

Protokoll vom 1. Juli 2008

Kleine Anfrage 2/2008
betreffend Pendlerverkehr nach Zürich

In einer Kleinen Anfrage vom 4. Januar 2008 stellt Kantonsrat Andreas Gnädinger verschiedene Fragen zum Pendlerverkehr und Fahrplanangebot zwischen Schaffhausen und Zürich.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

1. *Von wie vielen Berufspendlern nach Zürich, die den öffentlichen Verkehr bevorzugen, geht der Regierungsrat bzw. gehen die SBB im Durchschnitt pro Werktag aus?*

Von den rund 4'000 Berufspendlern aus dem Kanton Schaffhausen in die Agglomeration Zürich benützen im Durchschnitt pro Werktag 2'200 Personen den öffentlichen Verkehr. Davon pendeln rund 1'500 Personen mit dem öffentlichen Verkehr allein in die Stadt Zürich. Diese Angaben ergeben sich aus der Pendlerstatistik der Volkszählung 2000.

2. *Wie haben sich die Pendlerströme nach Zürich in den letzten Jahren entwickelt? Von welchem Wachstum in den nächsten 5 - 10 Jahren geht man aus?*

Im Vergleich zur Pendlerstatistik aus der Volkszählung von 1990 ist die Anzahl der Pendler aus dem Kanton Schaffhausen in die Agglomeration Zürich um 29 Prozent gestiegen. Die Zahl der Pendler in die Stadt Zürich hat mit 14 Prozent etwas weniger stark zugenommen. Damit haben die Pendlerströme in den Agglomerationsgürtel der Stadt Zürich deutlich stärker zugenommen und es ist eine weiterhin steigende Tendenz feststellbar. Der Regierungsrat rechnet für die nächsten zehn Jahre mit einer Fortschreibung dieser Trendentwicklung. Aktuelle Prognosen für den Korridor von Schaffhausen über Bülach nach Zürich gehen im öffentlichen Verkehr von einer Nachfragesteigerung von 40 Prozent aus.

3. *Wie schätzt der Regierungsrat den Stellenwert der Pendler für den Kanton Schaffhausen ein?*

Der Regierungsrat ist sich der grossen Bedeutung der Berufspendler für den Wirtschafts- und Wohnstandort Schaffhausen bewusst. Die bessere Anbindung an den Wirtschaftsraum Zürich auf Schiene und Strasse gehört deshalb zu den strategischen Zielen des Regierungsrates.

4. *Welche Erklärungen bringen die SBB vor, dass der Halbstundentakt frühestens im Dezember 2012 realisiert werden kann? Wie sieht die Projektplanung im Einzelnen aus? Welche Arbeiten sollen im Jahre 2008, im Jahre 2009, im Jahre 2010, im Jahre 2011 und im Jahre 2012 realisiert werden?*

Die SBB sind an einer möglichst zeitnahen Inbetriebnahme des Halbstundentaktes im Fernverkehr zwischen Zürich und Schaffhausen interessiert. Leider ist eine Taktverdich-

tung des Schnellzugsverkehrs zum integralen Halbstundentakt gemäss SBB auf der aktuellen Infrastruktur und dem eingleisigen Streckenabschnitt zwischen Eglisau und Neuhausen am Rheinfluss nicht möglich. Deshalb hat die Bundesversammlung im Rahmen der Gesetzgebung für den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss-Gesetz) am 8. März 2005 einen Verpflichtungskredit für zahlreiche Streckenausbauten in der Ost- und Westschweiz bewilligt. Für Ausbauten zwischen Bülach und Schaffhausen steht ein Objektkredit von 130 Millionen Franken zur Verfügung. Die für die Realisierung des Halbstundentakts notwendigen Infrastrukturausbauten werden in den Jahren 2008 bis 2012 erstellt. Die Bauarbeiten werden unter Vollbetrieb und teilweise auf deutschem Boden ausgeführt, was Auswirkungen auf die Terminplanung hat. Das Terminprogramm der SBB sieht folgendermassen aus:

HGV Bülach - Schaffhausen

Terminprogramm

Stand 23.11.2007

	2007			2008				2009				2010				2011				2012			
	10	11	12	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Vorprojekt																							
Genemigung VP SBB																							
Durchsicht VP BAV																							
Auflageprojekt - Realisierung (DS Rafzerfeld)																							
Auflageprojekt																							
Plangenehmigungsverfahren																							
Bauprojekt																							
Bewilligung Bauprojekt																							
Submission																							
Ausführung																							
Auflageprojekt - Realisierung (DS Jestetten)																							
Auflageprojekt																							
Plangenehmigungsverf. / Planfeststellungsverf.																							
Landenteignung																							
Bauprojekt																							
Bewilligung Bauprojekt																							
Submission																							
Ausführung																							

