

**STADTRAT**

STADTHAUS  
8200 SCHAFFHAUSEN  
TEL. 052 - 632 51 11  
FAX 052 - 632 52 53

An den  
Grossen Stadtrat  
8200 Schaffhausen

Vorlage des Stadtrates vom 30. November 2010

# Agglomerationsprogramm Schaffhausen



## Orientierungsvorlage

- *Übersicht*
- *Städtische Massnahmen*
- *Finanzierung*

## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Einleitung und Rahmen .....</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Gesetzliche Rahmenbedingungen .....</b>	<b>6</b>
2.1.	Gesetzesgrundlagen des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen .....	6
2.2.	Zweck und Umsetzung der Agglomerationsprogramme .....	7
<b>3.</b>	<b>Aktueller Stand .....</b>	<b>9</b>
3.1.	Aktueller Stand auf Bundesebene .....	9
3.2.	Aktueller Stand auf kantonaler Ebene .....	9
3.3.	Beurteilung des Agglomerationsprogramms Schaffhausen .....	10
<b>4.</b>	<b>Das Agglomerationsprogramm Schaffhausen .....</b>	<b>12</b>
4.1.	Situationsanalyse: Rahmenbedingungen und Annahmen .....	12
4.2.	Zielsetzungen .....	13
4.3.	Trägerschaft und Entstehung des Agglomerationsprogramms Schaffhausen .....	13
<b>5.</b>	<b>Das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Schaffhausen .....</b>	<b>15</b>
<b>6.</b>	<b>Massnahmen mit Beteiligung der Stadt Schaffhausen .....</b>	<b>17</b>
6.1.	Vorbemerkungen .....	17
6.2.	Nicht-Infrastrukturmassnahmen .....	20
6.2.1.	<i>Entwicklungsschwerpunkte ESP</i> .....	20
6.2.2.	<i>Festlegung von Standorten für verkehrsentensive Einrichtungen</i> .....	21
6.2.3.	<i>Nicht-Infrastrukturmassnahmen Verkehr</i> .....	22
6.3.	Infrastrukturmassnahmen .....	25
6.3.1.	<i>Infrastrukturmassnahmen mit Mitfinanzierung durch den Bund (A-Liste)</i> ...	25
6.3.2.	<i>Infrastrukturmassnahmen mit Mitfinanzierung durch den Bund (B-Liste)</i> ...	41
6.3.3.	<i>Eigenleistungen durch Agglomeration</i> .....	41
<b>7.</b>	<b>Bezug zur Orientierungsvorlage Wohnraumentwicklung Schaffhausen .....</b>	<b>44</b>
<b>8.</b>	<b>Kosten und Finanzierung .....</b>	<b>45</b>
8.1.	Programmkosten und Bundesbeteiligung .....	45
8.2.	Projektentwicklung und Kostenbeteiligung Kanton .....	45
8.2.1.	<i>Projektentwicklung</i> .....	46
8.2.2.	<i>Kostenbeteiligung des Kantons an Massnahmen der Gemeinden</i> .....	46
8.2.3.	<i>Kostenbeteiligung der Gemeinden an Massnahmen des Kantons</i> .....	47
8.3.	Kostenbeteiligung der Stadt Schaffhausen .....	48
<b>9.</b>	<b>Projektentwicklung mit dem Bund .....</b>	<b>49</b>
9.1.	Leistungsvereinbarung .....	49
9.2.	Finanzierungsvereinbarung .....	49
9.3.	Projektkoordination .....	50
<b>10.</b>	<b>Anträge .....</b>	<b>51</b>
<b>11.</b>	<b>Anhang .....</b>	<b>52</b>
11.1.	Agglomerationsprogramm Schaffhausen: Infrastrukturmassnahmen der A-Liste des Bundes (in Mio. Fr.) .....	52
11.2.	Agglomerationsprogramm Schaffhausen: Übersicht über die Massnahmen mit Beteiligung der Stadt .....	54

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Mitglieder des Grossen Stadtrates

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen eine Orientierungsvorlage zur Umsetzung des 'Agglomerationsprogramms Schaffhausen plus'<sup>1</sup>. Die Orientierungsvorlage vermittelt eine Übersicht über die Grundlagen und Zielsetzungen des nach den Bundesvorgaben erstellten Agglomerationsprogramms und wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Gemeinden Neuhausen am Rheinfall, Beringen und Thayngen erarbeitet. Die Orientierungsvorlage ist mit dem zeitgleich vorliegenden Bericht und Antrag des Kantons zum Programm Agglomerationsverkehr verknüpft und ist im Zusammenhang mit diesem zu betrachten. In der Vorlage werden die Entstehung und die Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms dargestellt sowie die von der Stadt Schaffhausen mitzufinanzierenden Massnahmen des Programms Agglomerationsverkehr im Detail beschrieben und erläutert. Gleichzeitig werden die Finanzierung und die Projektabwicklung dargelegt.

Bereits an dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass die Kosten aller Massnahmen des Agglomerationsprogramms Schaffhausen im aktuellen Finanzplan der Stadt bereits berücksichtigt sind. Wie in den Legislaturzielen des Stadtrates festgehalten, spricht sich der Stadtrat für eine Weiterentwicklung der Verkehrsangebote aus, welche auf die Stadtentwicklung abgestimmt sind. Durch die in der vorliegenden Orientierungsvorlage vorgestellten städtischen Massnahmen wird das moderate Wachstum, welches in der im Sommer 2010 vorgestellten Orientierungsvorlage Wohnraumentwicklung Schaffhausen angestrebt wird, abgefangen. Gleichzeitig führen die vorgeschlagenen Massnahmen zu einer Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Lebensqualität in der Stadt und tragen auf diese Weise dazu bei, den Trend zur Zersiedlung einzudämmen. Dazu leistet das Agglomerationsprogramm auch einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der energiepolitischen Ziele der Stadt.

---

<sup>1</sup> Im Folgenden wird statt 'Agglomerationsprogramm Schaffhausen plus' durchgehend der abgekürzte Begriff 'Agglomerationsprogramm Schaffhausen' verwendet. Das 'Plus' steht dafür, dass die erweiterte Agglomeration Schaffhausen und nicht nur der Perimeter gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) in die Überlegungen einbezogen wurde. Der Kanton verwendet in seiner Vorlage den sinngemäss zu verstehenden Begriff 'Programm Agglomerationsverkehr', entsprechend dem Gesetzesbegriff im Infrastrukturfondsgesetz.

## 1. Einleitung und Rahmen

Im Sinne einer ersten Übersicht soll in diesem Abschnitt vorgestellt werden, worum es bei der Orientierungsvorlage „Agglomerationsprogramm Schaffhausen“ geht und welche Ziele der Stadtrat mit der Vorlage verfolgt.

Das Agglomerationsprogramm Schaffhausen umfasst eine umfangreiche Liste von Infrastrukturmassnahmen, mit denen die bestehende Verkehrsinfrastruktur im Hinblick auf die von Kanton und Gemeinden angestrebte Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung optimiert und verbessert werden soll.

Der Stadtrat hat in der Orientierungsvorlage zur Wohnraumentwicklung vom Juli 2010 aufgezeigt, mit welchen Massnahmen das in den Legislaturzielen als Schwerpunkt aufgeführte „kontinuierliche Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum“ (LSP 1.1) erreicht werden soll. Das angestrebte moderate Wachstum wird zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens führen. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms, welche auf städtischer Ebene im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts der Stadt Schaffhausen entwickelt wurden, sind unerlässlich um die steigende Mobilität effizient und umweltverträglich abzuwickeln. Mit den Investitionen in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll die Standortgunst von Schaffhausen als gut erreichbare Wohn- und Arbeitsstadt langfristig sichergestellt werden. Darüber hinaus können mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms Schaffhausen verschiedene Mängel in der Verkehrsinfrastruktur behoben und bedeutende städtebauliche Verbesserungen erzielt werden, z.B. mit der Umgestaltung der Rheinuferstrasse.

Das Agglomerationsprogramm Schaffhausen hat in der Prüfung durch den Bund gute bis sehr gute Noten erhalten. Der Bund sieht für die beitragsberechtigten Projekte des Agglomerationsprogramms Schaffhausen einen Beitragsatz von 40 % vor, was dem höchsten gewährten Beitragsatz entspricht<sup>2</sup>. Ergänzend beabsichtigt der Kanton, die Hälfte der verbleibenden Kosten zu übernehmen. Er hat hierfür dem Kantonsrat am 23. November 2010 einen Bericht und Antrag unterbreitet, welcher die für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms erforderlichen Gesetzesänderungen, sowie einen Rahmenkredit für den Bau der ersten Etappe der S-Bahn Schaffhausen umfasst. Somit müssen in der Regel nur 30 % der Investitionssumme von der Stadt Schaffhausen selbst getragen werden – eine einmalige Chance für die Stadt, ihre Verkehrsinfrastrukturen mit einem tragbaren Aufwand den zukünftigen Erfordernissen anzupassen.

Die Projekte des Agglomerationsprogramms sind aus einer gesamtheitlichen Sicht entstanden. Alle Verkehrsträger – motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr (Fussgänger und Veloverkehr) sind in die Konzeptentwicklung einbezogen und aufeinander abgestimmt worden. Ziel ist es, ein sich ergänzendes und nicht konkurrenzierendes Gesamtverkehrssystem zu schaffen. Die beabsichtigte Wirkung kann jedoch nur mit einer möglichst vollständigen Realisierung der Massnahmen erzielt werden. Deshalb dürfen die Mass-

---

<sup>2</sup> Der Höchstsatz gemäss Bundesgesetzgebung beträgt 50 %. Dieser Beitragsatz wurde aber von keinem der eingereichten Programme erreicht.

nahmen nicht isoliert betrachtet werden, sondern müssen immer im Kontext – als Netzelement eines Gesamtkonzepts – gesehen werden. Werden einzelne Massnahmen nicht realisiert, so wird die Gesamtwirkung geschwächt. Die Beiträge des Bundes an ein allfälliges Folgeprogramm (Agglomerationsprogramm 2. Generation) können in diesem Fall niedriger ausfallen. Für das vorliegende Programm sind die Beiträge des Bundes indes unabhängig vom Grad der Umsetzung verbindlich zugesichert.

Die vorliegende Orientierungsvorlage schafft Klarheit über die politischen Rahmenbedingungen, welche massgebend waren für die Entwicklung des Agglomerationsprogramms Schaffhausen, zeigt die Verknüpfung der Massnahmen untereinander auf und gibt eine Übersicht über die zeitliche Realisierung und die erforderlichen Finanzmittel. Mit der umfassenden Darstellung des Agglomerationsprogramms in einer Orientierungsvorlage soll eine breit abgestützte politische Meinungsbildung angestossen werden. Daraufhin werden zum Zeitpunkt der Realisierung der einzelnen Projekte Einzelvorlagen zur Finanzierung vorgelegt oder die Mittel über den ordentlichen Budgetweg bereitgestellt. Im Budget 2011 sind als erste Projekte des Agglomerationsprogramms der Kreisel Rheinhardstrasse und die Aufweitung der Löwengässchen-Unterführung enthalten.

Der Stadtrat lädt den Grossen Stadtrat und die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Schaffhausen ein, mit dem Agglomerationsprogramm die Weichen für eine zeitgemässe Verkehrserschliessung der Stadt zu stellen und die Standortgunst von Schaffhausen als gut erreichbare Wohn- und Arbeitsstadt langfristig zu sichern.

## 2. Gesetzliche Rahmenbedingungen<sup>3</sup>

### 2.1. Gesetzesgrundlagen des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen

Das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG; SR 725.13) ist am 1. Januar 2008 in Kraft getreten. Der Infrastrukturfonds stellt während 20 Jahren 20,8 Milliarden Franken für folgende vier Bereiche bereit (Preisstand 2005, ohne Berücksichtigung der Teuerung und Mehrwertsteuer):

- Fertigstellung Nationalstrassennetz: 8,5 Milliarden Franken
- Engpassbeseitigung im bestehenden Nationalstrassennetz: 5,5 Milliarden Franken
- Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen: 6 Milliarden Franken
- Beiträge an die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen: 0,8 Milliarden Franken.

Die Mittel des Infrastrukturfonds dienen der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der Mobilität, welche für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlich ist. Der Einsatz der Mittel basiert auf einer Gesamtschau des Verkehrs, die alle Verkehrsträger und -mittel mit ihren Vor- und Nachteilen einbezieht, die langfristige Finanzierbarkeit und die Finanzlage der öffentlichen Hand berücksichtigt, die Koordination mit der Siedlungsentwicklung und den Schutz der Umwelt beachtet sowie eine angemessene Berücksichtigung der Landesteile anstrebt.

In den Städten und Agglomerationen besteht landesweit ein dringender Bedarf an Strassen und an Schieneninfrastrukturen zur Verbesserung des Verkehrssystems. Ein gut funktionierender Agglomerationsverkehr dient der Lebensqualität der Bevölkerung und der Stärkung des Wirtschaftsstandortes. Mit Inkraftsetzung des Infrastrukturfondsgesetzes hat die Bundesversammlung 2,559 Milliarden Franken für dringende und baureife Projekte zur Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen freigegeben. Gemäss IFG muss der Bundesrat der Bundesversammlung spätestens zwei Jahre nach dem Inkrafttreten des Gesetzes ein Programm zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen (Programm Agglomerationsverkehr) vorlegen.

Es ist unbestritten, dass es für den Zeithorizont von 20 Jahren nicht möglich ist, bereits jetzt ein abschliessendes Bauprogramm zu entwickeln. Deshalb werden die Mittel vom Bund in Etappen freigegeben. Die erste Etappe umfasst die Mittelfreigabe für Projekte ab 2011. Weitere Mittelfreigaben sind ab 2015, 2019 und 2023 geplant. Im Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 11. November 2009 zeigt der Bundesrat auf, wie er die verbleibenden 3,441 Milliarden Franken für Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen in den nächsten zwei Jahrzehnten nutzen will. Das Parlament hat den entsprechenden Bundesbeschluss am 21. September 2010 genehmigt.

---

<sup>3</sup> Kapitel 2 bis 4 wurden von der kantonalen Vorlage übernommen und in einigen wenigen Punkten ergänzt.

Grundlage für die Vorlage des Bundes sind die von den Trägerschaften eingereichten Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung. Im Kanton Schaffhausen besteht die Trägerschaft aus dem Verein Agglomeration Schaffhausen (VAS). Ein Agglomerationsprogramm umfasst eine Analyse der aktuellen und zukünftigen Verkehrs- und Siedlungssituation in der Agglomeration, zeigt den Handlungsbedarf auf und leitet in einer Gesamtplanung für die Bereiche Verkehr und Siedlung die infrastrukturellen und nicht-infrastrukturellen Massnahmen ab, mit denen das Verkehrssystem langfristig verbessert werden kann.

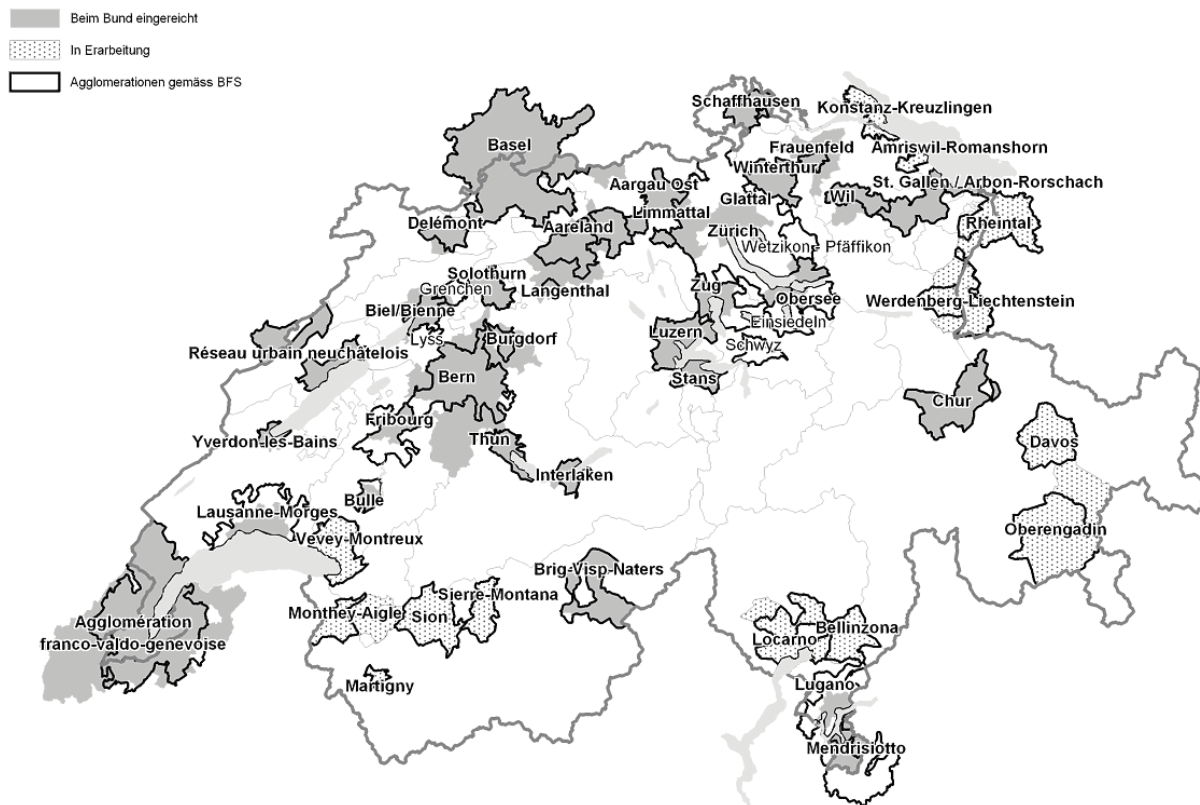


Abbildung 1: Eingereichte Agglomerationsprogramme (Finanzierungsgesuche)

## 2.2. Zweck und Umsetzung der Agglomerationsprogramme

Das Agglomerationsprogramm ist auf die Verbesserung des Verkehrssystems in den Agglomerationen ausgerichtet. Dabei sollen Fortschritte sowohl bezüglich Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit als auch bezüglich Raumentwicklung und Umweltqualität erzielt werden. Kernanliegen der Agglomerationsprogramme sind die Siedlungsentwicklung nach innen, die Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr sowie eine möglichst verträgliche Abwicklung des verbleibenden motorisierten Individualverkehrs.

Grundsätzlich will der Bund seine Tätigkeiten vermehrt auch auf die Bedürfnisse der Agglomerationen ausrichten und die Zusammenarbeit mit den Agglomerationen fördern. Dies, weil der Bund die Agglomerationen als Hauptstützen der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung stärken will. Im Vordergrund steht dabei die bessere Koordination von Verkehr und Siedlung. Mit dem Agglomerationsprogramm will der Bund sicherstellen, dass die finanziellen Mittel, die er zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen zur Verfügung stellt, gezielt, koordiniert und wirksam eingesetzt werden und dass sich die Agglomerationen nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit entwickeln sowie mithelfen, die raumplanerischen Ziele zu verwirklichen. Demzufolge erfolgen künftige Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs ausschliesslich auf der Basis von Programmen. Ein Agglomerationsprogramm ist ein langfristiges Planungsinstrument, das periodisch erneuert wird. Es umfasst inhaltlich und zeitlich koordinierte und priorisierte Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung sowie infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen der verschiedenen Verkehrsträger eines ganzen Agglomerationsraums.

