

Beschluss vom 06. März 2012



Kleine Anfrage 2012/4
betreffend «Fragen zur Verkehrssituation Engekreisel bis Schaffhausen»

In einer Kleinen Anfrage vom 10. Januar 2012 stellt Kantonsrat Markus Müller verschiedene Fragen zur Verkehrssituation vom Engekreisel bis Schaffhausen.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

1. Mit dem Galgenbucktunnel zwischen der Stadt Schaffhausen und der Enge in Neuhausen am Rheinfall wird die Funktionsfähigkeit des Autobahnanschlusses Schaffhausen Süd langfristig sichergestellt und die Gemeinde Neuhausen am Rheinfall vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Baustelle Galgenbucktunnel liegt in der Verantwortung des Bundesamtes für Strassen ASTRA. Mit dem Doppelspurausbau der DB-Linie im Klettgau kann der Betrieb der S-Bahn Schaffhausen mit Viertelstundentakt in den Morgen- und Abendspitzen eingeführt und gleichzeitig die Strecke Schaffhausen-Erzingen durchgängig elektrifiziert werden. Die Baustelle Doppelspurausbau ist in der Verantwortung der Deutschen Bahn AG (DB). Sowohl für das Projekt Galgenbucktunnel wie auch für die Ausbauprojekte der DB und die Projekte des Agglomerationsprogramms bestehen langfristige und soweit möglich aufeinander abgestimmte Umsetzungspläne.

Die Komplexität der Projekte ist hoch, umso mehr als die Kantonsstrasse H13 in der Enge während der gesamten Bauzeit des Galgenbucktunnels grundsätzlich 2-spurig befahrbar ist. Unvermeidbare und kurzzeitige spurbehindernde Bauarbeiten werden an den Wochenenden oder während verkehrsschwachen Zeiten durchgeführt, sodass Verkehrsbehinderungen auf der Ortsdurchfahrt in Neuhausen am Rheinfall möglichst minimiert werden.

Der Verkehrsengpass auf der Kantonsstrasse H13 zwischen dem Engekreisel und der Stadt Schaffhausen (Ortsdurchfahrt Neuhausen am Rheinfall) liegt in erster Linie beim Knoten Zollstrasse/Klettgauerstrasse/Rosenbergstrasse (Knoten Kreuzstrasse). Die Leistungsfähigkeit dieses Knotens und damit die Durchfahrtszeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV) vom Kreisel Enge bis zum Knoten Kreuzstrasse resp. bis zum Bahntal wird durch die Baustelle Galgenbuck nicht beeinflusst. Unabhängig davon ist der Kanton Schaffhausen bestrebt, unter Einbezug der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall, die Funktion des Knotens Kreuzstrasse zu optimieren. Aufgrund des in den

Spitzenstunden hohen Verkehrsaufkommens ist der Handlungsspielraum allerdings beschränkt. U.a. deshalb wird auch der Galgenbucktunnel gebaut.

Die Kapazitätsgrenze des Knotens Kreuzstrasse wird nur während der Abend- und Morgenspitze erreicht. Die Verlustzeiten für die Durchfahrt während den Spitzenbelastungen sind in beide Richtungen - im Vergleich etwa zum Gubrist- oder Baregg tunnel - verhältnismässig gering.

Durch die Baustelle Galgenbuck in der Enge muss die Busspur in der äusseren Klettgauerstrasse während der gesamten Bauzeit bis 2019 um 260 m gekürzt werden, wovon in erster Linie der öffentliche Verkehr betroffen ist. Bedingt durch die engen Platzverhältnisse in der Enge gibt es keine verhältnismässigen Möglichkeiten, die Busspur auf der gesamten Strecke zu erhalten. Durch die Optimierung des Knotens Kreuzstrasse soll erreicht werden, dass die Staulänge des MIV nur in den absoluten Spitzenzeiten über die Busspur hinaus ragt, womit der Busbetrieb nur in den Spitzenstunden behindert wird.

