

9. April 2024, Hemishofen

Aufwertung Hauptstrasse Hemishofen T-30 auf Gemeindestrassen im Dorf

Folien aus der Öffentlichen
Infoveranstaltung



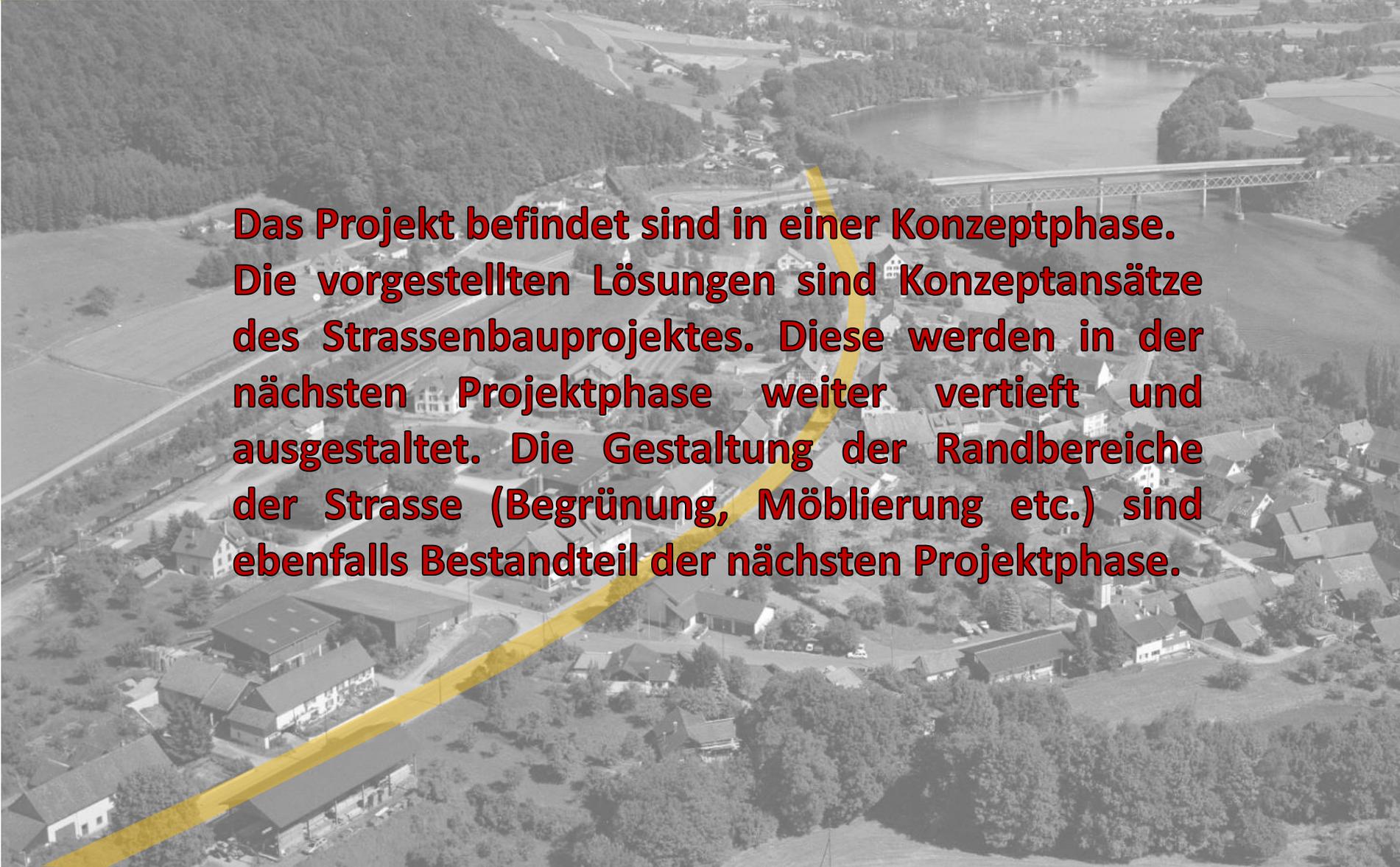
Inhalt

- 1. Rückblick und Projektvorstellung**
- 2. Tempo 30 auf Gemeindestrassen**
- 3. Weiteres Vorgehen**

Inhalt

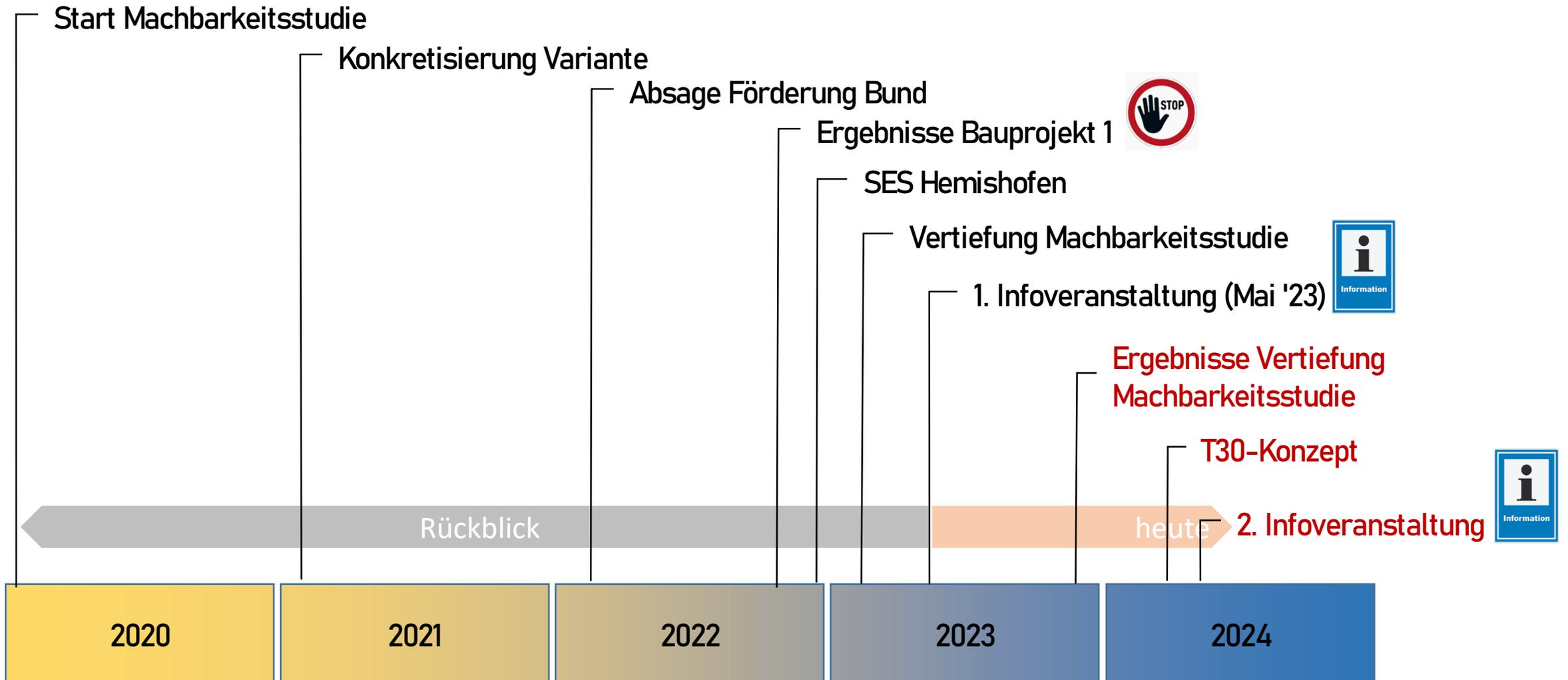
- 1. Rückblick und Projektvorstellung**
- 2. Tempo 30 auf Gemeindestrassen**
- 3. Weiteres Vorgehen**

Rückblick und Projektvorstellung



Das Projekt befindet sich in einer Konzeptphase. Die vorgestellten Lösungen sind Konzeptansätze des Strassenbauprojektes. Diese werden in der nächsten Projektphase weiter vertieft und ausgestaltet. Die Gestaltung der Randbereiche der Strasse (Begrünung, Möblierung etc.) sind ebenfalls Bestandteil der nächsten Projektphase.

