

An den
Grossen Stadtrat
8200 Schaffhausen

Schaffhausen, 2. Juli 2019

**Grosser Stadtrat, Kleine Anfrage Stephan P. Schlatter
«Sanierung Buchthalerstrasse mit massiver Verkehrsbehinderung»
(Nr. 7/2019)**

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Datum vom 28. März 2019 hat Grossstadtrat Stephan P. Schlatter eine Kleine Anfrage mit Fragen zur Sanierung der Buchthalerstrasse eingereicht. Dabei nimmt er Bezug auf einen Leserbrief zum «Aufruhr» gegen diese geplante Sanierung bei der Vorstellung des Projektes an der Versammlung des Quartiervereins Buchthalen.

Einleitende Bemerkungen

Die Sanierung der Buchthalerstrasse ist aufgrund des Strassenzustandes dringend notwendig. Der Kredit für die erste Etappe (Bruderhöflistrasse bis Endhaltestelle) wurde bereits mit dem Budget 2016 genehmigt. Aufgrund von Anliegen von Pro Velo wurde aber bereits 2016 entschieden, dass die Situation insbesondere in Bezug auf die Fussgängerübergänge, Bushaltestellen und Veloführung gesamthaft überprüft werden soll. Dabei wurde festgestellt, dass einige Anpassungen aufgrund von Sicherheitsmängeln und von übergeordneten Vorgaben notwendig sind.

Das öffentlich aufgelegte Ausführungsprojekt unterscheidet sich gegenüber einem reinen Belagsersatz insbesondere in den folgenden Punkten:

- **Hindernisfreie Bushaltestellen:** Bushaltestellen haben bis Ende 2023 den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG, SR 151.3) zu genügen. Bei Sanierungsprojekten ist es die Aufgabe der Stadt, solche Anforderungen zu berücksichtigen. Beim vorgesehenen Sanierungsperimeter der Buchthalerstrasse betrifft dies die Haltestellen «Buchthalen Endhaltestelle» und «Buchthalen Post».

Hindernisfreie Bushaltestellen erleichtern Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie Personen mit schwerem Gepäck oder mit Kinderwagen das Ein- und Aussteigen in den Bus. Die Umsetzung steht im Spannungsfeld der Ansprüche von Behinderten, der Verkehrssicherheit sowie der technischen Machbarkeit.

- **Behebung von Sicherheitsmängeln:** Eine wichtige Voraussetzung für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer ist die Sicherstellung der notwendigen Sichtweiten. Verbesserungen diesbezüglich können durch die Verschiebung von Fussgängerstreifen und eine Verbreiterung des Trottoirs (notwendige Sichtweiten bei Einfahrten) erreicht werden.
- **Lärmschutz:** Die Stadt Schaffhausen ist verpflichtet, die rechtlichen Vorgaben des Bundes für den Lärmschutz umzusetzen. Da die Immissionsgrenzwerte entlang der Buchthalerstrasse überschritten werden, sind Massnahmen zur Lärmreduktion notwendig. Dies sind der Einsatz eines lärmarmen Belags und die Regulierung der Geschwindigkeit. Geschwindigkeitsmessungen oberhalb dem Windeggstiege haben ergeben, dass die V85-Werte aufwärts 55 km/h und abwärts 53 km/h betragen. V85 ist die Geschwindigkeit, die von 85% der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird, d.h. die vorgeschriebene Geschwindigkeit wird von 15% der Autofahrer übertreten.

Sammelstrassen wie die Buchthalerstrasse müssen in oft beengtem Strassenraum verschiedene Funktionen und Anforderungen erfüllen. Der Nutzen der mit der Sanierung vorgesehenen Massnahmen wurde sorgfältig geprüft und dabei die verschiedenen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer möglichst umfassend berücksichtigt.

Zu den einzelnen Fragen

1. *Stimmen die Aussagen im Leserbrief vom 28.3.2019?*

Das Projekt zur Sanierung der Buchthalerstrasse wurde an der Mitgliederversammlung des Quartiervereins vorgestellt und die Mitglieder hatten anschliessend die Möglichkeit, sich dazu zu äussern und Fragen zu stellen. Dabei zeigte sich, dass es sowohl negative als auch positive Stimmen zum Projekt gibt.

2. *Warum möchte der Stadtrat Verkehrsbehinderungen einbauen in einer Zeit da die Fahrzeuge immer grösser werden? Welche Verkehrsbehinderungen sind vorgesehen? Man hört von Verkehrsinseln, Aufhebung von Bushaltestellen-Einbuchtungen um ein Überholen zu verunmöglichen, Verbreiterung der Trottoirs beidseitig und zusätzlich einen Velostreifen auf der Strasse etc. Dies auf einer Strasse die auch eine Achse für überbreite und überhohe Transporte ist.*

Gemäss dem übergeordneten verkehrsplanerischen Ziel, die Situation für alle Verkehrsträger gleichermaßen zu optimieren, wurde das Projekt unter Berücksichtigung der verschiedenen Bedürfnisse und Anforderungen (vgl. Einleitende Bemerkungen) erarbeitet. Die in der Frage postulierte Aussage, der Stadtrat wolle Verkehrsbehinderungen einbauen ist zurückzuweisen.

