

An den  
Grossen Stadtrat  
8200 Schaffhausen

## STADTRAT

Stadthaus  
Postfach 1000  
8200 Schaffhausen  
T + 41 52 632 51 11  
F + 41 52 632 52 53  
[www.stadt-schaffhausen.ch](http://www.stadt-schaffhausen.ch)

Vorlage des Stadtrates vom 12. November 2019

### **«Duraduct mit Lift, Planungskredit» (Agglomerationsprogramm 1, Massnahme 33)**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen eine Planungskreditvorlage zum «Duraduct mit Lift». Das «Duraduct mit Lift» ist Teil des Agglomerationsprogramms 1. Generation des Bundes aus dem Jahr 2007. Das Projekt «Duraduct» hat dazu beigetragen, dass das Agglomerationsprogramm vom Bund den höchsten Beitragsatz erhalten hat. Es wurde in Bern entsprechend als «Leuchtturmprojekt für den Langsamverkehr» bezeichnet.



## 1. Zusammenfassung

### 1.1 Ausgangslage und Ziele

Das «Duraduct», eine Brücke für den Fuss- und Veloverkehr, soll die beiden Quartiere «Geissberg» und «Breite» über das Mühlental verbinden. Für die Anbindung Richtung Bahnhof und Altstadt ist eine vertikale Verbindung mit einem Lift zum «Duraduct» vorgesehen. Damit wird auch der im Mühlental neu entstehende Stadtteil direkt an die beiden benachbarten Quartiere angebunden.

Diese Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr schaffen neue attraktive Alternativrouten weitgehend abseits stark befahrener Strassen und mit geringeren Höhendifferenzen. Damit sollen sowohl die Verkehrssicherheit als auch der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs erhöht werden. Von der damit verbundenen Entlastung des Strassenverkehrssystems profitieren alle Verkehrsträger.

### 1.2 Vorgehen

In einer Machbarkeitsstudie wurden die vielfältigen Bedürfnisse und Rahmenbedingungen für die Erstellung des «Duraduct» zusammengetragen. Im nächsten Schritt sollen die bauliche Umsetzung sowie die Gestaltung in einem Wettbewerb konkretisiert werden. Anschliessend wird das gewählte Planerteam das Bauprojekt erarbeiten und die Investitionskosten werden genauer ermittelt. Auf Basis dieser Ergebnisse wird die Vorlage über den Investitionskredit erarbeitet, die zur Volksabstimmung gelangen wird.

### 1.3 Kosten und Finanzierung

In der Studie wurden die Machbarkeit und die planerischen Grundlagen für den Wettbewerb erarbeitet und die Kosten mit einer Genauigkeit von +/- 30 % auf 9.5 Mio. Franken geschätzt. Das Projekt «Duraduct mit Lift» ist Teil des Agglomerationsprogramms 1. Generation (Massnahme 33). Gemäss Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der Agglomeration Schaffhausen verpflichten sich der Bund zur Mitfinanzierung des Projekts mit einem Beitragsdach und die Agglomeration bzw. der Projektträger (Stadt Schaffhausen) zur Realisierung des Projekts. Die Realisierung erfolgt selbstverständlich unter dem Vorbehalt der Kreditgenehmigung durch den Souverän. Der maximale Bundesbeitrag beträgt 1.7 Mio. Franken. Demnach verbleiben 7.8 Mio. Franken beim Kanton und der Stadt Schaffhausen, gemäss Gesetz über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur vom 6. Juni 2011.

Für die nächsten Schritte bis zur Fertigstellung des Bauprojektes wird ein Planungskredit in der Höhe von 680'000 Franken beantragt.

### 1.4 Würdigung: Ein Gewinn für die gesamte Stadt Schaffhausen

Das «Duraduct» mit Lift ermöglicht eine direkte Verbindung verschiedener Quartiere und die Anbindung ans Stadtzentrum durch das Mühlental. Damit werden direktere Fusswege, Velorouten sowie Arbeits- und Schulwege möglich. Sportstätten auf der Breite und im Schweizersbild werden

besser erreichbar und die Flexibilität in der Schulraumplanung wird erhöht. Die Verkehrssicherheit für Velofahrende und Fussgänger wird verbessert und die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs führt zu einer Entlastung des Strassenverkehrs.