Bisheriger Projektverlauf (Meilensteine)



Strassenquerschnitt heute



1.80 - 2.50 m

Rad-/Gehweg



6.00 m
(5.60 – 6.50 m)

Fahrbahn



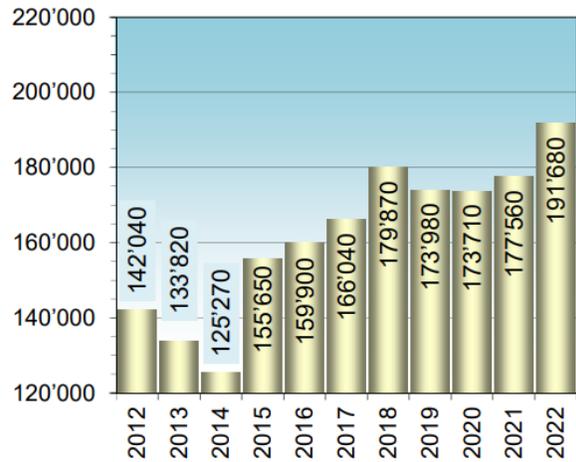
ca. 8.70 – 10.00 m

Strassenparzelle

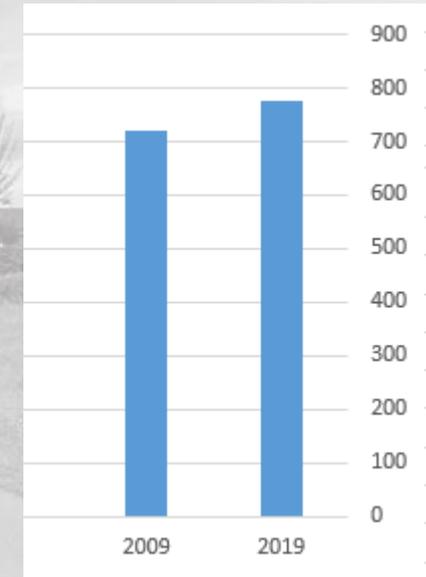
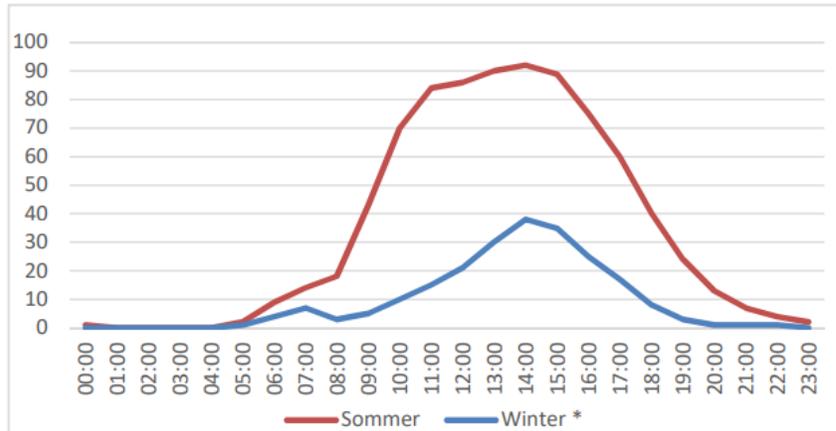
Rand bis
Parzellen-
grenze

Verkehrsnachfrage heute

Entwicklung über 10 Jahre
(Velos pro Jahr, gerundet)



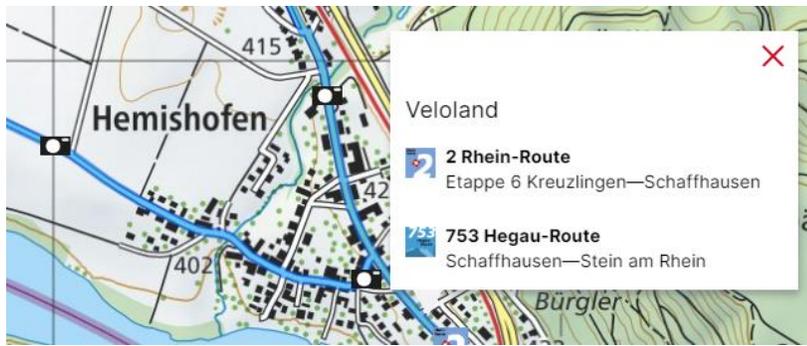
Tagesganglinie Sommer / Winter
(mittl. Stundenwert über alle Tage)



Velos pro Tag Ø:
525 (2022)

Velos pro Tag im Sommer Ø: 750
An Wochenenden: weit über 1'000, teilw. 2'000

Autos pro Tag Ø:
780 (2019)



Ausgangslage / Ziele

Ziele

- **Lösungen für eine sichere und komfortable Veloführung**
- **Konfliktfreie Führung des Fuss- und Veloverkehrs**
- **Behindertengerechter Ausbau der Bushaltestelle**
- **Begünstigung eines siedlungsorientierten Strassenbildes**

Zuständigkeiten

- **Kanton als Eigentümerin der Strasse übernimmt Planung**
- **Kosten strassenseitig gehen zulasten des Kantons**
- **Gemeinde trägt 50% Anteil der Kosten an Arbeiten am Gehweg**

Lösungsansätze

Aufgrund der niedrigen Verkehrszahlen (Autos) und der hohen Bedeutung der Hauptstrasse für den Veloverkehr sind mehrere Führungsprinzipien denkbar. Es wurden für die Hauptstrasse drei Lösungsansätze entwickelt:

(A) Gemeinsamer Geh-/Radweg (Breite: 3.6m; T50) = Bauprojekt 1

(B) Kernfahrbahn (1.7m breite Radstreifen und 3.5m breiter Fahrbahnkern; T50)

(C) Veloführung im Mischverkehr mit T30

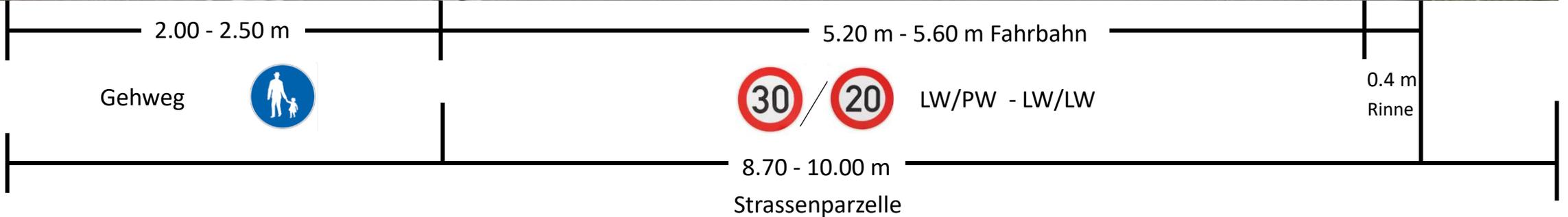
Fazit aus **Bauprojekt 1**

- Mit einer Unterordnung des Velo- und Fussverkehrs unter den MIV (Variante A) können die Projektziele zwar erreicht werden – aber und **nur mit massiven Kosten!** (ohne Bundesmittel)
- Auf der Hauptstrasse gibt es faktisch keinen MIV-Durchgangsverkehr – alle Verkehre sind lokal!
- Eine siedlungsorientierte Umgestaltung der Hauptstrasse ist mit Tempo 50 nicht möglich!

