mehr! Aber zum Beispiel auch auf der Strecke Schaffhausen–Winterthur ergab sich nach den Angebotsverbesserungen (S16, S 33) eine Nachfragesteigerung bis gegen 70%.

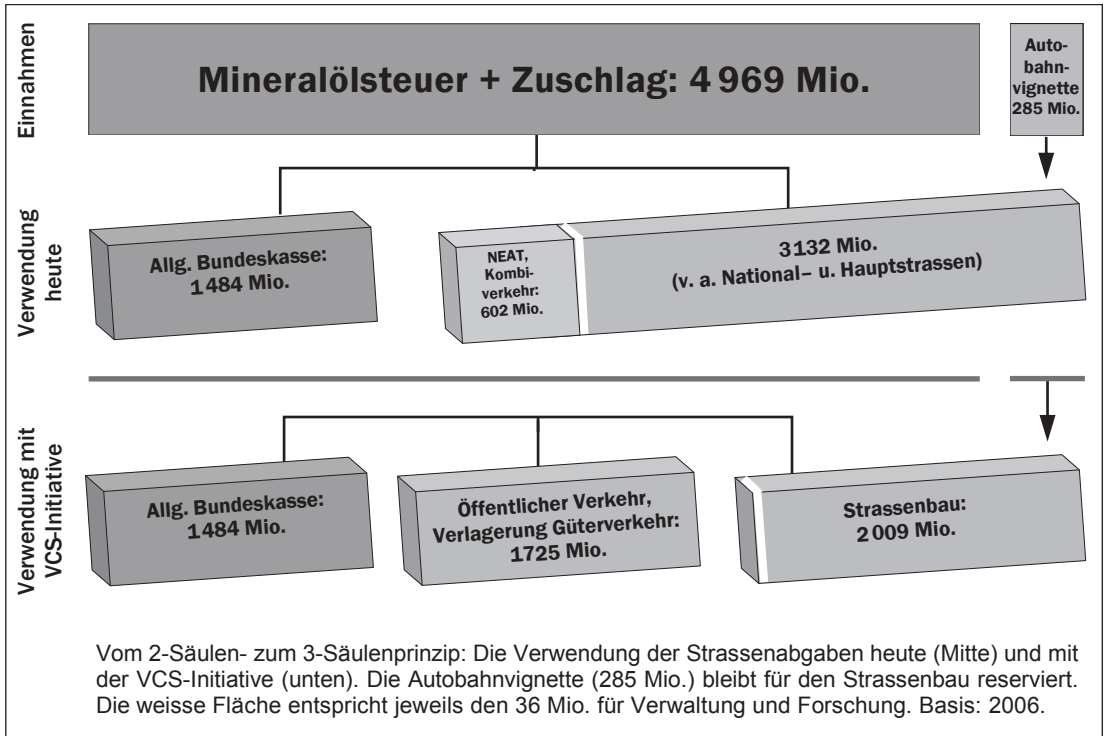
Das System ist nun ausgereizt. Zu den Hauptverkehrszeiten sind Busse und Bahnen oft überfüllt. Einfache Rezepte wie mehr und längere Züge sind obsolet, wenn Zugfolgeabschnitte zu lang, Perrons und Kreuzungsgeleise zu kurz sind und wenn für schneller fahrende Züge die Kreuzungs- und Überholungsmöglichkeiten fehlen. Kurzum: Es muss kräftig in die Infrastrukturen

investiert werden. Dies ausschliesslich über Tarifmassnahmen finanzieren zu wollen, wäre kontraproduktiv.

Und da wäre auch noch das so oft beschworene, stets hinausgeschobene Verlagerungsziel für den Güterverkehr, hauptsächlich auf den Transitachsen. Beispiel: Der Lötschberg-Basistunnel, aus Spargründen nur teilweise als Doppelspur ausgebaut, ist bereits am Ende seiner Kapazität! Im Vorfeld der FinöV-Abstimmung 1998 wurde dessen Planung – auch aus abstimmungstaktischen Gründen – noch als überflüssige Zwängelei und NEAT-Schwindel verschrien.

