Gemeinde Stetten

SNZ Ingenieure und Planer AG

Gesamtverkehrskonzept Stetten SH

Bericht für die Mitwirkung

8. April 2022

Auftraggeber:

Gemeinde Stetten SH — Projektleitung: Philipp Pfister, Rachel Geuggis

Projektverfasser:

SNZ Ingenieure und Planer AG
Siewerdtstrasse 7
CH-8050 Zürich
Telefon +41 44 318 78 78
info@snz.ch
www.snz.ch

Projektleitung: Urs Ambühl
Mitarbeit: Simon Peier

Weitere Firmen:

Quadra GmbH, Freiraumplanung — Unterstützung Dorfstrasse: Gudrun Hoppe

Projektdaten:

Auftragsnummer: SNZ#5454
Ablagepfad: R32\5454_GVK_Stetten_Bericht_080422.docx

Version	Datum	Firma/Verfasser	Änderungen/Bemerkungen
1	10.03.2022	SNZ/Uam, Pe	Entwurf für die Mitwirkung, Gemeinderat
2	08.04.2022	SNZ/Uam	Bericht für die Mitwirkung

Inhalt

Zusammenfassung **5**

Abkürzungsverzeichnis **10**

1 Ausganglage **11**

1.1 Beweggründe und Ziele für das GVK 11

1.2 Vorgehen 11

1.3 Übergeordnete Planungen 12

2 Entwicklungen, Resultat Umfrage und Analysen **13**

2.1 Bevölkerungsentwicklung in Stetten 13

2.2 Verkehrsentwicklung in Stetten 13

2.3 Mobilitätstrends 14

2.4 Umfrageergebnisse Analyse 14

2.5 Geschwindigkeitsmessungen 17

2.6 Schwachstellenanalyse 17

2.6.1 Schulwegsicherheit 18

2.6.2 Kreuzungsbereiche und Bereich des ehemaligen Restaurants Sonne 20

2.6.3 Strassenraumgestaltung 21

2.6.4 Fusswegverbindungen 22

2.6.5 Veloverkehr 23

2.6.6 Bushaltestellen 24

2.6.7 Parkierung 25

2.6.8 Unfallstatistik 25

2.7 Qualitäten 26

3 Handlungsstrategien **27**

4 Lösungsideen **28**

4.1 Verbessern des Sicherheitsgefühls / Schulwegsicherheit 31

4.2 Schliessen von Fussweglücken 35

4.3 Weitere Lösungsideen 37

4.4 Vertiefte Betrachtung Lösungsidee Tempo-30-Zone 39

4.5 Vertiefte Betrachtung Löungsidee Dorfstrasse 41

5 Umsetzung **43**

Abbildungsverzeichnis **44**

Tabellenverzeichnis **44**

Anhang **45**

Zusammenfassung

Stetten entwickelte sich in den letzten 50 Jahren vom Strassendorf in ein attraktives Wohndorf in stadtnähe zu Schaffhausen. Mit dem stetigen Wachstum und den sich aktuell wandelnden Mobilitätsbedürfnissen, ändern sich die Ansprüche an die verkehrliche Infrastruktur laufend.

Inhalt des Gesamtverkehrskonzeptes

Damit die Wohnattraktivität in Stetten weiterhin hoch bleibt, hat der Gemeinderat ein Gesamtverkehrskonzept erarbeiten lassen. Mit diesem erfolgt eine Gesamtschau um Antworten zu Fragestellungen aus der Bevölkerung, aber auch zu erwarteten verkehrlichen Ansprüchen, zu erhalten. Im Rahmen der Erarbeitung wurden verschiedene Schwächen im öffentlichen Strassenraum aufgedeckt und daraus Lösungsideen entwickelt.

Das Gesamtverkehrskonzept dient dem Gemeinderat als strategisches Handlungsinstrument für die kommenden Jahre. Es zeigt auf, dass bezüglich Schulwegsicherheit an einzelnen Orten in Stetten unmittelbarer Handlungsbedarf besteht. Einzelne Lösungsideen sollen jedoch erst mittel- bis längerfristig, respektive wenn sich aufgrund von Sanierungen oder Siedlungsentwicklungen Chancen ergeben, umgesetzt werden. Die Bevölkerung wird bei der Umsetzung von den vorgeschlagenen rund 15 Lösungsideen mitentscheiden können.

Umfrage bei der Bevölkerung zeigt Mängel im Strassenraum

Als wichtigen Bestandteil der Schwachstellenanalyse diente eine Bevölkerungsumfrage, welche im Dezember 2021 durchgeführt wurde. An dieser nahmen erfreulicherweise über 200 Personen aus Stetten teil. Damit erhielt das Projektteam einen guten Überblick, was die Schwachstellen im öffentlichen Strassenraum in Stetten betrifft.

Nicht erstaunlich nannten viele Teilnehmende den Bereich rund um das ehemalige Restaurant «Sonne» aus verschiedenster Hinsicht als Schwachpunkt. 75% der Teilnehmenden schätzen die Verkehrssituation in Stetten als unübersichtlich / gefährlich ein, wenn sie mit dem Auto in Stetten unterwegs sind. Auch wenn die Stettemerinnen und Stettenmer zu Fuss unterwegs sind, sind 58% der Teilnehmenden der Meinung, dass die Situation gefährlich / unübersichtlich ist. Bezüglich der Schulwegsicherheit sehen 51% Möglichkeiten zur Verbesserung. In diesem Zusammenhang werden neben der Braatistrasse, die untere Wassergasse, die ungenügenden Querungsmöglichkeiten auf der Schlossstrasse sowie der Bereich des ehemaligen Restaurants «Sonne» und die Dorfstrasse genannt. Hingegen schätzen nur 37% der Teilnehmenden die Situation für die Velofahrenden als unübersichtlich / gefährlich ein.

Mit dem Busangebot ist rund ein Drittel der Teilnehmenden zufrieden. Rund ein weiterer Drittel wünscht sich Angebotsausbauten insbesondere während den Hauptverkehrszeiten. Ein Drittel konnte diese Antwort nicht beantworten. Mit der Parkplatzsituation sind 68% der Teilnehmenden zufrieden. Probleme mit der Parkierung bestehen nur vereinzelt.

Verbesserungspotenzial bei der Schulwegführung

Das Projektteam stellte insbesondere im Bereich der Schul- / und Fusswegführung Defizite fest. Die Analyse zeigte auf, dass die Dorfstrasse stark durch den Autoverkehr dominiert wird und die Strasse ihrem historischen Kontext und ihrer Funktion als verbindende Achse zwischen der Sonne, dem Schulhaus und dem «HOCH ZWEI» nicht gerecht wird.

Weiter wurde der Zugang zum Kindergarten mit dem Kreuzungsbereich bei der Hofwisstrasse als ungenügend beurteilt. Auch fehlt eine direkte Fusswegverbindung vom Quartier Büel zum Schulhaus. Die zu Fuss Gehenden, müssen das zu schmale Trottoir entlang der Lohnemerstrasse und dann die Fahrbahn der Dorfstrasse oder die Brunnenhofstrasse nutzen, auf welcher immer wieder Fahrzeuge mit überhöhter Geschwindigkeit festgestellt werden.

Unübersichtliche Kreuzungsbereiche

Entlang der meisten Strassen fehlen in Stetten Trottoirs. Entsprechend müssen sich die Verkehrsteilnehmenden die Fahrbahn teilen. Für eine Koexistenz von Auto-, Velofahrenden und zu Fuss Gehenden ist gemäss den an unterschiedlichen Stellen durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen die gefahrenen Geschwindigkeiten von 40 km/h bis 50 km/h zu hoch. Hinzu kommt, dass aufgrund der Bebauungsstruktur sowie der Topografie, die Sichtweiten an einigen Kreuzungen für diese Geschwindigkeiten ungenügend sind. Die beschriebenen Schwachstellen lösen bei Verkehrsteilnehmenden ein negatives Sicherheitsgefühl aus

Bestehende Qualitäten nutzen

Das Projektteam stellte im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts einige Qualitäten fest. So ist die Verkehrsmenge im Allgemeinen gering. Insbesondere die Dorfstrasse bietet aufgrund ihrer Funktion und dem Umfeld Potenzial zur Aufwertung. Historisch hat sich ein engmaschiges Fusswegnetz entwickelt und die Naherholungsgebiete liegen praktisch vor der Haustüre. Diese Qualitäten gilt es bei der Entwicklung von Lösungsideen zu berücksichtigen und weiterzuentwickeln.

Lösungsideen aufgrund einer gesamtheitlichen Betrachtung.

Aufgrund der Bevölkerungsumfrage und den festgestellten Schwachstellen definierte das Projektteam drei Handlungsstrategien, an denen sich die Lösungsideen orientieren.

- Handlungsstrategie 1: Verbessern des Sicherheitsgefühls
- Handlungsstrategie 2: Steigern der bestehenden Qualitäten des Fussverkehrs
- Handlungsstrategie 3: Erhöhen der Siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung

Die Lösungsideen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in Stetten sollen, wenn immer möglich eine Wirkung in den drei Bereichen der Handlungsstrategien erzeugen. Entsprechend sind die Lösungsideen gesamtheitlich zu betrachten. So sollen in einem ersten Schritt Ideen umgesetzt werden, welche primär das Sicherheitsgefühl für die Schulkinder aber auch weiteren zu Fuss Gehenden verbessert. Entsprechend werden sich auch die Qualitäten im Allgemeinen für den Fussverkehr verbessern. Bei der Definition der Massnahmen ist die Strassenraumgestaltung mitzuberücksichtigen, damit diese zukünftig siedlungsverträglicher wird.

Tempo-30 zur Verbesserung der Schul- und Fusswegsicherheit

Die festgestellten Mängel lassen sich aufgrund der bestehenden Situation teilweise nur sehr aufwendig beheben. Damit das Sicherheitsgefühl für die zu Fuss Gehenden kurzfristig erhöht werden kann, soll auf den Quartierstrassen sowie im Dorfzentrum eine Tempo-30-Zone eingeführt werden.

Tempo-30 hat den Vorteil, dass sich der Bremsweg gegenüber Tempo-50 stark reduziert und somit die Unfallwahrscheinlichkeit sowie die Unfallschwere abnimmt. Aufgrund der geringeren Geschwindigkeit sind auch schmalere Strassenquerschnitte möglich, was punktuell für die Fussgängersicherheit genutzt werden kann. In Stetten ist eine Tempo-30-Zone voraussichtlich mit geringen baulichen Massnahmen umsetzbar. Im Rahmen eines durch den Bund vorgeschriebenen Gutachtens, müssen die genauen Massnahmen noch definiert werden. Zum aktuellen Zeitpunkt wird für die Signalisation und allfällige baulichen Massnahmen von Kosten im Rahmen von 50'000 bis 100'000 Franken ausgegangen. Entsprechend kann die Gemeindeversammlung über den Betrag für die Umsetzung abstimmen. Im Rahmen der Umfrage sprachen sich zwei Drittel der Teilnehmenden für Tempo-30 aus.

