

Beschluss vom 15. November 2022

**Kleine Anfrage Nr. 2022/34
betreffend Verkehrsverlagerung Kanton Schaffhausen in die falsche Richtung?**

In einer Kleinen Anfrage vom 12. September 2022 stellt Kantonsrat Maurus Pfalzgraf verschiedene Fragen zum Verkehrswachstum.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

Hauptaufgabe der Raumplanung ist es, für eine nachhaltige Nutzung des Bodens zu sorgen, die Landschaft zu schützen und die Siedlungen so weiterzuentwickeln, dass sie uns und nachfolgenden Generationen eine hohe Lebensqualität bieten. Im kantonalen Richtplan werden die strategischen Ziele zur Raumplanung formuliert. Eine extensive Siedlungsentwicklung, wie sie in den Jahrzehnten nach dem zweiten Weltkrieg stattgefunden hat, widerspricht den heutigen Zielen einer nachhaltigen Raumentwicklung. Heute und zukünftig soll sich unter Wahrung von bestimmten Qualitätszielen, zum Beispiel durch die Sicherstellung von Freiräumen im urbanen Raum, die Siedlung nach Innen entwickeln. Diese Strategie wirkt sich auch auf die Verkehrsnachfrage aus. Die Wege werden kürzer und die Mobilitätsbedürfnisse können besser durch den öffentlichen Verkehr (öV) sowie den Fuss- und Veloverkehr (FVV) gedeckt werden. Dies bedingt allerdings eine gut ausgebaute und auf die verschiedenen Verkehrsmittel abgestimmte Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen sowie ein angemessenes Angebot im öV.

Der Bund fördert im Rahmen der Agglomerationsprogramme Verkehrsprojekte der Städte und Agglomerationsgemeinden, sofern diese auf einer kohärenten Verkehrs- und Siedlungsplanung basieren. Die Agglomeration Schaffhausen hat sich an den Programmen der ersten, zweiten und vierten Generation (AP1G, AP2G und AP4G) beteiligt. Im AP1G lag der Schwerpunkt auf dem Ausbau der S-Bahn Infrastruktur, die inzwischen abgeschlossen ist. Damit konnte der öV im Kanton Schaffhausen deutlich aufgewertet werden. Bei den Programmen AP2G und AP4G stehen die Elektrifizierung der Busflotte, Aufwertungen von Ortsdurchfahrten und Verbesserungen für den FVV im Zentrum. Die Massnahmen werden bis 2028 realisiert. Im kommenden Jahr wird das Programm der 5. Generation lanciert, dessen prioritäre Massnahmen dann zwischen 2028 und 2032 umgesetzt werden. Die Agglomerationsprogramme werden

nach Vorgaben des Bundes systematisch erarbeitet. Sie bilden basierend auf einer umfassenden Situations- und Trendanalyse den Handlungsbedarf und die Teilstrategien in den Bereichen Landschaft und Siedlung sowie Verkehr ab. Die Teilstrategien beschreiben die Stossrichtungen für die einzelnen Verkehrsmittel. Sie haben alle das gemeinsame Ziel, den Modalsplit (Aufteilung des Verkehrs) zugunsten des öV sowie des FVV zu beeinflussen. Diese Verlagerungsstrategie ist insbesondere in der Kernagglomeration notwendig, um die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes langfristig sicherzustellen. Mit jeder Programmfortschreibung werden die Kapitel des Vorgängerprogramms überprüft und nach Bedarf angepasst. Dazu werden vom Bund vorgegebene Messindikatoren bzw. Zielwerte ermittelt, die sogenannten MOCA-Indikatoren. Die Agglomeration Schaffhausen hat das AP3G ausgelassen, weshalb erstmalig im Rahmen des AP4G MOCA-Indikatoren erhoben bzw. Zielwerte für das Jahr 2040 definiert wurden. Eine erstmalige Bewertung, ob die Agglomeration hinsichtlich der formulierten Ziele auf Kurs ist, wird erst im AP5G durchgeführt. Das AP4G, bestehend aus einem Hauptbericht, einem Kartenband und einem Massnahmenband, ist auf der Homepage des Kantons Schaffhausen aufgeschaltet. In einer Kurzfassung sind die wichtigsten Informationen zusammengefasst.

