

STADTRAT

STADTHAUS

8200 SCHAFFHAUSEN

TEL. 052 - 632 52 11

FAX 052 - 632 52 53

8.

Schaffhausen, 16. Oktober 2018

Stellungnahme Petition Motorfahrzeugverbot mit Zubringerdienst in der Stokarbergstrasse

Sehr geehrte Frau Schneider, sehr geehrter Herr Schneider
Sehr geehrte Damen und Herren

Im April 2018 wurde von Ihnen eine Petition zum Motorfahrzeugverbot mit Zubringerdienst in der Stokarbergstrasse eingereicht. Diese wurde in der Folge von der Stadt Schaffhausen eingehend geprüft und wir nehmen gerne wie folgt Stellung zu Ihrem Anliegen:

Situation heute

Die Stokarbergstrasse ist gemäss Strassenrichtplan eine Erschliessungsstrasse. Sie ist rund 650 Meter lang und führt von der Sonnenburggutstrasse zur Steigstrasse. Bereits heute bestehen verschiedene Beschränkungen des Verkehrsregimes gemäss Strassenverkehrsgesetz sowie bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung:

- Tempo 30-Zone
- Einbahnverkehr (Sonnenburggutstrasse bis Stokarbergstrasse Nr. 62, Fahrtrichtung Ost, ansonsten Gegenverkehr)
- Verbot für Lastwagen (SSV-Nr. 2.07), Fahrtrichtung Ost
- Verbot für Motorwagen und Motorräder (SSV-Nr. 2.13), Fahrtrichtung West, ab Nr. 62
- Einfahrt bei Sonnenburggutstrasse als Trottoirüberfahrt, mit Poller, Eingangstor (T30-Zone) und Aufpflästerungen / Vertikalversatz
- Radstreifen Nordseite (für Fahrtrichtung West, zum Teil auf Trottoir)
- Fussgängerstreifen beim Altersheim, mit Vertikalversatz
- Fussgängerstreifen vor Einmündung in Steigstrasse, mit Vertikalversatz
- Markierte Längs-Parkfelder (Südseite, im östlichen Bereich mit Gegenverkehr), zum Teil versetzt
- Markierte Schrägparkfelder Parkfelder (Nordseite, im Bereich Schulhaus)

Geschwindigkeiten

Im März 2018 hat die Schaffhauser Polizei während einer Woche die gefahrenen Geschwindigkeiten gemessen. In der massgebenden Fahrtrichtung von West nach Ost ergab sich im Gegenverkehrsbereich (bei Haus Nr. 59) ein V85* von 36 km/h. Eine gleichartige Messung von Tiefbau Schaffhausen Ende Juni/anfangs Juli 2018 östlich der Einmündung Schildgutstrasse (Haus Nr. 93, im Einbahn-Bereich) ergab ein v85* von 35 km/h sowie einen DTV-Wert von ca. 1'350 Fz / Tag.

* V85 ist die Geschwindigkeit, die von 85 % der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird.

Die gefahrenen Geschwindigkeiten in der 30er-Zone liegen mit einem V85-Wert von 35-36 km/h unterhalb dem von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) empfohlenen Maximal-Richtwert für eine 30er-Zone (38 km/h). Sie sind also nicht zu hoch. Gemäss dem schweizweit gültigen Richtwert sind weiterführende Massnahmen in T30-Zonen erst dann erforderlich, wenn der v85-Messwert über 38 km/h liegt.

Verkehrsmengen

Ein DTV von ca. 1350 Fz/Tag liegt für eine städtische Erschliessungsstrasse im Rahmen des normalen Verkehrsaufkommens. Auch dieser Wert ist nicht „anzahlmässig viel zu hoch“, wie der Petitionstext postuliert.

Aus der Vergangenheit sind folgende Messdaten bekannt (Quelle: Bericht TBA-S 2007):

Juni	1988	2'381 Fz / Tag
Mai	2002	1'536 Fz / Tag
Mai	2005	1'227 Fz / Tag
Oktober	2007	1'260 Fz / Tag

Gut erkennbar ist eine starke Abnahme (- 35%) der Verkehrsmengen im Zeitraum 1988 bis 2002. Dies ist auf die Eröffnung der Stadttangente A4 (Fäsenstaubtunnel, Anschluss Schaffhausen-Süd) im August 1996 zurückzuführen, die eine Verlagerung des Verkehrs vom westlichen Kantonsteil in Richtung Stadt zur Folge hatte. Auch in Neuhausen am Rheinfall konnte dieser Effekt deutlich beobachtet werden (Entlastung Achse Engestrasse/Rosenbergstrasse, Zunahme Ortsdurchfahrt Klettgauerstrasse / Schaffhauserstrasse). Der aktuell gemessene DTV von 1'350 Fz / Tag bedeutet im Vergleich zum vor 11 Jahren gemessenen Wert eine Zunahme von ca. 7% (Ø (2007-2018) = 0.62% pro Jahr).

