



*Endlich:*

## Mehr Zug für Schaffhausen

*Was lange gärt wird endlich Wut. Mit der Abstimmung vom 25. September 2011 wurden die Signale für die «S-Bahn Schaffhausen» auf Grün gestellt. Dies bei 55,6% Stimmbeteiligung mit 76,4% JA. Das Resultat hätte besser nicht ausfallen können. Baudirektor Reto Dubach äusserte sinngemäss, dass anderenfalls die Zeit zweier Generationen verstrichen wäre, ehe das Thema wieder spruchreif würde. Er wusste, wovon er sprach ...*

Schon 1985 schien in Sachen öffentlicher Verkehr etwas Bewegung zu kommen: Eine SP/VCS-Arbeitsgruppe reichte ihre Vorstellungen zur Entwicklung des regionalen öffentlichen Verkehrs bei der Schaffhauser Regierung ein. Kantonsrat Felix Schweizer (ÖBS) reichte 1986 eine Interpellation zu Tarifverbandsfragen ein und Kantonsrat Bruno Loher (SP) regte 1987 ein regionales Umwelt-Abonnement an. Entstanden ist 1988 schliesslich das Flextax-Abo, vorerst noch ohne Bezug zum ZVV.

Am 2. November 1987 wurde im Grossen Rat die Motion 13/1987 von Kantonsrat Max Baumann (ÖBS) behandelt. Sie verlangte konkret noch nicht den Doppelspurausbau oder die Elektrifizierung, sondern ganz einfach die Prüfung, ob die Bahnlinie Thayngen–Schaffhausen–Klettgau bezüglich Infrastruktur, Rollmaterial und Taktfahrplan zu einer optimal dienenden Linie aufgewertet werden könne. Erwähnt wurde hierbei auch schon die Errichtung einer Haltestelle Beringen Ost, nahe dem Industriegebiet! Die Motion wurde durch die ÖBS- und SP-Fraktionen unterstützt.

Einige anschauliche Voten aus jener und aus einer späteren Ratssitzung sind nachstehend zitiert und kennzeichnen die damalige Stimmungslage.

Kurzum, die Motion Baumann wurde mit 34:27 abgelehnt.

Das Thema war für gut 10 Jahre erledigt – nicht aber das Problem.

### **Doch ab 1998 kam eines zum andern:**

- ◆ 1998 wurden durch zwei Volksabstimmungen die LSVA- und FinöV-Vorlage angenommen, nicht zuletzt dank der durch den VCS landesweit angeführten Ja-Kampagne. Daraus resultierten für den Kanton bessere Finanzierungsgrundlagen für den öV, wie sie im kantonalen Verkehrsgesetz festgeschrieben sind.
- ◆ Am 28. August 2000 reichte unsere Schaffhauser VCS-Sektion an Bundesrat und Kantonsregierung ein Strategiepapier zur Schaffhauser Verkehrspolitik ein. Dessen Forderungen und Anregungen stehen nun vor der Umsetzung.
- ◆ Im September 2001 reichte Kantonsrätin Martina Munz (SP) ein Postulat ein, das die Ausarbeitung konkreter Projekte zur Attraktivierung der Verkehrssituation im Klettgau verlangte. Das Postulat wurde am 6. Mai 2002 überwiesen und so zur Grundlage der weiteren Entwicklung.
- ◆ Im Dezember 2002 erschien der INFRAS-Schlussbericht «Neues Bahn- und Buskonzept für den Klettgau 2005» mit Doppelspur-Optionen auf Teilabschnitten. Vom Doppelspurausbau der Gesamtstrecke wagte man damals noch nicht auszugehen.
- ◆ Mit der Volksabstimmung vom 8. Februar 2004 wurde die, durch VCS und Alpeninitiative bekämpfte «Avanti-Initiative» des TCS deutlich versenkt. Es obsiegte die Erkenntnis, dass die Verkehrsanliegen der Agglomerationen gewichtiger seien, als punktuelle Probleme auf der Gotthard-Autobahn. Während der «Sessiun» zu Flims, im Herbst 2006, wurde denn auch ein Infrastrukturfonds geschaffen, aus welchem der Bund regionale Agglomerationsprogramme unterstützt, so auch unser S-Bahn-Projekt.

