

STADTRAT

STADTHAUS
8200 SCHAFFHAUSEN
TEL. 052 - 632 51 11
FAX 052 - 632 52 53
www.stadt-schaffhausen.ch

An den
Grossen Stadtrat
8200 Schaffhausen

SPERRFRIST BIS MITTWOCH, 16. SEPTEMBER 2015, 17.00 UHR

Vorlage des Stadtrates vom 15. September 2015

Rheinuferneugestaltung

(Neugestaltung der Rheinuferstrasse, Neubau Fussgängersteg, Instandsetzung Kragplatte und Sanierung Bachstrasse)

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen eine Vorlage zur Rheinuferneugestaltung.

Das Projekt umfasst die Neugestaltung der Rheinuferstrasse, den Neubau eines Fussgängersteiges, die Instandsetzung der Kragplatte sowie die Sanierung der Bachstrasse.



1. Zusammenfassung

Schaffhausen näher an den Rhein bringen

Die Aufwertung des Rheinufer ist seit über zehn Jahren ein Brennpunkt in der Schaffhauser Stadtplanung. Viele Schaffhauserinnen und Schaffhauser wünschen sich einen besseren Zugang zum Rhein.

Ein parlamentarischer Auftrag im Jahre 2005 war Anlass für die Durchführung eines Mitwirkungsprozesses. Gestützt darauf verabschiedete der Grosse Stadtrat den Masterplan Rheinufer. Zwischenzeitlich sind die Aufwertung des Freien Platzes und die sanfte Sanierung der Rhybadi erfolgreich umgesetzt worden.

Das Bauprojekt in Kürze

Mit dieser Vorlage unterbreitet der Stadtrat das Bauprojekt zur Umsetzung einer Aufwertung des Perimeters zwischen dem Kraftwerk und der Feuerthalerbrücke. Sie beinhaltet im Wesentlichen:

- Neugestaltung der Rheinuferstrasse:
 - Optimierung der Fahrspuren unter Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses
 - Neugestaltung und Attraktivierung der Promenade für Fussgänger und Langsamverkehr
 - zusätzlicher Fussgängerübergang auf der Höhe Kammgarn sowie Trottoir zwischen Kammgarn Ost und Einmündung Bachstrasse sowie bei Stricki-Areal
 - Aufwertung des Mühlentorplatzes (südliche Seite am Rhein) unter Beibehaltung der Unterführung
- Neubau eines Fussgängersteges:
 - Verbesserung der Zugänglichkeit zum Rhein mit einem Holzsteg an die grüne, parkähnliche Uferpromenade auf der Feuerthaler Seite
- Instandsetzung der Kragplatte:
 - nicht aufschiebbarer Sanierung der bis zu 3.0 m in den Rhein hinausragenden Kragplatte mit Energiekanal aus Sicherheitsgründen
- Sanierung der Bachstrasse:
 - tiefbautechnisch notwendige Erneuerung des Fahrbelages unter Beibehaltung der bisherigen Fahrspuren
 - verbesserte Verkehrsführung für den Langsamverkehr

Der Stadtrat hat das Gesamtprojekt in 20 Teilprojekte (jeweils mit Kostenfolge) strukturiert und unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen wie auch des Mehrwertes für die Bevölkerung priorisiert.

Dank Mitfinanzierung tragbare Investitionskosten für die Stadt

Die Gesamtkosten für das Projekt von (gerundet) 12.8 Mio. Franken (davon 3.8 Mio. Franken gebunden) werden von verschiedenen Trägern mitfinanziert, so dass für die Stadt Investitionskosten von netto 6.7 Mio. Franken (davon 2.7 Mio. Franken gebunden) verbleiben. Die finanziellen Mitbeteiligungen entlasten den städtischen Finanzhaushalt in Bezug auf die zu tätigen Investitionen erheblich um insgesamt 6.1 Mio. Franken:

- Die Neugestaltung der Rheinuferstrasse ist bis zu einem Kostenrahmen von rund 7.3 Mio. Franken Teil des vom Grossen Stadtrat genehmigten Agglomerationsprogrammes (1. Generation) und wird entsprechend zu 40 % vom Bund und 30% vom Kanton getragen. 30 % der Investitionskosten verbleiben bei der Stadt.
- Da es sich bei der Bachstrasse um eine Kantonsstrasse handelt, beteiligt sich der Kanton mit 50 % an den Kosten des Strassenbelages.
- Schliesslich beteiligt sich die Kraftwerke Schaffhausen AG mit 25 % an den Sanierungskosten der Kragplatte.
- Der Volksabstimmung unterliegen die nicht gebundenen Ausgaben von brutto 9.1 Mio. Franken, wovon 5.1 Mio. Franken durch Dritte finanziert werden. Somit verbleiben Nettokosten von knapp 4.0 Mio. Franken.

Folgen eines Verzichtes: Annähernd gleich hohe Kosten

Bei einem Verzicht auf die Neugestaltung des Rheinufers müsste die dringend notwendige Sanierung der Kragplatte inklusive der darauf befindlichen Promenade sowie der Fahrbahnen, trotzdem vorgenommen werden. Dabei würden wegen der für diesen Fall wegfallenden Mitfinanzierung Kosten in annähernd gleicher Höhe anfallen und das aber ohne Aufwertungsgewinn.

Zeitplan sieht Bau in zwei Etappen bis 2019 vor

Der Zeitplan sieht die Volksabstimmung im Jahre 2016, den Bau in zwei Etappen 2018 - 2019 sowie die Eröffnung im Jahre 2019 vor.

Grünes Licht vom Regierungsrat

Der Regierungsrat hat am 1. September 2015 die Genehmigung des Bauprojektes in Aussicht gestellt.

Würdigung: Eine einmalige Chance für die Stadt

Die Rheinuferneugestaltung ist aus Sicht des Stadtrates eine einmalige Chance, dem über Jahre gehegten Wunsch, die Stadt näher an den Rhein zu bringen, zum Durchbruch zu verhelfen.

Die Vorlage ist optimal abgestimmt auf die Vorlage «Entwicklung Kammgarnareal»; der neu gestaltete Kammgarnhof wird ideal durch den Fussgängersteg mit Zugang zum grünen Rheinufer ergänzt.

Es handelt sich um eine zwar pragmatische, aber finanziell tragbare und damit auch mehrheitsfähige Lösung.

Dank der massgeblichen Mitfinanzierung durch Bund und Kanton erhält die Stadt für ihren Kostenanteil einen ausserordentlichen Mehrwert.

Inhalt:

1. Zusammenfassung.....	2
2. Ausgangslage	5
2.1. Entstehung und Funktion der Rheinuferstrasse	5
2.2. Masterplan Rheinufer	6
2.3. Agglomerationsprogramm "Schaffhausen plus".....	7
2.4. Testplanung und Verkehrssimulationen	8
2.5. Gestaltungs- und Betriebskonzept Rheinuferstrasse.....	10
2.6. Vergabe Bauprojektierung Rheinuferstrasse	11
3. Bauprojekt Neugestaltung Rheinuferstrasse	11
3.1. Projektperimeter.....	11
3.2. Verkehrsführung motorisierter Individualverkehr (MIV) und öffentlicher Verkehr (ÖV)	12
3.3. Verkehrsführung Langsamverkehr.....	13
3.4. Parkierung	15
3.5. Gestaltung und Materialisierung	16
3.6. Gestaltung Promenade am Rheinufer	17
3.7. Gestaltung Mühlentorplatz.....	18
3.8. Gestaltung Rheinstrasse.....	19
3.9. Gestaltung Hof Rheinschulhaus	20
3.10. Klosterstrasse / Münsterplatz	21
3.11. Knoten Moserstrasse / Bachstrasse	21
3.12. Zugang zum Wasser	22
3.13. Technische Aspekte.....	23
3.14. Beleuchtung	23
4. Bauprojekt Instandsetzung Kragplatte.....	24
5. Fussgängersteg.....	26
6. Priorisierung, Realisierungsetappen	29
6.1. Priorisierung.....	31
6.2. Bedingungen für eine Mitfinanzierung über das Agglomerationsprogramm	31
6.3. Zusätzliche Projekte	32
7. Finanzierung	32
7.1. Investitionen	32
7.1.1. Beteiligungen	33
7.1.3. Investitionskosten der Projekte.....	34
7.1.4. Gesamte Investitionskosten	36
7.2. Betriebskosten und Unterhaltskosten	37
8. Alternative: Reine Instandsetzungslösung.....	37
9. Terminplan, Bauablauf	38
10. Schlussbemerkungen.....	40
Anträge:	41

2. Ausgangslage

Die Attraktivierung und Aufwertung des Rheinufers ist ein Anliegen, das seit Einreichung einer Volksinitiative mit 1500 Unterschriften im Dezember 2004 einen Brennpunkt der Stadtentwicklung bildet. Die Volksinitiative wurde im Frühling 2005 zurückgezogen. Am 5. Juli 2005 wurde eine Motion "Aufwertung Rheinufer" vom Grossstadtrat Urs Tanner an den Stadtrat überwiesen. Im Jahr 2008 fand ein breit angelegter Mitwirkungsprozess statt, dessen Ergebnisse in den Masterplan Gestaltung Rheinufer aus dem Jahr 2009 eingeflossen sind. Im Masterplan Rheinufer wurden Leitsätze für die Entwicklung des Rheinufers festgelegt und konkrete Handlungsanweisungen für das weitere Vorgehen formuliert. Der Grosse Stadtrat hiess am 9. März 2010 die Vorlage des Stadtrates vom 19. Mai 2009 "Gestaltung Rheinufer" mit einem Stimmenverhältnis von 31:0 gut. Nach der Neugestaltung des Freien Platzes und einer sanften Sanierung der Rhybadi folgt nun mit der Neugestaltung der Rheinuferstrasse ein weiteres zentrales Projekt zur Aufwertung des Rheinufers. Das vorliegende Bauprojekt zur Neugestaltung der Rheinuferstrasse ist Projektbestandteil des Agglomerationsprogramms und wird von Bund und Kanton mit wesentlichen Beiträgen mitfinanziert. Verbunden mit der Neugestaltung der Rheinuferstrasse ist die zwingend notwendige Instandsetzung der Kragplatte entlang des Rheinufers.

Das Projekt zur Neugestaltung der Rheinuferstrasse ist kontinuierlich in mehreren Schritten aus den bestehenden Planungen (Masterplan Rheinufer, Agglomerationsprogramm) entwickelt worden und berücksichtigt nach Möglichkeit die in den Mitwirkungsprozessen diskutierten Anliegen nach einer Stärkung des Bezuges zum Rhein und einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität am Rhein. Auch mit den Aufwertungsmassnahmen bleibt die Funktion der Rheinuferstrasse als wichtige regionale Verbindung und Erschliessung der südlichen Altstadt gewährleistet.

Neben der Darlegung des Werdegangs des Projekts, der Projektbeschreibung und den Auswirkungen werden auch die Kosten und die Finanzierung aufgezeigt, welche hauptsächlich über das Agglomerationsprogramm der ersten Generation erfolgen soll. Ebenso wird aufgezeigt, welche dringenden Instandsetzungsarbeiten (Instandsetzung der Kragplatte, Belagssanierungen etc.) auch bei einer Ablehnung dieser Vorlage ausgeführt werden müssten und wie die Finanzierung in diesem Fall ausgestaltet würde.

Gegenstand dieser Vorlage ist ferner ein neuer Fussgängersteg zum anderen Rheinufer. Mit diesem kann ein direkter Zugang zum naturnahen Feuerthaler Ufer geschaffen werden.

2.1. Entstehung und Funktion der Rheinuferstrasse

Die Rheinuferstrasse (Kantonsstrasse) wurde in den 1960er Jahren als Entlastungsstrasse für die Altstadt erstellt. Unter der Strasse befinden sich enorme Infrastrukturanlagen wie Meteor- und Schmutzwasserkanalisationen sowie Energiekanäle. Heute befahren die Rheinuferstrasse rund 18'000 Fahrzeuge pro Tag. Der grosszügige Ausbaustandard mit bis zu vier Spuren führt zu einer

sehr starken Trennwirkung zwischen Stadt und Rhein. Über die Rheinuferstrasse wird eine Grosszahl von Parkplätzen erschlossen (Parkhäuser Herrenacker und Herrenacker Süd, Parkplätze Kammgarnhof, Klosterstrasse und Münsterplatz).

Rheinseitig verläuft auf der Kragplatte ein schmaler Rad- und Fussweg. Der Radweg ist Teil der europäischen Radroute 6 "Atlantik – Schwarzes Meer".

Die Kragplatte ist konstruktiv verbunden mit der Ufermauer und einem darunter verlaufenden Energiekanal. Diese Betonkonstruktion weist nach über 50 Jahren dringenden, durch entsprechende Untersuchungen belegten, Sanierungsbedarf auf.

2.2. Masterplan Rheinufer

Ausgehend von den Ergebnissen des breit angelegten Mitwirkungsprozesses im Jahr 2008 hat der Stadtrat im Jahr 2009 den behördenverbindlichen Masterplan Rheinufer verabschiedet. Dieser legt Leitsätze für die Entwicklung des Rheinufers fest und enthält konkrete Handlungsanweisungen für das weitere Vorgehen. Als Projekt 4 sind die Strassenraumgestaltung Rheinuferstrasse und als Projekt 5 der Fussgängersteg an das andere Rheinufer aufgeführt.

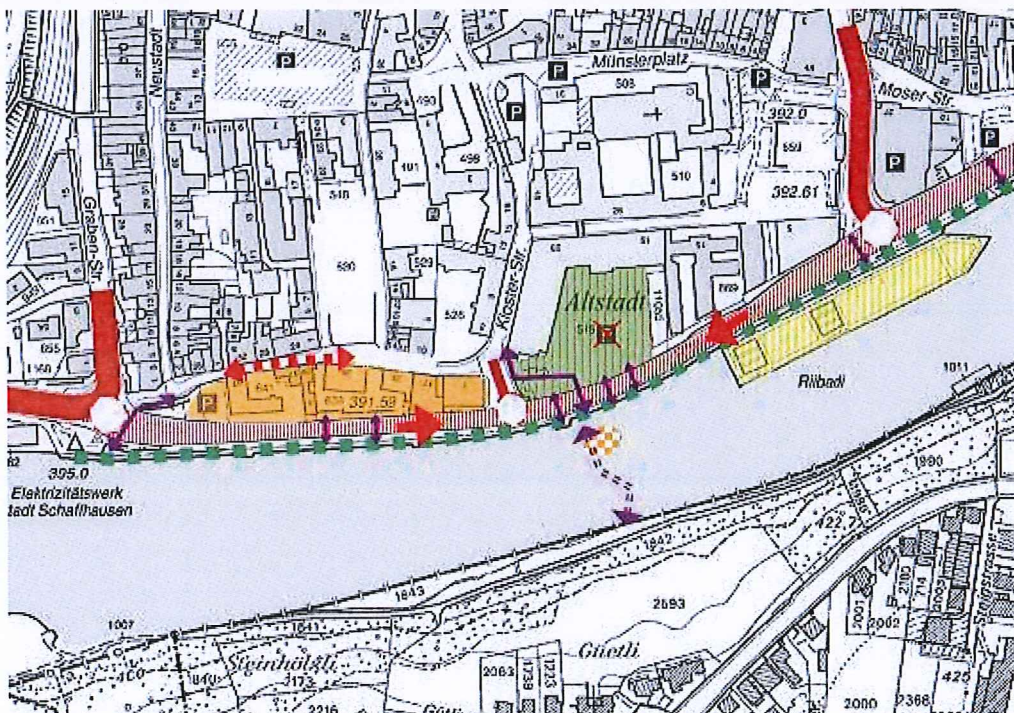


Abbildung 1: Ausschnitt aus dem Masterplan Rheinufer 2009

Für die Rheinuferstrasse sind im Masterplan Rheinufer folgende Zielsetzungen festgehalten:

- 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

Diese Entwicklungsgrundsätze sind nach wie vor gültig. In dieser Vorlage wird im Detail aufgezeigt, wie die teilweise recht unterschiedlichen Wünsche der zahlreichen Anspruchsgruppen bestmöglich berücksichtigt werden.

