

STADTRAT

Stadthaus
Postfach 1000
CH-8201 Schaffhausen
T + 41 52 632 51 11
F + 41 52 632 52 53
www.stadt-schaffhausen.ch

Stadtrat

An den
Grossen Stadtrat
8200 Schaffhausen

Vorlage des Stadtrats vom 21. August 2018

Aufwertung Bahnhofstrasse, Planungskredit (Agglomerationsprogramm 1, Massnahme 20, Teilpaket 3)

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen eine Vorlage zur Aufwertung der Bahnhofstrasse. Eine optimierte Organisation der Verkehrsabläufe und eine neue Gestaltung des Stadtraumes sollen die heutigen und zukünftigen Ansprüche der Bevölkerung und des Gewerbes erfüllen sowie die Bahnhofstrasse zu einer Visitenkarte der Stadt Schaffhausen aufwerten.



1. Zusammenfassung

1.1 Ausgangslage und Ziele

Die Bahnhofstrasse muss saniert werden, denn sowohl der Strassenoberbau als auch die Bushaltestellen haben ihre Lebenszeit erreicht. Auch die Werkleitungen in der Bahnhofstrasse sind sanierungsbedürftig. Die Gelegenheit soll genutzt werden, um die Bahnhofstrasse aufzuwerten und die Organisation der verschiedenen Nutzungen zu verbessern. So soll mehr Raum für Fussgänger geschaffen werden. Die Konflikte der Busse mit der PW-Vorfahrt und den Anlieferungen sollen beseitigt werden. Weiter sind längere Haltekanten für den Busbetrieb notwendig, da auf der Linie 5 zukünftig Gelenkbusse eingesetzt werden. Mit der geplanten Einführung von Elektrobussen hat die Aufwertung der Bahnhofstrasse an Aktualität gewonnen. Die Planung der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur wird mit der Aufwertung der Bahnhofstrasse koordiniert.

1.2 Vorgehen

Unter Berücksichtigung der vielfältigen Bedürfnisse und Rahmenbedingungen für die verschiedenen Nutzungen an der Bahnhofstrasse wurden in einem Vorprojekt Lösungen erarbeitet, wie der zur Verfügung stehende Raum effizient genutzt und Engpässe beseitigt werden können. Im nächsten Schritt sind die bauliche Umsetzung dieser Lösungen sowie die Gestaltung zu konkretisieren. In der Folge wird das gewählte Planerteam das Bauprojekt erstellen, anhand dessen auch die Investitionskosten genauer bestimmt werden können. Auf Basis dieser Ergebnisse wird die Vorlage über den Investitionskredit erstellt, die zur Volksabstimmung gelangen wird.

1.3 Kosten und Finanzierung

Im Vorprojekt wurden die planerischen Grundlagen erarbeitet und die Kosten mit einer Genauigkeit von +/- 20 % auf 7.3 Mio. Franken geschätzt. Das Projekt "Aufwertung Bahnhofstrasse" ist Teil des Agglomerationsprogramms 1. Generation (Massnahme 20). Eine Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund, Kanton und Stadt Schaffhausen wurde bei der Einreichung der Agglomerationsprogrammes 1 unterschrieben. Angesichts der Mitfinanzierung von Bund und Kanton betragen die Kosten für die Stadt rund 3 Mio. Franken. Würde anstelle des Gesamtprojektes nur eine reine Sanierung durchgeführt, würden gebundene Kosten von rund 2 Mio. Franken entstehen.

Für die nächsten Schritte bis zur Fertigstellung des Bauprojektes wird ein Planungskredit in der Höhe von 660'000 Franken beantragt.

1.4 Würdigung: Ein Gewinn für die gesamte Stadt Schaffhausen

Eine Sanierung der Bahnhofstrasse und bauliche Anpassungen für die Entwicklungen des öffentlichen Verkehrs sind unerlässlich. Mit der Neuorganisation der Verkehrsabläufe und einer effizienteren Nutzung der Flächen werden die Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern reduziert und die Sicherheit erhöht. Der Stadtrat ist überzeugt, dass

die Aufwertung, die sowohl die Organisation als auch die Gestaltung betrifft, auch dazu beiträgt, die Bahnhofstrasse zu einem attraktiven An-
kunfts- und Begegnungsort zu entwickeln.

Inhalt

1. Zusammenfassung	2
1.1 Vorprojekt	2
1.2 Vorgehensschritte.....	2
1.3 Kosten und Finanzierung	2
1.4 Würdigung: Ein Gewinn für die gesamte Stadt Schaffhausen	2
2. Ausgangslage	5
3. Zielsetzungen Aufwertung Bahnhofstrasse	6
3.1 Mehr Raum für die Bevölkerung und Gewerbe	6
3.2 Entschärfung Konflikte Kurzzeitparkierung	6
3.3 Optimierungen für Busbetrieb	7
3.4 Gestalterische Aufwertung	7
3.5 Weitere Ziele	7
4. Resultate Vorprojekt	7
4.1 Grundsätzliches	9
4.2 Betrieb	9
4.2.1 Abwicklung Busbetrieb	9
4.2.2 Behindertengerechte Haltestellen	10
4.2.3 Schnellladestationen	10
4.3 Busanordnung	11
4.4 Dächer und Schnellladestationen.....	11
4.5 Verbreiterung Seitenbereich.....	12
4.6 Neue PW-Vorfahrt	12
4.7 Zu-/Wegfahrten in Seitenbereiche.....	13
4.8 Erweiterung Veloparkierung	13
4.9 Materialisierung Beläge	13
4.10 Koordination Werkleitungen	14
5. Vorgehen und Terminplan	14
6. Kosten und Finanzierung	16
6.1 Voraussichtliche Investitionskosten.....	16
6.2 Szenario «Reine Belagssanierung»	16
6.3 Finanzierung.....	17
6.4 Planungskredit.....	18
7. Würdigung	18

2. Ausgangslage

Die Bahnhofstrasse muss saniert werden, denn sowohl der Strassenoberbau als auch die Bushaltestellen haben ihre Lebenszeit erreicht. Die Gelegenheit soll genutzt werden, um die Bahnhofstrasse aufzuwerten. Dabei soll sie an die neue stadträumliche Bedeutung angepasst werden, die durch das Wachstum der öV-Drehscheibe Bahnhof und der Überbauungen westlich davon entstanden ist. Das heisst, dass mehr Raum für die Fussgänger zu schaffen ist, zudem auch die Konflikte der Busse mit der PW-Vorfahrt und den Anlieferungen beseitigt werden sollen.