Eine Tempo-30-Zone bietet weiter die Möglichkeit die unübersichtliche Situation auf dem Strassenabschnitt zwischen der Brämlen- und Wallenrütistrasse mittels einem markierten Trottoir, gleichzeitig zu verbessern.

Dorfstrasse als zentrale Achse stärken

Die Dorfstrasse soll in Zukunft als zentrale Achse wahrgenommen werden, auf der die Schulkinder verkehren können und der Strassenraum auch Raum für einen «Schwatz» bietet. Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes wurde für die Dorfstrasse ein Zielbild entwickelt, welches einen überfahrbaren Trottoirbereich vorsieht und den Bereich um die bestehenden Brunnen aufwertet. So soll der verkehrsorientierte Charakter dieser Strasse gebrochen und die Qualität für den Fussverkehr gesteigert werden. Die Visualisierung zeigt, wie der Strassenraum gestaltet werden könnte. Die Befahrbarkeit und das Kreuzen von grossen Fahrzeugen werden weiter gewährleistet.

Abbildung 1: Visualisierung Idee Brunnenplatz Dorfstrasse

Fusswegnetz weiterentwickeln

Das zusammen mit der Siedlungsentwicklung kontinuierlich erweiterte Fusswegnetz abseits der Strassen, weisst zwei Lücken auf. Zum einen fehlt eine Fusswegverbindung abseits der Strassen vom Quartier Büel zum Schulhaus. Anderseits fehlt die Verlängerung des Fussweges vom Staanacker zur unteren Wassergasse / Dorfstrasse. Eine Schliessung dieser Netzlücken würde eine Erhöhung der Verkehrssicherheit bedeuten, da neue, alternative Wegführungen abseits der (Kantons-)strassen entstünden.

Verbessern des Zugangs zum Kindergarten

Der Kreuzungsbereich beim Zugang zum Kindergarten ist unübersichtlich. Aufgrund der Parkplätze und des Entsorgungsplatzes hat es in diesem Bereich ein entsprechendes Verkehrsaufkommen. Mit der Eröffnung des Pumptracks wird der Zugang auch über diese Strasse führen und damit vermehrt von Kindern mit Trottinetts und Velos genutzt werden. Deshalb soll die Strasse zwischen der Hofwisstrasse und den Parkplätzen des Mehrzweckgebäudes für den Autoverkehr gesperrt werden. Die Zufahrt zu den Parkplätzen und dem Entsorgungsplatz soll neu über die bestehende Wegfahrt erfolgen. Entsprechend ist die Strasse zwischen der Brämlenstrasse und dem Entsorgungsplatz zu verbreitern.

Verkehrsberuhigende Massnahmen auf den Kantonsstrassen

Damit die Geschwindigkeiten auf der Brämlen- und Lohnemerstrasse (Kantonsstrassen) reduziert werden können, sollen «Eingangstore» gebaut werden, welche verkehrsberuhigend wirken. Weiter soll zur Verbesserung der Sicherheit für die Velofahrenden ein Rad-/ Fussweg entlang der Schlossstrasse in Richtung Herblingen erstellt werden. Diese Massnahmen liegen jedoch in der Kompetenz des Kantons als Eigentümer dieser Strassen.

Stufenloser Zugang zum Bus

Weiter sind gemäss dem gesetzlichen Auftrag durch das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes bei den Bushaltestellen ein stufenloser Eintritt zu ermöglichen. Keine der bestehenden Bushaltestellen Stettens erfüllt heute diese Anforderungen.

Bevölkerung redet bei der Umsetzung mit

Der folgende Übersichtsplan zeigt sämtliche Lösungsideen zur qualitativen Weiterentwicklung der verkehrlichen Infrastruktur in Stetten. Die Ideen sollen in den kommenden Jahren zu Massnahmen konkretisiert, projektiert und umgesetzt werden. Dabei muss der Kanton bei den betroffenen Kantonstrassen miteinbezogen werden. Über die notwendigen Planungs- und Baukredite entscheidet jeweils die Gemeindeversammlung entsprechend ihrer Finanzkompetenz mit. Zur konkreten Umsetzung können bei baulichen Massnahmen und Signalisationen die direkt Bertoffenen im Rahmen des jeweiligen Rechtsverfahrens mitwirken.

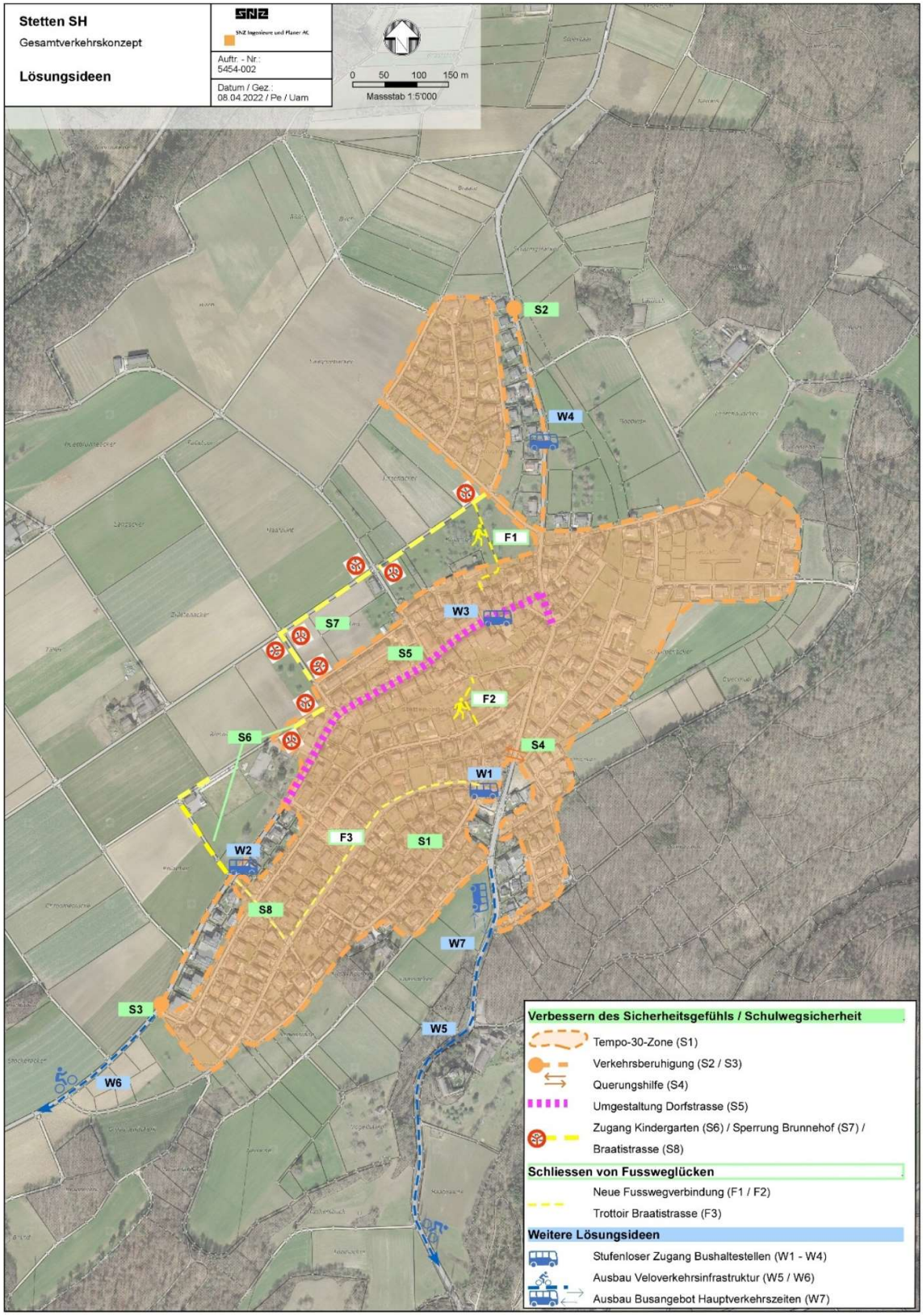


Abbildung 2: Übersicht Lösungsideen

Abkürzungsverzeichnis

AP	Agglomerationsprogramm
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
GVK	Gesamtverkehrskonzept
HS	Handlungsstrategie
Kap.	Kapitel
Mfz	Motorfahrzeuge
NAF	Nationalstrassen und Agglomerationsverkehrsfonds
öV	öffentlicher Verkehr
PW	Personenwagen

1 Ausganglage

1.1 Beweggründe und Ziele für das GVK

Im Jahr 2008 erarbeitete die Gemeinde Stetten einen Masterplan für die künftige Entwicklung der Gemeinde. Bestandteil dieses Masterplans war auch ein Verkehrskonzept. Seither fand ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum in der Gemeinde statt und das Siedlungsgebiet wurde in erster Linie in die Fläche erweitert. In den nächsten Jahren dürfte die Siedlungsentwicklung durch Umnutzungen vermehrt auch im Dorfzentrum stattfinden.

Verkehrliche Massnahmen aus dem Masterplan wurden praktische nur im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung umgesetzt (bspw. Fusswegverbindungen oder Parkplatz beim Sportplatz). Aus der Bevölkerung wird seit Jahren immer wieder verkehrsplanerische Themen an den Gemeinderat herangetragen. Es fanden mehrere spezifische Planungen statt, die nur teilweise umgesetzt werden konnten. Umgesetzt wurde beispielsweise eine neue Schulwegführung.

Ziel des Gesamtverkehrskonzepts

Der Gemeinderat hat nun entschieden, die verschiedenen verkehrsplanerischen Themen im Sinne einer Gesamtschau zu betrachten. Ziel ist es, Abhängigkeiten und Synergien bei der Umsetzung von Massnahmen zu erkennen sowie Antworten auf die Fragestellungen aus der Bevölkerung zu erhalten. Die Massnahmen sollen zur qualitativen Steigerung des öffentlichen Strassenraums führen und damit die Standortqualität von Stetten stärken. Schlussendlich zeigt ein Umsetzungsplan, mit welchen Prioritäten die Massnahmen in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen.

1.2 Vorgehen

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) wurde von SNZ Ingenieure und Planer in enger Zusammenarbeit mit dem Tiefbaureferenten Philipp Pfister und der Gemeindeschreiberin Rachel Geuggis erarbeitet. Dabei wurde folgendes Vorgehen gewählt:

- Fachliche Analyse des Verkehrs in Stetten
- Umfrage bei der Bevölkerung zum Verkehr in Stetten
- Ableiten von Handlungsstrategien
- Erarbeiten von Lösungsideen

Mitwirkung

Ein Zwischenstand der Arbeiten wurde dem Kantonalen Tiefbauamt im Februar 2022 vorgestellt. Die Bevölkerung wurde mittels einer Umfrage (Dezember 2021) sowie einer öffentlichen Informationsveranstaltung (5. April 2022) miteinbezogen. Der Entwurf des Schlussberichts wird der Mitwirkung unterbreitet.

