

An den  
Grossen Stadtrat  
8200 Schaffhausen

Schaffhausen, 8. März 2022

**Kleine Anfrage Christian Ranft, «Ampelsituation (Nr. 45/2021)»**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Datum vom 14. Dezember 2021 hat Grossstadtrat Christian Ranft eine Kleine Anfrage zur Ampelsituation in und um die Altstadt eingereicht. Darin spricht er insbesondere die Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger an.

Der Stadtrat beantwortet die Fragen wie folgt:

1. *Wie beurteilt der Stadtrat die Gesamtsituation für Fussgänger rund um die Altstadt in Bezug auf das Überqueren der Hauptverkehrsachsen?*

Verkehrsplanerische Entscheide sind stets das Ergebnis eines Abwägungsprozesses zwischen Verkehrsfluss, Komfort und Verkehrssicherheit. Dies unter Berücksichtigung *aller* Verkehrsteilnehmenden und deren Bedürfnisse. Die niedrigen Unfallzahlen in der Stadt Schaffhausen weisen auf ein hohes objektives Sicherheitsniveau im Strassenverkehr hin.

Für die Attraktivität aus Sicht des Fussverkehrs spielt neben der Sicherheit auch die Wartezeit bei Übergängen mit Lichtsignalanlagen eine Rolle. Dem Anliegen einer kurzen Wartezeit stehen Anforderungen zur Gewährleistung des Verkehrsflusses für den Strassenverkehr (motorisierter Individualverkehr, Busbetrieb, Veloverkehr) gegenüber.

Für einen optimalen Durchfluss der Fahrzeuge in Hauptverkehrszeiten entsprechen die Grünphasen für Fussgängerinnen und Fussgänger an den Fussgängerstreifen mindestens den Minimalanforderungen nach Schweizer Norm. Ausserhalb der Hauptverkehrszeiten sind die Grünphasen an den meisten Übergängen verlängert bzw. sie werden erst unterbrochen, wenn Fahrzeuge sich an den im Asphalt eingelassenen Schlaufen an der Lichtsignalanlage anmelden.

2. *Ist die grüne Phase bei Ampeln genug lange für Fussgänger?*

Auch die Steuerung von Lichtsignalanlagen (LSA) steht im Spannungsfeld verschiedener Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden. Die Grünphasen der LSA-gesteuerten Fussgängerstreifen in der Stadt Schaffhausen orientieren sich an den Vorgaben der Schweizer Norm, wonach die Grünphase so bemessen sein muss, dass bei einer Gehgeschwindigkeit von 1.2 m/sec zumindest 2/3 des Fussgängerstreifens überquert werden können. Zusätzlich ist zu erwähnen, dass der Beginn der Rotphase für den Fussverkehr nicht gleichbedeutend ist mit dem Beginn der Grünphase für Personenwagen (PW), sondern weitere vier Sekunden «Freigabezeit» hinzukommen, bevor die PW-Spur «Gelblicht» erhält.

Für mobilitätseingeschränkte Personen gelten allgemein erhöhte Anforderungen. Demnach sollen Menschen mit einer (Geh-)Behinderung und ältere Menschen den Fussgängerstreifen mit einer Geschwindigkeit von 0.8 m/sec während der Grünphase komplett überqueren können. Allerdings ist hierbei ein «Zwischenwartezeit» auf einer Verkehrsinsel zumutbar. Diese Anforderungen sind in der Stadt Schaffhausen erfüllt und die Strassen an LSA-geregelten Fussgängerstreifen können sicher überquert werden.

3. *Würden längere grüne Phasen die Sicherheit von Fussgänger\*innen verbessern?*

Die eingestellten Grünphasen sind für den Fussverkehr bereits heute sicher. Eine Verlängerung der Grünzeiten würde zwar mehr Komfort bedeuten (bei Komfortverlust für Auto-, Bus- und Veloverkehr), dies ist aber nicht gleichbedeutend mit mehr Sicherheit. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass in der gesamten Stadt kein Fussgängerstreifen als Unfallschwerpunkt bekannt ist.

