

GEMEINDE

**NEUHAUSEN
AM RHEINFALL**

CH-8212 Neuhausen am Rheinfall
www.neuhausen.ch



GEMEINDERAT

An den Einwohnerrat
Neuhausen am Rheinfall

Neuhausen am Rheinfall, 18. Februar 2020

Beantwortung der Kleinen Anfrage Nr. 2020/1 von Einwohnerrat Peter Fischli vom 18. Januar 2020 (Posteingang 21. Januar 2020) respektive vom 22. Januar 2020 in Sachen Verkehr

Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren Einwohnerräte

Zu Recht erwähnt der Fragesteller, dass der motorisierte Individualverkehr den Galgenbucktunnel von der ersten Minute an sehr gut aufgenommen hat und sich Neuhausen am Rheinfall endlich der langersehnten und äusserst lang erduldeten Verkehrsentslastung erfreuen darf. Zutreffend ist auch, dass die «veränderte Verkehrs-Gesamtlage und die Folgen darauf nicht als Einzelmassnahmen zu betrachten sind. Dies sollte im Rahmen einer breit abgestützten und allgemein akzeptierten Planung geschehen.» Diesem Wunsch entsprechend gehen der Kanton Schaffhausen, die Stadt Schaffhausen und die Gemeinden vor, weshalb die Planung der flankierenden Massnahmen seit geraumer Zeit in Gange ist. Wichtig ist dabei das Zusammenwirken des Kantons wie auch der beiden Kommunen, da nur so ein dauerhafter Erfolg der nicht günstigen Massnahmen gewährleistet werden kann. Für deren Umsetzung sind mehrere Jahre zu erwarten, sodass nicht nur mit dem heutigen Verkehrsaufkommen, sondern mit dem künftigen zu planen ist.

Zu den einzelnen Fragen:

Frage 1:

Was hindert den Gemeinderat auf die Lichtsignalanlage Engestrasse/Klettgauerstrasse schon heute zu verzichten?

Im Sommer 2012 musste die seit 1989 bestehende Lichtsignalanlage (LSA) Engestrasse ausser Betrieb genommen werden, da auf der Klettgauerstrasse wegen des Galgenbucktunnels neue Kanalisationsrohre verlegt werden mussten. Nach Abschluss dieser Arbeiten setzte die Gemeinde die LSA Engestrasse wieder mit dem bis Sommer 2012 angewendeten Programm in Betrieb. Unerwarteterweise ergaben sich teilweise eindruckliche Stausituationen, die diverse Leserbriefschreiberinnen und Leserbriefschreiber vorab im Klettgau veranlassten, ihren Unmut lautstark zum Ausdruck

zu bringen. Zwischen dem Baudepartement des Kantons Schaffhausen und der Gemeinde kam es daraufhin zu einer intensiven, teilweise auch öffentlich geführten Debatte. Nachdem der zuständige Regierungsrat angedroht hatte, gestützt auf Art. 13 Abs. 2 des Strassengesetzes vom 18. Februar 1980 (StrG; SHR 725.100), gegen den Willen der Gemeinde Massnahmen zu ergreifen, konnte am 2. November 2012 in letzter Minute eine einvernehmliche Lösung gefunden werden. Gemäss dieser hat der Kanton Schaffhausen seit dem 2. November 2012 die alleinige Verantwortung für die Steuerung der LSA Engestrasse übernommen. Mit diesem Zugeständnis konnte die Gemeinde verhindern, dass der Kanton für die Engestrasse nach seinem Gutdünken Massnahmen anordnete oder diese zwangsweise gar als Kantonsstrasse übernahm. Mit dieser Einigung konnte die Gemeinde insbesondere die zumindest von Teilen der kantonalen Bauverwaltung angestrebte zweite Achse Klettgau - Breite - Schweizersbild verhindern. Der Kanton band die LSA Engestrasse in eine von der Tribus AG, Dübendorf, entwickelte Steuerung ein, die auch die LSA Kreuzstrasse und die LSA Rheinhof umfasst und eine Koordination der drei Lichtsignalanlagen erlaubte, womit die Kapazität erhöht wurde. Der Kanton übernahm sowohl die Kosten der Programmierung als auch die technischen Anpassungen, insbesondere den Anschluss der LSA Engestrasse an einen Zentralrechner. Alle seitherigen Änderungen an der Programmierung der LSA Engestrasse, insbesondere die Wiederzulassung des Linksabbiegens aus der Engestrasse, hat der Kanton Schaffhausen veranlasst und bezahlt, wobei er diese Änderungen nach Rücksprache mit der Gemeinde vorgenommen hat. Entgegen der landläufigen Meinung ist daher nicht die Gemeinde für die Steuerung der LSA zuständig, sondern der Kanton.