Die Vorprojekte (VP) liegen seit Ende 2007 für beide Doppelspurabschnitte (DS) im Rafzerfeld und im Raum Jestetten vor. Das Plangenehmigungsverfahren (PGV) auf schweizerischem Gebiet und das Planfeststellungsverfahren auf deutschem Gebiet finden zwischen 2008 und 2010 statt. Die Ausführung der Bauarbeiten ist auf dem schweizerischen Abschnitt zwischen 2009 und 2010 vorgesehen und der Doppelspurausbau zwischen Jestetten Süd und dem Fischerhölzlitunnel bei Neuhausen am Rheinfluss ist zwischen 2010 und 2012 geplant. Die Inbetriebnahme (IBN) der Doppelspur im Rafzerfeld erfolgt auf Ende 2010 und jene im Raum Jestetten auf Ende 2012.

5. Wurden durch den Regierungsrat Möglichkeiten erörtert, die Realisierung des Halbstundentaktes nach Zürich vor zu verlegen? Um welche Möglichkeiten handelt es sich? Welche Gründe stehen diesen Alternativen entgegen?

Der Regierungsrat hat bereits bei der Beantwortung von früheren politischen Vorstössen und auch in den zahlreichen Gesprächen mit den SBB wiederholt betont, dass er mit diesem Terminprogramm nicht einverstanden ist. Der Regierungsrat wünscht eine Inbetriebnahme beider Doppelspurausbauten und des Halbstundentakts im Fernverkehr zwischen Zürich und Schaffhausen noch in diesem Jahrzehnt und hat dies in der Beantwortung der Kleinen Anfrage 12/2005 betreffend Halbstundentakt zwischen Zürich und Schaffhausen klar zum Ausdruck gebracht. Gegenwärtig werden verschiedene Zwischenlösungen geprüft, um zumindest in Berufsverkehrszeiten das Angebot in Richtung

Halbstundentakt zu verbessern. Im Vordergrund steht eine zusätzliche Verbindung am Morgen um ca. 7.30 Uhr ab Schaffhausen und die Verlängerung der S-Bahnlinie S5 von Rafz nach Schaffhausen am Abend, weil für diese Verlängerung keine zusätzlichen Streckenkapazitäten zwischen Rafz und Zürich benötigt werden. Ersten Abklärungen zufolge bedarf es dazu einer zusätzlichen Weichenverbindung in Rafz und es bestehen noch offene Fragen zur Zugslänge, zur Verfügbarkeit des Rollmaterials und zur Finanzierung. Im Gegensatz zur Verlängerung der S5 ist die Einführung einer Zusatzverbindung um 7.31 Uhr ab Schaffhausen via Winterthur nach Zürich definitiv machbar und sie wird auf den kommenden Fahrplanwechsel eingeführt. Zusätzlich werden die Betriebszeiten der Verbindungen mit der S16 nach Winterthur, zum Flughafen und nach Oerlikon am Morgen und Abend ausgedehnt und die S16 wird neu auch am Wochenende nach Schaffhausen verlängert.

6. *Wie sieht das momentane ÖV-Platzangebot von Schaffhausen nach Zürich HB in den Schnellzügen zwischen 05.00 und 06.00 Uhr, 06.00 und 07.00 Uhr, 07.00 und 08.00 Uhr, 08.00 und 09.00 Uhr aus?*

Das Sitzplatzangebot wird in den Spitzenstunden der Nachfrage angepasst. Darüber hinaus kann es aber aufgrund von übergeordneten Zusammenhängen in der Produktionsplanung zu Schwankungen kommen. Ziel der SBB ist es, jedem Reisenden einen Sitzplatz anzubieten. Bei Zügen, wo dies nicht gegeben ist - zum Beispiel bei den ICE-Verbindungen Zürich-Stuttgart in Hauptverkehrszeiten - haben die SBB reagiert und zusätzliche Züge eingesetzt. Die Auswertungen der SBB zeigen, dass selbst im stark frequentierten Schnellzug um 7.07 Uhr ab Schaffhausen jedem Reisenden ein Sitzplatz angeboten werden kann, wenn eine bessere Verteilung der Fahrgäste auf die gesamte Zugslänge erreicht werden könnte.

