

An den  
Grossen Stadtrat  
8200 Schaffhausen

Schaffhausen, 2. August 2005

**Kleine Anfrage Martin Egger:  
Gesamtverkehrskonzept Stadt Schaffhausen Phase 1 – wie weiter?  
(Nr. 17/2005)**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Phase 1 des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes stellt eine verwaltungsinterne Problemanalyse aufgrund verschiedener Verkehrsszenarien dar. Neben der Darstellung des aktuellen Zustandes wird die Verkehrssituation im Jahr 2020 ermittelt, einerseits unter Verwendung der Trendvorgaben gemäss Bundesamt für Statistik, welche von einem Rückgang der Bevölkerung ausgehen, andererseits unter Berücksichtigung der Zielsetzungen des Regierungsrates (z.B. Galgenbucktunnel, Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung), der ein Wachstum postuliert. Die Realität dürfte zwischen diesen beiden Annahmen liegen. Hingegen ist aufgrund des Sachplanes Verkehr des Bundes davon auszugehen, dass infolge des jährlichen Verkehrswachstums der Fäsenstaubtunnel bereits in 15 Jahren an seine Kapazitätsgrenzen stossen dürfte. Die Berechnungen zeigen, dass als Folge davon die Altstadttangenten erneut einen Mehrverkehr (Ausweichverkehr) aufzunehmen hätten.

Ein weiterer Aspekt, welcher im Gesamtverkehrskonzept Phase 1 abgehandelt wird, sind die groben Zielsetzungen, wie im Jahr 2020 die Engpässe auf der Strasse vermieden werden könnten. Es werden in dieser Phase noch keinerlei Massnahmen vorgeschlagen oder diskutiert. Hingegen wird als Ziel festgehalten, dass aus wirtschaftlichen Gründen eine

Optimierung des Einsatzes der beschränkten Mittel erfolgen muss. Ein weiteres Ziel ist die Entlastung der Umwelt (Lärm, Luft), und es muss einer weiteren Landschaftszersiedelung entgegengetreten werden. Eine Flucht der Stadtbevölkerung aufs Land wegen höheren Lärm- und Luftbelastungen sowie ungelösten Sicherheitsfragen wäre für die Stadt kontraproduktiv. Ein solches Szenario hätte vielmehr eine Verstärkung des A-Stadt-Effektes zur Folge, wie Untersuchungen im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms Stadt und Verkehr (vgl. René L. Frey: Ökonomie der städtischen Mobilität, 1994, Teilsynthese des NFP 25) belegen. Aus diesem Grund sieht der Stadtrat auch keinen Widerspruch zu seinen Legislaturzielen (Stärkung von Schaffhausen als Wohn- und Wirtschaftsort).

Die Behauptung, der Individualverkehr werde in den Gesamtüberlegungen zu wenig berücksichtigt, ist eine Unterstellung. Zum einen werden die wesentlichen Kennzahlen gemäss Volkszählung und Mikrozensusbefragung dargestellt, andererseits widmet sich das Kapitel 2.2.3 des Gesamtverkehrskonzeptes dem motorisierten Individualverkehr. Die zu Grunde liegenden Daten stammen vom kantonalen Tiefbauamt sowie von Verkehrszählungen in der Stadt Schaffhausen. Die prognostizierte Verkehrsentwicklung im Jahr 2020 ist, wie oben dargelegt, durch das Verkehrswachstum (ca. 10 bis 20 %, teilweise bis 30 %) sowie durch die Strukturentwicklungsziele des Kantons (bis zu 35 %) bestimmt. Die verkehrlichen Auswirkungen des Galgenbucktunnels auf das Stadtnetz sind ebenfalls aufgeführt. Es wird aufgezeigt, dass durch Attraktivitätssteigerungen vom und zum Klettgau und durch den absehbaren Kapazitätsengpass im Fäsenstaubtunnel Verkehrsumlagerungen in Richtung Altstadt tangential erfolgen.