Der Kanton legt Wert darauf, dass die Gemeinde weiterhin die Verantwortung hat für die «Hardware» (gesamte Anlage inklusive Elektrik, Steuerungsgerät, Induktionsschleifen und physische Verbindung mit dem Zentralrechner). Diese samt insbesondere der Induktionsschleifen muss so betrieben und unterhalten werden, dass die Anlage, d.h. die Software ordnungsgemäss funktioniert. Die Steuerung (Software) muss nach der Inbetriebnahme des Galgenbucktunnels aus Sicht des Kantons vorläufig nicht angepasst werden, trotz eingekürzter Linksabbiegespur aufgrund des neuen Radwegs in der Enge, wenn vorausgesetzt werden kann, dass sich die Hardware in betriebsbereitem Zustand befindet, d.h. keine Defekte aufweist.

Unbestritten ist, dass die aktuelle Programmierung der LSA Engestrasse nach Ansicht des Gemeinderats verbessert werden muss. Hierfür ist aber gemäss der Vereinbarung von 2012 allein der Kanton Schaffhausen zuständig. Die Gemeinde ist nicht befugt, von sich aus Änderungen an der Programmierung der LSA Engestrasse vorzunehmen. Ein Abstellen der LSA Engestrasse müsste dem Verfahren nach Art. 45 i.V.m. Art. 43 f. StrG öffentlich aufgelegt werden. Der Kanton vertritt dagegen die Ansicht, da keine baulichen Veränderungen erforderlich seien, müsste ein Abstellen der Anlage nicht öffentlich aufgelegt werden. Wie bei dieser Auslegung der Rechtsschutz gewahrt werden kann, muss offen bleiben. Immerhin ist darauf hinzuweisen, dass selbst das aktuell laufende, bei weitem nicht befriedigende Programm eine Verkehrsabwicklung erlaubt, um die uns viele Schweizer Gemeinden und Städte beneiden.

Unbestrittenermassen hat der Galgenbucktunnel die lang ersehnte Verkehrsentslastung gebracht. Der Tunnel ist aber erst etwas mehr als drei Monate offen, wobei die verkehrsreichen Monate, namentlich der Monat November noch kommen. Zudem müssen Verkehrsmassnahmen langfristig geplant und ausgeführt werden. Zu erinnern ist, dass die Gemeinde ein ausgewiesenes Interesse daran hat, dass der motorisierte Durchgangsverkehr in Neuhausen am Rheinfall auf den Kantons-

strassen fliesst und sich keinen Weg durch enge Quartierstrassen sucht. Die Engestrasse ist streckenweise deutlich weniger als 6 m breit und liegt in einem dicht besiedelten Wohngebiet. Art. 21 StrG verpflichtet denn auch die Gemeinde als Eigentümerin der Engestrasse, beim Bau, Betrieb und Unterhalt alle ihr zumutbaren Massnahmen zu ergreifen, um schädigende Einwirkungen auf die Grundstücke der Anstösser zu verhindern oder soweit als möglich zu mildern.

Die Tatsache, dass offenbar Automobilistinnen und Automobilisten ihr Fahrzeug nicht abstellen, wenn die LSA Engestrasse rot zeigt, ist unverständlich. Ein solches Verhalten kostet nicht nur unnötig teuren Treibstoff, sondern verstösst auch gegen Art. 34 Abs. 2 der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (SR 741.11) und könnte respektive müsste von der Schaffhauser Polizei genau gleich wie auch andere Verkehrsregelverletzungen geahndet werden.