Der Gemeinderat wurde über den Arbeitsstand fortlaufend informiert und gab das GVK am 15. März 2022 zur Mitwirkung frei.

1.3 Übergeordnete Planungen

Kantonaler Richtplan

Mit Ausnahme der kantonalen Veloverbindung von Herblingen in Richtung Stetten sieht der Kantonale Richtplan (Stand September 2021) keine spezifischen verkehrlichen Massnahmen für die Gemeinde Stetten vor. Die Kantonale Verkehrsstrategie hat zum Ziel, dass 50% des Verkehrswachstums durch den ÖV sowie durch den Fuss- und Veloverkehr übernommen werden. Im Kurzstreckenverkehr für den Alltag und den Freizeitverkehr soll die Bedeutung für den Velo- und Fussverkehr steigen. Die Strategie des Kantons liegt verstärkt darin, durch eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung und Gestaltung der Strassenräume zu einer Aufwertung von verkehrsbelasteten Ortszentren und Siedlungsgebieten beizutragen.

Agglomerationsprogramm

Die Agglomerationsprogramme legen die langfristigen, aufeinander abgestimmten Entwicklungsziele in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft fest und enthalten Massnahmen, um die Zielerreichung zu unterstützen. Im Rahmen des Programms beantragen Kantone und Gemeinden die Förderung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen durch den Bund mit Mitteln aus dem unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). Der Bund kann sich je nach Beurteilung der jeweiligen Agglomerationsprogramme zwischen 30% und 50% an den jeweiligen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen beteiligen.

Im Jahr 2021 wurde das Agglomerationsprogramm 4. Generation des Vereins Agglomeration Schaffhausen dem Bund zur Prüfung eingereicht. Stetten ist Bestandteil der Agglomeration Schaffhausen. Im aktuellen Agglomerationsprogramm sind zwei Massnahmen in Stetten enthalten. Zum einen ein kombinierter Rad- und Gehweg Herblingen – Stetten (Priorität A, Umsetzung ab 2024 möglich). Zum anderen eine Veloverbindung nach Thayngen (Priorität B, mittelfristiger Umsetzungshorizont).

Das Agglomerationsprogramm 5. Generation kann im Jahr 2025 dem Bund zur Prüfung eingereicht werden. Dannzumal können wieder neue Massnahmen zur Mitfinanzierung eingegeben werden. Möchte die Gemeinde Stetten, beispielsweise für die Umgestaltung von Strassen, von den Geldern des Bundes partizipieren, sind bis dahin die entsprechenden Massnahmen zu definieren. Damit im Rahmen des Agglomerationsprogramms 5 von diesen Geldern profitiert werden kann, müssen für die entsprechenden Massnahmen Vorprojekte vorliegen. Aus dem Agglomerationsprogramm 5 werden die ersten Gelder voraussichtlich ab dem Jahr 2027 fliessen.

Entsprechend könnten Massnahmen der Gemeinde, welche die Anforderungen des Agglomerationsprogramms erfüllen, zur Mitfinanzierung eingegeben werden. Dies könnten beispielsweise Massnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Strassenraums oder für den Veloverkehr sein.

2 Entwicklungen, Resultat Umfrage und Analysen

2.1 Bevölkerungsentwicklung in Stetten

Die Gemeinde Stetten ist in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen. 2010 betrug die Einwohnerzahl 1'151 Einwohnende. Per Ende 2021 waren 1'435 Personen wohnhaft was einem Wachstum von rund 25% entspricht. Das grosse Wachstum ist auf die noch vorhanden Baulandreserven zurückzuführen. Eingezontes, verfügbares Bauland steht in den nächsten Jahren jedoch weniger zur Verfügung. Trotzdem wird in Stetten eine weitere Zunahme der Bevölkerungszahl erwartet, da noch Baulandreserven bestehen und im Dorfzentrum ehemalige Landwirtschafts- und Gewerbebetriebe zu Wohnbauten umgenutzt werden könnten.

Aufgrund ihrer attraktiven Lage und des vorhandenen Kindergartens und Primarschule geht die Gemeinde davon aus, dass die Gemeinde weiterhin attraktiv für Familien bleibt. Eine Überalterung, wie sie in anderen Gemeinden zu beobachten ist, wird aufgrund dieser Ausgangslage in Stetten weniger schnell stattfinden. Die bestehende gute Altersdurchmischung wird in den nächsten Jahren bleiben.

2.2 Verkehrsentwicklung in Stetten

Gemäss den Analysen im Rahmen des Agglomerationsprogramms Schaffhausen 4. Generation wird der Verkehr bis zum Jahr 2040 zwischen Stetten und Schaffhausen um 20-40% zunehmen. Diese Verkehrszunahme hängt insbesondere von der erwarteten Siedlungsentwicklung ab. Gemäss dem Agglomerationsprogramm wird hingegen der Verkehr zwischen Schaffhausen und Lohn weniger stark zunehmen. Entsprechend ist auch kein grosses Wachstum des Durchgangsverkehrs auf der Lohnemer-/Schlossstrasse in Stetten zu erwarten.

2.3 Mobilitätstrends

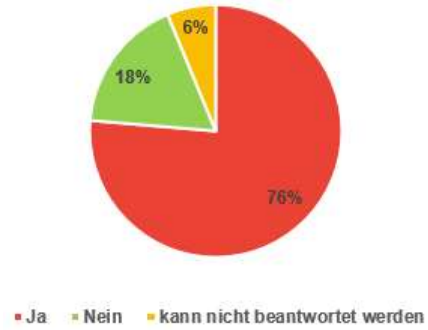
Aus Sicht der Gemeinde Stetten könnten die folgenden allgemeinen Mobilitätstrends einen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen in der Gemeinde haben. Aufgrund des vergleichbar geringen Verkehrsaufkommens, wird aber in den nächsten Jahren keine spürbare Veränderung in Stetten erwartet.

Trend	Wirkung in Stetten
Demografischer Wandel (älterer Altersdurchschnitt der Bevölkerung)	Durch die alternde Bevölkerung der Bevölkerung steigen die Ansprüche an hindernisfreie Wegketten. Dies insbesondere beim öffentlichen Verkehr wie auch beim Fussverkehr. Durch die grössere Mobilität der älteren Generation steigt das Verkehrsaufkommen. Wie bereits erläutert wird diese Entwicklung in Stetten später stattfinden.
Multilokales Arbeiten (Homeoffice)	Das Homeoffice reduziert die Fahrtenzahl im Allgemeinen. Insbesondere wird erwartet, dass dadurch Verkehrsspitzen gebrochen werden können.
Intermodale Mobilität (Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel)	Die Ansprüche an die zeitliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs werden gesteigert.
Automatisiertes Fahren	Mit dem automatisierten Fahren besteht die Möglichkeit entlegene Gebiete oder Siedlungsränder, welche heute aus wirtschaftlichen Gründen nicht oder nur mangelhaft an den öV angebunden sind, besser zu erschliessen (autonome Bussysteme). Es besteht hingegen auch eine erhebliche Gefahr, dass bei einem mehrheitlichen Anteil von Fahrzeugen im privaten Eigentum die Fahrleistungen zu nehmen. Zurzeit ist unklar wie schnell sich automatisierte Fahrzeuge durchsetzen werden.

Tabelle 1: Mobilitätstrends

2.4 Umfrageergebnisse Analyse

Im Rahmen der Analysephase fand eine schriftliche Umfrage bei den Einwohnenden Stettens statt. An die über 500 Haushalte wurde eine Umfrage mit insgesamt 13 Fragen verteilt. Mit der Umfrage wollte man die Schwachstellen der einzelnen Verkehrsträger in Stetten kennenlernen und Antworten zu möglichen Massnahmen, wie einer Verkehrsberuhigung auf den Strassen Stettens, erhalten. Insgesamt gab es 225 Rückmeldungen zur Umfrage. Rund 2/3 der Eingaben erfolgten Online. Die Fragen wurden so gestellt, dass eine quantitative Auswertung stattfinden konnte. Zudem konnten die Teilnehmenden auch schriftliche Vorschläge zur Verbesserung anbringen. Diese wurden ebenfalls ausgewertet. In der nachfolgenden Tabelle wird sowohl die quantitative Auswertung dargestellt sowie die qualitativen Eingaben sehr grob zusammengefasst. Das Resultat dient dazu, Potenziale zur Verbesserung zu erkennen und herauszufinden bei welchen Themen aus Sicht der Bevölkerung der grösste Handlungsbedarf besteht.

Frage / Auswertung	Interpretation / Verbesserungsvorschläge
Wenn Sie mit dem **Auto** unterwegs sind, gibt es Orte die Sie als gefährlich / unübersichtlich einschätzen?  	Der Bereich rund um die Sonne wurde am meisten genannt. Eine weitere Schwachstelle sind die Dorf- und Braatistrasse. Allgemein werden von einigen Verkehrsteilnehmenden die Kreuzungen in Stetten als unübersichtlich taxiert (ungenügende Sichtweiten).
Wenn Sie mit dem **Bus / öV** unterwegs sind, gibt es Verbesserungsvorschläge für das Busangebot (bspw. Fahrplan oder Haltestelleninfrastruktur)? 	Ein Drittel der Teilnehmenden, welche Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr möchten, wünscht sich eine Verlängerung des Halbstundentakts über die Hauptverkehrszeiten hinaus. Nur einzelne nennen Verbesserungen bei den Bushaltestellen.
Wenn Sie mit dem **Velo oder E-Bike** unterwegs sind, gibt es Orte die Sie als gefährlich / unübersichtlich einschätzen? 	Bei den Velofahrenden, welche die Situation als gefährlich einschätzen, wird neben dem Bereich der Sonne die Verbindung nach Herblingen oft genannt. Einzelne Nennungen bestehen auch für die Verbindung in Richtung Schweizersbild. Eine bessere **Anbindung an die regionalen Radwege** oder Velowege innerhalb der Gemeinde möchten nur 26% der Teilnehmenden. Ebenso viele können die Frage aber nicht beantworten.

Frage / Auswertung	Interpretation / Verbesserungsvorschläge
Wenn Sie **zu Fuss** unterwegs sind, gibt es Orte die Sie als gefährlich / unübersichtlich einschätzen? 	58% der Teilnehmenden schätzen die Situation für die zu Fuss Gehenden als gefährlich / unübersichtlich ein. Bei diesem Thema werden die Dorfstrasse und die Braatistrasse am meisten genannt. Auch die Sonne und im Allgemeinen die Kreuzungsbereiche werden ebenfalls als gefährlich / unübersichtlich eingeschätzt. Zur Verbesserung der **Schulwegsicherheit** werden neben der Braatistrasse auch die untere Wassergasse und fehlende Fussgängerstreifen auf der Schlosstrasse genannt. Insgesamt sehen 51% der Teilnehmenden Verbesserungsmöglichkeiten für Schulwege.
Sind Sie mit der **Parkplatzsituation** in Stetten zufrieden (Parkplätze auf den Quartierstrassen, Parkplätze bei der Gemeindeverwaltung)? 	Mehrheitlich sind die Teilnehmenden mit der Parkplatzsituation in Stetten zufrieden. Bei den unzufriedenen Teilnehmenden werden punktuelle Problematiken genannt. Bspw. die Verfügbarkeit der Parkplätze beim Gemeindezentrum oder die Parkplatzsituation an der Tubackackererstrasse.

