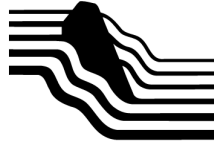


GEMEINDE

**NEUHAUSEN
AM RHEINFALL**

CH-8212 Neuhausen am Rheinfall
www.neuhausen.ch



Revision

Kommunaler Strassenrichtplan

Planungsbericht

Öffentliche Auflage (informell)

(Stand: 24. Januar 2025)

Kommunaler Strassenrichtplan Gemeinde Neuhausen am Rheinfall

Projektgruppe

Felix Tenger, Gemeindepräsident, Neuhausen am Rheinfall
Patrick Güntert, Leiter Hochbau, Neuhausen am Rheinfall
Thomas Müller, Leiter Tiefbau, Neuhausen am Rheinfall
Damian Schelbert, Leiter Verwaltungspolizei, Neuhausen am Rheinfall
Thomas Felzmann, Sachbearbeiter Raumplanung, Neuhausen am Rheinfall
Pascal Häberli, BSC FHO Raumplanung, Schaffhausen

Planungsbericht

Einwohnergemeinde Neuhausen am Rheinfall
Zentralstrasse 38
8212 Neuhausen am Rheinfall

Bearbeitung

Planungsreferat
Chlaffentalstrasse 108
8212 Neuhausen am Rheinfall

Inexo
In Gruben 22
Schaffhausen

24. Januar 2025

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	1
2	Rechtliche Rahmenbedingungen	2
2.1	Rechtlicher Rahmen Bund	2
2.2	Rechtlicher Rahmen Kanton	3
2.3	Rechtlicher Rahmen Gemeinde	7
3	Revisionsgründe.....	8
4	Allgemeine Ziele und Absichten.....	9
5	Planungsgrundlagen	10
5.1	Planungsgrundlagen Stufe Bund	10
5.2	Planungsgrundlagen Stufe Kanton	11
5.3	Planungsgrundlagen Stufe Gemeinde	17
6	Entwicklung und Aufnahme von Strassen	19
7	Strasseneinteilung kommunaler Strassenrichtplan.....	20
7.1	Hauptstrassen	20
7.2	Sammelstrassen (Groberschliessung)	22
7.3	Erschliessungsstrassen (Feinerschliessung)	23
7.4	Privatstrassen	24
7.5	Güterstrassen	25
7.6	Waldstrassen	25
7.7	Gehweg	25
7.8	Ortstafeln	25
8	Fusswegnetz.....	26
9	Velonetz.....	27
10	Abstimmung Siedlung und Verkehr	28
10.1	Einführung	28
10.2	Übergeordnete Strassennetz	29
10.3	Zentrum mit ESP SIG-Areal und Areal IVF Hartmann AG	31
10.4	ESP RhyTech-Areal	37
10.5	Oberdorf	37
10.6	Brunnenwiesenquartier	37
10.7	Quartier Charlottenweg / Schwanenfels	38
10.8	Quartier Urwerf	39
11	Schwachstellen.....	40
11.1	Schwachstellen Fussverkehr	40
11.2	Schwachstellen Veloverkehr	42
12	Vorprüfung und öffentliche Auflage.....	45
13	Beilagen	46

1 Einleitung

Der kommunale Strassenrichtplan ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument und hat somit keine direkte Wirkung auf das Grundeigentum. Der Richtplan wird vom Gemeinderat erlassen und vom Regierungsrat genehmigt und weist einen Planungshorizont von 10 Jahren auf. Der gültige kommunale Strassenrichtplan wurde vor über 30 Jahren vom Regierungsrat genehmigt. Seitdem ist keine Revision des Richtplans erfolgt. Der kommunale Strassenrichtplan ist veraltet und weist keine Planbeständigkeit mehr auf.

Im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung wird der kommunale Strassenrichtplan geprüft und überarbeitet und insbesondere mit der kantonalen Richtplanung und der Siedlungsentwicklung abgestimmt.

Der kommunale Strassenrichtplan ist in zwei unterschiedliche Pläne aufgeteilt: Diese sind:

- Strassenrichtplan «Funktionen»
- Strassenrichtplan «Eigentum und Unterhalt»

Im Strassenrichtplan «Funktionen» werden die Strassen und Wege gemäss ihrer Klassifizierung dargestellt. Dabei soll die Funktion der Strassen den zukünftigen Anforderungen an die Erschliessung und die Siedlungsentwicklung genügen. Aufgrund der Übersichtlichkeit werden die Sachthemen des Strassenrichtplans «Funktionen» in zwei folgende Teilrichtpläne unterteilt:

- Teilrichtplan «Langsamverkehr (LV)»
- Teilrichtplan «Motorisierter Individualverkehr (MIV)»

Im Strassenrichtplan «Eigentum und Unterhalt» werden die Eigentumsverhältnisse und die Zuständigkeit für den Unterhalt abgebildet.

Der Richtplan enthält zudem eine Schwachstellenanalyse für den Langsamverkehr. Diese wird in zwei Plänen unterteilt:

- Schwachstellen Veloverkehr
- Schwachstellen Fussverkehr

2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Auf Bundesebene sind insbesondere das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) sowie das Bundesgesetz über Velowege vom 18. März 2022 (Veloweggesetz, SR 705) von Bedeutung. Das kantonale Strassengesetz vom 18. Februar 1980 (Strassengesetz; SHR 725.100) legt die wesentlichsten Rahmenbedingungen für den kommunalen Strassenrichtplan fest. In der rechtskräftigen Bauordnung wird mit der Richtplanung die Kompetenz des Gemeinderats zur Erstellung der Richtpläne festgelegt.

2.1 Rechtlicher Rahmen Bund

2.1.1 Strassenverkehrsgesetz

Die Gemeinden haben ihr gesamtes Strassennetz auf der Basis von Art. 6 a SVG auf mögliche Gefahrenstellen hin zu überprüfen und Unfallschwerpunkte zu ermitteln.

Art. 6 a

¹ Bund, Kantone und Gemeinden tragen bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung.

² Der Bund erlässt in Zusammenarbeit mit den Kantonen Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen.

³ Bund, Kantone und Gemeinden analysieren ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen und erarbeiten eine Planung zu deren Behebung.

[...]

2.1.2 Bundesgesetz über Velowege

Am 1. Januar 2023 ist das neue Bundesgesetz über die Velowege (Veloweggesetz, SR 705) in Kraft getreten. Dies hat auch Auswirkungen auf den Strassenrichtplan. Insbesondere ist bei den Velorouten zu unterscheiden, ob es sich um Freizeit- oder Alltagsouten handelt. Die Systematik soll sich derjenigen des Kantons anschliessen. Das Datenmodell des Kantons berücksichtigt dies jedoch noch nicht. Es ist deshalb mit dem Kanton abzusprechen, wie dies im Kanton Schaffhausen auf Stufe Richtplan übernommen werden soll.

Das Bundesgesetz über Velowege legt die Grundsätze fest, welche die Kantone und Gemeinden bei der Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen beachten müssen. Wesentlich hierbei ist die Klassifizierung des Velowegnetzes unterteilt in ein Alltags- und Freizeitnetz.

Gemäss Art. 6 des Veloweggesetzes werden Planungsgrundsätze definiert, die von den Behörden im Rahmen der Interessenabwägung bei ihren raumwirksamen Tätigkeiten zu berücksichtigen sind:

Art. 6 Planungsgrundsätze

Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen im Grundsatz dafür, dass:

- a. die Velowege zusammenhängend und durchgehend sind und insbesondere die wichtigen Orte nach den Artikeln 3 Absatz 3 und 4 Absatz 3 erschliessen;
- b. die Netze eine angemessene Dichte und die Velowege eine direkte Streckenführung aufweisen;
- c. die Velowege sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird;
- d. die Velowege einen homogenen Ausbaustandard aufweisen;
- e. die Netze attraktiv sind und dass die Velowegnetze für die Freizeit für die Velofahrerinnen und die Velofahrer eine hohe Erholungsqualität aufweisen.

2.2 Rechtlicher Rahmen Kanton

2.2.1 Strassengesetz

Das Strassengesetz gilt für alle dem Gemeingebrauch offenstehenden Strassen des Kantons, der Gemeinden oder Dritter, mit Ausnahme der Nationalstrassen. Zu den Strassen gehören die Strassenverkehrsanlagen für den fliessenden, ruhenden, privaten und öffentlichen Verkehr. Als Strassen gelten auch Plätze und Wege, namentlich Velo, Geh-, Reit- und Wanderwege.

Auftrag Erstellung Strassenrichtpläne

Gemäss Art. 27 des Strassengesetzes wird der Auftrag zur Erstellung und Führung des kommunalen Strassenrichtplans festgelegt. Dieser lautet wie folgt:

Art. 27 Strassenrichtpläne

- ¹ Der Kanton und die Gemeinden stellen Strassenrichtpläne auf.

² Die Richtpläne sind nach den Vorschriften des Bundes und des Kantons in die Raumplanung einzuordnen und auf andere Richtpläne und auf die Nutzungspläne der Gemeinden abzustimmen.

³ Sie sind spätestens alle zehn Jahre zu überprüfen und nötigenfalls den veränderten Verhältnissen anzupassen.

Der kommunale Strassenrichtplan Richtplan ist auf einen Entwicklungszeitraum von rund 10 Jahren ausgerichtet. Somit zeigt der Richtplan eine langfristige Entwicklung auf. Bedeutend ist hierbei, dass die Sachbereiche Verkehr und Siedlung aufeinander abgestimmt werden.

Allfällige Überprüfungen und Anpassungen sind spätestens nach zehn Jahren oder im Rahmen von Revisionen der Nutzungsplanung, insbesondere Zonenplan, durchzuführen.

Zuständigkeit

Der kommunale Strassenrichtplan ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument. Mit Art. 29 des Strassengesetzes wird diese Wirkung dargelegt:

Art. 29 Wirkung

Die Strassenrichtpläne des Kantons und der Gemeinden sind für sämtliche Instanzen des Kantons, der Gemeinden und anderer öffentlich-rechtlicher Körperschaften verbindlich.

Inhalt

Die Pflichtinhalte für den kommunalen Strassenrichtplan werden durch Art. 28 des Strassengesetzes wie folgt geregelt:

Art. 28 Inhalt

¹ Die Strassenrichtpläne des Kantons und der Gemeinden enthalten das Netz der bestehenden und künftigen Kantons- beziehungsweise Gemeindestrassen, getrennt nach Einteilung, und die wichtigsten Knotenpunkte sowie die Radrouten und Wanderwege.

² Der Strassenrichtplan des Kantons beinhaltet insbesondere ein zusammenhängendes Netz der Radrouten im Kanton (Radwege und Strassen für Motorfahrzeuge und Fahrräder).

Somit eröffnet sich ein Handlungsspielraum für die Gemeinde. Sie kann weitere, für sich wichtige Inhalte, im kommunalen Strassenrichtplan darstellen.

Abstimmung Nutzungsplanung

Gemäss Art. 31 des Strassengesetzes sind die Strassenrichtpläne der Gemeinde mit der Nutzungsplanung abzustimmen. Die Abstimmung der Sachbereiche Verkehr und Siedlung wird auch im Planungsbericht zur Gesamtrevision der Nutzungsplanung ausführlich aufgezeigt.

Art. 31 Richtpläne

¹ Die Strassenrichtpläne der Gemeinden sind zumindest anlässlich einer umfassenden Revision der Nutzungsplanung zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Klassifizierung Strassen

Die Einteilung der Gemeindestrassen wird basierend der Grundfunktionen vom Strassengesetz festgelegt. Massgebend für die Einteilung ist der kommunale Strassenrichtplan.

Art. 7 Klassifizierung Gemeindestrassen (Strassengesetz)

¹ Gemeindestrassen sind:

- a) Hauptstrassen;
- b) Sammelstrassen;
- c) Erschliessungsstrassen;
- d) Güter- und Waldstrassen;
- e) kantonale Radrouten innerhalb der Bauzonen, sofern sie nicht einer Kantonsstrasse überlagert sind, und kommunale Radwege;
- f) Geh-, Reit und Wanderwege.

² Massgebend für die Einteilung sind die kommunalen Strassenrichtpläne.

Art. 5 Klassifizierung Kantonsstrassen (Strassengesetz)

¹ Kantonsstrassen sind:

- a) die überregionalen Strassen;
- b) die regionalen Strassen;
- c) die überlokalen Strassen;
- d) die kantonalen Radrouten ausserhalb der Bauzonen.

² Massgebend für die Einteilung der Strassen ist der kantonale Strassenrichtplan.

Betrieb und Unterhalt

Gemäss Art. 62 Abs. 1 des Strassengesetzes obliegt der Betrieb und Unterhalt der Strassen den Strasseneigentümern.

Art. 59 Begriff Betrieb

Der Betrieb der Strassen umfasst namentlich die Regelung des Verkehrs mit Lichtsignalen, die Strassenbeleuchtung, die Beleuchtung und Ausleuchtung von Signalisation und Wegweisung, die Verkehrslenkung mit Wechselwegweisung, automatische Dauerverkehrsählungen sowie Einrichtungen für die Kontrolle der Parkzeit.

Art. 60 Strassengesetz, Unterhalt

¹ Der betriebliche Unterhalt der Strassen umfasst namentlich die Reinigung, die Staubbekämpfung, die Ausbesserung von Schäden, die Erneuerung der Markierung sowie den Winterdienst und die Grünpflege.