Bezüglich Fussgängersteg ist im Masterplan Rheinufer festgehalten, dass die Verbindung zum naturnah gestalteten Rheinufer auf Feuerthaler Seite derzeit nur über die Feuerthaler Brücke bzw. im Bereich Kraftwerk (mit Umwegen) möglich ist. Eine behindertengerechte, attraktive und direkte Anbindung fehlt.

Für den Fussgängersteg sind folgende Zielsetzungen aufgeführt:

- behindertengerechte Fussgängerbrücke zwischen Schaffhausen (Höhe Kammgarn) und gegenüberliegendem Ufer
- einfache, klare Stegkonstruktion
- Schonung des gegenüberliegenden Ufers bei Anlegestelle des Stags

2.3. Agglomerationsprogramm "Schaffhausen plus"

Die Aufwertung der Rheinuferstrasse, verbunden mit der Verbesserung des Rheinzugangs, ist als Massnahme 22 Teil des Agglomerationsprogramms Schaffhausen (1. Generation). Das Agglomerationsprogramm sieht für das Projekt beitragsberechtigte Projektkosten von rund 7.3 Mio. Franken vor (5.9 Mio. Franken inkl. Teuerung seit 2005 und MwSt.).

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. Dabei bezweckt das Agglomerationsprogramm die Schaffung eines sich ergänzenden und nicht konkurrenzierenden Gesamtverkehrssystems. Die Projekte des Agglomerationsprogramms sind daher 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.

Die städtischen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Schaffhausen (1. Generation) sind in der Orientierungsvorlage des Stadtrats vom 30. November 2010 beschrieben. Am 5. Juli 2011 hiess der Grosse Stadtrat die Orientierungsvorlage mit einem Stimmenverhältnis von 28:0 gut.

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. Gemäss Art. 4 des Gesetzes über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur vom 6. Juni 2011 (SHR 740.100) beteiligt sich der Kanton an den Baukosten von kommunalen Massnahmen nach Abzug der Beiträge des Bundes und allfälliger Dritter mit 50 %. Das kantonale Baudepartement hat allerdings vor der Ausarbeitung des Bauprojekts mitgeteilt, dass der Projektperimeter so zu gestalten sei, dass die beitragsberechtigten Projektkosten von 7.3 Mio. Franken nicht überschritten werden.

Somit hat die Stadt nur 30% der Gesamtkosten derjenigen Teile des Projektes, die Gegenstand des Agglomerationsprogrammes sind, zu tragen. Dies entlastet den städtischen Finanzhaushalt in Bezug auf die zu tätigen Investitionen deutlich.

Einen Teil der Aufwertungsmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm betreffen die neue Oberflächengestaltung (Promenade, Grünstreifen) im Bereich von Kragplatte und Energiekanal. Grundsätzlich sind reine Instandsetzungsmassnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramms nicht beitragsberechtigt. Erfolgt zusammen mit der Instandsetzung jedoch eine Neugestaltung, sind die Kosten im vollen Umfang beitragsberechtigt.

Die Instandsetzung von Kragplatte und Energiekanal sind dringend. Eine Sanierung müsste in den nächsten fünf Jahren ohnehin an die Hand genommen werden. Die Mitfinanzierung von Bund und Kanton im Rahmen des Agglomerationsprogramms ist somit als grosse Chance zu werten. Ergreift man diese Chance nicht, wird die Stadt die Kosten vollumfänglich selber zu tragen haben, auch für die Oberflächengestaltung inkl. Rad- und Fussweg.

2.4. Testplanung und Verkehrssimulationen

Unbestritten ist, dass die Rheinuferstrasse zu den tragenden Verkehrsachsen der Stadt gehört. Sie ist insbesondere auch von Bedeutung für den Fall, dass der Fäsenstaub- und/oder Cholfirstunnel während längerer Zeit wegen Umbauarbeiten gesperrt werden müssen. Ebenso wird sie mit der Eröffnung des Galgenbucktunnels an Bedeutung zunehmen. Der ungehinderte Verkehrsfluss ist daher von zentralem Interesse für Stadt und Kanton.

Unter dieser Vorgabe galt es, Möglichkeiten für eine Optimierung der Verkehrsführung sowie für eine gestalterische Aufwertung des Rheinufers zu evaluieren.

Im Jahr 2010 wurden im Rahmen einer Testplanung verschiedene Fachleute mit der Ausarbeitung von Lösungsvorschlägen beauftragt. Aus den Lösungsvorschlägen wurden zwei Konzeptstudien mit unterschiedlichen Verkehrsregimes zur Weiterbearbeitung ausgewählt: Konzeptansätze "Metron" (optimierte Verkehrsführung mit LSA-Knoten) und "Stadt-Raum-Verkehr" (Kreisellösungen bei allen Knoten).

Für beide Konzeptansätze wurde mittels Verkehrssimulation die Leistungsfähigkeit überprüft. Zum Vergleich wurde auch die bestehende Verkehrsführung (Ist-Zustand) simuliert. Im Einzelnen wurden folgende Punkte geprüft:

- Simulation der Einzelknoten sowie des Gesamtsystems
- Verkehrsqualität
- Rückstaulängen (Betrachtung in der Spitzenstunde werktags 17 - 18 Uhr)
- Auswirkungen auf den ÖV
- Einsatzbereiche von Kreiseln

Die Verkehrssimulationen haben folgende Ergebnisse aufgezeigt:

a) Ist-Zustand:

Das Verkehrssystem Rheinuferstrasse ist heute beinahe optimal auf den motorisierten Verkehr ausgelegt. Es bestehen noch gewisse Kapazitätsreserven. Mit optimierten Signalzeiten könnte eine Verkehrszunahme von rund 15 % gegenüber heute noch knapp bewältigt werden. Es bestünde in diesem Fall aber keinerlei Spielraum für Aufwertungen zugunsten der Verbesserung des Rheinzugangs für den Fussgänger. Die Zielsetzungen des Masterplans Rheinufer und des Agglomerationsprogramms können mit dieser Lösung **nicht erfüllt** werden.

b) Verkehrsführung mit Kreisellösungen (Konzept Stadt-Raum-Verkehr)

Die Kreisellösungen ermöglichen zwar die Reduktion der Strassenbreite auf vorwiegend zwei Spuren, können jedoch den motorisierten Verkehr in den Spitzenstunden nur ungenügend bewältigen und beeinträchtigen die Verkehrsbedingungen für den öffentlichen Verkehr stark. Zudem ist die Überquerung für Fussgänger bei Kreiseln gefährlich. Die Zielsetzungen des Masterplans Rheinufer und des Agglomerationsprogramms können mit dieser Lösung **nicht erfüllt** werden.

c) Verkehrsführung mit Lichtsignalanlage (Konzept Metron):

Mit diesem Konzept kann die heutige Verkehrsmenge nach wie vor aufgenommen werden, ebenso bestehen noch Kapazitätsreserven für ein massvolles Verkehrswachstum (15%). Damit diese Lösung langfristig funktioniert, ist in den Spitzenstunden eine leistungsfähige Dosierung auf den Einfallachsen (gemäss Agglomerationsprogramm) erforderlich. Die Zielsetzungen des Masterplans Rheinufer und des Agglomerationsprogramms können mit dieser Lösung **erfüllt** werden.

Diese Verkehrsführung wurde als Grundlage für das Vorprojekt ausgewählt. Ergänzend wurden die wichtigen städtebaulichen Elemente analysiert und Vorgaben für die städtebauliche Ausprägung der Rheinuferstrasse formuliert.

Das Bauprojekt ist vom Regierungsrat des Kanton Schaffhausen mit Beschluss vom 1. September 2015 im Rahmen einer Vorprüfung als genehmigungsfähig beurteilt worden.

2.5. *Gestaltungs- und Betriebskonzept Rheinuferstrasse*

Aufbauend auf den umfangreichen Vorarbeiten, insbesondere auf dem Verkehrskonzept von Metron, wurde im Jahr 2013, unter Einbezug sämtlicher städtischen Fachstellen, ein Gestaltungs- und Betriebskonzept für die Rheinuferstrasse und der angrenzenden Stadträume entwickelt. Ziel war es, im Gestaltungs- und Betriebskonzept "Rheinuferstrasse" eine städtebaulich, landschaftsarchitektonisch und verkehrstechnisch überzeugende Lösung zu finden, als Grundlage für eine Vorlage des Stadtrats zur Umgestaltung der Rheinuferstrasse und zur Verbesserung des Zugangs zum Rheinufer. Der Lösungsvorschlag sollte auch Grundlage für weitere Etappen der Aufwertung des Rheinufers bilden (stadtseitige Aussenräume, Fussgängersteg).

Die Bearbeitung des Gestaltungs- und Betriebskonzepts orientierte sich an der Methodik für die Erarbeitung von Gestaltungs- und Betriebskonzepten gemäss VSS-Norm 640 210. Bei dieser Methodik stehen der Einbezug sämtlicher Verkehrsteilnehmer und die Verträglichkeit zwischen Verkehr auf der einen Seite und Mensch, Siedlung und Umwelt auf der anderen Seite im Vordergrund. Die divergierenden Interessen sind aufeinander abzustimmen und die Konflikte zu minimieren. Das beim Gestaltungs- und Betriebskonzept zur Anwendung gelangende Vorgehen stellt somit eine umfassende Betrachtungsweise sicher.

Im Gestaltungs- und Betriebskonzept wurden die begleitenden Gestaltungsprinzipien entwickelt und die wichtigsten Gestaltungselemente konzeptionell festgelegt. Als übergeordnete Gestaltungsidee ist ein neues Ordnungselement vorgesehen, welches das heutige verkehrsorientierte Strassenbild mit einem neuen, positiv behafteten Bild ablösen soll. Entlang der Rheinuferstrasse, deren Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr gewahrt bleibt, wird der Raum für eine neue, grosszügige Promenade für Fussgänger und Velofahrer mit einer durchgehenden Breite von 7.5 m zwischen Fahrbahn und Rhein gesichert, die als neues Ordnungselement dient. Die Promenade zieht sich wie ein roter Faden entlang dem Rhein und der Stadtsilhouette und verbindet die beiden Stadträume Mühlentor-Platz und Freier Platz. Von den verschiedenen Altstadtgassen herkommend, werden die Fussgänger und Velofahrer jeweils auf der Stadtseite der Rheinuferstrasse von platz- bzw. hofartigen Freiräumen empfangen und präzise über die Rheinuferstrasse auf die Promenade geführt. Die Leistungsfähigkeit der Rheinuferstrasse wird mit einer Optimierung der Fahrspuren und mit einer neuen Lichtsignalsteuerung bei den Verkehrsknoten, trotz eines zusätzlichen Fussgängerüberganges beim Kammgarnareal, gewährleistet.

Bezüglich der Formensprache und der Möblierung ist eine zurückhaltende Intervention mit wenigen Elementen vorgesehen, um das heutige heterogene Strassenbild gestalterisch aufzuräumen und zu beruhigen. Mit der Neugestaltung wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht und der Strassenraum wirkt auf diese Weise grosszügiger.

Das Gestaltungs- und Betriebskonzept wurde vom Stadtrat mit Beschluss vom 3. September 2013 bewilligt und zur verbindlichen Grundlage für die weitere Projektierung erklärt.

2.6. Vergabe Bauprojektierung Rheinuferstrasse

Um einerseits die Umsetzung des Gestaltungs- und Betriebskonzeptes zu gewährleisten und andererseits die Machbarkeit sicherzustellen, wurde entschieden, das Bauprojekt in Zusammenarbeit mit der städtischen Koordinationsgruppe und einem externen Planungsteam zu entwickeln. In einer öffentlichen Planersubmission im selektiven Verfahren wurden Teams aus Ingenieuren und Landschaftsarchitekten gesucht, die nach festgelegten Kriterien bewertet wurden. Der Auftrag wurde mit Stadtratsbeschluss vom 12. Juni 2014 an das Planerteam bestehend aus Ernst Basler + Partner AG, Zürich und VOGT Landschaftsarchitekten AG, Zürich erteilt. Für die Lichtplanung ergänzte ein Lichtarchitekt das Planerteam.

3. Bauprojekt Neugestaltung Rheinuferstrasse

3.1. Projektperimeter

Der Projektperimeter umfasst die Rheinstrasse und Promenade vom Mühltorplatz bis Freier Platz, inkl. der Anschlüsse Klosterstrasse und Bachstrasse.

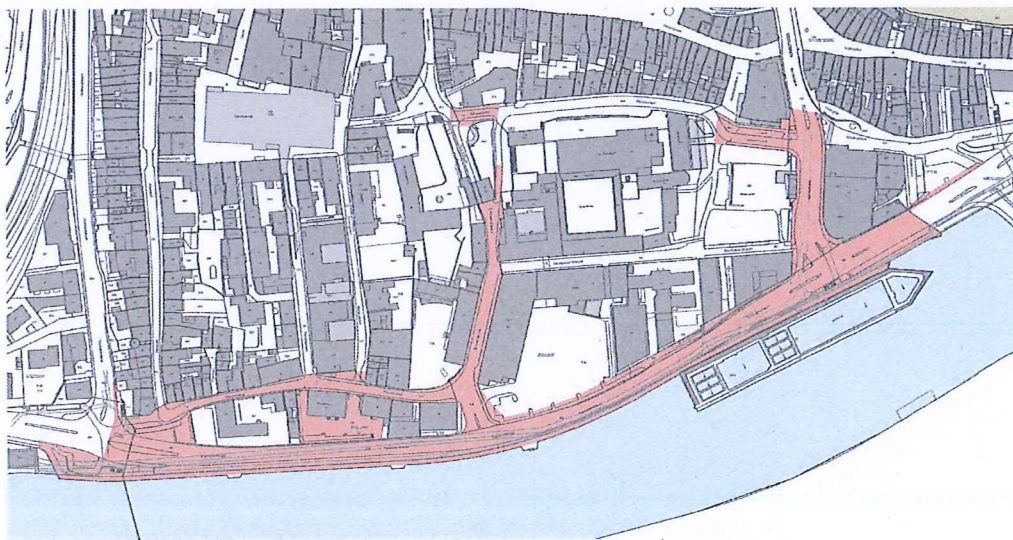


Abbildung 2: Übersicht Projektperimeter (Planerteam EBP/VOGT)

Das Bauprojekt ist in 20 Teilprojekte aufgeteilt (siehe Beilage 4 und Abbildung 16). Der Projektperimeter wurde bewusst weiter gefasst, das heisst die Klosterstrasse, Rheinstrasse und ein Teil der Bachstrasse wurden in das Bauprojekt aufgenommen, um die Anschlussverknüpfungen von der Rheinstrasse in den Stadtraum zu klären und nach Abschluss des Bauprojekts eine Entscheidung in Bezug auf die Etappierung fällen zu können.

Im Sinne eines gesamthaften Überblicks werden nachfolgend sämtliche Projektteile beschrieben. Bei jedem Projektteil ist die Prioritätensetzung angeführt (1. oder 2. Priorität). Gegenstand der Anträge dieser Vorlage sind indes einzig die Projektteile mit 1. Priorität (siehe Kapitel 6).

3.2. Verkehrsführung motorisierter Individualverkehr (MIV) und öffentlicher Verkehr (ÖV)

Da es sich bei der Rheinuferstrasse um eine Kantonsstrasse handelt, wurde das kantonale Tiefbauamt eng in die Projektierung eingebunden. Es hat das Bauprojekt umfassend vorgeprüft und für genehmigungsfähig beurteilt. Dementsprechend hat der Regierungsrat mit Beschluss vom 1. September 2015 die Genehmigung des Ausführungsprojekts für die Rheinuferstrasse in Aussicht gestellt.

Bei der Anordnung der Fahrbahn der Rheinuferstrasse wurde darauf geachtet, dass die Fahrbahnbreite möglichst konstant bleibt. Der Regelquerschnitt weist eine Breite von 10 m und nach wie vor drei Spuren auf. Die Leistungsfähigkeit für den MIV wird mit einer Optimierung der Fahrspuren und mit einer neuen Lichtsignalsteuerung bei den Verkehrsknoten, trotz des zusätzlichen Fussgängerüberganges, gewährleistet.

