

STADTRAT

Stadthaus
Postfach 1000
8200 Schaffhausen
T + 41 52 632 51 11
F + 41 52 632 52 53
www.stadt-schaffhausen.ch

An den
Grossen Stadtrat
8200 Schaffhausen

Vorlage des Stadtrats vom 6. Juli 2021

Aufwertung Bahnhofstrasse

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen eine Investitionskreditvorlage zur Aufwertung der Bahnhofstrasse. Das Projekt für eine ansprechende und funktionale Gestaltung der Bahnhofstrasse ist Teil des Agglomerationsprogramms 1. Generation und wird entsprechend von Bund und Kanton mitfinanziert.



1. Zusammenfassung

1.1 *Ausgangslage und Ziele*

Die Bahnhofstrasse muss saniert werden, denn sowohl der Strassenoberbau als auch die Bushaltestellen und die Möblierung haben ihre Lebensdauer 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-Dreh-scheibe und der Überbauungen westlich des Bahnhofs entstanden ist. Das heisst, dass mehr Raum für Passantinnen und Passanten sowie für den Ein- und Ausstieg der Bus-Fahrgäste geschaffen wird. Zudem können auch Konflikte der Busse mit Personenwagen und Anlieferungen aufgehoben werden.

An der Bahnhofstrasse wurde im Zusammenhang mit der Umsetzung der Elektrifizierungsstrategie der städtischen Busse in den Jahren 2020/2021 bereits diverse Arbeiten umgesetzt. Es wurden neue Werkleitungen verlegt sowie bestehende Leitungen durch SH POWER instand gestellt. Viele Leitungen waren über hundert Jahre alt und bedurften dringend einer Erneuerung. Die verschiedenen Gräben wurden mit einem provisorischen Deckbelag verschlossen, damit der gesamte Betrieb weitergeführt werden kann.

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. Dieses Vorprojekt war die Grundlage für die Vorlage des Stadtrats vom 21. August 2018 betreffend «Aufwertung Bahnhofstrasse, Planungskredit (Agglomerationsprogramm 1, Massnahme 20, Teilpaket 3)», die vom Grossen Stadtrat in der Schlussabstimmung vom 18. Dezember 2018 mit 26:3 Stimmen gutgeheissen wurde.

Im nächsten Schritt wurden die bauliche Umsetzung dieser Lösungen sowie die Gestaltung konkretisiert. Dazu wurde ein Studienauftrag mit Präqualifikation durchgeführt. Es gingen zehn Angebote ein und nach der durchgeführten Präqualifikation wurden fünf Teams eingeladen, ein Projekt auszuarbeiten. Das 2019 ausgewählte Siegerprojekt wurde anschliessend verfeinert und das technische Bauprojekt ausgearbeitet. Auf dieser Grundlage wird nun der Investitionskredit zur Beschlussfassung durch den Grossen Stadtrat und die Stimmbevölkerung beantragt.

1.3 *Das Aufwertungsprojekt*

Mit dem Projekt wird der zentrale Ankunftsort in der Stadt Schaffhausen und Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs ansprechend und funktional gestaltet. Der breitere Gehbereich auf der Altstadtseite schafft mehr Raum für wartende Buspassagiere sowie für Passantinnen und Passanten. Sechs neue extensiv begrünte Dächer bieten den wartenden Buspassagieren Schutz vor Regen und Sonne. Die Dächer werden im Wech-

sel mit vier mit Bäumen bepflanzten Trögen platziert. Die neue Bahnhofstrasse bietet unter den Dächern und in die Baumtröge integrierte Sitzgelegenheiten mit Lehnen.

Alle Bushaltekanten werden behindertengerecht mit einer 22 cm hohen Einsteigekante des Typs «Züri Bord» ausgeführt. In einer Übergangsphase bis zur vollständigen Umstellung der Busflotte wird bei einem Teil der Haltekanten die Busplatte erhöht. Das Projekt integriert die bereits für die Elektrobusse benötigten Ladearme. Der Halteplatz für Taxis ist neu vor der «Ticketeria», für den Güterumschlag ist eine Fläche im Bereich der «Löwengässchenunterführung» reserviert. Für den Veloverkehr ist die Bahnhofstrasse weiterhin uneingeschränkt befahrbar. Für die Kurzzeitparkierung stehen ergänzend zum Angebot an der «Spitalstrasse» und in den Parkhäusern zusätzliche Parkplätze an der Bogenstrasse zur Verfügung.

