

Pro Velo Schaffhausen
8200 Schaffhausen

Schaffhausen, 21. Juni 2022

Petition Pro Velo für Tempo 30 auf ausgesuchten Strassen

Sehr geehrte Damen und Herren

Ende November 2021 reichte Pro Velo Schaffhausen beim Stadtrat eine Petition ein, in der auf ausgewählten Strassenabschnitten der Stadt Schaffhausen die Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gefordert wird.

Gegenwärtig liegen diverse Projekte und politische Vorstösse vor, die das Thema «Temporeduktion innerorts» in der Stadt Schaffhausen betreffen. Dies zeigt, dass Tempo 30 in der Bevölkerung und in der Politik von grosser Relevanz ist. Auch in anderen Städten, sowohl in der Schweiz als auch in anderen Ländern, werden Temporeduktionen breit diskutiert und als Massnahme zur ausgewogenen Berücksichtigung der Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und der Anwohnenden umgesetzt.

Tempo 30 in der Stadt Schaffhausen

Die Stadt Schaffhausen verfolgt seit vielen Jahren das Ziel, in den Wohnquartieren nach Möglichkeit flächendeckend Tempo 30-Zonen einzuführen. Dabei orientiert sie sich bislang am «Modell Tempo 30/50» der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) in Bern. Dies besagt, dass auf dem Nebennetz generell 30 und auf dem Hauptnetz generell 50 gilt, wobei die signalisierte Geschwindigkeit auf dem Letzteren dem Fussgänger- und Veloverkehrsaufkommen anzupassen ist. Das heisst, dass auf Hauptstrassen prinzipiell auch Tempo 30 gelten kann.

Auf dem gesamten Gebiet der Stadt Schaffhausen wurden zwischen 1997 und 2019 schrittweise insgesamt 24 Tempo-30-Zonen und bei 33 Strassenabschnitten eine Begegnungszone mit Tempo 20 eingeführt.

Übergeordnete Zielsetzungen

Die Stadt Schaffhausen orientiert sich bei Verkehrsplanungen an den strategischen Zielsetzungen der Siedlungs- und Verkehrspolitik gemäss Richtplan Siedlung und Gesamtverkehrskonzept (GVK) sowie den übergeordneten gesetzlichen Grundlagen.

Mit der Siedlungsentwicklung nach innen und dem steigenden Verkehrsaufkommen stehen die Anforderungen für verschiedene Nutzungen vermehrt in einem Spannungsfeld: Die Bedeutung des Lärmschutzes für die Anwohnerinnen und Anwohner nimmt zu und der begrenzte Strassenraum soll allen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung stehen. Damit das städtische Verkehrssystem auch zukünftig funktionsfähig ist und den vielfältigen Ansprüchen genügen kann, sollen die Bedingungen für flächeneffiziente Verkehrsmittel optimiert und Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln reduziert werden, je nach Situation durch Entflechtung oder Temporeduktion. Handlungsbedarf besteht insbesondere hinsichtlich des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit.

Lärmschutz

Die Umweltschutzgesetzgebung des Bundes verpflichtet die öffentliche Hand zur Sanierung von Strassenabschnitten, die übermässigen Lärm verursachen. Trotz aller Anstrengungen wurden die Ziele in der Stadt Schaffhausen – wie in vielen anderen Städten – auch nach Ablauf der gesetzlichen Sanierungsfrist vom 31. März 2018 nicht erreicht und viele Anwohnerinnen und Anwohner sind weiterhin von Strassenlärm über den zulässigen Werten betroffen. Der gesetzliche Auftrag bleibt aber auch nach Ablauf der Sanierungsfrist bestehen.

Deshalb wurden, ausgehend vom Lärmkataster der Stadt Schaffhausen, die Auswirkungen von lärmarmen Belägen und von Temporeduktionen als Lärmschutzmassnahmen untersucht. Die Wirkung dieser Massnahmen wurde abgeschätzt und aufgezeigt, bei wie vielen Liegenschaften eine Überschreitung der Lärmschutz-Grenzwerte, Immissionsgrenzwert (IGW) und Alarmwert (AW), vermieden werden kann. Dabei zeigten sich folgende Ergebnisse:

- Mit der Signalisation von Tempo 30 kann die Anzahl der von IGW-Überschreitungen betroffenen Liegenschaften um 40 % reduziert werden, die Erreichung des AW um 85 %.
- Mit lärmarmen Belägen kann eine Reduktion um 13 % bei den IGW-Überschreitungen und um rund einen Drittel bei der AW-Erreichung erzielt werden. Die Wirkung der lärmarmen Beläge nimmt aber im Verlaufe der Zeit merklich ab.
- Die Kombination beider Massnahmen führt zu einer Reduktion der IGW-Überschreitungen um fast 60 % und die Anzahl Liegenschaften mit AW-Erreichung wird fast gänzlich reduziert.