4. *Welche Auswirkungen hätten diese längeren grünen Phasen für den Autoverkehr?*

Die Verlängerung der Grünphasen für den Fussverkehr ist gleichbedeutend mit längeren Wartezeiten für den Auto- und den Veloverkehr. Im ungünstigsten Fall führt dies zu einer Verminderung der Leistungsfähigkeit eines Knotens in der Hauptverkehrszeit. Die Folge könnten Rückstauungen sein, die bis in den nachgelagerten Knoten reichen, da zwischen den Knoten teilweise nicht genügend Aufstauflächen vorhanden sind.

Darüber hinaus können verlängerte Wartezeiten an LSA auch zu Fahrzeitverlusten im öffentlichen Verkehr und damit verbunden einer Herabsetzung der Pünktlichkeit zu Hauptverkehrszeiten führen.

5. *Wie steht der Stadtrat zu Dauergrünen Ampel für Fussgänger, sprich der Umkehrung des heutigen Prinzips?*

«Dauergrün» für Fussgängerinnen und Fussgänger bedeutet, dass sich die Autos über Induktionsschleifen an der LSA anmelden, die prinzipiell für den Fussverkehr «Grün» zeigt. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in den Hauptverkehrszeiten melden sich aber Autos quasi pausenlos an der LSA an. Damit sich also die Grünzeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger in der Hauptverkehrszeit nicht verringern (und es zu keinem Verkehrsstau kommt), müsste also nach wie vor eine aktive Anmeldung an der LSA für den Fussverkehr möglich sein. Das Prinzip «Dauergrün» wäre allenfalls in Neben- und

Schwachverkehrszeiten umsetzbar. Zu diesen Zeiten haben die Fussgängerinnen und Fussgänger aber bereits eine verlängerte Grünphase (siehe dazu die Ausführungen zur Antwort 1).

Ein «Dauergrün» würde auch dazu führen, dass einzelne LSA aus der koordinierten und abgestimmten Schaltung mit anderen LSA herausgenommen würden. Damit wäre ein durchgängiger Verkehrsfluss für den Strassenverkehr (Autos, Velos, Busse) nicht mehr gewährleistet. «Dauergrün» bedeutet also im konkreten Fall für die Stadt Schaffhausen keine Verbesserung für den Fussverkehr und eine Verschlechterung für die motorisierten Fahrzeuge.

6. *Wie würde sich der Verkehrsfluss verändern mit dauerhaft gelb blinkenden Ampeln und sähe der Stadtrat hier eine Möglichkeit zur Optimierung der heutigen Situation*

Eine gelb blinkende Ampel bei Fussgängerstreifen signalisiert den Autofahrenden lediglich «Achtung», d.h. es ist ein Hinweis auf den Vortritt des Fussverkehrs. Die LSA verliert damit ihre eigentliche Funktion und die gelb blinkenden Ampeln kommen nur bei Fussgängerstreifen zum Einsatz, wo es Situationen gibt, bei denen der Vortritt für den Fussverkehr aufgehoben wird (z.B. an der Bachstrasse bei einer Sperrung des Fäsenstautunnels). Die Leistungskapazitäten insbesondere der Hauptverkehrsknoten würde bei einer generellen Vortrittsregelung für den Fussverkehr deutlich reduziert und der Verkehrsfluss beeinträchtigt. Die Folgen wären mehr Stau mit damit verbundenen negativen Folgen wie u.a. Fahrzeitverluste im ÖV.

Bei Fussgängerstreifen, die über zwei Spuren in eine Richtung führen, sind zudem erhöhte Sicherheitsanforderungen notwendig. Zu diesen Anforderungen gehören einerseits eine Mittelinsel und andererseits - an Hauptverkehrsstrassen - die vorgeschriebene Regelung durch eine LSA.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATS



Peter Neukomm  
Stadtpräsident



Stephanie Keller  
Stadtschreiberin i.V.