Damit die Busse autonom zugänglich sind und die Anforderungen des BehiG erfüllt werden, sollen nach Möglichkeit Haltekanten mit einer Höhe von 22 cm gebaut werden. Ist aus Gründen der Verhältnismässigkeit kein niveaugleicher Einstieg (22 cm) auf der ganzen Länge möglich, so muss die bestmögliche abweichende Lösung realisiert werden. Vorliegend ist es bei der Haltestelle «Buchthalen Post» technisch nicht möglich, eine funktionierende Haltestelle mit einer 22 cm hohen Haltekante in der Busbucht zu realisieren. Da diese in der Kurve liegt wird die

Problematik noch verschärft und der Bus kann nicht nah genug an die Kante fahren. Zu berücksichtigen ist, dass auf der Linie 5 künftig ein Gelenkbus zum Einsatz kommen soll, so dass auch eine Haltekante von 16 cm verschoben werden müsste. Der Bau der Haltestelle mit einer Einstiegshöhe von 22 cm und die damit verbundene Verschiebung in die Fahrbahn werden im Kontext der Vorgaben des BehiG sowie der örtlichen Situation (Sicherheit Fussgänger-Überquerungen etc.) als verhältnismässig beurteilt.

Bei einer neuen Anordnung der Bushaltestelle müssen jeweils auch die Fussgängerquerungen beurteilt werden. Da bei der Querung an der Haltestelle «Buchthaler Post», die nach neuer Norm geforderten Sichtweiten nicht gegeben sind, soll diese stadteinwärts verschoben und mit einer Sicherheitsinsel ausgestattet werden.

Weiter ist im Ausführungsprojekt die Verschiebung des Trottoir-Randsteins um einen halben Meter vorgesehen. Das Trottoir sollte breiter und die Strassenbreite von 7 Meter auf 6.5 Meter reduziert werden. Zur Strassenbreite der Buchthalerstrasse ist festzuhalten, dass diese dem Verkehr mit den Bussen der VBSH sowie den Fahrzeugen der städtischen Entsorgung und den Blaulichtorganisationen genügen muss. Dies ist mit einer Strassenbreite von 6.5 Meter gegeben; entsprechend ist diese auch für PKW ausreichend, auch wenn die sogenannten SUV immer breiter werden. Die Anforderungen für die Ausnahmetransporte wurden ebenfalls geprüft und im Projekt berücksichtigt.

Ein breiteres Trottoir (Fahrtrichtung bergaufwärts auf der rechten Seite) verbessert die Sicherheit für Fussgänger und Autofahrer gleichermassen. Es münden sehr viele private Ausfahrten in die Buchthalerstrasse und eine Sichtweite von 50 Metern in beide Richtungen ist vorgeschrieben. Hinzu kommt die Tatsache, dass an der Buchthalerstrasse die Lärmimmissionsgrenzwerte überschritten sind. Zur Lärminderung ist ein lärmarmes Belag vorgesehen. Zudem könnte durch die Verschmälerung der Strasse von 7 auf 6.5 Meter die Geschwindigkeit reguliert werden, was die Sicherheit verbessert und ebenfalls dazu beiträgt, die Lärmbelastung an der Buchthalerstrasse zu reduzieren.

Die Verbreiterung des Trottoirs wurde aus fachlicher Sicht unter Berücksichtigung der verschiedenen Bedürfnisse und Interessen als beste Variante beurteilt, da die Situation sowohl für die Verkehrsteilnehmenden als auch für die Anwohnenden optimiert würde. In Abwägung der verschiedenen Bedürfnisse und Interessen hat der Stadtrat auch den aktuellen Zustand der Strasse einbezogen. Der schadhafte Belag ist kritisch zu beurteilen und die Sanierung dringlich. Unter Berücksichtigung dieser Dringlichkeit und in der Gesamtabwägung von Nutzen und Kosten erachtet der Stadtrat den Verzicht auf die Verschiebung des Trottoir-Randsteins als vertretbar. Das Projekt wird so angepasst, dass die Strassen- und Trottoirbreite dem bestehenden Zustand entspricht.

Zur Führung des Veloverkehrs hat die Fachstelle Langsamverkehr verschiedene Varianten geprüft und die Vor- und Nachteile mit Pro Velo ausführlich diskutiert. Die Lösung mit einem Radstreifen wurde schliesslich bevorzugt, da Mischflächen für Fuss- und Veloverkehr ein noch breiteres Trottoir bedingen würden und die Situation an der Buchthalerstrasse mit vielen Einfahrten, die über das Trottoir führen für den Veloverkehr problematisch ist.