Diese Erkenntnisse bilden die Grundlage für die Planungen für Projekte zur Sanierung und Aufwertung von städtischen Strassen.

Als zusätzliche Massnahmen zur Lärminderung setzt die Stadt Schaffhausen lärmarme Beläge ein. Auch Elektrofahrzeuge können einen Beitrag zur Reduktion des Strassenlärms leisten, dies jedoch nur bei tiefen Geschwindigkeiten sowie zur Reduktion von Lärmspitzen, z.B. beim Anfahren. Bei einer Geschwindigkeit ab ca. 25 km/h übersteigt das Rollgeräusch des Reifens das Motorengeräusch.

Verkehrssicherheit

Tempo 30 leistet auch bezüglich der Verkehrssicherheit einen positiven Beitrag, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Wie die Erfahrungen aus vielen Städten zeigen, führt das angepasste Geschwindigkeitsniveau dazu, dass es weniger Unfälle gibt und falls doch etwas passiert, sind die Unfallfolgen meistens weniger schwer. Für Kinder sind die Schul- und Freizeitwege sicherer.

Busverkehr

Der heutige Fahrplan der vbsh basiert auf einem sehr effizient geplanten Liniennetz, das 1992 entworfen wurde. Die Linien wurden so gestaltet, dass wenig Standzeiten entstehen. Aufgrund der Entwicklungen in den vergangenen 30 Jahren ist der Fahrplan heute auf mehreren Linienästen vollkommen ausgereizt und es bestehen kaum noch zeitliche Reserven. Ein Grund dafür ist der Mehrverkehr auf dem städtischen Strassennetz: 1992 waren 14'186 Fahrzeuge immatrikuliert, 2020 bereits 19'087 Fahrzeuge, was einer Zunahme von rund 35 % entspricht. Ein weiterer Grund sind Temporeduktionen, wobei die Auswirkungen auf die Fahrzeit stark von den verkehrsräumlichen Gegebenheiten und den Abständen zwischen den Haltestellen abhängig sind. Seit der Fahrplankonzeption 1992 wurde nur auf wenigen Strassenabschnitten mit Buslinien eine Temporeduktion eingeführt. Angesichts des stark ausgereizten Fahrplans können bereits kleinere Fahrzeitverlängerungen dazu führen, dass der Schwellenwert für ein zusätzliches Fahrzeug im Umlauf einer Linie erreicht wird.

Zusammen mit der Petition hat Pro Velo eine selbst erstellte Studie zu den Auswirkungen auf die Umlaufzeiten der Linienbusse der vbsh publiziert. Kernaussage des Berichts ist, dass die Fahrzeitverlängerungen insgesamt gering oder vernachlässigbar seien. Die vbsh haben zu Händen des Stadtrates den Bericht von Pro Velo überprüft und eine eigene Einschätzung der Auswirkungen der Einführung von Tempo 30 auf den ausgewählten Strassenabschnitten vorgenommen. Die Analyse der Verkehrsbetriebe Schaffhausen ergibt, dass die Temporeduktionen auf den vorgeschlagenen Streckenabschnitten in den meisten Fällen zu höheren Fahrzeitverlängerungen führen als von Pro Velo mit der angenäherten Methodik festgestellt. Bei fünf der neun Abschnitte mit Buslinien wird der Fahrzeitverlust auch seitens vbsh als gering (< als 5 Sekunden) eingeschätzt. Bei der Beurteilung sind jedoch alle Abschnitte auf einer Linie kumuliert zu berücksichtigen. Der Bericht von Pro Velo zeigt zudem nur die errechneten Fahrzeitverlängerungen auf, Fahrplanabweichungen werden nicht näher beleuchtet.

Mit den in der Petition vorgeschlagenen Temporeduktionen droht auf den Linien 3, 4, 6 und 7 die Notwendigkeit eines zusätzlichen Kurses. Dies würde insgesamt Mehrkosten von rund 1 Mio. Franken/Jahr verursachen, welche von den Bestellern (Stadt Schaffhausen, Gemeinde Neuhausene am Rheinfall) getragen werden müssen. Für die zusätzlichen Kurse müssten die Verkehrsbetriebe Investitionen (Busse, Depotinfrastruktur) von rund 2.2 Mio. Franken tätigen. Bei diesen Zahlen handelt es sich um unverbindliche Schätzungen. Zur Ermittlung von verbindlichen, exakten Mehrkosten sind aufwändigere Analysen basierend auf einer entsprechenden Fahr- und Dienstplanung notwendig.