Neben der Siedlungsstrategie nach Innen und der konsequenten Umsetzung der Agglomerationsprogramme strebt der Regierungsrat den raschen Ausbau der Nationalstrasse zwischen Schaffhausen Süd und Herblingen auf vier Spuren (Fäsenstaubtunnel II) an. Der Nationalstrassenausbau ist nötig, um das städtische Netz nachhaltig vom Verkehr zu entlasten, die Verkehrssicherheit auf der Nationalstrasse langfristig sicherzustellen und auf dem städtischen Netz zu verbessern sowie die Basis zu schaffen für die zukünftige Sanierung der ersten Tunnelröhre. Mit dem Vierspurausbau ergeben sich insbesondere Chancen für die Verbesserung der Fuss- und Veloinfrastruktur in der Stadt Schaffhausen.

Vor diesem Hintergrund lassen sich die spezifischen Fragen wie folgt beantworten:

1. *Nun sind bereits acht Jahre vergangen. Welche Entwicklung zeigen aktuellere Zahlen?*

Das AP1G war die Grundlage für die Formulierung der Ziele und Planungsgrundsätze im Kapitel Verkehr des kantonalen Richtplans. Damals wurde das Ziel gesetzt, die Hälfte des aus dem Bevölkerungswachstum resultierenden Mehrverkehrs vom öV und FVV aufzunehmen. Detaillierte Aussagen, ob dieses Ziel erreicht wurde, sind im Rahmen der Beantwortung dieser Kleinen Anfrage nicht möglich. Anhand von Verkehrsmessungen und Angaben der Bahn- und Busbetriebe zu den Passagierzahlen ist eine Abschätzung möglich.

Tiefbau Schaffhausen betreibt 13 permanente Messstellen für den MIV und 12 Messstellen für den Veloverkehr. Das Verkehrsaufkommen hat sich an den Messstellen sehr unterschiedlich entwickelt. Zu berücksichtigen ist insbesondere auch die Pandemie im 2020/21, die sich stark auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ausgewirkt hat. Die Verkehrszahlen an den MIV- und Velo-Messstellen sowie die Daten zum MIV-Verkehrsaufkommen auf dem kantonalen Strassennetz sind auf dem Geoportal des Kantons Schaffhausen aufgeschaltet. In der Synthese ist festzustellen, dass sich das MIV-Verkehrsaufkommen im ländlichen Raum und im Agglomerationskern in den letzten Jahren stabilisiert hat. An den Grenzübergängen ist das Verkehrsaufkommen wesentlich geringer als vor zehn Jahren, wobei hier die Pandemie starke Auswirkungen zeigte. In der Kernagglomeration gab es mit der Inbetriebnahme des Galgenbucktunnels grosse Verkehrsumlagerungen. Ein bedeutender Anteil des Verkehrs konnte in Neuhausen am Rheinfall und in Schaffhausen vom lokalen Strassennetz auf die Nationalstrasse verlagert werden. Auf der Rheinuferstrasse und der Bachstrasse wurden erst kürzlich Messstellen eingerichtet, weshalb keine langfristigen Datenreihen vorliegen. Aus den Entwicklungsgemeinden Neunkirch und Beringen hat der Verkehr mit der intensiven Bautätigkeit stark zugenommen. Das durchschnittliche jährliche Verkehrswachstum lag bei rund 1.5 Prozent. In der «Engi» lag der Verkehr im Jahr 2013 noch bei rund 18'400 Fahrzeugen pro Tag. 2021 waren es 21'100 Fahrzeuge pro Tag, wobei mit der Pandemie eine sprunghafte Verlagerung vom öV auf den MIV erfolgte. Der Veloverkehr hat in den letzten zehn Jahren mit Wachstumsraten von teilweise über 50 Prozent örtlich stark zugenommen. Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr ist allerdings nach wie vor gering. In der Kernagglomeration liegt er bei geschätzten rund 5 Prozent des Gesamtverkehrs (Anteil Wege). Der öV übernimmt in der Kernagglomeration Schaffhausen hingegen einen bedeutenden Anteil von rund 30 Prozent am Gesamtverkehr. Im Jahr 2019 transportierte die VBSH (Ortsverkehr und Regionalverkehr) rund 14.4 Mio. Fahrgäste. Im Jahr 2020 waren es aufgrund der Pandemie nur noch 10.3 Mio. Fahrgäste. Mittlerweile haben sich die Fahrgastzahlen im Ortsverkehr erholt. In den kommenden Jahren wird eine weitere Steigerung erwartet. Die Entwicklung des regionalen öV zeigte vor der Pandemie leicht steigende Fahrgastzahlen. 2020 brachen sie aufgrund der Pandemie massiv ein. 2021 erholten sie sich wieder leicht, haben das Niveau von 2019 aber noch nicht erreicht. Beispielsweise werden auf der Linie 21 aktuell rund 2'350 Fahrgäste pro Werktag transportiert, circa 10 % bzw. 300 Fahrgäste weniger als im Jahr 2019.