Tabelle 2: Auswertung Bevölkerungsumfrage Teil Verbesserungsvorschläge

Die hohe Anzahl der Teilnehmenden ist sehr erfreulich. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass eine Mehrzahl der Teilnehmenden eine Verbesserung der Verkehrssicherheit an den unübersichtlichen Stellen und den meistbefahrenen Strecken wie der Dorfstrasse oder im Bereich der Sonne wünschen. Die Umfrage zeigte zudem, dass die Menschen innerhalb Stettens mehrheitlich zu Fuss unterwegs sind und insbesondere auf den Schulwegen Potenzial zur Verbesserung besteht.

2.5 Geschwindigkeitsmessungen

Während der Erarbeitung des GVKs wurden im November 2021 Verkehrserhebungen an ausgewählten Querschnitten durchgeführt. Sie zeigen, dass sich die Verkehrsmengen in Stetten auf einem Niveau von Quartierstrassen bewegen. Die massgebende Geschwindigkeit V85 (85% aller Fahrzeuge fahren gleich oder langsamer als der angegeben Wert, oder 15% der gemessenen Fahrzeuge fahren schneller) liegt im Bereich der signalisierten Geschwindigkeit. Jedoch ist der Wert auf der Lohnemer- und der Schlossstrasse an der oberen Grenze. Im Umfeld des Kindergartens ist auch der Wert auf der Brämlenstrasse relativ hoch.

Messstelle	Verkehrsmenge (DWV)	V85*
Braatistrasse Rtg. West	200 Mfz / durchschnittlich Werktag	40 km/h
Braatistrasse Rtg Ost	250 Mfz / durchschnittlich Werktag	39 km/h
Brämlenstrasse Rtg. West	300 Mfz / durchschnittlich Werktag	45 km/h
Brämlenstrasse Rtg. Ost	400 Mfz / durchschnittlich Werktag	44 km/h
Schlossstrasse Rtg. Nord	850 Mfz / durchschnittlich Werktag	47 km/h
Schlosstrasse Rtg. Süd	850 Mfz / durchschnittlich Werktag	50 km/h
Lohnemerstrasse Rtg. Nord	500 Mfz / durchschnittlich Werktag	50 km/h
Lohnemerstrasse Rtg. Süd	500 Mfz / durchschnittlich Werktag	49 km/h

Tabelle 3: Resultat Verkehrserhebungen November 2021 /
*V85: 85% aller Fahrzeuge fahren gleichschnell oder langsamer als der angebene Wert

2.6 Schwachstellenanalyse

Aufgrund Begehungen durch das Planerteam wurden diverse Schwachstellen festgestellt. Diese decken sich grösstenteils mit den Angaben aus der Bevölkerungsumfrage. Die Schwachstellen werden in den nachfolgenden Tabellen aus den Blickwickeln Schulwegsicherheit, Kreuzungsbereiche, Strassenraumgestaltung, Fusswegverbindungen, Veloverkehr und Bushaltestellen kurz beschrieben. Zudem sind sie im Schwachstellenplan (Anhang 1) verortet.

2.6.1 Schulwegsicherheit

Die Primarschule und der Kindergarten Stetten liegen direkt an der Dorfstrasse im Zentrum Stettens. Entsprechend kommen die Schülerinnen und Schüler aus sämtlichen Himmelrichtungen zum Schulhaus. Bei den Schulwegen wurden die folgenden Schwachstellen festgestellt:

Nr.	Ort	Beschreibung	Ist-Situation
1	Dorfstrasse	Fehlende Fussweginfrastruktur. Dass im Bereich der Sonne auf einer kurzen Strecke markierte Trottoir bietet wenig Sicherheit für die Schulkinder.	
2	Rotacker-/ Schlosstrasse (Sonne)	Die Querung der Schlossstrasse ist unübersichtlich. Die Wegführung über den Kreuzungsbereich ist unklar.	
3	Chloster-/ Schlossstrasse	Es fehlt eine Querungshilfe über die Schlossstrasse.	
4	Untere Wassergasse	Die untere Wassergasse ist ein wichtiger Schulweg. Es hat jedoch «Schleichverkehr» mit unangepasster Geschwindigkeit.	

5	Braatistrasse	Zwischen der Wallenrütistrasse und der Brämlenstrasse fehlt eine Fussgängerinfrastruktur. Die Kreuzungsbereiche sind unübersichtlich.	
6	Dorf-/ Brämlenstrasse	Die Schüler werden vom Schulhaus via die Hofwisstrasse zur Turnhalle / Kindergarten geführt. Dies führt zu Konflikten mit dem Autoverkehr zu den Parkplätzen des Kindergartens (Elterntaxi), der Mehrzweckhalle und des Entsorgungsplatzes.	
7	Verbindung Büel - Schule	Auf der Büelstrasse fehlt eine Fussweginfrastruktur, entlang der Lohnemerstrasse ist das Trottoir sehr schmal. Das Quartier ist nicht direkt an das Dorfzentrum angebunden. Die Alternative über die Flurstrasse wird aufgrund des Schleichverkehrs als gefährlich empfunden. Zudem ist es zur Schule für die Schulkinder ein Umweg. Die Flurstrasse wird zusätzlich auch als Spazierwegroute genutzt.	

Tabelle 4: Schwachstellen Schulwege
Quelle Bilder: Situationsbilder SNZ, Orthofoto swisstopo

2.6.2 Kreuzungsbereiche und Bereich des ehemaligen Restaurants Sonne

In der Umfrage werden die Kreuzungsbereiche oft als unübersichtlich taxiert. Hecken und eng angrenzende Bebauungsstruktur führen zu diesem Resultat.

Sehr unübersichtlich ist der Bereich des ehemaligen Restaurants Sonne. Aufgrund der Strassengeometrien, den Bauten direkt an der Fahrbahn sowie dem Gefälle (Kuppe) sind die Sichtweiten bei den Strasseneinmündungen ungenügend. Aufgrund der Platzverhältnisse fehlt ein Trottoir, was die Situation für den Fussverkehr noch schwieriger macht.

Nr.	Ort	Beschreibung	Ist-Situation
1/2	Bereich Sonne (vgl. Kap. 2.6.1)	Aufgrund der Strassengeometrie und der engen Bebauung ist die ganze Situation sehr unübersichtlich. Die Fussgängerführung ist nicht erkennbar.	
5	Braatistrasse (vgl. Kap. 2.6.1)	Die drei Kreuzungen Brämlen-/ Braatistrasse, Erlenwisen-/ Braatistrasse und Wallenrüti- / Braatistrasse sind unübersichtlich und die Fussgängerführung unklar.	
6	Hofwiesstrasse (vgl. Kap. 2.6.1)	Unübersichtlich aufgrund der Kurvenradien und Bebauung	

16	Brämlenstrasse	In die Brämlenstrasse münden diverse Hauseinfahrten und mehrer Kreuzungen (Rechtsvortritt). Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind für diesen Bereich hoch. Insbesondere im Bereich des Spielplatzes / HOCH ZWEI.	

Tabelle 5: Schwachstellen Kreuzungsbereiche
Quelle Bilder: Situationsbilder SNZ

2.6.3 Strassenraumgestaltung

Die Kantonsstrassen Brämlenstrasse – Dorfstrasse, Lohnemerstrasse und die Schlosstrasse sind aufgrund ihrer Funktion verkehrsorientiert gestaltet. Im Zentrumsbereich ab dem «HOCH ZWEI» bis zur Sonne entspricht die verkehrsorientierte Gestaltung nicht dem Strassenumfeld. Die Gemeinde verfügt über keinen Dorfplatz und innerhalb des Siedlungsgebiets kaum über Aufenthaltsflächen im öffentlichen Strassenraum. Ebenfalls entspricht die Gestaltung der Braatistrasse aufgrund ihres breiten Querschnittes nicht einer Quartierschliessungsstrasse.

Nr.	Ort	Beschreibung	Ist-Situation
1	Dorfstrasse (vgl. Kap. 2.6.1)	Die Strassenraumgestaltung ist verkehrsorientiert und entspricht nicht den anliegenden Nutzungen (Kindergarten, Schule, Gewerbe) sowie dem historischen Umfeld (Vorplätze ehemaliger Bauernhöfe). Trotz einzelner Bäume ist der Bereich stark versiegelt.	
5	Braatistrasse (vgl. Kap. 2.6.1)	Sehr breiter Strassenquerschnitt ohne durchgehendes Trottoir sowie fehlenden Gestaltungselementen.	

Tabelle 6: Schwachstellen Strassenraumgestaltung
Quelle Bilder: Situationsbilder SNZ, Orthofoto swisstopo

2.6.4 Fusswegverbindungen

Die Umfrage bei der Bevölkerung hat gezeigt, dass die Einwohnenden in Stetten gerne zu Fuss unterwegs sind. Dies ist auch auf das historisch engmaschige Wegenetz zurückzuführen, welches direkte Verbindungen ermöglicht. Für das Quartier Bühl fehlt jedoch eine direkte Anbindung an das Dorfzentrum. Auch fehlt eine Verbindung zwischen der Staanackerstrasse und der unteren Wassergasse / Dorfstrasse (Verlängerung Fussweg «Im Staanacker»).

Weiter fehlt entlang der Lohnemerstrasse ein Trottoir zwischen dem Ortseingang und der Büelstrasse. Die unter dem Kapitel Schulwegsicherheit genannten Schwachstellen gelten auch im Allgemeinen für die Fusswegverbindungen.

Nr.	Ort	Beschreibung	Ist-Situation
7	Anbindung Quartier Büel (vgl. Kap. 2.6.1)	Das Quartier Büel ist nur via Lohnemerstrasse oder Flurstrasse Brunnenhof mit dem Dorfzentrum verbunden. Beide Wege verfügen nur abschnittsweise über eine Fussweginfrastruktur. Die bessere Anbindung würde eine direkte Wegführung abseits der Hauptverkehrsstrasse ermöglichen. Die Wegführung via die Flurstrasse ist aufgrund des bestehenden Schleichverkehrs unattraktiv.	
8	Staanackerstrasse - Dorfstrasse	Im engmaschigen Fusswegnetz fehlt eine Verbindung zwischen diesen beiden Strassen im östlichen Teil. Dies würde eine Verbindung abseits der Hauptverkehrsstrasse ermöglichen und den bestehenden Fussweg (Im Staanacker) bis zur Schule verlängern.	