Die Aufwertung der Bahnhofstrasse ist eine Massnahme des Agglomerationsprogramms 1. Generation, das den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Hinblick auf die von Kanton und Gemeinden angestrebte Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung vorsieht. Damit besteht für die Aufwertung der Bahnhofstrasse eine Mitfinanzierungsmöglichkeit durch Bund und Kanton. Das Agglomerationsprogramm ist auf die Verbesserung des Verkehrssystems in den Agglomerationen ausgerichtet. Dabei sollen Fortschritte sowohl bezüglich Verkehrsqualität und -sicherheit als auch bezüglich Raumentwicklung und Umweltqualität erzielt werden. Kernanliegen der Agglomerationsprogramme sind die Siedlungsentwicklung nach innen, die Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr (öV) und den Langsamverkehr sowie eine möglichst siedlungsverträgliche Abwicklung des verbleibenden motorisierten Individualverkehrs.

Im ersten Schritt wurde eine Vorstudie erarbeitet. In einem zweiten Schritt wurde das Vorprojekt ausgearbeitet. Zeitlicher Treiber sind die Schnellladestationen am Bahnhof Schaffhausen für die geplante Umstellung von Dieselnissen auf Elektrobusse. Mit der vom Grossen Stadtrat am 22. August 2017 beschlossenen Elektrifizierungsstrategie der Stadtbusse und der dazu notwendigen Ladeinfrastruktur hat die Aufwertung der Bahnhofstrasse an Aktualität gewonnen. Die Installation von Ladestationen für die Elektrobusse wurde als Rahmenbedingung im Vorprojekt berücksichtigt. Die Massnahmen zur Aufwertung der Bahnhofstrasse werden mit der Elektrifizierung der Busflotte koordiniert. Die Entscheide sollen aber unabhängig voneinander gefällt werden (zwei Volksabstimmungen).

Das Vorprojekt wurde schrittweise mit einer Begleitgruppe erarbeitet. Sie setzte sich aus Vertretenden der Stadtpolizei, der Stadtplanung, dem Tiefbau Schaffhausen und den Verkehrsbetrieben Schaffhausen zusammen. Weiter wurde auch SH Power in den Prozess eingebunden, um die Arbeiten an diversen Leitungen in der Bahnhofstrassen zu koordinieren. Eine erste Vorstellung des Projektes in der Stadtbildkommission hat am 9. April 2018 stattgefunden. Der aktuelle Ansatz wurde positiv bewertet und die Rückmeldungen aus der Kommission werden phasengerecht eingebaut. Die konkrete Gestaltung der Bahnhofstrasse soll mittels eines Studienauftrags mit Präqualifikation erarbeitet werden (vgl. Kapitel 5).

3. Zielsetzungen Aufwertung Bahnhofstrasse

Mit der geplanten Aufwertung der Bahnhofstrasse werden die Verkehrsabläufe und -flächen für die verschiedenen Nutzungen, die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit verbessert. Die Hauptzielsetzungen der Aufwertung der Bahnhofstrasse werden in der Folge aufgezeigt und der Nutzen beschrieben.

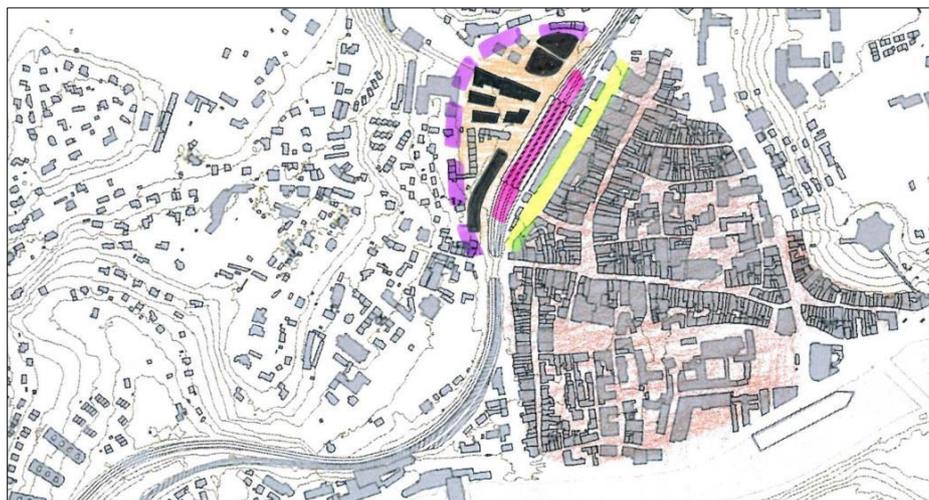
3.1 Mehr Raum für die Bevölkerung und Gewerbe

Eine Stärkung der Bahnhofstrasse ist erforderlich, da die stadträumliche Bedeutung zwischen Altstadtfassade und Bahnhofgebäude durch die Expansion des Bahnhofs als öV-Drehscheibe (+ 40 % mehr Züge seit 2005) und die Überbauungen westlich des Bahnhofs wesentlich zugenommen hat.

Das Zentrum ist über den Bahnhof hinausgewachsen; die Bahnhofstrasse ist somit nicht mehr in einer Randlage (siehe Abbildung 1). Mit der weiteren Überbauung des Entwicklungsschwerpunktes Vorderes Mühlental wird die Zentrumsausweitung in den nächsten Jahren weiter fortgesetzt.

Dies bedeutet unter anderem, dass mehr Raum für die Fussgänger geschaffen werden muss, insbesondere entlang der Altstadtseite (Wartezimmer Busfahrgäste, Passanten entlang Läden/Post) und zum Queren am Nordkopf (Aufgang Löwengässchen).

Abbildung 1 Bahnhofstr. («gelb») von der Randlage zum Bestandteil Zentrum



3.2 Entschärfung Konflikte Kurzzeitparkierung

Die Kurzzeitparkierung in der Bahnhofstrasse ist zu eng. Dadurch entstehen umständliche Parkiermanöver, welche ständig zu Konflikten mit den Stadt- und Regionalbussen führen, aber auch mit Passanten. Teilweise sind die Manöver so konfliktreich, dass es für die Verkehrsbetriebe zu zeitlichen Verzögerungen kommt. Ein Parkieren in drei Reihen ist keine Seltenheit und führt zu massiven Einschränkungen für Fussgänger und ordentlich parkierte Fahrzeuge.

