

GEMEINDE

**NEUHAUSEN  
AM RHEINFALL**

CH-8212 Neuhausen am Rheinfall  
www.neuhausen.ch



GEMEINDERAT

Telefon 052 674 22 20  
Fax 052 674 22 14  
e-mail janine.rutz@neuhausen.ch

An den Einwohnerrat  
Neuhausen am Rheinfall

Neuhausen am Rheinfall, 25. August 2015

**Beantwortung der Kleinen Anfrage von Einwohnerrat Walter Herrmann  
betreffend  
Verkehrssituation in Neuhausen am Rheinfall**

Sehr geehrter Herr Präsident

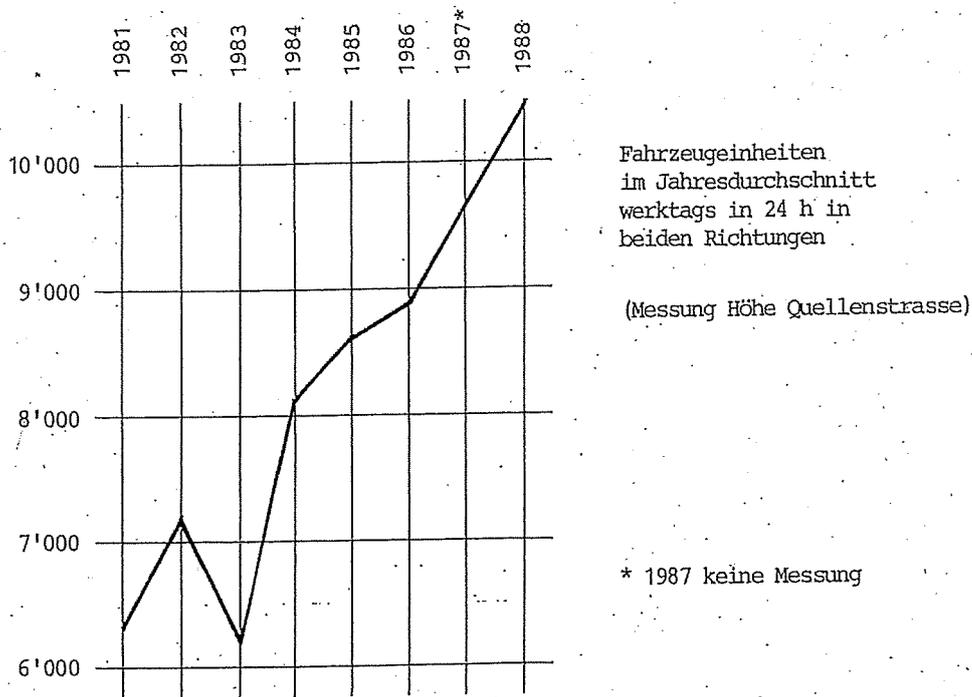
Sehr geehrte Damen und Herren Einwohnerräte

**I. Allgemeine Hinweise**

1.- Der Gemeinderat ist sich – wie auch der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen – durchaus bewusst, dass Kanton und Gemeinde zurzeit und bis zur Eröffnung des Galgenbucktunnels gemeinsam schwierige Verkehrsprobleme zu behandeln haben. Dabei werden aufgrund ihrer verschiedenen Aufgaben und Blickwinkel die getroffenen Massnahmen vom Kanton und der Gemeinde zum Teil unterschiedlich in ihrer Auswirkung bewertet. Ungeachtet der zeitweise überaus schwierigen Verkehrssituation ist aber zu beachten, dass im Vergleich zu anderen Agglomerationen die Region Schaffhausen und damit auch Neuhausen am Rheinfall weniger von Staus und stockendem Kolonnenverkehr betroffen ist als beispielsweise die Stadt Winterthur oder das Limmattal. Zudem besteht die Aussicht, dass in rund vier Jahren, mithin im Herbst 2019 der sich im Bau befindliche Galgenbucktunnel eröffnet wird, womit rund ein Drittel des heutigen Durchgangsverkehrs wegfallen dürfte.

