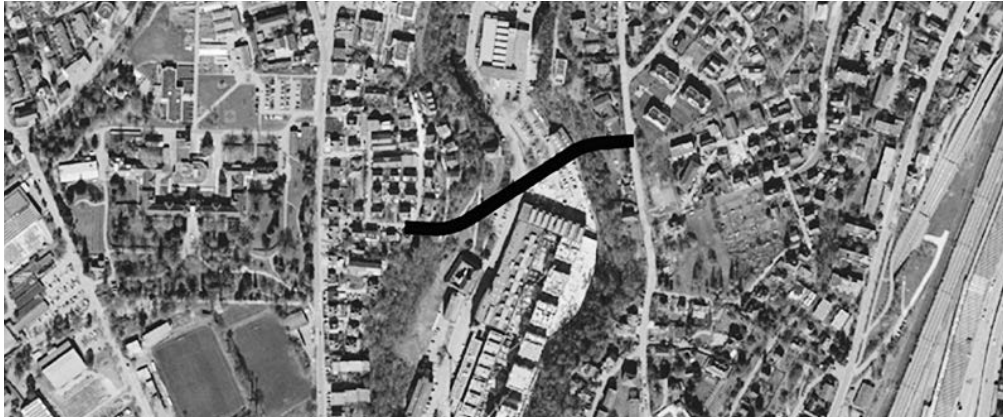


VOLKSABSTIMMUNG VOM 26. SEPTEMBER 2021

- Ersatzbau «Magazin Birch» für Grün Schaffhausen
- Planungskredit «Duraduct mit Lift»



Hinweise zur brieflichen Abstimmung:

Für die briefliche Abstimmung können Sie das vorfrankierte Zweiwegcouvert verwenden, mit dem Ihnen der Stimmausweis und die Stimmzettel geschickt werden. Sie können es per Post einsenden oder im Stadthaus einwerfen (Urne für briefliche Abstimmung im Erdgeschoss oder Briefkasten).

Wichtig: Die briefliche Abstimmung ist nur gültig, wenn Ihr Stimmausweis eigenhändig unterzeichnet ist und bis Sonntag, 26. September 2021, 11 Uhr, bei der Stadtkanzlei eingereicht wird.

Die Kurzfassung der Vorlagen finden Sie auf den letzten beiden Seiten.

Titelbilder

Die alte Sägerei, die heute als Forstmagazin genutzt wird. Hier soll künftig das neue Betriebsgebäude «Magazin Birch» stehen (oben).

Mit dem Planungskredit soll ein konkretes Projekt für das «Duraduct», eine Brücke für den Fuss- und Veloverkehr mit einem Lift ins Mühlental, ausgearbeitet werden (unten).

Gedruckt auf REFUTURA FSC:
100% Recyclingpapier, «Blauer Engel»,
chlorfrei gebleicht, CO₂-neutral

Liebe Mitbürgerinnen Liebe Mitbürger

Am 26. September 2021 kommen die beiden Vorlagen zur Abstimmung:

- Ersatzbau «Magazin Birch» für Grün Schaffhausen
- Planungskredit «Duraduct mit Lift»

Ersatzbau «Magazin Birch» für Grün Schaffhausen

Grün Schaffhausen erfüllt vielfältige Aufgaben. Die Magazine sind heute auf mehrere Standorte verteilt. Einige befinden sich in einem baulich sehr schlechten Zustand und genügen den betrieblichen Anforderungen nicht mehr. Beim heutigen «Magazin Birch» an der Mühletalstrasse sollen die bisher auf verschiedene Standorte verteilten Magazine der «Grünanlagen West» sowie die Standorte «Magazin Birch» und «Forsthaus Neutal» zusammengeführt und ein Ersatzbau erstellt werden. Mehrere heutige Magazine und Lagerflächen können dadurch aufgehoben werden und Flächen von rund 13 000 m² stehen anschliessend für andere Nutzungen zur Verfügung. Der Ersatzneubau gewährleistet, dass die arbeits- und sicherheitsrechtlichen Anforderungen in einer zweckmässigen Infrastruktur erfüllt werden.

Mit der Vorlage wird ein Kredit in der Höhe von 13.92 Mio. Franken (Kostengenauigkeit von +/- 20%) beantragt.

Planungskredit «Duraduct mit Lift»

Das Duraduct, eine Brücke für den Fuss- und Veloverkehr, soll die beiden Quartie-

re «Geissberg» und «Breite» über das Mühletal verbinden. Mit einem Lift ins Mühletal sorgt die Brücke auch für die Anbindung in Richtung Bahnhof und Altstadt. Damit werden direktere Fusswege und Velorouten möglich, zudem sorgt das Duraduct für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und Entlastung des Strassenverkehrs. In einer Machbarkeitsstudie wurden die Kosten für das Duraduct auf rund 9.5 Mio. Franken geschätzt.

Im nächsten Schritt soll ein Bauprojekt erarbeitet werden, welches dem Volk zur Abstimmung vorgelegt werden wird. Hierfür hat der Grosse Stadtrat einen Planungskredit von 680 000 Franken bewilligt. Gegen diesen Beschluss hat ein überparteiliches Komitee das Referendum ergriffen, nachdem der Entscheid aufgrund einer Beschwerde dem fakultativen Referendum unterstellt wurde. Dies, weil bereits mit dem Budget 2018 200 000 Franken für ein Vorprojekt bewilligt und damit die Budgetkompetenzen des Grossen Stadtrats überschritten wurden.

Der Stadtrat und der Grosse Stadtrat empfehlen Ihnen, beiden Vorlagen zuzustimmen.

Weitere Informationen:

Weitere Informationen und Unterlagen zu den beiden Abstimmungen finden Sie auf www.stadt-schaffhausen.ch in der Rubrik Abstimmungen und Wahlen.

ERSATZBAU «MAGAZIN BIRCH» FÜR GRÜN SCHAFFHAUSEN

AUSGANGSLAGE

Grün Schaffhausen gestaltet und pflegt die städtischen Grün-, Sport- und Schulanlagen, Spielplätze, Friedhöfe, Rebflächen, Wälder und Naturschutzflächen. Neben der umfangreichen Grünpflege werden die Anlagen gereinigt, Beläge und Ausstattungen unterhalten und Reparaturen ausgeführt. Durch die Pflege und Entwicklung des Baumbestands erbringt Grün Schaffhausen einen wichtigen Beitrag für das Stadtklima, das Stadtbild und die Durchgrünung des Stadtgebiets. Die Wälder werden bewirtschaftet und gepflegt, damit ihre Funktionen wie Erholung, Naturschutz und Holznutzung nachhaltig gewährleistet sind. Die Pflege der Grünanlagen wird durch zwei Teams ausgeführt, die sich das Stadtgebiet geografisch in West und Ost aufteilen. Der Stadtwald ist seit Sommer 2020 ebenfalls in zwei Reviere – Revier West und Revier Ost – aufgeteilt. Für die Erfüllung der vielfältigen Aufgaben ist eine Infrastruktur notwendig, die sicheres und effizientes Arbeiten ermöglicht.