Im Vergleich zur heutigen Verkehrsführung werden im Bauprojekt folgende Veränderungen vorgenommen:

- Im Bereich Rheinuferstrasse Teil Ost (Feuerthalerbrücke – Knoten Bachstrasse) wird die mittlere Fahrspur zugunsten eines stadtseitigen Trottoirs aufgehoben.
- Im Bereich der Verzweigung Bachstrasse/Moserstrasse werden die Geometrie der Fahrspuren angepasst und die Velo- und Fussgängerführung verbessert. Die Anzahl der Fahrspuren bleibt unverändert.
- Im Bereich Rheinuferstrasse Teil Mitte (Knoten Bachstrasse – Knoten Klosterstrasse) wird die Fahrbahn Richtung Neuhausen am Rheinfluss gegen die Stadtseite verschoben und die heutige rechte Fahrspur zwischen Knoten Bachstrasse und Kammgarnplatz (ostseitig) teilweise bis zu den Einspurstrecken aufgehoben. Stadt- und rheinseitig entsteht dadurch mehr Raum für den Langsamverkehr und die Gestaltung der Uferpromenade. Stadtseitig entsteht ein durchgängiges Trottoir. Östlich des Kammgarnplatzes ist ein zusätzlicher, nicht gesteuerter Fussgängerübergang vorgesehen.
- Im Bereich Rheinuferstrasse West (Knoten Klosterstrasse – Knoten Mühlenort) wird die Geometrie der Fahrspuren angepasst. Die Anzahl der Fahrspuren bleibt unverändert. Beim Rheinschulhaus ist erst in 2. Priorität ein zusätzlicher Fussgängerübergang in Kombination mit einer Aufenthaltsplattform über dem Wasser vorgesehen.
- Rückwärtig sind ebenfalls in 2. Priorität Anpassungen bei Rheinstrasse, Klosterstrasse, Münsterplatz und Moserstrasse geplant. Die Klosterstrasse soll zur Einbahnstrasse mit Fahrtrichtung Münsterplatz werden. Die Realisierung erfolgt zusammen mit der Entwicklung des Kammgarnareals. Dadurch wird der historische Klosterbogen vom Verkehr befreit und Fussgänger können über diese Verbindung komfortabel von der Altstadt in Richtung Rheinufer gelangen. Die Rheinstrasse und die Klosterstrasse sollen in der zweiten Priorität zur Begegnungszone umgestaltet werden.

Alle Anpassungen in der Verkehrsführung wurden mittels Verkehrssimulationen überprüft. Die Berechnungen und Simulationen zeigen, dass die Ver-

kehrqualität an den Knoten auch während der Abendspitzenstunde ausreichend ist.

Auf der Rheinuferstrasse verkehren die städtische Buslinie Nr. 5 und die Regionalbuslinien 25, 630 und 634. Für die Busse sind wie heute Bushaldebuchten vorgesehen.

3.3. Verkehrsführung Langsamverkehr

Auf das ursprünglich geplante, durchgehende Trottoir auf der Stadtseite der Rheinuferstrasse wird im Abschnitt Mühlentor bis Klosterstrasse verzichtet, da eine Realisierung auf Privatgrund nicht möglich ist und daher die Rheinuferstrasse in Richtung Rhein verschoben werden müsste. Daraus resultiert rheinseitig mehr Platz zu Gunsten der grosszügigen Promenade. Im Abschnitt Mühlentor bis Klosterstrasse soll die Rheinstrasse, wie angeführt in 2. Priorität, die Funktion des stadtseitigen Trottoirs übernehmen.

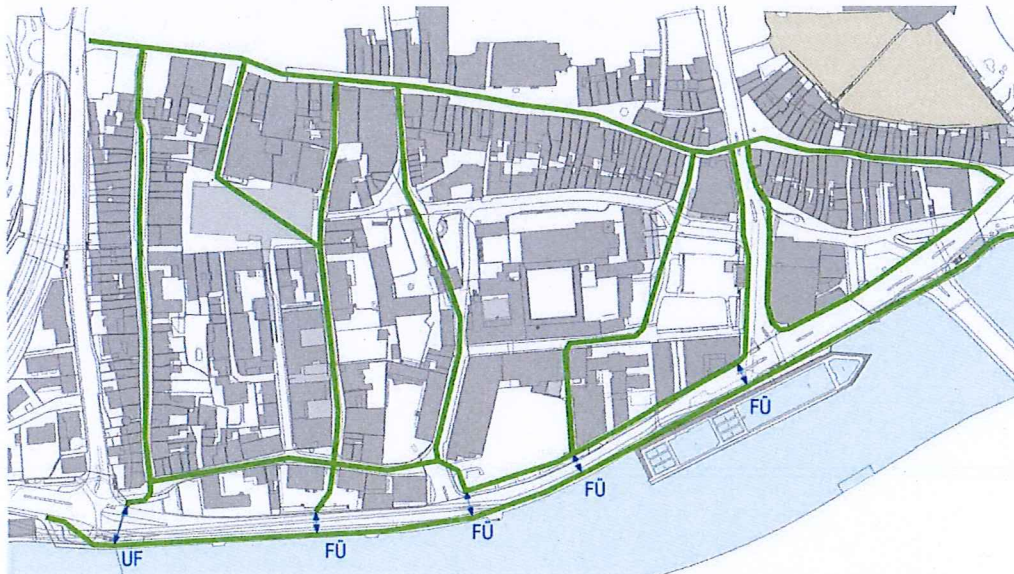


Abbildung 3: Fussgängerführung (FÜ = Fussgänger-Übergang, UF = Unterführung)
(Planerteam EBP/VOGT)

Im Abschnitt Knoten Klosterstrasse bis Knoten Bachstrasse ist ab Areal IWC ein durchgängiges stadtseitiges Trottoir vorgesehen, eine Verschiebung der Rheinuferstrasse ist dafür nicht erforderlich. Ebenso ist ein neues Trottoir vor der Überbauung "Stricki" in Richtung Freier Platz vorgesehen.

Für eine Reduktion der Trennwirkung der Rheinuferstrasse sollen die Quermöglichkeiten für Fussgänger verbessert werden. Aus diesem Grund wird die Verbindung zwischen Altstadt und Promenade, mittels eines neuen Fussgängerstreifens über die Rheinuferstrasse, als Ergänzung zu den bereits bestehenden Übergängen verstärkt. Er befindet sich am östlichen Ende des Kammgarnhofs. Erst in 2. Priorität ist ein zusätzlicher Übergang vorgesehen. Auf freie Sichtbeziehungen wird bei der Gestaltung im Hinblick auf die Sicherheit der Fussgänger grössten Wert gelegt.

Auf der Kragplatte der Rheinuferstrasse verläuft der Rheinradweg von Basel nach Stein am Rhein. Er ist Bestandteil der nationalen Velo-Route Nr. 2 Andermatt - Basel und der EuroVelo-Route 6 Atlantik - Schwarzes Meer. Der Radweg wird insbesondere im Sommerhalbjahr von zahlreichen Velotouristen befahren.

Die Veloführung erfolgt auf der Promenade auch künftig im Mischverkehr mit den Fussgängern. Es wird von einer gegenseitigen Rücksichtnahme ausgegangen.

Die Velofahrer werden bei den Knoten Klosterstrasse und Bachstrasse sowie auf Höhe Kammgarn mittels Veloübergängen, welche mit den Fussgängerstreifen kombiniert sind, gezielt in die Altstadt geführt. Die Unterführung beim Mühltentor-Platz wird beibehalten und bietet weiterhin die westlichste Möglichkeit zur Querung der Rheinuferstrasse.

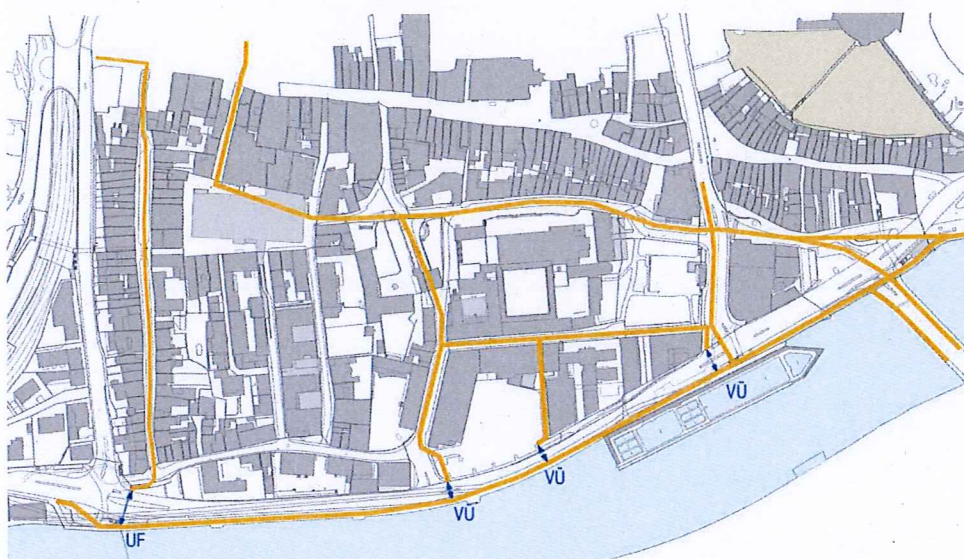


Abbildung 4: Veloführung (VÜ = Velo-Übergang, UF = Unterführung) (Planerteam EBP/VOGT)

Im Bereich des Knotens Bachstrasse ist in Absprache mit Pro Velo für sportliche Velofahrer promenadenseitig an zwei Stellen eine Absenkung des Randbordsteins vorgesehen. Diese Absenkungen ermöglichen schnelleren Velofahrern zum einen vor der rheinseitigen Bushaltestelle von der Promenade über die Rheinuferstrasse rasch in die Bachstrasse zu gelangen, zum anderen vom Velostreifen der Bachstrasse kommend, zügig den Knoten zu queren und auf die Rheinuferspromeade zu fahren.

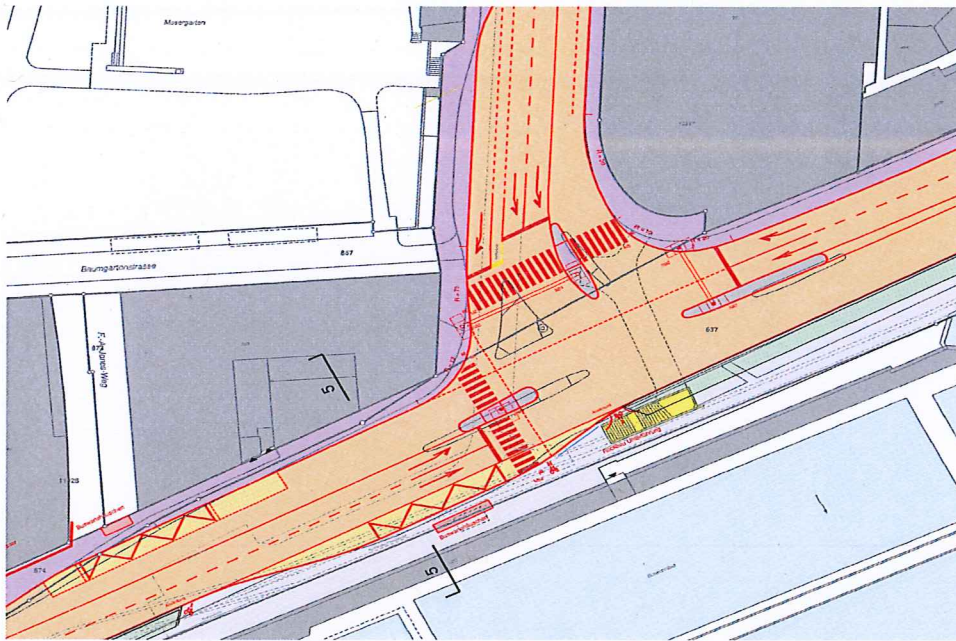


Abbildung 5: Veloführung Knoten Bachstrasse (Planerteam EBP/VOGT)

Im untersten Abschnitt der Bachstrasse von der Moserstrasse bis zur Einmündung in die Rheinuferstrasse werden beidseitig Velostreifen auf der Fahrbahn markiert. Die drei Fahrspuren für den MIV in Richtung Rheinufer werden beibehalten.

Von der eidgenössischen Gesetzgebung besteht die Verpflichtung, das öffentliche Strassennetz behindertengerecht zu gestalten. Für die rheinseitige Bushaltestelle beim Mühlentor-Platz ist ein behindertengerechter Zugang über die bestehende Personenunterführung vorgesehen. Die Längsneigung des Rad-/Gehwegs vom promenadenseitigen Ein-/Ausgang der Personenunterführung bis hoch zum Mühlentor-Platz kann für die bestehende Rampe mit einem Maximalwert von ca. 10% als noch norm- resp. behindertengerecht bezeichnet werden.

3.4. Parkierung

Öffentliche Aussenparkplätze sind im Projektperimeter derzeit beim Mühlentor-Platz (4 PP), entlang der Klosterstrasse (11 PP), beim Klosterbogen (5 PP), auf dem Münsterplatz (19 PP) sowie entlang der Moserstrasse (9 PP) vorhanden.

In 1. Priorität bleiben sämtliche bestehenden Parkplätze erhalten.

Folgende Veränderungen sind in einer späteren Etappe (2. Priorität) vorgesehen: Die 4 Parkplätze (PP) beim Mühlentor-Platz und die 5 PP am Klosterbogen werden zugunsten einer Steigerung der Aufenthaltsqualität aufgehoben. In der Klosterstrasse wird für die Parkplätze entlang der Fassade des Westflügels des Kammgarns eine Schrägaufstellung gewählt, was eine Erhöhung der Parkplatzzahl auf 25 Plätze und damit eine Kompensation in unmittelbarer Nähe ermöglicht. Am Münsterplatz wird die Lage von 4 PP verändert, die Ge-

samtanzahl der vorhandenen Parkplätze bleibt jedoch unverändert. An der Moserstrasse wird die Parkfläche neu gestaltet, mit neu 10 PP nimmt die Gesamtanzahl um 1 PP zu. Die aktuell ausgewiesene Parkfläche für Zweiräder wird Richtung Goldsteinstrasse verschoben.

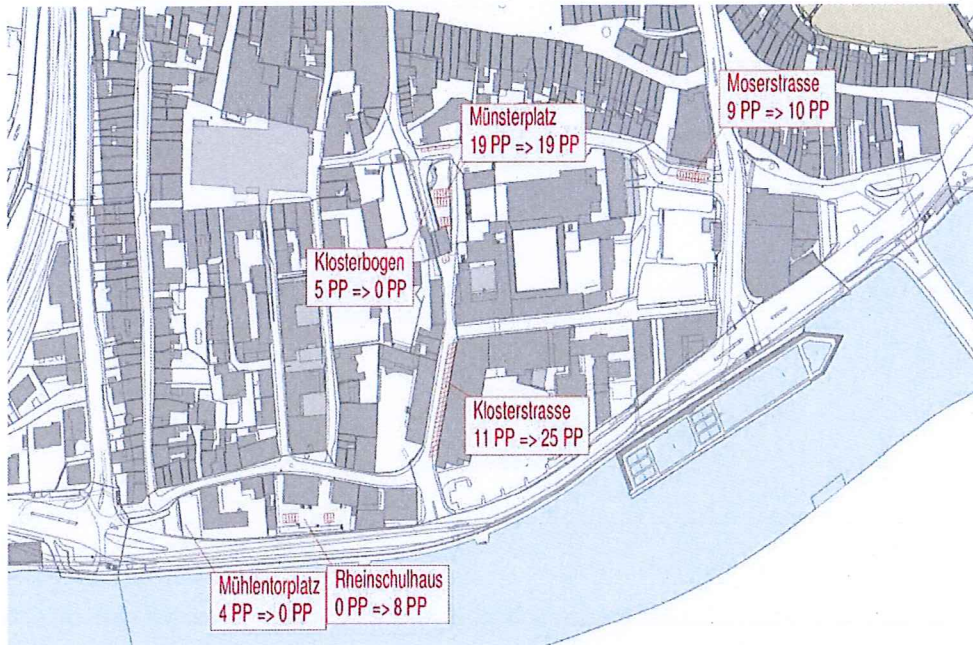


Abbildung 6: Öffentliche Aussenparkplätze (IST => Projekt 2. Priorität) (Planerteam EBP/VOGT)

In den letzten Jahren wurde auch der Schulhof des Rheinschulhauses zunehmend als Parkfläche genutzt. Die Parkplätze entsprechen jedoch den Anforderungen (Abmessungen, Abstände, Parkierung im Wurzelbereich der Bäume etc.) nur ungenügend und sind unübersichtlich. Im Zuge der Neugestaltung des Hofes soll diese unbefriedigende Situation in 2. Priorität bereinigt werden. Dabei wird auf die Einhaltung der gängigen Baumschutzvorgaben grossen Wert gelegt.

