

GEMEINDE

**NEUHAUSEN
AM RHEINFALL**

CH-8212 Neuhausen am Rheinfall
www.neuhausen.ch



GEMEINDERAT

An den Einwohnerrat
Neuhausen am Rheinfall

Neuhausen am Rheinfall, 30. April 2019

Beantwortung der Kleinen Anfrage Nr. 2019/7 von Einwohnerrat Thomas Theiler vom 26. März 2019 mit dem Titel: Betreffend Bericht und Antrag zur «Neugestaltung äussere Zentralstrasse»

Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren Einwohnerräte

Einwohnerrat Thomas Theiler verweist wohl zu Recht darauf, dass auch in den nächsten Jahren mit einer Verkehrszunahme in unserer Region zu rechnen ist. Hinzuweisen ist allerdings, dass nicht alle Fachleute für die äussere Zentralstrasse von einer Zunahme der Verkehrsmenge ausgehen (So nimmt z.B. die Verkehrliche Grob-Beurteilung Zentrumsverdichtung Neuhausen, Schlussbericht vom 3. November 2016, S. 11, eine geringfügige Reduktion an [https://neuhausen.ch/fileupload/20170523_Konzept_Fuss_und_Veloverkehr.pdf]). Im Bereich der äusseren Zentralstrasse sind jedoch bereits heute die Immissionsgrenzwerte in Bereichen mit Empfindlichkeitsstufe II (Wohnzonen) sowohl am Tag als auch in der Nacht um 5 bis 8 dB(A) überschritten. In Bereichen mit Empfindlichkeitsstufe III (Wohn- und Gewerbezone) liegen die Beurteilungspegel um 1 bis 3 dB(A) über den Immissionsgrenzwerten. Somit sind unabhängig von den im Zentrum geplanten respektive sich bereits im Bau befindlichen grösseren Gebäuden aufgrund der aktuellen Situation Massnahmen zur Lärmreduktion angezeigt. Die Einführung von Tempo 30 mit einer Pegelreduktion von 3 bis 4 dB(A) ist dabei die wirksamste Massnahme.

Gemäss den vorliegenden Gutachten muss künftig auf der äusseren Zentralstrasse mit einer Belastung von minimal 10'000 bis maximal 13'000 Fahrzeugen pro Tag gerechnet werden, heute verkehren dort rund 12'000 Fahrzeuge. Entgegen dem Fragesteller sind in diesen Zahlen die Fahrten der Rheinfallbesucherinnen und Rheinfallbesucher bereits enthalten und müssen daher nicht noch zusätzlich berücksichtigt werden. Hinzukommen kommen pro Jahr maximal 100'000 Velofahrer, was weniger als 280 pro Tag sind. Da der Veloverkehr von und zum Rheinfall bis auf Weiteres via Katzensteig und Zentralstrasse geleitet werden soll, dürfte diese Zahl zumindest mittelfristig realistisch sein (Die Zählstelle «Sonnenwegli» hat 2017 allein für diesen Abschnitt 53'240 Velos registriert.).

Mit der Studie «Verkehrliche Grob-Beurteilung Zentrumsverdichtung Neuhausen, Schlussbericht vom 3. November 2016», sollte überprüft werden, ob die Neuhauser Strassen in der Lage sind, einen allenfalls aufgrund der verschiedenen geplanten Bauprojekte im Neuhauser Zentrum in insbesondere für den Fussgängerverkehr verträglicher Weise aufzunehmen. Unbestritten war, dass die Neuhauser Strassen verkehrstechnisch über ausreichende Kapazitäten verfügen. Der Einwohnerrat hat diese Studie in seiner Sitzung vom 15. Juni 2017 zur Kenntnis genommen.