# Inhalt

<b>1.</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>2</b>
1.1	Ausgangslage und Ziele .....	2
1.2	Vorgehen .....	2
1.3	Kosten und Finanzierung.....	2
1.4	Würdigung: Ein Gewinn für die gesamte Stadt Schaffhausen .....	2
2.	Ausgangslage .....	5
3.	Zielsetzungen «Duraduct».....	6
<b>4.</b>	<b>Resultate Machbarkeitsstudie</b> .....	<b>6</b>
4.1	Verkehrliche Machbarkeit .....	7
4.2	Geometrisches Normalprofil .....	7
4.3	Konstruktive Machbarkeit .....	8
4.4	Geologische Untersuchungen .....	8
4.5	Umweltverträglichkeit.....	9
4.6	Bestvariante.....	9
<b>5.</b>	<b>Vorgehen und Terminplan</b> .....	<b>10</b>
<b>6.</b>	<b>Kosten und Finanzierung</b> .....	<b>12</b>
6.1	Voraussichtliche Investitionskosten .....	12
6.2	Finanzierung.....	12
6.3	Planungskredit.....	13
<b>7.</b>	<b>Würdigung</b> .....	<b>13</b>

## 2. Ausgangslage

Das «Duraduct», eine Brücke für den Fuss- und Veloverkehr, soll die beiden Quartiere «Geissberg» und «Breite» über das Mühlental verbinden. Aufgrund der Entwicklung von Wohnraum und Arbeitsplätzen im Mühlental und für die Anbindung Richtung Bahnhof und Altstadt ist eine vertikale Verbindung mit einem Lift zum «Duraduct» vorzusehen.

Das «Duraduct mit Lift» ist Teil des Agglomerationsprogramms 1. Generation des Bundes aus dem Jahr 2007. Das Projekt «Duraduct» hat dazu beigetragen, dass das Agglomerationsprogramm vom Bund den höchsten Beitragssatz erhalten hat. Es wurde entsprechend als «Leuchtturmprojekt für den Langsamverkehr» bezeichnet.

In den Jahren 2009 und 2010 wurde im Auftrag und in Zusammenarbeit mit dem städtischen Baureferat durch ein Ingenieurbüro aus Schaffhausen eine Machbarkeitsstudie zum «Duraduct» erstellt. In diese flossen auch wichtige Impulse der privaten Arbeitsgruppe «Duraduct» ein. Es wurden diverse Grundlagen erhoben und Varianten zur Linienführung erarbeitet. Die Machbarkeitsstudie mit Stand Januar 2010 empfahl die Umsetzung des Projektes mit der Linienführung am Nordende der «Stahlgiesserei», dem ehemaligen «Werk I» der Georg Fischer AG. Im gleichen Jahr sprachen sich über 2'600 Schaffhauserinnen und Schaffhauser mit einer Unterschriftensammlung beim Stadtrat für eine baldige Umsetzung des Projektes aus. Das Projekt «Duraduct» ist im kantonalen Teilrichtplan Radrouten, im Gesamtverkehrskonzept der Stadt Schaffhausen und im städtischen Quartierplan «Werk I» enthalten. Im Jahr 2016 erfolgte eine Anspruchsgruppen-Befragung zum «Duraduct». Hierbei wurden 34 Organisationen kontaktiert, welche gemäss entsprechender Auswertung aus dem Projekt «Duraduct» *"mehrheitlich Vorteile"* sahen.

Die Planung der Fussgänger- und Velobrücke über das Mühlental (Massnahme 33 des Agglomerationsprogrammes 1) wurde 2017 wieder aufgenommen. Der Betrachtungsperimeter umfasst das Gebiet mit den Quartieren «Geissberg-Hochstrasse» im Osten und «Breite» im Westen, welche an das Mühlental angrenzen. Der Projektperimeter wird begrenzt durch die westliche und östliche Flanke des Mühlentals und befindet sich auf der Höhe der umgebauten «Stahlgiesserei».

