

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.



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).