Daher: Priorisierung der Variante C (Velo im Mischverkehr bei T30):

"Mittelfristig könnte bei der Variante C die Mischverkehrslösung auf der Hauptstrasse auch zu einer Velostrasse weiterentwickelt werden, um den hohen Zahlen und der Bedeutung des Veloverkehrs zu entsprechen."

Mischverkehr (C)



Vorteile des Velos im Mischverkehr bei T30

- Attraktivitätssteigerung für lokalen Fuss- und Veloverkehr wie auch Velos auf Schweizmobil-Route 2
- Kritischen Querungsstellen können mit Velo gefahrlos passiert werden.
- Konfliktfreie Fuss- und Veloführung an der Bushaltestelle (behindertengerecht)
- Siedlungsorientierte Umgestaltung möglich (entspricht Anforderungen aus SES bzgl. (Verkehrssicherheit, Verkehrsführung, Wohnqualität).

Ohne Kompromisse geht es nicht

Seit Langem schon beschäftigt sich das Tiefbauamt des Kantons Schaffhausen zusammen mit dem Hemishofer Gemeinderat mit der Neugestaltung der dortigen Hauptstrasse. Nun wurde ein mögliches Konzept vorgestellt.

Ursula Junker

HEMISHOFEN. Wo es sie betrifft, da nimmt die Bevölkerung an der direkten Demokratie teil. Das war am Dienstag in der Mehrweckhalle in Hemishofen auf konstruktive Weise der Fall. Es ging um die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt, eine Kantonsstrasse, auf der mehr Velos – an Sonntagen über 1000 – als Autos verkehren. Kantonsingenieur Dino Giuliani belegte das mit Verkehrszählungen. Seit 1980 unverändert, soll die Strasse den heutigen Verhältnissen angepasst, neu gestaltet und sicherer gemacht werden. Anfänglich bestand der Plan, die Strasse zu erweitern. Mit der Folge, dass man hätte Land erwerben müssen, was wiederum unverhältnismässig hohe Kosten verursacht hätte. «Es ist unsere Aufgabe, sachlich und analytisch zu beurteilen, was die richtige Lösung ist und dabei die Kosten im Auge zu behalten», sagte Giuliani dazu.

Rad- und Gehweg verbreitern

Und so wählten Kanton und Gemeinderat das Konzept aus, das die heutige Strasse in der Breite belässt. Es sieht eine Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radwegs von 2 auf 3,6 Meter vor. Dadurch werde die Strasse schmaler, wie Rolf Armbruster, Leiter Verkehr und Infrastrukturbau, erläuterte. Der Vorschlag berücksichtigt auch die kürzlich erarbeitete Siedlungsentwicklungsstrategie. «Er deckt die Wünsche nach Sicherheit und Begrünung ab», betonte Gemeinderätin Linda Stoll. Wie das auf der Hauptstrasse aussehen könnte, erläuterte

«Die Strasse bleibt eine Kantonsstrasse und wird keine Spielstrasse.»

Dino Giuliani
Kantonsingenieur

Christian Ordon, Ressortleiter Verkehr: «Wir wollen mit baulichen Massnahmen das Tempo drosseln.» Beim westlichen Ortseingang soll das eine gestrichelte Fläche auf der Strasse bewirken. Eine farbige Markierung soll die Velofahrt in die Dorfstrasse entschärfen und den Fussgängern Raum geben. Zudem bestehe entlang der Strasse Potenzial für Grünflächen.

Neu und hindernisfrei gestaltet werden auch die Bushaltestellen. Als Herausforderung für die Planer entpuppte sich die Unterführung. Hier sind zwei Lösungen möglich. Autos können sich trotz engerer Strasse wie bisher kreuzen, oder der Verkehr wird einspurig geführt. Das bedingte, dass das Lichtsignal versetzt würde, was sich wiederum einschränkend auf Autos auswirkte. Aus Sicht Giulianis wäre das eine machbare Variante, da das Autoaufkommen sich in Grenzen hält.



Wie die Visualisierung zeigt, könnte eine farbige Markierung mithelfen, die Bereiche für Radfahrer und Fussgänger besser zu trennen.

BILD ZVG

«Ich bin erstaunt, nichts von Traktoren gehört zu haben», wies in der nachfolgenden Diskussion eine anwesende Hemishoferin auf ein grosses Problem hin, das sich auch dadurch verschärft hat, dass mittlerweile nicht nur die einheimischen Landwirte, sondern auch viele Gemüsebauern von Ramsen her durch die Hauptstrasse fahren. Die Frau bezweifelte, dass dann die Strasse genug breit ist. Weil der Geh- und Radweg keinen erhöhten Randstein aufweise, könne man ausweichen, meinte Giuliani.

Gerade mit Blick auf den Mehrverkehr mit den Traktoren betonte er: «Es ist wichtig, dass Sie sich einbringen.»

Auch der Lärmschutz wurde angesprochen. Er lässt sich durch die Temporeduktion und einen neuen Belag reduzieren. Befürworterinnen und Kritiker gab es zu Tempo 30. Sie zeigten exemplarisch, dass es Vorteile und Nachteile gibt, und dass auch Kompromisse geschlossen werden müssen. Ein Teilnehmer äusserte grundsätzliche Bedenken zu rücksichtslosen Radfahrern, die Tempolimiten nicht einhalten. Das allerdings verhindert auch das beste Konzept leider nicht.

Um das vorgestellte Konzept nun zu konkretisieren, können die Einwohner Hemishofens elektronisch an einer Umfrage teilnehmen, das Konzept bewerten und Anregungen äussern. Dabei machte Giuliani klar: «Die Strasse bleibt eine Kantonsstrasse und wird keine Spielstrasse.» Ebenfalls klar ist, kommt Tempo 30 auf der Hauptstrasse, wird sie sich das über das ganze Dorf erstrecken. Das Tiefbauamt wird unter Einbezug der aus der Bevölkerung geäusserten Anregungen in enger Zusammenarbeit mit dem Gemeinderat eine Lösung ausarbeiten, die dann in die Vernehmlassung geht und danach den politischen Weg übers kantonale Budget nimmt. 2026 sollen die Pläne realisiert werden.



Im Zuge der Neugestaltung sind in Hemishofen beidseits der Strasse neue hindernisfreie Bushaltestellen geplant.

BILD URSULA JUNKER

Überarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes

Vorgaben

- Tempo 30 auf der Hauptstrasse
- Velofahrende im Mischverkehr
- Trennung Fuss- und Veloverkehr
- "Tempo-Bremsen" an den Ortseinfahrten
- *Siedlungsorientierte Gestaltung mit baulichen/gestalterischen Massnahmen zur Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten*
- Behindertengerechte Fahrbahnhaltestelle für den Busverkehr
- Betrachtung Veloführung bis Gemeindegrenze
- Beseitigung der Velo-Engstelle im Bereich der Unterführungen