Die PW-Vorfahrt soll bezüglich des Parkierungsvorgangs einem stark frequentierten Bahnhof genügen, d.h. ohne Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer und Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. Somit ist eine neue Anordnung der Verkehrsabläufe und -flächen unabdingbar.

3.3 Optimierungen für Busbetrieb

Die Busanordnung soll möglichst grosse betriebliche Flexibilität aufweisen und die Orientierung der Fahrgäste, mit Unterstützung der dynamischen Fahrgastinformation, möglichst einfach sein. Die künftigen Entwicklungen der Verkehrsbetriebe Schaffhausen, so die Einführung der Elektrobusse und das erhöhte Fahrgastaufkommen auf der Linie 5, und die daraus resultierenden Rahmenbedingungen werden im Projekt berücksichtigt.

3.4 Gestalterische Aufwertung

Die Altstadtfassade und die Erdgeschossnutzungen werden heute durch die nah an der Fassade anschliessenden Haltestellendächer stark verdeckt. Daher sind die Erdgeschossnutzungen für ortsunkundige Personen wenig sichtbar und schwer auffindbar. Durch eine bessere Sichtbarkeit und Zugänglichkeit werden die Gewerbeflächen im Erdgeschoss aufgewertet. Auch die Gestaltung der Haltestellendächer wird überarbeitet und hat zum Ziel, neben "trocken" ein- und auszusteigen auch die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

3.5 Weitere Ziele

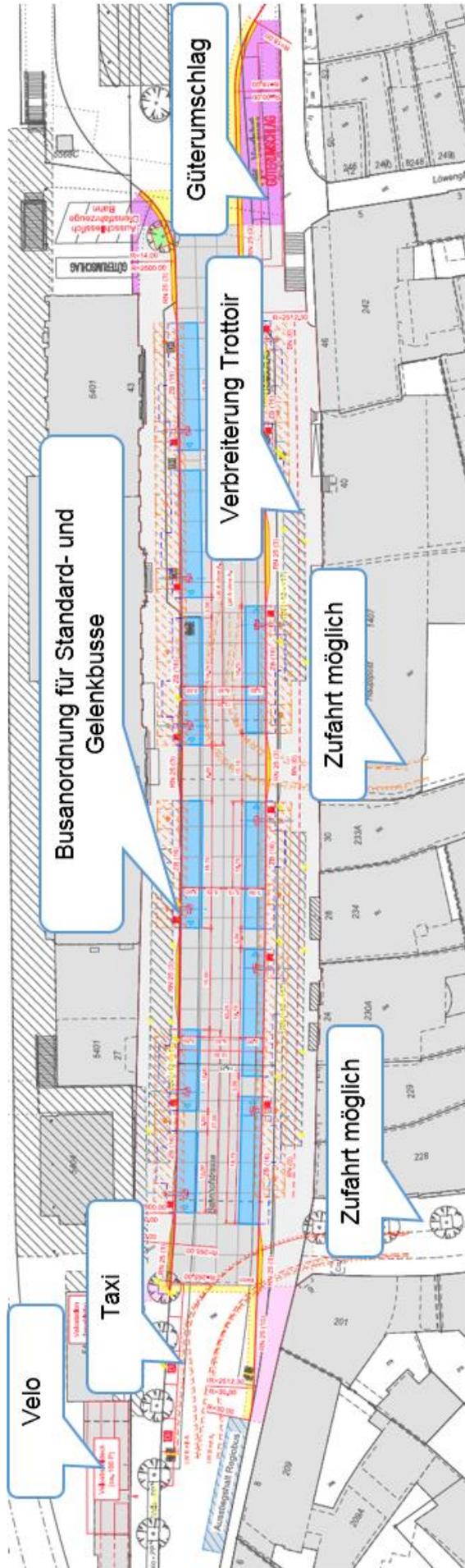
Folgende weitere Ziele werden angestrebt:

- Es sollen mehr Veloabstellplätze bei den Perronzugängen geschaffen werden.
- Auf den Querungen der Bahnhofstrasse sollen sich die Fussgänger sicherer fühlen. Die heutigen Querungswege sind relativ lang und ungeschützt.
- Die Anzahl der Taxiplätze am Bahnhofgebäude ist auf den Bedarf für den unmittelbaren Einsatz auszurichten.
- Der Güterumschlag ist auf den effektiven Bedarf zu konzentrieren und flexibel zu nutzen (nicht bestimmten Liegenschaften zuzuordnen).

4. **Resultate Vorprojekt**

Im Vorprojekt wurden Massnahmen entwickelt, welche die obigen Ziele erfüllen und auf die Anforderungen der verschiedenen Nutzungen abgestimmt sind. Die Abbildung 2 zeigt die wichtigsten Änderungen und die neue Lage der Flächen für die verschiedenen Nutzungen auf.

Abbildung 2 Anordnung der Verkehrsflächen



4.1 Grundsätzliches

An Bahnhöfen bestehen zahlreiche unterschiedliche Nutzungs- und Flächenansprüche, die sich überlappen. Es sind somit immer Flächenkonflikte vorhanden. Am Bahnhof Schaffhausen verschärft sich diese Situation, da der Raum zwischen den Gebäuden beschränkt ist. Der Spielraum für Verbesserungen ist deshalb gering und nur eine neue Organisation der bestehenden Verkehrsflächen kann die Konflikte entschärfen und die Bahnhofstrasse als Ankunfts und Begegnungsort aufwerten.

4.2 Betrieb

Für den Busbetrieb gelten die nachstehenden Rahmenbedingungen, wobei die Schnellladestationen für die Elektrobusse eine Besonderheit darstellen. In der Vorstudie war diese Entwicklung noch nicht abzusehen, Rahmenbedingungen für die Schnellladestationen wurden jedoch in der Ausarbeitung des Vorprojektes in allen Belangen berücksichtigt.