Die Kantone und Gemeinden sind verantwortlich für die Erstellung des Agglomerationsprogramms. Sie haben sich zu diesem Zweck in einer bestehenden oder neu zu schaffenden Trägerschaft zu organisieren. Auf der Basis eines Agglomerationsprogramms, welches bestimmte Anforderungen erfüllt (so genannte Grundanforderungen und Wirksamkeitskriterien), werden Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und Kanton bzw. Trägerschaft abgeschlossen, welche die Beitragszahlungen durch den Bund sowie die Realisierung bzw. Umsetzung der Projekte und Massnahmen durch die Agglomerationsträgerschaft für die betreffende Periode sicherstellen. Die finanziellen Voraussetzungen für Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs sind mit dem Infrastrukturfondsgesetz geschaffen worden.

Um in den Genuss von Bundesbeiträgen zu kommen, haben Agglomerationsprogramme bestimmte Grundanforderungen bezüglich Partizipation, Trägerschaft, Zustandsanalysen Siedlung und Verkehr, Massnahmenbreite, Kosten- und Wirkungsabschätzung sowie Umsetzung und Controlling zu erfüllen. Zusätzlich müssen die Massnahmen der Agglomerationsprogramme bezüglich folgender Kriterien eine positive Wirksamkeit erzielen: Qualität des Verkehrssystems, Siedlungsentwicklung nach innen, Verkehrssicherheit, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch. In einem Anwendungshandbuch zu Handen der Kantone und Agglomerationen sind die Grundanforderungen und Wirksamkeitskriterien präzisiert worden. Sämtliche Unterlagen finden sich auf der Internetseite des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) unter <http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/>.



### **3. Aktueller Stand**

#### **3.1. Aktueller Stand auf Bundesebene**

Bis Ende 2007 wurden dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) insgesamt 30 Agglomerationsprogramme fristgerecht eingereicht. Diese umfassen 37 der 55 definierten Schweizer Agglomerationen, in denen 90 Prozent der Agglomerationsbevölkerung lebt. Für die Zukunft wurden 13 weitere Programme angekündigt. Der Bund hat die eingereichten Programme anhand der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme geprüft. Da die beantragten Mittel die für den Agglomerationsverkehr verfügbaren Mittel um ein Mehrfaches übersteigen, war der Bundesrat gezwungen, die Bundesbeteiligung von 30-50 % auf die Massnahmen mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis zu konzentrieren und seinen Beitrag je nach Wirksamkeit abzustufen. Gestützt auf diese Prüfung hat der Bundesrat die entsprechende Botschaft und den Entwurf zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr Ende 2009 dem Parlament vorgelegt. Das Parlament hat den entsprechenden Bundesbeschluss am 21. September 2010 genehmigt. Infolgedessen sind die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme nun aufgefordert, den bisherigen Elan zu nutzen und die Konkretisierung der Agglomerationsprogramme voranzutreiben.

#### **3.2. Aktueller Stand auf kantonaler Ebene**

Vor diesem Hintergrund und basierend auf den Vorgaben des Bundes sowie der eidgenössischen Vorlagen ist das Agglomerationsprogramm Schaffhausen entwickelt worden (Agglomerationsprogramm Schaffhausen plus, Teil Verkehr und Siedlung, Schlussbericht und Anhang vom 17. Dezember 2007). Es kann auf dem Internet auf der Seite des Vereins Agglomeration Schaffhausen (VAS) unter „[www.vas.sh.ch](http://www.vas.sh.ch)“ eingesehen werden. Das «Agglomerationsprogramm Schaffhausen plus» wurde in zwei Phasen erarbeitet: Grobkonzept (Phase 1) und Konzeptvertiefung (Phase 2) - und das «Plus» steht dafür, dass die erweiterte Agglomeration Schaffhausen und nicht nur der Perimeter gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) in die Überlegungen einbezogen wurde. Der Einfachheit halber wird im Folgenden vom Agglomerationsprogramm Schaffhausen gesprochen. Das Grobkonzept wurde 2006 beim Bund zur Zwischenbeurteilung eingereicht; zudem wurde dazu bei den Gebietskörperschaften eine Vernehmlassung durchgeführt, die in einem Bericht vom 1. November 2006 dokumentiert wurde (vgl. „[www.vas.sh.ch](http://www.vas.sh.ch)“).

Im Bericht und Antrag an den Kantonsrat zum Programm Agglomerationsverkehr vom 23. November 2010 hat der Regierungsrat dargelegt, welche Gesetzesänderungen für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms erforderlich sind. Zusätzlich beantragt der Regierungsrat einen Rahmenkredit für den Bau der ersten Etappe der S-Bahn Schaffhausen. Zudem werden die richtplanrelevanten Ziele und Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm in einer Anpassung des kantonalen Richtplans behördenverbindlich festgelegt.

Auf die Inhalte der regierungsrätlichen Vorlage wird im Kapitel 8 näher eingegangen.

### 3.3. Beurteilung des Agglomerationsprogramms Schaffhausen

Bei den einzelnen Massnahmen ragen finanziell die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke der Deutschen Bahn (DB) zwischen Erzingen und Schaffhausen, der Ausbau des Eisenbahnknotens Schaffhausen mit Massnahmen zur Kapazitätserhöhung zwischen Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfluss sowie die Aufwertung und Verkehrsoptimierung von Verbindungen im Strassenverkehr in der Stadt Schaffhausen und Verbesserungen für den Langsamverkehr heraus. Insgesamt verursacht das Agglomerationsprogramm Schaffhausen Kosten von 155 Mio. Franken (Preisstand 2005).

Das eingereichte Agglomerationsprogramm Schaffhausen ist vom Bund geprüft worden. Dabei standen drei Fragestellungen im Zentrum: Erfüllt das Programm die Grundanforderungen? Wie gut ist die Wirkung des Agglomerationsprogramms (denn davon machte der Bund die Höhe der Bundesbeiträge abhängig)? Wie müssen die Massnahmen im Hinblick auf die knappen, verfügbaren Bundesmittel priorisiert werden? Das Resultat der Prüfungen aller Agglomerationsprogramme bildete eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung einerseits der Botschaft des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen zwecks Freigabe der Bundesbeiträge durch das eidgenössische Parlament und andererseits der vorgesehenen Leistungsvereinbarungen.

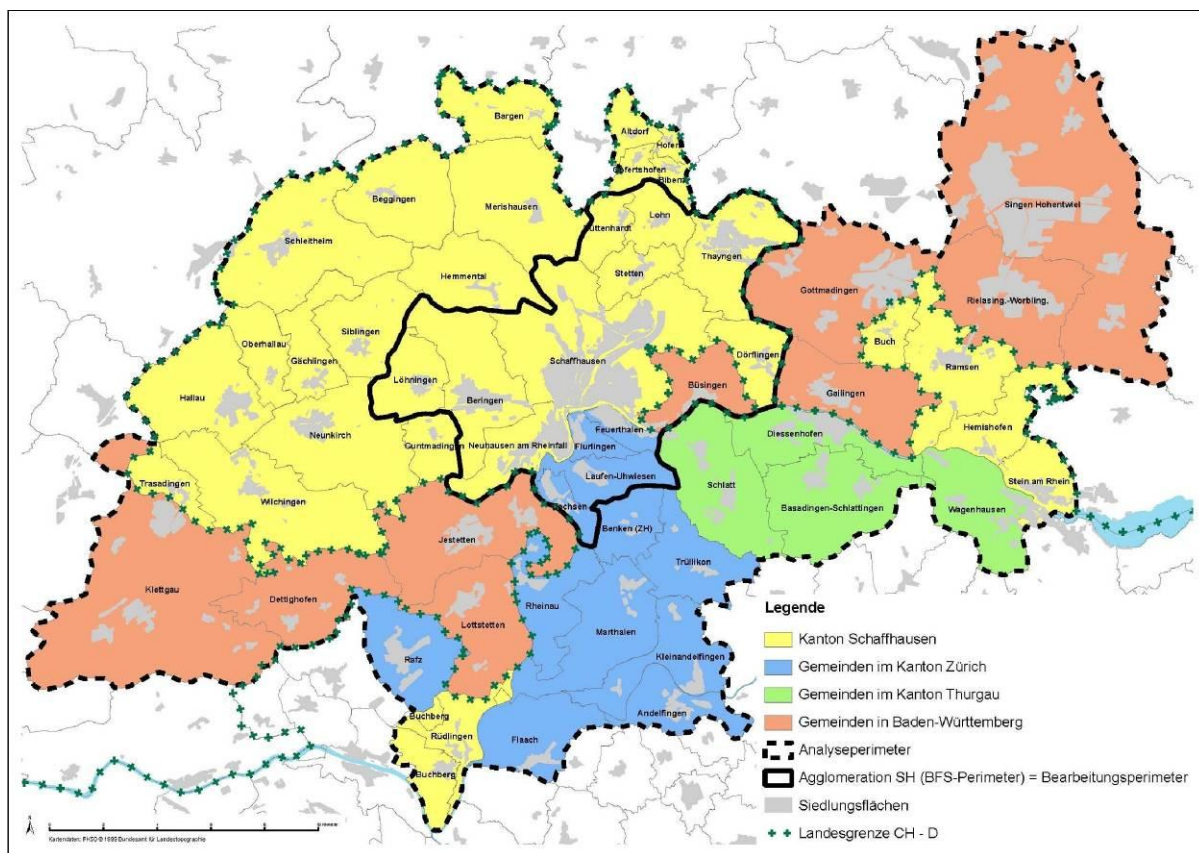


Abbildung 2 Analyse- und Bearbeitungsperimeter Agglomerationsprogramm Schaffhausen (Stand Ende 2007): Ein Verkehrsraum - vier Partner

Im Prüfbericht des Bundes vom 30. Oktober 2009 erzielte das Agglomerationsprogramm Schaffhausen gute bis sehr gute Noten<sup>4</sup>. Das Agglomerationsprogramm fokussiert auf einen mit der Siedlungsentwicklung kohärent abgestimmten Ausbau des ÖV-, Mittel- und Feinverteilers. So könne bei der Verbesserung der Qualität der Verkehrssysteme eine sehr gute und bei den übrigen Wirkungsbereichen eine gute Wirkung erzielt werden, attestiert der Prüfbericht dem Agglomerationsprogramm. Aufgrund der Kosten- und Nutzen-Analyse bzw. der Programmwirkung hat die Bundesversammlung an die vom Bund zur Mitfinanzierung vorgesehenen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Schaffhausen einen Beitragssatz von 40 % festgelegt. Diese 40 % entsprechen dem Höchstsatz, den der Bund ausrichtet, da keines der Programme den maximalen Fördersatz von 50 % erreichte. Anderen Agglomerationsprogrammen werden Bundesbeiträge in der Höhe von lediglich 30 oder 35 % zugestanden, weil sie höhere Kosten verursachen und / oder eine schlechtere Wirkung erzielen.

Der Bund akzeptiert vom Agglomerationsprogramm Schaffhausen, für das Ende 2007 Investitionen von rund 155 Mio. Franken beantragt wurden, beitragsberechtigten Massnahmen mit gesamten Investitionskosten von 88,26 Mio. Franken (Preisstand 2005 exkl. MWSt.). Der Bund ist bereit, daran 40% oder 35,29 Mio. Franken beizusteuern. Die übrigen Massnahmen, die der Bund nicht mitfinanziert, müssen als Eigenleistungen von der Agglomeration selbst übernommen werden oder sind über andere Finanzierungsinstrumente abzuwickeln.

Der weitaus grösste Teil der Massnahmen mit Investitionskosten von 84,46 Mio. Franken ist voraussichtlich in den kommenden vier bis sechs Jahren bau- und finanzreif: Diese Massnahmen ordnet der Bund einer sogenannten A-Liste zu. Auf eine B-Liste setzt der Bund Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm, die entweder in den nächsten vier Jahren noch nicht bau- und finanzreif sind oder deren Kosten-/Nutzenverhältnis noch optimiert werden muss; sie umfassen Massnahmen mit Investitionskosten von 3,8 Mio. Franken. Der Bund plant die voraussichtlich notwendigen Mittel zur Mitfinanzierung ein, dem eidgenössischen Parlament hat er aber dafür noch keine Mittelfreigabe beantragt.

Die Bundesbeiträge von 40 % werden ausschliesslich für Programmkosten ausgerichtet. Zusätzliche Betriebskosten – etwa für Angebotsverdichtungen im öffentlichen Verkehr – gehen vollständig zulasten der Kantone und Gemeinden. Zusätzlich zur Mittelfreigabe für die Agglomerationsprogramme, die vom eidgenössischen Parlament am 21. September 2010 beschlossen wurde, müssen für die einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Schaffhausen die Kostenanteile des Kantons und der betroffenen Gemeinden bewilligt werden.

---

<sup>4</sup> vgl. <http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/03231/index.html?lang=de>

## 4. Das Agglomerationsprogramm Schaffhausen<sup>5</sup>

### 4.1. Situationsanalyse: Rahmenbedingungen und Annahmen

Der Ausgangszustand für das Agglomerationsprogramm Schaffhausen von 2007 war im Wesentlichen der Referenzzustand für das Jahr 2020. Der Referenzzustand 2020 besteht aus dem Ist-Zustand sowie Massnahmen, die mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit bis 2020 realisiert sind (beschlossen oder Finanzierung weitgehend gesichert). Im Einzelnen handelt es sich dabei um

- den Doppelspurausbau der DB-Linie im Klettgau
- Doppelspurabschnitte auf der SBB-Linie zwischen Eglisau und Neuhausen am Rheinflall
- den Galgenbucktunnel
- die „Miniautobahn“ Andelfingen-Flurlingen auf der Nationalstrasse A4
- die Leistungssteigerung der Umfahrung Winterthur
- die Aufhebung der Bahnübergänge beim Bahnhof Wilchingen-Hallau sowie an der Zollstrasse in Neuhausen am Rheinflall
- die Hochrhein-Autobahn A98 bis Oberlauchringen.

Bei der Siedlungsentwicklung bis 2020 wird für den Referenzzustand von der Trendentwicklung gemäss dem kantonalen Verkehrsmodell ausgegangen. Laut Trendentwicklung gibt es eine Einwohner-Zunahme von 7 %, eine Stagnation bei den Beschäftigten (+1 %) und eine starke Zunahme der Personenfahrten von 20 % im Bereich Verkehr.

Neben den Mängeln bei den Bahn- und Strassenverbindungen in die Agglomeration Winterthur und Zürich liegen die Schwachstellen innerhalb der Agglomeration Schaffhausen hauptsächlich im Agglomerationskern, also in der Stadt Schaffhausen und der unmittelbaren Umgebung, weil in diesem Bereich wegen der Topographie die Strassen und Verkehrsströme gebündelt sind.

Analysiert man den Referenzzustand 2020, zeigen sich folgende, markante Schwachstellen:

- Das Angebotsniveau ist im öffentlichen Verkehr (ÖV) in drei Bereichen ungenügend:
  1. im Fernverkehr vor allem bei der Anbindung an den Metropolitanraum Zürich;
  2. im schienengebundenen Regionalverkehr flächendeckend;
  3. bei der Feinerschliessung der stadtnah gelegenen Gemeinden Flurlingen und Feuerthalen.
- Der Bahnknoten Schaffhausen/Neuhausen ist ein Infrastruktur-Engpass;
- Das städtische Busnetz weist ungenügende Kapazitäten auf für die Umsetzung der ÖV-Ziele;
- Erhebliche Kapazitätsengpässe gibt es in der Schaffhauser Innenstadt und auf der A4-Stadtdurchfahrt;

<sup>5</sup> Kap. 4 stellt einen Auszug aus dem Agglomerationsprogramm Schaffhausen plus, Teil Verkehr und Siedlung vom 17.12.2007 dar.

Siehe: <http://www.sh.ch/fileadmin/Redaktoren/Dokumente/Aussenbeziehungen/Agglomerationsprogramm01.pdf>

- Lärm, Luft, Aufenthaltsqualität und Trennwirkung beeinflussen das Umfeld entlang der Hauptachsen im Siedlungsgebiet negativ;
- Die Stickstoff- und Feinstaubbelastungen der Luft liegen im Agglomerationskern teilweise über den zulässigen Grenzwerten. Überschritten werden sowohl die Jahresmittelgrenzwerte als auch die Kurzzeitgrenzwerte;
- Das Fuss- und Velonetz weist Lücken auf;
- Für den Veloverkehr erschwert die hügelige Topographie eine attraktive Netzbildung, vor allem in der Stadt Schaffhausen und in Neuhausen am Rheinfall.

## 4.2. Zielsetzungen

Insgesamt soll vom erwarteten Mehrverkehr in den kommenden Jahren die Hälfte durch den öffentlichen Verkehr übernommen werden. Dieses Ziel soll mit Hilfe der Massnahmen des Agglomerationsprogramms erreicht werden. Nötig ist dafür einerseits der Ausbau des ÖV, andererseits aber auch eine Siedlungsentwicklung nach innen. Denn der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll nicht dazu führen, dass sich die Siedlungen immer weiter in die Fläche ausdehnen. Bereits überbautes Gebiet soll optimaler genutzt werden. Es ist also das Ziel, Siedlungsstrukturen zu schaffen, die sowohl möglichst wenig oder gar keinen Verkehr generieren als auch eine effiziente Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ermöglichen. Deshalb sind Verkehrs- und Siedlungsentwicklung gesamtheitlich zu betrachten.

Die Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms ergeben sich aus den übergeordneten Zielen von Bund und Kanton Schaffhausen und können für die Agglomeration wie folgt zusammengefasst werden:

- Die Siedlungsentwicklung soll nach Innen erfolgen (Beispiele: intensivere Nutzung bestehender Gebäude oder Umnutzungen brachliegender Industrieareale).
- Die Optimierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur hat Vorrang vor dem Bau neuer Infrastrukturen.
- In städtischen Räumen und auf den Achsen im Städtenetz soll primär der öffentliche Verkehr ausgebaut werden.
- Für den Kurzstreckenverkehr soll das Fuss- und Velonetz optimiert werden.
- Die Stadt- und Ortszentren sollen aufgewertet werden.

Das zentrale Ziel ist die Siedlungsentwicklung nach Innen. Dadurch werden die Voraussetzungen für kürzere Wege und somit insgesamt weniger Verkehr geschaffen. Zugleich werden auch die Chancen für den öffentlichen Verkehr sowie für den Fussgänger- und Veloverkehr erhöht. Mit dem Konzept der Siedlungsentwicklung nach Innen wird auch der Siedlungsdruck auf die Landschaftsräume entschärft, die im Raum Schaffhausen eine hervorragende Qualität aufweisen.