Basierend auf der Entwicklung der Verkehrszahlen und des Wachstums von Bevölkerung und Arbeitsplätzen in den Gemeinden geht der Regierungsrat davon aus, dass das Verlagerungsziel des AP1G in der Kernagglomeration gut erreicht ist. Im Agglomerationsgürtel, insbesondere im Klettgau, dürfte das Ziel hingegen nicht erreicht sein. Die Pandemie hat sich negativ

auf das Mobilitätsverhalten ausgewirkt. Es sind weitere Massnahmen nötig, um die gewünschte Verlagerung vom MIV hin zum öV und FVV zu erreichen.

2. *Wenn die aktuellen Zahlen die angestrebte Verlagerung auf den öV und Fuss- und Veloverkehr nicht erreichen, welche Strategie möchte der Kanton in den kommenden Jahren verfolgen?*

Am strategischen Ziel der Verlagerung des MIV auf den öV und den FVV wird festgehalten. Wie einleitend erwähnt, werden bei der periodischen Fortschreibung der Agglomerationsprogramme der Handlungsbedarf und die Teilstrategien überprüft und neue Massnahmen festgelegt.

3. *Wie soll der Fuss- und Veloverkehr konkret gefördert werden?*

Im AP4G sind die Teilstrategien Verkehr festgehalten. Im Massnahmenband sind die einzelnen Massnahmen beschrieben, so auch diejenigen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Im Rahmen des AP5G wird es eine umfassende Überarbeitung der Schwachstellenanalyse des kantonalen Radroutennetzes geben, auf Basis derer möglicher weiterer Handlungsbedarf abgeleitet werden kann.

4. *Wie unterstützt der Kanton die Gemeinden im Ausbau einer sicheren und lückenlosen Infrastruktur im Siedlungsgebiet?*

Per 1. Januar 2022 wurde das revidierte kantonale Strassengesetz in Kraft gesetzt. Der Kanton trägt neu die Verantwortung für die kantonalen Radrouten innerhalb der Bauzonen, falls diese einer Kantonsstrasse überlagert sind. Damit werden die Gemeinden bei der Sanierung und beim Ausbau der Infrastruktur, insbesondere bei der Aufwertung von Ortsdurchfahrten mit Verbesserungen für den FVV, finanziell stark entlastet. Bei kantonalen Radrouten innerhalb der Bauzone, die einer Gemeindestrasse überlagert sind, trägt weiterhin die Gemeinde die Verantwortung für die Veloinfrastruktur. Der Kanton kann hier finanzielle Beiträge sprechen. Neben dieser Bereinigung der Zuständigkeiten wurde der Gemeindeanteil am Benzinzoll und an der Motorfahrzeugsteuer von einem Viertel auf einen Drittel erhöht. Zudem wurde ein kantonaler Strassenfonds mit einem Maximalbestand von 15 Mio. Franken eingerichtet. Fondsüberschüsse werden an die Gemeinden weitergegeben. Mit der Revision des Strassengesetzes stehen den Gemeinden wesentlich mehr finanzielle Mittel für den Ausbau, Betrieb und Unterhalt ihrer Gemeindestrassen inklusive der Veloinfrastruktur zur Verfügung. Neben der finanziellen Unterstützung steht Tiefbau Schaffhausen auch in engem Kontakt mit den zuständigen