Die Lichtsignalanlage Engestrasse wurde 1989 in Betrieb genommen und 1998 mit einer Busbevorzugung Richtung Klettgau versehen. Von Anfang an war die Einfahrt aus dem Klettgau Richtung Engestrasse leistungsmässig beschränkt. Die minimale Wartezeit betrug damals etwa neun Sekunden. Der Gemeinderat hat den Bau dieser Lichtsignalanlage in seiner Botschaft vom 11. Oktober 1988 wie folgt begründet:

«Die stete Verkehrszunahme auf unseren Hauptdurchgangachsen haben in den letzten Jahren zu einer massiven Zunahme des Verkehrs auf der Rosenbergstrasse geführt. [...] Seit 1981 ergeben die Verkehrszählungen folgendes Bild:



Dabei handelt es sich um Durchschnittswerte. In der Woche vom 26. Mai bis 2. Juni 1988 wurde ein Spitzenwert von 83'456 Fahrzeugeinheiten oder 12'500 pro Werktag festgestellt. Am Montag, den 30. Mai 1988, wurden am Abend zwischen 17.30 und 18.30 Uhr 1'700 Fahrzeugeinheiten gezählt! [...] Eine Analyse des Verkehrs zeigt, dass es sich zum überwiegenden Teil um Agglomerationsverkehr handelt, der aus Neuhauser Eigenverkehr und Verbindungsverkehr Klettgau besteht. [...] Der Gemeinderat hält an den im Verkehrskonzept 1982 formulierten Thesen zum Durchgangsverkehr nach wie vor fest. Sie lauten:

Eine echte Entlastung kann nur durch die Umfahrung der Gemeinde mittels Galgenbuckeltunnel erreicht werden. Dieser ist langfristig unerlässlich.

Kurz und mittelfristig muss der Durchgangsverkehr weiterhin von der Achse Schaffhauserstrasse/Klettgauerstrasse mit Seitenast Zollstrasse aufgenommen werden. Durch entsprechende Signalisation soll erreicht werden, dass der Durchgangsverkehr auf diese Achsen beschränkt bleibt und dort möglichst immissionsarm geführt wird.

Der Gemeinderat ist sich darüber im Klaren, dass damit den geplagten Anwohnern dieser Verkehrsachsen keine Entlastung angeboten wird. [...] Der Gemeinderat will aber nach wie vor verhindern, dass der Verkehr in die Quartiere abfließt. Die Gemeinde kann zusammen mit dem Kanton eine Hauptachse für die Anwohner verbessern. Dies hat aber nur dann einen Sinn, wenn der Verkehr auf dieser Achse bleibt.»

Der heutige Gemeinderat kann sich diesen Überlegungen vollumfänglich anschliessen, die auch der bis anhin geltenden Verkehrspolitik des Kantons Schaffhausen entsprechen. So weist auch der aktuelle Strassenrichtplan die Engestrasse/Rosenbergstrasse nicht als zweite Achse Richtung Schaffhausen aus.

2.- Dank der Lichtsignalanlage Engestrasse gelang es in den vergangenen 26 Jahren, die Belastung auf der Enge- und Rosenbergstrasse bei 10'000 bis 12'000 Fahrzeugen pro Tag zu stabilisieren und damit die Wohn- und Lebensqualität im Oberdorf von Neuhausen am Rheinflall, aber auch auf der Schaffhauser Breite zu erhalten. Berücksichtigt man die jährliche Verkehrszunahme von wenigstens 2,5 Prozent, ergäbe sich ohne Lichtsignalanlage heute eine Verkehrsbelastung von gegen 19'000 Fahrzeugen pro Tag, was für Quartierstrassen schlechthin nicht zumutbar ist. Dies gilt umso mehr, als in Beringen und auch in weiteren Klettgauer Gemeinden eine intensive Bautätigkeit erfolgte.

3.- Zutreffend ist, dass die Klettgauer S-Bahn noch nicht die erhofften Frequenzen aufweist. Die Werbung für die S-Bahn ist im letzten Jahr mit sehr guten Ansätzen gestartet. Diese Werbeanstrengungen sind nach Auffassung des Gemeinderats wieder zu verstärken. Die Aufnahme des S-Bahnbetriebs zwischen Thayngen, Schaffhausen und Neuhausen am Rheinflall im Dezember 2015 bildet dafür einen geeigneten Zeitpunkt. Der Gemeinderat benützt die Gelegenheit, um mit dieser Antwort bei den kantonalen Behörden in diesem Sinn vorstellig zu werden. Dabei ist daran zu erinnern, dass ein Umstieg vom Auto zu Bahn und Bus erfahrungsgemäss nicht binnen Monaten, sondern kontinuierlich über mehrere Jahre hinweg erfolgt, wenn das Vertrauen in das neue Verkehrsmittel hinsichtlich Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Bequemlichkeit gewachsen ist.