## 4.3. Trägerschaft und Entstehung des Agglomerationsprogramms Schaffhausen

Der Verein Agglomeration Schaffhausen (VAS) bildet die Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm Schaffhausen. Er wurde am 22. Juni 2006 gegründet. Der Bund verlangt von jeder Agglomeration, dass sie eine Ansprechpartnerin für die Umsetzung eines Agglomerationspro-

gramms bezeichnen muss. Diese Trägerschaft muss die technische, rechtliche, finanzielle und politische Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms gewährleisten. Sie muss verbindlich regeln, wer die Massnahmen auslöst, umsetzt und finanziert. Die Bildung einer solchen Trägerschaft ist eine der Grundanforderungen, die der Bund an ein Agglomerationsprogramm stellt. In der Agglomeration Schaffhausen, die Kantons- und Landesgrenzen überschreitet, musste deshalb eine Trägerschaft gebildet werden, die den vielfältigen grenzüberschreitenden Beziehungen gerecht wird.

Der Verein Agglomeration Schaffhausen setzt sich aus Vollmitgliedern und assoziierten Mitgliedern zusammen.<sup>6</sup> Von den rund 75'000 Einwohnerinnen und Einwohnern des Kantons Schaffhausen leben rund drei Viertel innerhalb des Perimeters der Agglomeration Schaffhausen. Die Gemeinden innerhalb dieses vom Bundesamt für Statistik definierten Perimeters sind – mit einer einzigen Ausnahme (Gemeinde Laufen-Uhwiesen) – Vollmitglieder (inklusive drei Zürcher Gemeinden und Büsingen in Deutschland); zudem sind alle anderen Schaffhauser Gemeinden assoziierte Mitglieder, ebenso wie die Nachbarkantone Thurgau und Zürich, der Regionalverband Hochrhein-Bodensee, zudem die deutschen Landkreise Konstanz, Schwarzwald-Baar-Kreis und Waldshut. Wegen enger Beziehungen zur Agglomeration Schaffhausen sind zudem die drei Thurgauer Gemeinden Diessenhofen, Basadingen-Schlattingen und Schlatt ebenfalls Vollmitglieder des VAS, obwohl sie nach Definition des BFS nicht zum Agglomerationsgebiet gehören. Die VAS-Vollmitgliedschaft dieser drei Gemeinden weist durchaus auf gewisse Vorbehalte hin, die gegenüber der Agglomerationsdefinition durch das Bundesamt für Statistik bestehen. Deshalb ist der Bund daran, den Begriff der Agglomeration neu zu definieren.

Präsident des siebenköpfigen VAS-Vorstands ist der Baudirektor des Kantons Schaffhausen; die weiteren Vorstandsmitglieder sind kommunale Exekutivpolitiker aus den Städten Schaffhausen, Stein am Rhein und Diessenhofen (TG) sowie aus den Gemeinden Neuhausen am Rheinfl, Feuerthalen (ZH), Dachsen (ZH) und Büsingen (D). Einer von mehreren Arbeitsschwerpunkten ist die weitere Konkretisierung und Begleitung des Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung. Das Agglomerationsprogramm Schaffhausen wurde von einer Arbeitsgemeinschaft erarbeitet, unterstützt durch drei externe Planungsbüros. Begleitet wurde die Entwicklung des Agglomerationsprogramms vom Fachausschuss Verkehr und Siedlung des VAS. Der Fachausschuss setzte sich zusammen aus rund einem Dutzend Spezialisten der Verwaltungen von Schaffhausen, Neuhausen am Rheinfl und dem Kanton Zürich sowie aus der Zürcher Planungsgruppe Weinland, der Regionalplanungsgruppe Diessenhofen sowie dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee. Zur Aufbereitung der Siedlungsgrundlagen wurde eine separate Unterarbeitsgruppe für den Bereich Siedlung mit sieben Mitgliedern gebildet; ihr gehören Vertreter von Gemeinden, Stadt und Kanton Schaffhausen an.

---

<sup>6</sup> Siehe dazu Abbildung über Vereinsgebiet und -mitglieder auf der Internetseite [www.vas.sh.ch](http://www.vas.sh.ch)

## 5. Das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Schaffhausen

Die Stadt Schaffhausen hat im Gesamtverkehrskonzept ihre Vorstellungen zur künftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung formuliert<sup>7</sup>. Das Konzept wurde in den Jahren 2004 bis 2007 erarbeitet. Zur breiten Abstützung des Gesamtverkehrskonzepts wurde eine Mitwirkung unter Einbezug der Planungskommission, in der die wichtigsten Interessengruppen (politische Parteien, Quartiervereine, Verbände) vertreten waren, durchgeführt. Das Gesamtverkehrskonzept wurde am 1. April 2008 vom Stadtrat genehmigt und bildet einen kommunalen Richtplan im Sinne von Art. 7 der Bauordnung der Stadt Schaffhausen.

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) entstand in einem iterativen Prozess<sup>8</sup> zusammen mit dem Agglomerationsprogramm. Die übergeordneten Massnahmen wurden primär im Agglomerationsprogramm konkretisiert, während die rein städtischen Massnahmen im Gesamtverkehrskonzept vertieft wurden. Die Massnahmen aus dem GVK wurden, soweit zweckmässig, in das Agglomerationsprogramm Schaffhausen integriert.

Die im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts durchgeführte Analyse hat ergeben, dass die angestrebte Siedlungsentwicklung gemäss kantonalen Zielen (und entsprechend den Zielen der städtischen Wohnraumentwicklung) zu Verkehrszunahmen sowohl auf der Stadttangente als auch auf dem städtischen Strassennetz führen wird (siehe Teil 1 des Gesamtverkehrskonzepts, Analyse). Die Realisierung des Galgenbuckeltunnels und der Mini-Autobahn Andelfingen–Flurlingen erhöhen aufgrund von Attraktivitätseffekten den Verkehrsdruck auf das städtische Verkehrsnetz. Ein überlastetes Strassenverkehrsnetz würde zu folgenden negativen Auswirkungen führen, die den aktuellen Zielsetzungen der Stadt, aber auch den Nachhaltigkeitskriterien des Bundes entgegenliefern:

- Deutliche Verschlechterung der Verkehrsqualität beim MIV (Rückstaus an den kritischen Knoten während einer längeren Zeitdauer) und folglich auch beim Strassen gebundenen ÖV. Damit verschlechtert sich die Erreichbarkeit der Stadt Schaffhausen. Die Verkehrsteilnehmenden, insbesondere die Pendler, müssen grössere Zeitverluste in Kauf nehmen. Darunter leidet die Standortattraktivität und damit die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt.
- AnwohnerInnen, RadfahrerInnen und FussgängerInnen sind in den belasteten Gebieten von übermässigen Luft und Lärmimmissionen sowie von verstärkten Trennwirkungen betroffen. Das beeinträchtigt die Wohn- und Aufenthaltsqualität.
- Die hohe Verkehrsbelastung wirkt sich negativ auf die städtebauliche Entwicklung aus. Eine Verbesserung der Lebensqualität im Zentrum der Stadt Schaffhausen (Randlage Altstadt), aber auch in den Aussenquartieren ist nicht möglich. Im Gegenteil würde sich diese ohne Massnahmen zunehmend verschlechtern.

---

<sup>7</sup> Gesamtverkehrskonzept für die Stadt Schaffhausen: Schlussbericht Phase 1 (Analyse, Strategien) vom 28. Januar 2005, Schlussbericht Phase 2 (Massnahmen) vom 26. März 2008.

Siehe: [http://www.stadt-schaffhausen.ch/fileadmin/Redaktoren/Dokumente/Stadtplanung/b1471b1-6\\_schlussbericht-def.pdf](http://www.stadt-schaffhausen.ch/fileadmin/Redaktoren/Dokumente/Stadtplanung/b1471b1-6_schlussbericht-def.pdf)

<sup>8</sup> Prozess, der eine stete Wiederholung von Vorgängen ausdrückt und immer wieder zu Rückkoppelungen führt

Mit dem Gesamtverkehrskonzept sollen diese negativen Entwicklungen frühzeitig vermieden und – in Anlehnung an das Konzept des Bundes zur Nachhaltigkeitsentwicklung – folgende Oberziele angestrebt werden:

- **Gesellschaft:** Verkehrserschliessung für alle Bevölkerungsgruppen und die Wirtschaft sicherstellen.
- **Umwelt:** Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt reduzieren.
- **Wirtschaftlichkeit:** Tragbare Belastungen für die öffentliche Hand.

Das künftige Gesamtverkehrssystem soll mithelfen, die Standortgunst von Schaffhausen als Wohn- und Arbeitsstadt trotz des prognostizierten Verkehrswachstums sicherzustellen und zu verbessern. Dazu bedarf es einerseits einer attraktiven Verkehrserschliessung, welche eine gute Erreichbarkeit auch längerfristig sicherstellt. Andererseits sollen die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt minimiert werden. Es geht aber nicht darum, das Verkehrswachstum einfach „abzuwürgen“, denn ein attraktiver Standort braucht und verursacht Mobilität. Vielmehr ist die künftige Verkehrserschliessung so zu gestalten, dass Schaffhausen weiterhin als lebenswerte Stadt funktioniert. Daraus lassen sich folgende **Teilstrategien** für den Verkehr ableiten:

- Verkehr vermeiden;
- Verkehr verlagern;
- Verkehr umwelt- und sozialverträglich abwickeln;
- Verkehrssystem finanzierbar gestalten.

Die nachfolgend beschriebenen Massnahmen wurden ausgehend von diesen Zielsetzungen entwickelt.

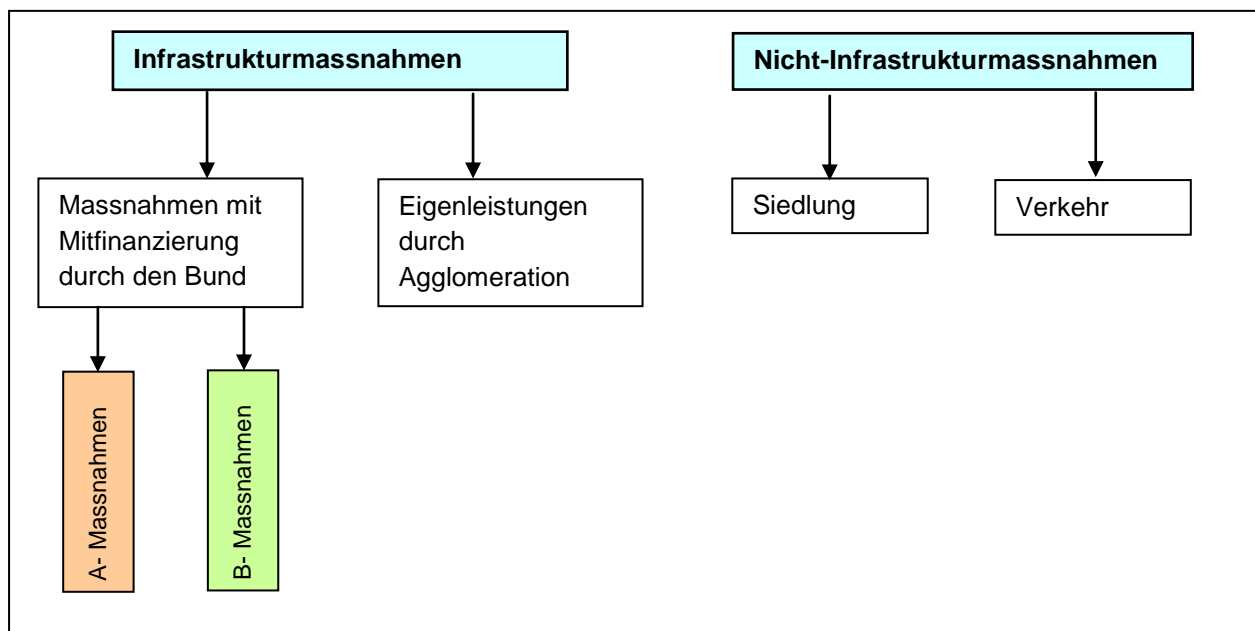


## 6. Massnahmen mit Beteiligung der Stadt Schaffhausen

### 6.1. Vorbemerkungen

Damit die Ziele des Agglomerationsprogramms realisiert werden können, müssen eine Reihe aufeinander abgestimmte Massnahmen umgesetzt werden (vgl. Anhang 1 mit Gesamtübersicht der Massnahmen aus dem Schlussbericht vom 17. Dezember 2007). Sie basieren einerseits auf den Schwachstellen, wie sie im Referenzzustand 2020 identifiziert wurden, andererseits auf den Zielsetzungen für die Agglomeration Schaffhausen, wie sie im Schlussbericht enthalten sind und in denen sich die Grundlagen und strategischen Zielsetzungen des städtischen Gesamtverkehrskonzepts wiederfinden. Der Bund hat alle Massnahmen daraufhin überprüft, ob sie überhaupt beitragsberechtigt sind. Die nachfolgende Beschreibung beschränkt sich auf diejenigen Massnahmen, an denen die Stadt mitbeteiligt ist.

Im Agglomerationsprogramm werden verschiedene Arten von Massnahmen unterschieden:



Für die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms wurden alle Arten von Massnahmen gleichermassen einbezogen.

#### *Infrastrukturmassnahmen:*

- **A-Massnahmen** weisen ein sehr gutes oder gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und sind zwischen 2011 und 2014 bau- und finanzreif.
- **B-Massnahmen** weisen entweder ein sehr gutes oder gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und sind aber erst zwischen 2015 und 2018 bau- und finanzreif oder sie weisen ein lediglich genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Sie werden für die zweite Mittelfreigabe nochmals auf ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis geprüft.

- **Eigenleistungen:** Angesichts der begrenzten Mittel des Infrastrukturfonds und um diese für die wirkungsvollsten und am schwersten finanzierbaren Massnahmen einzusetzen, hat der Bund entschieden, dass gewisse Massnahmen nicht über den Infrastrukturfonds des Bundes mitfinanziert werden. Diese sind aber gleichwohl mit der angekündigten Priorisierung zu realisieren und fliessen in die Wirkungsbeurteilung mit ein. Die Kosten für die Eigenleistungen müssen somit vollständig von der Agglomeration übernommen werden.

### *Nicht-Infrastrukturmassnahmen*

Bei diesen Massnahmen geht es nicht um bauliche Investitionen, sondern um andere, wichtige Massnahmen zur Erreichung der Ziele des Agglomerationsprogramms. Dazu können planerische Massnahmen (z.B. Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten), gesetzliche Massnahmen (z.B. Festlegung von blauen Zonen mit Anwohnerbevorzugung in Wohngebieten) oder Management-Massnahmen (z.B. Mobilitätsberatung) gehören.

Die Nicht-Infrastrukturmassnahmen sind ebenso wie die Infrastrukturmassnahmen integrale Bestandteile des Agglomerationsprogramms Schaffhausen und wurden vom Bund bei der Wirkungsbeurteilung entsprechend miteinbezogen. Die Nicht-Infrastrukturmassnahmen Verkehr sind indes voraussichtlich nicht Teil der Leistungsvereinbarung mit dem UVEK (siehe Kap. 9).

Die Grafik auf der nächsten Seite gibt einen Überblick über alle Projekte des Agglomerationsprogramms auf dem Gebiet der Stadt Schaffhausen.

Übersicht der Projekte des Agglomerationsprogramms für die Stadt Schaffhausen

LEGENDE

15 Projektnummer gemäss Agglomerationsprogramm  
 Entwicklungsschwerpunkt ESP  
 Die Entwicklungsschwerpunkte ESP eignen sich aufgrund ihrer guten Erschliessung durch den ÖV/MIV für intensive bauliche Dichten mit gemischten Nutzungen (Mühlental/ Herblingertal). Das Gebiet Vordere Breite soll hauptsächlich dem Wohnen dienen.

Projekte:  
 Öffentlicher Verkehr ÖV  
 Motorisierter Individualverkehr MIV  
 Langsamverkehr LV

Massnahmen, welche z.T. nicht örtlich zugeordnet werden können:

- 20 Angebotsausbau VBSH
- 21 Dosierung / Verkehrslenkung Gebiet Kt. SH
- 41 Punktuelle Verbesserung Verkehrssicherheit Velo an diversen Knoten

53 Optimierung Veloverbindung Schaffhausen - Hemmental

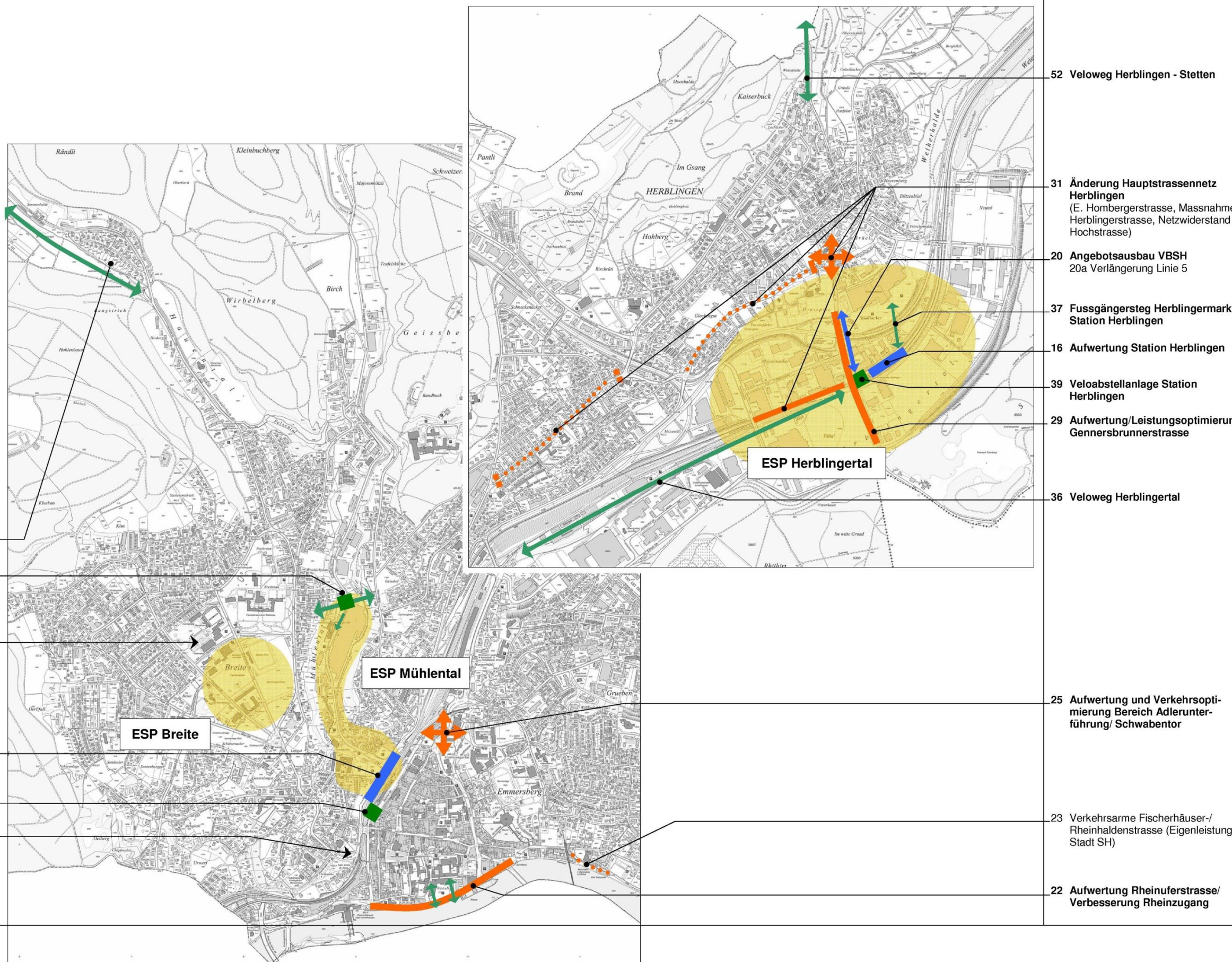
33 Duraduct mit Lift

32 Bauliche Anpassung Quartierstrassen und Parkierung im Rahmen ESP Vordere Breite (Eigenleistung Stadt SH)

15 Ausbau Knoten Schaffhausen, inkl. Kapazitätserhöhung SH - Neuhausen und 6. Perronkante

38 Veloabstellanlage Bahnhof Schaffhausen (Südseite)

26 Flankierende Massnahmen Galgenbucktunnel (teilweise Eigenleistung Stadt SH)



52 Veloweg Herblingen - Stetten

31 Änderung Hauptstrassennetz Herblingen (E. Hombergerstrasse, Massnahmen Herblingenstrasse, Netzwidestand Hochstrasse)