Von Januar bis Ende Mai 2012 wird die Kantonsstrasse H13 im Baustellenbereich Galgenbuck in der Enge schrittweise verlegt, wobei eine zweistreifige Verkehrsführung jederzeit aufrechterhalten bleibt. Die Fussgänger- und Radwegverbindung wird dauernd aufrecht erhalten. Dazu wird ein provisorischer Rad- und Fussweg auf einem Steg in der Bahnböschung erstellt. Die Wasserleitung sowie die Kanalisation in der inneren Klettgauerstrasse müssen für die Baustelle Galgenbuck verlängert resp. vergrössert werden. Die Arbeiten erfolgen von Februar bis voraussichtlich Ende August 2012. Damit der Verkehr möglichst ungestört fließen kann, erfolgen die Bauarbeiten etappenweise mit Abschnittslängen von rund 200 m.

2. Das Baudepartement pflegt einen sehr engen Kontakt zum ASTRA und insbesondere zur Projektleitung Galgenbucktunnel. Die kantonalen Interessen werden einerseits über die Begleitkommission Galgenbucktunnel, in welcher der Baudirektor, der Baureferent der Stadt Schaffhausen, der Gemeindepräsident von Neuhausen am Rheinfall sowie der Kantonsingenieur Einsitz haben, und andererseits über die «Koordinations-sitzung Verkehr», in der die operativen Stellen von Kanton und Gemeinden (inkl. Polizei und Tiefbauamt) vertreten sind, eingebracht. Die Projektleitung Galgenbucktunnel setzt alles daran, die Anliegen des Kantons und der Gemeinden zu berücksichtigen.

Zur DB besteht ebenfalls ein enger Kontakt. Die Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr ist Ansprechpartner des Kantons in der Umsetzung des Doppelspurausbaus (inkl. Elektrifizierung sowie Bau Haltestelle Beringerfeld). Beim Projekt Doppelspur-

ausbau gibt es ärgerliche Verzögerungen in der Umsetzung, wie in den Medien mehrfach berichtet wurde. Der Baudirektor hat die oberste Führung der DB mit Nachdruck aufgefordert, die Realisierung des Doppelspurausbau und der Elektrifizierung ohne weitere Verzögerungen an die Hand zu nehmen. Je schneller der Doppelspurausbau und die Elektrifizierung abgeschlossen sind, desto schneller kann der Betrieb der S-Bahn Schaffhausen mit Viertelstundentakt in den Morgen- und Abendspitzen aufgenommen werden.

Aufgrund der kurzzeitigen Verkehrsprobleme in der Enge im Monat November 2011 und angesichts der langen Bauzeit des Galgenbucktunnels von rund sieben Jahren wurde durch den Baudirektor zudem ein «Runder Tisch» einberufen. Vertreten darin sind die betroffenen (angrenzenden) Gemeinden Beringen, Neuhausen am Rheinfall und Schaffhausen, Kantonsräte und Vertreter der grossen Parteien SVP, SP und FDP sowie die Verkehrsverbände TCS, VCS und Pro Velo. Ebenfalls vertreten am Runden Tisch sind das ASTRA, die Schaffhauser Polizei, die Verkehrsbetriebe, das kantonale Tiefbauamt und die Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr. Ziel des breit aufgestellten Gremiums ist es, die gegenseitige Koordination und den Informationsaustausch sicherzustellen sowie allfällige Massnahmen zur Aufrechterhaltung eines optimalen Verkehrsflusses vor der Umsetzung zu erörtern und deren Vor- und Nachteile aufzuzeigen und abzuwägen. Dadurch werden laufend Optimierungen angestrebt und das gegenseitige Verständnis der Beteiligten gefördert.