Die Magazine mit Werkstätten, Lagerräumen, Büros, Garderoben, Maschinen- und Fahrzeugunterständen sowie Werk- und Lagerflächen im Aussenbereich sind heute auf mehrere Standorte verteilt. Einige dieser Magazine befinden sich in

einem baulich sehr schlechten Zustand und sind nicht mehr effizient zu betreiben. Beim heutigen «Magazin Birch» an der Mühletalstrasse sollen deshalb die bisher auf verschiedene Standorte verteilten Magazine der «Grünanlagen West» sowie die Standorte «Magazin Birch» und «Forsthaus Neutal» zusammengeführt und ein Ersatzbau erstellt werden.

Bedarf

Der Ersatzbau «Magazin Birch» ist aus baulichen und betrieblichen Gründen notwendig und schafft freie Flächen, die für andere Entwicklungen genutzt werden können. Die bestehenden Gebäude weisen gravierende bauliche Mängel auf. Die Gebäude auf dem Areal «Birch» sind einsturzgefährdet und mussten an einigen Orten provisorisch unterfangen werden. Eine Sanierung ist nicht möglich. Das Magazin «Steig» wie auch das «Forsthaus Neutal» sind in schlechtem Zustand, nicht isoliert und für die Nutzung ungeeignet. Auch die ehemalige «Postgarage» an der Nordstrasse ist abbruchreif. Die Dachabdichtung ist defekt und muss regelmässig provisorisch repariert werden.

Beim Magazin «Steig» ist die Zufahrt durch das Wohnquartier sehr eng. Die Räume für Maschinen, Werkzeug und

Materialien sind klein und nicht effizient zu bewirtschaften. Die Sozialräume entsprechen nicht den arbeitshygienischen Vorschriften. Die Platzverhältnisse sind sehr eng und die sanitären Einrichtungen rudimentär. Der Garderoben- und Auf-

enthaltbereich befindet sich, mit einer schmalen steilen Holzterrasse erschlossen, über der Werkstatt. Im Brandfall wären die Rettungswege eingeschränkt. Ähnlich präsentiert sich die Situation im «Forsthaus Neutal».

Zustand der Gebäude des bestehenden «Magazin Birch»



Standort

Für die Evaluation des am besten geeigneten Standorts wurden Aufnahmen der bestehenden Infrastruktur erstellt und die Raumbedürfnisse erfasst. Weiter wurden die Auswirkungen auf die Betriebsorganisation beurteilt und die potenziellen Standorte geprüft. Dabei zeigte sich, dass der Standort «Birch» aufgrund der

Grösse, des Geländes, des bereits vorhandenen Kompostplatzes sowie der relativ kurzen Distanz zu den Einsatzorten die besten Voraussetzungen für einen Ersatzbau bietet.

Daher wurde die Planung für diesen Standort mit folgenden Zielen weitergeführt:

- Die Infrastruktureinrichtungen für «Grünanlagen West» und «Forstrevier Ost» werden am Standort «Birch» zusammengeführt.
- Die Standorte «Steig», «Nordstrasse» und «Belair-Scheune» sowie die Lagerplätze «Ebnetring» und «Solenbergstrasse» werden ersetzt.
- Der Forststützpunkt «Neutal» wird als Magazinstandort aufgehoben.
- Der Holzschnitzelschopf «Neutal» wird weiterbetrieben, da die Gebäudestruktur in gutem Zustand ist und der Ort sich für laute Hackarbeiten eignet. Der Lagerplatz für Kies und Humus am Standort «Neutal» wird weitergeführt.

Mit der Realisierung des Magazins «Birch» ist es möglich, Gebäude und Flächen von insgesamt rund 13 000 m² freizuspielen. Diese stehen für städtebauliche Entwicklungen, für andere städtische Nutzungen oder zur Abgabe an Dritte zur Verfügung.

Ziel

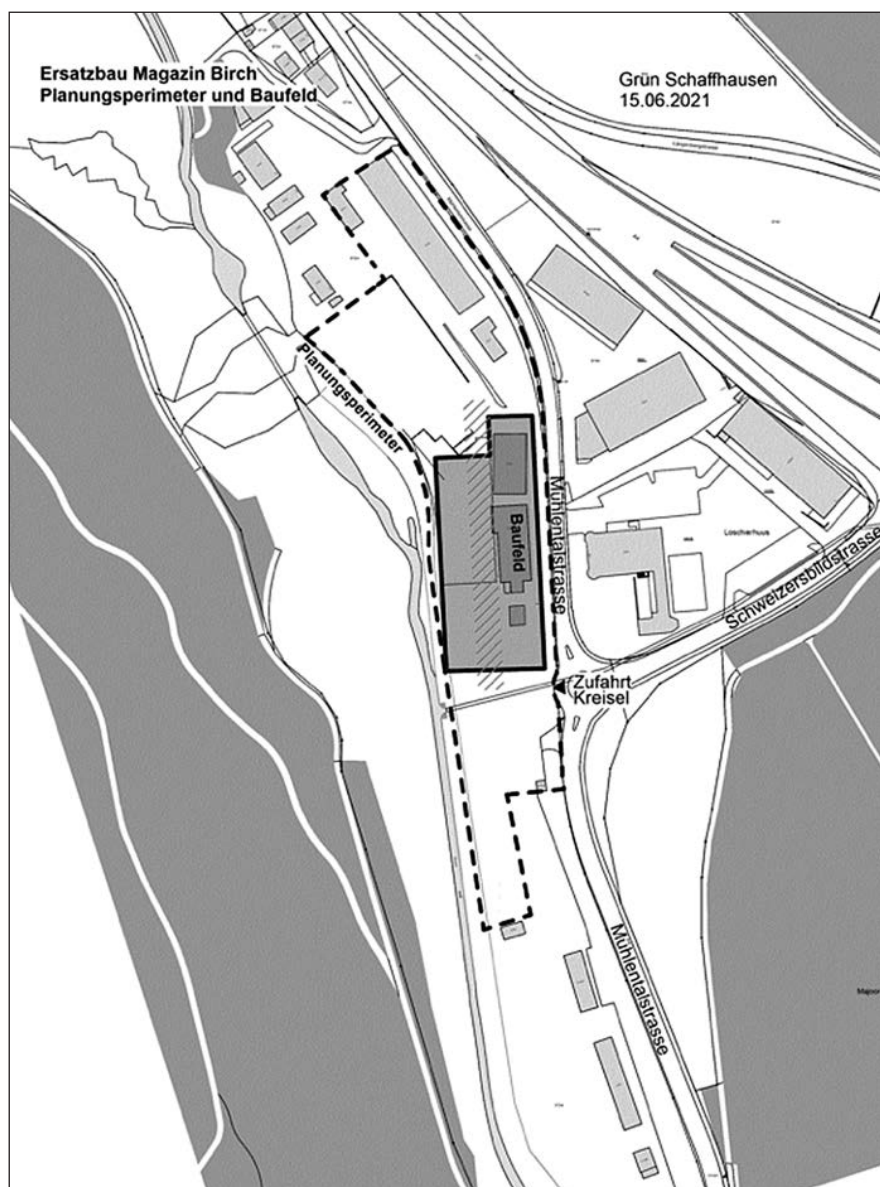
Mit der Sanierung und Optimierung der Infrastruktur sollen die Abläufe verbessert und Synergien (gemeinsame Sozialräume und Kleinwerkstatt für Grünanlagen und Wald, zentrale Lagerbewirtschaftung, Betrieb Kompost mit Personal vor Ort usw.) genutzt werden. Die Anforderungen an die Arbeitssicherheit können mit dem Ersatzbau gewährleistet werden. Weiter sollen der Standort und die Infrastruktur für zukünftige Bedürfnisse entwickelbar sein.

