

Beschluss vom 31. August 2010

Kleine Anfrage 2010/18
betreffend Staukonzept Klettgau

In einer Kleinen Anfrage vom 7. Juli 2010 stellt Kantonsrat Andreas Gnädinger verschiedene Fragen zur geplanten Aufwertung der Ortsdurchfahrten sowie der möglichen Aufhebung von Busbuchten und zum Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse zwischen Schaffhausen und Schleitheim.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

1. *Ist es richtig, dass Busnischen auf der Strecke Schleitheim - Schaffhausen abgeschafft, respektive neue Bushaltestellen auf der Fahrbahn geschaffen werden sollen? Um welche Haltestellen handelt es sich?*

Im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Schaffhausen für die Bereiche Siedlung und Verkehr sind zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten verschiedene Grundlagen erarbeitet worden. In Löhningen hat eine kommunale Kommission erste Vorschläge zur Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur ausgearbeitet. Konkret soll gemäss dem Vorschlag der Kommission die Lage der bestehenden Haltestelle im Ortszentrum belassen werden. Da es aufgrund der knappen Platzverhältnisse dort nicht möglich ist, eine normengerechte Busbucht zu bauen (die bestehende Bucht ist nicht normengerecht), wurde von der Kommission vorgeschlagen, diese als Fahrbahnhaltestelle auszubilden. In Beringen wurden die Lage und der Ausbaustandard der bestehenden fünf Haltestellen im Rahmen der kommunalen Kommissionsarbeiten nicht in Frage gestellt.

2. *In welchem Rahmen ist der Kanton Schaffhausen in diesen Projekten engagiert? In welcher Höhe werden von Seiten des Kantons, respektive von kantonalen Fonds für solche Projekte Mittel gesprochen?*

Der Kanton Schaffhausen hat im Rahmen des Agglomerationsprogramms Schaffhausen die Federführung bei der Ausarbeitung der Vorprojekte für die Aufwertung der Ortsdurchfahrten inne. Ein kantonaler Infrastrukturfonds besteht nicht und wurde in der Volksabstimmung vom 28. Juni 2004 abgelehnt. Die Kosten für die Vorprojekte betragen

Fr. 39'000.-- in Beringen und Fr. 33'000.-- in Löhningen. Den Gemeinden werden 50 % dieser Projektierungskosten in Rechnung gestellt. Die Mittel für die Ausarbeitung der Vorprojekte wurden auf dem ordentlichen Budgetweg freigegeben.

Das Projekt zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt in Beringen liegt im Perimeter des Agglomerationsprogramms und wird deshalb auch vom Bund mit einem Anteil von gegen 40 % mitfinanziert. Die verbleibenden 60 % der Projektierungs- und Ausführungskosten sollen gemäss Absicht des Agglomerationsprogramms je hälftig von Kanton und Gemeinde übernommen werden. Die Projektkosten werden zurzeit auf 3,5 Mio. Franken geschätzt. Das Vorprojekt wird per Ende 2010 mit einer Kostengenauigkeit von +/- 20 % abgeschlossen.

Das Projekt zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt in Löhningen erfüllt die Vorgaben des Bundes als Agglomerationsprojekt nicht und wird deshalb vom Bund finanziell nicht unterstützt. Der Kanton beteiligt sich an der Finanzierung im Rahmen des Strassengesetzes. Die Projektkosten werden zurzeit auf 1,5 Mio. Franken geschätzt. Das Vorprojekt wird per Ende 2010 mit einer Kostengenauigkeit von +/- 20 % abgeschlossen.

3. *Erachtet es der Regierungsrat tatsächlich für sinnvoll, dass Busnischen abgeschafft und vermehrt den Verkehr behindernde Bushaltestellen auf der Strasse geschaffen werden sollen?*
4. *Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass Bushaltestellen mitten auf der Strasse die Gefahr massiv erhöhen, dass innerhalb und ausserhalb der Dörfer bei Überholmanövern Personen zu Schaden kommen?*

Gemäss Richtplan ist eine auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Verkehrsaufteilung zu fördern. Privater und öffentlicher Verkehr sollen sich dabei sinnvoll ergänzen. In Agglomerationen hat der öffentliche Verkehr Priorität und er soll angemessen gefördert werden. Diese Planungsgrundsätze aus dem Richtplan sind zu berücksichtigen, setzen aber keine Aufhebung bestehender Busbuchten voraus. Über die Vor- und Nachteile von Busbuchten und Fahrbahnhaltestellen gibt es in der Fachliteratur umfangreiche Grundlagen. Dabei sind verschiedene Teilaspekte aus den Bereichen öffentlicher Verkehr, privater Verkehr, Raum- und Siedlungsplanung sowie nicht zuletzt auch die Kosten zu berücksichtigen, abzuwägen und zu bewerten.