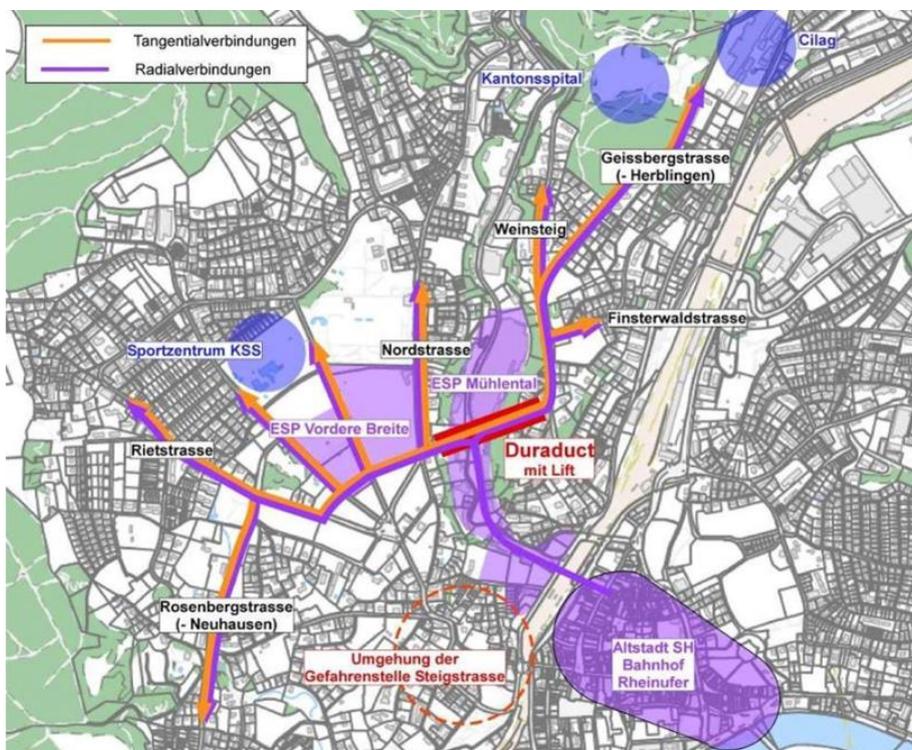
Erster Schritt war Überarbeitung und Aktualisierung der Machbarkeitsstudie aus dem Jahre 2010 und die Grundlagenerarbeitung für ein Wettbewerbsverfahren. Im Zuge dieser Planungsphase wurden die bisher erarbeiteten Projektgrundlagen und Linienführungen analysiert und überarbeitet. Es wurden geeignete Standorte für die Stützen und Widerlager definiert. Zudem wurden im Bereich des Projektperimeters geologische und hydrogeologische Abklärungen durchgeführt.

### 3. Zielsetzungen «Duraduct»

Das «Duraduct» verfolgt folgende Zielsetzungen:

- Reduktion der topographischen Widerstände (ca. 50 m Höhendifferenz) und Verkürzung der Wegstrecken für den Langsamverkehr im westlichen und nördlichen Stadtgebiet
- Schaffung einer attraktiven Tangentialverbindung für den Veloverkehr von regionaler Bedeutung in Form einer neuen Veloroute Beringen «Enge» – Neuhausen am Rheinfall «Rosenbergstrasse» – «Breite» – «Duraduct» – «Geissbergstrasse» - «Spital» – Herblingen. Die Route führt weitgehend abseits stark befahrener Strassen und weist bedeutend weniger Höhendifferenzen auf als die Route über das Stadtzentrum
- Direkte Anbindung des Entwicklungsschwerpunkts Mühlental (mit rund 440 Wohnungen im Areal «Stahlgießerei» sowie rund 9'000 m<sup>2</sup> Laden- und Gewerbeflächen) an die Quartierinfrastrukturen auf der «Breite» und auf dem «Geissberg» (u.a. Kindergärten, Schulen, Spitäler, Sportanlagen etc.)
- Alternative zur Gefahrenstrecke «Steigstrasse»
- Wichtiger Beitrag zur Erreichung der Modal-Split-Ziele des Agglomerationsprogramms.

