

Beschluss vom 26. März 2019

**Kleine Anfrage 2019/8
betreffend «Nadelöhr Neuhausen Kreuzstrasse»**

In einer Kleinen Anfrage vom 15. Februar 2019 stellt Kantonsrat Arnold Isliker verschiedene Fragen zur Verkehrsentwicklung sowie der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt in Neuhausen am Rheinfall.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

Der Kanton Schaffhausen betreibt drei permanente Verkehrsmessstellen in Neuhausen am Rheinfall. Die Messstelle an der Katzensteig zwischen Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfall musste per 2017 aufgrund der Strassenanpassung im Bahntal ausser Betrieb genommen werden. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) lag im Jahr 2010 bei 26'410 und im Jahr 2016 bei 27'130 Fahrzeugen. Die durchschnittliche Verkehrszunahme lag somit an der Katzensteig bei 0.45 Prozent pro Jahr. An der Messstelle zwischen Beringen und Neuhausen am Rheinfall (Engi) lag der DTV im Jahr 2010 bei 18'260 und 2018 bei 19'150 Fahrzeugen. Dies entspricht einer durchschnittlichen Zunahme von jährlich 0.6 Prozent. Beim Zollübergang an der Zollstrasse lag der DTV im Jahr 2010 bei 9'240 und im Jahr 2018 bei 10'130 Fahrzeugen. Das durchschnittliche Verkehrswachstum lag somit bei 1.3 Prozent pro Jahr. Beim Zollübergang zu Jestetten nahm der Verkehr insbesondere zwischen den Jahren 2010 und 2014 stark zu. Ab dem Jahr 2014 hat er sich stabilisiert. Die Entwicklung des Verkehrs am Grenzübergang dürfte wesentlich vom Einkaufstourismus abhängen. Innerhalb des Siedlungsgebietes von Neuhausen am Rheinfall sind keine Verkehrsmessstellen installiert. Verkehrsdaten über kürzere Zeitabschnitte können aus den Lichtsignalanlagen ausgelesen und auf Tageswerte hochgerechnet werden. Die Kantonsstrassen H4 und H13 durch Neuhausen am Rheinfall weisen mit Tageswerten von ca. 10'000 (äussere Zollstrasse) bis ca. 25'000 Fahrzeugen (innere Klettgauerstrasse) eine sehr hohe Verkehrsbelastung auf.

[Die Strassenbezeichnungen und Verkehrsknoten sind im Plan auf der hintersten Seite eingezeichnet.]

Mit der Inbetriebnahme des Galgenbucktunnels Ende dieses Jahres wird sich das Verkehrsaufkommen auf der Ortsdurchfahrt in Neuhausen am Rheinfall (Kantonsstrassen H4 und H13) ab dem Jahr 2020 stark verringern. Die im Zuge der Planung des Galgenbucktunnels und der flankierenden Massnahmen durchgeführten Verkehrsmodellierungen zeigen mit der Inbetriebnahme des Tunnels eine Reduktion des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt auf rund die Hälfte des heutigen Niveaus. Auf der inneren Klettgauerstrasse und der Schaffhauserstrasse darf sogar mit einer noch stärkeren Entlastung gerechnet werden. Auf der Zollstrasse wird sich das Ver-

kehrsaufkommen mit dem Galgenbucktunnel hingegen kaum verändern. Die Entlastungswirkung von Neuhausen am Rheinfall basiert also vorwiegend auf der Verlagerung des Verkehrs zwischen dem Klettgau und Schaffhausen Süd.

Allerdings wird Neuhausen am Rheinfall auch nach der Eröffnung des Galgenbucktunnels neben dem eigenen Binnen- und Ziel-Quellverkehr weiterhin mit einem Anteil Durchgangsverkehr belastet sein, einerseits durch den Verkehrsfluss Zollstrasse - Schaffhausen Süd und andererseits durch die beiden direkten Verbindungen Zollstrasse - Schaffhausen Breite und Klettgau - Schaffhausen Breite. Das Ausmass dieses verbleibenden Durchgangsverkehrs durch Neuhausen am Rheinfall kann bis zu einem gewissen Grad durch lenkungswirksame Massnahmen beeinflusst werden. Je höher der Durchfahrtswiderstand auf der inneren Klettgauerstrasse und der Schaffhauserstrasse bzw. der Rosenbergachse, desto mehr Verkehr wird auf den Galgenbucktunnel umgelagert.

Zur Beurteilung der Kapazität eines Strassenzugs sind die Spitzenbelastungen der Knoten massgebend. In Neuhausen am Rheinfall ist heute der Knoten Kreuzstrasse der limitierende Verkehrsknoten. Die Kapazitätsgrenze ist während der Spitzenstunde erreicht bzw. überschritten. Mit der Inbetriebnahme des Galgenbucktunnels wird der Auslastungsgrad des Knotens Kreuzstrasse schlagartig auf max. 70 % abnehmen. Dieser tiefe Auslastungsgrad ermöglicht eine Umgestaltung des Knotens und gezielte Verkehrsumlenkungen. So ist vorgesehen, den Knoten Kreuzstrasse zu einem Kreisell umzubauen und die Engestrasse zukünftig im Einbahnverkehr zu betreiben. Der Verkehrsfluss von der Breite in den Klettgau soll zukünftig über den Knoten Kreuzstrasse geführt werden.