3. *Ist das nicht eine Verschleuderung von Steuergeld?*

Die Gelder des öffentlichen Haushaltes werden nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit zum Wohl der Gesamtbevölkerung eingesetzt. Zur Abwägung der Verhältnismässigkeit werden sowohl der Nutzen und als auch die Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt. Die Stadt Schaffhausen ist dazu angehalten, das Behindertengleichstellungsgesetz einzuhalten, die Lärmemissionen zu reduzieren sowie die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Massnahmen für den Lärmschutz werden vom Bund mitfinanziert.

Die Verhältnismässigkeit von Massnahmen wird jeweils sowohl aus fachlicher als auch aus politischer Sicht beurteilt. Der Stadtrat hat bei der Abwägung der verschiedenen Bedürfnisse und Interessen auch den aktuellen Zustand der Strasse und die Dringlichkeit der Sanierung berücksichtigt (vgl. Antwort auf Frage 4.).

4. *Wird die Bauzeit dadurch nicht massiv verlängert und die Anwohner gepiesackt?*

Die Umsetzung ist in Teiletappen von je rund 100 Metern vorgesehen. Die Bauzeit für die vorgestellte Etappe (Bruderhöflistrasse bis Endhaltestelle) würde mit der Verbreiterung des Trottoirs ca. 6 bis 7 Monate dauern. Die Bauzeit kann mit dem Verzicht auf die Trottoirverbreiterung reduziert werden; genauere Angaben dazu sind nach der Überarbeitung des Projektes möglich. Eine kürzere Bauzeit wäre auch mit längeren Teiletappen möglich, diese würden aber den Busbetrieb der VBSH zu stark behindern.

5. *Wäre es nicht sinnvoll schlicht den Belag zu erneuern? Kann der Stadtrat die Mehrkosten beziffern?*

Es ist Aufgabe der Stadt, Strassen auf Schwachstellen in Bezug auf die Verkehrssicherheit sowie die einschlägigen Normen und Gesetze zu untersuchen und Verbesserungen bei der Sanierungen von Strassenabschnitten vorzusehen. Alle Beteiligten und Verkehrsteilnehmer haben ihre Bedürfnisse und Wünsche; die Projekterarbeitung folgte von Beginn an dem Ziel, den bestmöglichen Kompromiss zu finden. Zu den Gründen gegen einen reinen Belagsersatz wird auf die einleitenden Bemerkungen verwiesen.

Die Mehrkosten der Verbreiterung des Trottoirs würden rund 250'000 Franken betragen. Davon würden rund 30'000 Franken durch höhere Bundesbeiträge für den Lärmschutz gedeckt.

6. *Macht das im jetzigen Moment überhaupt Sinn, wo die Strassenführung um das Gaswerkareal noch nicht definiert ist?*

Der aktuelle Sanierungssperimeter ist von der möglichen neuen Strassenführung nicht betroffen und die Arbeiten können unabhängig davon realisiert werden. Eine mögliche neue Linienführung der Rheinhaldenstrasse über das Gaswerkareal hätte grössere Auswirkungen auf den unteren Teil der Buchthalerstrasse im Abschnitt zwischen dem Rosentalgässchen und der Fischerhäuserstrasse. Dieser untere Teil ist jedoch nicht Bestandteil des zurzeit geplanten Projektes und eine Sanierung ist vom Strassenzustand her nicht dringend.

7. *Hat das Konzept? Sollen auch weitere Strassen schmaler gemacht und der Verkehr dadurch behindert und unsere Strassen dadurch gefährlicher werden.*

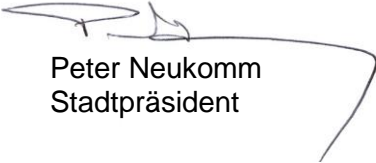
Die Verkehrssituation ist immer von den jeweiligen lokalen Gegebenheiten abhängig und entsprechend sind auf die jeweilige Situation angepasste Massnahmen auszuarbeiten. Es gibt kein Konzept, die Strassen generell schmaler zu machen. Die einzelnen Strassenzüge in der Stadt Schaffhausen werden weiterhin individuell überprüft. Auslöser sind dabei in der Regel ein schlechter Strassenzustand oder gravierende Sicherheitsmängel.

8. *Wer soll von so einer Veränderung profitieren?*

Alle Verkehrsteilnehmenden und die Anwohnerinnen und Anwohner sollen von der Strassensanierung profitieren. Bei städtischen Sammelstrassen wie der Buchthalerstrasse kommen viele Ansprüche und Vorgaben zusammen, die alle bestmöglich berücksichtigt wurden. Ein wichtiges Ziel, das auch aufgrund der übergeordneten gesetzlichen Vorgaben eine verstärkte Beachtung erfordert, ist der hindernisfreie Ausbau von Bushaltestellen, der Personen mit eingeschränkter Mobilität einen autonomen Zugang zum Bus ermöglicht und auch anderen Passagieren zu Gute kommt.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATS



Peter Neukomm
Stadtpräsident



Yvonne Waldvogel
Stadtschreiberin a.i.