Abbildung 1: Stadt Schaffhausen – Verkehrsrelationen «Duraduct»



Von den Vorteilen profitieren kann der Quell- und Zielverkehr aus nahezu dem gesamten westlichen und nördlichen Stadtgebiet sowie aus Teilen von Neuhausen am Rheinfall. Der direkte Nutzen entsteht sowohl für die

Bewohnerinnen und Bewohner dieser Gebiete als auch für die Arbeitnehmenden (u.a. Spital) und Freizeit- sowie Erholungsnutzungen auf der «Breite», auf dem «Geissberg» und in Herblingen.

Weiter entsteht ein indirekter Nutzen durch die Entlastung der Verkehrswege auf die «Breite» und auf den «Geissberg» als Folge der deutlichen Attraktivierung für den Fuss- und Veloverkehr.

#### **4. Resultate Machbarkeitsstudie**

Mit der Machbarkeitsstudie wurden die Machbarkeit der Fussgänger- und Velobrücke über das Mühletal grundsätzlich nachgewiesen und die aktuellen Randbedingungen geklärt.

##### **4.1 Verkehrliche Machbarkeit**

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

Bereits in der Machbarkeitsstudie vom Januar 2010 wurden drei Varianten bezüglich Linienführung beschrieben: vorne (südlich, vor der «Stahlgeisserei»), hinten (nördlich, bei der «Medipack») und in der Mitte des Mühentals (hinter der «Stahlgiesserei»). Die mittlere Linie bietet nicht nur bezüglich der Lage einen Kompromiss zwischen der nördlichen und südlichen Wunschlinie, sie ist auch die direkteste Verbindung der Quartiere «Geissberg» und «Breite».

Die Hauptnutzer sind die Einwohner des Quartiers «Geissberg», welche einen kürzeren Zugang zu den Sportanlagen und Freizeitpark «KSS» erhalten. Mit dem «Duraduct» entsteht auch eine direkte Verbindung vom Wohnquartier «Geissberg» zum Schulhaus «Breite» und zu den Sport- und Freizeitanlagen. Ebenso können auch die Arbeitgeber und Arbeitnehmer der Cilag und des Spitals und weitere die Besucher davon profitieren.

##### **4.2 Geometrisches Normalprofil**

Der gewählte Begegnungsfall wurde auf einen Fussgänger, einen Fussgänger mit Gepäck oder Rollstuhlfahrer und einen Velofahrer festgelegt. Die Abmessungen wurden aufgrund der relevanten Norm des Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS Norm) definiert. Auf der Route ist durch die Nähe zum Kantonsspital die Wahrscheinlichkeit gross, dass Rollstuhlfahrer den Weg verwenden.

Abbildung 2: Normalprofil Bestvariante



#### 4.3 Konstruktive Machbarkeit

Die Gesamtlänge der neuen Brücke beträgt ca. 280 Meter. Das Bauwerk wurde mit drei Stützen berechnet. Im Mühlental befindet sich die Hauptstütze, die knapp 44 Meter hoch ist, welche gleichzeitig als Liftturm benutzt werden soll. Die anderen zwei Stützen liegen im Westen bei der «Gartenstrasse» und im Osten im Bereich «Weinsteig».

#### 4.4 Geologische Untersuchungen

Die geologischen Untersuchungen haben gezeigt, dass der Liftstandort gemäss Machbarkeitsstudie (vgl. Abbildung 3) nach heutigem Stand in der Schutzzone S2<sup>1</sup>, jedoch gemäss den durchgeführten Abklärungen und Markierversuchen nicht im Einflussbereich der Quelle liegt. Die so wieso anstehende Überprüfung der Schutzzone wurde im Zuge der Abklärungen zum «Duraduct» vorgenommen. Dabei zeigte sich, dass der mögliche Bereich des Liftstandortes ausserhalb der angepassten Schutzzone liegen wird. Die Stützenstandorte gemäss Machbarkeitsstudie sind in der Abbildung 3 ersichtlich, die definitiven Standorte werden in der weiteren Planung festgelegt. Ein alternativer Liftstandort auf der anderen Seite der Mühlentalstrasse wird ebenfalls geprüft.