Über den gesamten Projektperimeter betrachtet würde dies gegenüber dem heutigen Zustand einem Zuwachs von 14 Parkplätzen entsprechen.

Im Übrigen ist auf die Vorlage des Stadtrates zur Entwicklung des Kammgarnareals zu verweisen, die eine eingeschossige Tiefgaragenlösung unter dem Kammgarnhof vorsieht.

3.5. Gestaltung und Materialisierung

Die Gestaltung und Materialisierung leitet sich stark aus dem Ort und den dort vorgefundenen Materialien ab. Insbesondere in den Altstadtstrassen und -gassen wird mit der Wiederverwendung der ehemals das Bild bestimmenden breiten Naturstein-Bordsteine ein Element eingesetzt, welches langsam zu verschwinden droht. Im Bereich der Fahrbahnen kommt Asphalt zum Einsatz, in den Geh- und Platzbereichen erfolgt eine Weiterführung der meist noch vorhandenen Natursteinpflasterung.

Die Verbindung zum Rhein zeichnet sich weniger über die Fortsetzung des Materialkonzeptes, sondern vielmehr über die auf Grund der topographischen Situation begünstigten Sichtbeziehungen zum Rhein aus. Diese historisch bedingten Sicht –und Nutzungsverbindungen aus der Altstadt in Richtung des Rheins sind heute noch vorhanden und werden im Bereich der Rheinpromenade durch das geplante Pflanzkonzept akzentuiert. In Gruppen gesetzte Platanen inszenieren die Sichtachsen aus der Stadt und markieren die Zugänge zur Rheinuferpromenade. Diese Baumsträusse wirken umso mehr richtungsweisend, da die Altstadtbereiche selber, bis auf Plätze und Gärten, historisch bedingt nahezu frei von Bäumen sind.

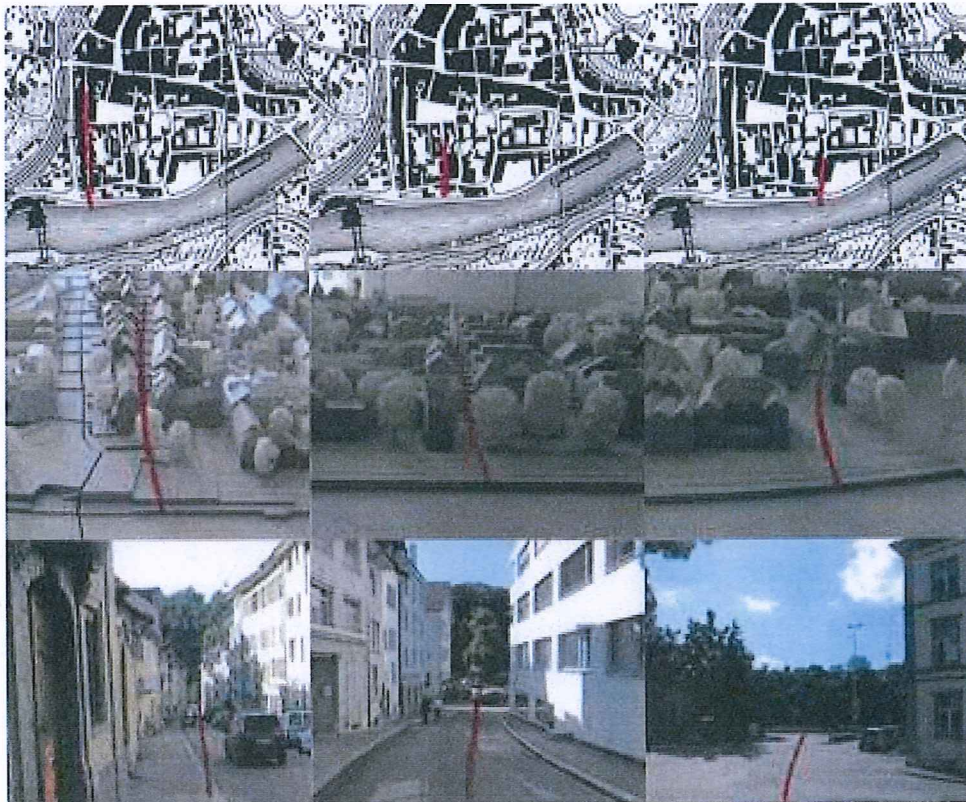


Abbildung 7: Sichtbeziehungen Altstadt-Rheinufer (Planerteam EBP/VOGT)

3.6 Gestaltung Promenade am Rheinufer

Im Sinne einer Vorbemerkung ist darauf hinzuweisen, dass die Promenade ohnehin zu erneuern ist. Dies ist die Folge der zwingend notwendigen Instandsetzung der Kragplatte und des Energiekanals.

Die Baumsträusse im Bereich der Rheinpromenade werden mit einem linearen Heckenstreifen entlang der Rheinuferstrasse gefasst. Eine Buchenhecke erstreckt sich in zwei Metern Breite über die ganze Länge der Uferpromenade. Die Hecke stärkt die Typologie der Promenade und gibt ihr den nötigen Abstand zur Strasse. Die gewählte Höhe der Hecke ermöglicht dem Autofahrer, die Nähe zum Rhein zu erleben und bildet andererseits für die auf der Promenade Flanierenden eine schützende Abgrenzung zur Strasse.

Das schlichte und einfache Vegetationskonzept schafft durch die Linearität der Hecke und das Punktuelle der Platanengruppen ein einheitliches Bild der Rheinuferpromenade. Dieses wird durch eine Sitzstange entlang der Hecke ergänzt. Die Sitzstange ermöglicht das temporäre Sitzen in Blickrichtung zum Rhein. Die Promenade selbst wird mit einem Gussasphalt versehen. Geschliffene Flusskiesel als Einstreu verleihen der Promenade einen individuellen Charakter. Der Abschluss der Promenade zum Rhein wird durch ein neues Geländer mit breitem hölzernem Handlauf akzentuiert. Die Möblierung der Promenade umfasst auch verschiedene Sitzbänke, gedacht insbesondere für ältere Besucher.

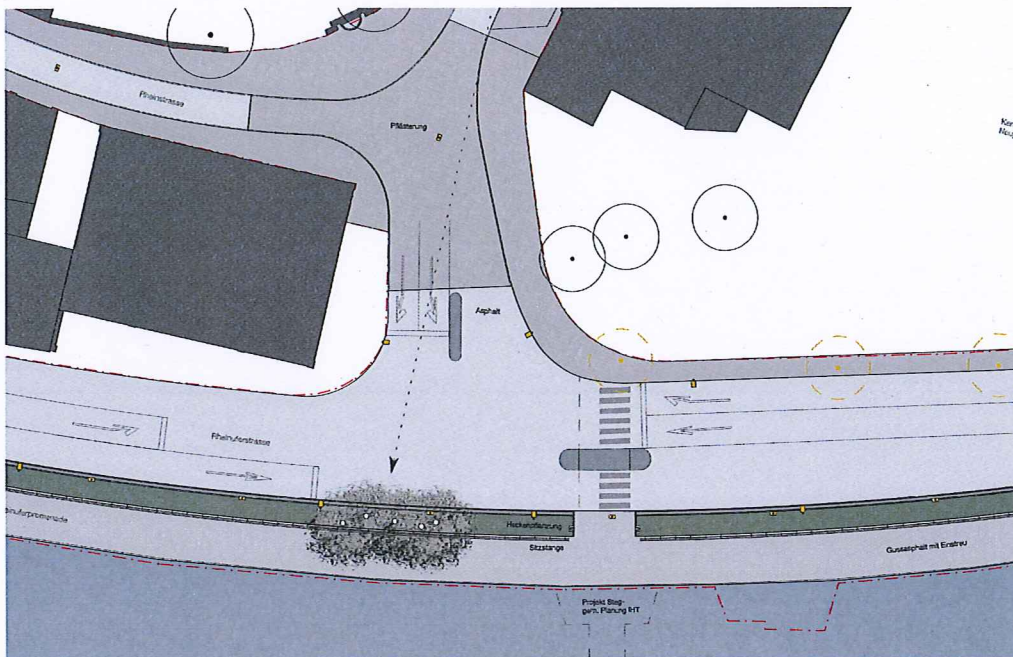


Abbildung 8: Gestaltung Promenade mit BrautstraÙ in Sichtachse der Klosters Trasse (Planer Team EBP/VOGT)

Vor der Rhybadi wird die Kragplatte in Verlängerung der alten Rheinmauer von der Feuerthalerbrücke aus gesehen bis ca. 1 m westlich des Rhybadi-Haupteingangs abgebrochen. Damit wird die Rhybadi wieder stärker als im Rhein schwimmendes "Schiff" wahrgenommen und erhält ihren ursprünglichen Charakter teilweise zurück.

3.7. Gestaltung Mührentorplatz

Der Mührentorplatz gliedert sich in einen nördlichen und südlichen Platzbereich. Infolge der Dominanz und Breite der Rheinuferstrasse können diese Teilbereiche nicht als Einheit gelesen werden und lehnen sich in der jeweiligen Gestaltung den angrenzenden Stadträumen an.

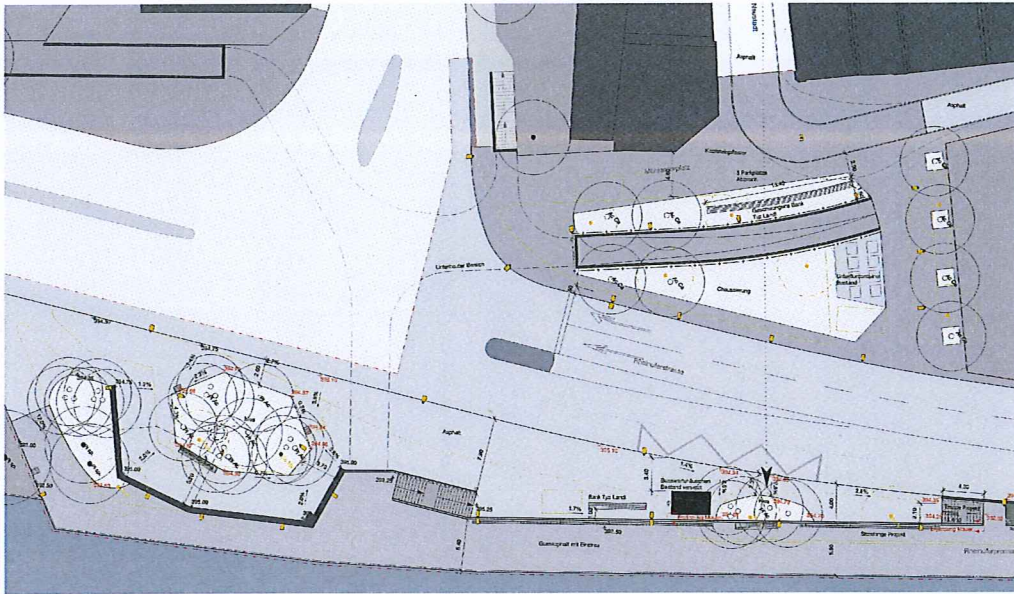


Abbildung 9: Gestaltung Mühltorplatz

Am Rheinufer stellt der südliche Mühltorplatz den Auftakt zur Rheinufersperrade dar. Der Schwarzasphalt hebt sich vom Gussasphalt auf Promenadenniveau ab. Durch einen umfangreichen ‚Baumstrass‘ in Form einer Platanengruppe in Verlängerung der Grabenstrasse wird das ehemalige Tor zur Stadt von weitem sichtbar markiert und die Nähe zum Rhein vermittelt. Das Element der langen Bank wird auch in diesem Teilbereich in der Nähe der Bushaltestelle sowie unter der grösseren Platanengruppe aufgenommen, wobei hier der Blick nicht in die Altstadt gerichtet ist, sondern auf den nun unmittelbar erlebbaren Rhein.

Eine neue Treppe in Verlängerung der Bushaltestelle ermöglicht eine zusätzliche direkte Verbindung zur Rheinpromenade. Die Fussgänger Verbindung Mühltorplatz - Rheinufer ist über die bestehende Fussgängerunterführung gewährleistet.

Der nördliche zur Stadt gewandte Platzbereich wird in 2. Priorität durch eine einheitliche Pflasterung, analog zu den Trottoirbereichen der Altstadt, ausgebildet. Der Bereich um die Unterführung erhält durch eine Chausseierung einen Platzcharakter. Eine Reihe aus Feldhorn-Bäumen fasst den Platz an seiner Ostseite. Eine lange Bank parallel zur Rampe und in Verlängerung der Neustadt ermöglicht das Verweilen auf dem Platz und das Zurückblicken in die Altstadt. Durch die Setzung der Bäume wird bewusst die Sichtachse von der Altstadt zum Rhein freigehalten und ermöglicht den Blick auf den gegenüberliegenden Auftakt der Rheinpromenade.

3.8. Gestaltung Rheinstrasse

Die Rheinstrasse soll in 2. Priorität im Bereich zwischen Mühltorplatz und der Klosterstrasse die Funktion des stadtseitigen Trottoirs der Rheinufersperrade übernehmen und zu diesem Zweck als Begegnungszone ausgebildet wer-

den. Der mittige, 3,5 m breite Fahrbereich aus Asphalt ist von den gepflasterten Trottoirbereichen durch breite, mit einem Anschlag von wenigen cm Höhe eingebaute Bordsteine abgetrennt. Der durchgehende Bordstein ermöglicht in Bezug auf die Behindertengerechtigkeit eine bessere Längsführung und Orientierung. Ebenfalls wird einseitig die Pflasterung oberflächlich abgeschliffen, um die Rollstuhlgängigkeit zu erhöhen.

Über die angeführte Neugestaltung der Rheinstrasse sowie des Hofes vor dem Rheinschulhaus soll erst entschieden werden, wenn das zurzeit in Planung befindliche private Projekt einer Sanierung des Gevierts Frauengasse/Ringkengässchen realisiert worden ist.

3.9. Gestaltung Hof Rheinschulhaus

Der Aussenraum des Rheinschulhauses bildet einen wichtigen Übergangspunkt zur Rheinpromenade. Der ehemalige Schulhof soll ebenfalls in 2. Priorität vom heute mehrheitlich als Parkplatz genutzten Aussenraum zu einem kleinen Platz mit hoher Aufenthaltsqualität im Übergang zum Rhein umgestaltet werden. Wie bei der Rheinstrasse besteht eine Abhängigkeit zum privaten Projekt Frauengasse/Rickengässchen.

Das vorhandene und prägende Katzenkopfpflaster soll mehrheitlich erhalten und in Teilbereichen ergänzt werden. Das heutige Tor zur Rosengasse soll zurückgebaut werden, so dass der Raum einen öffentlichen Zugang erhält und als Zugangsort zur Rheinpromenade wahrgenommen werden kann.