² Der bauliche Unterhalt umfasst die Erneuerung des Oberbaus und die Wiederherstellung nach Katastrophen. Alle baulichen Massnahmen, die darüber hinausgehen, gelten als Strassenbau.

Art. 61 Durchführung

Die Strassen sind nach technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten so zu betreiben und zu unterhalten, dass sie ihrem Zweck entsprechend sicher und für die Umgebung möglichst schonend benützt werden können.

Art. 62 Zuständigkeit

¹ Betrieb und Unterhalt der Strassen obliegen den Strasseneigentümern.

Art. 63 Gehwege, Trottoirs, Wanderwege

¹ Der Betrieb und betriebliche Unterhalt von Gehwegen bzw. Trottoirs obliegen innerhalb der Bauzonen den Gemeinden.

² Der Betrieb und Unterhalt von Wanderwegen obliegen ausserhalb der Bauzonen den Gemeinden.

Art. 63a Signalisation Radrouten und Wanderwege

Die Signalisation der im kantonalen Richtplan enthaltenen Radrouten und Wanderwege obliegt dem Kanton.

Finanzierung

Die Finanzierung der Gemeindestrassen obliegt für den Bau, Betrieb und Unterhalt unmissverständlich den Gemeinden als Eigentümerinnen der Gemeindestrassen. Somit sind die Zuständigkeiten und die Finanzierung bei den Gemeindestrassen deckungsgleich. Bei den Kantonsstrassen ausserorts sind die Zuständigkeit und die Finanzierung ebenfalls deckungsgleich beim Kanton. Demgegenüber ist bei den Kantonsstrassen innerorts die Finanzierung des Baus, Betriebs und Unterhalts beim Kanton. Einzig für die Gehwege beziehungsweise Trottoirs inklusive der kom-

binieren Velo- und Gehwege entlang von Kantonsstrassen soll die Gemeinde Aufgaben im Betrieb und betrieblichen Unterhalt wahrnehmen und beim Bau respektive Ausbau beitragspflichtig bleiben, da diese Anlageteile auch der lokalen Bevölkerung dienen.

Art. 65 Kostentragung

Wer für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassen oder von Anlageteilen zuständig ist, trägt unter Vorbehalt der nachfolgenden Bestimmungen die damit verbundenen Kosten.

Art. 66 Beiträge der Gemeinden

¹ Die Gemeinden beteiligen sich innerhalb der Bauzonen hälftig an den Baukosten der Gehwege bzw. Trottoirs an den Kantonsstrassen sowie der Gestaltungselemente. Der Regierungsrat legt die Höhe des Beitrags fest.

Mit der Eigentumsübertragung der Kantonsstrassen an den Kanton kann der Grundsatz des Abgleichs von Zuständigkeit und Finanzierung der Kantonsstrassen innerorts unmissverständlich und einfach geregelt werden. Sinngemäss gilt dies auch für die Velorouten ausserorts.

2.3 Rechtlicher Rahmen Gemeinde

2.3.1 Bauordnung

Die Revision des kommunalen Strassenrichtplans erfordert ausschliesslich einen formellen Beschluss des Gemeinderats. Die Bauordnung der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall legt mit Art. 59 die Rahmenbedingungen für die Richtplanung fest. Diese lauten wie folgt:

Art. 59 Richtplanung (Bauordnung)

¹ Als Grundlage für die Überbauung oder Erhaltung der Baugebiete sowie für die Ausrüstung mit den erforderlichen öffentlichen Bauten und Anlagen erstellt der Gemeinderat nach Bedarf Richtpläne.

² Diese werden periodisch überprüft und auf die übrigen Planungen von Gemeinde und Kanton abgestimmt.

³ Die Richtpläne haben keine unmittelbare Wirkung auf das Grundeigentum.

⁴ Vor der Festlegung der Richtpläne ist die Öffentlichkeit in geeigneter Weise zu orientieren.

Dem Einwohnerrat wird der kommunale Strassenrichtplan zur Kenntnisnahme gebracht. Gemäss Art. 31 Abs. 2 des Strassengesetzes wird der kommunale Strassenrichtplan durch den Regierungsrat genehmigt.

3 Revisionsgründe

Letzte Revision

Der kommunale Strassenrichtplan wurde im Sinne der Verfügung am 16. Juli 1985 vom Regierungsrat genehmigt. Eine Revision des kommunalen Strassenrichtplans wurde bis anhin nicht durchgeführt. Somit ist der kommunale Strassenrichtplan über 35 Jahre alt und entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen.

Teilrevisionen

Die letzte Teilrevision des kommunalen Strassenrichtplans erfolgte für eine Entwidmung einer geplanten Verbindungsstrasse im Oberdorf an der Hohfluh. Die Teilrevision wurde im Sinne der Verfügung vom 9. November 2021 vom Regierungsrat genehmigt.

Revisionsgründe

Grundsätzlich begründet sich durch das Alter des kommunalen Strassenrichtplans von über 35 Jahren eine Revision, weil die Aktualität nicht mehr gegeben ist. Der Strassenrichtplan ist den geänderten, tatsächlichen Verhältnissen in der Gemeinde anzupassen und insbesondere mit dem kantonalen Strassenrichtplan sowie der Nutzungsplanung (Zonenplan) abzustimmen.

4 Allgemeine Ziele und Absichten

Mit dieser Revision des kommunalen Strassenrichtplans werden folgende allgemeinen Ziele verfolgt:

- Schaffung aktuelles Planungsinstrument für eine sinnvolle Verkehrserschliessung und damit verbundenen räumlichen Entwicklung für die nächsten 10 Jahre
- Berücksichtigung der Planungsziele und Planungsgrundsätze des Bundes
- Abstimmung und Umsetzung der Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan
- Schaffung eines übersichtlichen und benutzerfreundlichen Planungswerkzeugs
- nachhaltige Nutzung der Strassen betreffend die entsprechenden Nutzungen
- Schaffung kommunales Radroutennetz (Alltags- und Freizeitverkehr)
- Netz der Wanderwege
- Aufzeigen der wichtigsten Knotenpunkte
- Gefahren- und Schwachstellenanalyse

Ziele kommunaler Richtplan

Die Gemeinde formuliert im kommunalen Richtplan behördenverbindliche Planungsgrundsätze und Planungsziele, die in weiteren Planungen respektive Massnahmen bei der Umsetzung berücksichtigt und unter Anwendung der Interessenabwägung umgesetzt werden sollen (vgl. Kommunalen Richtplan vom 31. August 2021).

Für den Sachbereich Verkehr werden folgende Planungsziele und Planungsgrundsätze benannt:

- Der motorisierte Individualverkehr und der öffentliche Verkehr sowie der Langsamverkehr sollen gleichberechtigt auf den wichtigsten Verkehrsanlagen abgestimmt werden.
- Verbessern der Kombination von öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr; Attraktivierung und Verbesserung Verkehrssicherheit Langsamverkehr auf Gemeindegebiet.
- Abstimmen der Siedlungsentwicklung mit den Verkehrsinfrastrukturen.

5 Planungsgrundlagen

5.1 Planungsgrundlagen Stufe Bund

5.1.1 Raumkonzept Schweiz (Bund)

Das Raumkonzept Schweiz bildet ein Orientierungsrahmen und ist eine Entscheidungshilfe für die künftige Raumentwicklung in der Schweiz. Es beinhaltet grundsätzliche Ziele und Strategien, die Bund, Kantone und Gemeinden gleichermassen verfolgen sollen, wenn sie insbesondere Siedlungen oder Verkehrsinfrastrukturen planen.

Für die Gemeinde liefern die Ziele und Strategien des Raumkonzeptes Schweiz wichtige Leitsätze. Diese können auf Gemeindeebene umgesetzt werden. Von Bedeutung ist das Ziel 3 «Mobilität steuern» sowie die Strategien 2 und 3:

«Bund, Kantone, Städte und Gemeinden erstellen, betreiben und unterhalten ein raum- und energiesparendes Verkehrsnetz, das finanzierbar ist. [...] Sie stimmen die Verkehrs- und die Siedlungsentwicklung aufeinander ab. [...].

Strategie 2: Siedlungen und Landschaften aufwerten

Die Siedlungsentwicklung ist mit den Kapazitäten des bestehenden Verkehrsnetzes abzustimmen. Kantone, Städte und Gemeinden bezeichnen Schwerpunkte für die Siedlungsentwicklung sowie für verkehrsintensive Nutzungen. Diese müssen mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen sein. Sie fördern den Langsamverkehr und integrieren ihn optimal in die Siedlungsstruktur. [...]

Strategie 3: Verkehr, Energie und Raumentwicklung aufeinander abstimmen

Mit der dritten Strategie sollen Verkehr, Energie und Raumentwicklung besser aufeinander abgestimmt werden. Im Zentrum stehen dabei die bessere Koordination von Siedlung und Verkehr, die Sicherung der Energieversorgung, eine gute regionale und internationale Erreichbarkeit und ein finanziell tragbares Verkehrssystem. Damit werden mehrere Ziele gleichzeitig erreicht: insbesondere die Steuerung der Mobilität, die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und die Sicherung natürlicher Ressourcen.»

5.1.2 ÖV-Güteklassen

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) bildet die ÖV-Güteklassen ab. Diese Güteklassen sind ein wichtiger Indikator für die Beurteilung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Sie werden in einem automatisierten Prozess aus den

Daten des elektronischen Fahrplans der Schweizerischen Transportunternehmungen (GTFS) berechnet. Die Gemeinde Neuhausen am Rheinfall weist überwiegend eine sehr gute bis gute ÖV-Erschliessung auf (Gütekategorie A und B). Besonders die angrenzenden Quartiere um die bestehenden Bahnhöfe SBB Neuhausen am Rheinfall und SBB Haltestelle Rheinfall sowie DB Badischer Bahnhof verfügen über eine sehr gute Erschliessung. Die beiden Entwicklungsschwerpunkte (ESP) RhyTech-Areal und ESP SIG-Areal befinden sich direkt an Bahnhöfen und Bushaltestellen. Die Haupttätigkeit der Siedlungsinnenentwicklung findet in und rund um diese Gebiete statt. Handlungsbedarf für eine verbesserte ÖV-Erschliessung besteht an den Siedlungsrandgebieten der Gemeinde - vor allem im Langriet. Hier liegt eine mittelmässige bis keine Erschliessung vor. Dieses Defizit soll im Rahmen kommender Agglomerationsprogramme gelöst werden.

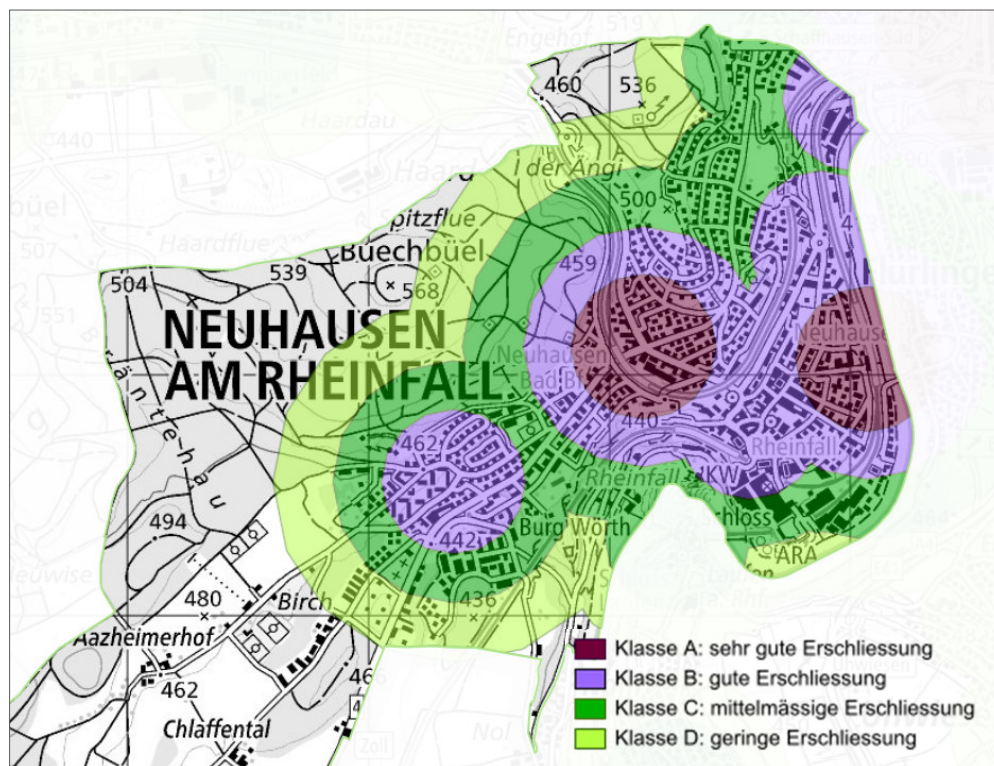


Abbildung 1: ÖV- Güteklassen (Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2022)

5.2 Planungsgrundlagen Stufe Kanton

5.2.1 Raumkonzept

Der Kantonale Richtplan (KRP) integriert das Raumkonzept für den Kanton Schaffhausen. Das Raumkonzept bildet den konzeptionellen Rahmen beziehungsweise die Entwicklungsidee ab, auf der die weiteren Richtplaninhalte aufbauen.

