

An den
Grossen Stadtrat
8200 Schaffhausen

Schaffhausen, 11. Juni 2019

**Grosser Stadtrat, Kleine Anfrage Christian Ulmer
«Droht durch den neuen Stadtteil Stahlgiesserei ein Verkehrskollaps?»
(Nr. 8/2019)**

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Datum vom 2. April 2019 hat Grossstadtrat Christian Ulmer eine Kleine Anfrage eingereicht zu den Auswirkungen des neuen Stadtteils Stahlgiesserei auf den Verkehr. Er befürchtet, dass sich die Verkehrssituation auf der Spitalstrasse aufgrund des zusätzlichen Individualverkehrs verschärfen wird.

Der Stadtrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Verkehrsentwicklung an der Mühlenentalstrasse / Spitalstrasse war bereits Gegenstand einer Kleinen Anfrage von Daniel Böhringer (18 / 2015). Die damals festgehaltenen Grundlagen zur Verkehrssituation sind auch heute noch gültig. Die auf dem Gesamtverkehrskonzept der Stadt Schaffhausen beruhende Strategie für einen stadtgerechten Verkehr sieht sowohl gezielte bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung wie auch Massnahmen zur Förderung des Velo- und Fussverkehrs sowie des ÖV vor (Beeinflussung des Modalsplit).

Die Spitalstrasse, respektive der Kreisel Obertor und der Knoten Adlerunterführung, hat während der Spitzenstunde ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Die Optimierung bei der Adlerunterführung ist deshalb zentral für die Verbesserung der Verkehrssituation. An den Knoten Obertorkreisel und Kreisel Mühlenstrasse sind vorerst keine baulichen Massnahmen vorgesehen. Der Kanton Schaffhausen erwägt bei einer weiteren Zunahme des innerstädtischen Verkehrsaufkommens zudem die Realisierung eines übergeordneten Dosierungssystems an geeigneten Standorten vorwiegend im Agglomerationsgürtel. In Merishausen ist zudem ein direkter Anschluss an die heutige Nationalstrasse A4 geplant. Somit wird das obere Mühlenental vom motorisierten Individualverkehr entlastet und die Verbindungen für den Veloverkehr von und nach dem Gewerbegebiet Merishausertal Merishausen werden attraktiver.

1. *Wie sieht die generelle Planung der Stadt bei den Verkehrsknotenpunkten Obertor, Spitalstrasse, Mühlental, Adlerunterführung aus? Ist zeitnah mit einer Aufwertungsvorlage des Stadtrates zu rechnen?*

Im Bereich Adlerunterführung / Schwabentor soll die Leistungskapazität erhöht und Optimierungen für alle Verkehrsträger erreicht werden. Das Projekt ist Teil des Agglomerationsprogramms der 1. Generation. In den kommenden zwei Jahren ist die Ausarbeitung des Bauprojekts geplant, sodass anschliessend dem Grossen Stadtrat eine Kreditvorlage vorgelegt werden kann.

2. *Wie soll insbesondere der Langsam- und Veloverkehr in den oben beschriebenen Gebieten gefördert, geleitet und organisiert werden?*

Im Projekt «neue Verkehrsführung im Bereich Adlerunterführung/Schwabentor» wird auch die Führung des Velo- und Fussgängerverkehrs optimiert. Bei der Planung von sicheren und attraktiven Verbindungen wird insbesondere die Anbindung zum Schulhaus Gelbhausgarten berücksichtigt. Eine Erweiterung der Veloparkierungsangebote im Bereich Bahnhof Süd ist Gegenstand eines weiteren Projektes des Agglomerationsprogramms der 1. Generation. Die Realisierung wird mit der Aufwertung der Bahnhofstrasse abgestimmt.

Das Werk 1 ist in Fuss- und Velodistanz zum Bahnhof beziehungsweise zur Altstadt gelegen. Im Zuge der laufenden Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 4 wird geprüft, ob die Verkehrsführung für den Langsamverkehr im vorderen Mühlental verbessert werden kann. Allfällige bauliche Massnahmen werden im Programm aufgenommen, sodass diese frühestens ab 2024 realisiert werden können. Die Erweiterung des Parkierungsangebots für Velos wird dabei ebenfalls geprüft.