20 Angebotsausbau VBSH 20a Verlängerung Linie 5

37 Fussgängersteg Herblingermarkt-Station Herblingen

16 Aufwertung Station Herblingen

39 Veloabstellanlage Station Herblingen

29 Aufwertung/Leistungsoptimierung Gennersbrunnerstrasse

36 Veloweg Herblingertal

25 Aufwertung und Verkehrsoptimierung Bereich Adlerunterführung/ Schwabentor

23 Verkehrsarme Fischerhäuser-/ Rheinhaldestrasse (Eigenleistung Stadt SH)

22 Aufwertung Rheinuferstrasse/ Verbesserung Rheinzugang

## 6.2. Nicht-Infrastrukturmassnahmen

### 6.2.1. Entwicklungsschwerpunkte ESP

Mit der Festlegung von sechs Entwicklungsschwerpunkten (ESP), von denen sich drei auf dem Gebiet der Stadt befinden, will das Agglomerationsprogramm Schaffhausen die Siedlungsentwicklung nach innen fördern. ESP sollen im Agglomerationsschwerpunkt Schaffhausen<sup>9</sup> entstehen, wo eine hohe Einwohner- und Arbeitsplatzdichte und eine qualitativ sehr gute Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel einander gegenseitig begünstigen: Diese Wechselwirkungen erleichtern und ermöglichen es, beim prognostizierten Mehrverkehr die Modal-Split-Ziele (mit einer Verlagerung der benutzten Verkehrsmittel vom MIV zum ÖV und zum Langsamverkehr (LV) gemäss den formulierten Zielsetzungen) zu erreichen.

Entwicklungsschwerpunkte müssen sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sein. Dabei gelten folgende Kriterien:

- Eine Haltestelle der Bahn muss im Abstand von maximal 300 Metern erreichbar sein und die Züge müssen mindestens im 15-Minutentakt verkehren.
- Oder die geforderte gute ÖV-Erschliessung kann durch eine Bushaltestelle im Abstand von 150 Metern und einem 10-Minutentakt erfüllt werden.

In Entwicklungsschwerpunkten können hochwertige, zentrumsnahe Siedlungsgebiete für Wohnen und Arbeiten entstehen. Die ESP werden im Rahmen der aktuellen Anpassung im kantonalen Richtplan festgelegt und sind behördenverbindlich. In der Stadt Schaffhausen handelt es sich um folgende drei Gebiete:

#### ***ESP Vorderes Mühlental (Massnahme 1): Mischnutzung (Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit)***

- **Vorderes Mühlental, Areal Stahlgiesserei (Werk I):** Umnutzung der Stahlgiesserei (Werk I); Mischnutzung mit Wohnen, Dienstleistung, Kultur und Freizeit; Schaffen von hohen urbanen Qualitäten. Die Umzonung in die entsprechende Bauzone (Sonderzone ‚Vorderes Mühlental‘) ist erfolgt, der Quartierplan Werk I steht vor der Genehmigung.
- **Ergänzungszone zur Altstadt: Bleiche, Diana, Brühlmannareal:** Dichte, zentrumsorientierte Nutzung (Mischnutzungen mit Wohnen und Dienstleistungen), hohe bauliche Dichte (Ausnutzungsziffer 1.5 – 2.2). Die Quartierpläne Bleiche und Diana sind genehmigt, die Baubewilligungen für die Überbauungen Diana, Durachweg und Bleiche sind erteilt. Noch offen ist die Entwicklung auf dem Brühlmannareal. Die Lagequalität dieses Areals kann durch die Realisierung der Massnahme 25 (Aufwertung und Verkehrsoptimierung Bereich Adlerunterführung/ Schwabentor) bedeutend verbessert werden.
- **Entwicklungspotenzial:** Ca. 850 Einwohner und 650 Beschäftigte.

---

<sup>9</sup> Der Agglomerationsschwerpunkt umfasst die Stadt Schaffhausen sowie die Gemeinden Neuhausen am Rheinfluss, Beringen, Thayngen, Feuerthalen (ZH) und Flurlingen (ZH), siehe Kap. 6.2.2. Agglomerationsprogramm Schaffhausen plus.

### ***ESP Herblingertal (Massnahme 2): Arbeitsnutzungen***

- **Schwerpunkt Arbeitsplätze, Eignungsgebiet für verkehrsintensive Nutzungen** (Einkauf, Freizeit wie z.B. der FCS-Park) im Einzugsbereich der Bahnstation Herblingen. Industriegebiet von regionaler Bedeutung und strategische Landreserve für spätere Entwicklungen.
- Um die weitere Entwicklung planerisch steuern zu können, ist eine **Revision der Bauordnung und des Zonenplans** erforderlich. Insbesondere sollen die verkehrsintensiven Nutzungen rund um die Station Herblingen konzentriert werden. Dort sollen dafür arbeitsplatzextensive und flächenintensive Nutzungen (z.B. Logistikbetriebe) ausgeschlossen werden.
- **Synergien** ergeben sich mit der S-Bahn (Aufwertung der Station Herblingen, Massnahme 16), der Erweiterung des Busnetzes der Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH) durch Verlängerung der Buslinie Nr. 5 bis zur Station Herblingen (Massnahme 20a) und durch Verbesserungen für den Langsamverkehr (Fussgängersteg Herblingermarkt – S-Bahn-Station Herblingen, Massnahme 37; Veloabstellanlage Station Herblingen, Massnahme 39; Veloweg Herblingertal, Massnahme 36)
- **Entwicklungspotenzial:** je nach konkreter Nutzung 2'300 bis 3'400 Beschäftigte

### ***ESP Vordere Breite (Massnahme 3): Wohnen***

- **Umnutzung von Teilen der ZÖBAG zugunsten von qualitativ hochwertigem Wohnen** (z.B. im Bereich der Sportplätze zwischen Nordstrasse und Breitenaustrasse). Voraussetzung: Verlegung Stadion und Trainingsplätze. Das Vorhaben ist Teil des Entwicklungspakets 4 der Orientierungsvorlage Wohnraumentwicklung Schaffhausen.
- Ergänzend zum Wohnungsbau sollen verschiedene **Aufwertungsmassnahmen** (bauliche Anpassung Quartierstrassen und Parkierung, Massnahme 32) gemäss Masterplan ‚Vordere Breite‘ ausgeführt werden.
- Entwicklungspotenzial: ca. 450 Einwohner.

### ***6.2.2. Festlegung von Standorten für verkehrsintensive Einrichtungen***

Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) prägen den Raum und das Mobilitätsverhalten. VE erzeugen im Vergleich zu anderen Nutzungen eine überdurchschnittliche Anzahl Personenbewegungen. Je nach ihrem Profil; Angebot an Gütern oder Dienstleistungen sowie ihrem Standort erzeugen VE einen unterschiedlichen Anteil an motorisiertem Verkehr (Extrembeispiele: Shop-Ville unter dem HB Zürich versus Sportzentrum oder Möbelgeschäft an peripherer Lage).

In der Stadt Schaffhausen gelten folgende Objekte als verkehrsintensive Einrichtungen:

- Altstadt Schaffhausen
- Kantonsspital/Geriatriezentrum Geissberg
- KSS/Stadion Breite
- Fachmarkt Fulacherhalde /Multiplexkino Herblingertal
- Einkaufszentrum Herblingermarkt

In Anbetracht ihrer Bedeutung für die Organisation des Raums muss die Lokalisation von neuen VE sorgfältig gewählt werden. VE können einen wesentlichen Beitrag zur Erhaltung oder Wiederbelebung der Vitalität der Siedlungszentren (vom Dorfkern bis zum Stadtzentrum) leisten. Sie

können entsprechenden Bestrebungen aber auch zuwider laufen, indem sie Nachfrage in peripherere Gebiete abziehen. Eine starke Zunahme des motorisierten Individualverkehrs ist dabei die Folge.

Es ist vorgesehen, die verkehrsintensiven Einrichtungen durch Positivplanung im kantonalen Richtplan an geeigneten Standorten zu konzentrieren. Als grundlegende Standortanforderung für VE wird eine minimale ÖV-Angebotsqualität gefordert:

- Bahn: 15-Minuten-Takt, 300 m Einzugsbereich oder
- Bus: 10-Minuten-Takt, 150 m Einzugsbereich

Mit der im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm vorzunehmenden Teilrevision des kantonalen Richtplans werden diese Standortanforderungen verbindlich festgelegt. Die Festlegung der konkreten Standorte der VE erfolgt in einem zweiten Schritt.

### **6.2.3. Nicht-Infrastrukturmassnahmen Verkehr**

#### ***Parkgebühr bei Zentren und verkehrsintensiven Einrichtungen (Massnahme 56)***

Für die Innenstadt wie für alle verkehrsintensiven Einrichtungen ist eine flächendeckende, einheitliche Parkplatzbewirtschaftung vorzusehen, damit für alle Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen die gleichen Voraussetzungen gelten. Die Gebühr soll in den ersten Stunden degressiv sein, um Kurzstreckenverkehr zwischen Parkieranlagen an Zentrumsanlagen zu vermindern („Parkplatz-Hüpfen“). Die Gebühr soll während den Verkehrsspitzen höher sein (v.a. Werktag-Abend), um die Spitzen zu reduzieren. Für eine Parkplatzbewirtschaftung auf privatem Grund müssen die gesetzlichen Grundlagen auf kantonaler Ebene geschaffen werden.

Der Kanton schlägt in seiner Vorlage eine Änderung von Art. 7 des kant. Baugesetzes vor. Damit erhalten die Gemeinden die Möglichkeit, für Standorte mit verkehrsintensiven Einrichtungen eine Pflicht zur Erhebung von Parkgebühren auf privatem Grund vorzusehen, wobei die Erträge aus den Parkgebühren bei den Grundeigentümern verbleiben.

Zentral ist, dass diese Parkplatzbewirtschaftung nicht alleine auf Stadtgebiet, sondern auch in den angrenzenden Agglomerationsgemeinden vollzogen wird. Ansonsten werden die städtischen Standorte benachteiligt und der Verkehr wird insgesamt nicht reduziert, sondern auf die Nachbargemeinden mit verkehrsintensiven Einrichtungen (z.B. Rhymarkt in Feuerthalen) verlagert. Entsprechend kommt einem koordinierten Vorgehen zwischen Stadt und Agglomeration eine hohe Bedeutung zu. Der Kanton Zürich verfolgt mit dem Erlass einer kantonalen Parkplatzverordnung eine ähnliche Stossrichtung wie der Kanton Schaffhausen, deren politisches Schicksal ist nach einer kontrovers verlaufenen Vernehmlassung aber noch offen.

#### ***Parkplatzbewirtschaftung in Wohngebieten mit Anwohnerbevorzugung (Massnahme 57)***

Bei einigen Zielorten (u.a. Sportanlagen Breite,) besteht zumindest für die Spitzenabdeckung während Veranstaltungen ein „Parkierungsdruck“ in den Wohngebieten, da am Zielort selbst zu wenig Parkraum besteht. Dabei handelt es sich vor allem um Freizeitverkehr (Sport, Kultur) und um erwerbstätige Pendler.

Ziel für die städtischen Wohngebiete ist ein Parkierungskonzept, das gebietsfremde Parkierung verhindert. Um dieses Ziel zu erreichen, ist der Parkraum in den Wohngebieten bei Parkierungsdruck von aussen zu bewirtschaften, sofern dieser Druck nicht durch andere Massnahmen beseitigt werden kann (mehr Parkraum am Zielort, Ausbau ÖV/Shuttlebus). Ein geeignetes Bewirtschaftungskonzept bietet die „Blaue Zone mit Anwohner-Bevorzugung“.

Bei der Ausgestaltung der Blauen Zone ist je nach Situation eine differenzierte Betrachtung notwendig. Rührt der Parkierungsdruck vor allem vom Pendlerverkehr her, genügt die normale Blaue Zone mit einer Geltungsdauer an Werktagen von 08:00 – 18:00 Uhr. Damit der Freizeitverkehr nicht in den Wohnquartieren parkiert, ist eine bezüglich Geltungsdauer „erweiterte“ Blaue Zone (Parkieren mit Parkscheibe) auf das Wochenende und den Abend erforderlich. Zur Unterbindung von Parkierung im Bereich Einkaufs- und Kurzbesucherverkehr ist die Blaue Zone hingegen nicht geeignet. Die Fremdparkierung lässt sich in diesem Fall nur durch Zufahrtsbeschränkungen unterbinden.

Der Handlungsbedarf und die Parkierungskonzepte werden derzeit in einem Pilotprojekt im Gebiet ‚Steig/vordere Breite‘ konkretisiert. Je nach Problemsituation ist für die einzelnen Wohnquartiere das geeignete Bewirtschaftungskonzept zu evaluieren. Dabei sind folgende Grundsätze zu beachten:

- Die Bewirtschaftung soll möglichst einheitlich über alle Quartiere erfolgen (das bedeutet jedoch nicht, dass überall bewirtschaftet werden muss).
- Durch die Einführung der blauen Zone müssen die Parkfelder nicht zwingend markiert werden.
- Durch die Unterbindung der Parkierung in Wohngebieten sind allenfalls mehr Parkfelder am Zielort selbst anzubieten. Dabei ist die Anzahl Parkfelder auf das ÖV-Angebot abzustimmen (je dichter das ÖV-Angebot, desto kleiner das Parkplatzangebot).
- Falls am Zielort neu Parkgebühren erhoben werden (z.B. für Finanzierung von ÖV-Angebotsausbauten bzw. Förderung der Nachfrageverlagerungen auf den ÖV), entsteht verstärkter Parkierungsdruck auf das Wohngebiet. Die max. Parkdauer im Wohngebiet ist dann sinnvollerweise auf 30 Minuten zu beschränken. Dabei ist folgender Grundsatz zu beachten: Im Wohngebiet muss das Bewirtschaftungsregime einschränkender sein als am Zielort.

### ***Abstimmung des Parkplatzangebotes auf Privatgrund auf das ÖV-Angebot (Massnahme 58)***

Die Anzahl der maximal zulässigen Parkfelder auf Privatgrund soll sich nach dem Angebotsstandard des ÖV richten. Je nach ÖV-Angebot wird die Anzahl Parkfelder verringert. Die Bemessung über die ÖV-Erschliessung (sog. Güteklassen) basiert auf der entsprechenden Wegleitung des Kantons Zürich, die sich auf die VSS-Normen stützt. Die Umsetzung bedingt eine Revision der städtischen Parkplatzverordnung, in der bisher nur die Minimalzahl an Parkplätzen (Pflichtbedarf) festgelegt war, die jedoch keinerlei Obergrenzen für die Erstellung von Parkplätzen auf privatem Grund kennt. Die Revision ist derzeit in Bearbeitung und soll im Laufe des nächsten Jahres dem Grossen Stadtrat vorgelegt werden.

***Mobilitätsmanagement (Massnahmen 59 und 60)***

Das Mobilitätsmanagement umfasst Massnahmen und Produkte, die hauptsächlich bei den Verkehrsteilnehmenden ansetzen und sie zu einem nachhaltigen Verkehrsverhalten motiviert. Mobilitätsmanagement beinhaltet im Wesentlichen einerseits Informationen über alle Mobilitätsformen, inkl. kombinierter Mobilität, andererseits Massnahmen, die Anreize schaffen, um vermehrt die umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu benutzen. Es ist somit eine begleitende Massnahme zum Ausbau des ÖV- und LV-Angebots.

In der Agglomeration Schaffhausen stehen folgende Massnahmen im Vordergrund:

- Mobilitätsberatung für grössere Firmen sowie VE des Einkaufs- und Freizeitverkehrs, kombiniert mit Abo-Vergünstigungen; siehe auch Massnahmenplan Lufthygiene, Massnahme A6, Steigerung Attraktivität ÖV
- Bündelung der diversen Info- und Verkaufsstellen zu einer Mobilitäts-Infostelle (Fussgänger, Velo, ÖV, MIV); siehe auch Massnahmenplan Lufthygiene, Massnahme A7, Förderung der kombinierten Mobilität und des LV
- Tarifmassnahmen ÖV: Integraler Tarifverbund Schaffhausen, Z-Pass, Job-Ticket



### 6.3. Infrastrukturmassnahmen

#### 6.3.1. Infrastrukturmassnahmen mit Mitfinanzierung durch den Bund (A-Liste)

Im Folgenden werden die Infrastrukturmassnahmen der A-Liste mit Mitfinanzierung durch den Bund kurz beschrieben.

#### **Ausbau Bahn-Knoten Schaffhausen, inkl. Kapazitätserhöhung Schaffhausen - Neuhausen und 6. Perronkante Bahnhof Schaffhausen (Massnahme 15)**

Im Zusammenhang mit dem Halbstundentakt im Klettgau sowie zwischen Zürich und Schaffhausen und den damit verbundenen neuen Fahrlagen der Züge im Zulauf zum Bahnhof Schaffhausen muss der Bahnhof Schaffhausen um ein zusätzliches Perron am bestehenden Gleis 6 entlang der Spitalstrasse samt neuer Weichenverbindung und neuen Perronzugängen ausgebaut und erweitert werden. Da sich die Züge ab 2013 aus praktisch allen Himmelsrichtungen zu den Minuten 15 und 45 im Bahnhof Schaffhausen treffen werden und dort einen vollwertigen Anschlussknoten mit kurzen Übergangszeiten bilden (Drehscheibe mit Rendez-vous-Prinzip analog städtische und regionale Busbetriebe), reichen die bestehenden Gleis- und Perronanlagen nicht mehr aus, um sämtliche Züge gleichzeitig mit gegenseitigen Anschlussmöglichkeiten im Bahnhof Schaffhausen abzuwickeln.