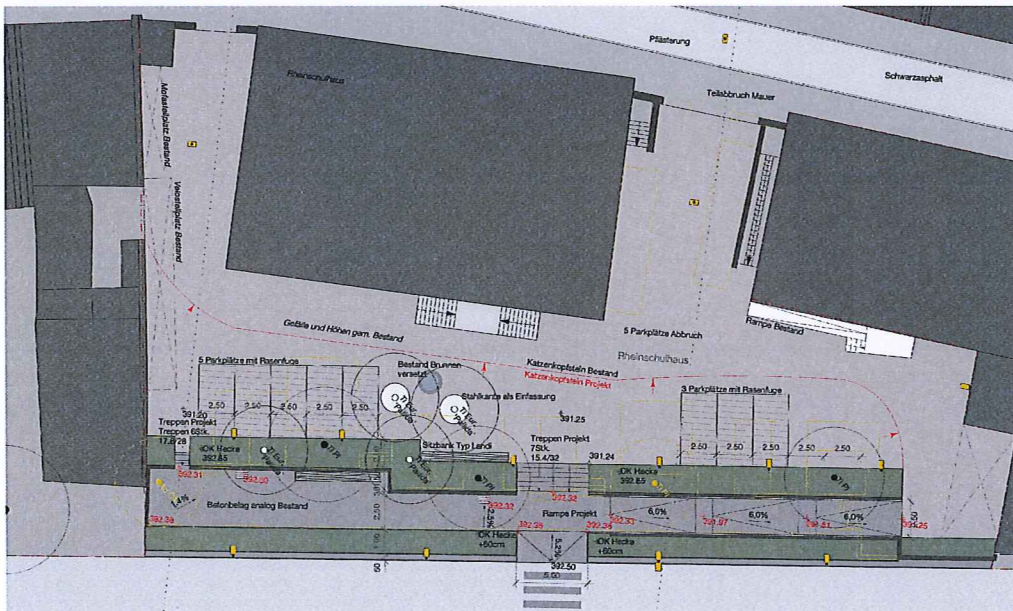


Abbildung 10: Gestaltung Hof Rheinschulhaus

Der Zugang über die Rheinuferstrasse zur Rheinpromenade erfolgt mittels einer breiten Treppe in Verlängerung der Rosengasse und einer schmalen Treppe in Verlängerung der Frauengasse. Seitlich zwischen den beiden parallel zur Rheinuferstrasse verlaufenden Heckenstreifen, die zudem den Höhen-

unterschied zwischen Strasse und Platzfläche aufnehmen, wird ein behindertengerechter Zugang über eine Rampe erstellt.

Der vorhandene Brunnen wird in einer kleinen Platzsituation unmittelbar im Bereich der Haupttreppe zusammen mit grosszügiger Sitzbank und kleiner Baumgruppe positioniert. Drei der vier bestehenden Linden bleiben erhalten und werden durch kleinkronige Linden im Bereich des Sitzplatzes zu einer Baumgruppe ergänzt. Lediglich eine Linde wird entfernt, um die Sichtbeziehung aus der Rosengasse auf die Baumgruppe an der Rheinuferpromenade zu gewährleisten.

Ein zusätzlicher Fussgängerübergang über die Rheinuferstrasse in Höhe des Rheinschulhauses gewährleistet die Durchlässigkeit für Fussgänger zwischen der Altstadt und dem Rhein. Der Fussgängerübergang ist wie die Neugestaltung des Hofs der 2. Priorität zugeordnet. Die Geometrie der Rheinuferstrasse ist so konzipiert, dass der Fussgängerübergang ohne weitere bauliche Massnahmen nachträglich erstellt werden kann.

3.10. Klosterstrasse/Münsterplatz

Die Strassenfläche wird im Knotenbereich Klosterstrasse/Rheinstrasse in erster Priorität zugunsten der Schaffung eines Platzcharakters reduziert. Durch einen Belagswechsel wird die Querung vom westseitigen Trottoir entlang der Klosterstrasse in Richtung Kammgarnhof gefördert.

Der Ausbau der Klosterstrasse soll zusammen mit der Entwicklung des Kammgarnareals erfolgen und wird demnach der 2. Priorität zugeordnet.

Am Münsterplatz sind abgesehen von der Neuordnung der Parkplätze vor dem Restaurant „La Piazza“ sowie der Demarkierung der Parkplätze am Klosterbogen keine Massnahmen vorgesehen.

3.11. Knoten Moserstrasse/Bachstrasse

Im Zusammenhang mit der Sanierung der Bachstrasse ist ein Umbau des Knotens Moserstrasse/Bachstrasse vorgesehen. In der Moserstrasse werden die bislang separat geführten Rechts- und Linksabbiegespuren zu einer einzigen Spur zusammengefasst. Damit kann die bestehende Schrägparkierung im Bereich Moosente nach Süden verschoben und zusätzlicher Raum für den Langsamverkehr (Velo und Fussgänger) geschaffen werden. Der Veloverkehr kann auf dem verbreiterten Radweg im Gegenverkehr geführt werden. Die für Fussgänger wie Velofahrer wichtige Beziehung zwischen Freiem Platz und Altstadt wird gestärkt. Auf der Bachstrasse bleibt die Verkehrsführung weitgehend unverändert.

Die Umgestaltung des Knotens Moserstrasse/Bachstrasse erfolgt im Rahmen eines separaten Sanierungsprojekts für die Bachstrasse (Teilprojekt 14-16).

3.12. Zugang zum Wasser

(siehe auch Kapitel 5 Fussgängersteg)

Im Masterplan Rheinufer ist das Ziel einer Aufenthaltsmöglichkeit direkt am Wasser formuliert. Dieses Anliegen ist berechtigt. Evaluieren wurden zwei unterschiedliche Vorschläge, nämlich die Plattform gemäss Bauprojekt und/oder ein Fussgängersteg über den Rhein (siehe Kapitel 5).

Zu der in den Rhein hinausreichende Plattform auf der Höhe des Rheinschulhauses ist folgendes auszuführen: Der Zugang zum Wasser ist in Form einer reliefartigen Sitztreppe vorgesehen. Das Treppenelement steht auf einer Ständerkonstruktion, die im Rhein fundiert wird. Eine Mischung aus Treppenvariationen, Nischen und Liegeflächen generiert einen einladenden Aufenthaltsort entlang der Promenade. Als seitliche Absturzsicherung sind Geländer vorgesehen. In Analogie zu typähnlichen Situationen ist am „Plattförmende“ zum Wasser hin keine Absturzsicherung vorgesehen.

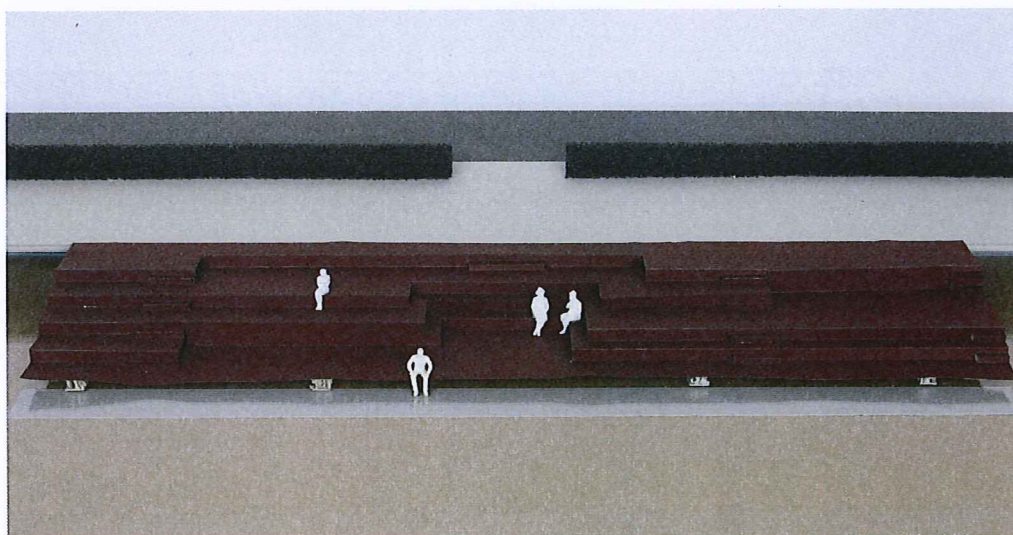


Abbildung 11: Modellbild Steg – Zugang zum Wasser

Die Plattform würde nur rund 250 m oberhalb der Einlauföffnungen der Turbinen des Kraftwerks und damit im direkten Einflussbereich des Kraftwerks zu liegen kommen. Es stellen sich verschiedene Fragen bezüglich Sicherheit, die eine vertiefte Betrachtung erfordern. Das Atelier für bauliche Sicherheit Walter Gautschi, Bassersdorf, wurde daher beauftragt, eine Risikobeurteilung der vorgesehenen Stegkonstruktion vorzunehmen und aufzuzeigen, welche Massnahmen erforderlich sind, damit die Plattform für alle Benutzerinnen und Benutzer zu einem möglichst sicheren Aufenthaltsort wird.

Bei einem Notschluss der Turbinen entsteht eine Schwallwelle. Die Schwallwelle trifft am Standort der Plattform rund 40 Sekunden nach dem Notschluss ein und weist eine Wellenhöhe von ca. 55 cm (bei Ausfall einer Turbine) bzw. 115 cm (bei Ausfall beider Turbinen) auf. Ausgehend von den Notschlussergebnissen der vergangenen Jahre muss bezüglich Notschluss einer Turbine mit einer Eintretenswahrscheinlichkeit von 0.64 pro Hauptnutzungszeit (Mai bis September) gerechnet werden. Unbestimmt ist die statistische Häufigkeit eines

Ausfalls beider Maschinen, da die Beobachtungsreihe bezüglich solcher Ereignisse zu wenige Jahre umfasst. Die Wahrscheinlichkeit eines solchen Ereignisses kann nicht ausgeschlossen werden und ist somit bestimmend bei der Berechnung einer möglichen Überflutung des Stegendes.

In Abhängigkeit des Standvermögens von Personen kann eine Überflutung der untersten Stufe des Stegs von max. 0.18 m toleriert werden.

Dies bedeutet, dass die unterste Stufe des Stegs ca. einen Meter über der Wasseroberfläche anzuordnen ist. Diese Bedingung war bei der weiteren Planung des Stegs zu berücksichtigen. Die Projektskizze von Vogt Landschaftsarchitekten, welche Sitzstufen bis unmittelbar über der Wasseroberfläche vorsieht, könnte somit nicht wie vorgesehen umgesetzt werden.

Insgesamt musste festgestellt werden, dass damit die Attraktivität dieser Plattform für die Benutzerinnen und Benutzer im Vergleich zu einem Fussgängersteg auf die andere Rheinseite deutlich geringer ist. Die Erstellung der Plattform wird daher zu Gunsten des Fussgängerstegs (Kapitel 5) in die 2. Priorität verschoben.

3.13. Technische Aspekte

Im Rahmen des Projekts Neugestaltung Rheinuferstrasse werden zwar Strassenachsen und -ränder teilweise verschoben, es gibt aber keine wesentlichen Änderungen der heutigen Strassenfläche sowie des heutigen Strassenniveaus.

Für die Ableitung des Strassenabwassers kann die bereits vorhandene Infrastruktur genutzt werden. Die Entwässerung erfolgt über das bestehende Entwässerungssystem. Lediglich die Lage der Strassenabläufe wird im Zusammenhang mit der Verschiebung der Strassenränder angepasst.

Die Beläge der Rheinuferstrasse und der Bachstrasse sind schadhaft (Risse, Verformungen) und müssen ersetzt werden.

Im Rahmen des Projekts werden die Knoten Mühlentor-Platz, Klosterstrasse, Bachstrasse und Moserstrasse angepasst. Die LSA-Anlagen an diesen Knoten inklusive der zugehörigen Installationen (Kontaktschleifen, Detektoren, Signalmasten etc.) sind ebenfalls anzupassen.

Parallel zu den Bauarbeiten sind zudem der Ersatz respektive der Neubau verschiedener Werkleitungen für Wasser, Gas und Strom vorgesehen. Diese Bauarbeiten erfolgen durch die Städtischen Werke.

3.14. Beleuchtung

Die Beleuchtung entlang der Rheinuferstrasse erfolgt heute mit Kandelabern, die auf der Stadtseite angeordnet sind. Ausnahme bilden die Verkehrsknoten, bei denen die Kandelaber zentral auf den Verkehrsinseln platziert sind. Die Strassenbeleuchtung ist auf die Bedürfnisse der Mobilität ausgerichtet und beleuchtet sowohl die Strasse als auch den Geh-/Radweg an der Rheinuferpromenade. Die Leuchten mit Natriumdampf-Lichtquellen verfügen über eine

unzureichende Lichtlenkung. Der Rhein als wertvoller Lebensraum, beispielsweise für Fledermäuse, wird heute durch ungewünschtes Streulicht beeinträchtigt.

Das Beleuchtungskonzept für die Rheinuferstrasse berücksichtigt die im Beleuchtungskonzept Altstadt festgehaltenen Grundsätze. Ziele des Lichtkonzepts sind eine Verbesserung der nächtlichen visuellen Sichtverbindungen zum Rheinufer und die Erhöhung des Wohlbefindens und des Sicherheitsgefühls der Bevölkerung. Das Streulicht auf die angrenzenden Hausfassaden wird mit einer tieferen Lichtpunkthöhe und angepasster Optik deutlich reduziert.

Das Lichtkonzept sieht entlang der Rheinuferstrasse eine Minimierung von Kandelabern mit einem optimierten Abstand vor. Zwischen den Kandelabern sind kompakte Seilleuchten mittels einer standardisierten, bewährten filigranen Seilabspannung auf einer reduzierten Lichtpunkthöhe geplant. Eine optimale Lichtcharakteristik sorgt für eine urbane und einladende Beleuchtung der Rheinufersperrade und vermittelt ein hohes Sicherheitsgefühl. Die für das Gesamtkonzept bedeutenden Baumgruppen entlang der Rheinufersperrade werden über die Strassen und Rheinpromenade-Beleuchtung mitangestrahlt. Eingesetzt werden LED-Leuchten der neuesten Generation.

Den Umweltaspekten wird durch den Schutz von Fauna und Flora vor unerwünschten Lichtemissionen in Luft und Wasser eine zentrale Rolle beigemessen. Abgestimmte, tiefe Lichtpunkthöhen gepaart mit präzisen Lichtoptiken und einer sinnvollen Leuchtenplatzierung minimieren die Lichtemissionen in Anlehnung an die SIA Norm 491 «Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Außenraum». Generell strahlt über der Horizontalen bzw. im oberen Halbraum kein Licht aus.

Die Energie- und Unterhaltskosten werden durch unterhaltsfreundliche Beleuchtungssysteme optimiert.

4. Bauprojekt Instandsetzung Kragplatte

Bei dem im Jahre 1964 erstellten Objekt handelt es sich um eine zum Rhein hin auskragende Deckenplatte, mit einer Deckenstärke von 16 bis 26 cm. Die Kragplatte weist grossteils eine Auskragung von rund 3.0 m auf. Nur im Bereich der Kanzeln kragt die Platte bis zu 5.0 m aus. Die Platte selbst liegt auf dem darunterliegenden Energiekanal auf. Zur Rheinuferstrasse schliesst eine Schleppplatte an, die für einen Setzungsausgleich sorgt.