Hinzu kommt, dass in den letzten Jahren in Beringen diverse Neubauten in unmittelbarer Nähe zur neuen S-Bahnhaltestelle Beringerfeld gebaut wurden, weshalb entgegen dem Fragesteller erwartet werden darf, dass ein Teil dieser Zuzügerinnen und Zuzüger die S-Bahn benützen. In Neuhausen am Rheinflall soll bekanntermassen das RhyTech-Quartier in unmittelbarer Nachbarschaft zur S-Bahn gebaut werden. Zudem ist dieses Gebiet auch in Fussdistanz zur neuen S-Bahnhaltestelle Neuhausen Rheinflall.

4.- Abklärungen haben gezeigt, dass P+R-Parkplätze, wie sie auch der Neuhauser Gemeinderat vorgeschlagen hatte, aufgrund der Distanzen zu wenig attraktiv sind und kaum eine spürbare Auswirkung auf die Verkehrsbelastung der Neuhauser Strassen haben. Somit lohnt es sich nicht, diese Idee weiterzuverfolgen. Dagegen müssten nach Ansicht des Gemeinderats die Werbeanstrengungen für die S-Bahn wieder aufgenommen werden. Dies gilt umso mehr, als im Dezember 2015 der zweite Ast der Schaffhauser S-Bahn in Betrieb genommen wird.

## II. Zu den einzelnen Fragen:

### Frage 1:

*Hat mit dem heutigen Zustand der Individualverkehr gegenüber dem Langsamverkehr in Neuhausen Priorität?*

Der Kanton Schaffhausen hat sich in einer Güterabwägung dafür entschieden, dem motorisierten Individualverkehr auf der Strecke Schaffhausen-Klettgau Vorrang vor allen anderen Verkehrsteilnehmern zu geben, wozu der Kanton befugt ist (vgl. Art. 2 Abs. 1 lit. d des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr vom 17. Mai 2004 [SHR 741.100] und § 5a Abs. 1 der Verordnung zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr [Kantonale Strassenverkehrsverordnung] vom 7. Juli 1992 [SHR 741.011]) und was aus übergeordneter Warte gesehen auch begründet sein mag. So hat er das Lichtsignal an der Engestrasse stets auf «grün» oder «gelb blinkend» gestellt. Damit ist der Stauraum nicht ausserhalb des bewohnten Gemeindegebiets, sondern dieser befindet sich vollständig im dicht bebauten und bewohnten Gebiet. Der Langsamverkehr, aber auch der öffentliche Verkehr muss dadurch spürbare Nachteile in Kauf nehmen. So liess der Kanton an der Kreuzstrasse die bewährte Busbevorzugung durch eine andere Steuerung ersetzen. Verbesserungen für Fussgängerinnen und Fussgänger respektive Velofahrerinnen und Velofahren sind aktuell kaum realisierbar, da dies wohl zwingend eine vom Kanton nicht gewünschte Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs bedingen würde.

### Frage 2:

*Ist es den Fussgängern zumutbar, an den Signalen minutenlang zu warten, um die Strassen zu überqueren?*

Die Lichtsignalanlagen Engestrasse, Kreuzstrasse und Rheinhof werden als ein ganzes System gesteuert. Kürzere Wartezeiten, die an sich erwünscht wären, würden die Kapazitäten vor allem an den Knoten Kreuzstrasse und Rheinhof für den motorisierten Verkehr verringern. Der Gemeinderat stört sich ebenfalls an den teilweise überlangen Wartezeiten für die Fussgängerinnen und Fussgänger bei den beiden Lichtsignalanlagen Kreuzstrasse und Rheinhof. Die Wartezeiten bei den übrigen Lichtsignalanlagen an der Schaffhauser-, Klettgauer-, Zoll- und Rosenbergstrasse wurden demgegenüber noch nicht beanstandet, soweit dies dem Gemeinderat bekannt ist. Bei den beiden Lichtsignalanlagen Kreuzstrasse und Rheinhof ist leider festzustellen, dass immer mehr Fussgängerinnen und Fussgänger das Rotlicht nicht mehr beachten, was zu gefährlichen Verkehrssituationen führen kann. Zudem ist festzuhalten, dass die heutigen Wartezeiten gemessen an den Empfehlungen des Bundes klar zu lang sind. So bezeichnet das Handbuch «Fusswegnetzplanung» des Astra, 2015, S. 15, Wartezeiten von 40 Sekunden als lang respektive als Grund für die Missachtung des Rotlichts. Die heutigen Wartezeiten von 90 bis 120 Sekunden überschreiten diese Grenze bei weitem.