<sup>1</sup> Die Zone S2 soll ungeachtet des Typs des Grundwasserleiters sicherstellen, dass das Grundwasser durch Grabungen und unterirdische Arbeiten nahe von Grundwasserfassungen und -anreicherungsanlagen nicht verunreinigt wird. Zudem soll sie verhindern, dass der Zufluss zur Grundwasserfassung durch unterirdische Anlagen behindert wird.

#### 4.5 Umweltverträglichkeit

Der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterstehen Anlagen, welche Umweltbereiche erheblich belasten können, so dass die Einhaltung der Vorschriften über den Schutz der Umwelt voraussichtlich nur mit projekt- oder standortspezifischen Massnahmen sichergestellt werden kann (Art. 10a Abs. 2 USG). Im Anhang zur eidgenössischen UVP-Verordnung (UVPV) ist abschliessend festgelegt, welche Anlagen der UVP-Pflicht unterstehen.

Das Projekt gehört nicht zu den Anlagen, welche UVP-pflichtig sind. Es wird jedoch empfohlen, eine Umweltnotiz zu erstellen, welche die Aspekte während des Baus und Betriebes genauer betrachtet. Auf der Seite «Breite» befindet sich eine kommunale Naturschutzzone, ebenso ist der Hang schwach rutschgefährdet.

#### 4.6 Bestvariante

Im Bereich der gewählten Linienführung «Mitte» wurden sieben Varianten (vier Linienführungen und drei Untervarianten) geprüft. Die in Abbildung 3 dargestellte Variante wird als Bestvariante empfohlen, da sie als einzige Variante die notwendigen Anforderungen bezüglich des maximalen Gefälles erfüllt. Alternative Linienführungen wurden vertieft abgeklärt und unter den gegebenen Voraussetzungen als nicht realisierbar ausgeschieden.

Aufgrund der betrieblichen Anforderungen (inkl. Unterhaltsfahrzeug) und des Kosten-Nutzenverhältnis wurde die lichte Breite schliesslich auf 3.00 m festgelegt. Das entsprechende Normalprofil ist in der Abbildung 2 ersichtlich. Zusätzlich zu den Geländern soll eine Absturzsicherung für die Suizidprävention errichtet werden (totale Mindesthöhe inkl. Geländer 2.00 m).