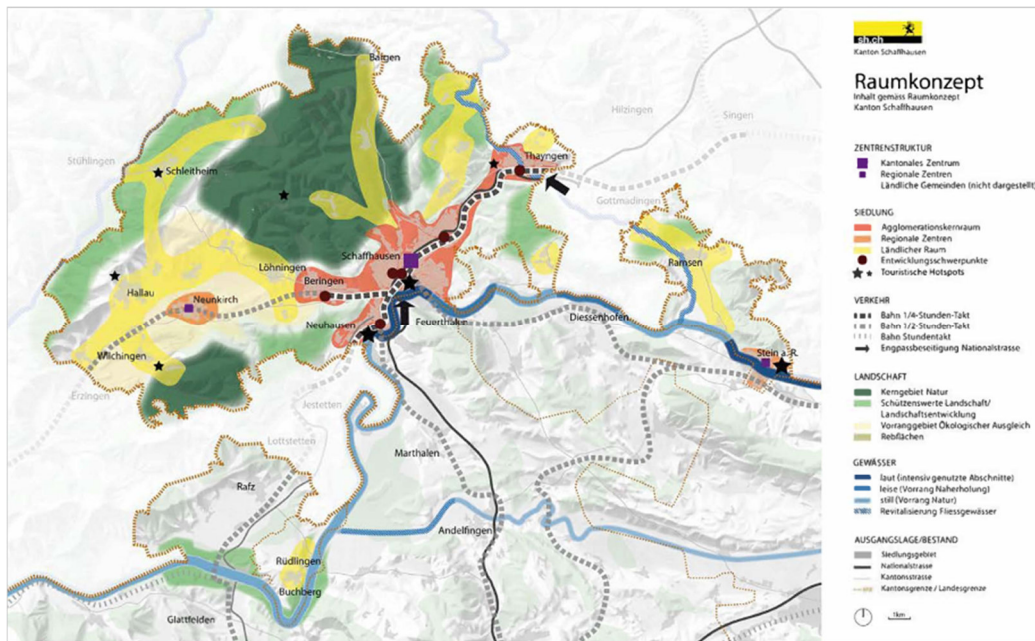


Abbildung 2: Raumkonzept Kanton Schaffhausen (Ernst Basler Partner, 2014)

Übergeordnete Ziele

Mit dem Raumkonzept werden insbesondere folgende übergeordnete Ziele verfolgt, die im Rahmen des kommunalen Richtplans von Bedeutung sind:

- Wachstum gezielt in die geeigneten Räume lenken und Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen
- Ressourcenbeanspruchung minimieren und Nutzungsprioritäten setzen sowie Nachbarschaftliche Beziehung pflegen

Siedlung

Das Raumkonzept differenziert für den Siedlungsbereich des Kantons Schaffhausen folgende drei Raumtypen mit verschiedenen Entwicklungszielen:

- Agglomerationskernraum,
- Regionale Zentren,
- ländlicher Raum.

Die Gemeinde Neuhausen am Rheinfluss zählt zum Agglomerationskernraum.

Als **Agglomerationskernraum** wird Neuhausen am Rheinfluss dabei mit den zu erfüllenden Aufgaben wie folgt charakterisiert:

"Der Agglomerationskernraum besteht aus dem kantonalen Zentrum Schaffhausen sowie den Gemeinden Neuhausen am Rheinfluss, Thayngen und Beringen. Ein dichtes Netz im städtischen Nahverkehr und eine sehr gute Anbindung des kantonalen Zentrums an den Fernverkehr zeichnen den Agglomerationskernraum aus. In diesen Raum soll der

wesentliche Anteil des erwarteten Bevölkerungswachstums gelenkt werden. Der Agglomerationskernraum soll in seinen urbanen Qualitäten gestärkt werden und sich durch hochwertige Wohn- und Mischquartiere mit einer hohen Nutzungsdichte (Einwohner und Beschäftigte / ha Bauzone) auszeichnen. Hier konzentrieren sich ausserdem wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte und zentralörtliche Einrichtungen für Gesundheit, Bildung und Kultur. Die Entwicklung soll in erster Linie durch konsequentes Ausschöpfen der bestehenden geeigneten inneren Nutzungsreserven unter Berücksichtigung einer qualitativ hochwertigen Umgebungsgestaltung erfolgen. Besondere Beachtung gilt dabei der Erhaltung und Schaffung von hochwertigen Freiflächen."

Entwicklungsschwerpunkte (ESP)

"Entwicklungsschwerpunkte sind Schlüsselflächen für künftige Siedlungsentwicklungen mit hoher Nutzungsdichte, die sich aufgrund ihrer Lage, Grösse und Erreichbarkeit besonders gut für solche Entwicklungen eignen. Hier werden attraktive Flächen für eine intensive bauliche Nutzung, wie grössere Wohn- und Gewerbeprojekte sowie publikumsintensive Nutzungen zur Verfügung gestellt. Die ESP sind mit dem öffentlichen Verkehr hervorragend erschlossen und tragen zur Entwicklung eines urbanen Umfeldes bei. Sie stellen besondere Anziehungspunkte innerhalb des Agglomerationskernraums und auch darüber hinaus dar. Eine hohe Siedlungsqualität ist dabei Voraussetzung."

Folgende ESP sind für die Gemeinde Neuhausen am Rheinfall ausgewiesen:

KRP Nr. 2-1-2/3 Entwicklungsschwerpunkte für Mischnutzung

- 2-1-3/5 SIG-Areal Neuhausen am Rheinfall
- 2-1-3/8 RhyTech-Areal Neuhausen am Rheinfall

5.2.2 Kantonaler Richtplan

Der KRP formuliert für den Sachbereich Verkehr unter Ziff. 3-1 allgemeine Planungsgrundsätze. Diese lauten wie folgt:

- Den Handlungsschwerpunkt auf eine Netz-Optimierung mit gezielten baulichen Massnahmen legen.
- Die Aufwertung von siedlungsorientierten Strassen priorisieren, wobei alle Verkehrsträger MIV, ÖV und LV zu berücksichtigen sind.
- Strassenführung und Strassenraumgestaltung mit den Zielen der Siedlungsentwicklung abstimmen.
- Strassenplanungen grenzüberschreitend abstimmen.

Der KRP formuliert im Sachbereich Verkehr unter dem Themenbereich Langsamverkehr mit der Ziff. 3-3 folgende Planungsgrundsätze:

- Der Kanton stimmt das kantonale Veloroutennetz grenzüberschreitend und mit den Gemeinden ab. Die Innerortsvelorouten fliessen in die kommunalen Strassenrichtpläne ein.
- Die Veloroutenführung so konzipieren, dass wichtige Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und publikumsintensive Einrichtungen mit dem Velo erreichbar sind. An diesen Standorten ausreichend Abstellmöglichkeiten für Velos vorhalten.
- Innerorts Velorouten in der Regel auf der Fahrbahn führen (Velostreifen, Kernfahrbahn, Mischflächen). Müssen Fuss- und Velowege zwingend gemeinsam geführt werden, auf genügende Breiten und Sichtweiten achten.
- Ausserorts den Veloverkehr, wenn möglich, auf separaten Velowegen führen (Verhältnismässigkeit). Bei geringem Verkehrsaufkommen und guter Übersichtlichkeit können Velostreifen oder Kernfahrbahnen markiert werden.
- Querungen von Fahrbahnen möglichst vermeiden. Bei stark befahrenen Strassen sind in der Regel Linksabbiegehilfen notwendig.

Der KRP formuliert im Sachbereich Verkehr unter dem Themenbereich Fuss- und Wanderwege mit der Ziff. 3-3-2 insbesondere folgende Planungsgrundsätze:

- Die Ausgangspunkte von Wanderwegen (ausserhalb der Bauzonen) auf die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ausrichten.
- Wanderwege nach Möglichkeit auf Naturwegen führen, die für den privaten Motorfahrzeugverkehr gesperrt sind.
- Wanderweg- und Mountainbikerouten auf separaten Wegen führen. Wo dies nicht möglich ist, muss auf genügende Wegbreiten und Sichtweiten geachtet werden. Steile sowie stark frequentierte Wege nicht gemeinsam nutzen.
- Das siedlungsinterne Fusswegnetz auf die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, auf Schulen, zentrale Dienste, Orte des täglichen Bedarfs und Naherholungszonen ausrichten. Dabei auf die Belange Sicherheit (Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit) und gute Zugänglichkeit besonderen Wert legen. Bei Querungen von mehrspurigen Fahrbahnen in der Regel eine Fussgängerschutzinsel vorsehen.
- Fuss- und Velowege innerorts auf Grund der unterschiedlichen Ansprüche, wenn möglich, trennen. Vorbehalten bleiben Begegnungszonen oder ähnliche Gestaltungen sowie schwach frequentierte Wege. Wo eine Trennung nicht möglich ist, auf genügende Breiten und Sichtweiten achten. Freizeitvelorouten können mit Fusswegen kombiniert werden.

Der KRP formuliert im Sachbereich Verkehr unter dem Themenbereich Historische Verkehrswege mit der Ziff. 3-7 folgende Planungsgrundsätze:

- Die überlieferte Substanz und der historische Verlauf von Verkehrswegen schonen und möglichst unbeeinträchtigt erhalten.
- Das Inventar der historischen Verkehrswege Schweiz (IVS) ist Grundlage für die Interessenabwägung, Planung und Projektierung.

5.2.3 Kantonaler Strassenrichtplan

Gemäss Art. 30 des Strassengesetzes stellt der Regierungsrat den kantonalen Strassenrichtplan auf, der vom Kantonsrat zu genehmigen ist. Die Gemeinden haben ein Mitspracherecht. Der aktuell gültige kantonale Strassenrichtplan wurde vom Kantonsrat am 6. Mai 2013 genehmigt. Der kantonale Strassenrichtplan enthält das Netz der bestehenden und künftigen Kantonsstrassen, getrennt nach Kantonsstrassenkategorie, und die wichtigsten Knotenpunkte sowie die Velorouten und Wanderwege (Art. 28 StrG). Er besteht demnach aus den drei Teilrichtplänen Kantonsstrassen, kantonale Velorouten und Wanderwege und umfasst folgende Teilrichtpläne:

- Kantonaler Teilrichtplan „Kantonsstrassen“ vom 6. Mai 2013
- Kantonaler Teilrichtplan „Velorouten“ vom 6. Mai 2013
- Kantonaler Teilrichtplan „Wanderwege“ vom 12. Dezember 2016

Im Bereich öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr sind viele Vorhaben des Strassenrichtplans auch im Agglomerationsprogramm aufgeführt, was zu einer Doppelnennung führen kann.

Gemäss Art. 27 Abs. 3 StrG ist der kantonale Strassenrichtplan alle zehn Jahre zu überprüfen und nötigenfalls den veränderten Verhältnissen anzupassen.

Am 31. Mai 2022 beschloss der Regierungsrat, ein Vernehmlassungsverfahren zum Entwurf des revidierten Strassenrichtplans durchzuführen. Die Vernehmlassungsvorlage umfasste die Teilrichtpläne: Kantonsstrassen, Velorouten und Wanderwege. Wobei beim Teilrichtplan Wanderwege keine Anpassungen vorgenommen wurden.

Der revidierte kantonale Strassenrichtplan ist derzeit noch nicht rechtskräftig.

Der kommunale Strassenrichtplan wurde dennoch auf die revidierten kantonalen Teilrichtpläne (Kantonsstrassen, Velorouten, Wanderwege) gemäss Vorlage des Regierungsrates vom 9. Mai 2023 abgestimmt, mit dem Risiko, dass noch Änderungen vorgenommen werden können. Da insbesondere im Bereich des Veloverkehrs aufgrund des Veloweggesetzes wesentliche Änderungen respektive Ergänzungen im Kantonalen Richtplan notwendig waren, ist dieses Risiko vertretbar.

5.2.4 Agglomerationsprogramme

Agglomerationsprogramme sind Förderprogramme des Bundes, die eine Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen vorsehen. Unter Anwendung der Agglomerationsprogramme wird der Verkehr und die Siedlungsentwicklung für die Agglomeration Schaffhausen abgestimmt und insbesondere zur Verbesserung der Verkehrsnetze, Infrastrukturmassnahmen umgesetzt. Die Agglomerationsprogramme bilden die bedeutendste Schnittstelle für Massnahmen in Zusammenarbeit mit dem Bund und Kanton oder weiterer bedeutender Stakeholder – wie die SBB.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation wurde beispielsweise die neue Haltestelle SBB Rheinfall umgesetzt. Die Haltestelle am Industriepark erfüllt eine wichtige Erschliessungsfunktion für das Zentrum von Neuhausen am Rheinfall, insbesondere für den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) SIG-Areal. Die Haltestelle sorgt darüber hinaus für eine noch bessere Anbindung des Rheinfalls an den ÖV. Das Rheinfallgebiet wird zudem über zwei neue Lifttürme erschlossen, die der Kanton Schaffhausen im Zuge des Agglomerationsprogramms der 1. Generation realisiert hat. Zudem hat sich aufgrund der neu geschaffenen Haltestelle SBB Rheinfall die Güte der Erschliessung mit dem ÖV von gut zu sehr gut für die angrenzenden Quartiere verbessert. Dies ermöglicht es, eine Reduktion von Parkfeldern bei der Neuausweisung von Wohnungen umzusetzen. Dies ist bei der Innenentwicklung ein bedeutender Qualitätsaspekt und trägt zur Reduktion des MIV und zur Förderung des ÖV und des LV bei.