Frage 2:

Warum will der Gemeinderat aus der Engestrasse eine Einbahnstrasse machen?

Die Engestrasse gehört zu jenen Gemeindestrassen, die ein Übermass von Lärm aufweisen und daher gemäss Bundesrecht sanierungsbedürftig sind. Bei der Beurteilung stellte die Magma AG, Schaffhausen, die die entsprechenden Abklärungen vornahm, auf einen Zustand im Jahr 2035 ab, der somit einerseits eine realistische Verkehrszunahme gegenüber heute aufweist, andererseits aber auch die Verkehrsentlastung des Galgenbucktunnels berücksichtigt. Der Einbau eines Flüsterbelags würde als Massnahme nicht ausreichen, eine Tempo-30-Zone ist bereits seit einigen Jahren vorhanden, weshalb die Verkehrsmenge reduziert werden muss. Demgegenüber geht der Kanton davon aus, dass die Grenzwerte mit einem Flüsterbelag und Tempo 30 an der Engestrasse eingehalten werden können, wobei er zugestandenermassen das Gutachten der Magma AG nicht kennt. Mit den flankierenden Massnahmen sollen unter anderem folgende Ziele erreicht werden (vgl. dazu ausführlich Bericht zur Kenntnisnahme betreffend flankierende Massnahmen Galgenbuckttunnel vom 13. November 2018, insbesondere S. 4):

- Umlenkung eines möglichst hohen Anteils des Transitverkehrs in den Galgenbuckttunnel
- Aufwertung der Ortsdurchfahrt Neuhausen am Rheinflall
- Kanalisierung des Ziel-/Quellverkehrs und des Binnenverkehrs auf der Ortsdurchfahrt (Hauptachsen)

Mit der Einführung einer Einbahnstrasse können die flankierenden Massnahmen des Kantons optimal ergänzt werden und sind mit dessen Betriebskonzept abgestimmt. Weiterhin ein waches Auge muss die Gemeinde darauf richten, dass die Enge- und Rosenbergstrasse nicht als zweite Achse vom und zum Klettgau und damit als Alternative zum Galgenbuckttunnel genutzt wird.

Der Gemeinderat beabsichtigt, die Annahmen zu den Geschwindigkeiten und dem Verkehrsaufkommen mit Messungen in den nächsten Monaten zu überprüfen.

Frage 3:

Könnte mit dem Erlauben des Rechtsabbiegens von der Rosenberg- in die Klettgauerstrasse bzw. des Linksabbiegens von der Klettgauer- in die Rosenbergstrasse die teilweise schmale Engestrasse vom Lastwagenverkehr (>7,5 t) befreit werden?

Der Einwohnerrat hat es 1990 abgelehnt, die Engestrasse für den Schwerverkehr zu sperren, wie dies beispielsweise die Stadt Schaffhausen schon vor vielen Jahren mit nachhaltigem Erfolg bei der Lochstrasse gemacht hat. Der Einwohnerrat war damals der Ansicht, die Last des Durchgangsverkehrs müsse auf alle Quartiere gleichmässig verteilt werden.

Das Rechtsabbiegen aus der Rosenbergstrasse Richtung Klettgau respektive das Linksabbiegen aus der Klettgauerstrasse Richtung Rosenbergstrasse müsste der Kanton bewilligen, wären doch an der Strassenführung der Kantonsstrasse Änderungen erforderlich. Heute gelingt es zwar vereinzelt Personenwagen, unerlaubterweise aus der Rosenbergstrasse nach rechts abzubiegen, für ein Schwerverfahrzeug wie auch für Personenwagen muss die Geometrie der Kreuzung aber gemäss Auskunft des Kantons angepasst werden. Fahrzeuglenker, die heute unerlaubterweise aus der Rosenbergstrasse nach rechts fahren, gefährden in erheblichem Mass Fussgängerinnen und Fussgänger, die auf dem zu querenden Fussgängerstreifen grün haben und sich in Sicherheit wähnen. Zudem müsste die LSA Kreuzstrasse neu programmiert werden. Eine solche grundsätzliche Änderung der Verkehrsführung begrüsst der Gemeinderat grundsätzlich; sie ist aber erst möglich, wenn an der Kreuzstrasse ein Kreisellösung mit Bypass gebaut oder die LSA Kreuzstrasse entsprechend angepasst worden ist. Eine dieser noch zu wählenden Varianten dürfte erst zusammen mit den in diesem Bereich vorgesehenen flankierenden Massnahmen ausgeführt werden.