Normalprofil 2 1:100

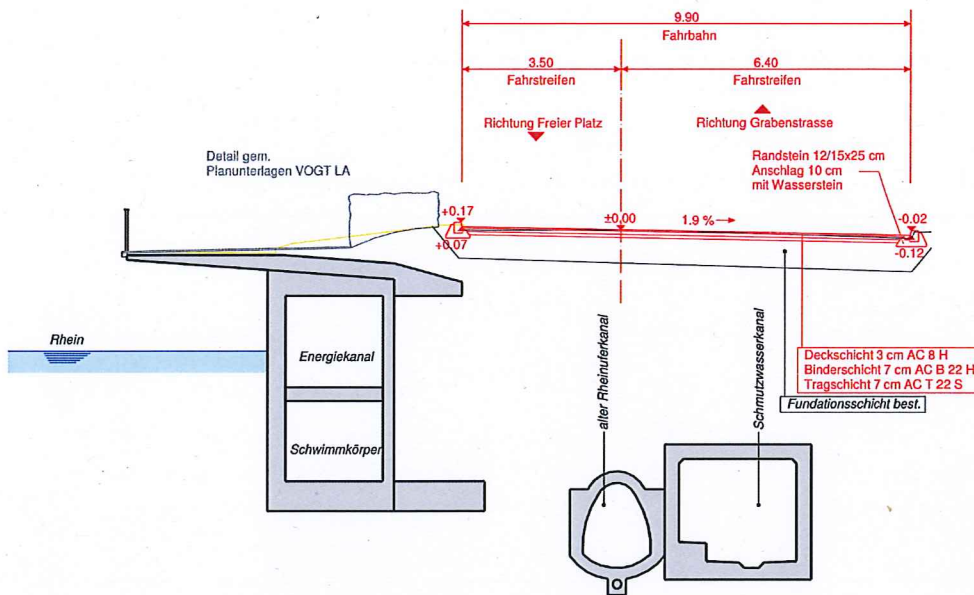


Abbildung 12: Typisches Querprofil mit Kragplatte und Energiekanal sowie neu gestalteter Rheinuferstrasse (rot) (EBP/VOGT)

Im Juni 2006 wurde die Kragplatte das erste Mal einer Zustandsanalyse mit einer Überprüfung der Tragsicherheit unterzogen. Dabei wurde festgestellt, dass sowohl die meisten Elementfugen der Konsolplatten als auch der Deckel des Energiekanals undicht sind. Neben lokalen Nassstellen wurden auch Schäden am Belag, Risse am Konsolkopf und bereits fortgeschrittene Korrosion am Tragwerk festgestellt. Weitere Untersuchungen im Jahr 2013 bestätigten die Ergebnisse von 2006. Die Instandsetzung ist dringend. Ohne Instandsetzung kommt es zu einem Fortschreiten der Schadensbilder. Dies führt zu einer Abminderung der Tragfähigkeit der Kragplatte und steigenden Sanierungsaufwendungen. Im Extremfall müsste die Kragplatte wegen ungenügender Tragfähigkeit gesperrt werden. Die Sanierung sollte gemäss Experten in den nächsten fünf Jahren erfolgen.

Im Rahmen des Bauprojekts der Neugestaltung der Rheinuferstrasse muss deshalb auch eine Sanierung der Kragplatte vorgenommen werden. Die Sanierung wurde von Büro Pini Swiss Engineers AG, Zürich, projektiert und umfasst neben den Instandsetzungsarbeiten an der Betonoberfläche auch Erd- und Abbrucharbeiten im Zuge der Freilegung der Tragkonstruktion, Abdichtungs- und Belagsarbeiten. Die bestehenden Kanzeln werden teilweise abgetrennt, ebenfalls wird die Schleppplatte, welche wegen den bereits abgeklungenen Setzungen nicht mehr erforderlich ist, im Bereich der geplanten Baumpflanzungen entfernt, um dort ausreichend Wurzelraum für die neuen Bäume zu schaffen.

Die Bauarbeiten an der Kragplatte sollen zeitlich zusammen mit der Neugestaltung der Rheinuferstrasse ausgeführt werden (siehe Kapitel 9 Bauablauf).

5. Fussgängersteg

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurde abgeklärt, ob der im Rahmen des Masterplans angedachte Fussgängersteg über den Rhein realisierbar ist, welche Mehrwerte daraus resultieren und wo ein solcher Fussgängersteg angeordnet werden sollte.

Das Planerteam Wüst Rellstab Schmid AG, Schaffhausen und IHT Rafz Ingenieurholzbau+Holzbautechnik GmbH untersuchte verschiedene Gestaltungsvarianten für einen Fussgängersteg.

Wichtige Rahmenbedingungen waren dabei:

- möglichst keine Störung der Strömung, um die Stromproduktion im Kraftwerk nicht zu beeinträchtigen, d.h. möglichst wenige Stützenfundamente im Rhein
- ausreichende Durchfahrtsöffnung für Boote des Kraftwerks (Unterhalt)
- eingeschränkte Möglichkeiten für Foundationen auf Seite der Rheinuferstrasse (Kragplatte und Energiekanal)

Geprüft wurden Standorte zwischen der Rhybadi und der Einmündung Klosterstrasse. Der Standort im Bereich Einmündung Klosterstrasse konnte am meisten überzeugen. Die Brücke bildet hier die Fortsetzung der Fussgängerverbindung entlang der Klosterstrasse und schafft eine neue direkte Verbindung zum Uferweg auf der anderen Rheinseite. Das naturnahe Rheinufer auf der Feuerthaler Seite eignet sich gut für Naherholung. Der direkte Zugang zum Wasser ist dort – im Gegensatz zum Ufer auf Schaffhauser Seite – ohne Gefahren und ohne zusätzliche bauliche Massnahmen möglich. Damit kann der behindertengerechte Fussgängersteg einen wesentlichen Beitrag zur Attraktivierung des Rheinzugangs für Jung und Alt, insbesondere aber für die Bewohnerinnen und Bewohner der südlichen Altstadt und die Mitarbeitenden der dort domizilierten Betriebe leisten. Zusammen mit der bereits seit diesem Jahr möglichen Passage beim Kraftwerk ergibt sich ein attraktiver Rundweg. Der Steg bietet auch einen Mehrwert für die Gemeinde Feuerthalen, die über das Projekt informiert ist.

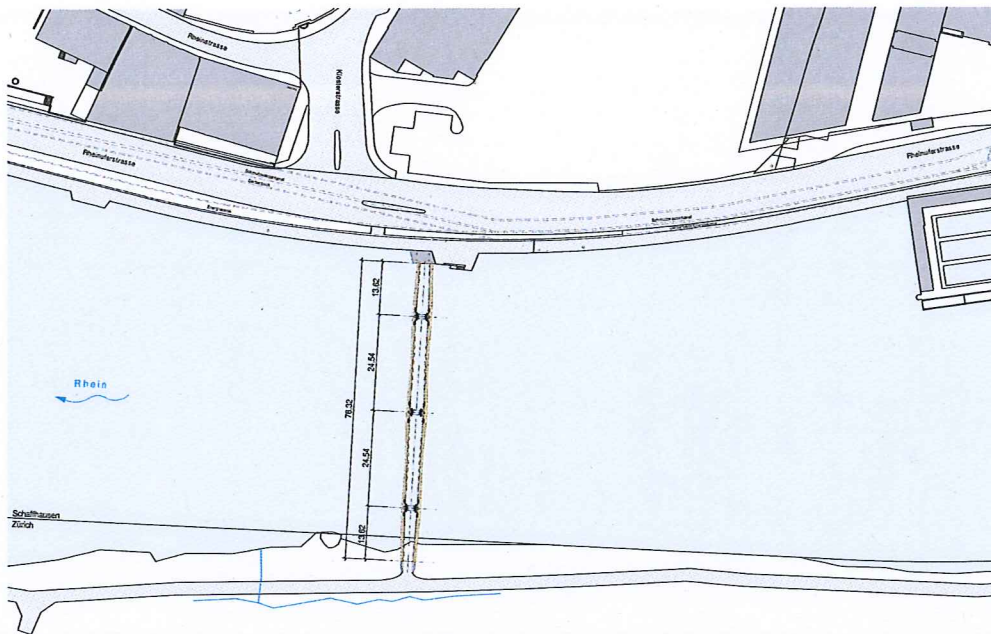


Abbildung 13: Favorisierter Standort des Fussgängerstegs (GIS SH)

Für den favorisierten Standort spricht überdies, dass die Spannweite im vorgeschlagenen Bereich um einige Meter kürzer ist als bei einem Standort weiter rheinaufwärts. Ausserdem befindet sich der Steg mittig zwischen Feuerthalerbrücke und dem Kraftwerk.

Der Fussgängersteg beginnt bei der bestehenden Kanzel oberhalb des Knotens Klosterstrasse. Diese bildet einen Vorbereich zur Promenade und verhindert, dass Personen vom Fussgängersteg unmittelbar auf die Promenade hinaustreten. Auf der Feuerthaler Seite befindet sich am Ankunftsort ebenfalls ein kleiner Ufervorsprung.

Auf der Suche nach einer zurückhaltenden unpräzisen Konstruktion mit wenig Stützen im Rhein wurden zwei Varianten genauer betrachtet. Eine Variante stellt ein Holz-Fachwerk dar. Als zweite Variante wird alternativ in Anlehnung an die statischen Momentenlinien eine aus geschwungenen Brettschichtholz ausgebildete stegartige Brücke vorgeschlagen. Das Bauwerk soll aus gestalterischer Sicht als Steg wirken, muss aber wegen den Randbedingungen als Brücke konstruiert werden. Beide Varianten schliessen eine optische Konkurrenzierung der Rheinbrücke oder gar der A4-Brücke zwischen dem Cholfirst- und Fäsenstautunnel aus.

Variante „Fachwerkbrücke“

Ein bewährtes System, um materialeffizient weite Spannweiten zu erreichen, sind Fachwerke. Ein Ober- und Untergurt wird über Druck- und Zugstreben zu einem Fachwerk ausgebildet. Mit einer leichten Überhöhung wird die Schiffsdurchfahrt gewährleistet. Die Fahrbahn wird zwischen das Fachwerk gespannt und übernimmt die Queraussteifung der Brücke. Die Konstruktion wird mit einer lamellenförmig angeordneten Verkleidung versehen, um die Dauerhaftigkeit zu gewährleisten. Die Lamellen werden so angeordnet, dass die Brücke vom Ufer transparent wirkt, die Träger aber effizient vor Regen und Witterung schützt.

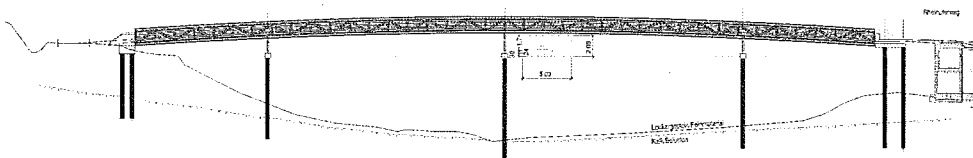


Abbildung 14: Variante Fachwerkbrücke (WRS/IHT)

Variante „Geschwungener Steg“

Die Variante mit geschwungenen Brettschichtholzträgern stellt eine bauteilminimierte Variante dar. Analog zur Fachwerkbrücke übernimmt der Trägerrost unter dem Gehweg die Funktion der Queraussteifung. Durch die Kippung der Träger wirkt die Brücke offen und leicht. Eine Verkleidung der Aussenseite ist wegen der Neigung nicht erforderlich. Im Innenbereich, wo auch ein Unterhalt einfacher ist, werden die Träger mit einer Schalung verkleidet. Diese Schutzschicht ist einfach im Unterhalt. Ein transparentes Geländer mit Drahtseilgeflecht schafft ein spannendes Erlebnis bei der Rheinüberquerung.

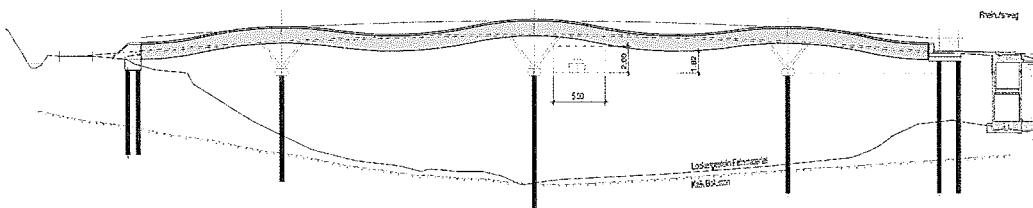


Abbildung 15: Variante geschwungener Steg (WRS/IHT)

Da sich der Rhein und die angrenzenden Gebiete im BLN-Objekt Nr. 1411 "Untersee und Hochrhein" befinden, ist zeitnah die eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) zur Begutachtung des Projekts einzuladen.

Im Rahmen einer Gesamtwürdigung wird dem Fussgängersteg im Vergleich mit der vor allem aus Sicherheitsgründen nur beschränkt nutzbaren Plattform als die eindeutig bessere Variante der Vorzug gegeben. Sie entspricht auch dem geforderten Postulat nach einem direkten Bezug zum Rhein am besten.

6. Priorisierung, Realisierungsetappen

Der Stadtrat hat das Gesamtprojekt in 20 Teilprojekte (jeweils mit Kostenfolge) strukturiert und unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen wie auch des Mehrwertes für die Bevölkerung priorisiert.

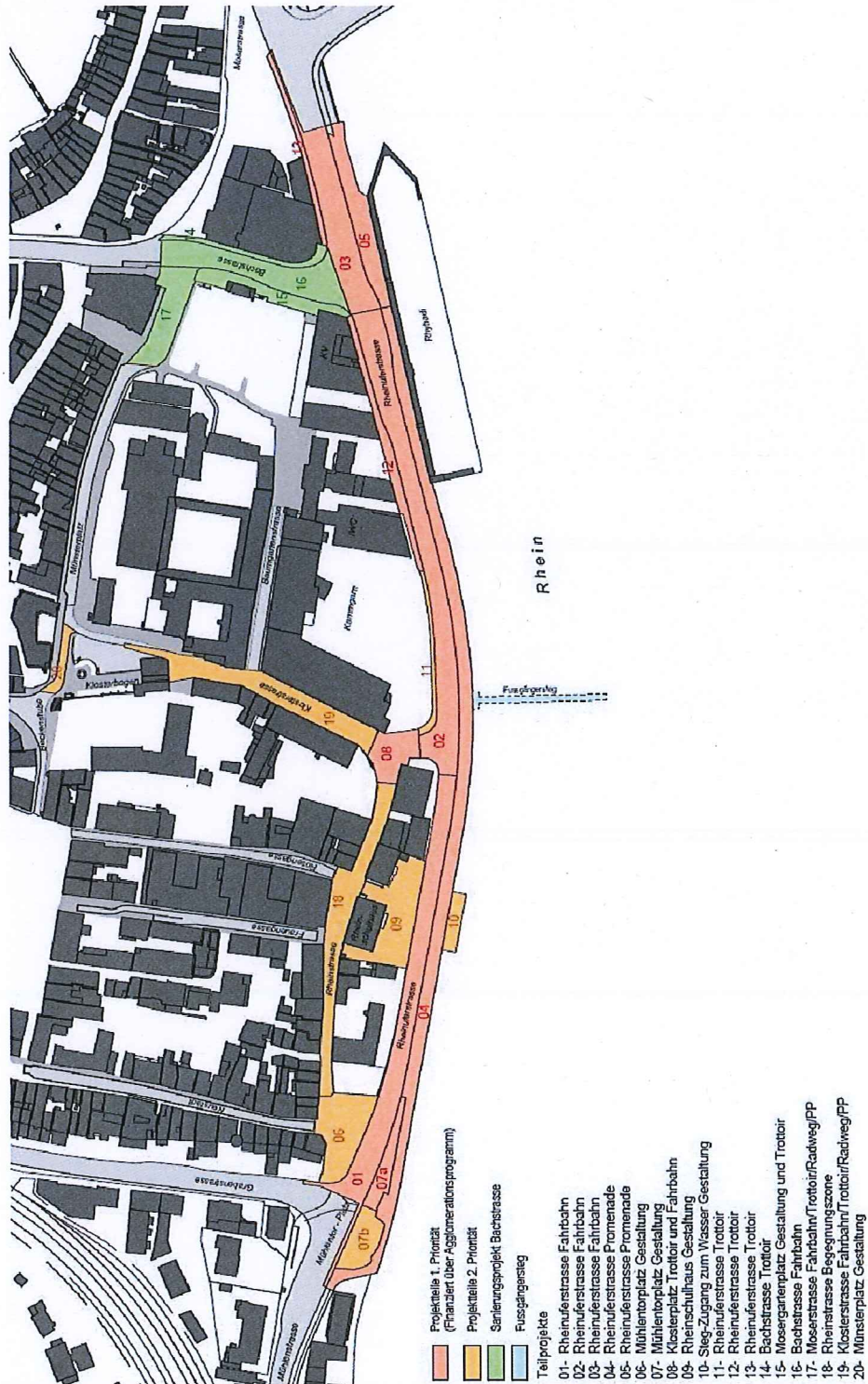


Abbildung 16: Teilprojektplan

6.1 Priorisierung

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile hat sich der Stadtrat dafür entschieden, in erster Priorität die unmittelbar mit der Rheinuferstrasse verbundenen Projektbestandteile im Rahmen des Agglomerationsprogramms zu realisieren (Fahrbahnen, Promenade, stadtseitiges Trottoir; siehe Kapitel 3). Nicht zwingend zur Realisierung anstehende Projektbestandteile werden - auch zugunsten einer Umsetzung von Projektteilen mit grossem Aufwertungscharakter - in spätere Etappen verschoben. Nicht verschoben werden können die Instandstellung der Kragplatte und die dringende Sanierung der Bachstrasse (Teilprojekt 14-16). In Bezug auf die Bachstrasse konnte mit dem Kanton vereinbart werden, dass dieser Projektbestandteil über ein separates Strassenbauprojekt abgewickelt wird. Da es sich bei der Bachstrasse um eine Kantonsstrasse handelt, übernimmt der Kanton 50 % der Sanierungskosten für die Fahrbahn.