1.4 *Kosten und Finanzierung*

Die im Bauprojekt ermittelten Investitionskosten liegen bei brutto 6.47 Mio. Franken (Kostengenauigkeit $\pm 10\%$). Dank der Mitfinanzierung von Bund und Kanton im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation verbleiben bei der Stadt Nettokosten von maximal 2.261 Mio. Franken. Dieser Betrag wird der Volksabstimmung unterstellt.

Würde anstelle des vorliegenden Gesamtprojektes nur eine reine Sanierung durchgeführt, würden gebundene Kosten von rund 2.1 Mio. Franken entstehen.

1.5 *Ein Gewinn für die gesamte Stadt Schaffhausen*

Die Sanierung der Bahnhofstrasse und bauliche Anpassungen für die Entwicklung 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 durch die neue Gestaltung und Organisation dazu beiträgt, die Bahnhofstrasse zu einem attraktiven Ankunfts- und Begegnungsort zu entwickeln.

Inhalt

1.	Zusammenfassung	2
1.1	Ausgangslage und Ziele	2
1.2	Vorgehen	2
1.3	Das Aufwertungsprojekt.....	2
1.4	Kosten und Finanzierung	3
1.5	Ein Gewinn für die gesamte Stadt Schaffhausen.....	3
2.	Ausgangslage	6
2.1	Planungskredit für die «Aufwertung Bahnhofstrasse»	6
2.2	Studienauftrag mit Präqualifikation	7
2.3	Elektrifizierung und Sanierung der Werkleitungen	7
2.4	Projektperimeter.....	7
2.5	Rahmenbedingungen.....	8
2.6	Haltekanten.....	8
2.7	Vorhaben Dritte.....	8
3.	Projektbeschrieb.....	10
3.1	Verkehrsregime.....	10
3.1.1	Bestand.....	10
3.1.2	Nach der Aufwertung	10
3.2	Busverkehr.....	10
3.2.1	Anforderungen	10
3.2.2	Anordnungen Bushaltekanten.....	10
3.2.3	Höhe der Haltekanten	11
3.3	Kurzzeitparkierung	12
3.4	Güterumschlag und Taxi.....	12
3.5	Velo- und Fussverkehr	12
3.6	Strassenraumgestaltung	13
3.6.1	Städtebauliches und architektonisches Konzept.....	13
3.6.2	Möblierung	13
3.6.3	Markierung und Signalisation.....	14
4.	Materialisierung	15
4.1	Befahrbare Flächen für motorisierten Verkehr	15
4.2	Flächen für den Fussverkehr	15
4.3	Randabschlüsse	15
4.4	Busdächer.....	15
4.5	Baumtröge	16
4.6	Bepflanzungen.....	18
4.7	Beleuchtung.....	18
4.7.1	Strassenbereich inkl. angrenzende Zonen.....	18
4.7.2	Haltestellen	19
4.8	Werkleitungen	19
4.8.1	Entwässerung	19
4.8.2	Elektroleitungen	19
4.8.3	Öffentlichen Beleuchtung, Kameras, Werbetafeln	19

4.8.4	Bewässerungsanlage.....	19
5.	Termine und Bauablauf	21
5.1	Bauablauf.....	21
5.2	Terminplan	21
6.	Kosten und Finanzierung	23
6.1	Investitionskosten	23
6.2	Finanzierung	23
6.3	Beantragter Kredit.....	24
6.4	Finanzielle Auswirkungen	24
6.5	Vergleichsszenario «reine Belagssanierung»	25
7.	Zuständigkeiten	26
8.	Würdigung.....	27

2. Ausgangslage

Die Bahnhofstrasse muss saniert werden, denn sowohl der Strassenoberbau als auch die Bushaltestellen haben ihre Lebensdauer 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 und der Überbauungen westlich des Bahnhofs entstanden ist. Das heisst, dass mehr Raum für Passantinnen und Passanten sowie für den Ein- und Ausstieg der Bus-Fahrgäste geschaffen wird. Zudem können auch Konflikte der Busse mit Personenwagen und Anlieferungen beseitigt werden.