PROJEKT BESCHRIEB

Gesamtkonzept

Mit der Vorlage wird ein Verpflichtungskredit für den Ersatzbau inkl. Werkareal beantragt. Das Bauprojekt wird erst nach der Bewilligung des Kredits ausgearbeitet. Dieses Vorgehen entspricht dem Anliegen des vom Grossen Stadtrat am 21. August 2018 erheblich erklärten Postulats «Prozessanpassung Bauinvestitionen». Es orientiert sich am so genannten St. Galler Modell. Der Kanton St. Gallen hat bereits einige Projekte nach diesem Vorgehen umgesetzt. Das Vorgehen nach dem St. Galler Modell bedeutet, dass die Volksabstimmung vor der detaillierten Ausarbeitung des Projekts durchgeführt wird. So hat die Stimmbevölkerung die Möglichkeit, den strategischen Grundsatz und den dafür notwendigen Kredit zu genehmigen, bevor Kosten für die Ausarbeitung des detaillierten Bauprojekts anfallen. Der Stadtrat erachtet das vorliegende Projekt als geeignet, dieses Vorgehen anzuwenden. Als Grundlage für die Vorlage wurden die Rahmenbedingungen beim Standort sowie der erforderliche Raumbedarf festgehalten. In einer Machbarkeitsstudie wurden Funktionalität und Gebäudevolumen geklärt. Auf dieser Grundlage wurden anschliessend die approximativen Baukosten ermittelt.

Situationsplan



Raumprogramm

Die für den Betrieb notwendigen Flächen und die Anforderungen an die Räumlichkeiten wurden detailliert ermittelt und in einem Raumprogramm festgehalten. In einer Machbarkeitsstudie wurde geprüft, wie sich die Räume optimal anordnen und organisieren lassen. Auf dieser Grundlage wurden das Gebäudevolumen ermittelt und die Kosten approximativ hergeleitet. Im Betriebsgebäude sollen die Garderoben, Sanitäreinrichtungen, ein Büro, Werkstätten und Lagerräume untergebracht werden. Die unbeheizte Einstellhalle dient der Unterbringung von Fahrzeugen und Geräten sowie der Lagerung von Material und Werkzeugen.

Eine Gegenüberstellung der Gebäudenutzfläche des Ersatzbaus «Birch» mit der Summe der bereits heute im «Birch» genutzten Flächen und den an verschiedenen Orten aufgehobenen Flächen ergibt eine Zunahme der Gebäudenutzfläche um rund 750 m². Der Grund dafür liegt darin, dass in den heute genutzten Magazinen die arbeitsrechtlichen und arbeitshygienischen Anforderungen teilweise nicht erfüllt werden. Weiter muss ein Teil der Fahrzeuge heute draussen parkiert werden.

Durch die Konzentration der betrieblichen Einrichtungen im Ersatzbau können auch die Aussenflächen optimaler genutzt werden. Mit der räumlichen Zusammenlegung der Teams «Grünanlagen West» und «Forstrevier Ost» können die jährlichen Betriebskosten reduziert werden

(z. B. nur noch ein beheiztes Gebäude im Gegensatz zu heute vier Gebäuden).

Situation

Die Fahrzeugeinstellhalle und das Betriebsgebäude sollen sich gegenüberliegen. Erschlossen werden die Gebäude über die dazwischenliegende Werkgarage. So wird das Areal optimal genutzt. Die Lagerflächen befinden sich mehrheitlich nördlich der Gebäude. Die Personal- und Lieferantenzugänge sind südlich angeordnet. Der Parkplatz für die Mitarbeitenden liegt ausserhalb der Einzäunung und kann ausserhalb der Arbeitszeiten auch von Externen genutzt werden, z. B. für Elternabende der International School Schaffhausen.

Gebäudestandard

Die Machbarkeitsstudie sieht einfache und funktionale Gebäude vor. Bezüglich Energiestandard und Auswahl der Materialien sind die Richtlinien «Energie und Bauökologie der Stadt Schaffhausen» massgebend. So weit wie möglich sollen die Neubauten aus regionalem Holz erstellt werden. Die Beheizung soll über einen Kleinwärmeverbund erfolgen, der mit Holzsznitzeln aus den Stadtwäldern betrieben wird. Auf den Dächern des Betriebsgebäudes und des Fahrzeugunterstands sollen Solarthermie-Kollektoren und/oder eine Fotovoltaik-Anlage erstellt werden.

Werkareal

Die Werk- und Lagerflächen, die beispielsweise der Kompostierung und als

Materiallager dienen, werden beim Standort «Birch» zentral zusammengeführt. Für die Erschliessung des Areals wird eine neue Zufahrt Süd direkt aus dem Kreisell erstellt. Die bestehenden Zufahrten werden aufgehoben, da sie aus verkehrstechnischen Gründen heute so nicht mehr zulässig sind. Auf die ursprünglich geplante Zufahrt Nord soll gemäss der in der Baufachkommission diskutierten Kompromisslösung aus Kostengründen verzichtet werden. Ebenso wurde der Ausbau des Werkareals in Teilbereichen reduziert. Die damit verbundenen betrieblichen Einschränkungen werden als vertretbar beurteilt. Das gesamte Areal wird eingezäunt und mit Schiebetoren bei den Einfahrten versehen. Entlang der Mühllentalstrasse soll eine durchgehende Begrünung erfolgen.

fert. Die Zufahrten und weiteren Arbeiten für das Werkareal sind mit Kosten von 2.32 Millionen Franken ($\pm 20\%$) verbunden. Der Gesamtkredit inkl. Bauherrenreserve liegt damit bei insgesamt 13.92 Millionen Franken ($\pm 20\%$). Detaillierte Planungen starten erst nach der Kreditgenehmigung. Dieses Vorgehen hat den Vorteil, dass das Parlament und die Bevölkerung zu einem frühen Zeitpunkt entscheiden können. Aufgrund des frühen Planungsstands wird eine Bauherrenreserve von insgesamt 1.17 Millionen Franken festgelegt. Die Reserve sichert Unvorhergesehenes und Projektrisiken ab.

FINANZIELLE ASPEKTE

Investitionskosten

Die Kostenschätzung beziffert die Kosten für den Rückbau der bestehenden Gebäude von Grün Schaffhausen auf dem Areal «Birch», den Neubau des Betriebsgebäudes und der Einstellhalle sowie das Werkareal und die Erschliessung inkl. aller Honorare. Die Kostenschätzung basiert auf einer Machbarkeitsstudie, dem detaillierten Raumprogramm sowie auf Erfahrungs- und Kennwerten. Die so hergeleiteten Investitionskosten für das Betriebsgebäude und die Einstellhalle für Fahrzeuge und Geräte werden auf 11.6 Millionen Franken ($\pm 20\%$) bezif-

Investitionskosten Gebäude

		in Franken
Vorbereitungsarbeiten		430 000
Gebäude		8 760 000
Betriebsgebäude	– Rohbau	
Fahrzeugunterstand	– Elektroanlagen	
	– HLK	
	– Sanitäranlagen	
	– Aufzüge	
	– Ausbau	
	– Honorare	
Baunebenkosten	– Bewilligungen	270 000
	– Dokumentation	
	– Versicherung	
	– Übrige Baunebenkosten	
Ausstattung	– Geräte, Apparate	360 000
	– Möbel	
Bauherrenreserve 10 %		980 000
MwSt. (7.7 %)		800 000
Total Investitionen		11 600 000
(inkl. Reserve und 7.7 % MwSt.)		