Bezüglich Parkraumplanung geht der Bericht von der Umsetzung des Runden Tisches Parkraumplanung aus, der in erster Linie das Konzept verfolgt, im Altstadtbereich Parkplätze aufzuheben und am Altstadtrand neue anzubieten. Netto soll ein zusätzliches Parkplatzangebot von 640 Parkplätzen realisiert werden. Dieser Vorschlag entspricht einem breiten Konsens. Doch auch hier ist in Erinnerung zu rufen, dass zwischen dem Parkplatz zu Hause und jenem an der Altstadtgrenze jeweils eine Fahrt liegt. Der Binnen- sowie Ziel- und Quellverkehr macht denn auch in der Stadt Schaffhausen über 80 % des Verkehrsaufkommens aus und ist damit primär hausgemacht.

Die Strategien zum Verkehr und die Teilstrategien zum Individualverkehr gemäss GVK Phase 1 entsprechen den **Vorgaben gemäss Agglomerationsprogramm des Bundes**, der als möglicher Geldgeber Minimalanforderungen an Projekte stellt:

Oberziel:

Eine koordinierte Verkehrspolitik und -planung mit sich optimal ergänzenden Gesamtverkehrssystemen. Dabei sind die Prioritäten aufgrund der verschiedenen Stärken und Schwächen der einzelnen Verkehrsträger richtig zu setzen.

Strategien:

- Verkehr vermeiden
- Verkehr verlagern
- Verkehr umwelt- und sozialverträglich abwickeln
- Verkehrssystem finanzierbar gestalten

Mögliche Teilstrategien Individualverkehr:

- Zweckmässige Parkplatzkonzepte
- Optimierung der PP-Gebührenhöhe je nach Standort und Parkzeit
- Förderung Car-Sharing
- Park&Ride
- Road-Pricing (ist aufgrund der heutigen Gesetzgebung nicht möglich)
- Strassennetz-Ergänzungen (z.B. Erhöhung Kapazität Stadttangente, Entlastungsstrassen etwa in Herblingen)
- Verkehrsberuhigungskonzepte (Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen, Kreiselkonzepte statt Ampeln zur Verstetigung und Verflüssigung der Verkehrsabwicklung usw.)

Zur Partizipation, welche die FDP/JFDP vermisst: Phase 1 beinhaltet lediglich eine Problemanalyse und mögliche Strategien. Diese sind durch eine interne Arbeitsgruppe unter Leitung der Finanz- und Verkehrsreferentin Veronika Heller sowie durch externe Verkehrsberater der INFRAS entwickelt und den städtischen Parteien zur Vernehmlassung vorgelegt worden. Die möglichen Massnahmen werden erst in Phase 2 entwickelt. In dieser Phase werden auch alle wichtigen Akteure im Zusammenhang mit Verkehrsfragen in den Prozess einbezogen. Der Stadtrat ist sich bewusst, dass es letztlich um politische Entscheide geht, deren Umsetzung nur mit einer breiten Abstützung möglich ist (vgl. Bericht Phase 1 vom 28.01.05 S. 11).

Die Fragen in Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrskonzept Phase 1 beantwortet der Stadtrat wie folgt:

**1. Ist der Stadtrat der Meinung, dass in einem Gesamtverkehrskonzept der motorisierte Individualverkehr (MIV) bedeutend vertreten sein müsste?**

In den Überlegungen zur Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sowie zur Stärkung von Schaffhausen als Wohn- und Wirtschaftsort ist der Individualverkehr wesentlich zu berücksichtigen, da der Grossteil der heutigen Mobilität mit dem PW erfolgt. Phase 1 des GVK zeigt aber auch die Grenzen der heutigen Mobilitätsentwicklung auf, nicht zuletzt angesichts der beschränkten finanziellen und natürlichen Ressourcen (Bau und Unterhalt von Infrastrukturanlagen, Bodenverbrauch, Reinigungskapazität der Atmosphäre, Treibhauseffekt, Ende des billigen Öls usw.).