- ◆ Im Juni 2006 wurde ein weiteres Postulat von Kantonsrätin Martina Munz (SP) ohne Gegenstimme überwiesen. Es forderte die Elektrifizierung der Strecke Schaffhausen–Erzingen.
- ◆ Seit März 2008 steht fest, dass die Deutsche Bahn für 55 Mio. Euro die gesamte Strecke bis Erzingen doppelspurig ausbauen und sich auch finanziell an der Entflechtung der Niveauübergänge beteiligen wird.
- ◆ Dem «Kredit für ein neues Bahn- und Buskonzept sowie die Aufhebung der Bahnübergänge im Klettgau» wurde mit der Volksabstimmung vom 27. September 2009 mit 74% Ja zugestimmt, nachdem eine Woche zuvor die Bahnunterführung Neuhausen Zollstrasse eröffnet wurde.
- ◆ Wie eingangs erwähnt sind nun die formellen Hürden der «S-Bahn Schaffhausen» genommen. Neben der Doppelspur ist auch die Elektrifizierung gesichert: Ein Signal in Richtung Waldshut–Basel! Die Fahrleitungen werden möglichst im Verlauf des Doppelspurausbaus verlegt. Eine wichtige Voraussetzung dafür wurde bereits 1978–1980 erfüllt:

Bei der Renovierung des Neuhauser Charlottenfelstunnels wurde die Tunnelsohle um 40 cm abgesenkt.

Es geht los: Spatenstich am 26. Januar 2012!

Zu verdanken ist diese positive Entwicklung der Zielstrebigkeit und dem Verhandlungsgeschick der Schaffhauser Regierung und ihrer Fachstellen, ihrem bestbenoteten Agglomerationsprogramm, dem grenzüberschreitenden Zusammenwirken und der breiten politischen Einigkeit. Das Komitee «JA zur S-Bahn Schaffhausen» konnte der Bevölkerung durch einen Flyer mit visualisierten Darstellungen das Gesamtprojekt aufzeigen. Unsere VCS-Sektion hat dieses Komitee unterstützt und sich zudem durch eine eigene, aussagekräftige Anzeigenkampagne in verschiedenen Printmedien eingebracht.

*Hugo Mahler*

Über den Verlauf der Bauarbeiten im Klettgau informiert in Wort und Bild die Website [www.klettgaumobil.ch](http://www.klettgaumobil.ch)

**Zustand heute:** Kreisell beim ehemaligen Niveau-Übergang Trasadingerstrasse im Unterneuhaus, am Eröffnungstag 05.10.2011



**Regierungsrat Kurt Waldvogel (SVP),**

**Ratssitzung 02.11.1987:**

«Für uns indessen ist es wichtig, dass im Staatsvertrag festgehalten ist, dass die DB im Kanton Schaffhausen dieselben Tarife anzuwenden hat, wie auf deutschem Gebiet und dass sie sich verpflichtet hat, bei uns dieselben Leistungen zu erbringen, wie in der badischen Nachbarschaft. Wenn also zum Beispiel zwischen Waldshut–Erzingen eine Schnellbahn errichtet würde, hätten wir gemäss Staatsvertrag ebenfalls Anspruch darauf.»

**Und**

«Lassen wir doch jetzt einmal die DB auf ihre eigenen Kosten planen und lassen wir das Schweizer Volk am 6. Dezember 1987 das Konzept «Bahn 2000» beurteilen.»

**Hansruedi Richli (FDP), Ratssitzung 02.11.1987:**

«Mit einer Schnellbahn Schaffhausen–Klettgau würde man aber auch ein neues grosses Problem schaffen. Ein neuer Trend würde unterstützt: Klettgau als Wohnort, Schaffhausen und Zürich als Arbeitsort. Dies liesse Land- und Liegenschaftspreise weiter ansteigen. Der Raum Klettgau würde überschwemmt und zu einer Schlafstätte degradiert. Industrie und Gewerbe im Klettgau bieten Arbeitsplätze an – mit einer Schnellbahn würden die Arbeitskräfte noch mehr entführt. Der Klettgau soll als eigenständige und lebensfähige Region erhalten werden. Eine Schnellbahn machte sie indessen zum Spekulationsobjekt.»

Deshalb wehrt sich der Sprechende gegen über-rissene Erschliessungsprojekte.»

**Hansruedi Richli, Ratssitzung 11.04.1994 aber:**

«Eine gute Verkehrserschliessung ist für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region von grosser Bedeutung.»

*Doch dieses Mal ging es nicht um öffentlichen Verkehr, sondern um eine Klettgauer Umfah-rungsstrasse, mitten durch Kulturland (!), die im Umsetzungsfall zum Vorschussbauwerk für die A98/E54 ab Trasadingen geraten wäre. (Red.)*

**Regierungsrat Ernst Neukomm, Ratssitzung**

**11.04.1994:**

«Falsche Signale wären, wenn die Klettgauer-strasse im neuen Strassenrichtplan belassen würde.»

**und zu Rolf Hauser (SVP, Strassenbefürworter):**

«Sündenbock ist natürlich der Verkehr aus Deutschland und nicht der hausgemachte.»

**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. 03. 2009:**

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

Zuvor: Strassen aus 5 Richtungen am Übergang Trasadingenstrasse