Kostengenauigkeit: ± 20 %

Zürcher Baukostenindex Stand April 2020 = 101.1
(Basis April 2017 = 100)

Investitionskosten Werkareal

	in Franken
Vorbereitungsarbeiten	50 000
Werkareal	1 820 000
Zufahrten	– Trassenbauten (Tiefbau)
Werkgasse	– Leitungen
Lagerplätze	– Installationen
Parkierung	– Gartenanlagen
Begrünung	– Honorare
Umzäunung	
Baunebenkosten	60 000
	– Bewilligungen
	– Dokumentation
	– Versicherung
	– Übrige Baunebenkosten
Bauherrenreserve 10 %	190 000
MwSt. (7.7 %)	200 000
Total Investitionen (inkl. Reserve und 7.7 % MwSt.)	2 320 000

Kostengenauigkeit: ± 20 %

Zürcher Baukostenindex Stand April 2020 = 101.1
(Basis April 2017 = 100)

ZEITPLAN

Wenn die Stimmbevölkerung der Vorlage zustimmt, wird im Rahmen eines Gesamtleistungswettbewerbs das Projekt gesucht, das die Vorgaben in funktionaler und ästhetischer Sicht sowie im genehmigten Kreditrahmen am besten erfüllt. Erst dann wird das Bauprojekt erarbeitet. Die Umsetzung soll bis 2023 abgeschlossen werden.

HALTUNG DES STADTRATS

Der Ersatzbau «Magazin Birch» mit einem Betriebsgebäude, einer Einstellhalle und den notwendigen Werk- und Lagerflächen ist aus baulichen und betrieblichen Gründen notwendig. Die heute genutzten Gebäude sind teilweise einsturzgefährdet und die arbeitshygienischen Bedingungen kaum mehr zumutbar. Mit dem Ersatzneubau werden teilweise gravierende Mängel der Infrastruktur an mehreren Standorten behoben und die Stadt kann die arbeits- und sicherheitsrechtlichen Anforderungen wieder erfüllen. Grün Schaffhausen steht so für die Erfüllung ihrer Aufgaben in den Grünanlagen und den Wäldern ein praktischer, gut gelegener neuer Standort mit zweckmässiger Infrastruktur zur Verfügung. Mit der Konzentration der Infrastruktur für die Mitarbeitenden der Teams «Grünanlagen West» und «Forstrevier Ost» an einem Ort können Synergien genutzt und Betriebsabläufe optimiert werden. Mehrere heutige Standorte werden nach dem Umzug in den Ersatzbau frei und stehen

für städtebauliche Entwicklungen, für andere städtische Nutzungen oder zur Abgabe an Dritte zur Verfügung.

Der Stadtrat hat diese bedeutende Investition sorgfältig geprüft und festgestellt, dass der Ersatzneubau zur Erfüllung des Auftrags von Grün Schaffhausen unabdingbar ist. Der Bedarf wurde genau ermittelt und die anhand des detaillierten Raumprogramms hergeleiteten Kosten im Vergleich mit ähnlichen Bauten plausibilisiert. Bei einem Verzicht auf den Ersatzneubau müssten die Gebäude mit hohem Aufwand saniert oder schrittweise ersetzt werden.

Aus diesen Gründen empfiehlt der Stadtrat den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern, dem Kredit für den Ersatzbau «Magazin Birch» für Grün Schaffhausen zuzustimmen.

HALTUNG DES GROSSEN STADTRATS

Bei den Mitgliedern des Grossen Stadtrats herrschte Einigkeit darüber, dass mehrere heutige Standorte von Grün Schaffhausen für den Betrieb ungeeignet und die Unterkünfte für die Angestellten nicht mehr zeitgemäss sind. Dass Bedarf für einen Neubau besteht, war unbestritten. Der Kredit von 14.75 Millionen Franken der ursprünglichen Vorlage war einigen Mitgliedern der bürgerlichen Fraktionen jedoch zu hoch, weshalb im Auftrag der Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt nach Einsparungspotential gesucht wurde. Die

Stadt zeigte auf, dass mit dem Verzicht auf eine der beiden geplanten Zufahrten 830 000 Franken eingespart werden können. Der Sparvorschlag wurde so von der Fachkommission angenommen und dem Grossen Stadtrat unterbreitet. Die SP/JUSO-Fraktion sowie die glp/Grüne/CVP/EVP-Fraktion fanden die Kürzung nicht ideal, stimmten ihr aber zu. Die AL-Fraktion plädierte dafür, die

Vorlage in ihrer ursprünglichen Version mit dem höheren Kreditantrag anzunehmen. Die SVP/EDU- und die FDP-Fraktion unterstützten mehrheitlich die gekürzte Variante. In der Schlussabstimmung stimmte die grosse Mehrheit der Ratsmitglieder dem Kompromissvorschlag mit einem Verpflichtungskredit von 13.92 Millionen Franken zu.

■ ANTRAG

Der Stadtrat und mit 25 zu 3 Stimmen, bei 6 Enthaltungen, auch der Grosse Stadtrat empfehlen Ihnen, dem Verpflichtungskredit von 13.92 Millionen Franken (Basis Zürcher Baukostenindex Stand April 2020, 101.1 Punkte) für den Ersatzbau «Magazin Birch» für Grün Schaffhausen zu Lasten der Investitionsrechnung zuzustimmen.

Schaffhausen, 11. Mai 2021

Im Namen des Stadtrats

Der Stadtpräsident:
Peter Neukomm

Die Stadtschreiberin:
Yvonne Waldvogel

Im Namen des Grossen Stadtrats

Der Präsident:
Marco Planas

Die Sekretärin:
Sandra Ehrat

PLANUNGSKREDIT «DURADUCT MIT LIFT»

AUSGANGSLAGE

Das Duraduct, eine Brücke für den Fuss- und Veloverkehr, soll die beiden Quartiere «Geissberg» und «Breite» über das Mühltal verbinden. Für die Anbindung Richtung Bahnhof und Altstadt ist eine vertikale Verbindung mit einem Lift zum Duraduct vorgesehen. Damit wird auch der im Mühltal neu entstehende Stadtteil direkt an die beiden benachbarten Quartiere angebunden. Diese Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr schaffen neue attraktive Alternativrouten abseits stark befahrener Strassen und mit geringeren Höhendifferenzen. Damit soll die Verkehrssicherheit verbessert und der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs erhöht werden. Von der damit verbundenen Entlastung des Strassenverkehrssystems können alle Verkehrsträger profitieren.