Mit Umsetzung der Agglomerationsprogramm der 2. Generation konnte beispielsweise die äussere Zentralstrasse in der Gemeinde aufgewertet werden. Dadurch wurde die Verkehrsträger ÖV, LV und MIV aufeinander abgestimmt. Die Zentralstrasse ist eine der bedeutendsten Hauptstrassen für das Zentrum.

Nachdem die Agglomeration Schaffhausen sich nicht am Agglomerationsprogramm der 3. Generation beteiligt hat. Wurden sind für das Agglomerationsprogramm der 4. Generation Massnahmen geplant.

In den kommenden Jahren sind im Rahmen der Agglomerationsprogramme insbesondere folgende Massnahmen in Umsetzungsetappen geplant:

- Aufwertung Knoten Scheidegg, Schaffhauserstrasse, Knoten Rheinhof, Klettgauerstrasse, Knoten Kreuzstrasse, Rosenbergstrasse, Knoten Engestrass, Engestrass.

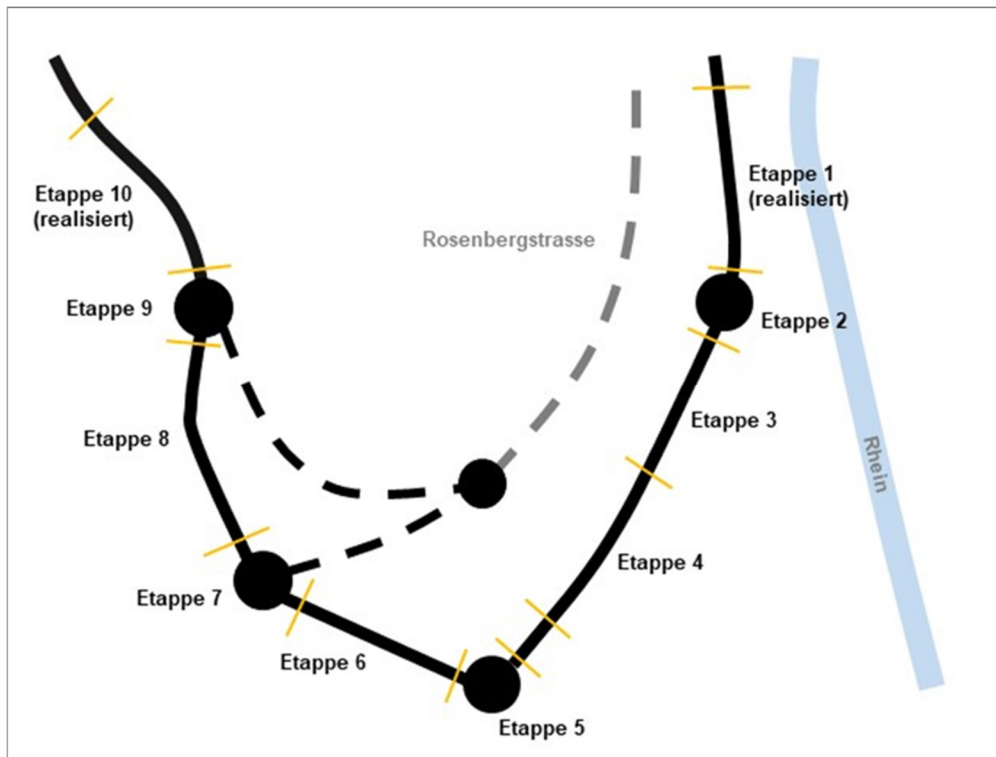


Abbildung 3: Etappierung «Flankierende Massnahmen» (Flama) Galgenbuckeltunnel (Ernst Basler Partner, 2014)

5.3 Planungsgrundlagen Stufe Gemeinde

5.3.1 Zonenplan der Gemeinde

Die Gesamtrevision der Nutzungsplanung wird parallel zur Revision des kommunalen Strassenrichtplans durchgeführt und aufeinander abgestimmt. Der Zonenplan der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall bildet auch die Grundlage für die Erfassung des Erschliessungsstands. Bedeutend ist somit die Abstimmung der Sachbereiche Siedlung (Siedlungsentwicklung) und Verkehr. Dies wird ausführlich im Kapitel Nr. 10 des Planungsberichtes konkret dargelegt und beschrieben.

5.3.2 Langsamverkehrskonzept

Die Gemeinde hat in 2016 ein Langsamverkehrskonzept erarbeitet (vgl. Langsamverkehrskonzept Neuhausen am Rheinfall, Fuss- und Veloverkehr, 19. Dezember 2016). Hierbei wurden Schwachstellen und Netzlücken herausgestellt sowie Massnahmen zur Behebung dieser benannt. Das Langsamverkehrskonzept hat eine Einteilung in ein Freizeitnetz sowie ein Alltagsnetz vorgenommen. Mit der Umsetzung des kommunalen Richtplans wurden Massnahmen behördenverbindlich in den Richtplan unter dem Sachbereich Verkehr aufgenommen. Die Umsetzung der

Massnahmen soll sukzessiv durchgeführt werden. Das Fuss- und Velonetz des Langsamverkehrskonzepts bildet eine wesentliche Grundlage für den vorliegenden Strassenrichtplan.

5.3.3 Verkehrsgutachten

Um die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung konkret für einzelne Siedlungsbereiche oder Quartiere zu koordinieren, sind Verkehrsgutachten oder Mobilitätskonzepte die geeigneten Instrumente. Diese können beispielsweise im Rahmen der Sondernutzungsplanung integriert werden. So wurden bei den Entwicklungsschwerpunkten RhyTech-Areal und SIG-Areal Verkehrsgutachten angefertigt, um die Entwicklung mit dem Verkehr abzustimmen. Für die Entwicklung des Zentrums wurden in 2016 und in 2022 Studien durchgeführt, die die bauliche Entwicklung mit dem Strassennetz im Zentrum analysieren. anhand einer Studie analysiert und dazu die Verträglichkeit abgebildet. Ferner wird jeder Quartierplanperimeter mit der Entwicklung des Quartiers abgestimmt. Für das Zentrum liegen darüber hinaus Studien aus 2016 und 2022 vor.

Der Gemeinde liegen insbesondere folgende Verkehrsgutachten und Mobilitätskonzepte von Grossprojekten respektive Arealen vor:

- RhyTech-Areal, Verkehrsgutachten, Ernst Basler+Partner, 30.11.2012
- Industrieplatz Ost, Verkehrsgutachten, Buchhofer AG, 6.3.2015
- SIG-Areal, Bericht Verkehr, Odinga, Picenini, Hagen, 31.7.2020

6 Entwidmung und Aufnahme von Strassen

Nachstehend werden die zwei Begrifflichkeiten Entwidmung und Aufnahme von Strassen aufgezeigt und beschrieben. Dies ist deswegen von Bedeutung, da Strassen gemäss dem Strassenrichtplan dem Strassengesetz unterstehen.

Entwidmung

Die Entwidmung, im Strassen- und Wegerecht, ist der Verwaltungsakt in Form einer Allgemeinverfügung, durch den eine gewidmete Strasse (Strasse, Weg, Platz) die Eigenschaft einer öffentlichen Strasse verliert. Die entwidmete Strasse darf nicht mehr von der Allgemeinheit genutzt werden. Des Weiteren entfallen mit der Entwidmung alle strassenrechtlichen Rechte und Pflichten des Strassenbaulastträgers für die Strasse. Für das Strassengrundstück gelten nur noch die Rechtsvorschriften, wie für private Grundstücke, wobei es auch ein privatrechtliches Grundstück der Gemeinde sein kann.

Durch die Entwidmung entfallen zudem die mit der Widmung kraft Gesetzes entstandenen Anbauverbote und Anbaubeschränkungen. Die Entwidmung öffentlich ausgeschrieben werden, um Gelegenheit zu Einwendungen zu geben. Eine Strasse soll entwidmet werden, wenn sie keine Verkehrsbedeutung mehr hat oder andere Gründe des „öffentlichen Wohles“ vorliegen.

Aufnahme (Widmung)

Mit der Widmung wird eine Strasse dem Gemeingebrauch geöffnet. Dies bedeutet, dass sie der Strassengesetzgebung untersteht.

Verhältnis zur Nutzungsplanung

In der Nutzungsplanung werden Strassenzonen getrennt nach Bauzone und Nichtbauzone unterteilt.

Strassenzone Baugebiet

Strassenzonen umfassen die Flächen für Strassen und Plätze mit ihren Nebenflächen und den erforderlichen Hoch- und Tiefbauten. Sie dienen der Erschliessung des Baugebiets.

Strassenareal

Strassenareale umfassen die Flächen für Strassen und Plätze mit ihren Nebenflächen und den erforderlichen Hoch- und Tiefbauten, die ausserhalb des Baugebiets liegen. Sie unterstehen dem übergeordneten Recht.

7 Strasseneinteilung kommunaler Strassenrichtplan

Das kantonale Strassengesetz benennt die Einteilung der Gemeindestrassen (Kategorien), die im kommunalen Strassenrichtplan Verwendung finden müssen. Jedoch wird eine Definition dieser Strasseneinteilung nicht festgehalten. Die Gemeinde Neuhausen am Rheinfall gibt für die Gemeindestrassen neue Definitionen vor. Dies soll insbesondere dem Verständnis über die Strasseneinteilung dienen.

Verkehrsorientierte Strassen

Die wohl wichtigste Unterscheidung für die Einteilung (Strassenkategorien) der Gemeindestrassen ist der Begriff der «verkehrsorientierten Strassen». Bei verkehrsorientierten Strassen handelt es sich um Strassen in der Gemeinde, bei denen der motorisierte Individualverkehr sowie der öffentliche Verkehr eine wichtige Rolle spielt und für eine effiziente Verkehrsabwicklung bestimmt sind, indem sie sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen (Lieferverkehr, Bus, LKW). Aber auch der Langsamverkehr ist bei verkehrsorientierten Strassen zu berücksichtigen. Die verkehrliche Verträglichkeit soll gegeben sein. Sie bilden das «übergeordnete» lokale Netz in der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall ab und werden gemäss der Einteilung im kommunalen Strassenrichtplan ausschliesslich den Hauptstrassen zugeordnet. Handelt es sich um keine verkehrsorientierte Strasse, erfolgt die Einteilung nach der Funktion in das untergeordnete Strassennetz der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall. Dies sind Sammelstrassen sowie Erschliessungsstrassen oder Güter- und Waldstrassen.

Klassifizierung

Die Gemeindestrassen werden durch Hauptstrassen, Sammelstrassen, Erschliessungsstrassen, Privatstrassen unterteilt. Dazu kommen: Güterstrassen, Waldstrassen sowie Gehwege innerorts und ausserorts.

Langsamverkehrsnetz

Von Bedeutung ist das Fuss- und Velonetz. Die Netze verlaufen auf den zuvor benannten Gemeindestrassen und Wegen. Im Strassenrichtplan werden diese deswegen überlagernd abgebildet.

7.1 Hauptstrassen

Hauptstrassen sind verkehrsorientierte Strassen mit einem erhöhten DTV aufkommen, die mehrheitlich in das kantonale Strassennetz übergehen. Sie sind auf die Anforderungen des MIV, des ÖV sowie für den LV ausgerichtet sowie für eine effiziente Verkehrsabwicklung bestimmt und sind in der Regel durch einen breiteren

Strassenquerschnitt gekennzeichnet. Typische Hauptstrassen sind die Zentralstrasse oder die Rosenbergstrasse. Hauptstrassen stehen oft im Konflikt mit Lärmbelastungen. Beispielsweise auf der äusseren Zentralstrasse Massnahmen notwendig gewesen, die eine Lärmreduktion herbeiführen (T-30-Zone).

Anforderungen:

Hauptstrassen sollen in der Regel folgende Anforderungen erfüllen:

Funktionen	Durchleiten, Verbinden, Sammeln
Angemessene Fahrbahnbreite	Der Begegnungsfall LKW/LKW bzw.– Bus/Bus ist zu gewährleisten
Erscheinungsbild	Siedlungsorientiert gestaltet, auf Nutzung und Bebauung abgestimmt
Verkehrsberuhigungsmassnahmen	Bauliche Massnahmen möglich, aber zurückhaltende Anwendung; Verkehrsberuhigung ggf. durch Lärmreduktionsmassnahmen notwendig (z.B. T-30-Zonen)
Fussgängerschutz	Trottoir grundsätzlich beidseitig
Bus	Haltestellen auf der Fahrbahn oder als Busbuch
Schutz für die Velofahrer	Kernfahrbahn (abhängig von Gefährdung, Platz und Verkehrsbelastung)
DTV	> 3'000 – 10'000



Abbildung 4: Die innere Zentralstrasse als Hauptstrasse muss vielen Bedürfnissen entsprechen. (Gemeinde Neuhausen am Rheinfall, 2024)

7.2 Sammelstrassen (Groberschliessung)

Sammelstrassen nehmen den Verkehr aus den jeweiligen Quartiersstrassen (Erschliessungsstrassen) auf und führen diesen den Hauptstrassen oder den Kantonsstrassen zu. Sammelstrassen weisen mittlere bis geringe DTV-Werte auf und sind für die Abwicklung des ÖV (Bus) geeignet und dementsprechend ausgebaut.

