

An den
Grossen Stadtrat
8200 Schaffhausen

Schaffhausen, 14. August 2012

Kleine Anfrage Werner Schöni: "Kreisel beim Ebnat" (Nr. 14/2012)

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit seiner Kleinen Anfrage vom 20. Juli 2012 stellt Grossstadtrat Werner Schöni dem Stadtrat Fragen zum Kreisel beim Ebnat.

Grundsätzliches:

Die Einmündung der Buchenstrasse/Rheinhardstrasse in die Ebnatstrasse war mit der bisherigen Verkehrsführung unbefriedigend und führte zu Verspätungen bei den Bussen der Linie 1. Während den Spitzenzeiten war diese Kreuzung auch für den übrigen Verkehr schlecht passierbar und mit langen Wartezeiten verbunden. Zudem galt die Einmündung als verkehrstechnisch schlecht gelöst.

Bei der Überprüfung einer verbesserten Verkehrsführung hat sich gezeigt, dass die Variante Kreisel deutliche Vorteile gegenüber einer Lösung mit einem konventionellen lichtsignalgesteuerten Knoten hat. Der Ausbau dieser Kreuzung zum Kreisel optimiert den Verkehrsfluss dieses Knotens für alle Verkehrsteilnehmenden und kann mit der durch das Parlament im Budget 2012 bewilligten Lösung bedeutend flüssiger abgewickelt werden. Die dringend notwendige Belagssanierung konnte im gleichen Zug gemacht werden.

Der neue Knoten bei der Einmündung der Buchenstrasse/Rheinhardstrasse in die Ebnatstrasse ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Schaffhausen plus (Massnahme 20, Angebotsausbau städt. Busangebot).

Während der Bauarbeiten waren die Platzverhältnisse bedingt durch einengende Bauabschränkungen im provisorischen Kreisverkehr für Trolleybusse und andere grössere Fahrzeuge, je nach Bauphase, knapp. Seit der Fertigstellung ist dies nicht mehr der Fall. Der neue Kreisel bewährt sich durch einen flüssigen, kontinuierlichen Verkehrsablauf.

Der Stadtrat beantwortet die Fragen wie folgt:

1. *Gibt es Normen, die die Grösse eines Kreisels in einem derartigen Industriegebiet so eng vorschreiben oder hat man einfach die 0815-Lösung gewählt?*

Die Schweizer Norm SN 640263, Knoten mit Kreisverkehr, regelt die Planung für solche Anlagen. Die Norm gilt für verkehrsorientierte wie auch für siedlungsorientierte Strassen. Auf verkehrsorientierten Strassen soll in der Regel der Durchmesser der Anlage 26 Meter nicht unterschreiten. Dieser Durchmesser erlaubt die Befahrbarkeit mit allen Fahrzeugarten. Die in der Stadt bisher gebauten Kreisverkehrsanlagen haben einen Durchmesser von 26 bis max. 29 Meter.

Beim Kiesel Ebnetstrasse/Rheinhardstrasse wurde der besonderen Situation insofern Rechnung getragen, als der Durchmesser mit 30 Metern (Norm mind. 26 Meter), die Fahrbahnbreite innerhalb des Kreisels mit 7 Metern (Norm 6,3 Meter) und die Einfahrspurbreite mit über 5 Metern (Norm empfiehlt 3,5 Meter) gewählt wurde. Die gewählte Geometrie wurde sorgfältig geplant. Sie wurde an die vorhandene Situation gegenüber den Normvorgaben überdimensioniert angepasst und gewährleistet daher die Durchfahrt aller für den Strassenverkehr zugelassenen Fahrzeuge.

Es gilt anzumerken, dass je kleiner der Innenradius ist, desto besser der Kreisverkehrsplatz befahren werden kann. Dies gilt im Speziellen auch mit grösseren Fahrzeugen, sprich Ausnahmetransporten. So wurde am besagten Kiesel im positiven Sinn von der Norm abgewichen.