Um die weitere Planung des Duraducts in Angriff nehmen und ein Bauprojekt ausarbeiten zu können, hat der Stadtrat am 12. November 2019 die Vorlage «Duraduct mit Lift, Planungskredit (Agglomerationsprogramm 1, Massnahme 33)» an den Grossen Stadtrat überwiesen. Dieser Planungskredit wurde vom Grossen Stadtrat am 19. Mai 2020 mit 19 zu 15 Stimmen gutgeheissen.

Am 22. Mai 2020 erhoben die beiden Grosse Stadträte Michael Mundt und Hermann Schlatter Beschwerde gegen die

sen Entscheid. Sie argumentierten, dass der Planungskredit aufgrund der Höhe der gesamten Planungskosten dem fakultativen Referendum zu unterstellen sei. Dies, weil bereits mit dem Budget 2018 eine erste Tranche von 200 000 Franken für die Ausarbeitung eines Vorprojekts genehmigt worden war und die beiden Beträge zusammengezählt werden müssten. Nachdem der Regierungsrat das Vorgehen des Stadtrats gestützt hatte, hat das Obergericht in zweiter Instanz die Beschwerde gutgeheissen und den Grossen Stadtrat angewiesen, den Planungskredit von 680 000 Franken dem fakultativen Referendum zu unterstellen. Dies hat der Grosse Stadtrat mit einem Beschluss vom 11. Mai 2021 gemacht, woraufhin ein überparteiliches Komitee, bestehend aus SVP, JSVP, FDP, EDU und JFSH, das Referendum ergriffen hat. Das Referendum ist am 11. Juni 2021 eingereicht worden und mit 1510 gültigen Unterschriften zustande gekommen, womit das Volk nun über den Planungskredit zu entscheiden hat.

Bisherige Abklärungen

Das «Duraduct mit Lift» ist Teil des Agglomerationsprogramms der 1. Generation des Bundes aus dem Jahr 2007. Es wurde vom Bund als Leuchtturmprojekt für den Langsamverkehr bezeichnet. Eine erste Machbarkeitsstudie wurde 2009 vom städtischen Baureferat in Auftrag gegeben. Die Anfang 2010 abgeschlos-

sene Studie empfahl eine Linienführung am Nordende der Stahlgiesserei. Im gleichen Jahr sprachen sich über 2600 Schaffhauserinnen und Schaffhauser mit einer Unterschriftensammlung beim Stadtrat für eine baldige Umsetzung des Projekts aus. Eine Befragung verschiedener Organisationen im Jahr 2016 ergab, dass diese durch das Projekt Duraduct «mehrheitlich Vorteile» sehen würden.

Im Jahr 2017 wurde die Planung der Fussgänger- und Velobrücke über das Mühlental wieder aufgenommen. Ausgehend von der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2010 wurden die Linienführung und die technischen Voraussetzungen überprüft und die Grundlagen für die anschliessende Durchführung eines Projektwettbewerbs erarbeitet.

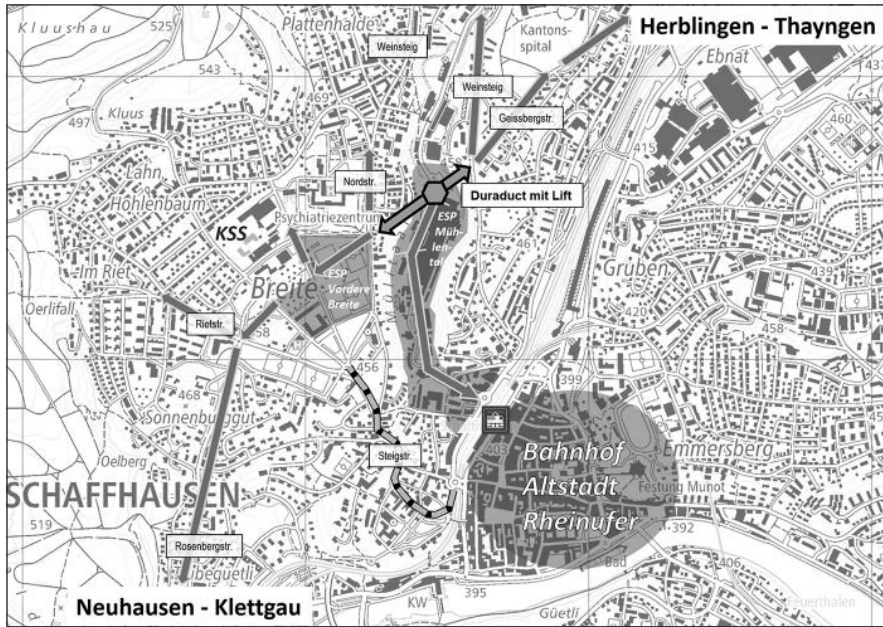


Abbildung: Die Fussgänger- und Velobrücke schafft direkte und sichere Verbindungen zwischen Quartieren und auf der regionalen Achse Neuhausen – Herblingen – Thayngen.

Ziele

Das «Duraduct mit Lift» verfolgt folgende Zielsetzungen:

- Die topographischen Widerstände (ca. 50m Höhendifferenz) werden reduziert und die Wegstrecken für den Fuss- und Veloverkehr verkürzt.
- Das Duraduct schafft eine attraktive Verbindung für den Veloverkehr von regionaler Bedeutung in Form einer neuen Veloroute Beringen «Enge» – Neuhausen am Rheinfall «Rosenbergstrasse» – «Breite» – «Duraduct» – «Geissbergstrasse» – «Spital» – Herblingen. Die Route befindet sich weitgehend abseits stark befahrener Strassen und weist bedeutend weniger Höhendifferenzen auf als die Route über das Stadtzentrum.
- Der Entwicklungsschwerpunkt Mühltal mit dem Areal «Stahlgiesserei» wird direkt an die Quartierinfrastrukturen auf der «Breite» und auf dem «Geissberg» (u. a. Kindergärten, Schulen, Spitäler, Sportanlagen etc.) angebunden.
- Das Duraduct bietet eine Alternative zur stark befahrenen «Steigstrasse» und «Lochstrasse».
- Das Duraduct ist ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der Ziele des Gesamtverkehrskonzepts der Stadt Schaffhausen und des Agglomerationsprogramms Schaffhausen.

Resultate Machbarkeitsstudie

Mit der Machbarkeitsstudie wurden die Realisierbarkeit der Fussgänger- und Ve-

lobrücke über das Mühltal grundsätzlich nachgewiesen und die aktuellen Randbedingungen geklärt.

Das «Duraduct mit Lift» dient der Verbindung vom Quartier «Geissberg» zu den Sport- und Freizeitangeboten im Quartier «Breite». Im Quartier «Breite» befindet sich zudem das Psychiatriezentrum und im Quartier «Geissberg» das Kantonsspital und die Cilag, welche mit dem Duraduct neu direkter für Personen aus dem gegenüberliegenden Quartier erreichbar werden. Der Umweg über den Bahnhof fällt durch das Duraduct weg.

In der Machbarkeitsstudie vom Januar 2010 wurden drei Linienführungen geprüft. Die mittlere Linie (hinter der Stahlgiesserei) stellte dabei zum einen die direkteste Verbindung der Quartiere «Geissberg» und «Breite» und zum anderen einen Kompromiss zwischen der nördlichen und der südlichen Wunschlinie dar.