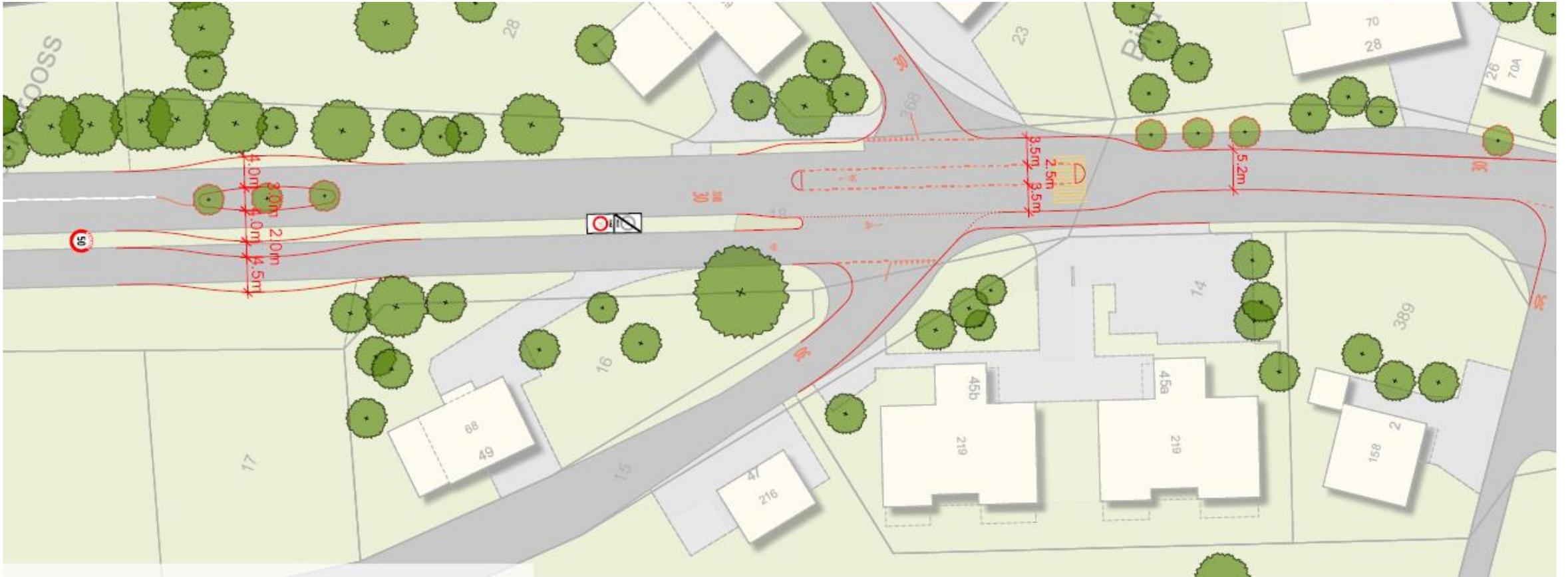
Massnahmenvorschläge

Ortseingang
"Ramsen"



Massnahmenvorschläge

Ortseingang "Seite Ramsen"



Massnahmenvorschläge

Ortseingang
"Ramsen"



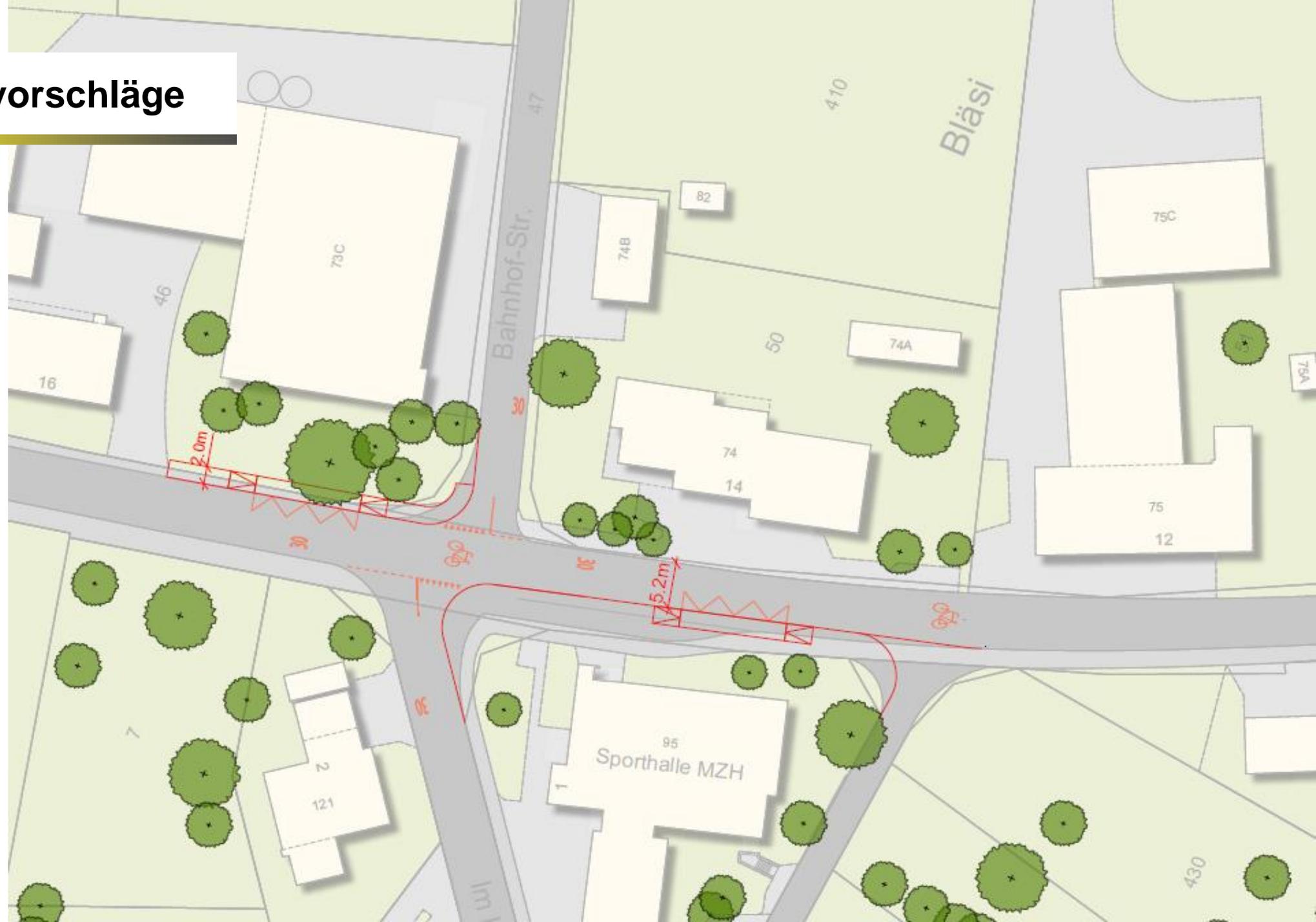
Massnahmenvorschläge

Bushalte-
stelle
"Dorf"



Massnahmenvorschläge

Bushaltestelle
"Dorf"