4.2.1 Abwicklung Busbetrieb

- Je Fahrriichtung je vier Gelenkbusse und zwei Standardbusse (in der Vorstudie wurde vom heutigen Zustand ausgegangen: drei Gelenkbusse und drei Standardbusse). Mit der Aufwertung wird somit auch die Anforderung erfüllt, dass ein Gelenkbus mehr als heute eingesetzt werden kann. Dies ist aufgrund des erhöhten Fahrgastaufkommens auf der Linie 5 erforderlich.
- Wegen den knappen Platzverhältnissen müssen wie heute zwei Bus-Pakete gebildet werden (innerhalb eines Paketes stehen die Busse hintereinander aufgereiht). Da wegen den Schnellladestationen für die Elektrobusse keine gemischten Pakete gebildet werden können (Gelenk-/Standardbus), ergibt sich ein Paket mit vier Gelenkbussen und eines mit zwei Standardbussen.
- Unabhängiges Ausfahren der Busse muss jederzeit möglich sein. Das heisst Abstand Bus-Bus: 3 m (aufgrund Testfahrten VBSH¹). Dies ist heute nicht an allen Haltekanten der Fall.
- Breite der Bahnhofstrasse
Der massgebende Begegnungsfall ist:
 - Kreuzen Bus / Bus bei beidseitig stehenden Bussen an Haltestelle
 - Geschwindigkeit Begegnungsfall Bus / Bus: 20 km/h (muss nicht signalisierte Höchstgeschwindigkeit sein; diese könnte grundsätzlich weiterhin 30 km/h sein).

Daraus ergibt sich eine minimale Fahrbahnbreite zwischen den an den Haltestellen stehenden Bussen von 6.3 m (VSS-Norm 640 201 geometrisches Normalprofil).

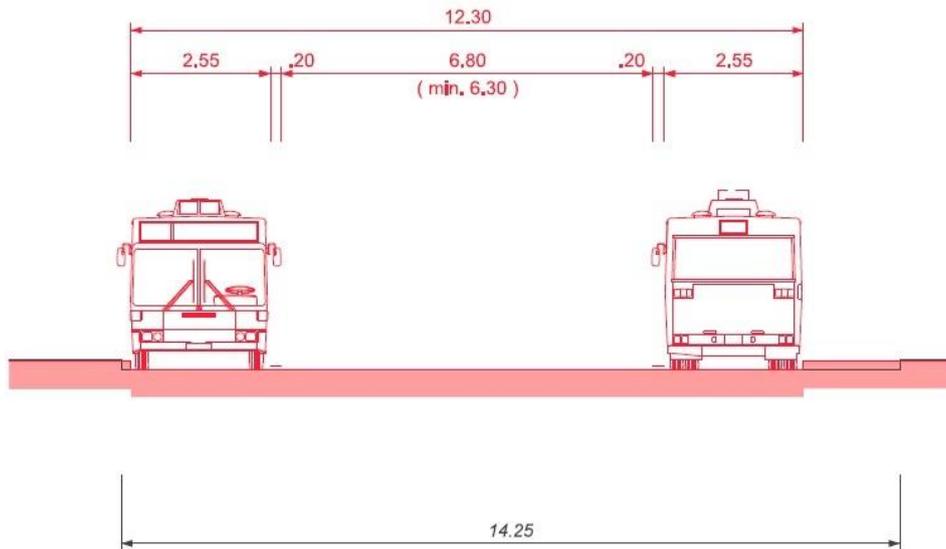
Bei der Breite der Bushaltestelle wird von je 3.0 m ausgegangen. Die totale Breite, inkl. Bushaltestellen, beträgt somit 12.3 m. Da für

¹ Auf eine Überprüfung der Befahrbarkeit mittels Schleppkurvensimulation (Gelenkbusse, Standardbusse) wurde verzichtet, da die VBSH Testfahrten durchgeführt hatte.

die Bushaltestelle effektiv nur eine Breite von 2.75 m benötigt wird (2.55 m Bus + 0.2 m für Spiegel = 2.75 m), besteht eine Reserve von 0.5 m (2 x 0.25 m), d.h. die Fahrbahn kann 6.8 m breit geplant werden (siehe folgende Abbildung).

Die benötigte Ausfahrt aus der Haltestelle von 7.5 m (bei Busabstand von 3.0 m) ist eingehalten (Gelenkbus; Testfahrt VBSH).

Abbildung 3 Fahrbahnbreite Bahnhofstrasse



– Sichtweiten

Die Vorgaben bezüglich Sichtweiten² können bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h und besetzten Bushaltestellen theoretisch nicht eingehalten werden. Dies kann jedoch akzeptiert werden, da die Bahnhofstrasse praktisch ausschliesslich von Bussen und Taxis befahren wird, die die Situation kennen und entsprechend umsichtig fahren. Die Sichtverhältnisse entsprechen dem heutigen Zustand.

4.2.2 Behindertengerechte Haltestellen

Aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes soll das Busfahren für mobilitätseingeschränkte Personen selbständig erfolgen können. Die definitive Geometrie der Haltekante wird anhand der VSS Norm 640 075 (Fussverkehr, Hindernisfreier Verkehrsraum) im Bauprojekt festgelegt.

4.2.3 Schnellladestationen

Für Elektrobusse sind Schnellladestationen erforderlich. Diese müssen nach Planung der Verkehrsbetriebe Schaffhausen zwingend am Bahnhof installiert werden. Die Anforderungen sind:

² Anhaltesichtweiten SN 640'090b, Sichtweiten bei Querungen für den Fussgänger SN 640 241, Sichtweiten bei Ausfahrten SN 640 273a

- Für jeden Bus eine Schnellladestation, Lage: In Verlängerung der Achse des Vorderrads (ca. 2.80 m ab Bushaltepunkt)
- Die Höhe ist abhängig vom Hersteller, welcher nach erfolgter Submission feststeht: ca. 4.0 – 6.0 m

4.3 Busanordnung

Die Busanordnung bleibt grundsätzlich gleich wie heute entlang der Trottoirkanten (zwei Pakete je Fahrtrichtung). Eine Anordnung entlang eines Mittelperrons oder Einzelperron schräg wurde geprüft und auf Grund des sehr geringen Handlungsspielraums und der Geometrie verworfen.

Aufgrund der Fahrgastentwicklung auf der Linie 5 sind zukünftig Gelenkbusse statt Solobusse einzusetzen. Dies bedingt eine Verlängerung der Haltekanten. Die Bushaltekanten liegen neu in beiden Fahrtrichtungen zwischen Schwertstrasse und Löwengässchen.