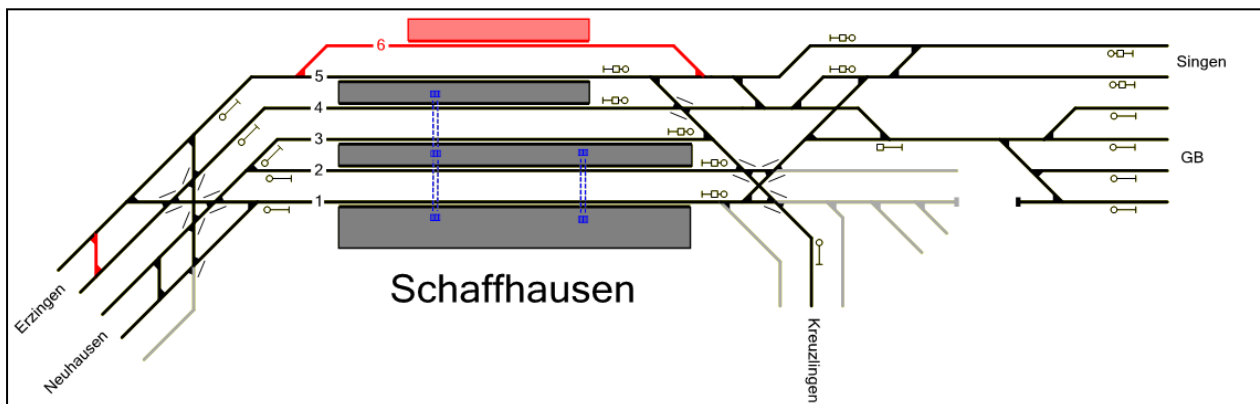


Abbildung 3 Ausbau Bahnhof Schaffhausen mit Perron am Gleis 6 und neuer Weichenverbindung von Erzingen

- Zielsetzungen:
  - Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Schaffhausen
- Massnahmenbeschrieb:
  - Bau eines neuen Perrons am Gleis 6 im Bahnhof Schaffhausen. Das neue Perron kommt zwischen die Spitalstrasse und dem bestehenden Gleis 6 zu liegen. Es bedingt teilweise eine Reduktion der Spuren in der Spitalstrasse (Verzicht auf die Linksabbieger-Spur Richtung Hintersteig - Führung des Verkehrs aus Richtung Obertorkreisel zur Hintersteig via Kreisel Mühlentalstrasse).
  - Neue Weichenverbindung im Vorbahnhof Süd
  - Verbreiterung der Löwengässchen-Unterführung

- verwandte Massnahmen / Synergien:
  - Regio-S-Bahn-Konzept
- Planungsstand, weiteres Vorgehen:
  - Auflageprojekt liegt vor, Start des Auflageverfahrens erfolgt im Dezember 2010
  - Bestandteil des vom Regierungsrat in seiner Vorlage vom 23. November 2010 beantragten Rahmenkredits für den Bau der 1. Etappe der S-Bahn Schaffhausen
- Termine und Abhängigkeiten:
  - Inbetriebnahme auf den Fahrplanwechsel Ende 2012, zusammen mit der Einführung des Halbstundentakts nach Zürich
- Projektverantwortung für Planung und Ausführung:
  - Kanton Schaffhausen

***Aufwertung Station Herblingen (Massnahme 16), Verlängerung VBSH-Linie 5 bis Station Herblingen (Massnahme 20a), Aufwertung / Leistungsoptimierung Gennersbrunnerstrasse (Massnahme 29), Veloabstellanlage Station Herblingen (Massnahme 39)***

Die Station Herblingen wird in Zusammenhang mit dem ESP Herblingertal an Bedeutung gewinnen. Mit dem Regio-S-Bahn-Konzept soll das Bahnangebot weiter verbessert werden. Mittelfristig ist die Einführung des Viertelstundentaktes mit Direktverbindungen aus Richtung Jestetten-Neuhausen und Neunkirch-Neuhausen vorgesehen. Die bestehende Haltestellen-Infrastruktur ist wenig attraktiv, zudem ist die Haltestelle nicht behindertengerecht.

Für die gestiegenen Verkehrsbelastungen im Herblingertal weist die Gennersbrunnerstrasse einen ungenügenden Ausbaustandard auf. Unter anderem bestehen Mängel bei der Führung des Langsamverkehrs. Die Knoten ‚Majorenacker / Rampe J15 / Gennersbrunnerstrasse‘ und ‚Ernst-Hombergerstrasse / Gennersbrunnerstrasse / Industriestrasse‘ genügen den Anforderungen nicht mehr.

- Zielsetzungen:
  - Attraktivierung und Ausbau der Station Herblingen
  - Einbindung der Station Herblingen in das Busnetz der VBSH
  - Verbesserung der Umsteigebeziehungen Langsamverkehr – Bahn
  - Sicherung der Leistungsfähigkeit der Strasse sowie der Knoten für die Entwicklung des ESP
  - Aufwertung des Strassenraums der zentralen Achse des ESP

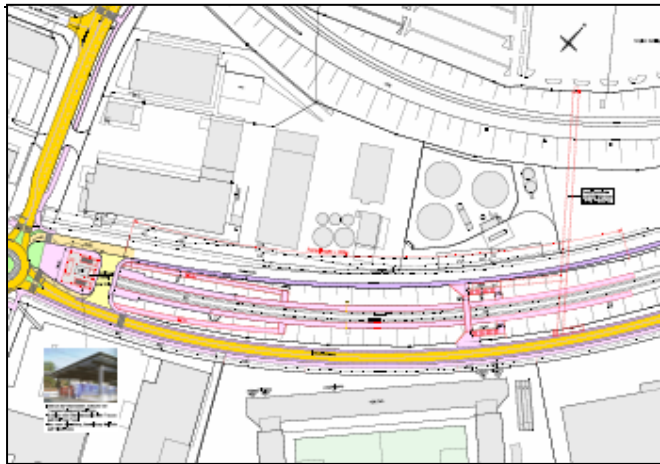


Abbildung 4 Aufwertung Station Herblingen



Abbildung 5 Aufwertung / Leistungsoptimierung Gennersbrunnerstrasse

- Massnahmenbeschrieb:

- Verbesserung der Zugänge zu den Perronanlagen mit einem zusätzlichen Zugang auf der Ostseite, dieser ermöglicht einen direkten Zugang vom geplanten FCS-Park sowie über einen neuen Fussgängersteg (Massnahme 37) vom Einkaufszentrum Herblingermarkt und dem Quartier Brühl
- Verlängerung der Perrons
- Behindertengerechte Zugänge
- Buswendeschleife und Haltestelle für Buslinie 5 der VBSH
- Gestalterische Massnahmen zur generellen Aufwertung der Station und der Strassenräume
- Gedeckte Veloabstellanlage
- Lichtsignalanlage beim Knoten ‚Majorenacker / Rampe J15 / Gennersbrunnerstrasse‘

- Kreisel beim Knoten ‚Ernst-Hombergerstrasse / Gennersbrunnerstrasse / Industriestrasse‘
- Verbesserung der Führung des Langsamverkehrs
- verwandte Massnahmen / Synergien:
  - Bestandteil des Pakets ‚ESP Herblingertal‘
- Planungsstand, weiteres Vorgehen:
  - Vorprojekt liegt vor (Stand August 2008), Bauprojekt wird 2011 erarbeitet
- Termine und Abhängigkeiten:
  - Realisierung ab 2012, Bauzeit ca. 2-3 Jahre
  - Die neuen Infrastrukturen sollen zeitgleich mit dem FCS-Park in Betrieb genommen werden können
- Projektverantwortung für Planung und Ausführung:
  - Stadt Schaffhausen

### **Angebotsausbau VBSH (Massnahme 20)**

Das städtische Busangebot der Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH) als Bestandteil des Ortsverkehrs in Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfluss wurde im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes der Stadt Schaffhausen mit der VBSH-Netzentwicklungsstudie überprüft und optimiert; sie bildet auch die Grundlage für die Massnahmen des Agglomerationsprogramms im Bereich strassengebundener öffentlicher Verkehr. Die Netzentwicklungsstudie baut auf dem bewährten 10-Minuten-Takt mit einem Radialnetz rund um den Bahnhof Schaffhausen, Durchmesserlinien am Bahnhof Schaffhausen und Umsteigemöglichkeiten zwischen allen VBSH-Linien am Bahnhof Schaffhausen auf. Folgende Optimierungsmöglichkeiten werden dabei vorgeschlagen:

- Bessere Einbindung der S-Bahn-Haltestellen in Herblingen und Neuhausen am Rheinfluss ins städtische Busnetz
- Abstimmung der Transportketten Bahn-Bus
- Netzoptimierungen für die wichtigsten absehbaren Entwicklungsgebiete: in Schaffhausen Herblingertal (Arbeitsplätze), Gruben/Roggenacker (Wohnen), Breite/Hautental (Wohnen) und Mühlental (Mischnutzungen); in Neuhausen am Rheinfluss Herbstacker (Wohnen) und Rundbuck (Arbeitsplätze)
- Buspriorisierung an den Lichtsignalanlagen

Mit Blickwinkel 2020 würde die Netzentwicklung (gemäss Schlussbericht zum Agglomerationsprogramm Schaffhausen vom 17. Dezember 2007) Infrastrukturinvestitionen für Haltestellenanpassungen, neue Haltestellen, Wendeplätze, Strassenquerschnittsanpassungen, Busbevorzugung an Lichtsignalanlagen in der Höhe von rund 8 Mio. Franken erfordern. Es handelt sich um eine Sammelmassnahme, deren Teilmassnahmen noch nicht abschliessend bekannt sind. Aus heutiger Sicht liegen die geplanten Investitionen in einem Bereich von rund 3 Mio. Franken. Die

Realisierung sämtlicher Massnahmen gemäss Agglomerationsprogramm hängt vom tatsächlichen Wachstum in der Stadt Schaffhausen ab.

- Zielsetzungen:
  - Veränderung des Modal Split<sup>10</sup> zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs
  - Ausbau des Busnetzes auf die Siedlungsentwicklung abstimmen. Ein Ausbau 'auf Vorrat' ist weder geplant noch bezahlbar.
- Massnahmenbeschrieb (aktueller Stand, kann noch Änderungen erfahren):
  - Verlängerung der Linie 5 bis zur Station Herblingen (Massnahme 20a, Beschreibung siehe Aufwertung Station Herblingen)
  - Busbevorzugung Knoten Ebnatstrasse / Rheinhardstrasse durch Realisierung eines Verkehrskreisels (Massnahme 20d)
  - Busbevorzugung Knoten Adlerstrasse / Schwabentor (Massnahme 20e, Bestandteil der Aufwertung und Verkehrsoptimierung Bereich Aderunterführung / Schwabentor)
  - Busbevorzugung diverse Knoten (Massnahme 20g)
- verwandte Massnahmen / Synergien:
  - Unterstützung der Standortgunst der Entwicklungsschwerpunkte
- Planungsstand, weiteres Vorgehen:
  - Verlängerung der Linie 5 bis zur Station Herblingen: Vorprojekt vorliegend, Aufnahme in Budget 2012
  - Busbevorzugung Knoten Ebnatstrasse / Rheinhardstrasse: Vorprojekt vorliegend, Kredit in Budget 2011
- Termine und Abhängigkeiten:
  - Verlängerung der Linie 5 bis zur Station Herblingen: Realisierung auf Fahrplanwechsel Ende 2012 geplant
  - Busbevorzugung Knoten Ebnatstrasse / Rheinhardstrasse: Realisierung für 2011 geplant
- Projektverantwortung für Planung und Ausführung:
  - Stadt Schaffhausen

### ***Dosierung / Verkehrslenkung (Massnahme 21)***

Auf Grund der Situationsanalyse ist im Referenzzustand 2020 von erheblichen Kapazitätsengpässen in der Schaffhauser Innenstadt und auf der A4-Stadtdurchfahrt auszugehen. Für folgende Knotenpunkte im Stadtgebiet Schaffhausen wäre während der Spitzenzeiten mit einer Überlastung zu rechnen:

---

<sup>10</sup> Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel

- Mühlenstrasse/Flurlingerbrücke
- Mühlenstrasse/Rheinuferstrasse/Grabenstrasse (Mühlentor)
- Rheinuferstrasse/Bachstrasse und Feuerthalerbrücke/Freier Platz
- Hochstrasse/Spitalstrasse/Adlerunterführung und Schwabentor/Brühlmann-Areal

Für die A4-Stadtdurchfahrt wird zukünftig eine Überlastung erwartet, welcher erst mit einer langfristigen Kapazitätserhöhung begegnet werden kann (zweite Tunnelröhre).

Aus den genannten Überlastungen würden erhebliche Rückstaus in den Zufahrten resultieren. In der Folge wären massive Beeinträchtigungen für den ÖV, Behinderungen des Veloverkehrs in den Staubereichen, Ausweichverkehr in die Quartiere und erhebliche Luftbelastungen im Zentrumsbereich zu erwarten. Um den Verkehrsablauf im Fäsenstaubtunnel und insbesondere die Zufahrt bei der Anschlussstelle Schaffhausen-Süd zu gewährleisten, ist eine Steuerung des Zuflusses unumgänglich.

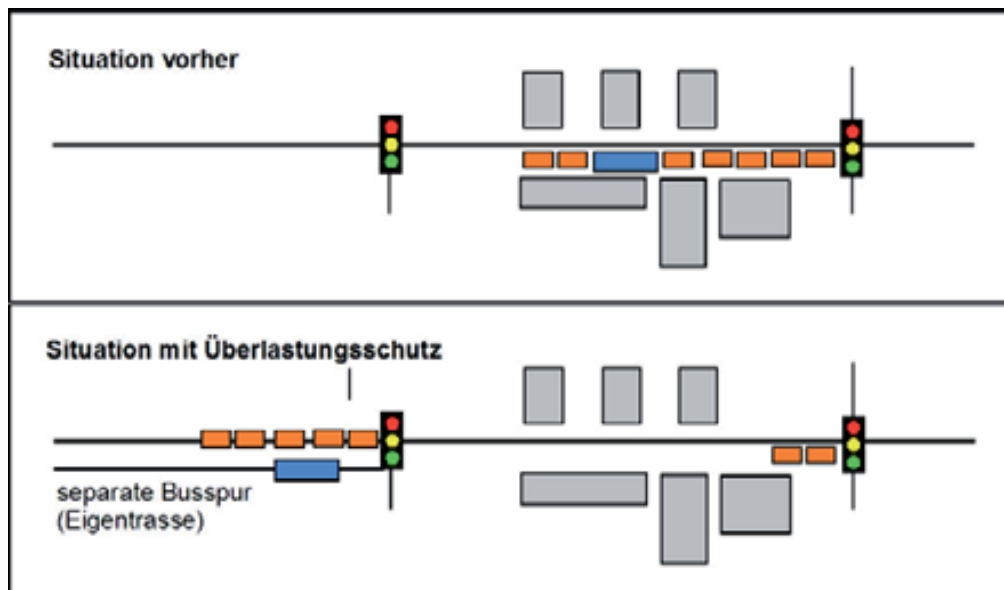


Abbildung 6 Wirkung Zuflussdosierung

- Zielsetzungen:
  - Überlastungsschutz für das Strassennetz innerhalb des Siedlungsgebietes durch Stauverlagerung an den Siedlungsrand, wo die Auswirkungen des Staus geringer sind (Lärm- und Luftbelastung, Behinderung ÖV, Ausweichverkehr, Beeinträchtigung Veloverkehr)
- Massnahmenbeschrieb:
  - Zuflussdosierung auf Einfahrtsachsen am Siedlungsrand durch LSA (nur während Spitzenzeiten)
  - Ausfahrtsdosierung grosser Parkieranlagen (nur während Spitzenzeiten)
- verwandte Massnahmen / Synergien:
  - flankierende Massnahmen Galgenbuckeltunnel (Massnahme 26)

- Planungsstand, weiteres Vorgehen:
  - Vorprojekt bis Ende 2010 vorliegend, Bauprojekt wird 2011/12 erarbeitet. Realisierung ab 2013.
  - Federführung des Projekts liegt beim kantonalen Tiefbauamt
- Termine und Abhängigkeiten:
  - Dosierung Richtung Klettgau ist mit dem Galgenbucktunnel zu koordinieren
- Projektverantwortung für Planung und Ausführung:
  - Kanton Schaffhausen

### ***Aufwertung Rheinuferstrasse / Verbesserung Rheinzugang (Massnahme 22)***

Das Agglomerationsprogramm 2007 schlägt als Stossrichtung die gestalterische Aufwertung der Rheinuferstrasse mit den vorhandenen Verkehrsmengen vor. Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens im Jahr 2008 wurde der Umgang mit der Rheinuferstrasse nochmals intensiv diskutiert. Im Masterplan Rheinufer ist als Zielsetzung festgehalten, den Strassenraum so zu gestalten, dass ein tiefes, stetiges Geschwindigkeitsniveau erreicht wird, sichere und grosszügige Überquerungsstellen für den Langsamverkehr angeboten werden sowie die Wegführung und Gestaltung entlang der Rheinuferkante attraktiv ist. Diese Stossrichtung hat nach wie vor Gültigkeit.

- Zielsetzungen:
  - Angebotsorientierte Strassenraumgestaltung
  - Geringes, stetiges Geschwindigkeitsniveau
  - Überprüfung der Knoten, Regime, Zufahrt zu Parkplätzen
  - Sichere und grosszügige Überquerungsstellen für Langsamverkehr
  - Attraktive Wegführung und Gestaltung entlang Rheinufer für Langsamverkehr
  - Attraktive Gestaltung der Rheinuferkante mit Aufenthaltsmöglichkeiten
- Massnahmenbeschreibung:
  - Optimierung der Spurführungen auf der Rheinuferstrasse
  - zusätzliche, geschützte Fussgängerübergänge über die Rheinuferstrasse
  - Verbesserung des Erscheinungsbilds der Strasse durch eine stadtgerechte Gestaltung (z.B. durch Bepflanzung und Beleuchtung).
- verwandte Massnahmen / Synergien:
  - Teil des Masterplans Rheinufer (Massnahme Nr. 4)
- Planungsstand, weiteres Vorgehen:
  - Konzeptstudie (Testplanung mit drei Planungsteams) bis Ende 2010 vorliegend, Vorprojekt wird 2011, Bauprojekt 2012 erarbeitet. Realisierung ab 2013.
- Termine und Abhängigkeiten:

- Masterplan Rheinufer: Projekt 1 Rhybadi, Projekt 3 Kammgarnhof; Dosierung und Verkehrslenkung (Massnahme 21)
- Projektverantwortung für Planung und Ausführung:
  - Stadt Schaffhausen

### ***Aufwertung und Verkehrsoptimierung Bereich Aderunterführung / Schwabentor (Massnahme 25)***

Mit der Reduktion der Strassenfläche im Wesentlichen auf einen T-Knoten soll der Verkehrsablauf vereinfacht, die Leistungsfähigkeit erhöht und dadurch Handlungsspielraum für städtebauliche Entwicklungen am nördlichen Rand der Schaffhauser Altstadt geschaffen werden. Insbesondere geht es darum, das Brühlmann-Areal an die Altstadt anzubinden.