Frage 4:

Stimmt der Gemeinderat mit mir überein, dass ein Kreisellösung an der Kreuzstrasse, dieselbe Verkehrsführung, wie bei der vorhergehenden Frage gestellt bzw. vorgeschlagen, erlauben würde?

Grundsätzlich stimmt der Gemeinderat zu. Er weist aber darauf hin, dass nicht nur der Schwerverkehr, sondern auch die übrigen Fahrzeuge diese neue Möglichkeit nutzen würden.

Frage 5:

Wofür wird sich der Gemeinderat entscheiden, einen Kreisellösung oder das Rechts- bzw. Linksabbiegen erlauben, und warum?

Der Gemeinderat steht einer Kreisellösung positiv gegenüber, da somit der Verkehr verflüssigt werden könnte. Jener ist sich aber bewusst, dass die Baukosten erheblich höher sind als bei einer Anpassung der Lichtsignalanlage und der Fahrspuren. Zudem weist der Kreisellösung einen gewichtigen Nachteil auf, indem mit ihm keine Verkehrslenkung oder eine Busbevorzugung mehr möglich ist. Die Untersuchungen der Gruner AG, Basel, mit einer dynamischen Verkehrssimulation zeigten jedoch, dass sowohl ein Kreisellösung mit Bypass als auch eine LSA in der Lage sind, das Verkehrsvolumen der nächsten Jahre und Jahrzehnte zu bewältigen. Wie der Kanton, der Strasseneigentümer ist, sich entscheiden wird, ist noch offen.

Frage 6:

Ist es denkbar, dass, bis der Kreisel an der Kreuzstrasse gebaut würde, als rasch realisierbare Massnahme zuerst das Rechtsabbiegen von der Rosenberg- in die Klettgauerstrasse und das Linksabbiegen von der Klettgauer- in die Rosenbergstrasse verbunden mit der Befreiung der Engestrasse vom Lastwagenverkehr vollzogen wird?

Dies ist nicht möglich, da nicht nur die LSA angepasst werden muss, sondern auch die Geometrie der Kreuzung sowie die Fahrspuren erfordern grössere Änderungen.

Frage 7:

Wie stellt sich der Gemeinderat grundsätzlich zur Bestellung einer Verkehrs-Kommission, welche die anstehenden Arbeiten (vgl. vorhergehend erwähnte Vorstösse/Postulate) mit den zuständigen Behörden begleiten, prüfen und zu Händen des Einwohnerrates beurteilen könnte?

Bis Ende 1995 gab es eine gemeinderätliche Verkehrskommission. Der überwiegende Teil der Kommissionsmitglieder sowie der Gemeinderat sahen damals keine sinnvollen Aufgaben mehr, weshalb die Kommission aufgelöst wurde. Sofern auch aus anderen Fraktionen der Ruf nach einer erneuten Einsetzung einer Verkehrskommission ertönen sollte, wird der Gemeinderat eine solche gerne vorsehen. Diese kann allerdings als gemeinderätliche Kommission nicht direkt Berichte und Anträge an den Einwohnerrat einreichen, sondern muss diese stets dem Gemeinderat stellen.

Mit bestem Dank für Ihre Kenntnisnahme und freundlichen Grüssen

NAMENS DES GEMEINDERATES
NEUHAUSEN AM RHEINFALL


Dr. Stephan Rawyler
Gemeindepräsident


Janine Rutz
Gemeindeschreiberin