Aufgrund der Rahmenbedingungen verbleibt nur eine Möglichkeit der konkreten Anordnung:

- Je Fahrtrichtung ein Paket mit vier Gelenkbussen und ein Paket mit zwei Standardbussen
- Das Paket mit den Gelenkbussen weist auf beiden Seiten eine Lücke auf, um die Zu-/Wegfahrt zum Postgebäude und die Fussgängerquerung vor dem Bahnhofgebäude zu ermöglichen
- Das Paket mit den Standardbussen ist in Fahrtrichtung jeweils vorn

Der Grund, weshalb die Busse nicht gleichmässiger auf die Pakete aufgeteilt werden können, liegt darin, dass wegen den Schnellladestationen keine Mischpakete möglich sind (Standort Ladestationen ist aufgrund der Buslänge genau fixiert). Die Standardbusse müssen vorn in der Reihe sein, weil sie weniger Platz für das Einfahren bei belegtem hinteren Buspaket benötigen als Gelenkbusse; die Haltekanten würden sonst zu lange und würden über die Nordfassade des Bahnhofgebäudes hinausragen.

4.4 Dächer und Schnellladestationen

Bezüglich der Haltstellendächer wurden folgende Rahmenbedingungen formuliert:

- Die Dächer sollen den Komfort beim Buseinstieg erhöhen, d. h. den Einstieg vollständig abdecken
- Die Schnellladestationen sollen in die Dachkonstruktion integriert werden

Bei der Integration wurden drei Varianten untersucht:

- Variante 1: Vollintegration Ladestation in Dach
- Variante 2: Teilintegration Ladestation in Dach
- Variante 3: Tiefsdach mit Auskrugung Ladestation

Aus den folgenden Gründen steht die Variante 2 im Vordergrund: Bei der Variante 2 ist eine Standardhöhe der Dächer möglich, bei Vollintegration wäre das Dach zu hoch (ca. 5.0 m); die Auskrugung der Ladestation bei Variante 3 ist hinsichtlich der Altstadtfassade gestalterisch kritisch.

Beim Ladesystem wird ein bottom-up Ladearm bevorzugt, um wenig Technik und Abhängigkeiten in den Dächern zu erhalten. Es wird eine Abstimmung der Lage von der Dachstütze und der Ladestation angestrebt. Für die Zuleitungskabel sind kurze Wege mit direkten Steigzonen vorgesehen. Bestehende Werkleitungen sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

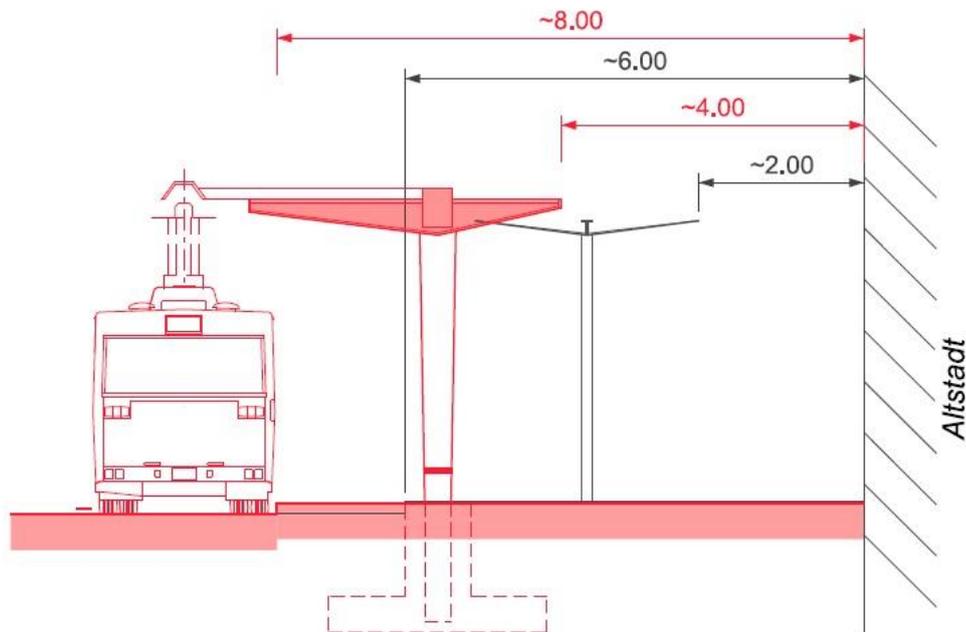
Die Gestaltung der Dächer ist in Abhängigkeit des Systems der Ladeinfrastruktur in den nachfolgenden Planungsschritten zu konkretisieren. In den Busdächern ist die Beleuchtung für den Wartebereich und für die Buseinstiegskante integriert. Der Bahnhofplatz soll mit einer überspannten Seillösung beleuchtet werden.

4.5 Verbreiterung Seitenbereich

Durch die Verschiebung des Güterumschlags von der Mittel- in die Seitenlage kann die Bahnhofstrasse verschmälert und der Seitenbereich entsprechend verbreitert werden (minimale Breite Bahnhofstrasse siehe Randbedingung). Die gewonnene Breite von rund 2.0 m soll für die Verbreiterung des Trottoirs auf Seite Altstadt verwendet werden (von rund 6.0 auf 8.0 m), da dort das Fussgängeraufkommen (Post, Gewerbeflächen) wesentlich grösser ist als auf der Bahnhofseite.

Zudem wird der Abstand der Haltestellendächer zur Altstadtfassade grösser. Die Fassade und die Geschäfte werden dadurch sichtbarer.

Abbildung 4 Verbreiterung Trottoir Seite Altstadt



4.6 Neue PW-Vorfahrt

Die Lage der PW-Vorfahrt wird zum oberirdischen Parkplatz beim ehemaligen Landhaus (für Bahnkunden) resp. zu den Parkfeldern in der Bogenstrasse (für Postfachkunden) verschoben. Damit werden einerseits

die Konflikte mit den Bussen beseitigt und andererseits ist es die zentrale Voraussetzung, um überhaupt Handlungsspielraum für die Aufwertung der Bahnhofstrasse schaffen zu können.