**Frage 3:**

*Ist es sinnvoll, die Fahrzeit der Busse der Linie 1 um 2 Minuten zu verlängern, um die Verspätung durch die Staus zu kaschieren?*

Die Fahrzeit der Linie 1 wurde verlängert, um der Verkehrssituation an der Kreuzstrasse sowie auf dem Katzensteig Rechnung zu tragen. Damit kann zwar die Pünktlichkeit der Linie 1 erhöht werden, die Fahrzeit wird aber effektiv länger. Ohne zusätzliche Busspuren sieht der Gemeinderat keine Möglichkeit, die Fahrzeit wieder zu senken.

**Frage 4:**

*Trifft es zu, dass die Busbevorzugung für die Linie 1 und 6 minimiert und gar aufgehoben wurde?*

Gemäss den der Gemeinde zur Verfügung stehenden Informationen zeigt sich folgende Situation: Solange die Gemeinde die Lichtsignalanlage Kreuzstrasse betrieb, war dort eine Busbevorzugung eingebaut, die es zumindest den Bussen der Linien 1 und 6, eventuell auch der Linie 21, erlaubte, den Rhythmus der Grünphasen so zu beeinflussen, dass die Busse für ihre Fahrspur auf «grün» stellen konnten, mithin eine laufende Phase abbrechen, eine Phase überhüpfen oder eine Phase verlängern konnten. Die vom Kanton installierte Busbevorzugung sieht demgegenüber für die Linien 1 und 6 nur noch die Verlängerung einer bereits laufenden Grünphase vor. Anträge der VBSH (Brief vom 6. Juni 2013) und des Gemeinderats (Brief vom 3. September 2013), wieder zur früheren Einstellung zurückzukehren respektive Verbesserungen für die Busse der VBSH vorzusehen, lehnte der Kanton bis anhin stets ab.

**Frage 5:**

*Ist es den Bewohnern der Oberdorfquartiere zuzumuten, dass sie um ins Dorf zu gelangen, wegen dem Linksabbiegeverbot an der Enge/Klettgauerstrasse, zweimal in eine Hauptachse einmünden und dabei die Buslinie 6 an der Rosenberg-/Kreuzstrasse noch mitbehindern müssen?*

Um die Wasser- und die Abwasserleitungen zur Baustelle Galgenbuckeltunnel in der Enge zu führen, musste im Sommer 2012 die Klettgauerstrasse aufgerissen werden, wodurch sich für den Verkehr Einschränkungen ergaben. Um diese so gering als möglich zu halten, wurde im Sinne eines zeitlich begrenzten Entgegenkommens an den Klettgau das Lichtsignal Engestrasse auf Gelbblinken umgestellt. Dadurch ergab sich insbesondere in den Stosszeiten eine massive Erhöhung der Anzahl Motorfahrzeuge, die die Enge- und Rosenbergstrasse sowie zu einem guten Teil anschliessend die Sonnenburggut-, Stokarberg- und Steigstrasse in Schaffhausen benützten. Als im Herbst 2012 die Lichtsignalanlage Engestrasse wieder in den Normalbetrieb genommen wurde, d.h. so wie sie bis Frühsommer 2012 während vieler Jahre anstandslos in Betrieb war, bildeten sich zeitweise längere Autokolonnen in Richtung Schaffhausen. Aufgrund lautstarker Leserbriefe namentlich aus dem Klettgau sah sich der Kanton gezwungen, die gesamte Verkehrssituation zu überdenken und eine Übernahme der Engestrasse ernsthaft zu prüfen. Damit wäre faktisch eine zweite Achse vom Klettgau Richtung Schaffhausen geöffnet worden, was der Gemeinderat verhindern wollte. In dieser Situation willigte er notgedrungen in die vorliegende Lösung ein, die in der Tat für das Oberdorf mit gewichtigen Nachteilen verbunden ist. Zudem wird die Rosenbergstrasse Richtung Kreuzstrasse mit zusätzlichem, an sich vermeidbarem Verkehr belastet. Dank der Einigung konnte die Gemeinde ihre Hoheit über der Enge- und Rosenbergstrasse aber wahren. Verkehrszählungen ergaben, dass die Verkehrszahlen auf der Rosenbergstrasse unter 12'000 und auf