- 2. Glaubt der Stadtrat, dass ungehindert und zügig fließender MIV sowie ein ausreichendes Parkplatzangebot neben dem ÖV ebenfalls entscheidend zur Stärkung von Schaffhausen als Wohn- und Wirtschaftsstandort beiträgt? Und wenn ja, wie sieht die stadträtliche Vision der Umsetzung aus?**

Der Stadtrat verweist auf die Teilstrategien in Phase 1 des GVK, wo auf die Verflüssigungskonzepte und auf zweckmässige PP-Konzepte hingewiesen wird (Bericht GVK Phase 1 S. 41). Im Übrigen werden die Massnahmen erst in Phase 2 des GVK entwickelt.

- 3. Haben die Fachleute bewusst auf eine Vertretung der Verkehrsverbände ACS, TCS und die Vertretung des Transportgewerbes sowie des Langsamverkehrs verzichtet?**

Eine Diskussion um Verkehrsfragen benötigt eine Analyse als Basis. Diese Basis wurde in der Phase 1 des GVK erarbeitet. Aufgrund der vorgenommenen Analyse kann nun der Zielkatalog hinterfragt und können Massnahmen diskutiert werden. Dies geschieht in Phase 2, wo eine Partizipation vorgesehen ist. Neben ACS, TCS, VCS, dem (Transport-)Gewerbe sowie Vertretern des Langsamverkehrs sollen weitere Organisationen, zum Beispiel die Quartiervereine, der Hauseigentümerverband, Mieterverband und Umweltorganisationen zur Mitarbeit eingeladen werden. Letztlich muss ein städtisches Gesamtverkehrskonzept regional abgestimmt und lokal von der Bevölkerung sowie von der Wirtschaft getragen werden.

- 4. Würden für die von der FDP/JFDP in der Vernehmlassung vorgeschlagene Überarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes Phase 1 weitere externe Kosten anfallen? Und wenn ja, wie hoch werden diese ausfallen?**

Da auch der Analysebericht zur Phase 1 Bestandteil des Partizipationsprozesses in Phase 2 sein wird, erübrigt sich eine Überarbeitung zum jetzigen Zeitpunkt. Damit fallen zur Zeit keine weiteren Kosten an.

- 5. Wie viele Stunden wurden von den internen Projektmitarbeitenden für die Erstellung Gesamtverkehrskonzept Stadt Schaffhausen Phase 1 geleistet?**

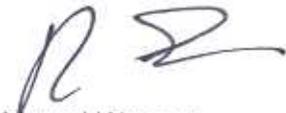
Überschlagsmässig gerechnet wurden verwaltungsintern (inkl. Kantonsvertreter) rund 150 Stunden geleistet.

**6. Sind vom Stadtrat weitere Konzepte oder Studien, mit ähnlich einseitiger Vertretung in Auftrag gegeben oder geplant? Und falls ja, welche?**

Der Stadtrat weist den Vorwurf einer einseitigen Vertretung und damit einer einseitigen Betrachtungsweise entschieden zurück. Intern wurde das gesamte Fachwissen einbezogen, welches für eine Verkehrsanalyse auf wissenschaftlicher Basis notwendig war. Nochmals sei auf die Bundesvorgaben zum Agglomerationsprogramm verwiesen. Die Analyseergebnisse wurden zudem in der internen Arbeitsgruppe intensiv diskutiert und der Schlussbericht gemeinsam verabschiedet. Wie oben dargelegt, soll in Phase 2 des GVK eine breite Abstützung und ein breiter Einbezug verschiedener Akteure erfolgen; Phase 2 soll wiederum extern begleitet werden.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATES



Marcel Wenger  
Stadtpräsident



Christian Schneider  
Stadtschreiber