3. Das Baudepartement des Kantons Schaffhausen nimmt im Auftrag der Regierung im Rahmen seiner Möglichkeiten Einfluss auf die Koordination der Grossprojekte Galgenbuckttunnel und Bahnausbau. Eine zeitliche Trennung ist nicht in allen Fällen möglich und auch nicht erwünscht, da beide Projekte Galgenbuck und Doppelspurausbau (S-Bahn) rasch umgesetzt werden sollen. Der Doppelspurausbau wurde um ein Jahr verschoben, sodass auch die Streckensperrung im Jahr 2012 auf wenige Wochen reduziert wird. Diese Streckensperrung fällt allerdings mit dem Leitungs- resp. Kanalisationsbau auf der Klettgauerstrasse zusammen. Durch die zusätzlichen Busse (Bahnersatz) kann das zu Störungen im Verkehrsfluss führen, wobei vor allem der Busbetrieb durch die Staulängen des MIV und den temporären Entfall der Busspur negativ beeinflusst werden kann. Ein Unterbruch der Bauarbeiten wäre deswegen allerdings unverhältnismässig.
4. Regierungsrat und Baudepartement haben in der Vergangenheit mehrmals darauf hingewirkt, dass die Bauzeit des Galgenbucktunnels minimiert wird. Das ASTRA hat versichert, das Projekt so rasch wie möglich umzusetzen. Die Bauzeit war ursprünglich bis ins Jahr 2016 vorgesehen. Bedingt durch die komplexe Geologie und die da-

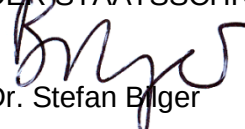
mit verbundenen Risiken musste das Projekt angepasst werden, was zu einer zeitlichen Verzögerung und zu einem Mehraufwand führt. Eine Abfederung durch Nacht- und Wochenendarbeiten würde zu Mehrkosten und unzulässigen Lärmemissionen führen. Die Projektauflagen im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichtes lassen keinen 3-Schicht-Baubetrieb zu. Die Bauarbeiten werden deshalb mehrheitlich zweischichtig erfolgen. Eine Beschleunigung wäre aus technischen Gründen aber ohnehin nur sehr bedingt möglich. Entsprechend ist der Kanton Schaffhausen aus Gründen der Verhältnismässigkeit nicht bereit, Mittel für eine raschere Realisierung des Bauwerks Galgenbuck zu sprechen.

5. Die Baustellensignalisation und damit die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften ist Sache des Bauherrn, also des ASTRA und der DB. Die Bauherrschaft ist vom Baudepartement entsprechend sensibilisiert und angehalten, den Verkehrsfluss in der Enge möglichst wenig zu beeinflussen. Unabdingbare Behinderungen werden dementsprechend minimiert und auf Randzeiten oder Wochenenden verlegt.
6. Die Einspurstrecke für den MIV auf der Klettgauerstrasse Richtung Zürich ist zurzeit auf 70 Meter beschränkt und damit ausreichend. Dadurch wird eine Behinderung des Busses in der Zufahrt zur Haltestelle Kreuzstrasse (Fahrrichtung Stadt) verhindert. Bei allen Optimierungsmassnahmen an den Verkehrsanlagen darf der öffentliche Verkehr keine Qualitätseinbusse erfahren (Fahrplanstabilität). Dieses Ziel wurde von allen Vertretern am «Runden Tisch» ausdrücklich bestätigt. Es wurde aber auch bestätigt, dass Massnahmen am Knoten Kreuzstrasse geprüft werden dürfen bzw. sollen, die am Knoten selbst für den öffentlichen Verkehr zwar nachteilig sein können, aber die Leistungsfähigkeit des Knotens derart erhöhen, dass der öffentliche Verkehr auf der Durchfahrt zwischen dem Engekreisel und dem Bahntal insgesamt beschleunigt werden kann.

Wie einleitend erwähnt, werden zurzeit unter Federführung des kantonalen Tiefbauamtes mehrere Massnahmen zur Leistungssteigerung der Knotens Kreuzstrasse geprüft. Dabei wird auch die Einspurstrecke Richtung Bülach-Zürich überprüft. Die Ergebnisse und Umsetzungsempfehlungen der vorgeschlagenen Massnahmen am Knoten Kreuzstrasse und auf der gesamten Ortsdurchfahrt Neuhausen am Rheinfluss (Kantonsstrassen H4, H13 und H14) werden im Sommer am «Runden Tisch» besprochen. Allfällige Massnahmen mit Kostenfolgen werden im Rahmen der Budget- und Finanzplanung berücksichtigt. Erste Sofortmassnahmen an der Steuerung der Ampelanlage am Knoten Kreuzstrasse wurden bereits im Dezember 2011 umgesetzt.

Schaffhausen, 6. März 2012

DER STAATSSCHREIBER:


Dr. Stefan Bilger