

An den
Grossen Stadtrat
8200 Schaffhausen

Schaffhausen, 28. November 2006

**Kleine Anfrage Martin Roost betreffend Verkehrssicherheit auf der
Bahnhofstrasse (Nr. 13/2006)**

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

In seiner "Kleinen Anfrage" vom 30. September 2006 drückt Martin Roost seine Besorgnis über die Verkehrslage an der Bahnhofstrasse aus. Gefährliche Verkehrssituationen seien an der Tagesordnung, und es bestehe der Eindruck eines "rechtsfreien Raumes". Sämtliche Verkehrsteilnehmer seien einem latenten Unfallrisiko ausgesetzt. Martin Roost stellt dem Stadtrat zwei Fragen.

Frage 1:

"Wie schätzt der Stadtrat die Verkehrssicherheit auf der Bahnhofstrasse ein?"

Die Bahnhofstrasse ist das Zentrum des öffentlichen Verkehrs: 1'100 Busabfahrten mit gegen 40'000 Fahrgästen an Werktagen, ohne Zurechnung des Bahnverkehrs. Gleichzeitig hat die Bahnhofstrasse aber auch Zubringerfunktion. Anlieferungen zu den Geschäften, Zufahrt via Schwertstrasse zur Fussgängerzone, Postzufahrt, Taxibetrieb usw. Die blossе Durchfahrt ist, ausgenommen Radfahrer, nicht gestattet. Für alle erlaubten Fahrten gilt Tempo 30.

In den Stosszeiten kann man tatsächlich den Eindruck eines "wilden Durcheinanders" aller Verkehrskategorien erhalten. Wie Martin Roost zutreffend schreibt, laufen Fussgänger auf ihrer persönlichen Wunschlinie quer über die Fahrbahn zwischen stehenden Bussen hindurch. Die

Buschauffeurinnen und -chauffeurs fahren sehr vorsichtig, so dass es zwar immer wieder zu Schreckreaktionen (Fast-Unfälle) kommt, aber selten zu ernsthaften Unfällen.

Die Unfallstatistik (die sich natürlich nur auf die der Polizei gemeldeten Unfälle beziehen kann) zeigt eine positive Entwicklung: Vor der Verlegung des Bushofes an die Bahnhofstrasse standen die meisten Unfälle (3 bis 5 jährlich) in irgendeinem Zusammenhang mit den damaligen Parkierungsmöglichkeiten und den entsprechenden Fahrmanövern. Durch den Abbau der Parkplätze ist diese Unfallgefahr reduziert.

Seit der Verlegung des Bushofes im Dezember 2004 sind folgende Unfälle registriert:

2005	Keine
2006	Ein Unfall (Knabe rennt zwischen stehende Bussen durch und wird von fahrendem Bus umgestossen und leicht verletzt)
	(Ein weiterer, ähnlicher Unfall ist noch in Abklärung)

Von einem Unfallschwerpunkt kann somit nicht gesprochen werden.

Frage 2:

"Sieht der Stadtrat Möglichkeiten, die Situation für Fussgänger, Busse und Velofahrer zu verbessern? Wenn ja, welche?"

Die Bahnhofstrasse ist kein rechtsfreier Raum. Das Strassenverkehrsgesetz ist eindeutig: Auf der ganzen Bahnhofstrasse haben Fahrzeuge gegenüber den Fussgängerinnen und Fussgängern den Vortritt. Andererseits sind die Fahrzeugführer verpflichtet, die Geschwindigkeit den Verkehrs- und Sichtverhältnissen anzupassen, den Fussgängern das Überqueren der Strasse in angemessener Weise zu ermöglichen und an Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel auf ein- und aussteigende Personen Rücksicht zu nehmen.

Verdeckte statistische Geschwindigkeitsmessungen zeigen, dass die Tempolimit von 30 km/h meist unterschritten wird. Die Kollisionen oder Fast-Kollisionen ereigneten sich unterhalb von 20 km/h, so dass eine Senkung auf 20 km/h keinen Einfluss auf die Gefahrenlage hätte.

Wollte man die Fussgängerströme (wie früher) mittels Fussgängerstreifen wieder kanalisieren, müsste dies mit baulichen Massnahmen in der Strassenmitte unterstützt werden, da Abweichungen von der Wunschlinie von eiligen Passanten nicht akzeptiert werden. Fussgängerstreifen hätten zudem den grossen Nachteil, dass Busse und andere Fahrzeuge "endlos" stehen bleiben müssten, weil fast ununterbrochen (vortrittsberechtigte!) Leute den Streifen betreten.

Wie können also Fussgängerinnen und Fussgänger, die sich leichtsinnig und riskant verhalten, besser geschützt werden? Wohl nur durch äusserst defensive Fahrweise der Fahrzeuglenker. Das Bewusstsein für die Gefahren ist vorhanden, was durch die Resultate der verdeckten Geschwindigkeitsmessungen bestätigt wird. Die Chauffeurinnen und Chauffeurs der VBSH (die intensivsten Nutzer der Bahnhofstrasse) sind äusserst sensibilisiert. Velofahrende hingegen sind weniger leicht zu beeinflussen, erstens auf Grund der oft jugendlichen Risikobereitschaft, zweitens auf Grund der Anonymität. Die übrigen Lenkerinnen und Lenker (Lieferwagen, Taxi) sind meist ortskundig und mit der Situation vertraut. In der Regel ist ihr Fahrverhalten angepasst.

Verschiedene Ideen, von zusätzlichen Signalen und Markierungen bis hin zur künstlichen Verengung der Fahrbahnen zur Schaffung von Sicherheitszonen, sind geprüft, aber verworfen worden. Es sollen keine Alibi- oder Scheinlösungen verwirklicht werden, die keinen echten, überzeugenden Nutzen bringen.

Angestrebt werden hingegen häufigere Überwachungen des geltendes Fahrverbotes und regelmässige Geschwindigkeitsmessungen.

Die Situation auf der Bahnhofstrasse ist für alle Verkehrskategorien anspruchsvoll. Es braucht ein partnerschaftliches Verhältnis zwischen allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und bei den Fahrzeuglenkerinnen und -lenkern die Einsicht, dass sie als die stärkeren Verkehrsteilnehmer auf die "schwachen" Fussgänger Rücksicht zu nehmen haben.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATES

Marcel Wenger
Stadtpräsident

Christian Schneider
Stadtschreiber