Nicht neue Steuern – neue Aufteilung!

Die Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» ist die beste Lösung. Sie verlangt weder neue Steuern und Abgaben noch höhere Fahrpreise, sondern sie strebt die hälftige Verteilung der



Treibstoffzölle zwischen öV und Strasse an, wobei die Einnahmen aus den Autobahnvignetten nicht betroffen sind.

Dass mit dieser Initiative die mentalen Grundfesten etlicher Leute erschüttert werden, tut nichts zur Sache. Wer die Augen vor der aktuellen Klimakrise verschliesst, will logischerweise auch nichts von CO₂-Reduktion wissen, die sich dann als positiver Nebeneffekt der öV-Förderung einstellt. Doch es sollte ihnen die Rekordzeit zu denken geben, mit der im Jahr 2007 die Klima-Initiative zustande kam, mit dem Ziel, den CO₂-Ausstoss bis 2020 um 30% zu senken. Kamen doch in knapp sechs Monaten 120 000 Unterschriften zusammen.

ZEB-Gesetz – ein ungedeckter Scheck! Kantonsanteil an LSVA in Gefahr?

Zwar wurde während der Wintersession das «Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG)» verabschiedet. Es sieht vor, dass der Bundesrat bis Ende 2010 eine Botschaft vorlegt. Aber die ersten Gelder

werden frühestens ab 2016 gesprochen – doch wann und für welches Projekt?

Die Region Schaffhausen ist auch «betroffen» und wird immerhin an *zweitletzter* Stelle des Massnahmenkatalogs aufgezählt: «Neuhausen-Schaffhausen: Leistungssteigerung».

Zugleich wurde bekannt, dass im Bundesrat über die Streichung des den Kantonen zustehenden Drittels aus dem Ertrag der Schwerverkehrsabgabe nachgedacht wird. Das kann es ja nicht sein! Mit diesem Anteil finanziert z. B. der Kanton Schaffhausen gemäss dem öV-Gesetz seine Aufwendungen für den öffentlichen Regionalverkehr auf Strasse und Schiene.

Arbeit und Wertschöpfung im Inland

Nicht zu vergessen ist auch der binnenwirtschaftliche Effekt der öV-Förderung: Sie schafft Arbeit im Inland, sowohl durch Infrastrukturausbauten als auch in der Fahrzeugindustrie! Beispiele: Bombardier in Villeneuve (VD), Stadler Rail AG in Bussnang, Altenrhein, Winterthur und deren Zulieferer. (hm)

Für Schaffhausen direkt relevante Infrastrukturmassnahmen, die nicht durch das Agglomerationsprogramm abgedeckt sind:

- Bauliche und signaltechnische Optimierung der Ein-, Aus- und Zufahrtsituationen für das allseitige Halbstundenprojekt «15'/45' Knoten Schaffhausen»
- Erweiterung bestehender und geplanter Doppelspurabschnitte in Richtung Winterthur und Bülach
- Korrekter Halbstundentakt von und nach Winterthur zwecks Anschlussverbesserung zur Ost-West-Achse

Die Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» wird auf nationaler Ebene durch folgende Organisationen und Parteien unterstützt:

Alpeninitiative; CSP Christlich-soziale Partei; EVP Evangelische Volkspartei; grünliberale SCHWEIZ; GREENPEACE Schweiz; GRÜNE Schweiz GPS; IGöV Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr; junge gruene Schweiz; JUSO Schweiz; ProBahn; pro natura; PRO VELO; SEV Schweizerischer Eisenbahn- u. Transportpersonalverband; Schweizerische Energiestiftung SES; SGB Schweizerischer Gewerkschaftsbund; Stiftung Konsumentenschutz SKS ; SP Schweiz; WWF Schweiz.

Mehr Infos: www.vcs.sh.ch, Rubrik «Öffentlicher Verkehr», www.aufgleisen.ch

Unterschriftenlisten PDF herunterladen: www.vcs.sh, Startseite

Bahn und Bus aus einem Guss!



17. Mai 2009: JA zum integralen Tarifverbund!