**Abbildung 3: Situation Bestvariante**



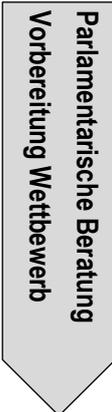
## 5. Vorgehen und Terminplan

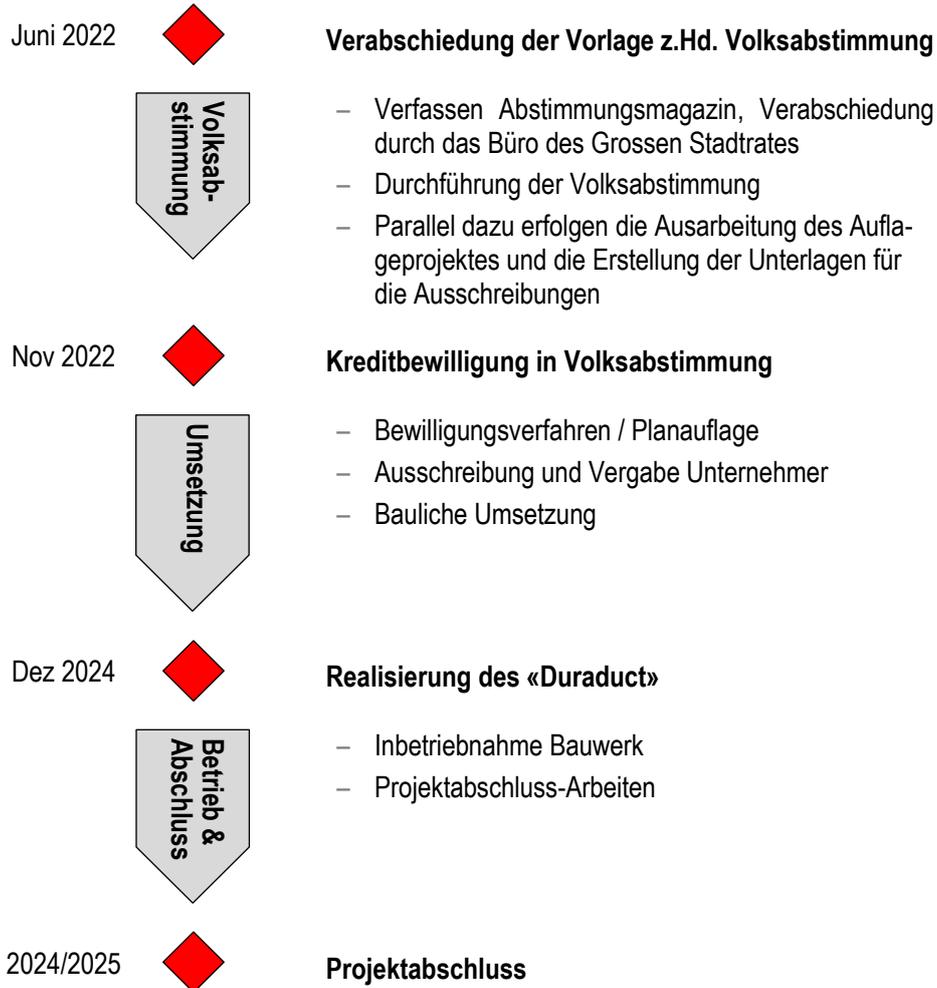
Das Projekt hat sowohl aus technischer als auch aus gestalterischer Sicht hohen Anforderungen zu genügen und es ist städtebaulich von grosser Bedeutung. Deshalb soll ein Projektwettbewerb durchgeführt werden, in dem Ingenieurbüros eingeladen werden, verschiedene Lösungsvarianten zu erarbeiten.

Es ist vorgesehen, einen Projektwettbewerb im offenen, zweistufigen Verfahren durchzuführen. Die Zweistufigkeit des Verfahrens hat folgende Vorteile:

- Auswahl geeigneter Projektteams
- Reduktion der Anzahl Wettbewerbsbeiträge

Die nächsten Schritte für das «Duraduct» sind wie folgt geplant:

<u>Zieltermin</u>	<u>Phase</u>	<u>Tätigkeiten</u>
November 2019		<b>Verabschiedung der Vorlage an den Grossen Stadtrat</b>
Dezember 2019 bis Februar 2020		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Vorberatung der Vorlage in parlamentarischer Spezialkommission oder Fachkommission Bau, Planung, Verkehr, Umwelt und Sicherheit</li> <li>– Beratung und Beschluss des Grossen Stadtrates</li> </ul> <p><b>Parallel zu den parlamentarischen Beratungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Interne Vorbereitung für den Wettbewerb</li> <li>– Zusammenstellung der Jury</li> </ul>
Februar 2020		<b>Kreditbewilligung (Planungskredit) durch den Grossen Stadtrat</b>
Februar 2020 bis Januar 2022		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Durchführung des Wettbewerbs</li> <li>– Wahl Siegerprojekt mit Planerteam</li> <li>– Ausarbeitung Bauprojekt</li> <li>– Ausarbeitung Investitionskreditvorlage</li> </ul>
Februar 2022		<b>Verabschiedung der Investitionskreditvorlage an den Grossen Stadtrat</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Vorberatung der Vorlage in parlamentarischer Spezialkommission oder Fachkommission Bau, Planung, Verkehr, Umwelt und Sicherheit</li> <li>– Beratung und Beschluss des Grossen Stadtrates</li> </ul>



## 6. Kosten und Finanzierung

### 6.1 Voraussichtliche Investitionskosten

Die Grobkostenschätzung (+/- 30 %) umfasst die Stufen Wettbewerb bis und mit Realisierung des oben beschriebenen Projekts. Die Baukosten basieren auf einem groben Vorausmass und aktuellen Einheitspreisen (Preisbasis 2019 inkl. MwSt., Honorare und Nebenkosten).