9	Lohnemerstrasse	Die Geschwindigkeit im Bereich Ortseingang – Büelstrasse ist eher hoch. Eine Trottoirinfrastruktur fehlt.	

Tabelle 7: Schwachstellen Fusswegverbindungen
Quelle Bilder: Situationsbilder SNZ, Orthofoto swisstopo

2.6.5 Veloverkehr

Innerhalb Stettens bestehen für den Veloverkehr Mängel an den unübersichtlichen Kreuzungen (vgl. Kap. 2.6.2). Als ungenügend für die Velofahrenden sind jedoch gemäss der Umfrage und den Analysen in erster Linie die Verbindungen in Richtung Schaffhausen zu beurteilen. Insbesondere der Schulweg ins Schulhaus Gräfler in Herblingen ist ungenügend.

Nr.	Ort	Beschreibung	Ist-Situation
10	Schlossstrasse	Auf der Schlossstrasse fehlt ausserorts eine separate Veloinfrastruktur.	
11	Brämlenstrasse	Auf der Brämlenstrasse fehlt ausserorts eine Veloinfrastruktur von/nach Schaffhausen.	

Tabelle 8: Schwachstellen Veloverbindungen
Quelle Bilder: Situationsbilder SNZ,

2.6.6 Bushaltestellen

Keine Bushaltestelle in Stetten entspricht den Anforderungen des Behindertengleichstellung Gesetzes (BehiG). Gemäss diesem müssen die Zugänge zum öffentlichen Verkehr bis Ende dem Jahr 2023 grundsätzlich stufenlos funktionieren können.

Nr.	Ort	Beschreibung	Ist-Situation
12	Braati	Keine genügend hohe Haltekanten für den stufenlosen Zugang	
13	Rietwis	Keine genügend hohe Haltekanten für den stufenlosen Zugang. Zugang Bushaltestelle Südseite nicht BehiG-konform (Chaussierung / Strassenquerung).	
14	Vorderdorf	Keine genügend hohe Haltekanten für den stufenlosen Zugang. Haltestelle auf privatem Grund.	
15	Staaringelacker	Keine genügend hohe Haltekanten, Zugang über Fussgängerstreifen hinter dem Bus ohne Schutzinsel eher gefährlich.	

Tabelle 9: Schwachstellen Bushaltestellen
Quelle Bilder: Situationsbilder SNZ,

2.6.7 Parkierung

In den Neubauquartieren besteht teilweise eine Parkverbotszone. Im übrigen Siedlungsgebiet dürfen die Fahrzeuge auf dem öffentlichen Grund ohne Einschränkungen bzw. gemäss der Strassenverkehrsgesetzgebung, abgestellt werden. Es bestehen nur punktuelle Probleme. Die notwendige Durchfahrtsbreite für Notfallfahrzeuge vom 3.50 Meter kann beispielsweise auf der Tubackackererstrasse nur sehr knapp eingehalten werden.

Auf dem Parkplatz der Gemeindeverwaltung / «HOCH ZWEI» stehen öfters über längere Zeit Fahrzeuge, die nicht Besucher oder Kunden des Gemeindezentrums sind. Aufgrund dieser «Fremdparkierenden» stehen für die Kunden manchmal zu wenig Parkplätze zur Verfügung.

2.6.8 Unfallstatistik

Die in den letzten fünf Jahren polizeilich registrierten Unfälle in Stetten wurden ausgewertet. Es gab auf dem Gemeindegebiet insgesamt elf Unfälle, wobei es sich bei den Meisten um Schleuder- oder Selbstunfälle handelt. Es kann auf dem Gemeindegebiet von Stetten kein Unfallschwerpunkt respektive eine Unfallhäufung festgestellt werden. Am meisten Unfälle gab es im Bereich der Sonne sowie auf der Schlossstrasse im Bereich des Schlosses Herblingen. Die Abbildung stammt aus der nationalen Datenbank des ASTRA aufgrund Angaben der Kantonspolizei Schaffhausen. Die Unfälle sind im Schwachstellenplan ebenfalls dargestellt.

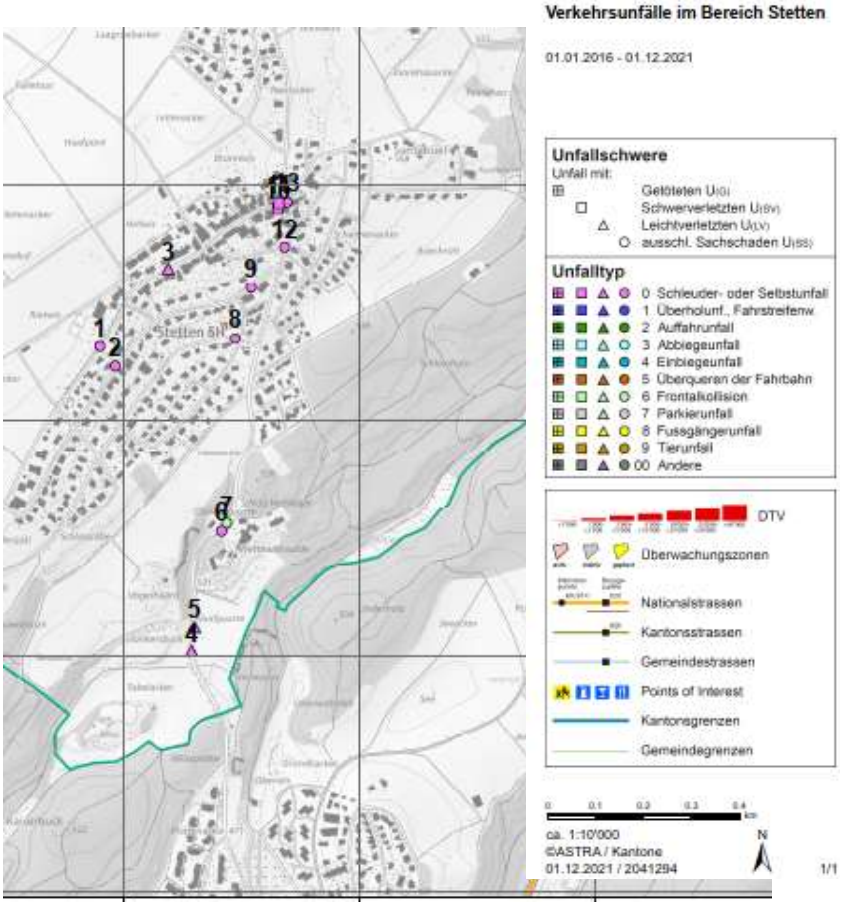


Abbildung 3: Verkehrsunfälle in Stetten (Quelle: ASTRA)

2.7 Qualitäten

Die **Verkehrsmengen** in Stetten sind gering und entsprechen auf sämtlichen Strassen einem siedlungsverträglichen Niveau. Lärmanalysen des Kantons belegen, dass gemäss den gesetzlichen Anforderungen **keine Lärmproblematiken** bestehen.

Die historischen Siedlungsstrukturen im Dorfzentrum bestehen noch und bieten **ein Potenzial zur Aufwertung** des öffentlichen Strassenraums und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität.

Historisch hat sich in Stetten ein **engmaschiges Fusswegnetz** entwickelt, welches in die Neubauquartiere aufgenommen wurde. Dadurch sind aus den meisten Quartieren direkte Fusswegverbindungen zum Zentrum möglich. Die Lage und Umgebung Stettens sind attraktiv für die **Naherholung** direkt vor der Haustüre.

Aufgrund der **Nähe zu Schaffhausen** besteht mit der zunehmenden Elektrifizierung des Veloverkehrs (Steigungen besser überwinden und länger Distanzen) ein Potenzial zur vermehrten Nutzung des Velos für den Pendlerverkehr.

Mit den bestehenden Haltestellen wird das Siedlungsgebiet gut mit dem öffentlichen Verkehr abgedeckt und entsprechend **genügend erschlossen**. Die Zugänge zum öffentlichen Verkehr sind kurz.

Mit der Schule, dem Gemeindezentrum und dem Einkaufsladen verfügt die Gemeinde über wichtige öffentliche Infrastrukturen, welche attraktive Ziele für den Fussverkehr sind und ein **Dorfleben** ermöglichen.

3 Handlungsstrategien

Aufgrund der durchgeführten Analysen und Umfrage besteht das Potenzial die bestehenden Qualitäten des öffentlichen Strassenraum in Stetten zu verbessern sowie Mängel zu beheben. Das künftige Handeln im Verkehrsbereich soll sich an den folgenden drei Handlungsstrategien orientieren. Die drei Handlungsstrategien (HS) tragen dazu bei, die Standort- und Wohnattraktivität Stettens weiter zu steigern.

HS1: Verbessern des Sicherheitsgefühls auf den Strassen.

HS2: Steigern der bestehenden Qualitäten des Fussverkehrs.

HS3: Erhöhen der siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung in den Quartieren und im Dorfzentrum.

Abbildung 4: Gegenseitige Beeinflussung Strategien

Die ersten drei Handlungsstrategien beeinflussen sich gegenseitig. Das Verbessern des Sicherheitsgefühls auf den Strassen kann durch eine siedlungsverträgliche Umgestaltung des Strassenraums erfolgen aber auch durch die Erstellung von spezifischen Infrastrukturen für den Fussverkehr. Eine Steigerung der Qualität für den Fussverkehr erhöht auch das Sicherheitsempfinden.

Entsprechend sind bei Massnahmen im Strassenraum gesamtheitlich Betrachtungen vorzunehmen.

4 Lösungsideen

Um die im Kapitel 2 beschriebenen Schwachstellen zu beheben sowie die Kapitel 3 beschriebenen drei Handlungsstrategien umzusetzen, wurden 18 Lösungsideen entwickelt, wobei vier die Bushaltestellen betreffen.

Die Lösungsideen werden anhand ihrer Thematik drei thematischen Paketen zugeteilt. Die Umsetzung richtet sich nach deren Komplexität (Planungszeitraum) und der Finanzplanung der Gemeinde. In den Kapiteln 4.1 bis 4.3 werden die Lösungsideen erläutert sowie die Zielsetzungen beschrieben. Zudem sind die weiteren Arbeitsschritte zur Weiterentwicklung der Idee zur Massnahme aufgezählt. Wo möglich wurde eine erste Kostenschätzung vorgenommen. Die Referenzbilder sollen einen Eindruck vermitteln, wie die Umsetzung aussehen könnte.

Die beiden Lösungsideen zur Verkehrsberuhigung «Tempo-30-Zone» und Aufwertung der «Dorfstrasse» werden anschliessend vertieft betrachtet.

Die Verortung der Lösungsideen ist im Plan «Lösungsideen» zu sehen (siehe Abbildung Abbildung 5 / Anhang).

Verbessern des Sicherheitsgefühls / Schulwegsicherheit

Diese Lösungsideen haben zum Ziel das Sicherheitsgefühl für die Kinder (Schulweg) sowie die zu Fuss Gehenden zu verbessern.