Durch die freien Kapazitäten auf der Ortsdurchfahrt ergeben sich Chancen in der Langsamverkehrsführung und in der Gestaltung des Strassenraums. In einem Betriebs- und Gestaltungskonzept haben Kanton und Gemeinde in enger Zusammenarbeit Vorschläge zur Neugestaltung der Ortsdurchfahrt erarbeitet. Diese flankierenden Massnahmen sind allerdings mit Kosten für den Kanton und die Gemeinde verbunden, wobei der Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms an die Umgestaltung des Knotens Rheinhof und die innere Klettgauerstrasse namhafte Beiträge leistet.

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

1. *Wurde eine Studie vorgenommen wie der Verkehr sich in Neuhausen bis in 20 Jahren entwickelt? (Trotz Eröffnung Galgenbuck-Tunnel)*

Das überregionale Verkehrsmodell, das im Zuge der Projektierung des Galgenbucktunnels im Jahr 2003 erarbeitet wurde, prognostizierte das Verkehrsaufkommen inklusive Umlagerung durch den Galgenbucktunnel mit einem Planungshorizont 2020. Im Jahr 2007 wurde das Verkehrsmodell zur Beurteilung der Zweckmässigkeit eines Ausbaus der Nationalstrasse A4 mit einem erweiterten Prognosehorizont 2030 überarbeitet. Im Zuge der Ausarbeitung des Generellen Projekts zur 2. Röhre des Fäsenstaubtunnels wurde das Verkehrsmodell mit den neuesten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen aktualisiert. Mit der Ausarbeitung des Aggloprogramms der 4. Generation bis im Jahr

2021 ist eine Ausweitung des Modells auf das Jahr 2040 vorgesehen. Verkehrsmodelle basieren auf den Prognosen des Bevölkerungswachstums sowie der Arbeitsplätze in den einzelnen Gemeinden. Diese Wachstumsraten basieren auf der kantonalen Richtplanung der Kantone Schaffhausen, Thurgau und Zürich. Bei den Modellierungen werden die geplanten Ausbauten des Strassennetzes abgebildet.

Mit dem geplanten Ausbau der A4 zwischen Andelfingen und Winterthur sowie der A1 zwischen Winterthur und Zürich wird die Erreichbarkeit von Winterthur/Zürich über die Nationalstrasse gestärkt. Durch den Galgenbucktunnel nimmt zudem die Attraktivität dieser Nationalstrassenverbindung vom Klettgau aus gegenüber der Achse Neuhausen - Bülach - Zürich zu. Andererseits wird die Erreichbarkeit von Bülach/Zürich über die Route Eglisau-Bülach durch die geplanten Umfahrungen von Jestetten und Eglisau verbessert. Die Verkehrsmodelle zeigen keine aussergewöhnlichen Verkehrsumlagerungen auf die Zollstrasse. Auf der Zollstrasse in Neuhausen am Rheinfall wird von einem mehr oder weniger proportionalen Verkehrswachstum zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzenwicklung im Kanton Schaffhausen ausgegangen.

2. *Genügt die Kapazität eines geplanten Kreisels an der Kreuzstrasse, um den Verkehr bei hohem Verkehrsaufkommen zu schlucken?*

Zur Beurteilung der Kapazität eines Kreisels am Knoten Kreuzstrasse wurden Berechnungen und Verkehrssimulationen durchgeführt. Die Untersuchungen zeigen auch mit einer Teilumlenkung des Verkehrs zwischen der Breite und dem Klettgau über den Knoten Kreuzstrasse eine ausreichende Kapazität. Der Kreisel ist mit einem Bypass zwischen der Zollstrasse und der inneren Klettgauerstrasse geplant. Die Kapazitätsreserven genügen auch langfristig.

3. *Da der Knoten Rheinhof ebenfalls in der Planung zum Umbau Kreisel besteht, stellt sich die Frage, ob die Brücke der DB, welche ebenfalls in die Jahre gekommen ist, nicht durch einen Neubau ersetzt werden müsste und eine grosszügige Lösung gefunden werden könnte?*

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept sieht eine Umgestaltung des Knotens Rheinhof vor. Der Knoten Rheinhof wird auch zukünftig mit einer Lichtsignalanlage betrieben und aus topographischen sowie geometrischen Gründen nicht zu einem Kreisel umgebaut. Die DB Brücke wird vom Knotenumbau nicht tangiert.

4. *Wie gedenkt der Kanton das Problem «Nadelöhr» Unterführung Kreuzstrasse zu lösen, da diese von Anfang an zu schmal gebaut wurde?*

Mit der Inbetriebnahme des Galgenbucktunnels wird es am Knoten Kreuzstrasse in Neuhausen kein «Nadelöhr» geben. Ein Ausbau der Unterführung Zollstrasse ist für die Regierung des Kantons Schaffhausen deshalb kein Thema.