Anforderungen

Sammelstrassen sollen in der Regel folgende Anforderungen erfüllen:

Funktionen	Sammeln und Erschliessen
Angemessene Fahrbahnbreite	Der Begegnungsfall LKW/PKW bzw. Bus/PKW ist zu gewährleisten.
Erscheinungsbild	auf Nutzung und Bebauung abgestimmt
Verkehrsberuhigungsmassnahmen	T-30-Zone, Tempo-30-Strecke
Fussgängerschutz	Trottoir beidseitig oder einseitig; Querungshilfen (z.B. Mittelinseln)
Bus	Haltestellen auf der Fahrbahn oder als Busbucht
Schutz für die Velofahrer	Kernfahrbahn (abhängig von Gefährdung, Platz und Verkehrsbelastung)
DTV	500 – 3'000



Abbildung 5: Die Engestrasse ist eine typische Sammelstrasse für das Oberdorf. Im Rahmen der flankierenden Massnahmen zum Galgenbucktunnel wird die Strasse auf ihre Funktionen optimiert. (Gemeinde Neuhausen am Rheinfall, 2024)

7.3 Erschliessungsstrassen (Feinerschliessung)

Erschliessungsstrassen sind typische Quartiersstrassen, die gewöhnlich in Sammelstrassen übergehen. In der Regel sind diese Strassen verkehrsberuhigt ausgebaut (Tempo-30-Zone / Begegnungszone). Auf Erschliessungsstrassen sollte der ÖV (Bus) nicht abgewickelt werden, da die Strassenquerschnitte nicht ausreichend bemessen sind. Quartiersstrassen haben geringe bis sehr geringe DTV-Werte ($DTV < 1'000$).

Anforderungen

Erschliessungsstrassen sollen in der Regel folgende Anforderungen erfüllen:

Funktionen	Erschliessen und Feinerschliessen
Angemessene Fahrbahnbreite	Feuerwehr Durchgangsbreiten durchgängig gewährleistet
Erscheinungsbild	auf Bebauung abgestimmt
Verkehrsberuhigungsmassnahmen	T-30-Zone, Begegnungszone
Fussgängerschutz	In der Regel nicht notwendig
Bus	Keine Busnutzung vorgesehen
Schutz für die Velofahrer	In der Regel nicht notwendig (ggf. individuelle Prüfung ob Notwendigkeit vorliegt)
DTV	$< 1'000$



Abbildung 6: Die Schöneeggstrasse ist eine typische Erschliessungsstrasse für das Oberdorf.
(inexo infra ag, 2024)

7.4 Privatstrassen

Strassen, die nicht im Eigentum des Kantons, der Gemeinden oder der Güterkorporation stehen, sind Privatstrassen (Art. 9 StrG). Privatstrassen sind im engeren Sinn zwar keine Gemeindestrassen, können aber trotzdem dem Gemeingebrauch dienen. Gleichzeitig sichern sie unter Umständen die Baureife (Überbaubarkeit) eines Grundstücks. Denn Strassen, welche im Strassenrichtplan nicht als Strassen aufgeführt sind, unterstehen nicht dem Strassengesetz. Folglich gelten für diese «Strassen» privatrechtliche Anforderungen wie beispielsweise Abstände für Bauten.

In der nun laufenden Revision der Bauordnung wird dies berücksichtigt, indem Zufahrten und Zugänge an die Grenze gebaut werden dürfen, sofern von ihnen keine schädlichen oder lästigen Immissionen ausgehen. Andernfalls ist ein Mindestabstand von 2.50 m einzuhalten. Dieser Mindestabstand gilt heute für Zufahrten, welche nicht dem Strassengesetz unterstellt sind, da in der Bauordnung heute nichts anderes für Zufahrten oder Zugänge definiert ist.

Anforderungen

Privatstrassen müssen privatrechtlichen Anforderungen nachkommen. Diese sind individuell zu berücksichtigen.



Abbildung 7: Übergang des Wildenstiegs zum privaten Rheinhofgässchen. (inexo infra ag, 2024)

7.5 Güterstrassen

Güterstrassen sind Strassen und Bewirtschaftungswege, die landwirtschaftliche Liegenschaften erschliessen und die vorwiegend der Landwirtschaft dienen.

7.6 Waldstrassen

Waldstrassen sind dem Waldgesetz unterstellt. Waldstrassen im Sinne der kantonalen Gesetzgebung sind Strassen, die durch den Wald führen, eine Fahrbahnbreite von höchstens 3,5 m aufweisen und vornehmlich der Pflege und Nutzung des Waldes dienen. Waldstrassen dürfen insbesondere nur mit Motorfahrzeugen zu forstlichen Zwecken sowie jagdlichen und landwirtschaftlichen Zwecken oder für militärische und andere öffentliche Aufgaben befahren werden.

7.7 Gehweg

Gemäss dem Datenmodell des Kantons wird der Gehweg wie folgt definiert: «Funktion Gehweg (reine Fusswege ohne Trottoir)». Im Gegensatz zum Gehweg ist das Trottoir strassenbegleitend: «ein Bürgersteig, Gangsteig, Gehsteig oder ein Trottoir, der in der Regel mit einem Bordstein/Randstein oder durch einen Grünstreifen von einer Hauptfahrbahn abgetrennt ist und neben ihr verläuft.»

7.8 Ortstafeln

Die Standorte der Ortstafeln wurden gemäss dem Ist-Zustand übernommen. Die Standorte sollen überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Von zunehmender Bedeutung ist das siedlungsinterne Fusswegnetz, für das die Gemeinden zuständig sind. Ein überschaubares, sicheres und attraktives Fusswegnetz trägt dazu bei, vermehrt Wege zu Fuss zurückzulegen und den Modalsplit (Anteil der benutzten Verkehrsmittel) zu verbessern.

Das Fusswegnetz setzt sich aus Gehwegen und strassenbegleitenden Wegen (Trottoirs) zusammen. Gemäss Vorgaben aus dem Strassengesetz sind Gehwege im Strassenrichtplan zu erfassen. Zur Sicherstellung einer gesamtheitlichen Betrachtung der Fusswegverbindungen, werden die Trottoirs im Strassenrichtplan als Informationsinhalt ebenfalls dargestellt, haben jedoch keine rechtliche Verbindlichkeit.

Das siedlungsinterne Fusswegnetz ist gemäss Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan (KRP) auf die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, auf Schulen, zentrale Dienste, Orte des täglichen Bedarfs und Naherholungszonen auszurichten. Dabei ist auf die Belange Sicherheit (Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit) und gute Zugänglichkeit besonderen Wert zu legen. Bei Querungen von mehrspurigen Fahrbahnen ist in der Regel eine Fussgängerschutzinsel vorzusehen. Fehlende Fusswegverbindungen werden im Strassenrichtplan als "projektierte Gehwege" dargestellt. Die im Strassenrichtplan eingetragene Lage der Verbindung ist als richtungsweisend zu verstehen, da oftmals noch kein Projekt vorliegt.

Gehwege im Ausserortsbereich werden im Strassenrichtplan ebenfalls dargestellt. Dabei handelt es sich um wichtige Fusswegverbindungen, teilweise auch Wanderwege, welche auch langfristig eine rechtliche Grundlage benötigen. Diese Wege sind, entsprechend ihrem Nutzen, zu unterhalten.

Das Veloroutennetz des Kantons besteht gemäss dem KRP aus einem «Alltagsnetz» (Schule, Arbeit, Einkauf etc.) und einem «Freizeitnetz» (Tourismus, Erholung). Das Veloroutennetz auf Stufe Kanton ist grenzüberschreitend abgestimmt. Für die kantonalen Velorouten im Ausserortsbereich ist Tiefbau Schaffhausen zuständig. Die Gemeinde hat diese Einteilung des Velonetzes übernommen und bereits im Langsamverkehrskonzept mit Alltagsverkehr und Tourismusverkehr aufgezeigt (Langsamverkehrskonzept, Fuss- und Veloverkehr, Neuhausen am Rheinfall, 19.12.2016). Das Velonetz der Gemeinde schliesst an das Velonetz des Kantons an und ist mit diesem abgestimmt.

Alltagsnetz

Sie erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden, Freizeitanlagen sowie Velowegnetze für die Freizeit

Freizeitnetz

Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete. Sie umfassen Strassen, Velowege, Wege, signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen und ähnliche Infrastrukturen. Sie erschliessen und verbinden insbesondere für die Erholung geeignete Gebiete und Landschaften sowie Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Freizeitanlagen und touristische Einrichtungen.

Freizeitverkehr ist alles, was nicht Pendlerverkehr (Erwerbstätigkeit oder Ausbildung), Einkaufs-/Versorgungs- oder Geschäftsverkehr ist. Deshalb ist der Anteil des Freizeitverkehrs am Gesamtverkehr entsprechend hoch. Freizeitverkehr kann auch Alltagsverkehr sein (z.B. Velofahrt zum regelmässigen Sporttraining). Selbst im Velogesetz ist in Art. 3 Abs. 3 die Erschliessung von Freizeit- und Sportanlagen unter Alltagsverkehr aufgeführt. Was in Art. 4 als Freizeitverkehr bezeichnet wird, ist Ausflugs- und Tourismusverkehr. Die übliche verkehrsplanerische Definition von Freizeitverkehr umfasst sehr viele Aktivitäten, unter anderem: Besuch von Freunden, Gastrobefuch, Besuch von Kultur- und Sportveranstaltungen, aktiver Sport, Ausflug, oder Ferien.

10.1 Einführung

Die räumliche Entwicklung der Gemeinde Neuhausen am Rheinfluss findet derzeit und auch künftig innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets statt. Grund hierfür ist, dass die Gemeinde kein neues Bauland in Anspruch nehmen kann. Ferner wurde mit der Annahme des revidierten Raumplanungsgesetzes im Jahr 2013 der Strategie «Innenentwicklung vor Aussenentwicklung» zugestimmt. Das Gesetz verlangt, dass die Siedlungsentwicklung prioritär in den bestehenden Bauzonen erfolgen soll.

Die Gemeinde Neuhausen am Rheinfluss hat für ihre Innenentwicklung eine Siedlungsentwicklungsstrategie gemäss Festsetzung 2-3-1/1 des Kantonalen Richtplans (KRP) erarbeitet (vgl. Kommunalen Richtplan vom 31. August 2021, Siedlungsentwicklungsstrategie, Ziff. 2.2 ff). Kerninhalt der Strategie ist es insbesondere, aufzuzeigen, wie die Gemeinde eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen in den einzelnen Quartieren oder im Zentrum erreicht. Die Strategie umfasst sechs Strategieansätze. Diese sind: «Belassen, Erhalten, Erneuern, Weiterentwickeln sowie Umstrukturieren und Neuentwickeln».

Für die Abstimmung der Sachbereiche Siedlung und Verkehr sind insbesondere die Strategieansätze Weiterentwickeln, Umstrukturieren und Neuentwickeln von Bedeutung. Dies deswegen, weil mit der Umsetzung dieser Strategieansätze eine Erhöhung der baulichen Dichte sowie eine Erhöhung der Raumnutzer einhergeht, was wiederum zu Mehrverkehr führen kann. Die grundsätzliche Frage der Erschliessungssituation stellt sich hierbei nicht, da die Bauzonen in der Gemeinde erschlossen sind. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist aus diesem Grund an die Siedlungsentwicklungsstrategie abgestützt. Für die Gebiete, die von der Siedlungsentwicklungsstrategie nicht oder nur wenig betroffen sind, muss die Abstimmung von Siedlung und Verkehr nicht erfolgen, da hierfür kein Handlungsbedarf besteht.

Folgende Gebiete sind für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr von Bedeutung:

- Zentrum mit angrenzenden Quartieren, SIG-Areal und IVF Hartmann Areal
- RhyTech-Areal mit Badischer Bahnhofstrasse und Brunnenwiesenquartier
- Quartier Charlottenweg mit Schwanenfels und Oberdorf

10.2 Übergeordnete Strassennetz

Das übergeordnete Strassennetz (Kantonsstrassen) in der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall wird von der Schaffhauserstrasse, der Klettgauerstrasse sowie der Zollstrasse und der Rheinfallstrasse unterteilt. Die Klassifizierung der Kantonsstrassen liegt in der Zuständigkeit des Kantons und wird im kantonalen Strassenrichtplan abgebildet.