Mit der vereinfachten Knotenform können auch die Verbindungen für den Velo- und Fussverkehr wesentlich verbessert werden und der städtische und regionale Busverkehr, welcher an diesem Standort in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Schaffhausen gebündelt geführt wird, kann beschleunigt werden.

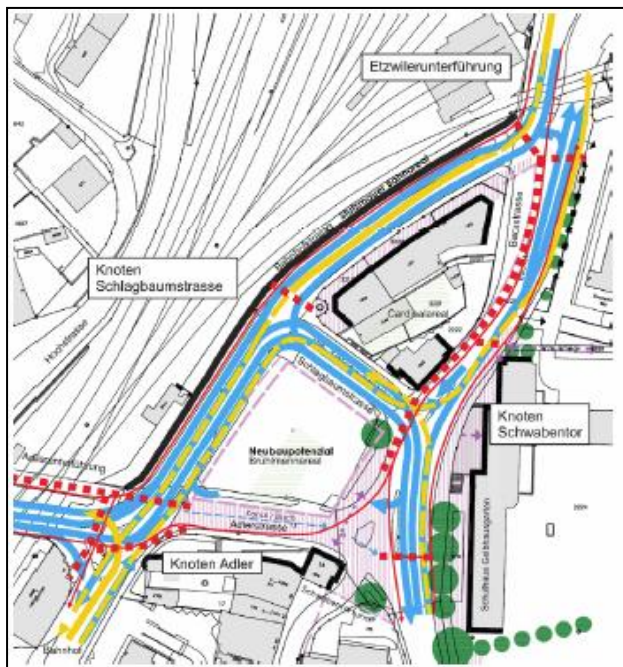


Abbildung 7 Schema der neuen Verkehrsführung im Bereich Adlerunterführung / Schwabentor

- Zielsetzungen:
  - Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Knotens für die Entwicklung des ESP ‚Voreres Mühlental‘
  - Busbeschleunigung
  - Direktere Verbindungen für den Langsamverkehr
  - Städtebauliche Aufwertung



- Massnahmenbeschrieb:
  - Bündelung des MIV entlang Bahn (Bahnhofstrasse) und auf der Schlagbaumstrasse
  - Ausbau der Adlerunterführung
  - Aufhebung der Adlerstrasse, Abschnitt Bahnhofstrasse bis Vorstadt für den MIV, damit Eröffnung neuer Entwicklungsperspektiven für das Brühlmann-Areal
- verwandte Massnahmen / Synergien:
  - Bestandteil des Pakets ‚ESP Mühllental‘
- Planungsstand, weiteres Vorgehen:
  - Vorprojekt liegt vor (Stand Juni 2009). Bauprojekt 2012, Ausführung ab 2014
- Termine und Abhängigkeiten:
  - Die Entwicklung des Brühlmann-Areals sollte zeitlich parallel vorangetrieben werden
- Projektverantwortung für Planung und Ausführung:
  - Stadt Schaffhausen

### ***Änderung Hauptstrassennetz in Herblingen (Massnahme 31)***

Der Leitgedanke für die Änderung des Hauptstrassennetzes im Nordosten der Stadt Schaffhausen ist, die Hochstrasse und die Herblingenstrasse, welche durch dicht überbaute Wohngebiete führen, vom quartierfremden Verkehr zu entlasten und die Fulachstrasse nicht weiter zu belasten. Stattdessen soll der MIV verstärkt auf die Achse Ebnatstrasse–Ernst-Homberger-Strasse–Gennersbrunnerstrasse (und A4) kanalisiert werden. Diese Achse führt weitgehend (bis auf den südlichen Abschnitt der Ebnatstrasse) durch Industriegebiet.

Automobilisten ohne Vignette, die beim Anschluss Herblingen, wo die Vignettenpflicht beginnt, die Autostrasse verlassen, sollen so in Zukunft durch das Herblingertal geführt werden. Langfristig wird das Ziel verfolgt, die A4 bis zum Abschluss Schaffhausen Süd von der Vignettenpflicht zu befreien.

- Zielsetzungen:
  - Kanalisierung des Verkehrs auf der Achse Ebnatstrasse – Ernst-Homberger-Strasse – Gennersbrunnerstrasse zwecks Entlastung von Hoch- und Herblingenstrasse, die durch dicht überbautes Wohngebiet führen
- Massnahmenbeschrieb:
  - Aufbau von Verkehrswiderständen für den MIV auf der äusseren Hochstrasse (im Bereich Zwingli Kirche - St. Peter) und auf der Herblingenstrasse (im Bereich Post Herblingen). LV und ÖV sind davon nicht betroffen.
  - Bevorzugung der Ebnatstrasse gegenüber der Fulachstrasse am Knoten Ebnatstrasse/Fulachstrasse

- Ausbau des Knotens Ernst-Homberger-Strasse/Ebnatstrasse (Vorsortierspuren, Lichtsignalanlage)
- Achse Ebnatstrasse – Ernst-Homberger-Strasse – Gennersbrunnerstrasse zur Hauptstrasse aufklassieren (blaue Beschilderung)
- Lärmschutzmassnahmen im Wohngebiet Ebnat
- verwandte Massnahmen / Synergien:
  - Bestandteil Paket ESP Herblingertal
- Planungsstand, weiteres Vorgehen:
  - Vorprojekt für den Ausbau des Knotens Ernst-Homberger-Strasse/Ebnatstrasse liegt vor (Stand Juni 2009). Bauprojekt 2012, Ausführung ab 2014
  - Studien für den Aufbau der Verkehrswiderstände auf der äusseren Hochstrasse und der Herblingstrasse starten 2011.
- Termine und Abhängigkeiten:
  - Eine Änderung des kantonalen Strassenrichtplans ist erforderlich. Die Änderung ist beantragt.
- Projektverantwortung für Planung und Ausführung:
  - Stadt Schaffhausen

### ***Duraduct mit Lift (Massnahme 33)***

Der Duraduct mit Lift ab der Mühlentalstrasse ermöglicht verschiedene Verbesserungen für den Velo- wie auch den Fussgängerverkehr:

- topographische Erleichterungen und Abkürzungen für zahlreiche Tangentialverbindungen im westlichen und nördlichen Stadtgebiet von Schaffhausen, z.B. Rosenbergstrasse – Breitequartier (Sportanlagen) – Geissbergstrasse – Kantonsspital/Cilag/Herblingen
- wesentliche topographische Erleichterungen für Wege aus dem Stadtzentrum Schaffhausen und dem Entwicklungsschwerpunkt Mühlental ins Breitequartier oder ins Geissbergquartier (Lift-Benutzung ab Mühlentalstrasse)
- Alternative zur Gefahrenstrecke Steigstrasse

Von den genannten Vorteilen profitieren also Quell- und Zielverkehrsbeziehungen aus nahezu dem gesamten westlichen und nördlichen Stadtgebiet von Schaffhausen sowie aus Teilen von Neuhausen am Rheinfall. Das Vorhaben wurde vom Bund als Leuchtturmprojekt für das Agglomerationsprogramm Schaffhausen bezeichnet.



Abbildung 8 Situation Duraduct (aus Machbarkeitsstudie Januar 2010)

- Zielsetzungen:
  - Reduktion der topographischen Widerstände (ca. 50 m Höhendifferenz) und Verkürzung der Wegstrecken für den Langsamverkehr im westlichen und nördlichen Stadtgebiet
  - Schaffung einer attraktiven Tangentialverbindung für den Veloverkehr von regionaler Bedeutung in Form einer neuen Veloroute Beringen Enge – Neuhausen Rosenbergstrasse – Breite – Duraduct – Geissbergstrasse - Spital– Herblingen. Die Route führt weitgehend abseits stark befahrener Strassen und weist bedeutend weniger Höhendifferenzen auf als die Route über das Stadtzentrum.
  - Direkte Anbindung des ESP Mühlental (mit rund 250 Wohnungen im Areal Werk I sowie den Sport- und Veranstaltungshallen Stahlgießerei) an die Quartierinfrastrukturen auf der Breite und auf dem Geissberg (u.a. Kindergärten, Schulen, Spitäler, Sportanlagen etc.)
  - Wichtiger Beitrag zur Erreichung der Modal-Split-Ziele des Agglomerationsprogramms

- Massnahmenbeschrieb:
  - Brücke über das Mühlental für Velofahrer und Fussgänger, kombiniert mit einem Lift ab der Mühlentalstrasse
- verwandte Massnahmen / Synergien:
  - Synergien mit ESP Vorderes Mühlental und ESP Vordere Breite
- Planungsstand, weiteres Vorgehen:
  - Machbarkeitsstudie vorliegend (Stand Januar 2010). Vorprojekt 2011, Bauprojekt 2012, Ausführung ab 2013.
- Termine und Abhängigkeiten:
  - Eine Aufnahme in den kantonalen Strassenrichtplan ist beantragt.
  - Möglichst zeitgleiche Realisierung mit den Projekten ‚Wohnüberbauung Werk I‘ und ‚Sport- und Veranstaltungshallen Stahlgiesserei‘
- Projektverantwortung für Planung und Ausführung:
  - Stadt Schaffhausen

### ***Veloweg Herblingertal (Massnahme 36)***

Die bestehenden Veloachsen zwischen dem Zentrum Schaffhausen und dem Herblingertal (via Ebnat- oder Fulachstrasse) sind umwegig und topographisch nicht optimal. Mit einer neuen Veloverbindung zwischen der Fulachstrasse und dem Entwicklungsschwerpunkt Herblingertal soll eine direkte, nahezu ebene Verbindung Stadtzentrum – ESP Herblingertal südlich entlang des Rangierbahnhofareals geschaffen werden.

- Zielsetzungen:
  - Herstellung einer direkten, möglichst steigungsfreien und sicheren Veloverbindung Stadtzentrum – ESP Herblingertal
  - Beitrag zur Erreichung der Modal-Split-Ziele des Agglomerationsprogramms
- Massnahmenbeschrieb:
  - Veloweg in Verlängerung der Fulachstrasse südlich entlang des Rangierbahnhofareals
- verwandte Massnahmen / Synergien:
  - Bestandteil Paket ESP Herblingertal:
- Planungsstand, weiteres Vorgehen:
  - Erste Ideenskizzen vorliegend. Definitive Wahl der Linienführung anfangs 2011. Vorprojekt 2011, Bauprojekt 2012, Ausführung ab 2014
- Termine und Abhängigkeiten:
  - Linienführung im Bereich Areal Brauerei Falken noch offen

- Projektverantwortung für Planung und Ausführung:
  - Stadt Schaffhausen

### **Fussgängersteg Herblingermarkt - S-Bahn-Station Herblingen (Massnahme 37)**

Mit einem Fussgängersteg vom Parkplatz des Herblingermarkts über die J15 bis zur S-Bahn-Station Herblingen soll eine attraktivere und direktere Anbindung des VE ‚Herblingermarkt‘ und des Quartiers Brühl an die S-Bahn-Station erzielt werden.

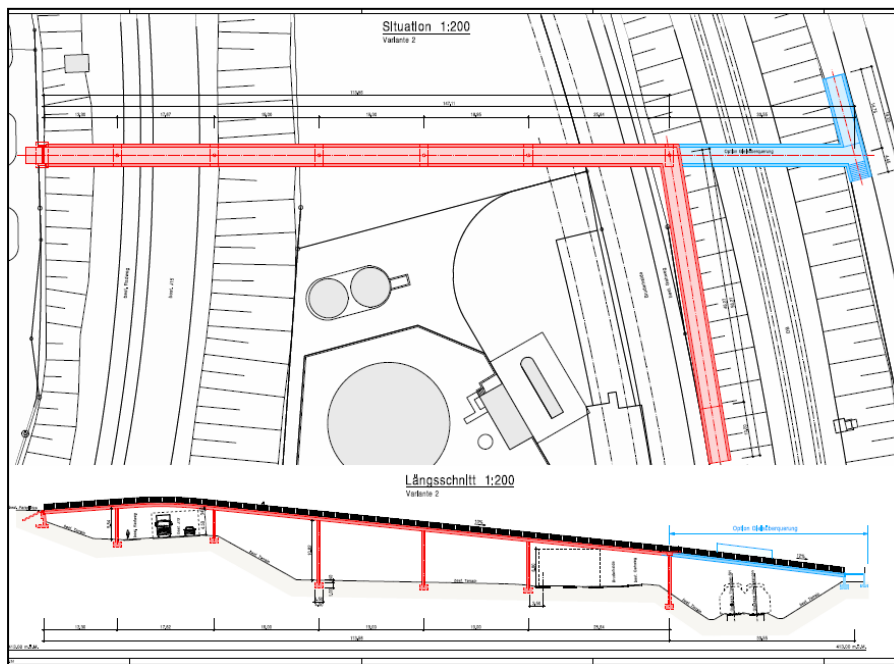


Abbildung 9 Fussgängersteg S-Bahn-Station Herblingen - Herblingermarkt

- Zielsetzungen:
  - Verbesserung der Erreichbarkeit des Herblingermarktes und des Quartiers Brühl mit dem öffentlichen Verkehr
  - Direkte und sichere, vom Autoverkehr getrennte Fussgänger Verbindung

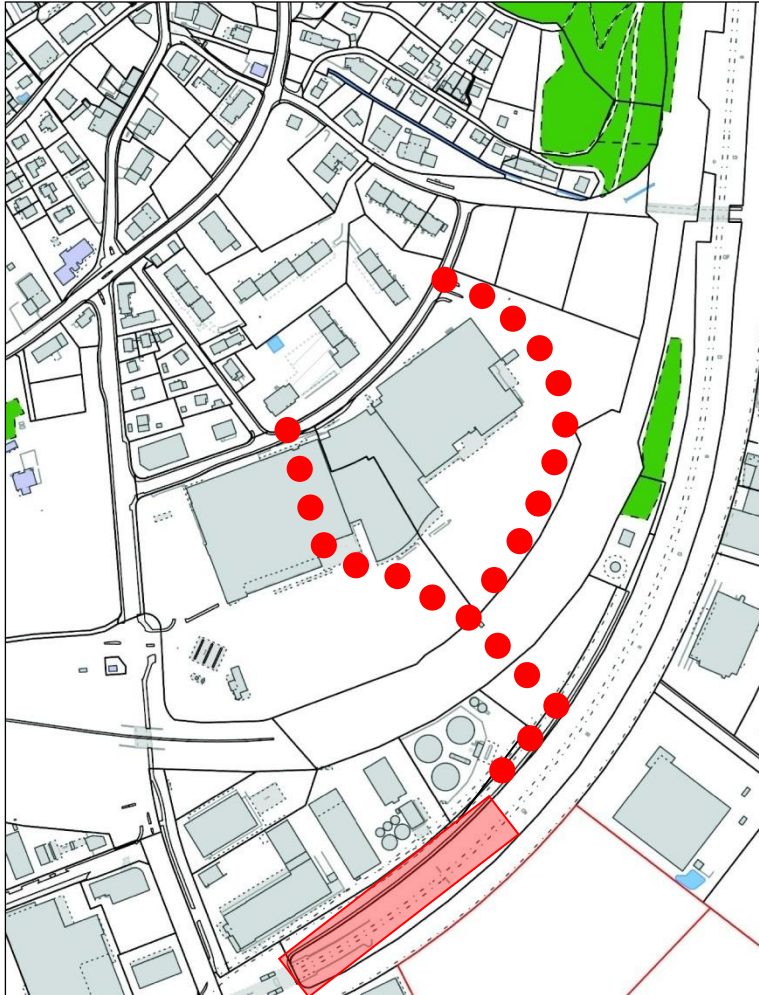


Abbildung 10 Fussgängerbeziehungen zum Fussgängersteg Herblingermarkt

- Massnahmenbeschrieb:
  - Fussgängersteg über die Autostrasse J15
- verwandte Massnahmen / Synergien:
  - Bestandteil Paket ESP Herblingertal
- Planungsstand, weiteres Vorgehen:
  - Machbarkeitsstudie (Stand Juli 2009) vorliegend. Vorprojekt 2011, Bauprojekt 2012, Ausführung ab 2014
- Termine und Abhängigkeiten:
  - Aufwertung Station Herblingen (Massnahme 16)
  - Bereitschaft EKZ Herblingermarkt zur Mitwirkung, evtl. Mitfinanzierung
- Projektverantwortung für Planung und Ausführung:
  - Stadt Schaffhausen

***Veloabstellanlage Bahnhof Schaffhausen, Südseite (Massnahme 38)***

Auf der Südseite des Bahnhofs Schaffhausen fehlt bisher eine sichere, gedeckte Veloabstellanlage. Zusammen mit der Velostation, der geplanten Veloabstellanlage im Bereich der Überbauung Areal Bleiche sowie der Veloabstellanlage auf dem Landhaus-Areal stünden an allen wichtigen Zugängen zum Bahnhof gedeckte Veloabstellanlagen zur Verfügung.

- Zielsetzungen:
  - Verbesserung der Umsteigebeziehungen Velo-Bahn
- Massnahmenbeschrieb:
  - Gedeckte Veloabstellanlage mit Abschiessmöglichkeit im Bereich Bahnhof Süd
- verwandte Massnahmen / Synergien:
  - Bestandteil Paket Velomassnahmen Stadt Schaffhausen
- Planungsstand, weiteres Vorgehen:
  - Vorprojekt und Bauprojekt noch offen. Ausführung ab 2014.
- Termine und Abhängigkeiten:
  - Koordination mit SBB und Betreiber Velostation
- Projektverantwortung für Planung und Ausführung:
  - Stadt Schaffhausen

***Punktuelle Verbesserung Verkehrssicherheit Velo an diversen Knoten (Massnahme 41)***

Mit einigen punktuellen Verbesserungen soll das Velonetz in der Stadt Schaffhausen insgesamt attraktiver und sicherer gemacht werden.