Verkehrssicherheit und Unfälle

Für die Verkehrssicherheit entscheidend ist weniger die absolute Höhe der Verkehrsmenge, sondern vielmehr eine allfällige Diskrepanz zwischen der Verkehrsmenge, dem Ausbaustandard und dem Geschwindigkeitsniveau. Verkehrstechnische Probleme, die auf einen der Verkehrsmenge nicht angepassten Ausbaustandard zurückzuführen wären, sind allerdings nicht bekannt. Durch die Einbahnregelung im oberen, westlichen Teil und der stellenweise erlaubten Mitbenutzung des Trottoirs durch die Velofahrer im Gegenverkehr (Engstellen im westlichen, oberen Bereich) ergeben sich auf einem relativ tiefen Geschwindigkeitsniveau insgesamt unkritische Verhältnisse.

Folgerichtig waren im Zeitraum von 2011 bis 2017 keinerlei (Null) Unfälle mit Personenschäden zu verzeichnen.

Fazit

In einem freien, unbeschränkten Strassennetz sucht sich der Verkehr normalerweise den kürzesten Weg zwischen dem Startort und dem Ziel. Die „Umweg“-Strecke Sonnenburggutstrasse – Rietstrasse – Kreisel Schützenhaus – Steigstrasse ist 1'140 Meter

lang. Dies entspricht einer Mehrlänge von 75% gegenüber dem Weg über die Stokarbergstrasse. Bei einer Sperrung der Stokarbergstrasse für den Durchgangsverkehr im Sinne der Petition würde demzufolge andernorts ein relevanter Mehrverkehr generiert. Zudem führt die Ausweich-Strecke über zwei Knoten (Einmündung Rietstrasse und Kreisel Schützenhaus), die während der Abendspitzenstunde ohnehin schon stark belastet sind.

Die zwei wichtigsten in der Petition genannten Gründe (zu hohe Geschwindigkeiten, zu hohe Verkehrsmengen) erweisen sich aufgrund der durchgeführten Messungen als nicht stichhaltig. Auch aus übergeordnetem Interesse widerspricht es den Grundsätzen des Strassengesetzes und des Strassenverkehrsrechts, wenn relevante Abschnitte des Strassennetzes aufgrund von Partikularinteressen geschlossen würden, ohne dass hinreichende verkehrstechnische Gründe dafür vorliegen. Für den damit andernorts generierten Umweg- und Mehrverkehr fehlen plausible Erklärungen.

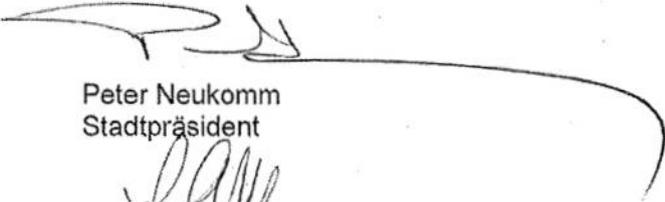
In der Petition wird vermutet, dass „wohl auch nach Eröffnung des Galgenbucktunnels ein beträchtlicher Verkehr weiterhin diese Route [Stokarbergstrasse] in die Innenstadt wählen wird“. Die Verkehrsuntersuchungen und -modellierungen, die im Rahmen der Projektierung des Galgenbucktunnels durchgeführt wurden, weisen jedoch darauf hin, dass mit der Eröffnung des Galgenbucktunnels der Verkehr auf der Achse Engestrasse /Rosenbergstrasse/Sonnenburggutstrasse reduziert wird. Es kann davon ausgegangen werden, dass damit auch der Verkehr in der Stokarbergstrasse deutlich abnehmen wird. Die heutige „zweite Achse“ vom Klettgau in die Stadt – der von den Petitionären im Begleitschreiben genannte Schleichverkehr aus dem Klettgau - wird überflüssig, da die Hauptachse mit dem neuen Tunnel und dem ausgebauten Knoten Bahntal genügend Leistungsfähigkeit erhalten wird und sich damit der Umweg über die Breite nicht mehr lohnt.

Auf eine Umsetzung des Begehrens verzichtet der Stadtrat.

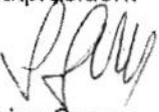
Für die Kenntnisnahme danken wir Ihnen und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATS



Peter Neukomm
Stadtpräsident



Sabine Spross
Stadtschreiberin

Kopie

Dr. Katrin Bernath, Baureferentin

Oliver Baur, Stabsleiter Tiefbau

Rolf Armbruster, Abteilungsleiter Verkehr und Infrastrukturbau, Tiefbau Schaffhausen