2. *Hat man das betroffene Gewerbe, insbesondere die in diesem Gebiet tätigen Transportunternehmen in die Evaluation für diesen Kiesel mit einbezogen?*

Das Kieselprojekt wurde nach Art. 43 Abs. 1 des kantonalen Strassengesetzes vom Februar 1980 (StrG, SHR 725.100) vom 7. Oktober 2011 bis 7. November 2011 im städtischen Tiefbauamt öffentlich aufgelegt. Die Planaufgabe wurde entsprechend im Amtsblatt 40/2011 publiziert. Zudem wurden die direkt an die Baustelle angrenzenden Eigentümer mit eingeschriebenem Brief auf die Planaufgabe aufmerksam gemacht. Sie führte zu keinen Einsprachen. Dieses Vorgehen entspricht dem üblichen Verfahren für Strassenprojekte.

3. *Leicht verschoben hätte der Kiesel auch offener angelegt werden können. Hat man bei der jetzigen Lage wirklich die optimalste Lösung gesucht?*

Je offener die Auslegung des Kreisels ist, desto schneller wird in den Kiesel eingefahren und die Verkehrssicherheit wird vermindert. Dies galt es am besagten Kiesel zu vermeiden.

Der Kiesel musste aufgrund der speziellen geometrischen Verhältnisse des Knotens leicht exzentrisch angeordnet werden. Ähnliche Ausführungen sind bekannt z.B. vom Kiesel Obertor oder vom Kiesel bei der Bleiche. Es wurde mittels mehrerer Varianten das Optimum erarbeitet. Eine

symmetrische Anordnung mit einer weitergehenden Verschiebung in Richtung einer gegenüber der Ebnetstrasse zentrischen Anordnung war nicht möglich. Nur die ausgeführte Lösung ermöglicht einen sinnvollen Anschluss an die Kreisverkehrsanlage der beiden Seitenarme Rheinhardstrasse/Buchenstrasse. Abschliessend hat auch die Fussgängerführung bei diesen Überlegungen eine wichtige Rolle gespielt. Aufgrund der gegenüber der Norm überdimensionierten Ausführung mit einem Kreisdurchmesser von 30 Metern und einer Fahrbahnbreite von sieben Metern (bei Benützung des inneren überfahrbaren Streifens sogar neun Meter Fahrbahnbreite) wurde das Optimum herausgeholt und die volle Funktionstüchtigkeit der Anlage kann für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden.

4. *Werden überbreite Transporte, welche sich zwingend an die vorgeschriebene Route halten müssen und bisher die Tunnels der A4 umfahren konnten, in Zukunft durch diese Tunnels fahren, welche dann zu diesem Zwecke gesperrt werden müssen?*

Sondertransporte (polizeilich begleitete wie auch andere) können wie bisher und im gleichen Umfang wie in der Vergangenheit die Ebnetstrasse befahren. Es gibt gegenüber der bisherigen Praxis praktisch keine Einschränkungen. In extremen Fällen bei sehr langen und sehr breiten Sondertransporten muss in Fahrtrichtung stadtauswärts gegebenenfalls auf die Gegenfahrbahn ausgewichen werden. Da solche Transporte immer begleitet sind und in der Regel nachts bei wenig Verkehr stattfinden, stellt dies kein Problem dar. Dies wurde bereits mehrfach auch schon während der Bauzeit mit Transporten von langen Wagenkästen für den Schienenverkehr (auch tagsüber) mit bestem Erfolg bewiesen. Der Kreisel hat somit auch in dieser Hinsicht seine Feuertaufe bestanden.

Die Verkehrspolizei hat bestätigt dass bis anhin keine zusätzlichen Probleme mit Ausnahmetransporten aufgetreten sind.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATES

Thomas Feurer
Stadtpräsident

Christian Schneider
Stadtschreiber