Schaffhauserstrasse (Kreisel Scheidegg–Knoten Rheinhof): Hauptachse Barga–Schaffhausen, H4, überregionale Strasse, DTV 9'100 (2020)

Innere Klettgauerstrasse (Knoten Rheinhof–Knoten Kreuzstrasse): Hauptachse Barga–Schaffhausen, H4, überregionale Strasse, DTV 13'500 (2020)

Äussere Klettgauerstrasse (Knoten Rheinhof–Knoten Kreuzstrasse): Hauptachse Neuhausen–Erzingen, H13, überregionale Strasse, DTV 6'100 (2020)

Zollstrasse: Hauptachse Barga–Schaffhausen, H4, überregionale Strasse, DTV 10'200 (2020)

Rheinfallstrasse (Knoten Rheinhof–Kreisel Rheinfall- und Industriestrasse): Hauptachse Neuhausen–Nohl, 715, überlokale Strasse, DTV 6'700 (2021)

Neben ihrer Hauptfunktion für die Gewährleistung des Durchgangsverkehrs haben die Kantonsstrassen einen hohen Einfluss auf die Erschliessungsfunktion der direkt angrenzenden Bebauungen respektive Quartiere. Hierbei spielt die verkehrliche Verträglichkeit mit dem Langsamverkehr eine wichtige Rolle. Besonders an der inneren Klettgauerstrasse wird die Siedlungsinnenentwicklung voranschreiten. Dies ist durch den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) «RhyTech-Areal» begründet. ESP sind gemäss der Definition des KRP Schlüsselflächen für künftige Siedlungsentwicklungen mit hoher Nutzungsdichte, die sich aufgrund ihrer Lage, Grösse und Erreichbarkeit besonders gut für solche Entwicklungen eignen. Hier werden attraktive Flächen für eine intensive bauliche Nutzung, wie grössere Wohn- und Gewerbeprojekte sowie publikumsintensive Nutzungen zur Verfügung gestellt. Die ESP sind mit dem öffentlichen Verkehr hervorragend erschlossen und tragen zur Entwicklung eines urbanen Umfeldes bei. Sie stellen besondere Anziehungspunkte innerhalb des Agglomerationskernraums und auch darüber hinaus dar. Eine hohe Siedlungsqualität ist dabei Voraussetzung.

Im Rahmen der flankierenden Massnahmen zum Galgenbucktunnel werden für die Achse Schaffhauserstrasse – Klettgauerstrasse umfangreiche Aufwertungsmassnahmen durchgeführt, die zum einen mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden (zum Beispiel RhyTech-Areal). Zum anderen werden die jeweiligen Anbindungen an die Gemeindestrassen mit den Aufwertungsmassnahmen abgeglichen und angepasst.

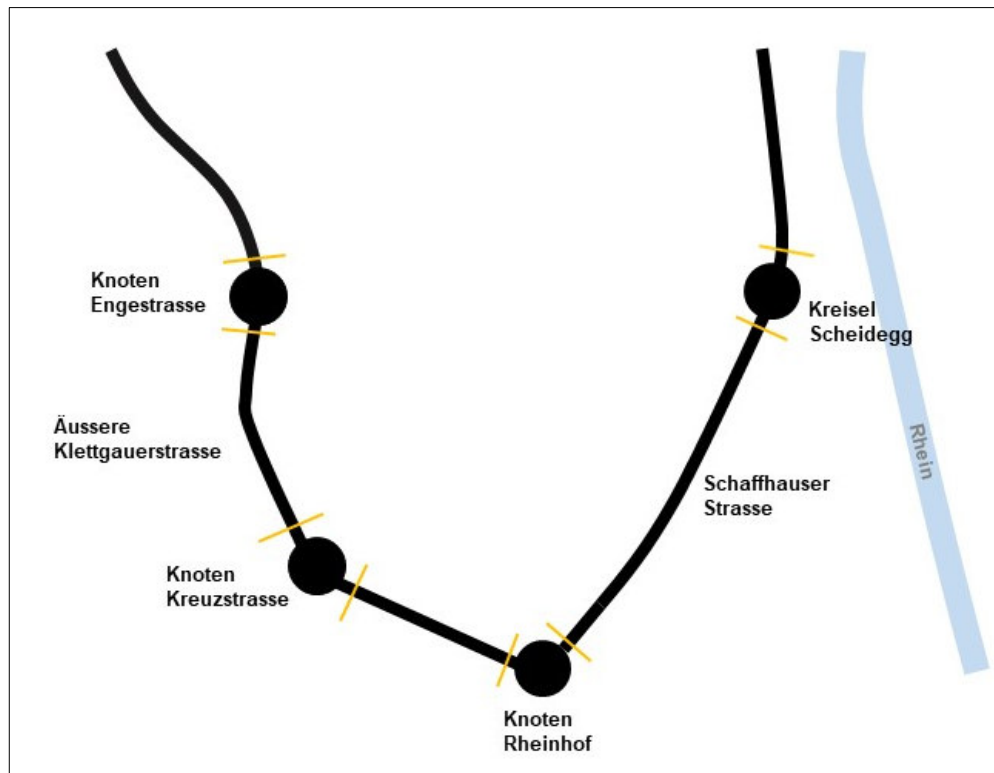


Abbildung 8: ÖV- Abschnitte und Knoten «Flankierende Massnahmen» Galgenbucktunnel (Ernst Basler Partner, 2014)

Die Aufwertungsmassnahmen werden im Zuge von Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen umgesetzt. Somit kommen sowohl übergeordnete als auch kommunale Planungsziele und Planungsgrundsätze zum Tragen, die insbesondere der Förderung des ÖV und des LV zugutekommen.

Kritische Auslastung Knoten Kreuzstrasse

Im Bereich der Zollstrasse und Knoten Kreuzstrasse liegt eine kritische Auslastung vor. Die Zollstrasse verbindet den Knoten Kreuzstrasse mit dem Zollübergang Neuhausen – Jestetten, der von ca. 10'000 Fahrzeugen pro Tag passiert (DTV) wird. Auf der inneren Zollstrasse vor dem Knoten Kreuzstrasse beträgt der Verkehr rund 13'000 Fahrzeuge pro Tag, was als nicht siedlungsverträglich einzustufen ist. Die Kapazitätsgrenze der Zufahrtsachse ist während der Spitzenverkehrszeit am

Knoten Kreuzstrasse erreicht, was zu Rückstau und Behinderungen der Busse führen kann.

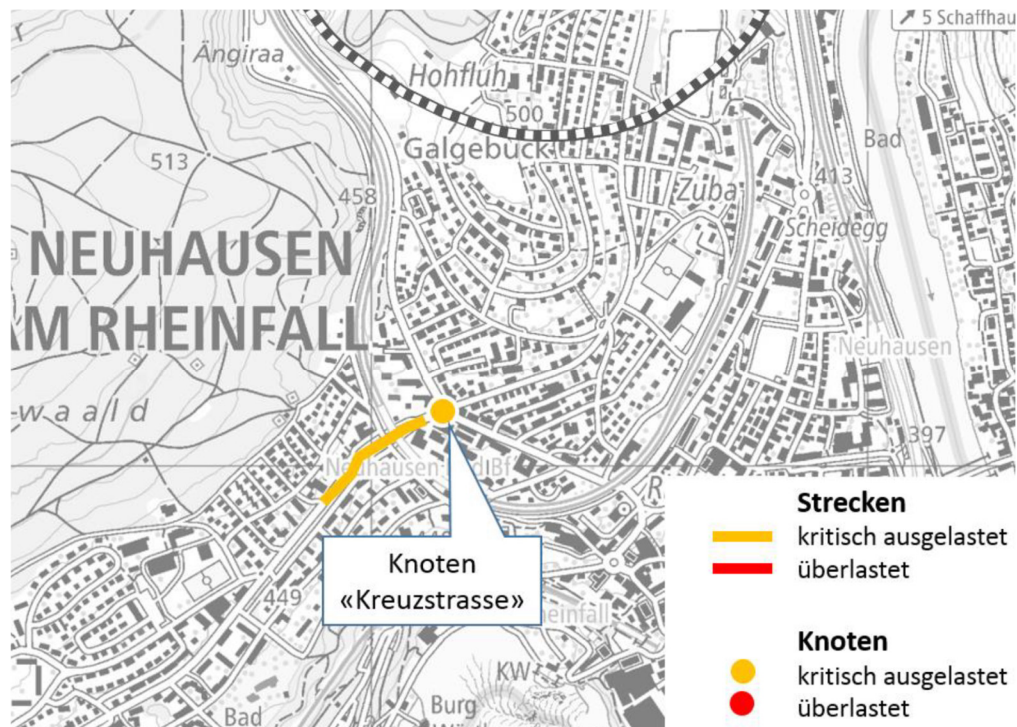


Abbildung 9: Strecken- und Knotenauslastungen 2019 (Verkehrsmessungen 2019 und Experteneinschätzung Tiefbau SH, 2019)

Im Rahmen der Flankierenden Massnahmen zum Galgenbuckeltunnel soll der Knoten Kreuzstrasse zu einem Kreis mit Bypass umgebaut werden und damit die kritische Auslastung des Knotens aufgelöst respektive der Verkehrsfluss effizienter gestaltet werden.

Mit Umsetzung der flankierenden Massnahmen zum Galgenbuckeltunnel besteht für den kommenden Richtplanhorizont (10 Jahre) kein weiterer Handlungsbedarf betreffend die Kantonsstrassen für die Gemeinde Neuhausen am Rheinfall.

10.3 Zentrum mit ESP SIG-Areal und Areal IVF Hartmann AG

Die Abstimmung Siedlung und Verkehr dient insbesondere der Sicherstellung der Erschliessungsfunktionen sowie der Überprüfung der verkehrlichen Verträglichkeit des Strassenraums mit der Siedlungsentwicklung. Das Siedlungsgebiet der Gemeinde ist in klassische Wohnquartiere, Wohn- und Arbeitsgebiete, Gewerbegebiete (Industriegebiete) sowie Areale mit Mischnutzungen (RhyTech-Areal, SIG Areal) und dem Zentrum gegliedert. Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung bilden gemäss der kommunalen Siedlungsentwicklungsstrategie das Zentrum sowie das

SIG Areal. Das Zentrum soll in seiner Funktion als Begegnungs-, Wohn- und Arbeitsraum mit Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs verstärkt werden. Das Areal Kirchacker liegt im Herzen des Zentrums und soll auch vermehrt – wie auch der Industrieplatz – eine Begegnungsfunktion für die Einwohnerinnen und Einwohner erfüllen.

Das SIG Areal ist der «urbane» Kern der Gemeinde. Das Projekt «Transformation SIG Areal» wird über mehrere Generationen hinweg umgesetzt werden. Die ehemaligen Industriebauten auf dem SIG Areal bieten interessante Ergänzungen und attraktive Wohnangebote. Im weiteren Umkreis des Zentrums haben sich ausgedehnte Wohnzonen entwickelt: die sonnigen Aussichtswohnlagen im Oberdorf von den Herbstäckern bis zum Trubegüetli und im Unterdorf ein ruhiges Wohnquartier, zentrumsnah mit hervorragender Verkehrsinfrastruktur. Die Nähe zum Rhein, zur Kulturlandschaft und zum Wald gehören zu den Vorzügen dieser Lagen. Die hohe Lebensqualität in diesen Wohngebieten soll erhalten bleiben. Im Rahmen der baurechtlichen Vorgaben des Zonenplans hat die Grundeigentümerschaft die Möglichkeit zur notwendigen Modernisierung des überalterten Gebäudebestands. Mit der Ausschöpfung der Ausnützungsziffern, der Bauhöhen und der Grenzabstände bestehen genügend Anreize zur inneren Entwicklung.

Mit Blick auf die älter werdende Gesellschaft ist auch die Planung von Alterswohnungen, von Angeboten des betreuten Wohnens und von generationendurchmischten Wohnformen zu ermöglichen. An den gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten soll die bauliche Entwicklung angeschoben werden, so im Brunnenwiesenquartier im Nahbereich des Badischen Bahnhofs und im Gebiet Scheidegg.

Nach der Eröffnung des Galgenbucktunnels sind die flankierenden Massnahmen auf der Klettgauer-, Schaffhauser- sowie der Enge- und der Rosenbergstrasse umzusetzen. Mittels Agglomerationsprogrammen des Bundes sollen der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr verbessert werden.

Überprüfung Verträglichkeit Zentrumsverdichtung

Die Gemeinde hat für die Überprüfung der verkehrlichen Verträglichkeit des Strassenraums mit der Zentrumsverdichtung zusammen mit dem Planungs- und Naturschutzamt eine Studie in 2016 erstellt (Studie Verkehrliche Grobbeurteilung Zentrumsverdichtung Neuhausen, SNZ Ingenieure und Planer AG, 2016). Für die Studie wurde das gesamte Zentrum inklusive des unmittelbaren Umfeldes betrachtet. Die Schwerpunkte lagen hierbei beim IVF Hartmann Areal und dem SIG-Areal sowie dem Kirchacker-Areal und den Überbauungen betreffend Posthof Süd, Wil-

denstrasse-Chilesteig sowie dem Industrieplatz Ost und Nord. Ob die Zentrumsentwicklung trotz der zentralen Lage und der sehr guten ÖV-Erschliessung zusätzlicher Motorfahrzeugverkehr generiert, musste abgeprüft werden. In einzelnen Bauvorhaben betrachtet, ist ein Mehrverkehr durch Motorfahrzeuge relativ gering. In der Summe kann jedoch erheblicher Zusatzverkehr entstehen. Die Aufgabe bestand darin, die Menge des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit der geplanten Verdichtung grob abzuschätzen und die Verträglichkeit zu beurteilen. Hierfür wurden auch Verkehrsmessungen auf den wichtigsten Strassen im Zentrum durchgeführt.