Für ein vereinfachtes Ein- und Ausfahren können die Parkfelder beim Landhaus verbreitert werden, indem die beiden Parkfeldreihen um je ein Parkfeld reduziert werden. Die Breiten liegen dann sogar leicht über dem Mass für öffentlich zugängliche Parkfelder. So werden 17 Parkfelder für die Kurzzeitparkierung von 15 Minuten zur Verfügung, wesentlich mehr als heute auf Seite Bahnhofstrasse (fünf Parkfelder à fünf Min., vier Parkfelder à 15 Min.). Weitere Möglichkeiten werden geprüft, unter anderem eine Parkierung im Parkhaus Bleiche.

4.7 Zu-/Wegfahrten in Seitenbereiche

Unmittelbar bei den Bushaltestellen sind nachstehende Zufahrten zu beachten:

- Zufahrt Schwertstrasse

Anlieferung Altstadt mit Lastenzügen (Lastwagen Typ B mit Anhänger gemäss VSS SN 640 271a)

- Erschliessung Innenhof Post (Angabe Post)

Zu-/Wegfahrt mit grossen Lieferwagen (Fahrzeuge kleiner Lastwagen Typ A ohne Anhänger gemäss VSS SN 271a). Zudem Postschalter für Firmenkunden (PW) und fünf vermietete Parkfelder. Dies gilt auch langfristig.

4.8 Erweiterung Veloparkierung

Am Bahnhof Schaffhausen hat es zu wenige Veloabstellplätze und die Nachfrage wird insbesondere wegen der zunehmenden Nutzung von E-Bikes weiter steigen. Zudem nimmt mit der Siedlungsentwicklung nach innen der Veloverkehr aus zwei Gründen weiter zu: Die Distanzen der Wege werden tendenziell kürzer und es sind wegen den zunehmend knappen Platzverhältnissen flächeneffiziente Verkehrsmittel gefragt.

Deshalb sind zusätzliche Abstellplätze erforderlich. Die Bestehenden sind relativ weit von den Perronzugängen entfernt und zusätzliche Plätze sollen möglichst nahe liegen. Das Platzangebot an attraktiveren Standorten muss eine minimale Grösse aufweisen, damit es nicht von Beginn weg zu klein sind (Richtgrösse 100 Plätze). Eine zusätzliche Velostation ist eine separate Agglo-Massnahme Nr. 38, Bahnhof Schaffhausen Veloabstellanlage Süd und wird somit als eigenes Projekt erarbeitet, jedoch mit dem Projekt "Aufwertung Bahnhofstrasse" koordiniert.

Der unter diesen Rahmenbedingungen naheliegende Erweiterungsstandort befindet sich hinter der Ticketeria. Die Erschliessung soll direkt von der Bahnhofstrasse erfolgen, um Konflikte mit Fussgängern zu vermeiden. Die Veloparkierung würde somit auf einem Podest liegen (ca. 2-3 m über Perron). Die Verfügbarkeit der Flächen ist bei der SBB in Abklärung.

4.9 Materialisierung Beläge

Bei den stadträumlichen und gestalterischen Zielsetzungen geht es darum, vom Erscheinungsbild der Durchfahrtsachse wegzukommen und

stattdessen optisch eine Platzsituation als Ankunftsort zu bilden, welche die Querungen stärker berücksichtigt. Dies wird mit einer einheitlichen Belagsgestaltung angestrebt.

Die Gestaltung des Belags soll den Raum von der Altstadt-Fassade zur Bahnhof-Fassade aufspannen und so ein verbindendes Stadtelement schaffen. Es soll ein Bahnhofplatz entstehen, der die Bahnhofszugänge und die Geschäfte der Altstadthäuser mit einbindet. Die Überdachungen und Buswartebereiche sind Bestandteil des Platzes. In die neue Materialisierung werden auch die Fussgängerquerungen bei der Schwertstrasse und beim Nordkopf mit einbezogen.

4.10 Koordination Werkleitungen

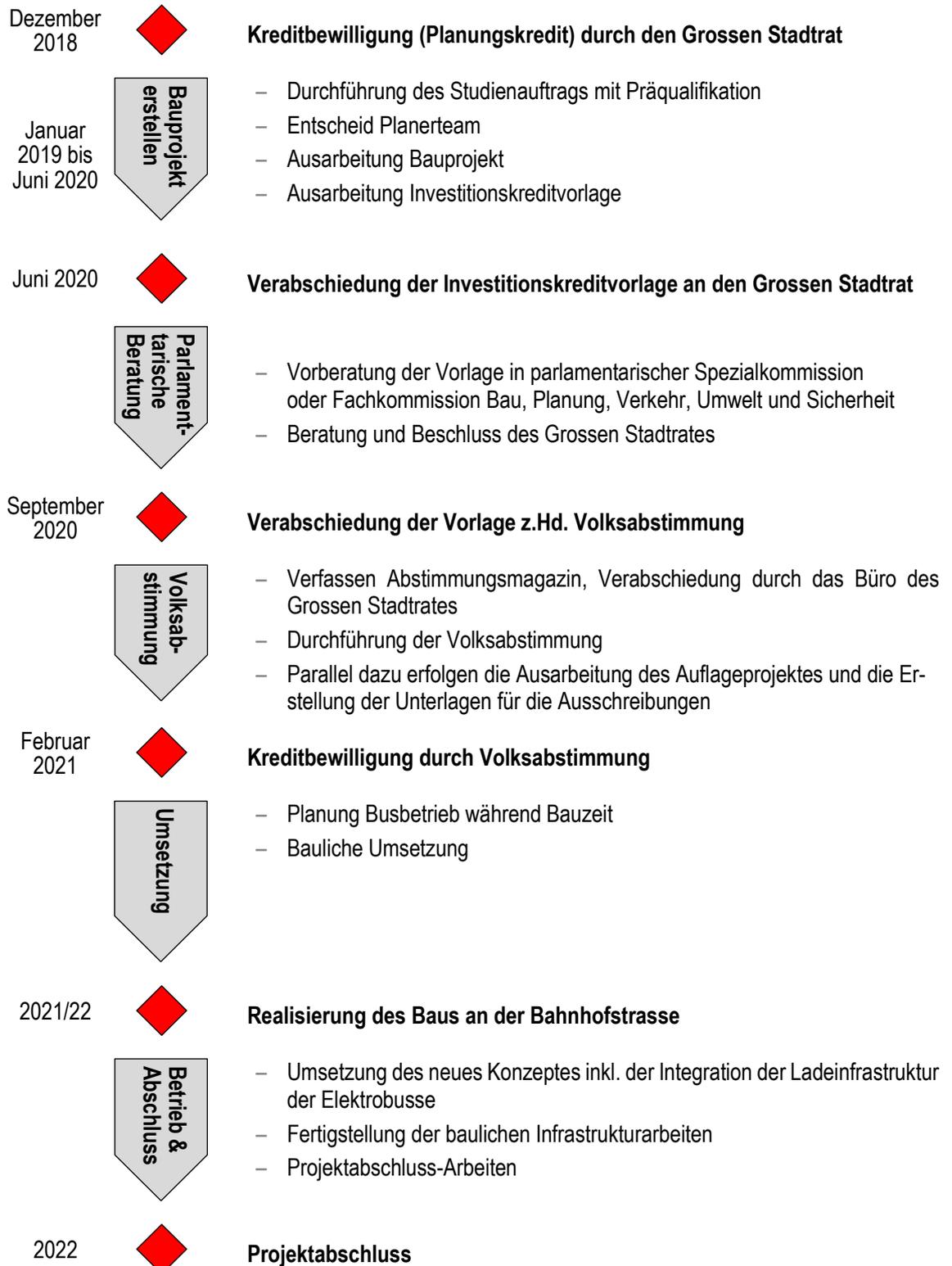
Diverse Werkleitungen sind durch die Dachfundamente betroffen und mindestens temporär (während dem Bau) oder gar definitiv zu verlegen. Zusätzlich haben auch weitere Leitungen Sanierungsbedarf und müssen ebenfalls mit dem Projekt E-Bus und der Aufwertung Bahnhofstrasse koordiniert und umgesetzt werden.