Die erwähnte Studie, S. 12, hält Folgendes fest:

«Bei der strassenräumlichen Verträglichkeit geht es um die Verträglichkeit des MIV mit den Zentrumsnutzungen, insbesondere mit dem Fussverkehr. Die Kriterien für die strassenräumliche Verträglichkeit der Belastung durch den MIV sind:

- Raumqualität für Fussgänger: Durchlässigkeit Fahrbahn und somit Zugänglichkeit Läden, Aufenthaltsqualität, optische Dominanz des Motorfahrzeugverkehrs
- Verkehrssicherheit für Veloverkehr (Sicherheitsempfinden Velofahrer)

Es handelt sich somit nicht um die Leistungsfähigkeit des Motorfahrzeugverkehrs, sondern um die Attraktivität des Zentrums. Diese widerspiegelt sich in der sozialen Brauchbarkeit und somit Belebtheit des Strassenraums. Mit der Siedlungsverdichtung wird die Qualität des Aussenraums wichtiger».

Ausdrücklich erklärt die Studie, S. 14, dass der Umfang der Siedlungsverdichtung aus verkehrsplanerischer Sicht nicht in Frage gestellt werde, da der Standort der Verdichtung richtig sei. Mit den vorgesehenen Massnahmen an der äusseren Zentralstrasse, die der Einwohnerrat an seiner Sitzung vom 4. April 2019 Kenntnis genommen respektive denen er zugestimmt hat, kann zwar die Verkehrsmenge nicht oder nur in geringem Umfang reduziert werden, deren negative Auswirkungen, namentlich hinsichtlich des Lärms, werden aber spürbar verringert. Entsprechend sind auch namhafte Subventionen des Bundes wegen der Lärmreduzierung und/oder aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation zu erwarten.

Zu den einzelnen Fragen:

Frage 1:

Wie begründet der Gemeinderat die Verschmälerung der äusseren Zentralstrasse auf das Niveau der inneren Zentralstrasse, wenn die Verkehrsplanung und die Verkehrszahlen eine deutlich andere Sprache sprechen?

Die äussere Zentralstrasse wird mit einer Fahrbahnbreite von konstant 7.0 m deutlich breiter als die innere Zentralstrasse, welche minimal 6.20 m, maximal 6.50 m und im Durchschnitt nur 6.375 m breit ist. Eine Fahrbahnbreite von 7.0 m entspricht gemäss § 16 Abs. 2 der Verordnung betreffend den Vollzug des Strassengesetzes vom 18. Februar 1980 (Strassenverordnung) vom 23. Dezember 1980 (SHR 725.101) sogar dem gesetzlichen Standard einer regionalen Kantonsstrasse.

Die äussere Zentralstrasse führt durch respektive entlang eines wichtigen Neuhauser Wohngebiets. Aufgrund ihrer Funktion als Sammelstrasse und als Verbindung zur Schaffhauserstrasse und zur A4 kann sie nicht als Quartierstrasse ausgestaltet werden, was das zur Ausführung vorgesehene Projekt berücksichtigt. Die Dimensionierung entspricht dem heutigen sowie dem in den nächsten Jahren

und Jahrzehnten zu erwartenden Verkehrsaufkommen. Hierbei werden der motorisierte Individualverkehr sowie der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr «gleichberechtigt» berücksichtigt, was folgerichtig zu einer Veränderung des Strassenquerschnitts führt, um die Verkehrsarten aufeinander abzustimmen.

Frage 2:

Die äussere Zentralstrasse führt den Verkehr der Bahnhofstrasse, Poststrasse und Zentralstrasse Richtung Schaffhausen ab. Wie will der Gemeinderat sicherstellen, dass auf diesen Strassen in den Spitzenzeiten kein Rückstau entsteht, wegen der Verschmälerung der äusseren Zentralstrasse?

Der Gemeinderat respektive das Planungsreferat hat für die Dimensionierung der äusseren Zentralstrasse das im Strassenbau erfahrene Ingenieurbüro SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich, zugezogen. Der Gemeinderat hat daher keinen Anlass, zu befürchten, dass die äussere Zentralstrasse künftig nicht mehr zu genügen vermöge. Ob ein Stau auf der äusseren Zentralstrasse Richtung Schaffhausen entsteht, hängt nicht von deren Breite, sondern von der Kapazität des Kreisel Scheidegg ab. Mit der Eröffnung des Galgenbucktunnels kann hier gegenüber der heutigen Situation eine deutliche Verbesserung erwartet werden. Mit Stausituation auf der Bahnhof-, Post- oder inneren Zentralstrasse wegen der Strassenbreite der äusseren Zentralstrasse ist demgegenüber nicht zu rechnen.