- Zielsetzungen:
  - Förderung der Velonutzung im Alltags- und Ausflugsverkehr
  - Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr
- Massnahmenbeschrieb:
  - Aufwertungen am Knoten Fulacherbürgli
  - Anschlüsse des Duraducts an das Velonetz
  - Weitere Massnahmen in Prüfung
- verwandte Massnahmen / Synergien:
  - Bestandteil Paket Velomassnahmen Stadt Schaffhausen
- Planungsstand, weiteres Vorgehen:

- Studien vorhanden. Knoten Fulacherbürgli: Vorprojekt und Bauprojekt 2011, Ausführung 2012. Anschlüsse Duraduct: Planung und Ausführung zeitgleich mit dem Duraduct (Massnahme 33)
- Termine und Abhängigkeiten:
  - Planung Duraduct
- Projektverantwortung für Planung und Ausführung:
  - Stadt Schaffhausen

### ***Veloweg Herblingen - Stetten (Massnahme 52)***

- Zielsetzungen:
  - Förderung der Velonutzung im Alltags- und Ausflugsverkehr
  - Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr
- Massnahmenbeschrieb:
  - Radweg entlang der Schlossstrasse für aufwärts fahrende Velofahrerinnen und Velofahrer
  - Die Stadt finanziert nur den auf Gebiet der Stadt liegenden Abschnitt mit.
- verwandte Massnahmen / Synergien:
  - Bestandteil Paket Velomassnahmen Region Nord und West
  - Synergien mit dem bestehenden Netz
- Planungsstand, weiteres Vorgehen:
  - Vorprojekt vorliegend (Stand Ende 2009). Bauprojekt 2010, Ausführung 2011
- Termine und Abhängigkeiten:
  - Keine.
- Projektverantwortung für Planung und Ausführung:
  - Kanton Schaffhausen

### ***Optimierung Veloverbindung Schaffhausen - Hemmental (Massnahme 53)***

- Zielsetzungen
  - Förderung der Velonutzung im Alltags- und Ausflugsverkehr
- Massnahmenbeschrieb:
  - bestehenden Radweg mit Belag versehen
- verwandte Massnahmen / Synergien:
  - Bestandteil Paket Velomassnahmen Region Nord und West



- Synergien mit dem bestehenden Netz
- Planungsstand, weiteres Vorgehen:
  - Vorprojekt vorliegend (Stand Ende 2009). Bauprojekt 2010, Ausführung 2011
- Termine und Abhängigkeiten:
  - Keine.
- Projektverantwortung für Planung und Ausführung:
  - Kanton Schaffhausen

### **6.3.2. Infrastrukturmassnahmen mit Mitfinanzierung durch den Bund (B-Liste)**

Die Massnahmen der B-Liste werden der Vollständigkeit halber ebenfalls aufgelistet. Wie bereits einleitend in diesem Kapitel erwähnt, sind diese nicht Gegenstand der aktuellen Vorlage des Bundes zur Mittelfreigabe für das Programm Agglomerationsverkehr. Der VAS beabsichtigt, das Agglomerationsprogramm Schaffhausen fortzuschreiben und ein Agglomerationsprogramm der zweiten Generation auszuarbeiten. In diesem Zusammenhang werden die Massnahmen der B-Liste vertieft und nochmals beim Bund eingereicht.

- Aufwertung Bachstrasse (Massnahme 24): Verbreiterung der Trottoirs, zusätzliche Querungsmöglichkeiten für Fussgänger, gestalterische Aufwertung
- Munotlift (Massnahme 35): Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen Altstadt (Bachstrasse 395 m.ü.M.) und dem Wohnquartier Emmersberg (Bürgerstrasse 435 m.ü.M.) durch einen Schräglift oder einen Vertikallift. Die exakte Lage des Lifts ist noch nicht bestimmt.

In das Agglomerationsprogramm der zweiten Generation können auch neue Massnahmen eingebracht werden.

### **6.3.3. Eigenleistungen durch Agglomeration**

Die Eigenleistungen werden wie erwähnt nicht vom Bund mitfinanziert, sind jedoch für die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms ebenfalls von Bedeutung.

#### **Verkehrsarme Fischerhäuser- / Rheinhaldenstrasse (Massnahme 23)**

Im Zusammenhang mit der Aufwertung des Schauweckergut Parks und des Salzstadels (Projekt Nr. 7 Masterplan Rheinufer) soll auch der Strassenraum der Fischerhäuser- / Rheinhaldenstrasse neu gestaltet und insbesondere die Querungsmöglichkeiten für Fussgänger verbessert werden.

- Zielsetzungen:
  - attraktive Platz- und Parkanlage
  - Erhöhung der Aufenthaltsqualität
  - Reduktion oder Verschiebung Parkplätze

- Verkehrssichere Verbindung Schauweckergutpark - Rheinufer
- Massnahmenbeschrieb:
  - Umgestaltung des Strassenraumes
- verwandte Massnahmen / Synergien:
  - Teil des Konzeptes 'giardino lungo'
- Planungsstand, weiteres Vorgehen:
  - gemäss Projekt Nr. 7 Masterplan Rheinufer
- Termine und Abhängigkeiten:
  - Keine
- Projektverantwortung für Planung und Ausführung:
  - Stadt Schaffhausen

### ***Flankierende Massnahmen Galgenbucktunnel (Massnahme 26)***

- Zielsetzungen:
  - Mit flankierenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz sollen Zusatzbelastungen nach Eröffnung des Galgenbucktunnels vermieden werden
- Massnahmenbeschrieb:
  - gemäss Konzept 'flaMa Galgenbucktunnel' von Juni 2004
- verwandte Massnahmen / Synergien:
  - Dosierung / Verkehrslenkung (Massnahme 21)
- Planungsstand, weiteres Vorgehen:
  - Konzeptstudie Juni 2004
  - Federführung des Projekts liegt beim kantonalen Tiefbauamt
- Termine und Abhängigkeiten:
  - Die Ausführung erfolgt in Koordination mit dem Bau des Galgenbucktunnels
- Projektverantwortung für Planung und Ausführung:
  - Kanton Schaffhausen

***Bauliche Anpassung Quartierstrassen und Parkierung im Rahmen ESP Vordere Breite (Massnahme 32)***

Parallel zur Entwicklung des ESP Vordere Breite sollen die Strassenräume aufgewertet sowie die Parkierung konzentriert werden, entsprechend dem Masterplan 'Vordere Breite' aus dem Jahr 2008.

Das weitere Vorgehen sowie die Zeitplanung richten sich nach der Entwicklung des ESP Vordere Breite (Massnahme 3).

## **7. Bezug zur Orientierungsvorlage Wohnraumentwicklung Schaffhausen**

In Kapitel 6 der Orientierungsvorlage zur Wohnraumentwicklung Schaffhausen wird das Agglomerationsprogramm als Handlungsfeld aufgeführt, welches der Verwirklichung der Wirkungsziele und Grundstrategien, die in der Orientierungsvorlage formuliert sind, dient.

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms sind in ihrer Gesamtheit zwingend notwendig, um die Erschliessungsqualität der Stadt zu verbessern und um damit die Voraussetzungen für das angestrebte moderate Wachstum zu schaffen. Das Agglomerationsprogramm Schaffhausen ergänzt in diesem Sinne die Orientierungsvorlage zur Wohnraumentwicklung und führt zu einer Verbesserung der Rahmenbedingungen. Es trägt damit zur gewünschten nachhaltigen Entwicklung der Region Schaffhausen als Wirtschafts- und Lebensraum bei.

## 8. Kosten und Finanzierung

### 8.1. Programmkosten und Bundesbeteiligung

Die Finanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen ist eine der vier Aufgaben des Bundes, die über den Infrastrukturfonds finanziert werden. Die Kostenschätzungen, welche im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Schaffhausen durchgeführt wurden, basierten weitestgehend auf Konzepten bzw. Studien. Sie weisen eine Kostengenauigkeit von  $\pm 50\%$  auf und basieren auf dem Preisstand Ende 2007. Der Bund hat diese Werte genommen und auf den **Preisstand von Oktober 2005** umgerechnet sowie die **Mehrwertsteuer abgezogen**, damit die Vergleichbarkeit mit den Vorgaben und Beschlüssen des Bundes gegeben ist. Von den beantragten Investitionen akzeptierte der Bund schliesslich Vorhaben im Umfang von 84.46 Mio. Franken als beitragsberechtigt, an denen er sich mit 40 % beteiligt, was einem Bundesbeitrag von 33.78 Mio. Franken entspricht.

Bezogen auf das Gebiet der Stadt Schaffhausen unterstützt der Bund Vorhaben im Umfang von **65.1 Mio. Franken** (Kostenstand Dez. 2009) mit Beiträgen in Höhe von maximal **19.61 Mio. Franken** (Kostenstand Oktober 2005, ohne Teuerung und Mehrwertsteuer), wobei die Beiträge für jede Massnahme einzeln festgelegt sind (siehe Tabelle im Anhang 11.1). Die einzelnen Beiträge bilden dabei Höchstbeiträge und können jeweils nur für die bezeichneten Massnahmen verwendet werden. Allfällige Mehrkosten gehen zu Lasten der Agglomeration beziehungsweise deren Trägerschaften. Fallen die Kosten für eine Massnahme geringer aus, vergütet der Bund maximal 40 % der Kosten.

Alle **Kostenschätzungen** der Vorhaben des Agglomerationsprogramms Schaffhausen beziehen sich auf den Preisstand **Dezember 2009**. Die **Bundesbeiträge** beziehen sich indes auf den Kostenstand **Oktober 2005, ohne Teuerung und Mehrwertsteuer**. Werden die Beiträge des Bundes auf den Preisstand Dezember 2009 hochgerechnet, so erhöhen sie sich um rund 17 %. Auf die Hochrechnung wurde jedoch verzichtet, da die vorliegenden Kostenschätzungen eine Genauigkeit von in der Regel höchstens  $\pm 20\%$  aufweisen, abhängig vom Projektstand des Vorhabens. Die zusätzlichen, nicht ausgewiesenen Bundesbeiträge bilden demnach eine **Kostenreserve**.

### 8.2. Projektabwicklung und Kostenbeteiligung Kanton

Der Kanton hat in seiner Vorlage vom 23. November 2010 dargelegt, wie das Agglomerationsprogramm umgesetzt und wie seine Beiträge an Infrastrukturvorhaben des Agglomerationsprogramms ausgestaltet werden sollen. Mit einem neuen Gesetz über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur (GVV) werden die Grundsätze der Umsetzung und die Finanzierung der Massnahmen geregelt, die Bestandteil der Agglomerationsprogramms sind und vom Bund aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert werden. Darüber hinaus werden die nötigen Anpassungen des bisherigen Rechts vorgenommen. Das neue Gesetz ergänzt als Spezialgesetzgebung zum Agglomerationsprogramm die bestehenden Rechtsgrundlagen im Verkehrsbereich.

### **8.2.1. Projektentwicklung**

Zeitpunkt und Umfang der durch den Bund einzugehenden Verpflichtungen richten sich nach den im Infrastrukturfonds verfügbaren Mitteln. Da sich der Fonds gemäss Art. 9 Abs. 1 IFG nicht verschulden darf, müssen die Ausgaben des Fonds derart ausgestaltet sein, dass der Fonds jederzeit einen positiven Saldo aufweist. Dies hat zur Folge, dass der Bund seine Beiträge zwar zusichert, die Auszahlung sich aber um mehrere Jahre verzögern kann. Die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme müssen damit rechnen, dass sie einzelne Beiträge des Bundes aufgrund der fehlenden Liquidität des Infrastrukturfonds vorfinanzieren müssen, obwohl die Eidgenössischen Räte im Zuge der Beratungen zur Botschaft des Bundesrates in diesem Jahr eine ausserordentliche Einlage in den Infrastrukturfonds von 850 Mio. Franken aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) beschlossen haben.

Da die Beiträge des Bundes gemäss Art. 17b MinVG (SR 725.116.2) an die Kantone zuhanden der Trägerschaften Agglomerationsprogramme ausgerichtet werden, übernimmt der Kanton eine zentrale Rolle bei der Projektentwicklung, insbesondere ist er für die Weiterleitung der Beiträge an die Projektträger zuständig. Soll die Realisierung wichtiger Projekte nicht wegen fehlender Mittel im Infrastrukturfonds verzögert werden, stellt sich die Frage der Vorfinanzierung. Der Kanton sieht in seiner Vorlage eine Vorfinanzierung für die Vorhaben des öffentlichen Verkehrs bis zu einer Höhe von 15 Mio. Franken vor. Er kann zudem verbindlich zugesicherte Bundesbeiträge vorfinanzieren (Art. 3 Abs. 2 GVV).

Der Kanton übernimmt somit in der Realisierungsphase der Projekte des Agglomerationsprogramms die Aufgabe der 'Bank'. Die Gemeinden rechnen ihrerseits ihre Projekte mit dem Kanton ab. Der Regierungsrat sieht vor, die einzelnen Kredittranchen je nach Höhe sowie Bau- und Finanzreife der Projekte in einzelnen Etappen freizugeben bzw. Parlament und Volk zum Beschluss vorzulegen. Eine erste Etappe für dringende und baureife Projekte wird mit der Vorlage vom 23. November 2010 für die Umsetzung der S-Bahn Schaffhausen dem Kantonsrat zur Beschlussfassung unterbreitet<sup>11</sup>. Weitere Kreditvorlagen wird der Regierungsrat dem Kantonsrat zu gegebener Zeit unterbreiten. Massnahmen mit geringeren Kosten - etwa zur Förderung des Langsamverkehrs - wird der Regierungsrat dem Kantonsrat auf dem ordentlichen Budgetweg zur Beschlussfassung vorlegen.

### **8.2.2. Kostenbeteiligung des Kantons an Massnahmen der Gemeinden**

An den Baukosten von Massnahmen, die Bestandteil des Agglomerationsprogramms sind und über das neue Gesetz über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur finanziert werden, beteiligt sich der Kanton nach Abzug der Bundesbeiträge mit 50 Prozent, unabhängig davon, in wessen Eigentum sich die Anlage befindet. Dieser Artikel ergänzt insbesondere das bestehende Strassengesetz dahingehend, dass Projekte des Strassen- und Langsamverkehrs (Velo- und

---

<sup>11</sup> Die dringenden und baureifen Projekte des öffentlichen Verkehrs umfassen folgende Vorhaben:

a) Elektrifizierung Schaffhausen - Erzingen (- Basel)	35.0 Mio. Fr.
b) Ausbau Bahnhof Schaffhausen	9.7 Mio. Fr.
c) Ausbau Bahnhof Thayngen	4.1 Mio. Fr.
d) Neue Bahnhaltestelle Beringerfeld	6.2 Mio. Fr.

Fussverkehr), aber auch des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, die Bestandteil eines Agglomerationsprogramms sind und vom Bund finanziell unterstützt werden, auch vom Kanton mitfinanziert werden. Es wird somit nicht unterschieden, ob sich ein Vorhaben innerhalb oder ausserhalb der Bauzone befindet<sup>12</sup>. Gestützt auf Art. 30a Abs. 2 des Finanzhaushaltgesetzes vom 26. Juni 1989 (SHR 611.100) gelten die finanziellen Verpflichtungen des Kantons gegenüber den Gemeinden im Rahmen von Programmvereinbarungen zum Agglomerationsprogramm mit dem Bund als gebundene Ausgabe. Ebenso findet diese Bestimmung auch Anwendung auf Vorhaben zugunsten des öffentlichen Verkehrs, die von den Gemeinden realisiert werden und Bestandteil des Agglomerationsprogramms sind.

Generell gilt, dass der Betrieb und Unterhalt von Anlagen, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms erstellt wurden, sich nach den bereits geltenden Grundlagen richtet und keine Änderung erfährt.

### **8.2.3. Kostenbeteiligung der Gemeinden an Massnahmen des Kantons**

Im Umkehrschluss haben sich die Gemeinden gemäss Art. 5 GVV nach Abzug der Bundesbeiträge mit 50 Prozent an den kantonalen Investitionen für den Bau oder die Erweiterung von standortgebundenen Anlagen oder Einrichtungen auf ihrem Gebiet zu beteiligen, die Bestandteil des Agglomerationsprogramms sind. Das betrifft insbesondere auch Massnahmen zum Bau und der Erneuerung von Bahnstationen und -haltestellen sowie Publikumsanlagen, gilt aber generell für Massnahmen des Agglomerationsprogramms, die vom Kanton federführend auf dem Gebiet einer Gemeinde ausgeführt und finanziert werden. Der Kreditbeschluss für solche Massnahmen untersteht lediglich der kantonalen Volksabstimmung. Separate Volksabstimmungen bei den betreffenden Gemeinden entfallen, da es sich beim Gemeindeanteil im Umkehrschluss zu Regelung in Art. 4 GVV um eine gebundene Ausgabe handelt. In der Stadt Schaffhausen betrifft dies folgende Massnahmen:

- Massnahme 15: Ausbau des Bahnknotens Schaffhausen (6. Perronkante)
- Massnahme 21: Dosierung und Verkehrslenkung
- Massnahme 52: Veloweg Herblingen - Stetten
- Massnahme 53: Optimierung Veloverbindung Schaffhausen-Hemmental

Gegenstand der aktuellen Kreditvorlage des Kantons ist nur der Ausbau des Bahnknotens Schaffhausen. Hier müsste sich die Stadt mit einem Beitrag in der Grössenordnung von aktuell rund 3.1 Mio. Franken beteiligen.

Insgesamt beläuft sich die Kostenbeteiligung der Stadt an Massnahmen des Kantons voraussichtlich auf rund 4.78 Mio. Franken (siehe Anhang 11.2). Diese Kosten stellen gemäss Art. 5 GVV gebundene Ausgaben dar.

---

<sup>12</sup> Gemäss bisheriger gesetzlicher Regelung werden innerhalb der Bauzone nur die Baukosten für jene Anlagen, die für den privaten Überlandverkehr notwendig sind, vom Kanton übernommen.

### 8.3. Kostenbeteiligung der Stadt Schaffhausen

Die nach Abzug der Beiträge von Bund und Kanton verbleibenden Kosten hat grundsätzlich die Stadt zu tragen. Bei einzelnen Massnahmen, welche einen direkten Nutzen bei Privaten bewirken, wird eine Mitfinanzierung durch Private im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen sein.

Das Finanzierungsmodell für die Projekte des Agglomerationsprogramms zeichnet sich durch die Besonderheit aus, dass in der Regel mindestens drei Partner - Bund, Kanton und Standortgemeinde - an der Finanzierung beteiligt sind. Jeder Partner muss seinen Kostenanteil rechtlich verbindlich beschliessen, sonst ist die Finanzierung nicht gesichert. Gemäss den obigen Ausführungen teilen sich Kanton und Gemeinden die verbleibenden Kosten zur Hälfte. Die kreditrechtlichen Beschlüsse werden je nach Festlegung im Agglomerationsprogramm vom Kanton oder von den Gemeinden gefällt. Der nicht beschlussfassende Partner hat seinen Beitrag als gebundene Ausgabe zu leisten (Art. 4 und 5 GVV). Für jede Massnahme ist die Projektverantwortung in der Tabelle im Anhang 11.1 aufgeführt.

Die Frage der Kostenteilung ist indes auch aus einer Gesamtsicht zu betrachten. Aus Sicht des Stadtrates muss in der Gesamtbetrachtung eine faire Lastenverteilung gewährleistet sein und der Kostenverteilungsschlüssel sollte - im Sinne der Planungssicherheit - für alle Projekte des Agglomerationsprogramms gelten. Mit dem Vorschlag des Kantons, 50 % der Kosten von Vorhaben des Agglomerationsprogramms zu übernehmen und diesen Verteilungsschlüssel mittels einer neuen gesetzlichen Grundlage auch rechtlich verbindlich festzuhalten, ist eine wesentliche Voraussetzung für eine faire Lastenverteilung erfüllt. Zudem hat der Kanton signalisiert, dass bei den Beiträgen der Gemeinden an Vorhaben des regionalen Personenverkehrs über den Zeitpunkt der Beitragsleistung und eine allfällige Staffelung der Zahlungen verhandelt werden kann.

In Anwendung des oben erläuterten Kostenverteilungsschlüssels hat die Stadt Schaffhausen für die Infrastruktur-Massnahmen der A- Liste einen Beitrag von insgesamt **21.4 Mio. Franken** (Preisstand Ende 2009) zu leisten (siehe Tabelle im Anhang 11.2, inklusive 4,78 Mio. Franken gebundene Kosten). Diese Investitionen verteilen sich über die nächsten sieben Jahre und sind im Finanzplan der Stadt berücksichtigt<sup>13</sup>.