Der Bedarf für allfällige Werkleitungssanierungen (z.B. Kanalsanierungen) wird bei der Erarbeitung des Bauprojekts ermittelt. Diese Arbeiten werden separat durch die Eigentümer finanziert.

5. **Vorgehen und Terminplan**

Die Arbeiten für die "Aufwertung Bahnhofstrasse" sind wie folgt geplant:

<u>Zieltermin</u>	<u>Phase</u>	<u>Tätigkeiten</u>
		<ul style="list-style-type: none"> - Ausarbeitung Vorprojekt Aufwertung Bahnhofstrasse - Überprüfen der in der Vorstudie festgelegten Eckwerte - Erhebung aktueller Strassenzustand und Bushaltestellen - Abstimmung der Nutzeranforderungen und Rahmenbedingungen am Bahnhof mit Fachstellen - Einbinden der Rahmenbedingungen Elektrobusse
August 2018		<p>Verabschiedung der Vorlage an den Grossen Stadtrat</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorberatung der Vorlage in parlamentarischer Spezialkommission oder Fachkommission Bau, Planung, Verkehr, Umwelt und Sicherheit - Beratung und Beschluss des Grossen Stadtrates
September 2018 bis Dezember 2018		<p>Parallel zu den parlamentarischen Beratungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erstellen der Unterlagen für den Studienauftrag mit Präqualifikation



Eine intensive Abwägung, welches Submissionsverfahren sich am besten eignet, ist unter Berücksichtigung der Chancen und Grenzen verschiedener Verfahren erfolgt. Insbesondere wurde dem Aspekt der Terminkoordination mit dem Projekt Beschaffung E-Busse Rechnung getragen. Deshalb wurde neben den submissionsrechtlichen Vorgaben und den Zielen einer qualitativ überzeugenden Lösung auch der Zeitbedarf

berücksichtigt. Im Studienauftrag mit Präqualifikation werden folgende Elemente berücksichtigt:

- Gestaltungsidee
 - Bodengestaltung / Materialisierung
 - Integration Schnellladestationen
 - Haltestellendächer inkl. System Ladestationen
 - Beleuchtung
 - Haltestelleninfrastruktur (was und wo)
 - Sitzgelegenheiten
- Preis
- Auftragsverständnis und Organisation

Die Planung hat in Abhängigkeit dessen zu erfolgen, welcher Anbieter im Submissionsverfahren für die Elektrobuse der Verkehrsbetriebe Schaffhausen ausgewählt wird. Je nach Auswahl verändern sich die Rahmenbedingungen (z.B. Anforderungen an Ladeinfrastruktur). Diese werden nach Abschluss des Submissionsverfahrens feststehen und in die Planung eingebunden.

Das gemäss diesem Prozess ausgewählte Planerteam wird mit der Ausarbeitung des Bauprojektes beauftragt. Im Bauprojekt werden auch die Investitionskosten genauer bestimmt. Anhand dieser Ergebnisse wird die Vorlage über den Investitionskredit erstellt, die zur Volksabstimmung gelangt. Anschliessend erfolgen die öffentliche Auflage des Projektes, die Eingabe beim Bund für die Mitfinanzierung im Rahmen des Agglomerationsprogrammes 1 und schliesslich die Realisierung der "Aufwertung Bahnhofstrasse".

6. Kosten und Finanzierung

6.1 Voraussichtliche Investitionskosten

Die Kostenschätzung (+/- 20 %) umfasst die Stufen Vorprojekt bis und mit Realisierung des oben beschriebenen Projekts. Die Baukosten basieren auf dem projektbezogenen Vorausmass und aktuellen Einheitspreisen (Preisbasis 2017).

Tabelle 1: Voraussichtliche Investitionen

(alle Beträge in Mio. Franken)	Investitionen
Strassenbau	3.790
Dachkonstruktion	2.970
Haltestellenausrüstungen	0.500
Investitionen	7.260

6.2 Szenario «Reine Belagssanierung»

Das Szenario «Reine Belagssanierung» wurde zu Vergleichszwecken geprüft und die Kosten grob geschätzt. In diesem Szenario werden nur die folgenden Massnahmen realisiert:

- Der Bestand wird einer reinen Sanierung unterzogen. Im Fahrbahnbereich sowie im Gehwegbereich ist ein Totalersatz des Belages notwendig. Entlang der beiden Haltekanten wird eine Busbetonplatte mit einer Breite von 3.0 m und einer Länge von 55 m eingerechnet.
- Der bestehende Fahrbahnabschluss wird an der bestehenden Lage ersetzt, wobei die Taxifelder zur Ticketeria verschoben werden, damit die neue Anordnung der Bushaltekanten, gemäss vorliegendem Projekt, umgesetzt werden kann. Die ist für den Busbetrieb notwendig.
- Behindertengerechter Ausbau der Haltekanten

Die Kosten für das Szenario der reinen Belagssanierung werden auf rund 2.1 Mio. Franken geschätzt. Dies sind mittelbar gebundene Ausgaben. Die Mehrkosten des Projektes mit einer umfassenden betrieblichen und gestalterischen Aufwertung belaufen sich somit auf brutto rund 5.2 Mio Franken.