Stellen der Gemeinden. Beispielsweise ist nach der Festsetzung des kantonalen Radroutennetzes (laufende Revision des Strassenrichtplans) die oben erwähnte Überarbeitung der Schwachstellenanalyse geplant. Der Kanton wird den Gemeinden die Schwachstellen aufzeigen und bei der Bearbeitung von Lösungsansätzen beratend zur Seite stehen.

5. *Wie viel Geld wurde in den letzten Jahren im Kanton für die einzelnen Verkehrsträger eingesetzt? Aufgeschlüsselt nach Gemeinden, Kanton und Bund?*

Eine Aufschlüsselung der Investitionen auf Bund, Kanton und Gemeinden bzw. auf die einzelnen Verkehrsträger bzw. Verkehrsmittel ist nicht möglich und macht auch keinen Sinn. Im kantonalen Richtplan ist der Planungsgrundsatz der integrierten Planung festgehalten: «Der öV, der MIV sowie der FVV sind komplementäre Bestandteile des Gesamtverkehrssystems, wo sich die einzelnen Verkehrsträger ergänzen und nicht konkurrieren». Dieser Grundsatz widerspiegelt sich auch in den einzelnen Ausbauprojekten der Verkehrsinfrastruktur. Bei der Aufwertung einer Ortsdurchfahrt werden beispielsweise Ziele für den öV, den FVV und den MIV festgelegt, wobei immer eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, der räumlichen Gestaltung bzw. Aufenthaltsqualität und der Umwelteinflüsse als Ganzes angestrebt wird. Auch die grossen Nationalstrassenprojekte des Bundes dienen der Verkehrsentslastung der Städte und Agglomerationen und somit dem öV und dem FVV.

Zur Kostendeckung des öffentlichen Verkehrs werden die bestellten Angebote von Bund, Kanton und Gemeinden abgegolten. Im Kanton Schaffhausen betragen die Abgeltungen für den Regional- und Lokalverkehr rund 23 Mio. Franken pro Jahr.

6. *Wie viele der zur Förderung durch den Bund (Agglomerationsprogramme) beantragten Projekte wurden bis jetzt umgesetzt?*

AP1G: Es wurden 17 Projekte realisiert. 15 Projekte befinden sich in Umsetzung oder werden bis 2028 umgesetzt. Fünf Projekte werden nicht realisiert oder teilweise auf ein Folgeprogramm verschoben. Bezogen auf die beantragten Finanzmittel liegt der Umsetzungsgrad beim AP1G aktuell bei 70 Prozent. Bis 2028 wird voraussichtlich ein Umsetzungsgrad von 94 Prozent erreicht.

AP2G: Es wurde fünf Projekte realisiert. Drei Projekte befinden sich in Umsetzung oder werden bis 2028 umgesetzt. Drei Projekte werden nicht realisiert oder teilweise auf ein Folgeprogramm verschoben. Bezogen auf die beantragten Finanzmittel liegt der Umsetzungsgrad beim AP2G aktuell bei 62 Prozent. Bis 2028 wird voraussichtlich ein Umsetzungsgrad von 82 Prozent erreicht.

Die Umsetzung der prioritären Projekte des AP4G erfolgt in den Jahren 2024-2028.