7. *Wie sieht das momentane ÖV-Platzangebot von Zürich HB nach Schaffhausen in Schnellzügen aus zwischen 16.00 und 17.00 Uhr, 17.00 und 18.00 Uhr, 18.00 und 19.00 Uhr, 19.00 und 20.00 Uhr?*

In den vier Stunden zwischen 16 und 20 Uhr verlassen insgesamt 15 Züge als Direktverbindungen den Hauptbahnhof Zürich in Richtung Schaffhausen via Winterthur oder Bülach. Unter Berücksichtigung sowohl der Schnell- als auch der Zusatz- und Regionalzüge war das insgesamt verfügbare Sitzplatzangebot noch nie so gross.

8. *Wie hat sich das Platzangebot in den letzten 10 Jahren entwickelt betreffend Frage 6 und Frage 7?*

Durch die Einführung von zusätzlichen Verbindungen via Winterthur und Bülach wurde das Sitzplatzangebot unter Berücksichtigung aller Züge im Verkehr zwischen Zürich und Schaffhausen sowohl am Morgen als auch am Abend schrittweise erhöht. Dass Änderungen beim Rollmaterialeinsatz aus betrieblichen Gründen und wegen der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels zu Überlastungen auf einzelnen Verbindungen geführt haben, hat der Regierungsrat kritisiert und bei den SBB moniert.

9. *Wie haben sich die Abgeltungen des Kantons Schaffhausen zugunsten der SBB für die Zugverbindung zwischen Schaffhausen und Zürich in den letzten 10 Jahren entwickelt?*

Die Leistungen im Fernverkehr zwischen Zürich und Schaffhausen werden von den SBB eigenwirtschaftlich und ohne Abgeltungen der Kantone erbracht. Von den Zügen zwischen Schaffhausen und Zürich leistet der Kanton Schaffhausen Abgeltungen an die Regionalverkehrszüge der S16 und für die Zusatzzüge via Winterthur und Bülach in Hauptverkehrszeiten. Die Abgeltungen des Kantons Schaffhausen an die ungedeckten Kosten des Regionalverkehrs der SBB haben in den letzten zehn Jahren - nach Abzug der Bundesbeteiligung - von rund einer Million auf 2,6 Millionen Franken zugenommen. Darin inbegriffen sind auch die Abgeltungen an die Tochtergesellschaft THURBO, welche in den letzten Jahren einen Teil der Verkehrsleistungen von den SBB übernommen hat und auch die Seelinie von Schaffhausen nach Stein am Rhein und Kreuzlingen sowie die S29 im Stammertal zwischen Stein am Rhein und Winterthur betreibt. Massgeblich verantwortlich für die Kostensteigerung war u.a. die Verlängerung der S16 vom Flughafen nach Schaffhausen und Thayngen.

10. *Sieht der Regierungsrat das Platzangebot als genügend an? Wo sieht er Handlungsbedarf?*

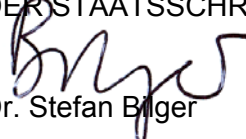
Das Sitzplatzangebot wurde zwar schrittweise ausgebaut, kann aber mit der steigenden Nachfrage nicht mithalten. Durch Zwischenlösungen zur halben Stunde können die stark belegten Fernverkehrszüge in Berufsverkehrszeiten entlastet werden. Dazu gehört beispielsweise die neue Zusatzverbindung um 7.31 Uhr ab Schaffhausen über Winterthur nach Zürich, welche den stark frequentierten Schnellzug um 7.07 Uhr - zumindest teilweise - entlasten soll.

11. *Welche Verbesserungen des Fahrkomforts (Neues Rollmaterial, Verpflegungsmöglichkeit usw.) können realisiert werden? Will sich der Regierungsrat für solche Massnahmen einsetzen?*

Die im Zweistundentakt zwischen Zürich, Schaffhausen und Stuttgart verkehrenden ICE-Neigezüge führen alle einen Speisewagen mit und schneiden in Kundenumfragen bezüglich Fahrkomfort regelmässig sehr gut ab. Unbefriedigend ist und bleibt hingegen die Verspätungsanfälligkeit dieser Züge im Verkehr mit Stuttgart. Im S-Bahn-Verkehr werden in der zweiten Jahreshälfte 2008 auf der S16 zum Flughafen Doppelstockzüge der Zürcher S-Bahn statt der sog. "Mirage-Fahrzeuge" zum Einsatz kommen. Der Regierungsrat hat sich in den Gesprächen mit den SBB wiederholt für zeitgemässes und modernes Rollmaterial im Verkehr auf der Strecke zwischen Zürich und Schaffhausen eingesetzt und weist an dieser Stelle gerne darauf hin, dass zumindest im abgeltungsberechtigten Regionalverkehr von THURBO in den letzten Jahren wesentliche Schritte zur Verbesserung des Fahrkomforts realisiert werden konnten.

Schaffhausen, 1. Juli 2008

DER STAATSSCHREIBER:


Dr. Stefan Bilger