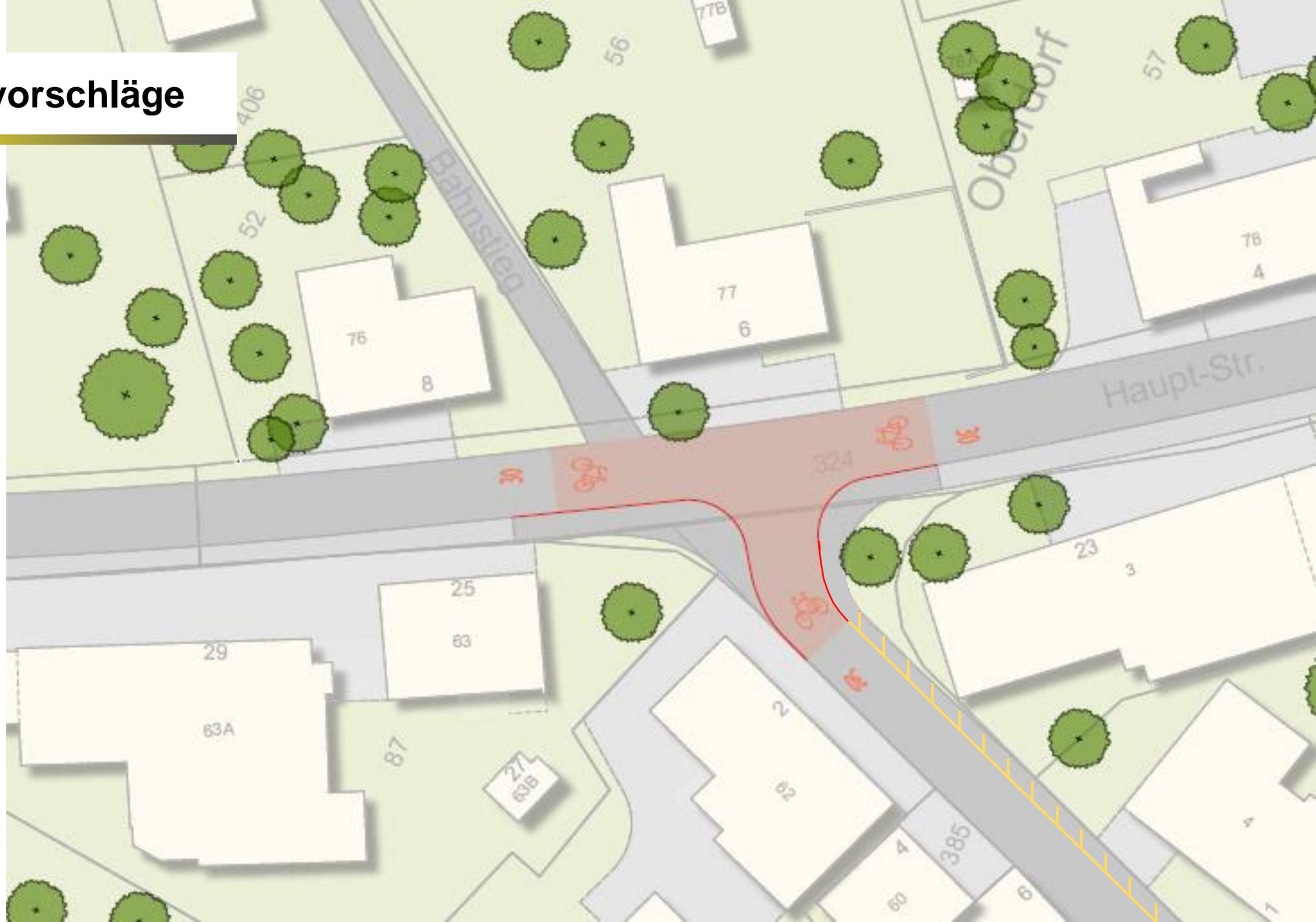
Massnahmenvorschläge

Knoten
Hauptstrasse-
Dorfstrasse



Massnahmenvorschläge

Knoten
Hauptstrasse-
Dorfstrasse



Massnahmenvorschläge

Knoten
Hauptstrasse-
Dorfstrasse
Alternative 1



Massnahmenvorschläge

Knoten
Hauptstrasse-
Dorfstrasse
Alternative2



Massnahmenvorschläge

Knoten
Hauptstrasse-
Dorfstrasse
Alternative3



Massnahmenvorschläge

Bereich
Unterführung



Massnahmenvorschläge

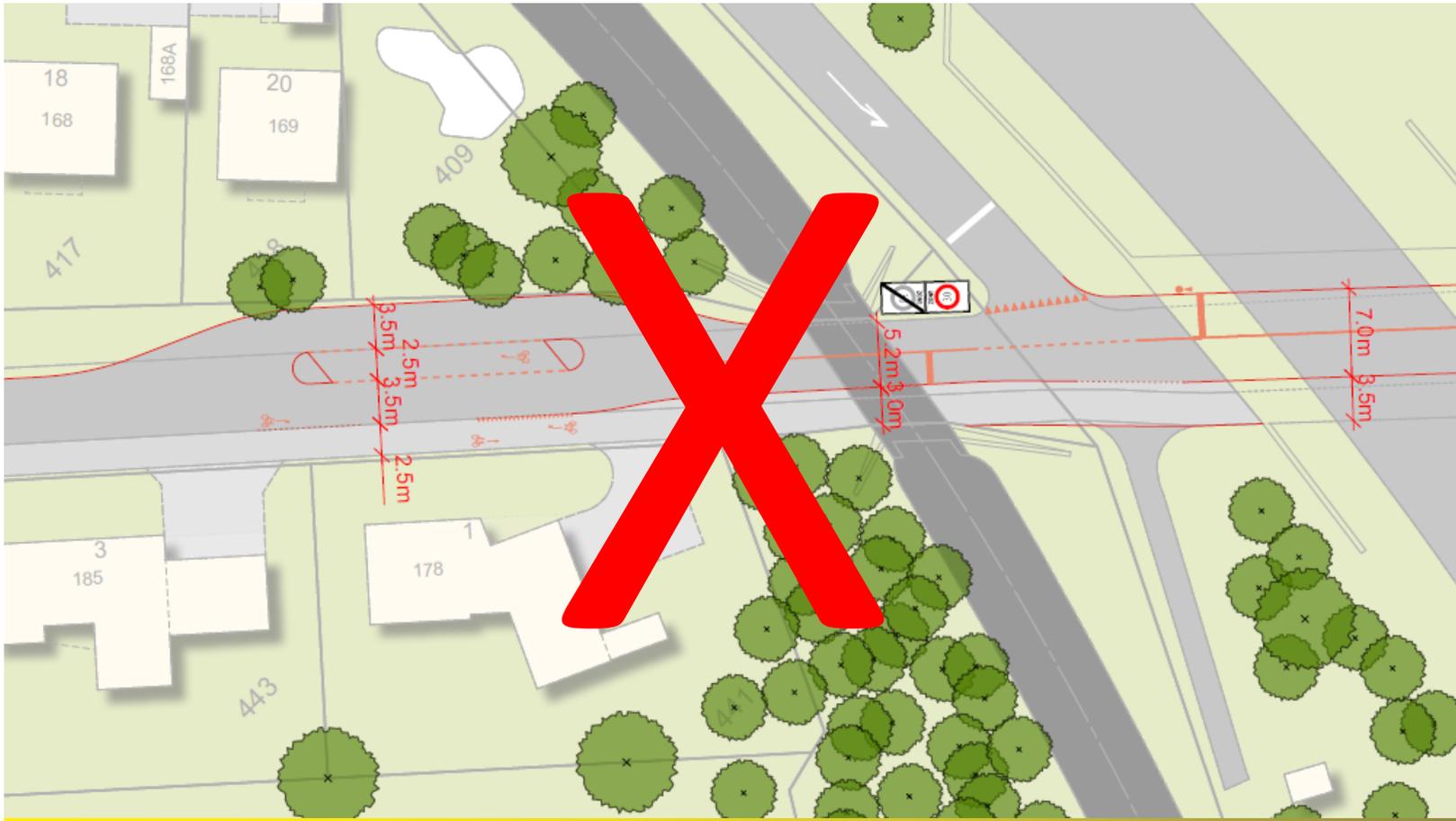
Entwurf "Engstelle Unterführung" – Variante 3



- Radweg 3.5 m
- Trennstreifen 1.2 m
- Fahrbahn 3.5 m
(einspurig)
- LSA 3 Phasen (neu)