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 Mitfinanzierung 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.

2.1 *Planungskredit für die «Aufwertung Bahnhofstrasse»*

Am 21. August 2018 präsentierte der Stadtrat mit der Vorlage «Aufwertung Bahnhofstrasse, Planungskredit» ein Konzept der möglichen Weiterentwicklung der Situation am Bahnhof von Schaffhausen. Dabei war die Optimierung des beschränkten Raums in Bezug auf die Effizienz der unterschiedlichen Nutzungen der zentrale Punkt.

Eine 9-er Spezialkommission hat die Vorlage in drei Sitzungen beraten. Der Sanierungsbedarf der Bahnhofstrasse und die neuen Rahmenbedingungen (Ladearme, Haltedächer etc.) aufgrund der Elektrifizierung der Busflotte waren bei der Kommission unbestritten. Die wegen der veränderten Rahmenbedingungen und der neuen Anordnung der verschiedenen Verkehrsflächen notwendige Verschiebung der Kurzzeitparkplätze wurde in der Kommission intensiv diskutiert. Dabei wurde die Anforderung an das Projekt gestellt, die fünf Parkplätze im Bereich der Bahnhofstrasse zu erhalten. Um den engen Platzverhältnissen und der im Vorprojekt ausgearbeiteten Lösung für alle Verkehrsteilnehmer (Fussgänger und Fussgängerinnen, Busse, Güterumschlag, Taxi etc.) Rechnung zu tragen, soll ein Ersatz der PW-Vorfahrt im Bereich der Bahnhofstrasse (gesamte Länge), unter Miteinbezug der Bogenstrasse, geschaffen werden. Weiter sollte bei der Ausarbeitung des Bauprojekts in Zusammenarbeit mit der SBB geprüft werden, ob die Kurzzeitparkplätze auf ihrem Grund weiterhin bestehen bleiben.

Der Grosse Stadtrat hat die Vorlage des Stadtrats vom 21. August 2018 betreffend «Aufwertung Bahnhofstrasse, Planungskredit (Agglomerationsprogramm 1, Massnahme 20, Teilpaket 3) » in der Schlussabstimmung vom 18. Dezember 2018 mit 26:3 Stimmen gutgeheissen.

2.2 Studienauftrag mit Präqualifikation

Nach der Genehmigung des Planungskredits wurde der Studienauftrag mit Präqualifikation von der Stadt Schaffhausen ausgeschrieben. Es gingen zehn Bewerbungen ein. Anhand der definierten Kriterien wurden nach der Präqualifikation fünf Planerteams ausgewählt, welche verschiedene Varianten für die Aufwertung der Bahnhofstrasse ausgearbeitet haben. Das Projekt des Planerteams unter der Federführung des Ingenieurbüros Wüst Rellstab Schmid AG mit dem Architekten Kollektiv für die architektonische Ausgestaltung, dem Landschaftsplanerbüro Bösch Landschaftsarchitektur und WKS Partner AG für die Elektroplanung wurde im Herbst 2019 als Siegerprojekt auserkoren. Dieses Planerteam wurde mit der Ausarbeitung des Bauprojektes «Aufwertung Bahnhofstrasse» gemäss ihrem Projektvorschlag beauftragt.

2.3 Elektrifizierung und Sanierung der Werkleitungen

Bereits in den Jahren 2020 und 2021 wurden an der Bahnhofstrasse im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Stadtbusflotte der vbsh sowie der Sanierung der Werkleitungen von SH POWER umfangreiche Bauarbeiten realisiert. Viele der bestehenden Werkleitungen waren über hundert Jahre alt und bedurften dringend einer Sanierung. Für die vbsh wurden an der Bahnhofstrasse zwölf Ladearme errichtet und verkabelt.