Die Breite des Duraducts wurde in der Machbarkeitsstudie mit 3,0 Metern für den Fahr- und Gehweg so ausgelegt, dass genügend Platz bleibt zum Kreuzen einer Fussgängerin mit Gepäck oder eines Rollstuhlfahrers und eines Velos. Zusätzlich zum Geländer soll eine Absturzsicherung angebracht werden.

Die Gesamtlänge der neuen Brücke beträgt ca. 280 Meter. Das Bauwerk wurde mit drei Stützen berechnet. Im Mühltal befindet sich die Hauptstütze mit

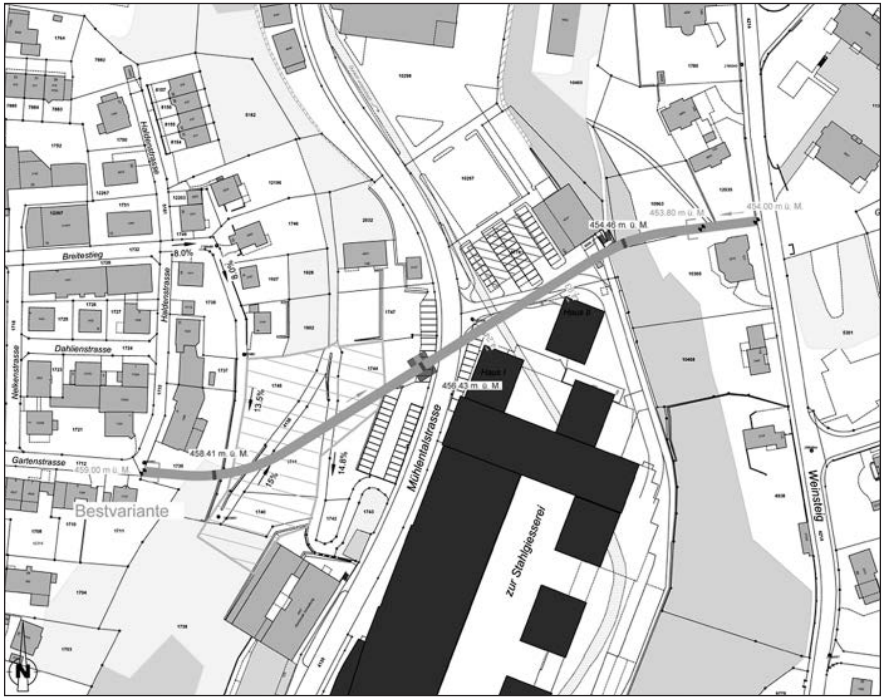


Abbildung: Mögliche Linienführung der «Bestvariante»

knapp 44 Metern Höhe, welche auch als Liftturm genutzt werden soll. Die anderen zwei Stützen liegen im Westen bei der «Gartenstrasse» und im Osten im Bereich «Weinsteig». Die definitiven Standorte werden in der weiteren Planung festgelegt.

Im Bereich der gewählten Linienführung «Mitte» wurden verschiedene Varianten geprüft. Die dargestellte Variante in der Abbildung wurde als Bestvariante empfohlen, da sie als einzige Variante die notwendigen Anforderungen bezüglich

des maximalen Gefälles erfüllt. Alternative Linienführungen wurden vertieft abgeklärt und unter den gegebenen Voraussetzungen als nicht realisierbar ausgeschlossen.

Weiteres Vorgehen

Nach der Bewilligung des Planungskredits durch das Volk kann als nächster Schritt ein Wettbewerb zur Ermittlung eines realisierbaren Projekts ausgeschrieben werden. Da das Projekt sowohl aus technischer als auch aus gestalterischer Sicht hohen Anforderungen zu genügen

hat und es städtebaulich von grosser Bedeutung ist, soll ein Projektwettbewerb durchgeführt werden, in dem Ingenieur- und Architekturbüros eingeladen werden, verschiedene Lösungsvarianten aufzuzeigen.

Nach der Auswahl des Siegerprojekts kann dieses als Bauprojekt ausgearbeitet und der Investitionskredit dem Volk zur Abstimmung vorgelegt werden. Mit der Volksabstimmung über den Investitionskredit ist in rund zwei Jahren zu rechnen. Weitere zwei bis drei Jahre wird es dauern, bis das Duraduct fertig gebaut ist.

Kosten und Finanzierung

Die voraussichtlichen Investitionskosten für das «Duraduct mit Lift» wurden in der Machbarkeitsstudie mit einer Genauigkeit von +/- 30% auf rund 9.5 Millionen Franken geschätzt. Darin enthalten sind auch die mit dieser Vorlage beantragten Planungskosten.

Im Jahr 2007 wurden beim Bund für das erste Agglomerationsprogramm 3.37 Millionen Franken für das «Duraduct mit Lift» angemeldet. Der voraussichtliche Bundesbeitrag wurde daraufhin mit 1.7 Millionen Franken berechnet. Die nun vorliegende Machbarkeitsstudie zeigt, dass die Kosten deutlich unterschätzt wurden. Mit der neuen Grobkostenschätzung von 9.5 Millionen Franken und einem Bundesbeitrag von 1.7 Millionen Franken betragen die voraussichtlichen Kosten von Stadt und Kanton zusammen 7.8 Millionen Franken.

Sowohl die Höhe der Investitionskosten als auch die Beiträge von Bund und Kanton werden in den folgenden Schritten konkretisiert und in der Investitionskreditvorlage definitiv ausgewiesen.

Planungskredit

Der hiermit beantragte Planungskredit in der Höhe von 680 000 Franken beinhaltet alle Arbeiten bis zum Abschluss des Bauprojekts. Diese umfassen das Wettbewerbsverfahren, die Planung des Bauprojekts und auch die Projektleitung durch Tiefbau Schaffhausen.

STELLUNGNAHME DES REFERENDUMSKOMITEES

Immer wieder kommt es in der Politik zu teuren Fehlplanungen, die nie umgesetzt werden. Für die Planung der Velobrücke will der Stadtrat Steuergelder in Höhe von insgesamt 880 000 Franken ausgeben – und das, obwohl aus Sicht des Referendumskomitees jetzt schon klar ist, dass dieses Projekt so gar nicht umsetzbar ist. Drohende Enteignungsverfahren und lange Rechtsstreitigkeiten sind vorprogrammiert.

Viel zu teuer!

Fast 10 Millionen Franken Steuergelder soll die Schaffhauser Luxus-Velobrücke kosten. Das ist für das Komitee unverhältnismässig. Andersorts werden ähnliche Brücken wesentlich günstiger gebaut. Das vergleichbare Projekt «Brücke Aatal» soll gemäss aktuellem Planungsstand für rund die Hälfte realisiert werden.

Gar nicht umsetzbar.

Die Velobrücke wird so nie gebaut werden können. Grund dafür ist, dass das Land für die Brückenköpfe gar nicht im Eigentum der Stadt ist. Die Eigentümerinnen und Eigentümer wollen nicht verkaufen. Statt mit den Leuten zu sprechen, droht das Baureferat mit einem Enteignungsverfahren. Jahrelange Rechtsstreitigkeiten drohen. Am Schluss stehen wir vor einem Scherbenhaufen.