3. *Ist die Stadt beim Grossprojekt Stahlgiesserei in die verkehrstechnischen Fragen involviert und wie es sich gehören würde auch federführend? Welche Auflagen und Vorschriften hat die Stadt der Bauherrschaft auferlegt?*

Für das Projekt der Stahlgiesserei Schaffhausen, Werk I, Mühlental musste von der Bauherrschaft im Rahmen des Bewilligungsverfahrens ein Verkehrskonzept erstellt werden, dies war eine der Auflagen aus den Quartierplanvorschriften. Darin sind einerseits die Arealerschliessung (Art. 20) und andererseits die Fusswegverbindungen (Art. 21) erarbeitet worden. Nebst der Überprüfung der Parkierung von MIV (Motorisierter Individualverkehr) und Langsamverkehr ist das Areal mit zwei Knoten an die Mühlentalstrasse anzuschliessen. Dabei wurden die Verkehrsbelastungen der Mühlental- und Spitalstrasse mit der Überbauung Stahlgiesserei Schaffhausen ermittelt und die Auswirkungen beurteilt.

Die Erkenntnisse aus dem Verkehrskonzept bestätigen die in den Fragen 1 und 2 beschriebenen Feststellungen sowie die beschriebenen eingeleiteten Massnahmen. Auflagen zu Verkehrsmassnahmen oder konkrete bauliche Massnahmen respektive Anpassungen an der öffentlichen Infrastruktur zu Lasten der Bauherrschaft wurden nicht verfügt. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die bestehenden gesetzlichen Grundlagen solche Forderungen, die über das unmittelbare Umfeld des Bauobjektes hinausgehen, kaum zulassen.

4. *Ist ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs geplant? Zurzeit bedient die Linie 23 der RVSH das Mühlerental mehrheitlich nur im Stundentakt.*

Seit Dezember 2015 werden für die Linie 23, die bis damals bestehenden Standzeiten am Bahnhof genutzt, um mit einem Zwischentakt bis Kleinbuchberg zu verkehren. Dadurch werden drei bis vier Fahrten pro Stunde durchs Mühlerental bis zur Stadtgrenze ermöglicht, ein bis zwei Fahrten pro Stunde werden bis Barmen geführt. Ebenfalls wurde damals ein neuer Frühdienst eingeführt, der den Anschluss an den Intercity nach Zürich um 5.47 Uhr sowie an die S33 nach Winterthur um 5.46 Uhr ermöglicht. Von Montag bis Freitag werden mit dem derzeit gültigen Fahrplan 50 Verbindungen täglich durchs Mühlerental angeboten. Am Abend ab 19.00 Uhr sowie an den Wochenenden verkehren die Busse im Stundentakt.

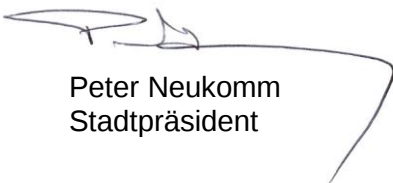
Aktuell wird ein Angebotsausbau geprüft. Die VBSH stehen dazu im Austausch mit den privaten Projektentwicklern und prüfen auch ein selbstfahrender E-Bus-Shuttle, welcher das neue Viertel bedienen und direkt in den neuen Stadtgarten fahren könnte.

5. *Sind allfällige Investitionen in die Infrastruktur alleine der öffentlichen Hand überlassen oder beteiligen sich die privaten Investoren bzw. Bauherrschaft an den Kosten?*

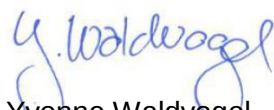
Die Finanzierung von Investitionen auf öffentlichem Grund ist grundsätzlich Aufgabe der öffentlichen Hand. Massnahmen auf privatem Grund gehen dafür zu Lasten des Eigentümers beziehungsweise der Bauherrschaft. Gemäss der Verordnung über die Beiträge der Grundeigentümer an öffentlichen Verkehrsanlagen, Kanalisationen und Wasserleitungen (725.1 Beitragsverordnung) werden Mehrwertbeiträge eingefordert. Grundeigentümer, deren Grundstücke durch Neubau, Ausbau oder Korrektur von Strassen, Wegen, Plätzen und Trottoirs sowie durch die Anlage von Kanalisationen und Wasserleitungen eine Wertvermehrung erfahren, sind zur Leistung von Beiträgen an die der Stadt dadurch erwachsenden Kosten verpflichtet. Das betrifft aber Anlagen in unmittelbarer, angrenzender Lage. Anpassungen an Knoten (wie z.B. an der Adlerunterführung) sind nicht mehr davon betroffen. Kleinere Anpassungen an der bestehenden Infrastruktur (z.B. Absenkung des Randsteins bei Ein-/Ausfahrten, Trottoir Anpassungen usw.) gehen immer zu Lasten der Bauherrschaft.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATS



Peter Neukomm
Stadtpräsident



Yvonne Waldvogel
Stadtschreiberin a.i.