Die verschiedenen Gräben wurden mit einem provisorischen Belag verschlossen, damit der gesamte Betrieb weitergeführt werden kann. Die Haltekanten wurden bereits provisorisch erstellt, damit die Ladearme direkt an die finalen Standorte gesetzt werden konnten. Die Stabilität und Langlebigkeit der bestehenden Trag- und Fundationsschicht ist nach wie vor nicht durchgängig gegeben.

2.4 Projektperimeter

Im Studienauftrag der Stadt Schaffhausen für die «Aufwertung Bahnhofstrasse» wurde zwischen dem Projektperimeter und dem Betrachtungsperimeter unterschieden. Der Projektperimeter reichte von der «Schwertstrasse» bis zum «Regionalbuszentrum». Der Betrachtungsperimeter war vom «Obertorturm» bis zur «Adlerkreuzung» vorgegeben.

Abbildung 1 Projektperimeter



Im Laufe der Ausarbeitung zum Bauprojekt wurde beschlossen, dass der Projektperimeter bis zum «Obertorturm» erweitert wird und derjenige beim «Regionalbuszentrum» wie in der Vorstudie angenommen, belassen bleibt.

2.5 Rahmenbedingungen

Auf der Grundlage des Studienauftrags von 2019 wurde das Bauprojekt ausgearbeitet. Das Grundkonzept mit den präzise platzierten Busdächern und Baumtrögen, abgestimmt auf die denkmalgeschützten Fassaden, war für die Ausarbeitung des Bauprojektes als Rahmenbedingung gesetzt. Ebenfalls fixiert waren die Standorte der in den Jahren 2020 und 2021 erstellten Ladearme für die E-Busse und die durch diese Ladearme gegebene Lage der Buskanten.

Als weitere Rahmenbedingung für die Umsetzung wurde festgelegt, dass während dem Bau der «Aufwertung Bahnhofstrasse» der Busbetrieb in der Bahnhofstrasse aufrechterhalten bleiben muss.

2.6 Haltekanten

Im Vorprojekt wurde die Haltekantenhöhe auf 16 cm festgelegt. Im Zuge des Bauprojektes wurde diese Vorgabe in Frage gestellt, da gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3) und den entsprechenden Richtlinien, falls möglich, eine Haltekantenhöhe von 22 cm erstellt werden muss und die Ausführung einer 16 cm hohen Kante fundiert zu begründen ist, auch wenn letztere an der Bahnhofstrasse klar betriebliche Vorteile für die vbsh und Fussgänger aufweisen würde. Deshalb wurden umfassende Abklärungen bezüglich Haltekantehöhe vorgenommen.

Im «Herblingertal» wurden für Fahrversuche provisorische Haltekanten mit Höhen von 22 cm und 16 cm erstellt. Mit sämtlichen in Schaffhausen verkehrenden Stadtbustypen wurden Fahrversuche durchgeführt. Diese Fahrversuche zeigten, dass eine Haltekante von 22 cm Höhe an der Bahnhofstrasse nur mit den neuen Elektrobussen mit Schnelladesystem angefahren werden kann. Mit allen anderen Bussen (Dieselbusse und Trolleybusse) ist kein Überwischen möglich.

Angesichts dieser Ausgangslage wurden ausführliche Abklärungen zu baulichen und betrieblichen Aspekten vorgenommen und die Akzeptanz einer 16 cm Kante als Kompromiss zur Erfüllung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes ausgelotet. Dabei hat sich gezeigt, dass eine Haltekantenhöhe von 22 cm nach einer Übergangslösung erreicht werden kann und das Einspracherisiko beim Bau einer 16 cm Kante als gross eingestuft werden muss.