Alternativen nicht geprüft.

Der Stadtrat und das Stadtparlament haben es verpasst, bessere Varianten an

geeigneteren und realisierbaren Standorten zu prüfen. Zwei Schräglifte beidseitig des Mühltals kosten nur Bruchteile dieser Velobrücke.

Hohe Planungskosten nicht in den Sand setzen.

Rund 880 000 Franken wird das unseres Erachtens nicht realisierbare Projekt an reinen Planungskosten verschlingen. Nur mit einem Nein kann verhindert werden, dass Steuergelder in den Sand gesetzt werden und der Weg frei wird für ein umsetzbares, vernünftiges und finanzierbares Projekt.

Das letzte Wort sollen Sie als Stimmbürgerin und Stimmbürger haben!

Die Mehrheiten in Stadtrat und Stadtparlament wollten den Entscheid über die übertrieben hohen Planungskosten ohne Volksabstimmung fällen. Erst mit dem weitsichtigen Obergerichtsentscheid wurde das Parlament beauftragt, seinen Beschluss zu korrigieren und diesen dem Referendum zu unterstellen. Nur dank dem beherzten Einsatz des überparteilichen Komitees aus SVP, FDP, EDU, JSVP und JFSH haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger die Möglichkeit, der missratenen Planung einen Riegel zu schieben und den Weg für eine umsetzbare Lösung frei zu machen.

HALTUNG DES STADTRATS

Damit das Verkehrssystem in Schaffhausen auch mit wachsender Mobilität funktionsfähig bleibt, muss das Wachstum über flächeneffiziente Verkehrsmittel erfolgen. Die einfachere Überwindung von Steigungen zu Fuss sowie durchgehende, sichere Wege für den Fuss- und Veloverkehr sind zwei zentrale Ziele, die mit dem Duraduct erreicht werden können. Darüber hinaus wird das Duraduct als Zeichen für eine fortschrittliche Stadt über die Stadtgrenzen hinaus wirken.

Das «Duraduct mit Lift» bringt vielfältige Mehrwerte:

- Die Verbindung der Quartiere «Geissberg-Hochstrasse», «Mühlental» und «Breite» sowie die Anbindung an die Altstadt über das Mühlental schafft direktere und sicherere Schul- und Arbeitswege.
- Die Sportstätten auf der «Breite» und im «Schweizersbild» sowie das Kantonsspital werden aus verschiedenen Quartieren direkter erreichbar.
- Die Verkehrssicherheit wird deutlich verbessert für alle, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind.
- Die sichere und direkte Verbindung ermöglicht eine Verlagerung zum Fuss- und Veloverkehr und somit eine Entlastung des Strassenverkehrs.

Dem Stadtrat ist bewusst, dass das Projekt auch Herausforderungen mit sich bringt:

- Die Kosten werden auf rund 9.5 Milli-

onen Franken geschätzt. Erst mit der anstehenden Planung wird jedoch ein konkretes Projekt erarbeitet und werden die effektiven Kosten überprüft. Den Kosten steht ein grosser Nutzen für den Verkehr und die Lebensqualität gegenüber. Durch die Mitfinanzierung von Bund und Kanton reduziert sich die finanzielle Belastung für die Stadt deutlich.

- Privates Grundeigentum ist von der Realisierung des Projekts betroffen. Aktuell ist das Ausmass der Beanspruchung privater Grundstücke noch nicht bekannt, da erst mit dem Wettbewerb ein konkretes Projekt erarbeitet wird. Die Anliegen der Anstösserinnen und Anstösser werden bei der Projektierung aufgenommen und soweit möglich berücksichtigt. Es ist dem Stadtrat und allen Projektbeteiligten ein Anliegen, eine einvernehmliche Lösung zu finden.

Nachdem in der Machbarkeitsstudie verschiedene Varianten geprüft wurden, soll nun im nächsten Schritt mit dem Wettbewerb ein überzeugendes Projekt ausgearbeitet werden. Der Stadtrat ist überzeugt, dass die Vorteile des «Leuchtturmprojekts» überwiegen und der nächste Schritt für eine attraktive und sichere Fuss- und Veloverbindung angegangen werden soll. Bei einer Ablehnung des Planungskredits wäre eine Umsetzung und Mitfinanzierung des Projekts durch Bund und Kanton im Rahmen des Agglomerationsprogramms 1. Generation nicht mehr möglich.

HALTUNG DES GROSSEN STADTRATS

In der Sitzung vom 19. Mai 2020 wurde der Planungskredit für das Duraduct von den Ratsmitgliedern kontrovers diskutiert. Die Fraktionen der SP/JUSO, der AL und der glp/Grüne/CVP/EVP argumentierten, die Zeit sei mehr als reif, um Investitionen in den Langsamverkehr zu tätigen. Die Brücke biete eine sichere und direkte Verbindung für Fussgängerinnen und Fussgänger, den Veloverkehr, Schulkinder und Sporttreibende und werde die angespannte Verkehrslage an der Steigstrasse und der Lochstrasse deutlich entschärfen. Die Brücke könne wesentlich dazu beitragen, dass der Autoverkehr innerhalb der Stadt nicht mehr wächst und die Strassen entlastet werden. Das Preis-Leistungs-Verhältnis stimme und die Kosten hierfür würden sich lohnen, angesichts des Gewinns von mehr Sicherheit, weniger CO₂-Ausstoss, weniger Verkehr, weniger Lärm und mehr Lebensqualität.

Gegen den Planungskredit für das Duraduct sprachen sich die Fraktionen der SVP/JSVP/EDU und der FDP/JFSH aus. Sie erachteten das Duraduct als Luxusprojekt mit zu hohen Kosten. In Zeiten des E-Bikes seien topografische Höhenunterschiede keine Behinderungen mehr und rechtfertigten solch hohe Investitionen nicht. Zudem wollten sie dem Planungskredit nur zustimmen, wenn dieser dem Volk zur Abstimmung vorgelegt wird. Einen entsprechenden Antrag lehnte der Grosse Stadtrat ab. Ein weiteres

Argument gegen den Planungskredit war, dass bisher keine Lösung mit den Landeigentümerinnen und -eigentümern gefunden worden sei. Die Stadt könne die weitere Planung erst fortsetzen, wenn sie sich auf beiden Seiten des Mühlentals Grundstücke für die Realisation der Brückenköpfe gesichert habe, ansonsten drohe die Enteignung. Die Befürworter vertraten dagegen die Meinung, dass erst klar sein müsse, wie das Duraduct gebaut werden könne, bevor abschliessende Verhandlungen mit den Grundeigentümern geführt werden könnten.

In der Schlussabstimmung vom 19. Mai 2020 wurde der Planungskredit in der Höhe von 680 000 Franken vom Grosse Stadtrat mit 19 zu 15 Stimmen bewilligt.

An der Sitzung des Grossen Stadtrats vom 11. Mai 2021 hatte der Grosse Stadtrat gemäss Entscheid des Obergerichts darüber zu entscheiden, den Planungskredit dem fakultativen Referendum zu unterstellen. Diesem Antrag stimmte eine Mehrheit mit 25 zu 7 Stimmen, bei 2 Enthaltungen, zu. Ein Antrag der FDP-Fraktion auf Rückweisung der gesamten Vorlage an den Stadtrat fand keine Mehrheit.