Massnahmenvorschläge

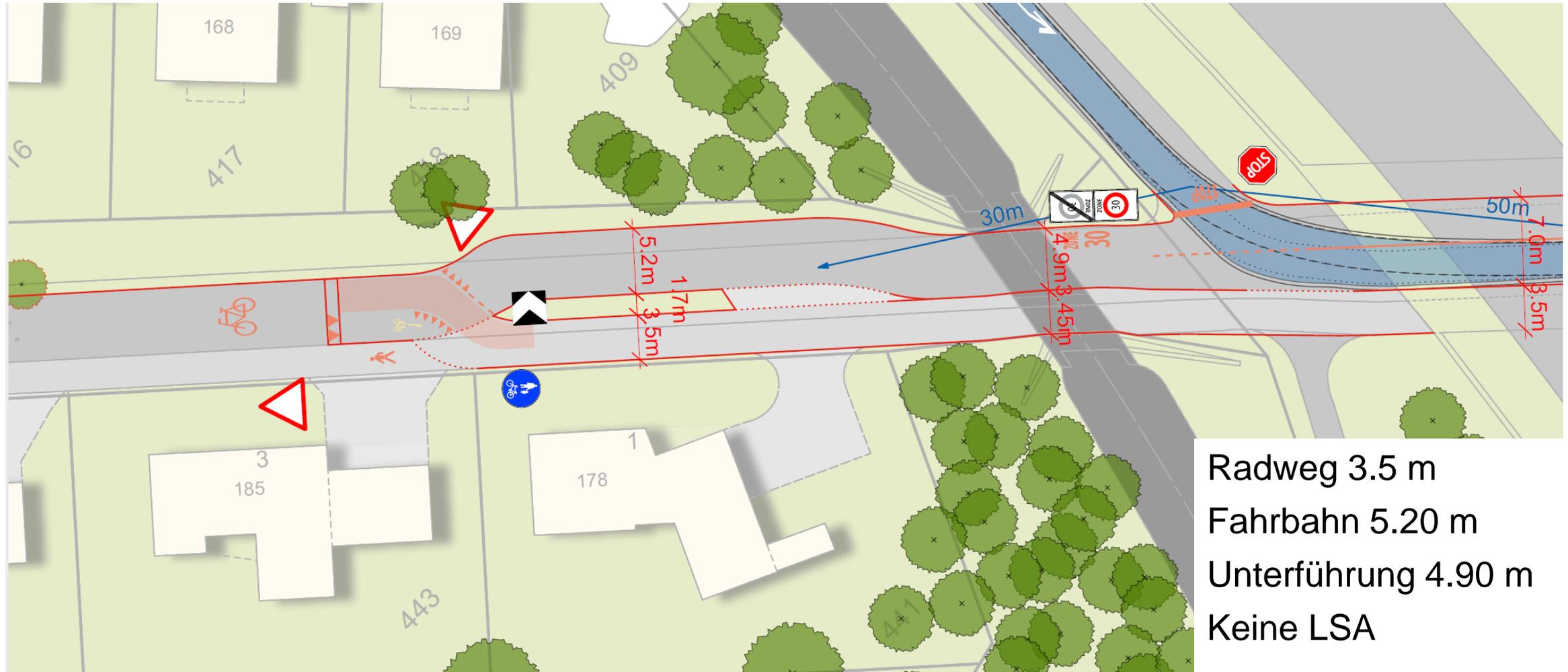
Entwurf "Engstelle Unterführung" – Variante 1



Radweg 3 m
Fahrbahn 5.20 m
LSA 2 Phasen (heute)

Massnahmenvorschläge

Entwurf "Engstelle Unterführung" – Variante neu



Massnahmenvorschläge

Bereich
Unterführung



Massnahmenvorschläge

Bereich
Einmündung
Umfahrung



Massnahmenvorschläge

Bereich
Einmündung
Umfahrung



Massnahmenvorschläge

Bereich
Einmündung
Umfahrung



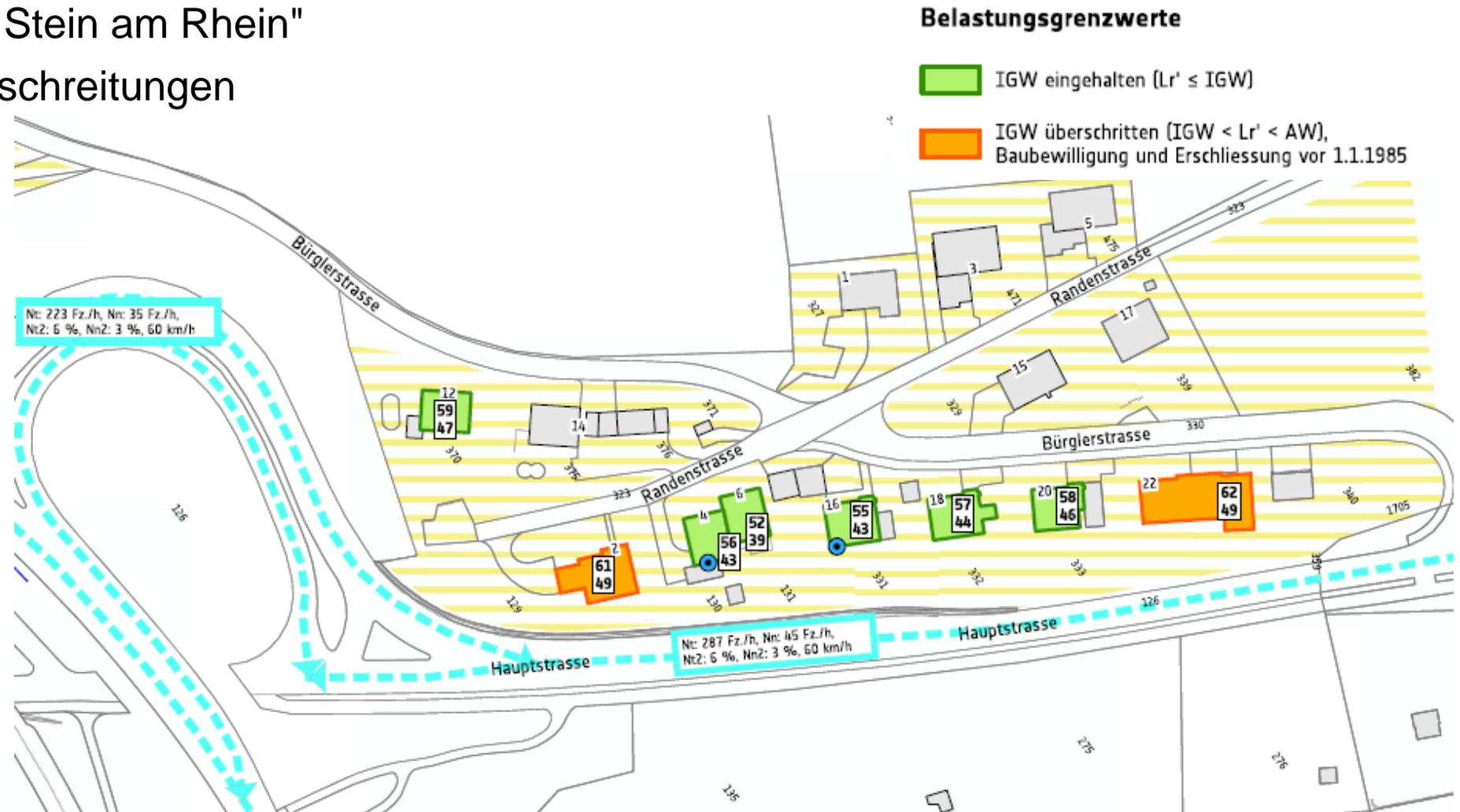
Massnahmenvorschläge

Bereich
Ortseingang
Seite "Stein
am Rhein"



