

## Verkehrspolitik

### **Die Zukunft heisst Strasse und Bahn**

Schaffhauser Nachrichten, 16.03.2023

Wenn nichts unternommen wird, wird ein Teil des Nationalstrassennetzes regelmässig überlastet sein. Verbesserungen sind möglich. Nicht hilfreich ist es aber, wenn Auto und Bahn gegeneinander ausgespielt werden.

Durch das Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum wird verstärkt Mobilität nachgefragt, weshalb wir nicht um grosse Investitionen in den Strassen- und Bahnausbau herumkommen werden.

Gemäss den Verkehrsprognosen des Bundes werden bis 2040 rund 20 Prozent des Nationalstrassennetzes regelmässig überlastet sein, falls keine Gegenmassnahmen ergriffen werden. Wenn das eintrifft, überflutet der Durchgangsverkehr das städtische und kantonale Strassennetz und erhöht dort den Druck auf öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr. Damit das vermieden werden kann, hat der Bundesrat ein Paket verabschiedet, das die Beseitigung dieser Engpässe vorsieht. Und «last but not least» geht es auch darum, die Strassen an die immer steigenden Sicherheitsvorkehrungen anzupassen und den nötigen Unterhalt zu gewährleisten.

Bevor das Parlament diese Verbesserungen diskutiert hat, formiert sich bereits Widerstand von linker Seite. Dabei wird ausgeblendet, dass heute 84 Prozent des Personenverkehrs auf der Strasse abgewickelt wird und nur 16 Prozent auf Schienen und Seilbahnen. Übrigens findet mit Tram und Bus auch gut ein Viertel des öffentlichen Verkehrs (öV) auf der Strasse statt.

Zusätzlich wird immer sehr schnell die Frage der Kostenwahrheit ins Feld geführt. Was fällt eigentlich darunter? Sicher die Verkehrsinfrastruktur, dann aber auch Kosten für Unfälle, Umwelt und Gesundheit. Beim Strassenverkehr wurden diese 2018 mit 76,2 Milliarden ausgewiesen. Rund 86 Prozent davon wurde von den Verkehrsteilnehmenden selber übernommen. Beim Schienenverkehr eruierte man 11,7 Milliarden Franken, wovon nur 47 Prozent von den Benutzerinnen und Benutzern selbst getragen wurden. In der Vergangenheit wurden Milliarden in den Bahnausbau investiert. Aktuell sagt sogar die SBB, dass die geplanten Infrastrukturanliegen der Kantone zu überteuert und zu wenig wirtschaftlich seien.

Wie bereits ausgeführt, geht es aber nicht darum, Bahn gegen Strasse auszuspielen. Beides benötigt die Schweiz auch in Zukunft. Doch bei beidem wollen wir mehr Sicherheit und mehr Angebote, müssen aber auch die Auslastungen, respektive deren Nutzungen verbessern. In dem für das Parlament vorgesehenem Strassenausbau ist auch ein Anliegen der Region Schaffhausen eingeplant. Und leider formiert sich auch hier Widerstand. Dabei ist es doch ganz einfach. Die Verkehrszunahme auf dieser Strecke ist über die letzten 20 Jahre um rund 25 Prozent gewachsen und erreicht mittlerweile eine grössere Fahrzeugfrequenz als auf der Gotthardstrecke. Zusätzlich muss der alte Tunnel saniert und sicherheitstechnisch auf den neuesten Stand gebracht werden. Man kann es drehen

und wenden, wie man will, saniert muss werden und daher stellt sich die Frage, will Schaffhausen den Bau der zweiten Röhre an die Hand nehmen lassen oder will man in periodischen Abständen jeweils während der Sanierung den Verkehr durch die Stadt leiten? Nicht zu vergessen, dass mit dem Bau der zweiten Röhre Verbesserungsmaßnahmen für den Langsamverkehr durch die Stadt erst ermöglicht werden und entsprechend geplant sind.

Zusätzlich ist eine Diskussion um die Ein- und Ausfahrten entstanden. Auf Wunsch unserer Region hat man die Beibehaltung des nördlichen Anschlusses geprüft. Wegen der engen Platzverhältnisse ist aber hier nur noch eine Ausfahrt möglich. Demgegenüber wird der Anschluss Mutzentäli entsprechend ausgebaut. Somit auch hier ein Kompromiss zugunsten der Anliegen unserer Region.

Fazit: Nur gemeinsam können wir die steigenden Ansprüche an die Mobilität bewältigen. Dazu gehören Kompromisse hüben und drüben und die Bereitschaft, im Interesse unserer Zukunftsfähigkeit Sachinteressen vor Ideologie zu stellen.