■ ANTRAG

Der Stadtrat und mit 19 zu 15 Stimmen auch der Grosse Stadtrat empfehlen Ihnen, dem Planungskredit «Duraduct mit Lift» in der Höhe von 680'000 Franken zuzustimmen.

Schaffhausen, 19. Mai 2020

Im Namen des Stadtrats

Der Stadtpräsident:

Peter Neukomm

Die Stadtschreiberin:

Yvonne Waldvogel

Im Namen des Grossen Stadtrats

Der Präsident:

Marco Planas

Die Präsidentin im Jahr 2020:

Nicole Herren

Die Sekretärin:

Sandra Ehrat

KURZFASSUNG

ERSATZBAU «MAGAZIN BIRCH» FÜR GRÜN SCHAFFHAUSEN

Grün Schaffhausen erfüllt vielfältige Aufgaben zur Gestaltung und Pflege der städtischen Grün-, Sport- und Schulanlagen, von Spielplätzen, Friedhöfen, Rebflächen, Wäldern und Naturschutzflächen. Die Magazine mit Werkstätten, Büros, Garderoben, Maschinen- und Fahrzeugunterständen sowie Werkflächen im Aussenbereich sind heute auf mehrere Standorte verteilt. Einige dieser Magazine befinden sich in einem baulich sehr schlechten Zustand und sind nicht mehr effizient zu betreiben. Beim heutigen «Magazin Birch» an der Mühentalstrasse sollen die bisher auf verschiedene Standorte verteilten Magazine der «Grünanlagen West» sowie die Standorte «Magazin Birch» und «Forsthaus Neutal» zusammengeführt und ein Ersatzbau erstellt werden. Mehrere heutige Magazine und Lagerflächen können anschliessend aufgehoben und dadurch Flächen von rund 13 000 m² für andere Nutzungen zur Verfügung gestellt werden.

Mit der Konzentration der Infrastruktur können Synergien genutzt und Betriebsabläufe optimiert werden. Der Ersatzneubau ist aufgrund des Zustands der bestehenden Magazine dringend notwendig. Die arbeits- und sicherheitsrechtlichen Anforderungen sollen in einem zweckmässigen Ersatzneubau si-

chergestellt werden. Das Projekt umfasst das Betriebsgebäude für die beiden Teams «Grünanlagen West» und «Forstrevier Ost» sowie eine Einstellhalle für Fahrzeuge und Geräte. Darüber hinaus werden auf dem Werkareal die notwendigen Flächen für Materiallager, Kompostierung usw. zusammengeführt. Mit der Vorlage wird ein Kredit in der Höhe von 13.92 Mio. Franken (Kostengenauigkeit von +/- 20%) beantragt.

Im Grossen Stadtrat herrschte Einigkeit darüber, dass Bedarf für einen Neubau besteht. Der Kredit von 14.75 Millionen Franken der ursprünglichen Vorlage war einigen Mitgliedern der bürgerlichen Fraktionen jedoch zu hoch. Die Stadt zeigte auf, dass mit dem Verzicht auf eine der beiden geplanten Zufahrten 830 000 Franken eingespart werden können. Die SP/JUSO-Fraktion sowie die glp/Grüne/CVP/EVP-Fraktion fanden die Kürzung nicht ideal, stimmten ihr aber zu. Die AL-Fraktion plädierte dafür, die Vorlage in ihrer ursprünglichen Version mit dem höheren Kreditantrag anzunehmen. Die SVP/EDU- und die FDP-Fraktion unterstützten mehrheitlich die gekürzte Variante. In der Schlussabstimmung stimmte die grosse Mehrheit der Ratsmitglieder dem Kompromissvorschlag mit einem Verpflichtungskredit von 13.92 Millionen Franken zu.

Der Stadtrat und mit 25 zu 3 Stimmen, bei 6 Enthaltungen, auch der Grosse Stadtrat empfehlen Ihnen, der Vorlage zuzustimmen.

KURZFASSUNG

PLANUNGSKREDIT

«DURADUCT MIT LIFT»

Das Duraduct ist eine Brücke für den Fuss- und Veloverkehr, welche die beiden Quartiere «Geissberg» und «Breite» über das Mühltal verbinden soll. Mit einem Lift ins Mühltal sorgt die Brücke auch für die Anbindung in Richtung Bahnhof und Altstadt und des im Mühltal neu entstehenden Stadtteils. Diese Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr schaffen neue attraktive Alternativrouten, weitgehend abseits stark befahrener Strassen und mit geringeren Höhendifferenzen. Damit soll die Verkehrssicherheit verbessert und der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs erhöht werden.

Von der damit verbundenen Entlastung des Strassenverkehrssystems können alle Verkehrsträger profitieren.

Die voraussichtlichen Investitionskosten für das Duraduct wurden in der Machbarkeitsstudie mit einer Genauigkeit von +/- 30% auf 9.5 Millionen Franken geschätzt (inkl. der hier beantragten Planungskosten). Als Massnahme des ersten Agglomerationsprogramms wird der Bund den Bau des «Duraducts mit Lift» mit 1.7 Millionen Franken unterstützen. Die verbleibenden Kosten von 7.8 Millionen Franken tragen Kanton und Stadt je zur Hälfte.

Nach der Bewilligung des Planungskredits durch das Volk kann als nächster Schritt ein Wettbewerb zur Ermittlung

des besten Projekts ausgeschrieben werden. Für die Durchführung des Wettbewerbs und die Ausarbeitung des Bauprojekts hat der Grosse Stadtrat einen Planungskredit von 680 000 Franken bewilligt. Gegen diesen Beschluss hat ein überparteiliches Komitee das Referendum ergriffen, nachdem das Obergericht aufgrund einer Beschwerde den Grossen Stadtrat angewiesen hat, der Beschluss sei dem fakultativen Referendum zu unterstellen. Dies, weil bereits mit dem Budget 2018 200 000 Franken für die Erarbeitung eines Vorprojekts gesprochen wurden und damit die Budgetkompetenz des Grossen Stadtrats überschritten wurde. Wird der Planungskredit befürwortet, wird ein Bauprojekt erarbeitet und dem Volk zur Abstimmung vorgelegt werden.

Im Grossen Stadtrat wurde der Planungskredit für das Duraduct kontrovers diskutiert. Von den Fraktionen der SP/JUSO, der glp/Grüne/CVP/EVP und der AL wurde das Projekt als längst fällige Investition in den Fuss- und Veloverkehr befürwortet, welches zu einer Entlastung des Autoverkehrs in der Stadt führe. Die Fraktionen der FDP/JFSH und der SVP/JSVP/EDU störten sich an der Höhe der voraussichtlichen Baukosten sowie dem Umstand, dass bisher keine Zusicherung für Landkäufe für die Brückenköpfe vorliegt.

Der Stadtrat und mit 19 zu 15 Stimmen auch der Grosse Stadtrat empfehlen Ihnen, dem Planungskredit «Duraduct mit Lift» in der Höhe von 680 000 Franken zuzustimmen.