Seitens vbsh wird deshalb Zurückhaltung bei der Einführung von Tempo 30 auf Busrouten empfohlen. Fahrzeitverlängerungen machen den öffentlichen Verkehr nicht attraktiver und widersprechen dem Ziel der Stadt und der vbsh, mehr Fahrgäste zu erreichen und den Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs

zu verbessern. Die Verwaltungskommission der vbsh hat den Stadtrat darauf hingewiesen, dass das in der Eignerstrategie verbindlich festgelegte Kostendeckungsziel von 50% für den Ortsverkehr (Kap. 3.3) bei einer umfassenden Ausweitung von Tempo 30 auf Busrouten nicht eingehalten werden kann.

Bei der Planung und Umsetzung von Tempo 30 auf Strassenabschnitten mit Busbetrieb ist ein gesamtheitliches und mit allen Bestellern (Stadt Schaffhausen, Gemeinde Neuhausen am Rheinfall, Kanton) abgesprochenes Vorgehen notwendig. Nur so kann sichergestellt werden, dass keine unerwarteten sprungfixen Kosten entstehen und für alle Besteller Klarheit herrscht zu den finanziellen Auswirkungen einzelner Massnahmen.

Zur Kompensation von Fahrzeitverlängerung werden punktuell mögliche Massnahmen wie zum Beispiel konsequente Busbevorzugungen an Lichtsignalanlagen vorgeschlagen. Eine konstruktive und sachliche Herangehensweise für den Umgang mit Tempo 30 können Pilotbetriebe sein, wie sie u.a. in der Stadt Bern angewendet werden.

Wirtschaftlichkeit

Bei der Beurteilung der Auswirkungen einer Temporeduktion werden Nutzen und Kosten anhand verschiedener Kriterien berücksichtigt. In Bezug auf die Wirtschaftlichkeit sind dabei verschiedene Aspekte relevant:

- Mehraufwand für den Busbetrieb: Auswirkungen von Tempo 30
- Aufwand im Vergleich zu anderen Massnahmen: Alternativen zu einer Temporeduktion sind u.a. der Bau von separaten Fuss- und Velowegen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder der Einbau von lärmarmen Belägen für den Lärmschutz. Sowohl Infrastrukturmassnahmen als auch lärmarme Beläge sind mit zusätzlichen Investitions- und Unterhaltskosten verbunden. Beläge mit höherer Lärminderung als konventionelle Strassenbeläge weisen eine kürzere Lebensdauer auf. Trotzdem ist ihr Einsatz im dicht besiedelten städtischen Raum eine wichtige Massnahme zur Lärmreduktion.
- Aufwand im Vergleich zum Nutzen: Massnahmen für die Verkehrssicherheit und den Lärmschutz haben einen volkswirtschaftlichen Nutzen, wie beispielsweise reduzierte Gesundheitskosten, höhere Wohn- und Lebensqualität. Im Einzelfall sind diese Folgekosten bzw. Einsparungen schwierig quantifizierbar.

Vorgehen

Gemäss den gesetzlichen Grundlagen zu den Höchstgeschwindigkeiten innerhalb von Ortschaften beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Eine Abweichung ist möglich, muss aber begründet werden. Die Gründe, die eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erforderlich machen können, sind in der Signalisationsverordnung (SSV Art. 108 Abs. 2) abschliessend beschrieben:

- eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben
- bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes
- es kann auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden
- es kann eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden.

Dabei sind die Grundsätze der Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit zu wahren. Für die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist ein Gutachten zu erstellen, das belegt, dass diese Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind.

Dieses Vorgehen entspricht der gängigen Praxis, die in der Stadt Schaffhausen bei der Prüfung von Geschwindigkeitsreduktionen angewendet wird. Auslöser für die Erstellung von Gutachten sind oft entsprechende Anliegen aus dem Quartier.

Bei den aktuellen und zukünftigen Planungen sind vermehrt auch Buslinien betroffen. Dies bedingt eine enge Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben. Anhand von Daten zu tatsächlichen Fahrzeiten und zu Testfahrten können die Auswirkungen auf den Fahrplan beurteilt, Massnahmen zur Kompensation von Fahrzeitverlusten geprüft und Folgekosten berechnet werden. Damit liegen wichtige Grundlagen vor für die Beurteilung der Verhältnismässigkeit von Temporeduktionen im Kontext der gesetzlichen Anforderungen und der vielfältigen Ansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden.

