

Freiwillig auf Geld verzichtet

VERKEHRSPOLITIK Der Bund verteilt 1,5 Milliarden Franken an die Kantone, um Verkehrsprojekte zu fördern. Schaffhausen erhält keinen Rappen – weil nichts beantragt wurde.

Jimmy Sauter

Der Nationalrat zeigte sich grosszügig. Ohne Gegenstimmen segnete er letzte Woche 1,5 Milliarden Franken für das sogenannte «Programm Agglomerationsverkehr der 3. Generation» ab. Insgesamt werden 35 Regionen unterstützt, damit Gemeinden und Kantone ihre Verkehrsinfrastruktur ausbauen können.

Ein Grossteil des Geldes geht in die Zentren. Alleine in die Agglomeration von Zürich sollen 300 Millionen Franken fliessen. Schaffhausen hingegen geht leer aus, weil die Gemeinden und der Kanton keine Fördergelder beantragt haben.

Warum hat Schaffhausen freiwillig auf Mittel aus Bundesbern verzichtet?

Baudirektor Martin Kessler, Stadträtin Katrin Bernath und der Neuhauser Gemeindepäsident Stephan Rawyler sagen unisono, man habe gemeinsam beschlossen, kein Projekt einzureichen. «Das war ein sehr sinnvoller Entscheid, da so die Ressourcen auf die Umsetzung der Massnahmen der Vorgängerprogramme konzentriert werden können», sagt Kessler.

In früheren Jahren hatte die Region Schaffhausen dem Bund diverse Projekte vorgelegt,

die zusammen knapp 60 Millionen Franken Bundessubventionen ausmachen (Projekte der 1. und 2. Generation). Damit diese Gelder fliessen, müssen die Projekte laut Katrin Bernath bis 2027 in der Umsetzungsphase sein.

Einige der eingereichten Bauvorhaben sind bereits realisiert, darunter die Bahnhöfe Herblingen, Beringerfeld und Neuhausen Zentrum. Andere hingegen noch nicht, beispielsweise das Projekt Aufwertung und Verkehrsoptimierung im Bereich Adlerunterführung und Schwabentor aus dem Jahr 2007.

Am Duraduct wird weiter geplant

Stellt sich die Frage: Warum wurden Projekte, die teilweise bereits vor zwölf Jahren (1. Generation) in Bern eingereicht wurden, bis dato noch nicht umgesetzt? Mangelt es bei den zuständigen Ämtern an Kapazitäten?

Katrin Bernath sagt: «Generell ist es so, dass die Planung und Umsetzung von Verkehrsprojekten viele Jahre dauert, da zahlreiche Anforderungen zu berücksichtigen sind. Sowohl der planerische als auch der politische Prozess nehmen viel Zeit in Anspruch und sind von zahlreichen Einflussfaktoren abhängig.» Aus-

serdem sei die Realisierung der Projekte, verbunden mit den personellen Wechseln beim Tiefbau und der Fusion der Tiefbauämter von Stadt und Kanton, «eine Herausforderung» gewesen, wie Bernath sagt. Die neue Organisation sei aber mittlerweile «gut aufgestellt» und werde die Projekte vorantreiben.

Martin Schwarz, Co-Präsident von Pro Velo Schaffhausen, kann die Gründe für die zögerliche Umsetzung einiger Projekte allerdings nicht ganz nachvollziehen. «Vor allem im Bereich Langsamverkehr hat man in der Vergangenheit zu wenig gemacht», sagt er. Schwarz verweist auf das Duraduct – die Fussgänger- und Velobrücke über das Mühltal, die den Geissberg und die Breite verbinden soll. Das Projekt wurde bereits 2007 beim Bund eingereicht. Nun sei eine Planungskreditvorlage «in Arbeit», sagt Bernath.

Momentan nicht weiterverfolgt wird hingegen das Projekt Munot-Lift. Unterstützungsbeiträge, um einen Lift zum Munot zu bauen, wurden vom Bund in früheren Jahren abgelehnt. Die Möglichkeit einer Mitfinanzierung im Rahmen eines späteren Förderprogramms liess Bern aber offen. Dazu müsste das Projekt allerdings neu eingereicht werden, was zumindest jetzt nicht geschehen ist.

Klar ist: Am nächsten Förderprogramm des Bundes, jenem der 4. Generation, will Schaffhausen dann aber wieder mitwirken. Das sagen sowohl Martin Kessler wie auch Katrin Bernath und Stephan Rawyler.

Von einer verpassten Chance, finanzielle Unterstützung aus Bern zu erhalten, spricht niemand. Im Gegenteil. Nationalrat Thomas Hurter (SVP), der dem Programm Agglomerationsverkehr vergangene Woche zugestimmt hatte, sieht kein Problem darin, dass Schaffhausen diesmal auf Bundesbeiträge verzichtet: «Das Problem solcher Förderprogramme ist, dass jede Region das Gefühl hat, sie müsse noch etwas Geld aus Bern abholen.» Dabei mache es keinen Sinn, Projekte einzureichen, die noch nicht genügend weit geplant wurden. Schaffhausen konzentrierte sich unter anderem auf Engpassbeseitigungen wie Galgenbuck und Fäsenstaub, die der ganzen Agglomeration zugute kommen würden. Hier habe man laut Hurter die Hausaufgaben gemacht. So hat auch der Bundesrat festgehalten, dass zum Beispiel zwischen Herblingen und Uhwiesen «ein Engpass der höchsten Problemstufe» besteht. Die zweite Fäsenstaubröhre wurde deshalb dem sogenannten «Realisierungshorizont 2030» zugeteilt.



Vom Bund unterstützt: Der neue Bahnhof am Rheinfall, 2015 feierlich eingeweiht.

Peter Pfister