7. *Wie viel Geld aus dem neu geschaffenen Strassenfond steht dem Veloverkehr zur Verfügung?*

Alle Strassenbauprojekte des Kantons werden über den neu geschaffenen Strassenfonds finanziert. Es gibt keine Mittelzuweisung auf die einzelnen Verkehrsmittel. Das kantonale Strassengesetz regelt die Verfahren und die Finanzierung.

8. *Welche Auswirkungen wird das Veloweggesetz auf den Kanton Schaffhausen haben?*

Mit der laufenden Revision des kantonalen Strassenrichtplans wird die Velonetzplanung auf die Vorgaben des eidgenössischen Velogesetzes angepasst. Neu werden je ein Netz für den Alltagsverkehr und den Freizeitverkehr festgelegt, wobei sich die beiden Netze in vielen Abschnitten überlagern. Das Alltagsnetz entspricht den kantonalen Radrouten, die ausserhalb der Bauzonen ins Eigentum und damit in die Zuständigkeit des Kantons übergehen. In den kommenden Jahren soll das Velonetz nach Möglichkeiten attraktiver werden. 2023/24 ist eine Überarbeitung der Schwachstellenanalyse des kantonalen Radroutennetzes geplant. Basierend darauf wird der Handlungsbedarf abgeleitet und es werden die baulichen Massnahmen geplant bzw. umgesetzt.

9. *Welche Auswirkungen hat die vereinfachte Einführung von Tempo 30 auf den Kanton Schaffhausen?*

Für die Einführung von Tempo 30 in Zonen (flächenbezogen) oder auf einzelnen Strecken (streckenbezogen) musste in der Vergangenheit unabhängig von der Funktion einer Strasse ein aufwändiges Gutachten erstellt werden. Mit der kürzlich erfolgten Anpassung der eidgenössischen Signalisationsverordnung wurde der Begriff «verkehrsorientiert» eingeführt. Auf nicht verkehrsorientierten Strassen, d.h. primär auf Erschliessungs- und Quartierstrassen, wird die Einführung von Tempo 30 vereinfacht, in dem auf ein aufwändiges Gutachten verzichtet werden kann. Im Kanton Schaffhausen hat diese Verordnungsanpassung wenig Auswirkung, weil die Gemeinden in den letzten Jahren bereits viele Tempo 30 Zonen realisiert haben. Bei der Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen oder kommunalen Haupt- und Sammelstrassen ist weiterhin ein Gutachten zu erstellen. Weiter wird die Integration einer verkehrsorientierten Strasse - z.B. eine Kantonsstrasse - in eine Zone 30 ermöglicht. Dies wirkt sich positiv auf die Ausschilderung aus.

10. *Wieviel Parkplätze gibt es für kantonale Angestellte?*

Die kantonalen Parkplätze werden unterschieden nach Besucherparkplätzen, persönlich zugewiesenen Parkplätzen, Poolparkplätzen und Dienststellenpoolparkplätzen. Gesamthaft verfügt der Kanton über 366 Parkplätze. Für die kantonalen Angestellten (exkl. Spitäler) stehen aktuell 287 Parkplätze zur Verfügung.

11. *Wieviel Parkplätze davon sind für kantonale Angestellte gratis?*

In der Verordnung über die Zuteilung von Parkplätzen in der kantonalen Verwaltung sind die Kriterien für die Zuteilung von Parkplätzen und die Vergütung geregelt. Persönlich zugewiesene Parkplätze und Poolparkplätze werden gemäss Verordnung den kantonalen Angestellten zu den jeweiligen Tarifen verrechnet. Dienststellenpoolplätze stehen den Angestellten zur Verfügung, welche am betreffenden Vor- oder Nachmittag eine Dienstfahrt vornehmen müssen. Ein Dienststellenpoolparkplatz darf von den Angestellten höchstens einen halben Tag (pro Dienstfahrt) belegt werden. Aktuell können 38 Dienststellenpoolparkplätze von den Angestellten für Dienstfahrten mit dem privaten Fahrzeug unentgeltlich genutzt werden.

Schaffhausen, 15. November 2022

Der Staatsschreiber:


Dr. Stefan Bilger