Zu den einzelnen in der Petition genannten Strassenzügen

Verschiedene in der Petition genannte Strassen liegen im Perimeter von aktuellen Projekten. Wie bei allen Planungen zu städtischen Strassen werden dabei die verschiedensten Aspekte wie Lärm, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität usw. berücksichtigt.

Die Stellungnahme zu den einzelnen Strassenabschnitten wird unterschieden zwischen A) laufende Planungen; B) Planungen im Zeithorizont von 5 Jahren; C) längerfristige Planungen oder kein Handlungsbedarf.

A) Laufende Planungen

- **Alpenstrasse:** Die Verlängerung der T30-Zone wurde u.a. aufgrund entsprechender Anliegen seitens Vertretungen des Schulhauses «Zündelgut» und des Quartiervereins geprüft. In einem Gutachten wurde die Situation analysiert und Varianten vorgeschlagen. Das Gutachten berücksichtigt die aktuellen Daten zur Unfallstatistik, die gefahrenen Geschwindigkeiten und Verkehrsmengen, die Auswirkungen auf den Busbetrieb sowie die Lärmemissionen. Da nur ein sehr kurzer Abschnitt der Buslinie betroffen ist, ist die Auswirkung auf die Fahrzeit gemäss den Beurteilungen der vbsh minim.
Auf diesen Grundlagen und in Absprache mit dem Quartierverein wurde die Verlängerung bis Höhe Migros/Denner empfohlen. In einem nächsten Schritt erfolgt die Umfrage bei den Anwohnenden. Auf eine Erweiterung bis zur Buchthalerstrasse wird verzichtet, da sich in diesem Abschnitt keine Nutzungen mit erhöhtem Kundenverkehr oder Schulwegquerungen befinden. Zudem wurde der Abschnitt erst in den Jahren 2014/2015 saniert und angesichts der gefahrenen Geschwindigkeiten wären bauliche Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion notwendig.
- **Bachstrasse:** Die Bachstrasse ist Teil des Agglomerationsprogramms 2. Generation (AP2) sowie der verkehrlich flankierenden Massnahmen zum Bau der zweiten Röhre des Fäsenstautunnels. Eine Temporeduktion auf der Bachstrasse ist dabei eine wichtige Massnahme, damit der Verkehr auf die Anschlüsse der Nationalstrasse gelenkt und die gewünschte Entlastungswirkung erreicht werden kann. Die Auswirkungen auf den Busbetrieb (Linie 8) sind gering, der Fahrzeitverlust wird durch die vbsh als vernachlässigbar beurteilt.

Aktuell wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet, das aufzeigen soll, wie die Chancen des Nationalstrassenprojekts für die verkehrliche und gestalterische Aufwertungen des untergeordneten Strassennetzes in der Stadt Schaffhausen genutzt werden kann. Basierend auf den Ergebnissen des BGK kann voraussichtlich im 2023 entschieden werden, welche Massnahmen bereits im Rahmen des AP2 bis 2027 umgesetzt werden können.

- **Emmersbergstrasse und Grubenstrasse:** Die Sanierung und Aufwertung der unteren Emmerbergstrasse (Fulachstrasse bis Grubenstrasse) und der Grubenstrasse (Emmersbergstrasse bis Stimmerstrasse) ist ein Projekt, das im Rahmen des Agglomerationsprogramms 4. Generation realisiert werden soll. Basierend auf einem Verkehrs- und Lärmgutachten soll der Abschnitt der unteren Emmersbergstrasse (rund 200 Meter) durch eine Temporeduktion auf 30 km/h für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer gestaltet und durch diese Massnahme sowie den Einbau eines lärmreduzierenden Belags lärmsaniert werden. Auf diesem Abschnitt der Emmersbergstrasse fahren die Busse auch heute kaum schneller als 30 km/h. Auf dem Abschnitt Grubenstrasse wäre mit einer Verlängerung der Fahrzeit von bis zu 30 Sekunden zu rechnen. Der Stadtrat sieht auf diesem Abschnitt weiterhin die Signalisation von Tempo 50 vor.
- **Steigstrasse:** Die Steigstrasse ist die Hauptverbindung zwischen der Breite und der Altstadt für den motorisierten Verkehr und den Veloverkehr. Zudem führen mehrere Buslinien über die Steigstrasse. Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse ist die Steigstrasse insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr heute unsicher und unattraktiv. Deshalb hat der Stadtrat im Gesamtverkehrskonzept die Optimierung dieser Verbindung als einen Schwerpunkt festgelegt. Bei der Ausarbeitung von Varianten, die demnächst starten soll, wird eine Temporeduktion als möglicher Lösungsansatz berücksichtigt. Bei der Beurteilung der Varianten werden die oben aufgeführten Kriterien berücksichtigt. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Auswirkungen auf die verschiedenen Buslinien und die Abhängigkeiten zu anderen Strassenabschnitten zu richten, auf denen eine Temporeduktion geprüft werden soll. Wird die Steigstrasse für sich alleine betrachtet, ist der seitens vbsh geschätzte Zeitverlust von weniger als 5 Sekunden vernachlässigbar. Basierend auf den Ergebnissen der Variantenprüfung kann voraussichtlich im 2023 entschieden werden, welche Massnahmen kurzfristig und welche im Rahmen des AP5 frühestens ab 2028 umgesetzt werden können.