Massnahmenvorschläge

Ortseingang "Seite Stein am Rhein"
Situation Lärmüberschreitungen



Massnahmenvorschläge

Bereich Ortseingang Seite "Stein am Rhein" – Variante 1



Massnahmenvorschläge

Bereich Ortseingang Seite "Stein am Rhein" – Variante 2

Untervariante mit Bushaltestelle

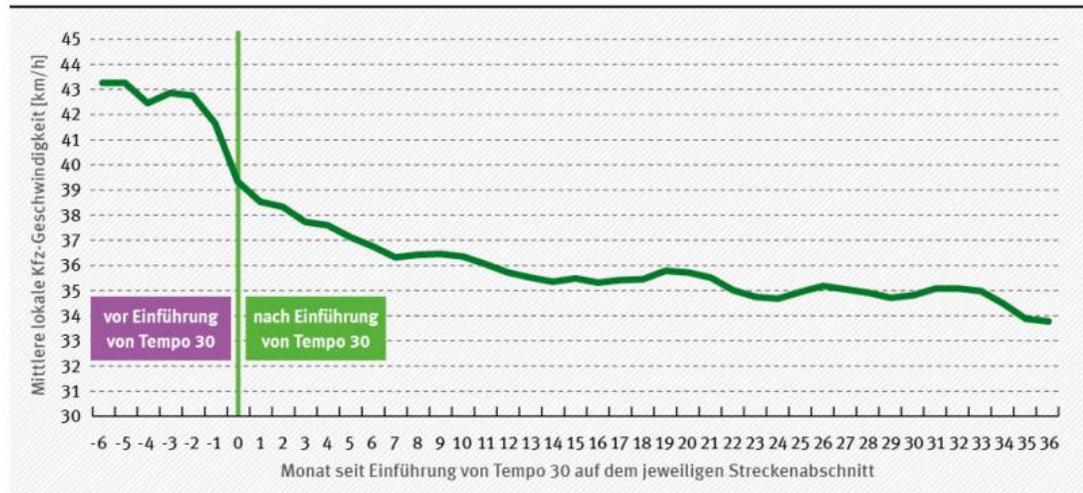


Inhalt

1. Rückblick und Projektvorstellung
2. **Tempo 30 auf Gemeindestrassen**
3. Weiteres Vorgehen

T30 ist auch Gewöhnungssache...

Mittlere Kfz-Geschwindigkeiten vor und nach der Tempo-30-Anordnung an den 19 untersuchten Straßenabschnitten



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin/LK Argus, VMZ (Bearb.): Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin, März 2013.



Zustimmung zu Tempo 30 steigt



Im September 1992 wurde in Graz großflächig Tempo 30 (ausgenommen Hauptstraßen) eingeführt. Die Zustimmung der Bevölkerung stieg stark an.

44%

vor Einführung

60%

1 Monat
nach Einführung

77%

2 Jahre
nach Einführung



Quelle: Graz 1999

Grafik: VCO 2023, Lizenz CC BY-ND

Warum T30 auch auf allen Gemeindestrassen?

- **Je grossräumiger Tempo 30 abseits der Hauptachsen gilt, umso besser wird diese Höchstgeschwindigkeit auch mit wenigen baulichen Verkehrsberuhigungselementen eingehalten.**
- **T30 auf einer verkehrorientierten Strasse kann in eine T30-Zone integriert werden*.**

*Strecke-30 in Zone-30 integriert (SSV, Art. 2a, Abs. 6): Gemäss BGE 1C_160/2012 müssen alle an den Abschnitt anschliessenden Nebenstrassen in die Zone integriert sein oder spätestens mit der Realisierung Strecke 30 in Zone 30 auch angepasst werden

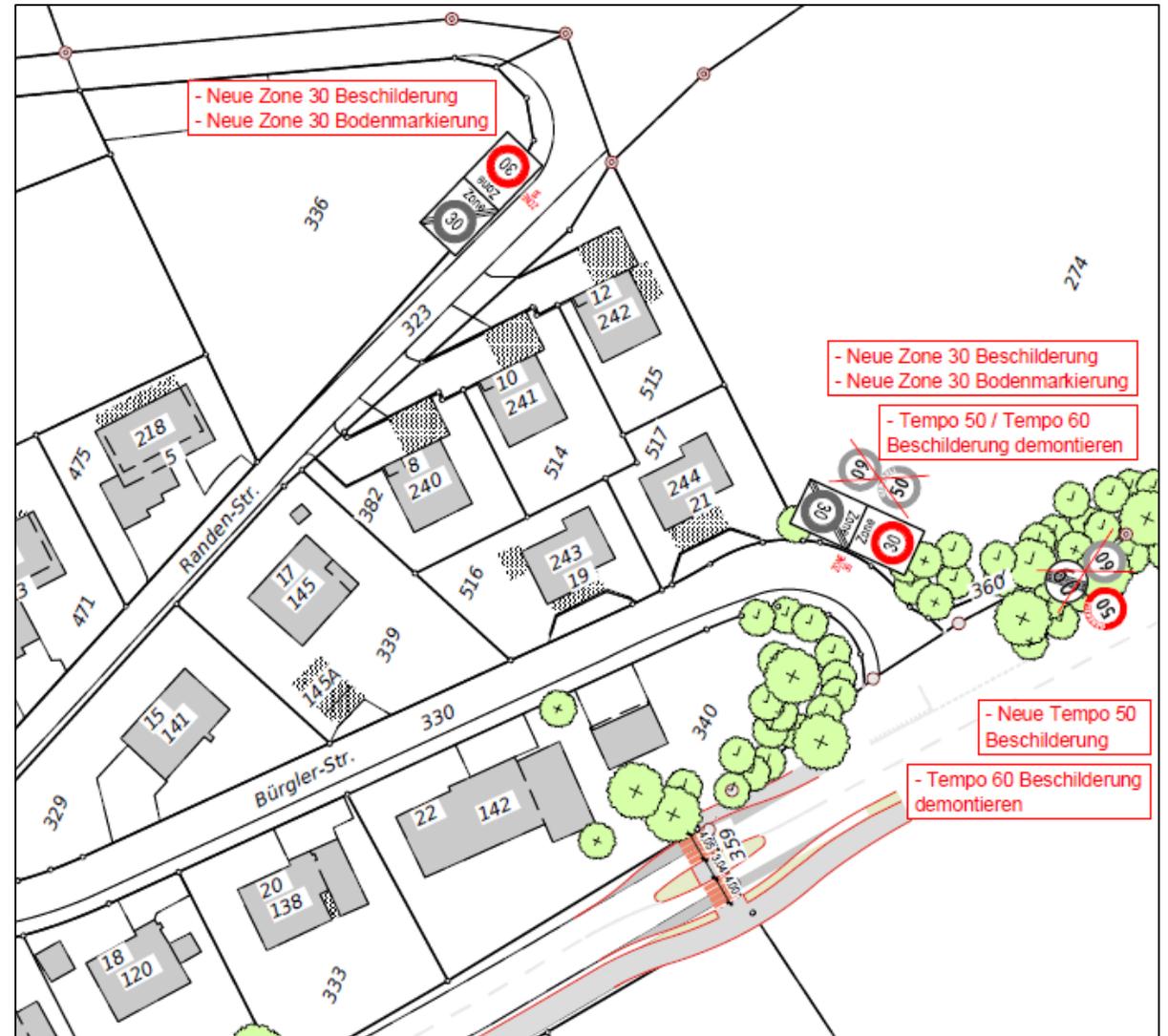
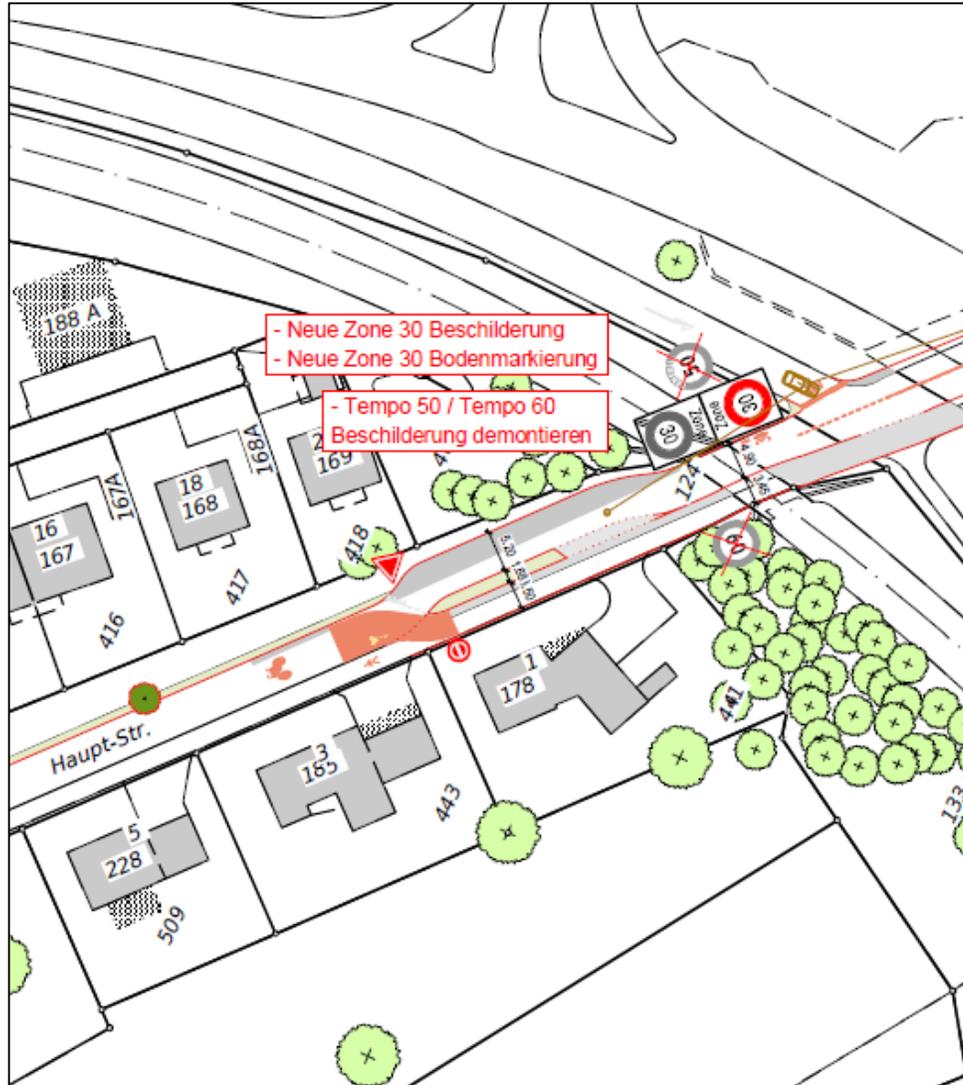
T30 im Norden