Frage 3:

Im Bericht und Antrag betreffend Neugestaltung äussere Zentralstrasse wird ausführlich aufgezeigt, wieso dieses Projekt ein Agglomerationsprojekt sein soll und das Geld vom Bund sprichwörtlich auf der Strasse liegt. Aus welchen Gründen hat der Gemeinderat nicht die Sammelstrasse Süd für ein Agglomerationsprojekt vorgeschlagen, die viel wichtiger für das Neuhauser Zentrum gewesen wäre?

Das Bundesamt für Raumplanung umschreibt Sinn und Zweck der Agglomerationsprogramme wie folgt (<https://www.are.admin.ch/are/de/home/verkehr-und-infrastruktur/programme-und-projekte/agglomerationsprogramme-verkehr-und-siedlung.html>):

«Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehr- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Die Agglomerationsprogramme sind somit ein wichtiger Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes und der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz.

Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Einklang

Das Verkehrssystem und die Siedlungsentwicklung sind eng miteinander verknüpft: Zum einen bewirken neue Verkehrsangebote zusätzliches Siedlungswachstum. Zum anderen entsteht durch die Siedlungsentwicklung ein höheres Verkehrsaufkommen, was zu einer Mehrbelastung der Verkehrsinfrastrukturen führt. Mit dem PAV fördert der Bund eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung in den Agglomerationen. Damit wird die Siedlungsentwicklung nach innen über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg gefördert, und das Verkehrsangebot dort ausgebaut, wo tatsächlich Bedarf besteht.

Darum braucht es das PAV

Die meisten Staus und die höchste Auslastung im öffentlichen Verkehr sind bereits heute in den Agglomerationen zu verzeichnen. In Zukunft werden die Bevölkerung und die Anzahl der Arbeitsplätze in den urbanen Räumen überdurchschnittlich stark wachsen. Das führt zu einer weiteren Verkehrszunahme – zu überlasteten Zügen, Trams oder Bussen, zu zunehmend verstopften Strassen oder zu fehlendem Platz für den Fuss- und Veloverkehr. Damit das Verkehrsaufkommen auch in

Zukunft bewältigt werden kann, braucht es einerseits gezielte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur der Agglomerationen und andererseits eine Siedlungsentwicklung nach innen, die möglichst wenig zusätzlichen Verkehr verursacht. Genau hier setzt das PAV an: Es trägt wesentlich dazu bei, dass das Verkehrsnetz in den Schweizer Ballungsräumen auch in Zukunft funktioniert.

Ein starkes, langfristig gesichertes Planungsinstrument

Das PAV ermöglicht Städten und Agglomerationen, die grossen Herausforderungen des Verkehrs und Siedlungswachstums zu meistern und zu finanzieren. Dank den klaren planerischen Vorgaben und den Mitfinanzierungen des PAV werden Projekte realisiert, die langfristig die beste Wirkung entfalten. Über 80 Prozent der Agglomerationen konnten in den letzten zehn Jahren mit Unterstützung des PAV die Leistungsfähigkeit ihrer Verkehrsnetze ausbauen. Das PAV hat sich als Erfolgsinstrument der Schweizer Verkehrspolitik mehrfach bewährt. Entsprechend konnte seine Finanzierung im Februar 2017 mit der Zustimmung von Volk und Ständen zur Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds langfristig gesichert werden.

Etappenweise Planung und Umsetzung in Generationen

Bereits Ende 2006 hat der Bund besonders dringliche Verkehrsprojekte in Agglomerationen mit dem PAV mitfinanziert. Seit 2007 reichen die Agglomerationen alle vier Jahre Agglomerationsprogramme ein, die der Bund überprüft und gegebenenfalls mitfinanziert. Die Agglomerationsprogramme der ersten und zweiten Generation sind bereits in der Umsetzung, während die Realisierung der dritten Generation 2019 begann».