**Tabelle 1: Voraussichtliche Investitionskosten**

(alle Beträge in Mio. Franken)	Investitionen
Widerlager	0.61
Stützen	1.09
Stütze mit Lift	2.11
Überbau / Brückenkonstruktion	5.69
<b>Investitionen</b>	<b>9.50</b>

### 6.2 Finanzierung

Im Jahr 2007 wurden für das erste Agglomerationsprogramm 3.37 Mio. Franken angemeldet. Mit Preisstand bzw. Teuerungsausgleich 2019 ergeben sich neu ca. 4.215 Mio. Franken. Der voraussichtliche Bundesbeitrag beträgt somit ca. 1.70 Mio. Franken.

Die bei der Einreichung des Agglomerationsprogramms angegebenen Kosten basierten auf einer groben Schätzung. Die nun vorliegende Machbarkeitsstudie zeigt, dass die Kosten deutlich unterschätzt wurden. Die voraussichtlichen Investitionskosten basieren auf der Höhe und Länge der Brücke gemäss Bestvariante. Zudem wurden im Vergleich zur ursprünglichen Schätzung Teuerungsanpassungen und eine separate Deklaration von Unvorhergesehenem berücksichtigt.

Bei Gesamtkosten von 9.50 Mio. Franken und einem Bundesbeitrag von 1.70 Mio. Franken betragen die voraussichtlichen Kosten von Stadt und Kanton zusammen 7.80 Mio. Franken.

Der Bundesbeitrag richtet sich nach dem ursprünglich angemeldeten, preisbereinigten Investitionsvolumen 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 %.

Mit Schreiben vom 12. März 2019 hat der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen auf Anfrage dem Stadtrat mitgeteilt, dass bis zu Mehrkosten von 30 % gegenüber den in der Leistungsvereinbarung mit dem Bund ausgewiesenen Kosten der Kanton seinen Betrag auf der Basis des Gesetzes über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur gebunden zu leisten habe. Bei Mehrkosten von mehr als 30 % sei im Kantonsrat für den zusätzlichen Kantonsbeitrag hingegen ein separater Kredit gemäss Kantonsverfassung bzw. Finanzhaushaltsgesetz (FHG) zu beantragen.

**Tabelle 2: Finanzierung der Investitionen mit dem Agglomerationsprogramm basierend auf den Werten 2019**

(alle Beträge in Mio. Franken)	Investitionskosten	Kostenträger		
		Bund	Kanton	Stadt
Bruttoinvestitionskosten	9.5			
Bundesbeitrag (40 % von 4.215 Mio. Franken)		1.7		
Kantonsbeitrag (50 % der verbleibenden Kosten)			3.9*	
Städtischer Beitrag (Rest)				3.9
<b>Investitionskosten Total</b>	<b>9.5</b>	<b>1.7</b>	<b>3.9*</b>	<b>3.9</b>

\* Der Beitrag des Kantons von 3.9 Mio. Franken setzt sich zusammen aus einem gebundenen Anteil von 1.9 Mio. Franken und einem nicht gebundenen Anteil von 2.0 Mio. Franken, der vom Kantonsrat genehmigt werden muss.

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

### 6.3 Planungskredit

Mit dieser Vorlage wird ein Planungskredit beantragt. Dieser beinhaltet alle Arbeiten bis zum Abschluss des Bauprojektes. Die Planungskosten sind Bestandteil der geschätzten Gesamtkosten von 9.5 Mio. Franken.