Der Fussgängersteg ans Feuerthaler Ufer soll einer Plattform ans Wasser auf Höhe Rheinschulhaus vorgezogen werden. Im Gegensatz zur Plattform, die einzig die Aufenthaltsqualität am Rheinufer punktuell verbessert, ohne aber das Versprechen eines direkten Rheinkontakts einlösen zu können (ein "Beine im Wasser baumeln lassen" ist wegen des einzuhaltenden Abstands von einem Meter zur Wasseroberfläche nicht möglich), stellt der Fussgängersteg einen wesentlichen Mehrwert für die gesamte südliche Altstadt dar. Er schafft eine direkte und hindernisfreie Verbindung zum Feuerthaler Ufer, wo der Zugang zum Rhein ungehindert – abgesehen vom Badeverbot – möglich ist. Der Fussgängersteg entspricht besser den Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms, indem eine neue, sichere und verkehrsabgewandte Überquerungsmöglichkeit des Rheins für Fussgänger angeboten wird.

Die über das Agglomerationsprogramm zu finanzierenden Projektbestandteile sind die folgenden:

- Rheinuferstrasse Fahrbahn und Promenade (Teilprojekt 1-5)
- Mühlentorplatz Seite Rhein (Teilprojekt 7)
- Knoten Klosterstrasse, Trottoir und Fahrbahn (Teilprojekt 8)
- Rheinuferstrasse Trottoir Teil IWC/KV und Teil Stricki (Teilprojekt 12 und 13)
- Fussgängersteg über Rhein

6.2 Bedingungen für eine Mitfinanzierung über das Agglomerationsprogramm

Für die Gesucheingabe beim Bund bedarf es eines verbindlichen Beschlusses über die Finanzierung des Projektes seitens der Stadt Schaffhausen (hier: Volksabstimmung). Erst danach kann beim Bund das Gesuch um Mitfinanzierung eingereicht werden. Weitere Bedingungen der Mitfinanzierung durch den Bund sind:

- Es kann für die Rheinuferstrasse im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation nur ein einziges Gesuch eingereicht werden.

- Die Teilprojekte in der Vorlage müssen mit den Teilprojekten in der Gesucheingabe beim Bund übereinstimmen.
- Alle Teilprojekte, die im Gesuch einfließen, müssen realisiert werden. Es dürfen keine Teilprojekte nach Gesucheingabe gestrichen bzw. nicht realisiert werden. Es darf einzig eine zeitliche Etappierung der einzelnen Teilprojekte vorgenommen werden.
- Der Bund wird kontrollieren, ob die Ausführung mit der Gesucheingabe übereinstimmt.

Der Regierungsrat hat wie erwähnt, mit Beschluss vom 1. September 2015, im Rahmen einer Vorprüfung vom Bauprojekt Kenntnis genommen und die Genehmigung des Ausführungsprojektes in Aussicht gestellt. Damit ist ein Meilenstein auch im Hinblick auf die Mitfinanzierung des Bundes gesetzt worden.

6.3 *Zusätzliche Projekte*

Die Instandsetzung der Kragplatte wird von Bund nicht mitfinanziert, da es sich hierbei um ein reines Sanierungsvorhaben handelt. Dieses Vorhaben ist ebenfalls Gegenstand dieser Vorlage, obwohl es sich um eine unmittelbar gebundene Ausgabe handelt. Die Kraftwerk Schaffhausen AG als Eigentümerin des Energiekanals übernimmt 25% der Sanierungskosten.

Die vorerst zurückgestellten Projektbestandteile (2. Priorität, siehe Kapitel 3) sind ebenfalls von grosser Bedeutung für die bessere Anbindung der Altstadt an das Rheinufer. Sie werden daher auch in den Finanzplan aufgenommen, sollen aber schrittweise und erst nach der Realisierung des angeführten privaten Sanierungsprojektes im Geviert Frauengasse/Ringkengässchen bzw. nach Entwicklung des Kammgarnareals in den Folgejahren realisiert werden.

7. **Finanzierung**

7.1. *Investitionen*

Die Kostenberechnung erfolgte für jedes Teilprojekt gemäss dem Teilprojektplan (siehe Abbildung 16 und Beilage 4).

Als Teil der Bauprojekt-Kosten wurden separat auch die Ohnehin-Kosten (gebundene Ausgaben) für jedes Teilprojekt bestimmt. Diese würden bei einer unabhängig vom Projekt notwendigen Instandsetzung der Infrastrukturbauten anfallen (Kragplatte und Energiekanal sowie Belagssanierungen Rheinufer- und Bachstrasse). So muss beispielsweise, wie erwähnt, für die Instandsetzung der Kragplatte der gesamte Energiekanal freigelegt werden. Dies bedeutet, dass der bestehende Grünstreifen zwischen dem Rad- und Fussweg auf der Kragplatte und die rheinseitigen Randabschlüsse der Rheinuferstrasse weitgehend entfernt und wieder gebaut werden müssen, um die Instandsetzung vornehmen zu können.

7.1.1. Beteiligungen

7.1.1.1. Agglomerationsprogramm

Wie schon in Kapitel 2.3 beschrieben, hat das Agglomerationsprogramm Schaffhausen in der Prüfung durch den Bund, gute bis sehr gute Noten erhalten. Der Bund sieht für die beitragsberechtigten Projekte des Agglomerationsprogramms Schaffhausen einen Beitragssatz von 40 % vor, was dem höchsten gewährten Beitragssatz entspricht.

Die Umgestaltung und Aufwertung der Rheinuferstrasse ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms Schaffhausen der ersten Generation (Massnahme Nr. 22). Die Kostenbeteiligung ist jedoch auf den Kostenrahmen von 7.3 Mio. Franken (5.9 Mio. Franken + Teuerung seit 2005 + MwSt.) beschränkt. Die darüber hinausgehenden Kosten müssen von der Stadt alleine getragen werden. Wird der Kostenrahmen von 7.3 Mio. Franken hingegen unterschritten, so werden die Kosten nur im Umfang der zugesicherten prozentualen Beteiligungen übernommen.

Obwohl es sich bei Rheinuferstrasse und Bachstrasse um Kantonsstrassen handelt, tritt die Stadt Schaffhausen als Bauherrin auf. Gemäss Art. 4 des Gesetzes über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur vom 6. Juni 2011 (SHR 740.100) beteiligt sich der Kanton an den Baukosten von kommunalen Massnahmen nach Abzug der Beiträge des Bundes und allfälliger Dritter mit 50 %. Das kantonale Baudepartement hat allerdings vor der Ausarbeitung des Bauprojekts mitgeteilt, dass der Projektperimeter so zu gestalten sei, dass die beitragsberechtigten Projektkosten von 7.3 Mio. Franken nicht überschritten werden.

7.1.1.2. Kantonsbeitrag für Kantonsstrassen

An Sanierungen von Kantonsstrassen, wie die Bachstrasse, beteiligt sich der Kanton mit 50 % an den Sanierungskosten des Strassenbelages. An den Kosten für (grössere) geometrische Anpassungen der LV Elemente (Trottoir) beteiligt sich der Kanton hingegen nicht.

7.1.1.3. Beteiligung KWS an Kragplattensanierung

Die für den Uferunterhalt zuständige Kraftwerk Schaffhausen AG als Eigentümerin des Kraftwerks beteiligt sich zu 25 % an der Instandsetzung Kragplatte.

7.1.2. Entnahme aus Erschliessungsreservefonds

Der Zweck des Erschliessungsreservefonds ist gemäss Verordnung über den Erschliessungsreservefonds (RSS 4531.1) wie folgt beschrieben:

- a. für die strassenmässige Erschliessung von Bau- und Landwirtschaftsland durch Neubau, Erneuerung, Instandsetzung, Erweiterung, Ersatz;
- b. für Bachverlegungen;

- c. für Entschädigungen bei formeller und materieller Enteignung im Zusammenhang mit Erschliessungen;
- d. für Projekte für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Der Erschliessungsreservefonds weist per 31.12.2014 einen Bestand von 3.8 Mio. Franken aus. Jährlich wird dieser mit zusätzlichen ca. 2 Mio. Franken ergänzt. Aus heutiger Sicht wird der Nettokredit mit diesen Mitteln gedeckt.

7.1.3. Investitionskosten der Projekte

Die Investitionskosten werden in vier einzelnen Projekten gegliedert. Das fünfte Projekt Neugestaltung Rheinstrasse (2. Priorität) ist ein Bestandteil dieser Vorlage, wird jedoch später realisiert.

7.1.3.1. Neugestaltung Rheinuferstrasse (1. Priorität)

Die Kosten verstehen sich inklusive Honorare für Planung und Bauleitung, Unvorhergesehenes (10%), Zuschlag für Bauen unter Verkehr (8 % bei dem Teilprojekt im Strassenbereich) sowie MwSt. Die Kostengenauigkeit beträgt +/- 10 %, Preisbasis ist April 2015.

Die Teilprojekt 1 bis 5 Rheinuferstrasse Fahrbahn und Promenade, Teilprojekt 7 Mühlentorplatz Seite Rhein, östlicher Teil und 8 Klosterplatz sowie die Teilprojekt 12 + 13 Trottoir IWC bis Stricki bilden Gegenstand des vorliegenden Projektes gemäss 1. Priorität.

Die Gesamtprojektkosten setzen sich wie folgt zusammen:

Planungskosten (exkl. Bauleitung, Inbetriebnahme)	405'000
- bereits genehmigt (Verpflichtungskredit 2014 + Nachträge 2015 SR)	155'000
- Vorbezug Planungskosten (enthalten in Budget 2016)	150'000
- Rest Planungskosten (zusätzlich zum Ausführungskredit)	100'000
Ausführungskosten (inkl. Bauleitung, Inbetriebnahme)	6'893'000
Gesamte Projektkosten	7'298'000
- Bundesbeiträge (40%)	2'920'000
- Kantonsbeiträge (30%)	2'190'000
Nettoprojektkosten	2'188'000

Abbildung 17: Projektkosten Neugestaltung Rheinuferstrasse

7.1.3.2. Neubau Fussgängersteg (1. Priorität)

Für beide vorgeschlagenen Konstruktionen Fachwerk und geschwungene Holzträgerbrücke wurden die Kosten geschätzt. Die Foundation ist für beide Brücken identisch. Tendenziell wurde festgestellt, dass die Fachwerkbrücke leicht teurer zu stehen kommt. Die Differenz liegt in einem Bereich von 2-3 % der Kosten.

Da der Fussgängersteg erst bis auf Stufe Machbarkeit bearbeitet wurde, beträgt die Kostengenauigkeit hier +/- 20 %, Stand April 2015.

Planungskosten (exkl. Bauleitung, Inbetriebnahme)	248'000
- bereits genehmigt (Nachträge SR 2015)	98'000
- Vorbezug Planungskosten (enthalten in Budget 2016)	150'000
- Rest Planungskosten (zusätzlich zum Ausführungskredit)	0
Ausführungskosten (inkl. Bauleitung, Inbetriebnahme)	1'512'000
Gesamte Projektkosten	1'760'000
- Beiträge	0
Nettoprojektkosten	1'760'000

Abbildung 18: Projektkosten Neubau Fussgängersteg

7.1.3.3. Instandsetzung Kragplatte (1. Priorität)

Die Kosten verstehen sich inklusive Honorare für Projektierung und Bauleitung, Unvorhergesehenes (10 %), sowie MwSt. Nicht inbegriffen sind Zusatzuntersuchungen zum Zustand der Kragplatte im Verlauf der Bauphasen. Die Kostengenauigkeit beträgt +/- 15 %, Preisbasis ist April 2015.

Planungskosten (exkl. Bauleitung, Inbetriebnahme)	200'000
- bereits genehmigt (Budget 2015)	200'000
- Vorbezug Planungskosten (enthalten in Budget 2016)	0
- Rest Planungskosten (zusätzlich zum Ausführungskredit)	0
Ausführungskosten (inkl. Bauleitung, Inbetriebnahme)	2'584'000
Gesamte Projektkosten	2'784'000
- Kraftwerk Schaffhausen AG (25 %)	696'000
Nettoprojektkosten	2'088'000

Abbildung 19: Projektkosten Sanierung Kragplatte

7.1.3.4. Sanierung Bachstrasse (separates Projekt)

Die Kosten verstehen sich inklusive Honorare für Projektierung und Bauleitung, Unvorhergesehenes (10 %), sowie MwSt. Die Kostengenauigkeit beträgt +/- 10 %, Preisbasis ist April 2015.

Planungskosten (exkl. Bauleitung, Inbetriebnahme)	104'000
- bereits genehmigt (Nachträge SR 2015)	4'000
- Vorbezug Planungskosten (enthalten in Budget 2016)	100'000
- Rest Planungskosten (zusätzlich zum Ausführungskredit)	0
Ausführungskosten	867'000
Gesamte Projektkosten	971'000
- Kantonsbeitrag (50 % Fahrbahn Bachstrasse)	334'000
Nettoprojektkosten	637'000

Abbildung 20: Projektkosten Sanierung Bachstrasse

7.1.3.5. Neugestaltung Rheinstrasse (2. Priorität)

Die Kosten verstehen sich inklusive Honorare für Projektierung und Bauleitung, Unvorhergesehenes (10 %), sowie MwSt. Die Kostengenauigkeit beträgt +/- 10 %, Preisbasis ist April 2015.

Das Teilprojekte Mühlentorplatz Seite Neustadt sowie Teile des Mühlentorplatzes Seite Rhein soll erst später umgesetzt werden. Ebenso wurde die Plattform (Zugang zum Wasser) und damit einhergehend das Rheinschulhaus und Trottoir Kammgarnhof zugunsten des Fussgängersteiges auf die 2. Priorität verschoben. Eine Realisierung macht wie angeführt erst dann Sinn, wenn unter anderem das private Projekt der Sanierung des Gevierts Frauengasse/ Ringkengässchen realisiert ist.

Planungskosten (exkl. Bauleitung, Inbetriebnahme)	300'000
- bereits Genehmigt (Nachträge SR 2015)	0
- Vorbezug Planungskredit (enthalten in Budget 2016)	0
- Rest Planungskredit (zusätzlich zum Ausführungskredit)	0
Ausführungskosten	3'489'000
Gesamte Projektkosten	3'789'000
- Beiträge	0
Nettoprojektkosten	3'789'000

Abbildung 21: Projektkosten Neugestaltung Rheinstrasse 2. Priorität

7.1.4. Gesamte Investitionskosten

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Kostenaufteilung auf die verschiedenen Bauprojekte.

	Bruttokosten	Beiträge Bund, Kanton und KWS	Nettokosten Stadt
Kosten Total (1. + 2.)	12'813'000	6'140'000	6'673'000
1. Agglomerationsprogramm (7.1.2.1 + 7.1.2.2)	9'058'000	5'110'000	3'948'000
7.1.3.1 Neugestaltung Rheinufer- strasse	7'298'000	5'110'000	2'188'000
7.1.3.2 Fussgängersteg	1'760'000	0	1'760'000
2. Gebundene Kosten (7.1.2.3 + 7.1.2.4)	3'755'000	1'030'000	2'725'000
7.1.3.3 Sanierung Kragplatte	2'784'000	696'000	2'088'000
7.1.3.4 Sanierung Bachstrasse	971'000	334'000	637'000

Abbildung 22: Finanzielle Auswirkungen

Die Gesamtbruttokosten betragen (gerundet) 12.8 Mio. Franken aufgeteilt in 9.1 Mio. Franken als neue Kosten und 3.8 Mio. Franken gebundene Kosten. Wie schon beschrieben wird ein Teil der Kosten durch den Bund, Kanton und KWS übernommen in einem Umfang von gesamthaft 6.1 Mio. Franken. Effektiv der Stadt verbleiben die Nettokosten in Höhe von 6.7 Mio. Franken.