Neuhausen am Rheinfluss ist Teil der Agglomeration Schaffhausen, dessen Perimeter das Bundesamt für Statistik bestimmt hat. Projektträger gegenüber dem Bund ist der Verein Agglomeration Schaffhausen (vgl. dazu insbesondere <https://sh.ch/CMS/Webseite/Kanton-Schaffhausen/Beh-rde/Regierung/Staatskanzlei/Koordinationsstelle-f-r-Aussenbeziehungen/Verein-Agglomeration-Schaffhausen-1243796-DE.html>). Hauptprojekt im Agglomerationsprogramm 1. Generation war die Schaffhauser S-Bahn. Projekte dieser 1. Generation werden nach Abzug des Bundesbeitrags vom Kanton und den Gemeinden je zur Hälfte finanziert (Art. 4 f. des Gesetzes über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur vom 6. Juni 2019; SHR 740.100). Die Finanzierung der Projekte des Agglomerationsprogramms 2. Generation erfolgt dagegen nach den Bestimmungen des Strassengesetzes vom 18. Februar 1980 (SHR 725.100). Die beiden bedeutendsten Projekte sind die Leistungssteigerung der SBB-Strecke zwischen Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfluss sowie die Umstellung der Busflotte der Stadt Schaffhausen von Diesel auf Elektrizität. Der Bund unterstützt die Projekte der 1. und 2. Generation mit rund 40 % der eingegebenen Projektkosten, da der Bund der Agglomeration Schaffhausen für ihre Projekte Bestnoten vergab.

Der Verein Agglomeration Schaffhausen hat sich nach intensiver Beratung entschieden, keine Projekte für das Agglomerationsprogramm 3. Generation einzureichen. Dagegen ist vorgesehen, dass die Region Schaffhausen sich wieder am Agglomerationsprogramm 4. Generation beteiligen wird. Neu wird in diesem verlangt, dass die Projekte binnen vier Jahre, mithin in den Jahren 2024 bis 2027, umgesetzt werden müssen. Vorgesehen sind weitere Fördermittel auch in den darauffolgenden Jahren.

Neuhausen am Rheinfluss hat Projekte sowohl im Agglomerationsprogramm 1. Generation als auch 2. Generation eingegeben, da so mit den Bundes- und allenfalls Kantongeldern wichtige Infrastrukturvorhaben rascher und für die Gemeinde leichter finanzierbar realisiert werden können. Dazu zählt auch die äussere Zentralstrasse, welche die Gemeinde als Projekt Nr. 13 «Erweiterung Zentrumsaufwertung» eingegeben hatte.

Die «Sammelstrasse Süd» ist als Eigenleistung der Agglomeration Schaffhausen im Agglomerationsprogramm 1 als Massnahme Nr. 28 aufgeführt, womit für diese Strasse keine Bundesmittel abrufbar sind. Der Bau der «Sammelstrasse Süd» ist aufgrund des aktuellen und in den nächsten Jahren absehbaren Verkehrsaufkommens nicht erforderlich. Hinzu kommt, dass die Sammelstrasse Süd, die von der Badstrasse (Gebäude Curtiss-Wright) auf dem früheren Industriegleis zur Victor von Bruns-Strasse (Liegenschaft Corrà) führt, die äussere Zentralstrasse nicht zu ersetzen vermag. Die Gemeinde hat am 21. August 2012 mit der SIG Gemeinnützigen Stiftung einen Vertrag geschlossen, der unter anderem die Finanzierung der «Sammelstrasse Süd» sowie die Voraussetzungen für deren Bau regelt. Nach dem damaligen Kostenstand betragen die Ausgaben für diese Strasse Fr. 6'475'300.--, wovon die Gemeinde Fr. 1'791'800.-- hätte tragen müssen. Die detailliert im Vertrag aufgeführten Kriterien, die den Bau der Strasse erheischten, sind aber nie eingetreten. Zudem ist der Vertrag Ende 2015 dahingefallen.