Bei den Eigenleistungen der Agglomeration fällt für die Stadt Schaffhausen ein Kostenanteil in der Höhe von rund 3.0 Mio. Franken. an (inkl. Nicht-Infrastruktur-Massnahmen).

---

<sup>13</sup> Im Finanzplan 2010-13 sind Investitionen für das Agglomerationsprogramm bis 2018 in der Höhe von insgesamt 21.15 Mio. Franken aufgeführt.



## 9. Projektabwicklung mit dem Bund<sup>14</sup>

### 9.1. Leistungsvereinbarung

Das UVEK schliesst, gestützt auf die Agglomerationsprogramme und den Finanzbeschluss der Bundesversammlung, nach Anhörung der Eidgenössischen Finanzverwaltung mit der Trägerschaft eine Leistungsvereinbarung ab (Art. 24 Abs. 1 MinVV). Die Leistungsvereinbarung umfasst vom Bund mitfinanzierte Strassen- und Schieneninfrastrukturmassnahmen, Eigenleistungen sowie nichtinfrastrukturelle Massnahmen der Bereiche Verkehr und Siedlung. In der Leistungsvereinbarung werden geregelt:

- Vertragsparteien und Pflichten
- umzusetzende Massnahmen und Massnahmenpakete
- Finanzierung der Massnahmen und Massnahmenpakete
- Umsetzungskontrolle, Wirkungskontrolle und Controlling
- Feststellung der Erfüllung der Leistungsvereinbarung
- Modalitäten zur Anpassung der Leistungsvereinbarung
- Anwendbare Bestimmungen
- Inkrafttreten

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) überprüft die Einhaltung der Leistungsvereinbarungen periodisch (Art. 24 Abs. 6 MinVV). Alle vier Jahre wird daher die Leistungsvereinbarung überprüft und gemäss neuem Planungs- und Umsetzungsstand aktualisiert.

Mit Unterschrift der Leistungsvereinbarung verpflichten sich der Kanton und die beteiligten Gemeinden zur Umsetzung der in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Massnahmen. Vorbehalten bleiben die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe. Die Leistungsvereinbarung soll anfangs 2011 unterschrieben werden. Sie bildet die Voraussetzung für den Abschluss der Finanzierungsvereinbarungen für die einzelnen Massnahmen.

### 9.2. Finanzierungsvereinbarung

Gestützt auf die Leistungsvereinbarung sowie das Ergebnis der Prüfung der zuständigen Behörde vereinbart das zuständige Bundesamt mit der Trägerschaft für die bau- und finanzreifen Massnahmen die Auszahlungsmodalitäten (Art. 24 Abs. 4 MinVV) in einer Finanzierungsvereinbarung.

Für Massnahmen mit einem Bündel von Einzelmassnahmen (z.B. Ausbau Busangebot VBSH) wird ebenfalls nur eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Dafür muss die Bau- und Finanzreife für mindestens eine Einzelmassnahme vorliegen.

---

<sup>14</sup> Siehe Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 11. November 2009, Kap. 1.3.

### **9.3. Projektkoordination**

Die Projektkoordination mit dem Kanton und den anderen Gemeinden der Agglomeration erfolgt über den Fachausschuss Verkehr und Siedlung des VAS. In diesem Fachausschuss sind von Seiten der Stadt der Bereichsleiter Tiefbau und Entsorgung, der Leiter der Stadtentwicklung und der Bereichsleiter öffentlicher Verkehr vertreten.

Die Projektkoordination innerhalb der Stadtverwaltung übernimmt der Leiter der Stadtentwicklung.

## 10. Anträge

Auf der Basis der in dieser Orientierungsvorlage gemachten Überlegungen ist der Stadtrat überzeugt, mit dem Agglomerationsprogramm die Weichen für die Verkehrserschliessung und die Siedlungsentwicklung der Stadt richtig zu stellen und die Standortgunst von Schaffhausen als gut erreichbare Wohn- und Arbeitsstadt langfristig zu sichern.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellen wir Ihnen die folgenden

### Anträge:

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Orientierungsvorlage des Stadtrates vom 30. November 2010 betreffend Agglomerationsprogramm Schaffhausen.
2. Er beauftragt den Stadtrat, die erforderlichen Vorlagen für die Umsetzung der in der Orientierungsvorlage enthaltenen Massnahmen auszuarbeiten und dem Grossen Stadtrat als Vorlage oder auf dem Budgetweg zu unterbreiten.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATES

Thomas Feurer  
Stadtpräsident

Ilona Keller  
Stadtschreiberin i.V.

## **11. Anhang**

### **11.1. Agglomerationsprogramm Schaffhausen: Infrastrukturmassnahmen der A-Liste des Bundes (in Mio. Fr.)**

**Agglomerationsprogramm Schaffhausen Plus**  
 Infrastruktur-Massnahmen der A-Liste des Bundes (in Mio. Franken)

Art	Nummer Agglo-programm	Massnahme	Kosten Stand Einreichung AP5H+ 2007	Beitrag Bund *	Kosten-stand Dez. 2009	Anteil Kanton	Anteil Gemeinde	davon Anteil Stadt SH	Projektverantwortung	Projektstand Dez. 2009	Bemerkungen
<b>OV</b>	<b>Total</b>	<b>Öffentlicher Verkehr</b>	<b>60.3</b>	<b>17.85</b>	<b>79.8</b>	<b>47.31</b>	<b>15.15</b>				
	12	Elektrifizierung Schaffhausen-Erzringen (-Basel)	13.0	4.51	35.0	30.49	0		Kanton	Vorprojekt	Koordinat mit Doppelspur DB
	13	Wendegleis Jestetten	5.0	1.73	3.4	1.67	0		Kanton	Bauprojekt	Koordinat mit Ausbau HGV
	15	Ausbau Bahnhof Schaffhausen	20.0	3.47	9.7	3.12	3.12	3.12	Kanton	Vorprojekt	Zusätzlich Beitrag SBB von 10 Mio. Fr. (ZEB) vorgesehen
	16	Auflösung Station Herblingen	4.0	1.39	5.8	2.21	2.21	2.21	Stadt Schaffhausen	Vorprojekt	Koordinat mit MV- und LV-Massnahmen
	17	Neue Bahnhofsstelle Beringerfeld	4.0	1.39	6.2	2.41	2.41	2.41	Kanton	Vorprojekt	Koordinat mit Doppelspur DB
	18	Neue Bahnhofsstelle Neuhäusen Zentrum	4.0	1.39	7.6	3.11	3.11	3.11	Kanton	Projektsstudie	Koordinat mit Ausbau HGV / Masterplan Rheinfall
	20	Ausbau Busangebot VB5H (div. Infrastrukturen)	8.0	2.70	8.0	2.65	2.65	2.12	Gemeinden VB5H	Vorprojekt	Verschiedene kleinere Optimierungsmaßnahmen
	54	Ausbau Bahnhof Thayngen inkl. Unterführung	2.0	0.67	3.6	1.47	1.47	1.47	Kanton	Vorprojekt	wird zusammen mit Massnahme Nr. 55 realisiert und als OV-Projekt
	55	Veloweg Thayngen-Süd (Zugang Bahnhof)	0.3	0.10	0.5	0.20	0.20	0.20	Gemeinde	Vorprojekt	wird zusammen mit Massnahme Nr. 54 realisiert als Bestandteil OV
<b>MIV</b>	<b>Total</b>	<b>Motorisierter Individualverkehr</b>	<b>29.5</b>	<b>9.95</b>	<b>31.5</b>	<b>10.75</b>	<b>10.75</b>				
	21a	Dosierung/Verkehrsmessung Teil Kt. SH	5.0	1.69	5.0	1.66	1.66	1.05	Kanton	Vorprojekt	
	22	Rheinuferstrasse / Rheinuzugang	7.0	2.36	7.0	2.32	2.32	2.32	Stadt Schaffhausen	Masterplan Rheinufer	
	25	Alderunterführung / Schwabentor	10.0	3.37	10.4	3.52	3.52	3.52	Stadt Schaffhausen	Projektsstudie	
	27a	Ordnungsfahrt Beringen	3.5	1.18	3.5	1.16	1.16	1.16	Kanton	Projektsstudien	
	29	Gemeinschaftsstrasse	3.0	1.01	4.0	1.47	1.47	1.47	Stadt Schaffhausen	Vorprojekt	Ausführung zusammen mit Massn. Nr. 16 u. Nr. 39
	31	Änderung Strassenetz Herblingen	1.92	0.34	1.6	0.63	0.63	0.63	Stadt Schaffhausen	Vorprojekt	
<b>LV</b>	<b>Total</b>	<b>Langsamverkehr</b>	<b>19.2</b>	<b>6.48</b>	<b>24.1</b>	<b>8.81</b>	<b>8.81</b>				
	33	Duraduct mit Lift	4.0	1.35	5.5	2.08	2.08	2.08	Stadt Schaffhausen	Machbarkeitsstudie	
	34	Lift Bf. Neuhäusen Zentrum - Rheinfall	2.0	0.67	3.0	1.17	1.17	1.17	Kanton	Projektsstudien	Koordinat mit Massnahme Nr. 18
	36	Veloweg Herblingertal	2.0	0.67	3.0	1.17	1.17	1.17	Stadt Schaffhausen	Machbarkeitsstudie	
	37	Fussgängerstieg Bahnhof Herblingen	1.5	0.51	1.3	0.40	0.40	0.40	Stadt Schaffhausen	Vorprojekt	Koordinat mit Massnahme Nr. 16
	38	Velobestellanlage Bahnhof Schaffhausen	0.8	0.27	0.8	0.27	0.27	0.27	Stadt Schaffhausen	Vorprojekt	Koordinat mit Ticketera
	39	Velobestellanlage Station Herblingen	0.2	0.07	0.2	0.07	0.07	0.07	Stadt Schaffhausen	Vorprojekt	Koordinat mit Massnahme Nr. 16
	40	Veloverkehr Neustadt	0.2	0.07	0.2	0.07	0.07	0.07	Stadt Schaffhausen	Vorprojekt	In reduziertem Umfang bereits realisiert
	41	Verbesserung Verkehrssicherheit Velo	0.5	0.17	0.8	0.32	0.32	0.32	Stadt Schaffhausen		diverse kleinere Aufwertungsmaßnahmen (z.B. Fulcherbügel)
	42	Veloführung Knoten Rheinhol	1.0	0.34	1.0	0.33	0.33	0.33	Kanton	Vorprojekt 2010-11	
	43	Velobestellplätze Neuhäusen Bad. Bf. und Rheinfall	3.4	1.15	3.0	0.93	0.93	0.93	Gemeinde	Vorprojekt 2010-11	
	44	Erschliessung Rheinfall für Veloverkehr	0.1	0.03	0.4	0.19	0.19	0.19	Gemeinde	technischer Bericht	Koordinat mit Massnahme Nr. 18
	45	Veloweg Charottentfels-Areal	0.5	0.17	0.6	0.22	0.22	0.22	Kanton	Vorprojekt	
	46	Fuss- und Radwegbrücke Enge	1.3	0.44	1.3	0.43	0.43	0.43	Gemeinde	Vorprojekt	zurückgestellt
	47	Fussgängerbrücke Rabenfluh	0.2	0.07	0.2	0.07	0.07	0.07	Gemeinde		im Rahmen Entwicklung ESP SIG-Areal
	48	Öffnung des SIG-Areals für den Fussverkehr	0.1	0.03	0.1	0.04	0.04	0.04	Gemeinde		
	49	Fussweg Klattgauerstrasse – Sonnenbergstrasse	0.2	0.07	0.2	0.07	0.07	0.07	Gemeinde	Bauprojekt	
	50	Fussweg Schützenstrasse – Langrietstrasse	0.4	0.13	0.4	0.14	0.14	0.14	Gemeinde	Vorprojekt	zurückgestellt (Zweckmässigkeit fraglich)
	51	Veloweg Beringen – Löhningen	0.5	0.17	1.5	0.67	0.67	0.39	Kanton	Vorprojekt	
	52	Veloweg Herblingen – Sletten	0.2	0.07	0.5	0.22	0.22	0.22	Kanton	Vorprojekt	
	53	Veloweg Schaffhausen – Hermental	0.2	0.07	0.5	0.22	0.22	0.22	Kanton	Vorprojekt	
<b>A-Liste Bund</b>	<b>Total</b>	<b>TOTAL</b>	<b>109.0</b>	<b>33.78</b>	<b>135.4</b>	<b>66.87</b>	<b>34.7</b>	<b>21.4</b>			

Legende  
 \* Preisstand Bund = Oktober 2005 ohne Teuerung und Mehrwertsteuer

## 11.2. Agglomerationsprogramm Schaffhausen: Übersicht über die Massnahmen mit Beteiligung der Stadt

### Agglomerationsprogramm Schaffhausen: Massnahmen mit Beteiligung der Stadt

Stand: 25.11.2010

#### Infrastrukturmassnahmen

Basis: Liste VAS, Stand 23.02.2010

bzw. Anhang 2 der Vorlage Kanton SH

Massnahme rot: A-Massnahme, grün: B-Massnahme blau: Eigenleistungen	Federführung	Infrastrukturkosten (Mio. Fr.)		Finanzierung (Mio.Fr.) (Kursiv: Gebundene Ausgabe)					Bemerkungen, Koordinationsbedarf
		Agglopr. (Stand 05)	Aktuelle Kosten	Bund	Kt. SH	Stadt SH	übr. Gde	Transport- unternehmen /Dritte	
15 Ausbau Knoten Schaffhausen, inkl. Kapazitätserhöhung Schaffhausen - Neuhausen und 6. Perronkante	Kanton SH	8.7 +10.0	9.70	3.47	3.12	3.12		10.0 (SBB)	15a: Perron 6 Bhf. Schaffhausen 15b: Ausbau Knoten SH inkl. Kapazitätserhöhung SH-NH
16 Aufwertung Station Herblingen	Stadt SH, TBA/KöV	3.5 +1.0	5.80	1.39	2.21	2.21		1.0 (DB)	Ausführung zusammen mit Massnahmen Nr. 29 und 39. Kostenbeitrag DB noch offen.
20 Angebotsausbau VBSH	VBSH	6.7	8.00	2.70	2.65	2.12	0.53		Sammelmassnahme
21 Dosierung / Verkehrslenkung Gebiet Kt. SH	Kanton SH, TBA	3.4	5.00	1.69	1.66	1.05	0.60	-	Koordination mit VBSH gewährleisten. Betriebsbereitschaft bis spätestens zur Eröffnung Galgenbucktunnel.
22 Aufwertung Rheinuferstrasse/ Verbesserung Rheinzugang	Stadt SH	5.9	7.00	2.36	2.32	2.32		-	Teil Masterplan Rheinufer (Projekt 4)
23 Verkehrsarme Fischerhäuser-/ Rheinhaldestr.	Stadt SH, TBA	4.5	1.00	-	0.50	0.50		-	Verkehrsberuhigung Bereich Schauweckergut, siehe Projekt 7 MP Rheinufer
24 Aufwertung Bachstrasse	Stadt SH, TBA	2.2		0.90	0.65	0.65			B- Massnahme ab 2015. Beitrag Bund noch nicht gesichert.
25 Aufwertung und Verkehrsoptimierung Bereich Adlerunterführung/ Schwabentor	Stadt SH, TBA	8.4	10.40	3.37	3.52	3.52		-	Entwicklung Brühlmann-Areal zeitlich parallel vorantreiben
26 Flankierende Massnahmen Galgenbucktunnel	Kanton SH, TBA	2.5		-	1.25	0.25	1.00	-	Realisierung spätestens mit Fertigstellung Galgenbucktunnel sicherstellen.
29 Aufwertung/Leistungsoptimierung Gennersbrunnerstrasse	Stadt SH, TBA	2.5	4.00	1.01	1.47	1.47		-	Ausführung zusammen mit Massnahmen Nr. 16 und 39, Koordination mit Ausbau Knoten A4 (ASTRA)
31 Änderung Hauptstrassennetz Herblingen	Stadt SH, TBA	0.9	1.60	0.34	0.63	0.63		-	31a: E.Homberger-Strasse 31b: Verkehrswiderstände Herblingenstrasse und Hochstrasse
32 Bauliche Anpassung Quartierstrassen und Parkierung im Rahmen ESP Vordere Breite	Stadt SH, Planungsamt	2.0		-		2.00			Koordination mit ESP Vordere Breite; Finanzierung über Fonds Wohnraumentwicklung.
33 Duraduct mit Lift	Stadt SH	3.4	5.50	1.35	2.08	2.08			Koordination mit Projekt Sport- und Veranstaltungshalle Stahlgiesserei.
35 Munot-Lift	Stadt SH	1.70							B- Massnahme ab 2015
36 Veloweg Herblingertal	Stadt SH, TBA	1.70	3.00	0.67	1.17	1.17			siehe Massnahme Nr. 16. Linienführung im Bereich Areal Brauerei Falken noch offen.

Massnahme rot: A-Massnahme, grün: B-Massnahme blau: Eigenleistungen	Federführung	Infrastrukturkosten (Mio. Fr.)		Finanzierung (Mio.Fr.)					Bemerkungen, Koordinationsbedarf
		Agglopr. (Stand 05)	Aktuelle Kosten	Bund	Kt. SH	Stadt SH	übr. Gde	Transport- unternehmen /Dritte	
37 Fussgängersteg Quartier Brühl / Herblingermarkt - S-Bahn-Station Herblingen	Stadt SH, TBA	1.30	1.30	0.51	0.40	0.40		EKZ?	siehe Massnahme Nr. 16, Bereitschaft / Beteiligung EKZ Herblingermarkt offen
38 Veloabstellanlage Bahnhof Schaffhausen (Südseite)	Stadt SH, TBA, SBB	0.70	0.80	0.27	0.27	0.27		-	Koordination mit Velostati- on, abhängig vom Bau- vorhaben SBB in diesem Bereich
39 Veloabstellanlage Station Herblingen	Stadt SH, TBA	0.20	0.20	0.07	0.07	0.07		-	Ausführung zusammen mit Massnahmen Nr. 16 und 29
41 Punktuelle Verbesserung Verkehrssicherheit Velo an diversen Knoten.	Stadt SH, TBA	0.40	0.80	0.17	0.32	0.32		-	41a: Aufwertungen Fulacherbürgli  41b: Anschlüsse Duraduct ans Velonetz  weitere Massnahmen in Prüfung
52 Veloweg Herblingen - Stetten	Kanton SH, TBA		1.50	0.17	0.67	0.39	0.29	-	Mitfinanzierung der Teilstrecke auf Gebiet der Stadt
53 Optimierung Veloverbindung Schaffhausen - Hemmental	Kanton SH, TBA	0.20	0.50	0.07	0.22	0.22	-	-	

<b>Total Kosten A-Massnahmen</b>	<b>65.10</b>	<b>19.61</b>	<b>22.78</b>	<b>21.36</b>
----------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Kosten Stadt SH A- Massnahmen

21.36

Davon voraussichtlich gebunden:

4.78

Kosten Stadt SH B- Massnahmen.

0.65

Kosten Stadt SH - Eigenleistungen

2.75