Für den Regierungsrat kommt eine Aufhebung bestehender Busnischen nicht in Frage, wenn dadurch der Strassenverkehr beeinträchtigt werden soll. Denn öffentlicher Verkehr und Strassenverkehr sollen sich nicht behindern, sondern gegenseitig ergänzen. Der Vorsteher des Baudepartements hat daher gegenüber dem kantonalen Tiefbauamt bereits an-

geordnet, dass auf die Aufhebung bestehender Busnischen bei der weiteren Projektbearbeitung in Beringen und Löhningen zu verzichten sei.

5. *Welche Massnahmen sind geplant, um im Verlaufe der Bauphase des Galgenbucktunnels einen normalen Verkehrsfluss vor allem im Gebiet Enge zu gewährleisten?*

Während der gesamten Bauphase werden in der Enge - abgesehen von kurzzeitigen, baubetriebsnotwendigen Ausnahmen - immer zwei Fahrspuren zur Verfügung stehen. Im Vergleich zur heutigen Verkehrssituation sind also für den motorisierten Individualverkehr keine zusätzlichen Einschränkungen geplant. Dagegen ist es unabdingbar, dass die bestehende Busspur in der äusseren Klettgauerstrasse um ca. 250 m verkürzt wird, um Platz für eine Baupiste zu schaffen.

6. *Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass die zahlreichen Lichtsignalanlagen auf dem Gebiet von Neuhausen den Verkehrsfluss in und aus dem Klettgau unnötig und in Stosszeiten massiv beeinträchtigen? Sind Massnahmen geplant, um die Auswirkungen dieser künstlichen Verkehrshindernisse zumindest einzudämmen? Sind Bestrebungen im Gange, eine sinnvolle Lösung für den Busstreifen vor den Lichtsignalanlagen zu finden?*

Beim Knoten Kreuzstrasse, der Verknüpfung von Zollstrasse, Klettgauerstrasse und Rosenbergstrasse, handelt es sich um einen der am stärksten belasteten Knoten des kantonalen Strassennetzes. In den Spitzenverkehrsstunden wird die Kapazitätsgrenze des Knotens regelmässig erreicht oder überschritten und es bilden sich Staus, sowohl in der Klettgauerstrasse wie auch in der Zollstrasse. Die Einstellungen der dortigen Lichtsignalanlage (LSA) wurden nach der Inbetriebnahme der Unterführung Zollstrasse mehrmals überprüft und optimiert. Die Aufhebung des Bahnübergangs Zollstrasse hat für diesen Knoten eine spürbare Entlastung gebracht, den Verkehrsfluss verbessert und die Fahrplanstabilität der über den Knoten führenden Buslinien erhöht. Weitere Verbesserungen sind unter den gegebenen Verhältnissen nicht möglich. Eine deutliche und spürbare Entlastung wird erst die Eröffnung des Galgenbucktunnels bringen.

Die Busspur in der Klettgauerstrasse hat sich seit ihrer Inbetriebnahme 2003 im Wesentlichen bewährt. In Absprache mit der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall ist aber geplant, die Busspur im Bereich der Haltestelle Kreuz zu optimieren bzw. zu verkürzen. Die Abklärungen dazu sind im Gange. Die Busspur in der Zollstrasse funktioniert einwandfrei und gibt keinen Anlass zur Beanstandung.

7. Weshalb wurde nicht von Anfang an in Betracht gezogen, anstatt der massiv verkehrsbehindernden Lichtsignalanlagen einen Fließverkehr mit Kreiselanlagen - eventuell mit einer Sonderlösung für den Busverkehr - zuzulassen?

Solche Lösungen wurden bei der Projektierung der Unterführung Zollstrasse eingehend geprüft und mussten wieder verworfen werden. Ein einspuriger Kreisel beim Knoten Kreuzstrasse hätte eine zu geringe Leistungsfähigkeit aufgewiesen. Ein demzufolge nötiger zweispuriger Kreisel hätte einen umfangreichen und sehr teuren Landerwerb erfordert (inkl. des Abbruchs von angrenzenden Gebäuden). Ein solcher zweispuriger Kreisel wäre allerdings nur für eine Übergangszeit bis zur Eröffnung des Galgenbucktunnels erforderlich gewesen und hätte anschliessend wieder zurückgebaut werden müssen. Die Optimierung der bestehenden LSA erwies sich damit sowohl aus wirtschaftlicher wie auch aus verkehrstechnischer Sicht als die klar bessere Lösung.

Schaffhausen, 31. August 2010

DER STAATSSCHREIBER:



Dr. Stefan Bilger