6.3 Finanzierung

Mit der Mitfinanzierung des Agglomerationsprogrammes werden von den geschätzten Bruttoinvestitionskosten (7.3 Mio. Fr.) voraussichtlich 1.5 Mio. Franken vom Bund und 2.9 Mio. Franken vom Kanton getragen. Es verbleiben 2.9 Mio. Franken bei der Stadt.

Tabelle 2: Finanzierung der Investitionen mit dem Agglomerationsprogramm basierend auf den Werten 2018

(alle Beträge in Mio. Franken)	Investitionskosten	Kostenträger		
		Bund	Kanton	Stadt
Bruttoinvestitionskosten	7.3			
Bundesbeitrag (40 % von 3.8 Mio. Franken)		1.5		
Kantonsbeitrag (50 % der verbleibenden Kosten)			2.9	
Städtischer Beitrag (Rest)				2.9
Investitionskosten Total	7.3	1.5	2.9	2.9

Der Bundesbeitrag richtet sich nach dem ursprünglich angemeldeten, preisbereinigten Investitionsvolumen (3.8 Mio. Franken) und dem Beitragssatz (40 %). Die restlichen Investitionskosten tragen Kanton und Stadt gemäss Gesetz vom 6. Juni 2011 (SHR 740.100) über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu je 50 Prozent.

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

Die Veloparkierung, welche in Kap. 4.8 beschrieben wurde, wird als separates Projekt mit separater Kreditbewilligung behandelt.

6.4 Planungskredit

Mit dieser Vorlage wird ein Planungskredit beantragt. Dieser beinhaltet alle Arbeiten bis zum Abschluss des Bauprojektes.

Tabelle 3: Voraussichtliche Kosten für Studienauftrag und Bauprojekt

(alle Beträge in Franken)	Planungskosten
Studienauftrag mit Präqualifikation	55'000
Bauprojekt (inkl. Archäologie, Baugrunduntersuchungen etc.)	410'000
Personalkosten Tiefbau Schaffhausen	65'000
Bauherrenunterstützung	130'000
Total Planungskosten	660'000

Die für die Elektrobusse notwendigen Ladearme werden in die Planung miteinbezogen. Die Finanzierung dieser Arbeiten ist über den bereits bewilligten Projektierungskredit der VBSH sichergestellt.

7. **Würdigung**

Das Konzept "Aufwertung Bahnhofstrasse" bietet folgende Chancen (↗):

- ↗ Die Optimierung der Verkehrsabläufe und -flächen reduziert Nutzungskonflikte und bringt grosse Vorteile für die Bevölkerung und das Gewerbe.
- ↗ Eine klare Strukturierung der Verkehrsflächen erhöht den Komfort und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.
- ↗ Die Aufwertung der Bahnhofstrasse schafft einen attraktiven Ankunftsort.
- ↗ Die neue Organisation optimiert den Busbetrieb und kann allen Ansprüchen der Elektrifizierung der städtischen Busse Rechnung tragen.
- ↗ Da die Strasse einen grossen Sanierungsbedarf ausweist, muss die Stadt Schaffhausen sowieso für die Kosten einer Belagssanierung aufkommen. Durch die zu erwartende Mitfinanzierung von Bund und Kanton wird ein grosser Zusatznutzen mit vergleichsweise geringen Mehrkosten für die Stadt erreicht.

Das Konzept birgt die aufgeführten Herausforderungen (↘):

- ↘ Die beiden Projekte "E- Busse" und "Aufwertung Bahnhofstrasse" zeigen grosse bauliche Abhängigkeiten und müssen bei allen Anpassungen innerhalb eines Projektes immer koordiniert werden.
 - Die beiden Projekte werden deshalb aufeinander abgestimmt und durch gegenseitige Mitwirkung in den Projektgremien miteinander koordiniert.
- ↘ Beide oben genannten Projekte der Stadt Schaffhausen müssen auch unabhängig voneinander funktionieren. Falliert eines der beiden, hat das direkte Auswirkungen auf das andere.
 - Die Bauarbeiten werden deshalb so koordiniert, dass alle Veränderungen aufwärtskompatibel sind.
- ↘ Die aktuell ausgewiesenen Baukosten liegen bei 7.3 Mio Franken.
 - Eine reine Sanierung der Strasse und Anpassungen für die erweiterten Anforderungen der VBSH (Elektrifizierung und Linie 5) sind sowieso notwendig. Durch die Mitfinanzierung von Bund und Kanton im Rahmen des Agglomerationsprogramms reduzieren sich die Mehrkosten des umfassenderen Projektes "Aufwertung Bahnhofstrasse" für die Stadt auf rund 2 Mio. Franken.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass die Vorteile der Aufwertung der Bahnhofstrasse überwiegen und die Stadt Schaffhausen einen attraktiven Anknüpfungs- und Begegnungsort erhält, der den heutigen und zukünftigen Anforderungen an diesen bedeutenden Kontaktpunkt der Stadt gerecht wird.

Gestützt auf den vorstehenden Ausführungen stellen wir Ihnen folgende Anträge

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrates vom 21. August 2018 betreffend «Aufwertung Bahnhofstrasse, Planungskredit».
2. Der Grosse Stadtrat stimmt der Ausarbeitung des Bauprojektes zu den in der Vorlage genannten Rahmenbedingungen zu.
3. Der Grosse Stadtrat bewilligt einen Planungskredit in der Höhe von 660'000 Franken zu Lasten 6020.318.600 (Planungskosten für die Umsetzung von Projekten).

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATS



Peter Neukomm
Stadtpräsident



Sabine Spross
Stadtschreiberin