der Engestrasse unter 6'000 Fahrzeugen pro Tag stabil sind, dass die Verteilung gegenüber früher sich aber insofern verändert hat, als tagsüber zu gewissen Zeiten massiv mehr Fahrzeuge verkehren, nachts dafür spürbar weniger.

**Frage 6:**

*Müssen die Neuhauser Steuerzahler den zusätzlichen Bus auf der 6er Linie mitfinanzieren, der künftig wegen den massiven Verspätungen eingesetzt wird?*

Auf der Linie 6 wird mit dem Fahrplanwechsel 2015/2016 zeitweise ein zusätzlicher Bus eingesetzt. Die VBSH hoffen, dass sich dadurch die Fahrplanstabilität verbessert. Die dadurch entstehenden Kosten können durch einen Abbau von Leistungen (kein 10-Minuten-Takt mehr an Sonntagen auf der Linie 1 zwischen Bahnhof Schaffhausen und Neuhausen Zentrum) aufgefangen werden, sodass auf die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler keine zusätzlichen Leistungen entfallen sollten.

**Frage 7:**

*Wird durch die permanente Grünschalung der Pförtneranlage eingangs Neuhausen der Rückstau bewusst in den Ort und die Wohnquartiere verlagert, ganz im Gegensatz wie es im Agglomerationsprogramm und schweizweit vorgesehen und üblich ist?*

Vorab ist nochmals darauf hinzuweisen, dass mit dem Galgenbucktunnel ein seit Jahrzehnten von Neuhausen am Rheinflall gewünschtes Strassenprojekt realisiert und voraussichtlich im Herbst 2019 eröffnet wird. Dies wird eine spürbare Entlastung auf den Neuhauser Strassen bringen. Zudem wird Neuhausen am Rheinflall ab Dezember 2015 nebst den Buslinien 1, 6 und 21 zwei S-Bahnlinien aufweisen. Das Fuss- und Velowegnetz wird in den nächsten Monaten zusammen mit dem Tiefbauamt des Kantons Schaffhausen überprüft, um diese Netze zu ergänzen oder zu verbessern, damit weniger häufig zum eigenen Auto gegriffen werden muss. Richtig ist aber, dass die Chance, den Stauraum des aus dem Klettgau kommenden Verkehrs im nicht bewohnten Gebiet zu platzieren, nicht genutzt wird (Für den Verkehr Richtung Klettgau ist der Stauraum aufgrund der vorhandenen Baustruktur entweder auf Schaffhauser oder Neuhauser Gebiet, stets jedoch im Wohngebiet.). Mit der Lichtsignalanlage Engestrasse wären an sich die Voraussetzungen vorhanden, um das Neuhauser Gebiet möglichst vom Verkehrsstau freizuhalten. Der Gemeinderat hat zwar durchaus Verständnis für die teilweise aufgebrachten Reaktionen von Klettgauerinnen und Klettgauern, die Neuhausen am Rheinflall vor allem als störendes Verkehrshindernis empfinden. Es kann aber nicht sein, dass die enorme (und aus übergeordneter Warte erfreuliche) Bauentwicklung im Klettgau und die damit zusammenhängende Verkehrszunahme auf Kosten der Neuhauser Bevölkerung geht und intakte Wohngebiete in Neuhausen am Rheinflall sowie in Schaffhausen dem Verkehrsmoloch preisgegeben werden.

Mit bestem Dank für Ihre Kenntnisnahme und freundlichen Grüßen

NAMENS DES GEMEINDERATES  
NEUHAUSEN AM RHEINFALL

Dr. Stephan Rawyler  
Gemeindepräsident

Janine Rutz  
Gemeindeschreiberin