Nr.	Titel	Umsetzung
S1	Tempo-30-Zone	Kurzfristig
S2	Verkehrsberuhigung Lohnemerstrasse	Kurzfristig
S3	Verkehrsberuhigung Brämlenstrasse	Kurzfristig
S4	Querungshilfe Schlossstrasse	Kurzfristig
S5	Umgestaltung Dorfstrasse	Mittelfristig
S6	Zugang Kindergarten verbessern	Kurzfristig
S7	Sperrung Brunnenhofstrasse	Kurzfristig
S8	Verbesserung Schulwegführung Braatistrasse West	Kurzfristig

Tabelle 10: Lösungsideen Sicherheit

Schliessen von Fussweglücken

Mit diesen Lösungsideen sollen festgestellte Lücken im Fusswegnetz geschlossen werden.

Nr.	Titel	Umsetzung
F1	Fusswegverbindung Brunnwis (Büel-Dorfstrasse)	Mittelfristig
F2	Fusswegverbindung Staanacker – Untere Wassergasse / Dorfstrasse	Langfristig
F3	Trottoir Braatistrasse	Langfristig

Tabelle 11: Lösungsideen Fussweglücken

Weitere Lösungsideen

Die weiteren betreffen die Bushaltestellen sowie die Bus- und Veloverbindungen nach Schaffhausen.

Nr.	Titel	Umsetzung
W1	Umgestaltung Bushaltestelle Braati	Kurzfristig
W2	Umgestaltung Bushaltestelle Rietwis	Kurzfristig
W3	Umgestaltung Bushaltestelle Staaringelacker	Kurzfristig
W4	Umgestaltung Bushaltestelle Voderdorf	Mittelfristig
W5	Radwegverbindung Herblingen	Mittelfristig
W6	Radwegverbindung Schweizersbild	Langfristig
W7	Ausbau Busangebot	Mittelfristig

Tabelle 12: Weitere Lösungsideen

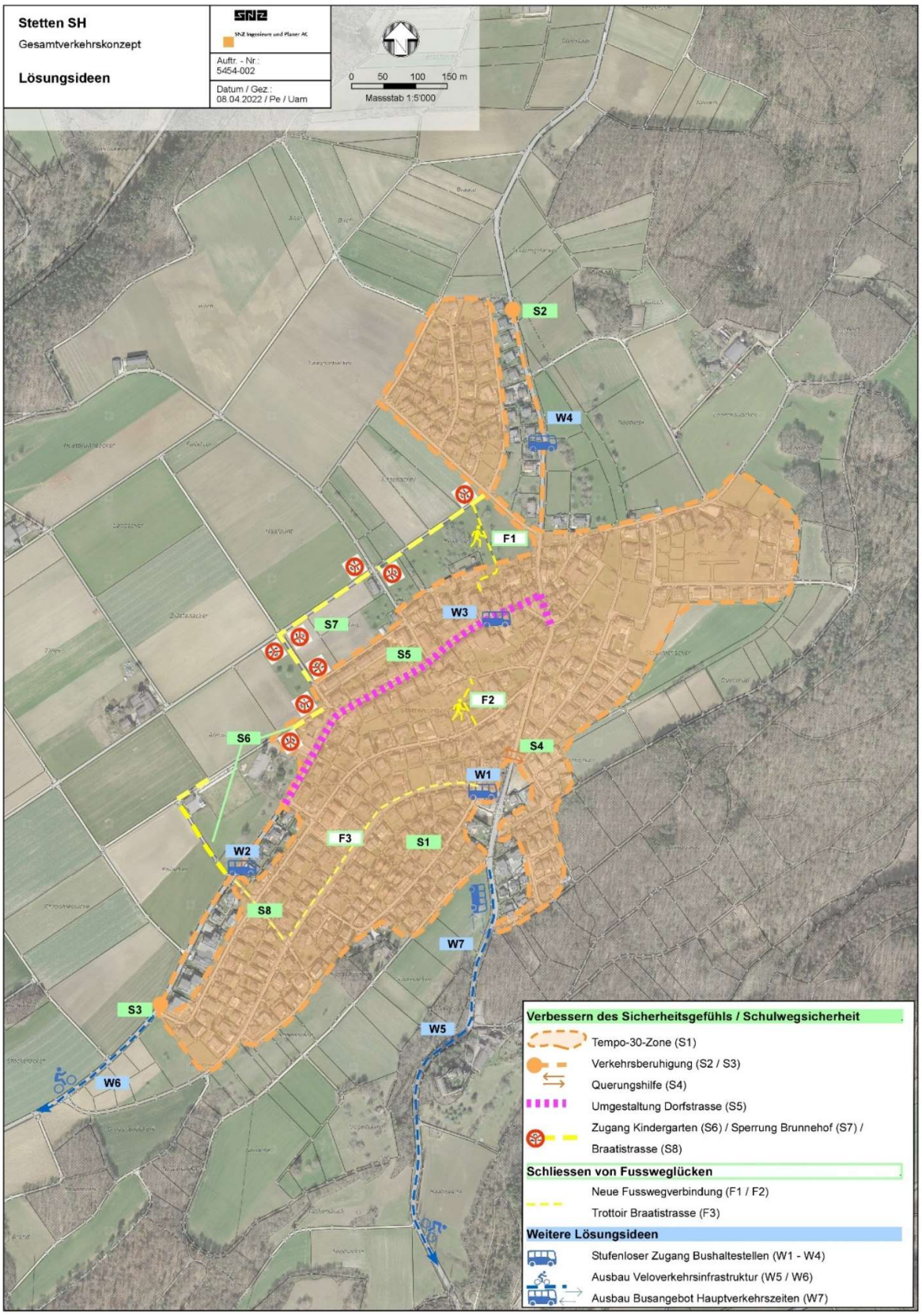
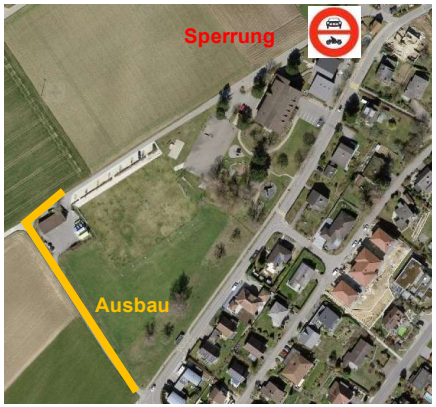


Abbildung 5:Übersicht Lösungsideen (grösserer Plan siehe Anhang)

4.1 Verbessern des Sicherheitsgefühls / Schulwegsicherheit

Nr.	Titel	Beschreibung und Ziele der Massnahmen	Weiteres Vorgehen	Zeithorizont	Referenzbild
S1	Tempo-30-Zone	Auf den Strassen innerhalb des Siedlungsgebiets wird eine Tempo-30 Zone eingeführt. Mit der reduzierten Geschwindigkeit wird die Verkehrssicherheit erhöht (kürzere Bremswege) sowie die Siedlungsverträglichkeit erhöht. Die Massnahme soll mit möglichst wenig baulichen Massnahmen umgesetzt werden. Sicherlich notwendig sind «Eingangstore» (Fahrbahnverengungen mit Signalisation) zu Beginn der Zone. Allfällige weitere Massnahmen müssen im Rahmen eines Gutachtens bestimmt werden. In die Tempo-30-Zone sind im Zentrumsbereich auch die Kantonsstrassen (Brämlen-/ Dorf-/ und Schlossstrasse) zu integrieren. Für die Umsetzung der Tempo-30 Zonen ist im Rahmen von Gutachten die Machbarkeit sowie die notwendigen Massnahmen zu prüfen.	▪ Erarbeiten T-30 Gutachten ▪ Verhandlungen Kanton (Kantonsstrassen) ▪ Genehmigung Budgetkredit ▪ Auflage Signalisation und Projektierung ▪ Umsetzung **Finanzierung / Kosten:** Durch die Gemeinde, Investitionskosten 50'000 bis 100'000 Fr., abhängig der effektiven Massnahmen	2023 2023 2023 2024 2024	

S2	Verkehrsberuhigung Lohnemerstrasse	Mit einem «Eingangstor» auf der Lohnemerstrasse, zum Beginn des Dorfes, soll die gefahrene Geschwindigkeit in beide Fahrtrichtungen reduziert werden. Damit wird die Verkehrssicherheit erhöht (Ein- und Ausfahrten Liegenschaften, Fussverkehr). Ebenfalls zur Verkehrsberuhigung beitragen kann die BehiG-konforme Ausgestaltung der Bushaltestelle in Form einer Kaphaltestelle.	▪ Antrag beim Kanton zur Erstellung «Eingangstor» ▪ Umsetzung abhängig vom Kanton (Strasseneigentümer) **Finanzierung / Kosten:** Durch den Kanton	2023 (2024)	
S3	Verkehrsberuhigung Brämlenstrasse	Mit einem «Eingangstor» auf der Brämlenstrasse, zum Beginn des Dorfes, soll die Geschwindigkeit in beide Fahrtrichtungen reduziert werden. Damit wird die Verkehrssicherheit erhöht (Ein- und Ausfahrten Liegenschaften, Schulwegquerungen, Rechtsvortritte). Ebenfalls zur Verkehrsberuhigung beitragen kann die BehiG-konforme Ausgestaltung der Bushaltestelle in Form einer Kaphaltestelle.	▪ Antrag beim Kanton zur Erstellung «Eingangstor» ▪ Umsetzung abhängig vom Kanton (Strasseneigentümer) **Finanzierung / Kosten:** Durch den Kanton	2023 (2024)	
S4	Querungshilfe Schlossstrasse	Bei der Chlosterstrasse soll mit einer Querungshilfe das Queren der Kantonsstrasse für die Fussgänger verbessert werden. Dies könnte mit einer Einengung der Strasse oder einer Mittelinsel erfolgen. Ein Fussgängerstreifen ist zu prüfen.	▪ Querungshilfe im Zusammenhang mit «Eingangstor» Tempo-30 zu prüfen ▪ Umsetzung abhängig vom Kanton (Strasseneigentümer) **Finanzierung / Kosten:** offen, abhängig der Ausgestaltung.	2023	