2.7 Vorhaben Dritte

Die SBB planen eine Neugestaltung des Bereiches bei der heutigen Anlieferung SBB, unmittelbar neben dem Regionalbuszentrum. Diese Planung war bei der Ausarbeitung des Bauprojektes wenig fortgeschritten und es konnten keine Rahmenbedingungen für das vorliegende Projekt aufgenommen werden. Die Stadt Schaffhausen hat, gemäss Auftrag aus dem Grossen Stadtrat bei der Planungskreditvorlage, das Gespräch mit

der SBB gesucht und den Wunsch zum weiteren Bestand der Parkplätze platziert.

Im Bereich der heutigen «Ticketeria» hat die SBB Planungsarbeiten für einen Neubau gestartet. Diese sind noch auf der Stufe «Vorstudie» und das Bauvolumen ist nicht bekannt. Vorbereitungen für einen allfälligen Bau konnten daher nicht in das Bauprojekt der Stadt Schaffhausen eingearbeitet werden. Jedoch wurden die Gespräche bezüglich einer Veloabstellanlage, welche die Stadt ebenfalls als Agglomerationsprojekt 1, Massnahme 38 definiert hat, geführt. Das Ziel des Stadtrats ist, mit der SBB eine einfache und pragmatische Lösung zu vereinbaren, welche zu einer zeitnahen Umsetzung führen kann. Die Gespräche mit der SBB werden in diesem Sinne weitergeführt und eine Planungsvereinbarung ausgearbeitet.

3. Projektbeschreibung

3.1 Verkehrsregime

3.1.1 Bestand

Die Bahnhofstrasse wird von Fussgängerinnen und Fussgängern, Fahrradfahrenden, sämtlichen Bussen der Stadt Schaffhausen sowie teilweise von überregionalen Bussen genutzt. Die Strasse ist für den öffentlichen Verkehr von Schaffhausen von zentraler Bedeutung. Den Buspassagieren ist es am Bahnhof möglich, sämtliche Buslinien in alle Richtungen der Stadt zu wechseln und auch auf die Bahn umzusteigen sowohl auf die Linien der SBB wie der Deutschen Bahn.

3.1.2 Nach der Aufwertung

Nach dem Umbau wird die Bahnhofstrasse gleich genutzt wie dies heute der Fall ist. Sämtliche städtische Buslinien werden über die Bahnhofstrasse geführt. Einzig der Güterumschlag wird von der Mitte der Bahnhofstrasse in den seitlichen Bereich der «Löwengässchenunterführung» verschoben, damit auf der Altstadtseite mehr Raum für Buspassagiere, für Zugänge zu den Geschäften und für Fusswege geschaffen werden kann. Zudem werden die Taxihaltstellen vom Norden des Bahnhofes in den Süden verschoben, weil die Verbreiterung der Haltekanten ein Verbleib am alten Ort nicht zulassen würde.

3.2 Busverkehr

3.2.1 Anforderungen

Die Bahnhofstrasse ist der zentrale Knotenpunkt sämtlicher Buslinien in Schaffhausen. Der Umstieg auf Bahn- und Buslinien muss zu jeder Zeit gewährleistet werden können.

Buspassagiere müssen auf kurzen Wegen die Bahnhofstrasse queren können, damit die Umsteigezeiten minimiert und weiterhin tief gehalten werden können.

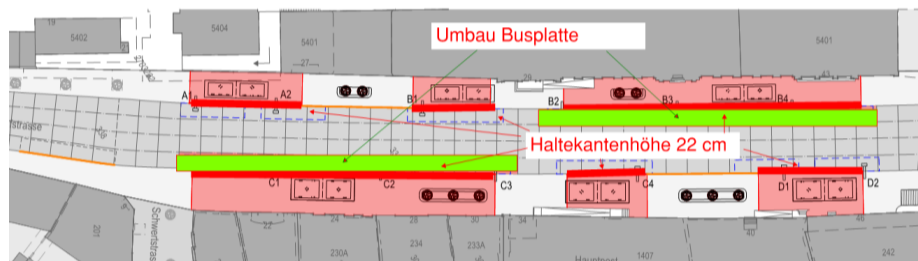
An der Bahnhofstrasse sind für die Elektrobusse der vbsh Ladearme vorhanden. Die Haltestellen für die Busse sind an die vorhandenen Ladearme gebunden. Somit können die Bushaltestellen in ihrer Lage nicht verschoben werden.