Die Kosten der Neugestaltung **Rheinstrasse** (2. Priorität; siehe Kapitel 7.1.3.5) wurden in dieser Zusammenstellung nicht berücksichtigt, da diese kein Bestandteil der Anträge in dieser Vorlage darstellt.

7.2. Betriebskosten und Unterhaltskosten

Für den Betrieb der Neugestalteten Rheinuferstrasse (1. Priorität) wird mit keiner Erhöhung der Betriebs- und Unterhaltskosten gerechnet.

Beim Neubau Fussgängersteg muss mit jährlichen baulichen Unterhaltskosten von 1,5 % des Herstellungswertes gerechnet werden. Die Betriebskosten für Reinigung und Winterdienst werden kalkulatorisch mit 4'500 Franken pro Jahr voranschlagt. Die Arbeiten werden mit dem bestehenden Personal des städtischen Tiefbauamtes erledigt.

8. Alternative: Reine Instandsetzungslösung

Sollte die vorliegende Neugestaltung der Rheinuferstrasse abgelehnt werden, so muss die Instandsetzung der Kragplatte in jedem Fall in den nächsten fünf Jahren mit hoher Dringlichkeit ausgeführt werden. Ebenfalls müssen auf der Rheinuferstrasse und der Bachstrasse Fahrbahnsanierungen vorgenommen werden. Dabei handelt es sich um gebundene Kosten. Die Mitfinanzierung durch den Bund würde wegfallen, einzig der Kanton übernehme einen Teil der

Sanierungskosten der Fahrbahnen sowie die KWS einen Teil der Kragplatte. Die Kostenübersicht ist in der untenstehenden Tabelle aufgeführt.

B. Verzicht auf Neugestaltung Rheinuferstrasse, nur Instandsetzungen

Bezeichnung	Gesamtkosten [CHF]	Anteil Stadt	davon gebundene Ausgaben	Anteil Kanton	Anteil Bund	Anteil KWS	Bemerkungen
Sanierung Kragplatte	2'783'557	2'087'668	2'087'668			695'889	
Anpassungsarbeiten Rheinuferstrasse und Sanierung Rheinuferstrasse	2'546'000	2'131'000	2'131'000	415'000			Ohnehin-Kosten der Pos. 1-5. Kanton übernimmt 50 % der Sanierungskosten der Fahrbahn (Pos. 1-3)
Sanierung Bachstrasse (ohne Umgestaltung Einmündung Moserstrasse)	790'000	455'500	326'000	334'500			Kanton übernimmt 50 % der Sanierungskosten der Fahrbahn (Pos. 14-16)
Total	6'119'557	4'674'168	4'544'668	749'500	0	695'889	

Vergleichskosten: Neugestaltung Rheinuferstrasse (total von Pos. 1 ohne Fussgängersteg, Pos. 3 und Pos. 4)	11'032'557	4'892'168		2'524'500	2'920'000	695'889	
---	-------------------	------------------	--	------------------	------------------	----------------	--

Abbildung 23: Kosten Reine Instandsetzung

Die Vergleichskostenrechnung – betrachtet werden dabei die Objekte Kragplatte, Rheinuferstrasse und Bachstrasse – mit dem Projekt der Neugestaltung zeigt, dass der auf die Stadt fallende Kostenanteil im Fall einer reinen Instandsetzung mit knapp 4.7 Mio. Franken beinahe gleich hoch ist, wie bei einer Umsetzung der Neugestaltung, wo der Kostenanteil der Stadt 4.9 Mio. Franken *exkl. Fussgängersteg (grau markierte Zeile)* beträgt.

Die Stadt würde für ihren Kostenanteil aber keinerlei Mehrwerte und Attraktivierungen erhalten, sondern der Status Quo würde für die nächsten Jahre erhalten bleiben.

9. Terminplan, Bauablauf

Der Terminplan sieht vor, dass nach der Volksabstimmung die öffentliche Auflage des Bauprojekts nach Strassengesetz erfolgt. Dabei können Einsprachen gegen die Neugestaltung eingereicht werden. Anschliessend wird das Bauprojekt dem Regierungsrat zur Genehmigung eingereicht. Nach Vorliegen des genehmigten Bauprojekts erfolgt die Gesuchstellung beim Bund (Bundesamt für Strassenbau ASTRA) um Kostengutsprache im Rahmen des Agglomerationsprogramms der ersten Generation. Erst nach Vorliegen der Kostenzusage des Bundes können Bauaufträge vergeben werden.

Wegen der Dringlichkeit der Instandsetzung müssen die Projektierungsarbeiten rasch vorangetrieben werden. Daher werden parallel zur Genehmigung des Bauprojekts das Ausführungsprojekt und die Devisierung bearbeitet. Ausserdem wird die Zeit genutzt, um die verschiedene Projektbestandteile auf gleiches Planungsniveau zu bringen. Daher wird bis zur endgültigen Genehmigung der Vorlage ein Vorbezug des Planungskredits benötigt.

Der Ablauf ist im nachfolgenden Diagramm dargestellt.

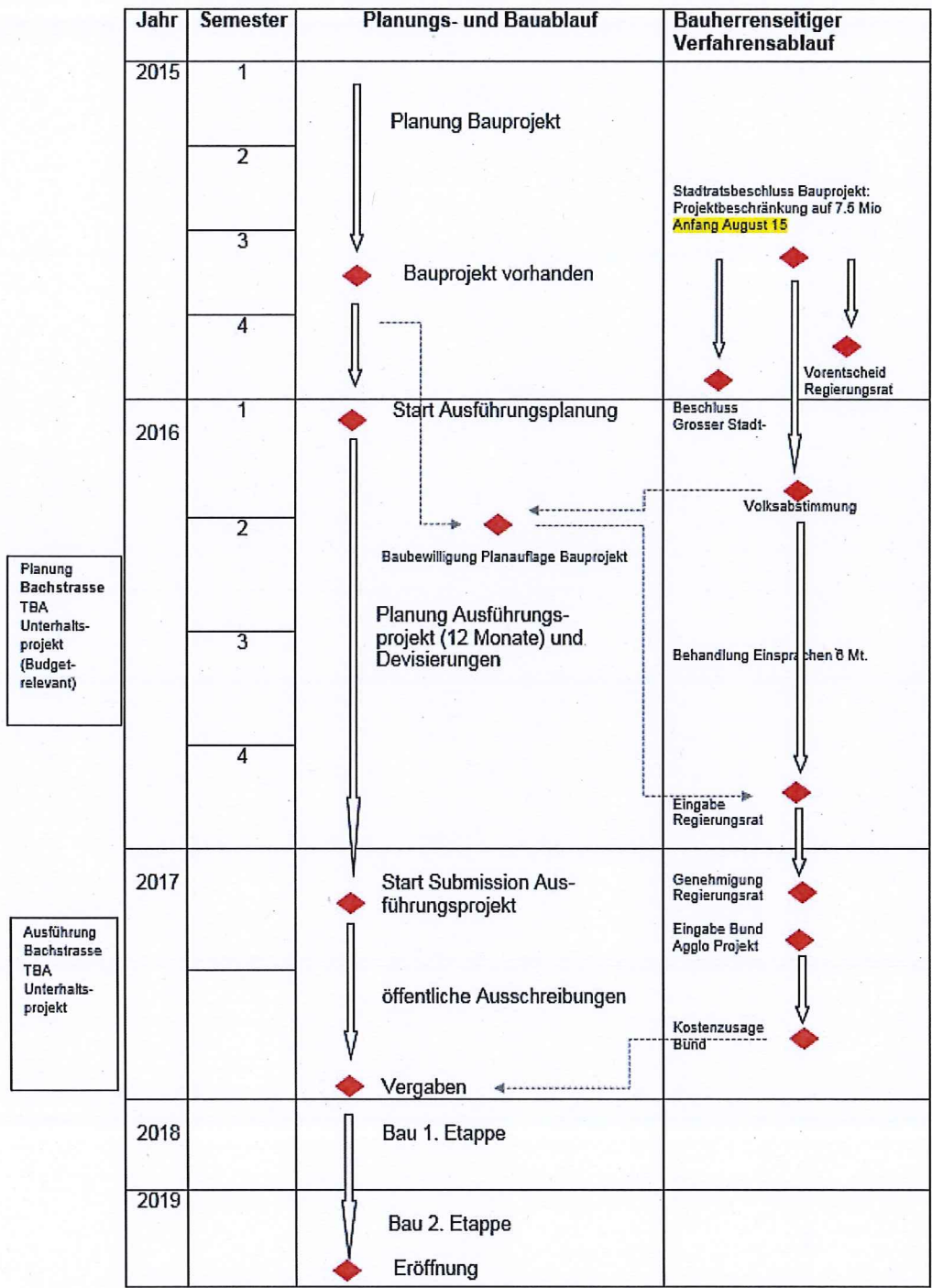


Abbildung 24: Politischer und Baulicher Projektablauf

Der Bauablauf sieht vor, im Jahr 2017 die Sanierung der Bachstrasse vorzunehmen und anschliessend in den Jahren 2018 und 2019 die Neugestaltung der Rheinuferstrasse auszuführen.

Die Randbedingungen für die Umgestaltung der Rheinuferstrasse und Rheinufersperrpromenade sind hochkomplex. Zum einen gilt es die Einschränkungen für den MIV auf der Rheinuferstrasse als zentrale Verkehrs- und Zubringerachse zu minimieren, zum anderen ist für die Velofahrer entlang der auf der Rhein-

uferpromenade verlaufenden nationalen und internationalen Velo-Route jederzeit eine alternative, sichere Verkehrsführung zu gewährleisten. Es wird angestrebt, die Beeinträchtigung für alle Verkehrsteilnehmer während allen Bauphasen so gering wie möglich zu halten und etappiert vorzugehen. Während den Bauarbeiten muss jedoch auch teilweise mit Einschränkungen wie z.B. Spurreduktionen oder einzelnen temporären Sperrungen gerechnet werden. Während der Sommerferien ist auch an eine auf wenige Wochen beschränkte Vollsperrung zu denken, um dem Bauverlauf zu beschleunigen.

Die Instandsetzung der Kragplatte muss aus klimatischen Gründen mehrheitlich im Sommerhalbjahr erfolgen. Die Planung der einzelnen Bauphasen ist in Absprache mit dem Kanton eng aufeinander abzustimmen.

10. Schlussbemerkungen

Die vorgeschlagene Neugestaltung der Rheinuferstrasse bildet nach Ansicht des Stadtrates eine einmalige Chance, um massgebliche Impulse in der Stadtentwicklung im Bereich südliche Altstadt zu setzen und dem über Jahre gehegten Wunsch, die Stadt an den Rhein zu bringen, endlich zum Durchbruch zu verhelfen. Deutlich an Bedeutung gewonnen hat die Vorlage auch im Zusammenhang mit der parallel dazu geplanten Entwicklung des Kammgarnareals (siehe Vorlage des Stadtrates), was insgesamt zu einer markanten Aufwertung dieses Quartiers führen wird. Beide Vorlagen ergänzen sich sinnvoll und sind auch in Bezug auf die Aspekte der Attraktivierung einer gemeinsamen Betrachtung zu unterziehen. Selbst wenn die Vorlage Neugestaltung Rheinufer einen Kompromiss darstellt, so ist sie doch insgesamt als ausgewogen und zukunftsgerichtet zu beurteilen. Dank der massgeblichen Mitfinanzierung durch Kanton und Bund erhält die Stadt Schaffhausen für ihren Kostenanteil einen ausserordentlich grossen Mehrwert. Ein Verzicht auf die Neugestaltung würde wie erwähnt bedeuten, dass die ohnehin notwendigen Instandsetzungsarbeiten mehrheitlich von der Stadt alleine finanziert werden müssten. Dies hätte praktisch gleich hohe Kosten für die Stadt zur Folge, allerdings würden diesen Kosten keinerlei Mehrwert und Attraktivierungspotential gegenüber stehen.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellt Ihnen der Stadtrat die folgenden

Anträge:

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrates vom 15. September 2015 betreffend "Rheinuferneugestaltung".
2. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis vom Gesamtkredit Rheinuferstrasse, Brückenkopf bis Mühltor, Aufwertung (63101.501.669) in Höhe von 7'298'000 Franken (Zürcher Baukostenindex Basis April 2015 von 124.8 Pt., April 1998=100) mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10%. Davon wurden 155'000 Franken im Rahmen der Verpflichtungskredite 2014 und der Nachtragskredite 2015 bereits genehmigt, weitere 150'000 Franken sind im Budget 2016 enthalten. Der Grosse Stadtrat genehmigt das Bauvorhaben Rheinuferstrasse und bewilligt den Restkredit von brutto 6'993'000 Franken.
3. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis vom Gesamtkredit für den *Steg über den Rhein (63101.501.609)* in Höhe von 1'760'000 Franken (Zürcher Baukostenindex Basis April 2015 von 124.8 Pt., April 1998=100) mit einer Kostengenauigkeit von +/- 20 %. Davon wurden 98'000 Franken als Nachtragskredite 2015 genehmigt, weitere 150'000 Franken sind im Budget 2016 enthalten. Der Grosse Stadtrat genehmigt das Bauvorhaben Steg über den Rhein und bewilligt den Restkredit von brutto 1'512'000 Franken.
4. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der vorgesehenen Mitfinanzierung gemäss Ziffern 2 und 3 der Vorlage durch den Bund (2'920'000 Franken) und den Kanton (2'190'000 Franken). Der Restbetrag von 3'948'000 Franken wird soweit möglich dem Erschliessungsreservefonds (Konto 63101.662.322 / 14.362.322) entnommen.
5. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis vom Gesamtkredit *Rheinuferstrasse, Kragplatte (63100.501.606)* in Höhe von 2'784'000 Franken (Zürcher Baukostenindex Basis April 2015 von 124.8 Pt., April 1998=100) mit einer Kostengenauigkeit von +/- 15 %. Davon wurden 200'000 Franken im Rahmen des Budgets 2015 genehmigt. Der Grosse Stadtrat genehmigt das Bauvorhaben Rheinuferstrasse, Kragplatte und bewilligt den Restkredit von Brutto 2'584'000 Franken als gebundene Ausgabe.
6. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis vom Gesamtkredit *Bachstrasse, Sanierung (63100.501.608)* in Höhe von 971'000 Franken (Zürcher Baukostenindex Basis April 2015 von 124.8 Pt., April 1998=100) mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 %. Davon wurden 4'000 Franken als Nachtragskredit 2015 genehmigt, weitere 100'000 Franken sind im Budget 2016 enthalten. Der Grosse Stadtrat genehmigt das Bauvorhaben Bachstrasse, Sanierung und bewilligt den Restkredit von Brutto 867'000 Franken als gebundene Ausgabe.

7. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der vorgesehenen Mitfinanzierung gemäss Ziffer 5 der Vorlage durch die KWS AG (696'000 Franken) und gemäss Ziffer 6 durch den Kanton (334'000 Franken). Der Restbetrag von 2'725'000 Franken wird soweit möglich dem Erschliessungsreservefonds (Konto 63100.662.307 / 14.362.302) entnommen.
8. Ziff. 2 und 3 werden nach Art. 10 lit d und f der Stadtverfassung gemeinsam dem obligatorischem Referendum unterstellt.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATES



Peter Neukomm
Stadtpräsident



Christian Schneider
Stadtschreiber

Beilagen:

1. Projektplan, B1
2. Bauplan, B2
3. Bauphasenplan, B3
4. Kostenzusammenstellung Teilprojekte, B4