S5	Umgestaltung Dorfstrasse inkl. Bereich Sonne	Auf der Dorfstrasse soll mittels einer Umgestaltung das Sicherheitsgefühl für den Schul- und allgemein den Fussverkehr sowie die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Im Kapitel 4.4 wird die Massnahme genauer beschrieben.	▪ Erarbeiten Betriebs-/ und Gestaltungskonzept (BGK Vorprojekt) ▪ Eingabe in AP 5 ▪ Etappenweise Umsetzung, Priorität Bereich Sonne anschl. übrige Elemente **Finanzierung / Kosten:** Möglichkeit mit AP-Geldern (ca. 30% Kostenübernahme) Rest Aufteilung Kanton / Gemeinde. Anteil Gemeinde ca. 25%, (400'000 – 500'000 Fr., inkl. Projektierung)	2024 2025 2027 ff	Siehe Kapitel 4.5
S6	Zugang Kindergarten verbessern	Damit die unübersichtliche Situation bei der Kreuzung Dorf- / Brämlenstrasse entschärft werden kann, soll die bestehende Zufahrt gesperrt werden. Mit der Eröffnung des Pumptracks gewinnt die Strassen für den Fuss- und Veloverkehr weiter an Bedeutung. Die Zufahrt zum Kindergarten erfolgt neu noch über die Zu- und Wegfahrt des Entsorgungsplatzes. Zur Umsetzung müssen die Parkfelder beim Kindergarten neu angeordnet werden sowie zwischen der Brämlenstrasse und dem Entsorgungsplatzes die Strasse um zwei Meter auf 5.50 Meter verbreitert werden. Damit ist ein Kreuzen von zwei PWs auf der ganzen Strassenlänge möglich.	▪ Projektierung Ausbau ▪ Auflage Signalisation ▪ Umsetzung **Finanzierung / Kosten:** Durch die Gemeinde, Kosten ca. 250'000 Fr.	2023 2023 2024	

S7	Sperrung Brunnenhofstrasse	Die Strasse hat als Schulweg eine wichtige Funktion und dient auch für die Naherholung. Mit der Sperrung soll der Strassenabschnitt für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet werden. Mit der Sperrung wird Schleichverkehr unterbunden. Der Landwirtschaftliche- und Forstverkehr sowie Anstösser und Zubringerdienst wären weiterhin gestattet.	▪ Planauflage ▪ Umsetzung **Finanzierung / Kosten:** Durch die Gemeinde, Kosten ca. 2'000 Fr.	2022 2023	
S8	Verbesserung Schulwegführung Braatistrasse West	Entlang der Braatistrasse soll zwischen der Wallenrütistrasse und der Brämlenstrasse ein Trottoirbereich markiert werden. Damit kann die Schulwegführung in diesem Bereich geklärt und verbessert werden. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse erfolgt nur eine Markierung. Diese Lösungsidee ist im Zusammenhang mit einer Tempo-30-Zone zu koordinieren.	▪ Erarbeiten Projekt ▪ Auflage ▪ Umsetzung **Finanzierung / Kosten:** Durch die Gemeinde, im Rahmen Tempo-30-Zone	2022 2023 2023	

Tabelle 13: Lösungsideen Schulwegsicherheit

4.2 Schliessen von Fussweglücken

Nr.	Titel	Beschreibung und Ziele der Massnahmen	Weiteres Vorgehen	Zeithorizont	Referenzbild
F1	Fussweg Brunnenwis (Büel-Dorfstrasse)	Mit einem Fussweg über das Feld zum Schulhaus soll das Quartier Büel besser an das Zentrum angebunden werden. Zudem ermöglicht der Weg einen sichereren Schulweg abseits der Kantonsstrassen.	▪ Landverhandlungen ▪ Erarbeiten Projekt ▪ Umsetzung **Finanzierung / Kosten:** Durch die Gemeinde, Kosten ca. 70'000 Fr.	2023 2024 2025	
F2	Fussweg Staanacker – Untere Wassergasse / Dorfstrasse	Mit einem Fussweg zwischen der Staanackerstrasse und der unteren Wassergasse kann eine direkte Verbindung parallel zur Schlossstrasse geschaffen werden.	▪ Landverhandlungen ▪ Erarbeiten Projekt ▪ Umsetzung **Finanzierung / Kosten:** Durch die Gemeinde evtl. mit Beitrag aus AP, Kosten 150'000 – 200'000 Fr.	2025 2026 2027	

F3	Tottoir Braatistrasse	Entlang der Braatistrasse soll südseitig ein durchgehendes Trottoir erstellt sowie der Strassenquerschnitt entsprechend einer Tempo-30-Zone ausgestaltet werden. Der Begegnungsfall Bus-PKW soll im Regelfall möglich sein. Vereinzelte Gestaltungselemente tragen zur Verkehrsberuhigung bei	▪ Erarbeiten Projekt ▪ Auflage ▪ Umsetzung **Finanzierung / Kosten:** Durch die Gemeinde, Kosten ca. 300'000 Fr.	2026 2027 2028	

Tabelle 14: Lösungsideen Fussweglücken

4.3 Weitere Lösungsideen

Nr.	Titel	Beschreibung und Ziele der Massnahmen	Weiteres Vorgehen	Zeithorizont	Referenzbild
W1	Umgestaltung Bushaltestelle Braati	Gemäss dem BehiG muss der Zugang zum Bus bis Ende 2023 grundsätzlich stufenlos erfolgen können. Die Haltekanten der Bushaltestelle müssen auf 22cm erhöht werden.	▪ Erarbeiten Projekt ▪ Auflage, Umsetzung **Finanzierung / Kosten:** Durch die Gemeinde, Kosten ca. 100'000 - 250'000 Fr.	2023	
W2	Umgestaltung Bushaltestelle Rietwis	Gemäss dem BehiG muss der Zugang zum Bus bis Ende 2023 grundsätzlich stufenlos erfolgen können. Die Haltekanten der Bushaltestelle müssen auf 22cm erhöht werden. Der Zugang zur Bushaltestelle muss im Rahmen der Massnahmen an der zur Einmündung der Braatistrasse überprüft werden. Zudem kann die Ausgestaltung der Haltestelle zur Verkehrsberuhigung beitragen (bspw. Kaphaltestelle).	▪ Erarbeiten Projekt ▪ Auflage, Umsetzung **Finanzierung / Kosten:** Durch die Gemeinde, Kosten ca. 100'000 - 250'000 Fr.	2023	
W3	Umgestaltung Bushaltestelle Vorderdorf	Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Dorfstrasse muss die Lage für eine BehiG-konforme Bushaltestelle überprüft werden.	Abhängig Planung Dorfstrasse	Offen (2027 ff)	
W4	Umgestaltung Bushaltestelle Staaringelacker	Gemäss dem BehiG muss der Zugang zum Bus bis Ende 2023 grundsätzlich stufenlos erfolgen können. Die Haltekanten der Bushaltestelle müssen auf 22cm erhöht werden.. Zudem kann die Ausgestaltung der Haltestelle zur Verkehrsberuhigung beitragen (bspw. Kaphaltestelle)	▪ Erarbeiten Projekt ▪ Auflage, Umsetzung **Finanzierung / Kosten:** Durch die Gemeinde, Kosten ca. 100'000 - 250'000 Fr.	2023	

W5	Radwegverbindung Herblingen	Die Radwegverbindung zwischen Stetten und Herblingen soll sicherer gestaltet werden.	▪ Finanzierungsentscheid AP4 ▪ Bauprojekt durch Kanton ▪ Umsetzung **Finanzierung / Kosten:** Durch den Kanton mit Unterstützung AP.	2024 2025 2026	Siehe Übersichtsplan Lösungsideen
W6	Radwegverbindung Schweizersbild	Die Radwegverbindung zwischen Stetten und Schweizersbild soll sicherer gestaltet werden.	Aufnahme in Kant. Richtplan Umsetzung Kanton (AP5) **Finanzierung / Kosten:** Durch den Kanton, offen	offen	
W7	Busverbindungen nach Schaffhausen	Die Gemeinde prüft einen Ausbau des ½-h Takt Angebots während den Hauptverkehrszeiten.	Antrag beim Kanton **Finanzierung / Kosten:** Durch Gemeindebeitrag an Regionalverkehr öV, offen	offen	

Tabelle 15: Weite Lösungsideen

4.4 Vertiefte Betrachtung Lösungsidee Tempo-30-Zone

Bei der Bevölkerungsumfrage sprachen sich 2/3 der Teilnehmenden für Tempo-30 als Geschwindigkeitsregime in Stetten aus. Wobei sich 44% aller Teilnehmenden Tempo-30 nur auf den Quartierstrassen und im Dorfzentrum vorstellen können.

Frage / Auswertung	Interpretation
Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität könnte eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit ein Ansatz sein. Können Sie sich Tempo 30 auf den Strassen von Stetten vorstellen?	Ein Drittel der Teilnehmenden ist gegen Tempo-30 in Stetten. Die übrigen Teilnehmenden können sich eine reduzierte Geschwindigkeit, mindestens auf den Quartierstrassen und im Dorfzentrum, vorstellen.

Tabelle 16: Antworten Tempo 30

Tempo-30 weisst gegenüber der generellen Geschwindigkeit 50 in verschiedener Hinsicht positive Nutzen auf.

Aspekt	Nutzen von Tempo-30-Zonen gegenüber Tempo 50
Sicherheit	Der Bremsweg reduziert sich. Gemäss dem bfu reduzieren sich die Anzahl Unfälle sowie Unfallschwere in Tempo-30-Zonen gegenüber Tempo 50 deutlich.
Strassengestaltung	Schmalere Strassenquerschnitte sind möglich, was punktuell für die Fussgängersicherheit genutzt werden kann.
Vortrittsregelungen	Es gilt Rechtsvortritt wie heute schon an den meisten Knoten
Fussgängerquerungen	Die Fussgänger sind nicht vortrittsberechtigt, dürfen die Strassen aber überall queren. Fussgängerstreifen werden nur in Ausnahmefällen markiert (z.B. Schulen und Kindergärten).
Strassenhierarchie	Mit einem 50/30er Modell wird die Strassenhierarchie konsistenter, und die Geschwindigkeiten werden besser eingehalten.

Tabelle 17: Nutzen von Tempo-30

Für Stetten empfiehlt sich aufgrund der bestehenden Strasseninfrastruktur eine Tempo-30-Zone im Dorfzentrum sowie auf den Quartierstrassen. Damit kann die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Kinder sowie älteren zur Fuss Gehenden Personen, erhöht werden und gleichzeitig einige der festgestellten Mängel behoben respektive die Situation verbessert werden. Für die Umsetzung der Tempo-30-Zone sind aufgrund des bestehen-

den Geschwindigkeitniveaus voraussichtlich nur geringe bauliche Massnahmen notwendig. Es müssen rund 20 Signale / Eingangstore zur Zonensignalisation erstellt werden. Auf der Dorfstrasse sowie im Bereich der Sonne ist eine Umgestaltung keine Voraussetzung für die Einführung einer Tempo-30-Zone. Allenfalls sind dort wie auch auf der Braatistrasse einzelne verkehrsberuhigende Elemente (Einengungen) notwendig. Dies muss im Rahmen eines vorgeschriebenen Gutachtens zur Einführung von Tempo-30-Zonen geprüft werden.