Bei der Verträglichkeit ist jedoch nicht die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes gemeint, sondern die strassenräumliche Verträglichkeit des MIV mit den Zentrumsnutzungen, insbesondere mit dem Fuss- und Veloverkehr. Mit der Siedlungsverdichtung wird die Qualität des Strassenraums für die Velofahrenden und die zu Fussgehenden wichtiger. In Zentrumsbereichen hat sich ein Schwellenwert der strassenräumlichen Verträglichkeit von 8'000 – 10'000 Mfz / Tag herauskristallisiert. Bei dem Ausbaustandard der Strassen im Zentrum der Gemeinde Neuhausen am Rheinfluss liegt der Schwellenwert im unteren Bereich. Die Ergebnisse der Studie zeigen auf, wie die Verträglichkeit auf den im Zentrum befindlichen Strassen bei der künftigen Siedlungsentwicklung gegeben ist.

Verkehrswirkung SIG-Areal bei Hapterschliessung Badstrasse

Aufbauend der Studie aus 2016 wurde die Verkehrswirkung des SIG-Areals bei Hapterschliessung durch die Badstrasse für den Entwicklungsschwerpunkt «SIG-Areal» abgeklärt. Die aktuelle Studie führt die Methodik der Analyse betreffend der verkehrlichen Grobbeurteilung Zentrumsverdichtung aus 2016 fort und zeigt die Verkehrswirkungen der Erschliessung des SIG-Areals ausschliesslich durch die Badstrasse auf und beurteilt diese. Hierbei werden auch die Verkehrszahlen von 2016 mit den Zahlen von 2021/2022 verglichen. Der Zeithorizont für die Abschätzung der Verkehrsentwicklung ist 2040 (20 Jahre). Diese beiden Studien bilden eine wesentliche Grundlage, betreffend die Abstimmung von Verkehr und Siedlung. Somit konnten im Rahmen des Strassenrichtplans die verschiedenen Strassen der Klassifizierung zugeordnet werden (Hauptstrasse, Sammelstrasse, Erschliessungsstrasse etc.).

Wesentliche Ergebnisse der verkehrlichen Verträglichkeit im Zentrum mit Siedlungsinnenentwicklung

Nachstehend werden die wichtigsten Erkenntnisse aus der Studie aufgeführt, die gleichzeitig im direkten Zusammenhang mit der Siedlungsinnenentwicklung im Zentrum der Gemeinde Neuhausen am Rheinflall stehen:

- Die Zunahme der Verkehrsbelastung im Zentrum durch die Siedlungsentwicklung bis 2040 ist moderat (in Grössenordnung rund + 20%).
- Die Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs beträgt rund 1% pro Jahr, was der durchschnittlichen Verkehrszunahme in Agglomerationsräumen entspricht und somit keine Besonderheit für das Zentrum der Gemeinde darstellt.
- Die Verkehrsbelastung der Badstrasse – als Haupteinschliessung des Entwicklungsschwerpunkts SIG-Areal – entspricht der einer Quartierstrasse (Erschliessungsstrasse), und am Knoten Bad-/Rheinstrasse ergeben sich keine Leistungsprobleme. Für die Beurteilung der Verkehrswirkung der Siedlungsentwicklung im Zentrum ist die Badstrasse und der Anschluss an die Rheinstrasse nicht massgebend.
- Relevant sind die sensiblen Strassenräume im Zentrum. Aufgrund der angenommenen Verkehrsausrichtung und der Verkehrsumlegung auf das Strassennetz verteilt sich der Verkehr der Zentrumsentwicklung vor allem auf die Zentralstrasse (alle Abschnitte) und die Wildenstrasse. Die Zunahme des Verkehrs liegt im üblichen Bereich.
- Die Verträglichkeit auf den Strassenräumen im Zentrum ist gegeben. Für die noch aufzuwertenden Strassenräume sind Aufwertungsmassnahmen für den Langsamverkehr besonders zu berücksichtigen (Zielformulierungen gemäss kommunaler Richtplan). Der Grenzwert für die strassenräumliche Verträglichkeit liegt bei 8'000 – 10'000 Fahrzeuge (DWV). Für den Zentrumsperimeter wird ein Grenzwert von 8'000 Fahrzeugen ausgegangen.

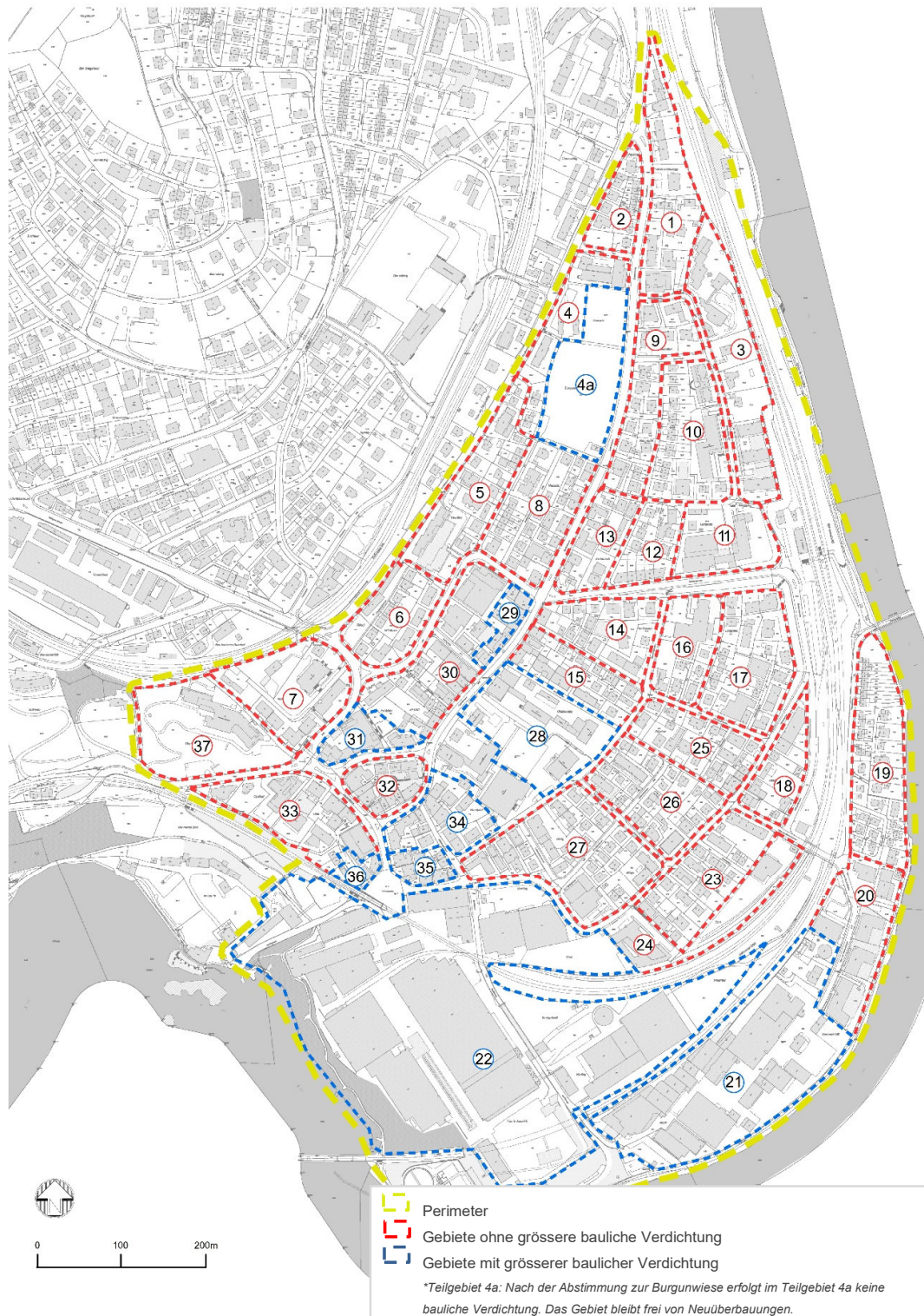


Abbildung 10: Verkehrliche Verträglichkeiten Zentrum mit Siedlungsentwicklung (inexo infra ag, 2024)

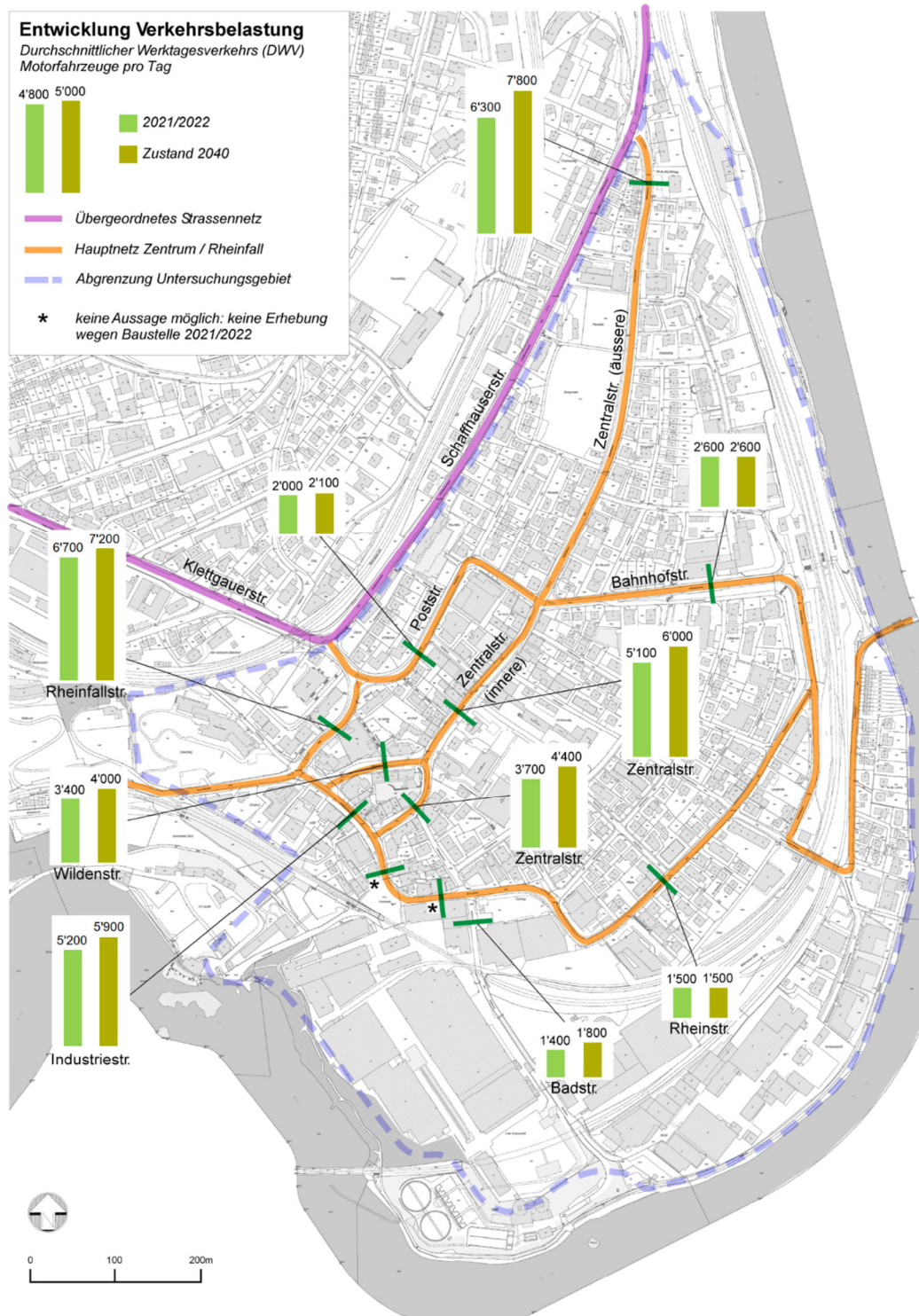


Abbildung 11: Entwicklung Verkehrsbelastung (inexo infra ag, 2024)

10.4 ESP RhyTech-Areal

Die Beurteilung der Verkehrserschliessung für den ESP RhyTech-Areal wurde durch ein Verkehrsgutachten der Firma Ernst Basler+Partner AG, Zürich, (30.11.2012) im Rahmen des Quartierplans «RhyTech-Quartier, Teilgebiet A» durchgeführt.

Das ESP RhyTech Areal ist mit dem Bus sowie der S-Bahn sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und regional gut vernetzt (Gütekategorie A). Mit der unmittelbaren Lage an den Kantonsstrassen Schaffhauser-, Klettgauer- und Zollstrasse zudem optimal an das übergeordnete Strassennetz angebunden.

Das Verkehrsgutachten hat aufgezeigt, dass die Quartierserschliessung für den motorisierten Verkehr über die Badische Bahnhofstrasse zu erfolgen hat. Ab Zollstrasse und Klettgauerstrasse sind keine Zufahrten möglich (ausser beim Knoten Kreuzstrasse, Rettungszufahrt). Die Anbindung des ESP RhyTech-Areal sowie die innere Durchwegung des Areals sind auf die künftige Gesamtnutzung des Quartiers (Sonderzone RhyTech-Quartier A und B) ausgelegt. Angestrebt wird eine freie Durchgängigkeit zwischen den Teilarealen.

10.5 Oberdorf

Das Oberdorf ist ein stabiles Wohngebiet mit einer hohen Wohnqualität insbesondere für Familien und Senioren. Es ist ausschliesslich der Wohnnutzung zugeordnet und wird sich baulich wenig verändern. Aufzonungen sind im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung nicht festgelegt. Die Erschliessung ist gewährleistet. Für das Oberdorf besteht somit kein Handlungsbedarf für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Rahmen der baulichen Siedlungsinnenentwicklung.