Der Gemeinderat sieht aufgrund der aktuellen und in den nächsten Jahren erkennbaren Verkehrsbelastung, die in einem Zusammenhang mit dem SIG-Areal steht, keinen Anlass, den Bau der «Sammelstrasse Süd» voranzutreiben. Er will sich diese Option aber, insbesondere als Entlastungsmassnahme für die innere Zentralstrasse, weiterhin offen halten, was namentlich bei den Überlegungen, auf dem alten Industriegleis eine Velostrecke als Verbindung zum Rheinflallgebiet vorzusehen (vgl. dazu insbesondere Konzept Fuss- und Veloverkehr Neuhausen am Rheinflall, Schlussbericht vom 19. Dezember 2012, S. 56; https://neuhausen.ch/fileupload/20170523_Konzept_Fuss_und_Veloverkehr.pdf), mit Blick auf mögliche Nutzungskonflikte zu beachten ist.

Frage 4:

Die äussere Zentralstrasse ist mit der Bahnhofstrasse und der völlig ungeeigneten Rheinstrasse die einzige Schwerverkehrsverbindung, die das z.B. IVF Hartmann oder das SIG Areal bedient und nicht durchs Zentrum führt. Ist der Gemeinderat daher bereit, ein ganzheitliches Verkehrskonzept für das Zentrum zu erarbeiten, bei der auch eine Route für den Schwerverkehr eingeplant ist. Sprich <Sammelstrasse Süd>

Neuhausen am Rheinflall verfügt über einen Strassenrichtplan, der auch die Interessen des Schwerverkehrs wiedergibt. Der Gemeinderat verschliesst sich mit Blick auf die Auswirkungen des Galgenbucktunnels und der dazugehörigen flankierenden Massnahmen einer gelegentlichen Überprüfung dieser Planungsgrundlage nicht. Sollte eine Totalrevision der Nutzungsplanung umsetzbar sein, müsste der Strassenrichtplan zusammen mit dieser Gesamtrevision respektive in unmittelbarem Anschluss daran ohnehin erneuert werden. Zudem ist ein Planungsbericht zum Strassenrichtplan nötig, der auch die Fragen des Schwerverkehrs zu behandeln hat. Dabei wird auch zu prüfen sein, ob und unter welchen Voraussetzungen die «Sammelstrasse Süd» realisiert werden kann. Für diese Prüfung spricht auch, dass die Verkehrliche Grob-Beurteilung Zentrumsverdichtung Neuhausen, Schlussbericht vom 3. November 2016, S. 14, die «Sammelstrasse Süd» als "[d]ie zentrale Massnahme <bezeichnet>, um den Motorfahrzeugverkehr des Entwicklungsschwerpunkts SIG-Areal vom Zentrum (südlicher Abschnitt Zentralstrasse) fernzuhalten. Wichtig dabei ist, dass das SIG-Areal nicht mehr via Badstrasse an die Rheinstrasse angeschlossen ist, sondern direkt mit der Sammelstrasse Süd verknüpft wird. Sie dient ferner der besseren Buserschliessung des IVF-Areals. Sie entlastet den südlichen Abschnitt der Zentralstrasse um rund 1400 Mfz/Tag (-15%), wodurch die Zentralstrasse im Zentrum wieder ausserhalb des kritischen Bereichs <der „strassenräumlichen Verträglichkeit“> liegt. Zudem wird auch der Industrieplatz sowie die Wilden- und Industriestrasse ent-

lastet. Insbesondere am Industrieplatz würde der Motorfahrzeugverkehr sonst wesentlich zunehmen. Auf dem nördlichen Abschnitt der Zentralstrasse entsteht allerdings keine entlastende Wirkung." Zu berücksichtigen ist, dass ein Bau der «Sammelstrasse Süd» als Entlastungsmassnahme für die innere Zentralstrasse und nicht aufgrund der Entwicklung des SIG-Areals möglicherweise dazu führt, dass die Gemeinde einen grösseren Anteil an den Kosten übernehmen müsste als dies 2012 angedacht war.

Mit bestem Dank für Ihre Kenntnisnahme und freundlichen Grüssen

NAMENS DES GEMEINDERATES
NEUHAUSEN AM RHEINFALL


Dr. Stephan Rawyler
Gemeindepräsident


Janine Rutz
Gemeindeschreiberin