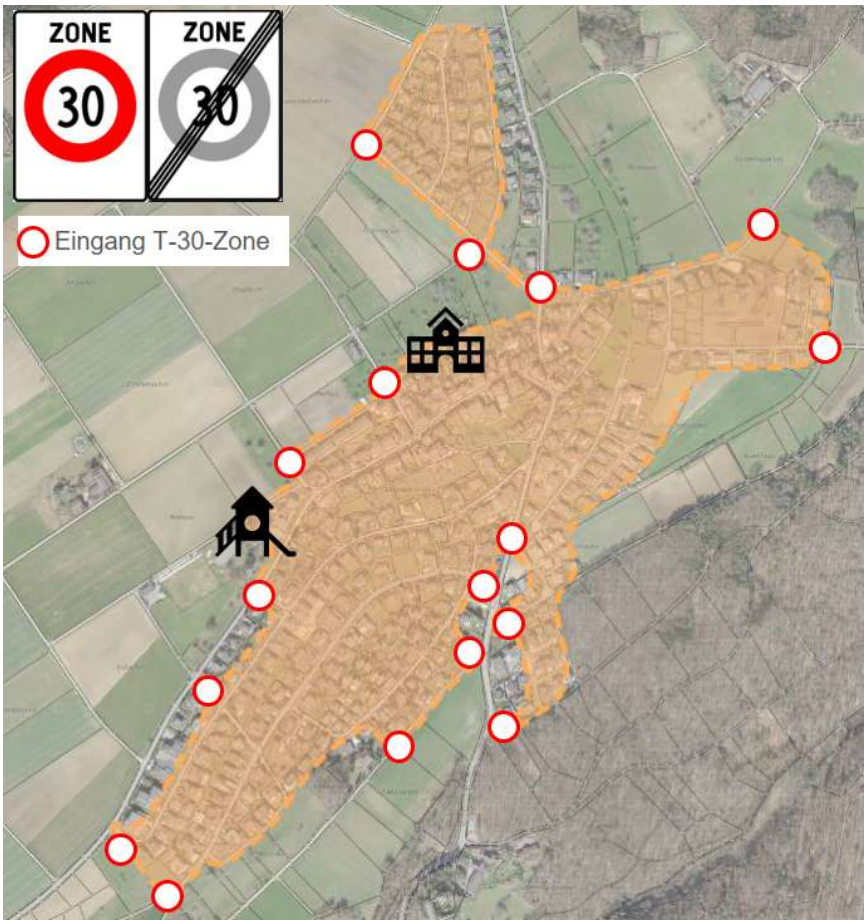


Abbildung 6: Vorschlag Abgrenzung Tempo-30 Zone

4.5 Vertiefte Betrachtung Löungsidee Dorfstrasse

Aus den Antworten der Umfrage zum Thema Verkehrssicherheit lässt sich ableiten, dass diesbezüglich Handlungsbedarf im Dorfzentrum besteht. Insbesondere die mangelnde Fussweginfrastruktur und Verkehrssicherheit für die Schüler wird oft genannt. Hingegen zeigt die Frage zur Dorfstrasse, dass eine Aufwertung nur von 27% der Teilnehmenden gewünscht wird.

Frage / Auswertung	Interpretation
Wenn Sie an die **Dorfstrasse** denken (Sonne bis Gemeindeverwaltung), würden Sie sich eine Aufwertung bspw. mit zusätzlichen Aufenthaltsflächen, Bäumen, Brunnen etc. wünschen?	Eine gestalterische Aufwertung der Dorfstrasse wünschen sich nur 27% der Teilnehmenden. Teilnehmende, die sich eine Aufwertung wünschen hätten gerne einen Platz oder eine Verbesserung der Bereiche um die vielen Brunnen.

Tabelle 18: Antworten Umgestaltung Dorfstrasse

Wie im Kapitel Handlungsstrategien beschrieben, beeinflussen sich die Verkehrssicherheit, Fussweginfrastruktur und Aufwertung des Strassenraums gegenseitig. Die heutige Fahrbahnbreite lässt nicht einfach die Erstellung eines Trottoirs zu. Deshalb muss für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit der Strassenraum von Fassade zu Fassade betrachtet werden. In historischen Abbildungen ist ersichtlich, dass früher die Vorplätze der landwirtschaftlich genutzten Gebäude und die Fahrbahn eine Einheit bildeten. Heute werden diese Plätze oft privat für Sitzplätze oder als Parkplätze genutzt. Deshalb ist eine Verbesserung der Bedingungen für den Fussverkehr nur im Zusammenhang mit einer gesamtheitlichen Betrachtung möglich.

Deshalb wurde im Rahmen des GVK ein Grobkonzept für die Aufwertung der Dorfstrasse erstellt. Dieses Grobkonzept beinhaltet die Aufwertung der Brunnenplätze als Aufenthaltsflächen aber auch als verkehrsberuhigende Massnahmen. Im Bereich vor der Schule soll der Platz mit dem Brunnen aufgewertet werden. Über die gesamte Länge der Dorfstrasse soll ein überfahrbares Trottoir erstellt werden. Damit wird angezeigt, dass hier mit zu Fuss Gehenden zu rechnen ist und diese ihren eignen Platz im Strassenraum erhalten. Die Breite des Fussgängerbereichs ist aber weiterhin so schmal, dass auch die Vorplätze wo möglich mitgenutzt werden sollen. Das Grobkonzept soll einem Zielbild entsprechen, damit die Gemeinde bei allfälligen Umbauten der anliegenden Liegenschaften Einfluss auf eine abgestimmte Aussenraum Planung nehmen kann. In Absprache mit dem Kanton als Eigentümer der Sprache soll bei einem Sanierungsbedarf die Strasse entsprechend aufgewertet werden. Rund ¾ der Kosten übernimmt im Rahmen einer Strassensanierung der Kanton. Eine Mitfinanzierung der Aufwertungsmassnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramms Schaffhausen durch den NAF ist denkbar.

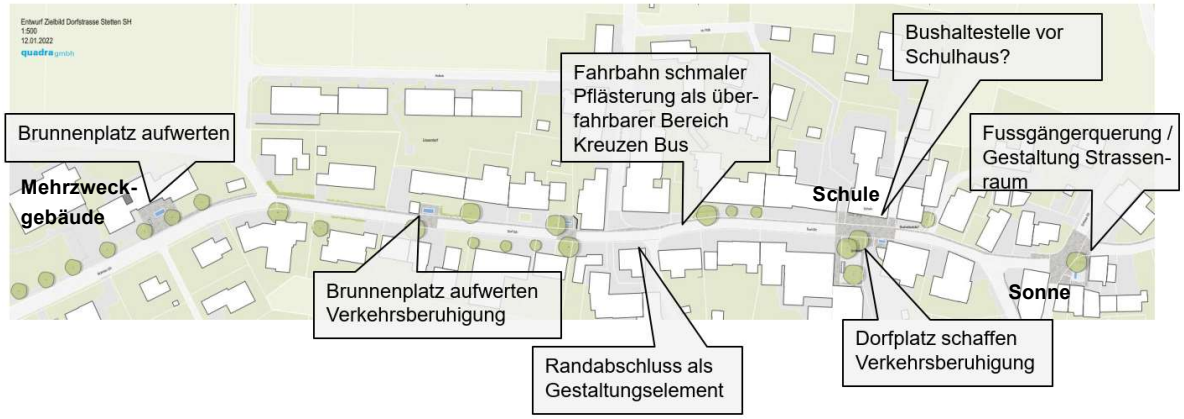


Abbildung 7: Grobkonzept Dorfstrasse, grösserer Plan siehe Anhang (Quadra GmbH)

Abbildung 8: Visualisierung Brunnenplatz / Verkehrsberuhigung / Fussgängerbereich (Quadra GmbH)

5 Umsetzung

Mit dem GVK erhält der Gemeinderat eine Handlungsstrategie, um in den kommenden Jahren die Lösungsideen zu Massnahmen zu konkretisieren, projektieren und umzusetzen. Dabei muss der Kanton bei den betroffenen Kantonstrassen miteinbezogen werden. Bei Massnahmen an den Kantonstrassen wird es eine Kostenteilung zwischen Gemeinde und Kanton gemäss den gesetzlichen Vorgaben geben. Auch ist zu prüfen, ob bei einzelnen Massnahmen eine Mitfinanzierung durch das Agglomerationsprogramm des Bundes möglich ist. Hierfür ist eine Anmeldung der geeigneten Massnahmen im nächsten Agglomerationsprogramm notwendig.

Über die notwendigen Planungs- und Baukredite entscheidet jeweils die Gemeindeversammlung entsprechend ihrer Finanzkompetenz mit. Die direkt Betroffenen können zur konkreten Umsetzung bei baulichen Massnahmen und Signalisationen im Rahmen des jeweiligen Rechtsverfahrens mitwirken.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Visualisierung Idee Brunnenplatz Dorfstrasse 7
Abbildung 2: Übersicht Lösungsideen 9
Abbildung 3: Verkehrsunfälle in Stetten (Quelle: ASTRA) 25
Abbildung 4: Gegenseitige Beeinflussung Strategien 27
Abbildung 5:Übersicht Lösungsideen (grösserer Plan siehe Anhang) 30
Abbildung 6: Vorschlag Abgrenzung Tempo-30 Zone 40
Abbildung 7: Grobkonzept Dorfstrasse, grösserer Plan siehe Anhang (Quadra GmbH) 42
Abbildung 8: Visualisierung Brunnenplatz / Verkehrsberuhigung / Fussgängerbereich (Quadra GmbH) 42

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Mobilitätstrends 14
Tabelle 2: Auswertung Bevölkerungsumfrage Teil Verbesserungsvorschläge 16
Tabelle 3: Resultat Verkehrserhebungen November 2021 / *V85: 85% aller Fahrzeuge fahren gleichschnell oder langsamer als der angebene Wert 17
Tabelle 4: Schwachstellen Schulwege Quelle Bilder: Situationsbilder SNZ, Orthofoto swisstopo 19
Tabelle 5: Schwachstellen Kreuzungsbereiche Quelle Bilder: Situationsbilder SNZ 21
Tabelle 6: Schwachstellen Strassenraumgestaltung Quelle Bilder: Situationsbilder SNZ, Orthofoto swisstopo 21
Tabelle 7: Schwachstellen Fusswegverbindungen Quelle Bilder: Situationsbilder SNZ, Orthofoto swisstopo 23
Tabelle 8: Schwachstellen Veloverbindungen Quelle Bilder: Situationsbilder SNZ, ... 23
Tabelle 9: Schwachstellen Bushaltestellen Quelle Bilder: Situationsbilder SNZ, ... 24
Tabelle 10: Lösungsideen Sicherheit 28
Tabelle 11: Lösungsideen Fussweglücken 28
Tabelle 12: Weitere Lösungsideen 29
Tabelle 13: Lösungsideen Schulwegsicherheit 34
Tabelle 14: Lösungsideen Fussweglücken 36
Tabelle 15: Weite Lösungsideen 38
Tabelle 16: Antworten Tempo 30 39
Tabelle 17: Nutzen von Tempo-30 39
Tabelle 18: Antworten Umgestaltung Dorfstrasse 41

Anhang

- Analyseplan Plan Nr. 5454-001
- Übersicht Lösungsideen Plan Nr. 5454-002
- Grobkonzept Dorfstrasse Plan Nr. 5454-003