

Protokoll vom 28. September 2004

**Kleine Anfrage 28/2004  
betreffend Entlastung der Hochstrasse**

In einer Kleinen Anfrage vom 6. Juli 2004 stellt Kantonsrat Jürg Tanner verschiedene Fragen zur Verkehrsbelastung bzw. Entlastung der Hochstrasse in der Stadt Schaffhausen.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

1. Die Hochstrasse ist unterteilt in eine Kantons- und Gemeindestrasse. Von der Adlerunterführung bis zur Gemsgasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse (im Eigentum der Stadt Schaffhausen), ab Gemsgasse bis Falkeneck-Kreisel ist sie eine Gemeindestrasse. Der Fragesteller weist insbesondere auf den Verkehr in den Nachtstunden und damit im Wesentlichen auf die Lärmbelastung an der Hochstrasse hin. Der Regierungsrat ist sich des Problems des Verkehrslärms auf relativ stark befahrenen Innerortsstrassen, wie namentlich im Hochstrasse-Quartier, bewusst. Indessen belegen die Verkehrszählungen vor und nach der Inbetriebnahme der A4-Stadtdurchführung 1996, dass die Hochstrasse gegenüber früher etwas entlastet wurde. So betrug der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der Höhe der Cilag AG Ende 1991 rund 9'600 und nahm bis Ende 2002 auf rund 8'800 Fahrzeuge ab. Mit einer weiteren Reduktion des Verkehrs auf der Hochstrasse kann nicht gerechnet werden. Die Hochstrasse ist faktisch eine wesentliche Verkehrsader und ein grosser Anteil des Verkehrs wird von den Einwohnern der Stadt selbst verursacht.
2. Eine Verkehrszunahme aus Richtung Thayngen und vom oberen Reiat wurde auf der Hochstrasse nicht festgestellt. Die Eröffnung der Stadttangente brachte aus diesen Richtungen eine Entlastung der Hochstrasse. Die Strecken Zollamt Barga-Anschluss Schaffhausen/Schweizersbild und Thayngen-Schaffhausen/Herblingen sind von der Vignettenpflicht befreit. Die Verkehrsteilnehmer ohne Vignette werden aus Richtung Barga oder Reiat und Thayngen nicht über die Hochstrasse zum Stadtzentrum, sondern mit Wegweisern über die Schweizersbild-/Mühlentalstrasse respektive Gennersbrunner-/Herblinger-/Fulachstrasse zur Weiterfahrt geleitet. Es gilt daran zu erinnern, dass das Baudepartement des Kantons Schaffhausen vor einigen Jahren beim Bundesrat ein Gesuch um Befreiung des städtischen Neubauteils von der Vignettenpflicht einreichte. Am 12. August 1997 teilte das Eidgenössische Finanzdepartement dem Kanton Schaffhausen leider mit, dass analog zu den Grenzstädten Basel und Genf auch für die grenznahe Stadt Schaffhausen keine Sonderregelung in Frage komme.

Als Planungsgrundsatz sieht der kantonale Richtplan vor (S. 169), dass der öffentliche Verkehr in Agglomerationen grundsätzlich Priorität hat und angemessen zu fördern ist. Busnischen oder sogenannte Haltestellenbuchten sind im Hinblick auf die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs nicht unbedenklich. Das Ein- und Ausfahren in Busnischen kostet Zeit, stellt eine

gewisse Gefahr namentlich für Fahrradfahrer in Richtung Stadtzentrum (abwärts) dar und erfordert vom Fahrpersonal mehr Manövrierungsvorgänge mit erhöhten Anforderungen. Insbesondere das Ausfahren aus der Bucht, das mehrheitlich über die Rückspiegel erfolgt und auf die Haltebereitschaft der nachfolgenden Automobilisten angewiesen ist, beeinträchtigt den öffentlichen Verkehr und den Fahrplan. Umgekehrt können Fahrbahnhaltestellen über eine längere Distanz zu risikoreichen Überholmanövern führen und ein aggressives Fahrverhalten im Individualverkehr provozieren. Vor diesem Hintergrund ist bei solchen Massnahmen jeweils eine Risiko- und Interessenabwägung vorzunehmen. Die Verkehrszahlen auf der Hochstrasse dürften mit einer solchen Massnahme nur unwesentlich sinken, weil das gewohnheitsmässige Befahren von Strecken nicht leichtthin geändert wird. Unter diesen Umständen ist die Verlegung der Bushaltestellen auf die Fahrbahn der Hochstrasse keine ernsthaft zu prüfende Variante.

3. Der für die Durchführung des Wohnortmarketings verantwortliche Projektleiter verfolgt die von den Gemeinden initiierten Quartierentwicklungsmassnahmen regelmässig und steht mit den in diesem Bereich tätigen lokalen Gruppierungen in engem Kontakt. So informiert er sich auch laufend über die Aktivitäten der von der Stadt Schaffhausen eingesetzten Planungskommission „Quartieraufwertung Hochstrasse“. Des Weiteren hat er sich an der externen Beurteilung (peer review), der sich die Steingutschule unterzogen hat, beteiligt. Zudem werden die Investoren, welche derzeit entlang der Hochstrasse Bauvorhaben umsetzen, mit Kommunikations- und Werbemassnahmen unterstützt. Die Ausrichtung von direkten finanziellen Beiträgen an bauliche Massnahmen ist indessen nicht vorgesehen.
4. Die Hochstrasse ist eine verkehrsorientierte Strasse und eignet sich grundsätzlich kaum für verkehrsberuhigende Massnahmen baulicher Art. Eine Abklassierung der Hauptverkehrsstrasse in eine siedlungsorientierte Strasse mit Geschwindigkeitsbeschränkungen unter 50 km/h und baulichen Massnahmen macht daher keinen Sinn, zumal wie erwähnt ein grosser Anteil von Stadteinwohnern verursachter Verkehr darstellt und die Hochstrasse unabhängig von der strassenrechtlichen Klassierung rein faktisch eine wesentliche Verkehrsader ist.

Schaffhausen, 28. September 2004

DER STAATSSCHREIBER:

Dr. Reto Dubach