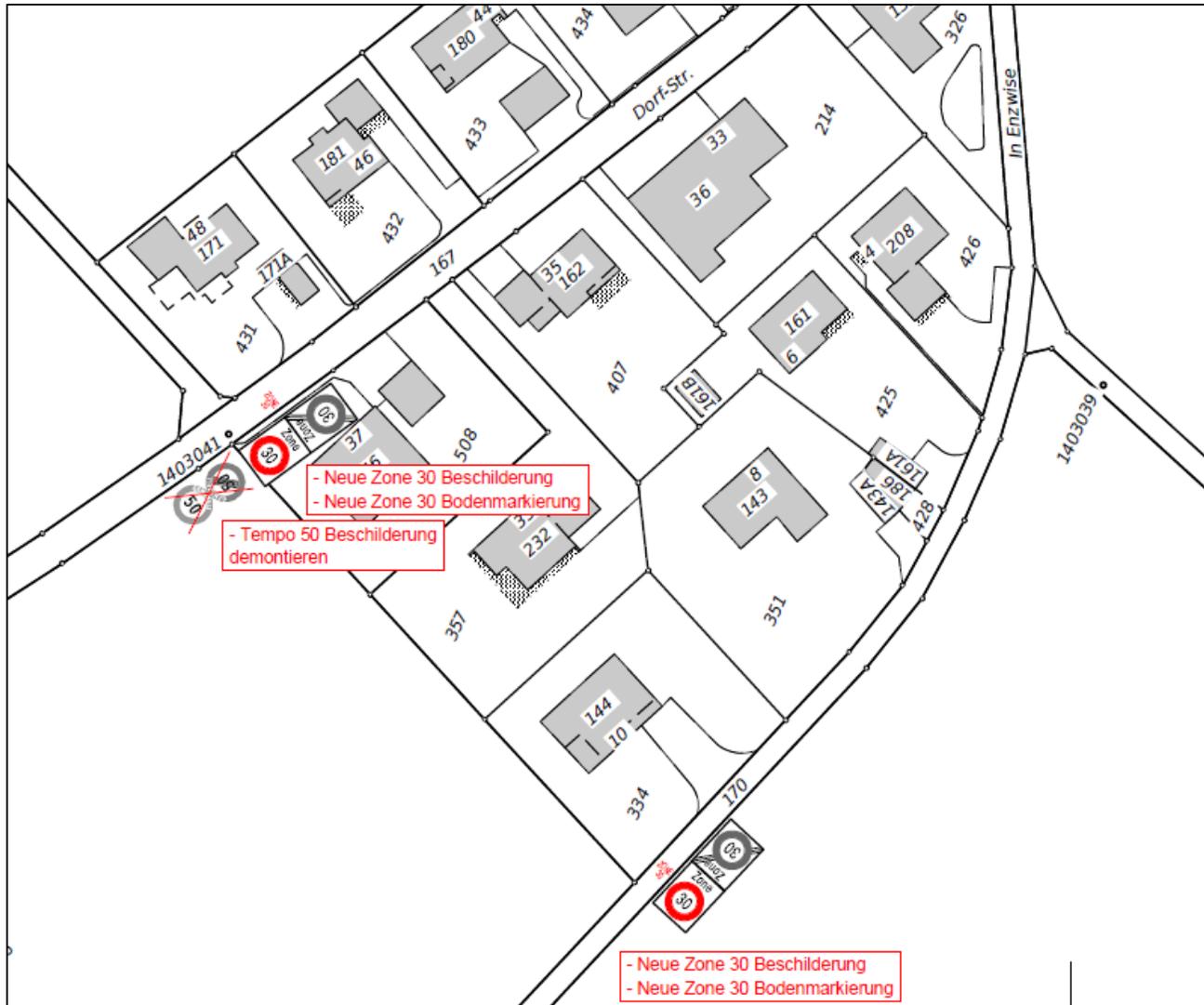
...im Osten



...im Süd



...und im West



Inhalt

1. **Rückblick und Projektvorstellung**
2. **Tempo 30 auf Gemeindestrassen**
3. **Weiteres Vorgehen**

Weiteres Vorgehen/Zeitplanung

2.Q 2024 Finalisierung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes

2.Q 2024 Vernehmlassung in der Gemeinde (Bericht und Pläne BGK)

2.Q 2024 Auswertung der Vernehmlassung

3.Q/4.Q 2024 Überarbeitung Bauprojekt und Erstellung Kostenvoranschlag (mit Kostenteiler)

2025 Projektgenehmigung Regierungsrat und Gemeinderat

2025 Sicherstellung der Finanzierung

4.Q 2025 Vorstellung Bauprojekt in Gemeindeversammlung (mit Abstimmung)

2025 Budgetierung auf Kantonebene

2026 Öffentliche Auflage und Realisierung

Fertigstellung
2027