B) Planungen im Zeithorizont von 5 Jahren

- **Buchthalerstrasse:** Der obere Teil der Buchthalerstrasse wurde erst kürzlich saniert und dabei wurde auf die ursprünglich vorgesehene Verbreiterung der Trottoirs bzw. Verschmälerung der Fahrbahn verzichtet. Entsprechend sieht der Stadtrat von weiterführenden Massnahmen, die im Zusammenhang mit einer Temporeduktion notwendig wären, ab. Das Temporegime im unteren Teil der Buchthalerstrasse ist im Kontext der möglichen Anpassung der Strassenführung zu beurteilen, die aktuell im Projekt «Rheinufer Ost» geprüft wird. Diese Planungen werden in den kommenden Jahren konkretisiert und die Ergebnisse den zuständigen politischen Instanzen zum Entscheid vorgelegt.
- **Hohlenbaumstrasse:** An der Hohlenbaumstrasse besteht Handlungsbedarf, sowohl bezüglich Lärmschutz als auch Verkehrssicherheit, insbesondere für Kindergarten- und Schulkinder. Aufgrund zahlreicher Abhängigkeiten und den

Auswirkungen auf den Busbetrieb sind mögliche Massnahmen in einem Gutachten sorgfältig zu prüfen. Diese Prüfung sowie die daraus resultierende Planung ist im Zeitraum der kommenden fünf Jahre vorgesehen.

- **Randenstrasse** (ab Schulhaus Breite bis Hohlenbaumstrasse): Die Situation auf dem hinteren Abschnitt der Randenstrasse soll zusammen mit der Hohlenbaumstrasse überprüft werden.

C) Längerfristige Planungen

- **Hochstrasse** (Gemsgasse bis Kreisel St. Peter): Die bestehende Lösung mit einer Tempo 30 Strecke im Bereich der Steingutschule wurde erst vor einigen Jahren realisiert, basierend auf damaliger Prüfung. Deshalb verzichtet der Stadtrat aktuell auf eine erneute Prüfung. Der Fokus soll nun auf andere Abschnitte mit mehr Handlungsbedarf gelegt werden.
- **Randenstrasse** (bis Schulhaus Breite): Entlang dieses Abschnitts der Randenstrasse befinden sich nur wenige Gebäude. Für den Fussverkehr bestehen Trottoirs auf beiden Strassenseiten, die Situation für den Veloverkehr ist übersichtlich und es gibt keine gefährlichen Kreuzungen oder Querungen. Der Abschnitt ist Teil der Buslinie 7, die auf der Höhe des Schulhauses «Breite» in die Sonnenburggutstrasse abbiegt. Aus diesen Gründen wird in diesem Abschnitt die Beibehaltung von T50 als verhältnismässig beurteilt. Eine Neubeurteilung soll im Rahmen der Entwicklung der «Vorderen Breite» und allfälligen damit verbundenen Anpassungen der Buslinien vorgenommen werden.
- **Stimmerstrasse**: Die Stimmerstrasse wurde in den Jahren 2013 bis 2015 saniert. Die fachlichen Grundlagen weisen auf keinen dringenden Handlungsbedarf hin, weshalb allfällige weitere Massnahmen erst im Kontext von zukünftigen Sanierungen oder grossräumigeren Planungen geprüft werden.

Für die Kenntnisnahme danken wir Ihnen.

Freundliche Grüsse
IM NAMEN DES STADTRATS



Peter Neukomm
Stadtpräsident



Yvonne Waldvogel
Stadtschreiberin

Beilage: «Tempo 30 auf zehn ausgewählten Strassen in der Stadt Schaffhausen, Auswirkung auf die Umlaufzeiten von Linienbussen», Stellungnahme der Verkehrsbetriebe Schaffhausen, im Februar 2022