**Tabelle 3: Voraussichtliche Kosten für Studienauftrag und Bauprojekt**

(alle Beträge in Franken)	Planungskosten
Wettbewerbsverfahren	150'000
Bauprojekt	350'000
Projektleitung Tiefbau Schaffhausen und Bauherrenunterstützung	180'000
<b>Total Planungskosten</b>	<b>680'000</b>

## 7. Würdigung

Das Projekt «Duraduct mit Lift» bietet folgende Chancen (↗):

- ↗ Die Verkehrssicherheit für Velofahrende und Fussgänger wird deutlich verbessert.
- ↗ Eine Lücke im überregionalen Velonetz wird geschlossen und das Wanderwegnetz optimiert.
- ↗ Die sichere und direkte Verbindung ermöglicht eine Verlagerung zum Fuss- und Veloverkehr und somit eine Entlastung des Strassenverkehrs.
- ↗ Die Anbindung der Quartiere an die Altstadt wird ebenso verbessert wie die Verbindung zwischen den Quartieren.

- Die Sportstätten auf der «Breite» und im «Schweizersbild» werden aus verschiedenen Quartieren direkter erreichbar.
- Die Verbindung schafft direktere Schul- und Arbeitswege sowohl für die Bewohnenden und Arbeitnehmenden in den angrenzenden Quartieren als auch auf der Velo-Achse Herblingen – Neuhausen am Rheinflall.
- Die Erreichbarkeit des Kantonsspitals für den Langsamverkehr verbessert sich, wovon sowohl Mitarbeitende als auch Besucherinnen und Besucher profitieren.
- Die Verbindung der Quartiere «Geissberg-Hochstrasse», «Mühlental» und «Breite» schafft neue Möglichkeiten in der Schulraumplanung und sicherere Schulwege.
- Das Mühlental wird als Wohn- und Arbeitsort attraktiver, da direkte Verbindungen zu Sportanlagen, öffentlichen Einrichtungen sowie zu Grün- und Erholungsräumen geschaffen werden.

Das Projekt birgt die aufgeführten Herausforderungen (↘):

- ↘ Die Investitionskosten liegen bei rund 9.5 Mio. Franken.  
→ Den Kosten steht ein hoher Nutzen für das gesamte Verkehrssystem aber auch für die Lebensqualität gegenüber. Durch die Mitfinanzierung von Bund und Kanton im Rahmen des Agglomerationsprogramms reduziert sich die finanzielle Belastung für die Stadt.
- ↘ Die neue Brücke führt wie alle Infrastrukturbauten zu einem Unterhaltsaufwand.  
→ Die Folgekosten sind abhängig von der Konstruktion und Bauweise, entsprechend sind diese bei der Projekterarbeitung und -beurteilung zu berücksichtigen.
- ↘ Privates Grundeigentum ist von der Realisierung des Projektes betroffen und Einsprachen aus der Nachbarschaft können die Umsetzung verzögern.  
→ Da noch kein konkretes Projekt vorliegt, ist das Ausmass der Beanspruchung privater Grundstücke noch nicht bekannt. Gespräche mit den direkt betroffenen Grundeigentümer wurden bereits aufgenommen.
- ↘ Es besteht das Risiko, dass die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zurück geht.  
→ Eine Verlagerung ist nicht auszuschliessen, kann aber auch dazu beitragen, Kapazitätsengpässe in den Stadtbussen zu reduzieren.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass die Vorteile des «Leuchtturmprojektes für den Langsamverkehr Duraduct» überwiegen und die Stadt Schaffhausen eine attraktive und sichere Fuss- und Veloverbindung erhält, die auch zur Entlastung des Strassenverkehrs beiträgt und damit für alle Verkehrsträger vorteilhaft ist.

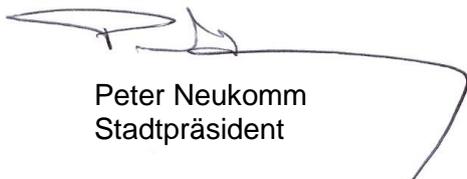
Gestützt auf den vorstehenden Ausführungen stellen wir Ihnen folgende

#### Anträge

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrates vom 12. November 2019 betreffend «Duraduct mit Lift, 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 680'000 Franken zu Lasten 6300.3131.00 IER00024 «Duraduct», Studie Agglomerationsprojekt Massnahme 33 Planungen und Projektierungen Dritter.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATS



Peter Neukomm  
Stadtpräsident



Marijo Caleta  
Stadtschreiber i.V.