10.6 Brunnenwiesenquartier

Das Brunnenwiesenquartier ist gut bis sehr gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen und verkehrsberuhigt ausgebildet. Es wird insbesondere über die Brunnenwiesenstrasse und die Rhenaniastrasse und weiteren kleinen Seitenstrassen erschlossen. Die Brunnenwiesenstrasse weist einen DTV von < 500 (Verkehrsmessung Verwaltungspolizei Neuhausen am Rheinfall 2019) auf und spiegelt somit eine typische Quartiersstrasse wider.

Der kommunale Richtplan weist für das Quartier die Siedlungsentwicklungsstrategie «umstrukturieren» aus. Somit soll sich das Brunnenwiesenquartier im Rahmen der Innenentwicklung über einen Ersatz der bestehenden Baustrukturen oder einer Transformation der Siedlungsstruktur verändern können.

Durch die Möglichkeit für eine bauliche Umstrukturierung im Brunnenwiesenquartier ist auch von einer Erhöhung der Raumnutzer sowie einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens auszugehen. Ein erheblicher Mehrverkehr – der sich negativ auf das Quartier auswirkt – wird durch die Möglichkeit zur baulichen Entwicklung aber nicht generiert werden, da die Erhöhung der Ausnützungsziffer für die Wohnzone 3 und die Wohnzone 4 oder die Erhöhung der Geschosshöhen durch Aufzonen von der Wohnzone 3 zu der Wohnzone 4 moderat in der künftigen Bauordnung respektive dem Zonenplan ausfällt. Die Qualitäten des Quartiers sollen erhalten respektive verbessert werden. Zudem wird der ruhende Verkehr mit einer baulichen Neuausrichtung im Brunnenwiesenquartier unterirdisch gelöst werden (mehrheitlich Quartierplanpflicht). Damit kann eine Optimierung des Strassenraums der Brunnenwiesenstrasse vom ruhenden Verkehr herbeigeführt werden.

Die Brunnenwiesenstrasse hat somit weiterhin die Funktion einer Erschliessungsstrasse und die Badische Bahnhofstrasse die Funktion einer Sammelstrasse.

10.7 Quartier Charlottenweg / Schwanenfels

Die Bebauungen am Schwanenfels mit Charlottenweg wurden mehrheitlich zwischen 1950 – 1980 realisiert. Den markantesten Punkt bildet das Hochhaus am Knoten Scheidegg. Das Hochhaus prägt das Ortsbild respektive das östliche Eingangstor von Neuhausen am Rheinfluss wesentlich. Die überwiegende Wohnbebauung hat eine beschränkte Attraktivität auf das Wohnumfeld und beherbergt ein tendenziell einseitiges Wohnungsangebot. Das Quartier soll weiterentwickelt werden. Eine erhebliche Erhöhung der Ausnützung respektive der baulichen Dichte findet im Rahmen der Nutzungsplanung nicht statt. Von einem starken Anstieg der Raumnutzer im Quartier ist daher nicht auszugehen.

Das Gebiet wird über den Charlottenweg erschlossen. Dieser führt den Verkehr direkt auf das Kantonsstrassennetz zu. Der Charlottenweg dient zudem der Erschliessung des Charlottenfelsareals. Der Anschluss des Charlottenwegs an die Schaffhauserstrasse wurde im Rahmen der flankierenden Massnahmen zum Galgenbuckeltunnel erneuert und optimiert sowie auf die künftigen Verhältnisse angepasst. Der Übergang zum Charlottenweg wurde angepasst und aufgewertet. Somit besteht kein weiterer Handlungsbedarf für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

10.8 Quartier Urwerf

Das Schaffhauser Quartier Urwerf ist von Neuhausen am Rheinfall mit dem Velo nur über lange Umwege erreichbar. Möglichkeiten für eine direkte Anbindung sind vorhanden, jedoch im Privatbesitz oder ungenügend ausgebaut. Die Veloanbindung soll im Rahmen eines separaten Projekts geprüft und umgesetzt werden.

11 Schwachstellen

Im Rahmen der Ausarbeitung des Strassenrichtplans werden auch die Schwach- oder Gefahrenstellen für den Fuss- und Veloverkehr erhoben. Diese werden in zwei separaten Plänen «Schwachstellen Fussverkehr» und «Schwachstellen Veloverkehr» dargestellt. Durch die Erhebung können Schwachstellen lokalisiert und behoben werden.

Eine wesentliche Grundlage für die Schwachstellen bildet das «Konzept Fuss- und Veloverkehr Neuhausen am Rheinfall» von 2016. Die in dem Konzept aufgeführten Schwachstellen, Gefahrenstellen oder Netzlücken wurden überprüft und im Rahmen der vorliegenden Revision – wenn noch bestehend – aufgenommen.

11.1 Schwachstellen Fussverkehr

Die Erhebung der Schwachstellen erfolgte durch die Projektgruppe, welche auch die Strassenrichtpläne erstellt hat. Mit der Erhebung der Schwachstellen soll das Fusswegnetz lückenlos, sicher und konfliktfrei werden. Daher sollen diese erkannt und aufgezeigt werden sowie schlussendlich Lösungsansätze definiert werden, wie diese behoben werden können.

In einem ersten Schritt wurde das Fusswegnetz festgelegt, wobei davon ausgegangen wird, dass Fussgänger im Innerortsbereich sämtliche Strassen nutzen können sollten (Strasse oder Trottoir). Dieses setzt sich daher im Wesentlichen aus Gehwegen, Trottoirs und Erschliessungsstrassen zusammen. Anschliessend wurden die Schwachstellen aufgrund von messbaren Kriterien als auch aufgrund von subjektiven Eindrücken erhoben.

Schwachstellenkriterien:

Folgende Schwachstellenkriterien wurden angewendet:

Gefahrenstellen	Gefahrenstellen beinhalten unter anderem fehlende Trottoirs bei stark frequentierten Strassen oder Schulwegen, unsichere Querungsstellen, Gefährdung aufgrund Mischnutzung (beispielsweise mit Veloverkehr).
Netzlücken	Netzlücken werden aufgeführt, wo eine physische Verbindung fehlt (Bsp. Gehweg oder Querungsstelle) oder nicht öffentlich nutzbar ist (private Fusswege).
Anlagemangel	Ein Anlagemangel besteht bei wichtigen bestehenden Verbindungen, welche jedoch einer gewissen Nutzerschaft (Bsp.

	Rollstuhl) nicht oder nur eingeschränkt zur Verfügung steht.
Fussgängerführung an Knoten	Bei den Fussgängerführungen an Knoten sind die Fusswegverbindungen durch fehlende direkte Verbindungen oder Konfliktstellen beeinträchtigt.
Diverse Unstimmigkeiten	Diverse Unstimmigkeiten bestehen in der Regel dort, wo unterschiedliche, teilweise auch mehrere Ursachen den Fussverkehr einschränken (Bsp. Konfliktstellen mit Auto- und Veloverkehr, fehlende Übersichtlichkeit bei Knoten).



Abbildung 12: Gefahrenstelle aufgrund fehlendem Trottoir an der Engestrasse (inexo infra ag, 2024)

11.2 Schwachstellen Veloverkehr

Die Erhebung der Schwachstellen erfolgte auf kommunaler Stufe durch die Projektgruppe, welche auch die Strassenrichtpläne erstellt hat. Gleichzeitig wurde im Auftrag von Tiefbau Schaffhausen für die Alltagsverbindungen des kantonalen Veloroutennetzes eine Schwachstellenanalyse inkl. Lösungsansätze zur Behebung der Schwachstellen durch das Planungsbüro ewp (heute Lajo AG), Zürich erstellt. Mit der Erhebung der Schwachstellen soll das Velonetz lückenlos, sicher und konfliktfrei werden. Daher sollen diese erkannt und aufgezeigt werden und schlussendlich Lösungsansätze definiert werden, wie diese behoben werden können.

In einem ersten Schritt wurde das Velonetz festgelegt (Routen), wobei im Innerortsbereich grundsätzlich sämtliche Strassen für den Veloverkehr nutzbar sein sollen. Anschliessend wurden die Kriterien für die Schwachstellen definiert. Während bei der Erhebung durch den Kanton nur messbare Kriterien verwendet wurden, wurden auf kommunaler Ebene nebst den messbaren Kriterien auch subjektive Eindrücke aufgrund der zahlreichen Erfahrungen auf dem Velonetz der Gemeinde angewendet. Zudem werden auch noch nicht umgesetzte flankierende Massnahmen des Agglomerationsprogramms aufgeführt.

Schwachstellenkriterien:

Folgende Schwachstellenkriterien wurden auf kommunaler Stufe angewendet:

Mischverkehr bei zu hohem DTV und/oder zu hohem Tempo	Massgebend ist die signalisierte Geschwindigkeit sowie das Verkehrsaufkommen. Ab einer gewissen Verkehrsmenge und zu hohem Tempo ist die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet. Im Grundsatz wurden die Kriterien gemäss dem Bericht der kantonalen Schwachstellenanalyse angewendet. Zusätzlich wurden bei Strassen, welche zu Schulen oder Sport- und Freizeiteinrichtungen führen, ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis vorausgesetzt.
Zu schmale Velostreifen	Der Velostreifen entspricht nicht den allgemein gültigen Normen (Bsp. VSS-Norm).
Funktionale Netzlücke	Abschnitte im Velonetz, welche aufgrund von Fahrverboten, Einbahn etc. nicht befahrbar sind.
Zu schmaler Veloweg	Die Breite des Velowegs entspricht nicht den allgemein gültigen Normen (Bsp. VSS-Norm).

Fehlende physische Verbindung	Können beispielsweise Wegverbindungen, Brücken etc. sein, welche eine Verbesserung der Nutzungsmöglichkeit bewirken können.
Nicht geeignete Kernfahrbahn-Masse	Die Breite der Kernfahrbahn (Fahrbahn ohne Mittellinie und in der Regel beidseitigen Velostreifen) entspricht nicht den allgemein gültigen Normen (Bsp. VSS-Norm).
Zu schmaler Velo-Gehweg	Die Breite des Velo-Gehwegs entspricht nicht den allgemein gültigen Normen (Bsp. VSS-Norm). Dies führt zu erhöhtem Konfliktpotenzial zwischen Fussgängern und Velofahrern.
Andere Schwachstellen	Andere Schwachstellen sind Schwachstellen, welche nicht einer anderen aufgeführten Kategorie zugeordnet werden können (Bsp. nicht eingehaltene Sichtweiten, Gefährdung durch Längsparkplätze).
Diverse Unstimmigkeiten	Diverse Unstimmigkeiten liegen bei Knoten vor, wenn mehrere Ursachen den Knoten für Velofahrer gefährlich oder unattraktiv machen (keine sicheren Aufstellungsbereiche, lange Wartezeiten, Konflikt mit Fussgängern etc.).
Ungünstige Kreiselgeometrie	Ungünstige Kreiselgeometrien führen dazu, dass das gefahrene Tempo bei der Zufahrt und im Kreisel zu hoch ist und es dadurch zu einem erhöhten Gefährdungspotenzial für Velofahrer kommt oder Velofahrer im Kreisverkehr überholt werden können.
Fehlende Abstellanlagen	Innerhalb einer nützlichen Gehdistanz fehlt eine Veloabstellanlage (Bsp. Bahnhof, Geschäft).



Abbildung 13: Nutzungskonflikt beim Oberbergweg aufgrund zu geringer Breite (inexo infra ag, 2024)

12 Vorprüfung und öffentliche Auflage

1. Lesung Gemeinderat

Der Entwurf des kommunalen Strassenrichtplans wurde im Gemeinderat am 16. April 2024 in 1. Lesung gutgeheissen.

Vorprüfung

Der Entwurf des kommunalen Strassenrichtplans wurde Tiefbau Schaffhausen am 30. April 2024 zur Vorprüfung eingereicht. Die Vorprüfung ist nicht obligatorisch und soll Planungssicherheit gewähren. Die Resultate aus der Vorprüfung wurden mehrheitlich übernommen.

2. Lesung Gemeinderat

Die aufgrund der Vorprüfung bereinigte Revisionsvorlage wird vom Gemeinderat in 2. Lesung am 21. Januar 2025 zu Handen der öffentlichen Auflage beschlossen. Bei der Auflage handelt es sich um eine informelle Auflage, bei welcher Anregungen zu den Dokumenten des Strassenrichtplans eingebracht werden können. Der Gemeinderat entscheidet über die Berücksichtigung der Anregungen.

Öffentliche Auflage (informell)

Die informelle öffentliche Auflage findet vom 7. Februar bis 9. März 2025 statt. Die Rückmeldungen werden anschliessend durch den Gemeinderat behandelt.

Genehmigung

Die Revision des Strassenrichtplans wird durch den Regierungsrat genehmigt.

13 Beilagen

Beilage 1:	Liste Änderungen Strassenrichtplan
Beilage 3:	Änderungen Strassenrichtplan (Plan)
Beilage 3:	Liste Schwachstellen kommunal
Beilage 4:	Liste Massnahmen Schwachstellen kommunal
Beilage 5:	Plan Schwachstellen Veloverkehr
Beilage 6:	Plan Schwachstellen Fussverkehr