3.2.2 Anordnungen Bushaltekanten

Die Bushaltekante wird auf der Seite gegen die Altstadt um ca. 1.70 m Richtung Strassenmitte verschoben. Dadurch entsteht ein Gehweg mit einer Breite von ca. 8.10 m. Auf der Seite Bahnhof wird die Buskante um ca. 0.2 m Richtung Strassenmitte verschoben. Damit wird auch der Gehweg vor dem Bahnhofgebäude leicht auf ca. 5.5 m verbreitert. Die Fahrbahnbreite für die Busse beträgt auf der gesamten Länge mit den Bushaltestellen konstant 12.30 m. Diese Anpassungen führen zu einem deutlichen Mehrwert für die Fahrgäste und den Fussverkehr an der

Bahnhofstrasse. Heute entsteht dort aufgrund der Enge oft ein Nutzungskonflikt (Warten auf den Bus, Passieren der Bahnhofstrasse längsseitig).

Abbildung 2 Anordnung der Bushalteplätze entlang der Haltekanten



Abgestimmt auf die Buslängen entstehen an der Bahnhofstrasse in beiden Abfahrtsrichtungen eine Kante für zwei Solobusse (12 m), dahinter ein Abstand zum Einschwenken/Überwischen an diese Solobuskante und dahinter eine Kante für vier Gelenkbusse (18 m), welche durch eine Querung auf Strassenniveau unterbrochen ist. Die sechs Ladearme pro Fahrtrichtung sind genau auf die Halteorte der Busse abgestimmt, also auf die Buslängen 12 resp. 18 m und die minimalst notwendigen Abstände zum unabhängigen steilen Ausfahren der Busse.

3.2.3 Höhe der Haltekanten

Wie bereits unter Punkt 2.6 erläutert, haben Fahrversuche ergeben, dass nur die neuen Elektrobusse Haltekanten mit 22 cm Höhe in jedem Fall anfahren können. Die anderen Busse können eine 22 cm hohe Haltekante nur dann anfahren, wenn kein Überwischen nötig ist (kein steiles Ein- oder Ausfahren).

Deshalb wurde folgende Lösung erarbeitet: Die Haltekante wird durchgehend mit einer Höhe von 22 cm («ZüriBord» 22 cm) ausgebildet. Als Übergangslösung bis zur vollständigen Umstellung der Busflotte, frühestens 2028, wird bei einem Teil der Haltekanten eine höhere Busplatte eingebaut. Diese höhere Busplatte ist überall dort nötig, wo die Busse aufgrund der Halteplätzeanordnung und der Reihenfolge des Einfahrens nicht gerade ein- und wegfahren können.

Bei den jeweils vordersten Halteplätzen für die Solobusse und die Gelenkbusse auf beiden Seiten (vgl. Abbildung 2 in Kap. 3.2.2) sind keine speziellen Massnahmen bei der baulichen Ausbildung notwendig, da sie von Beginn weg in gerader Hin- und Wegfahrt als 22 cm Kanten angefahren werden können. Bei den anderen Haltekanten wird die Busplatte vor der Haltekante 6 cm höher betoniert, so dass als Zwischenlösung eine Haltekante von 16 cm entsteht. Diese höhere Busplatte wird abgebrochen und neu erstellt, sobald die gesamte Busflotte, frühestens 2028, durch E-Busse ersetzt ist. Anschliessend sind im ganzen Bahnhofbereich Haltekanten mit einer Höhe von 22 cm vorhanden.

Die Bauzeit für den Ersatz der Betonplatten beläuft sich auf ca. vier Wochen und die Kosten sind im beantragten Kredit berücksichtigt.

3.3 Kurzeitparkierung

In den Beratungen im Grossen Stadtrat bei der Planungskreditvorlage für die «Aufwertung Bahnhofstrasse» wurde die Anzahl der künftigen Parkplätze intensiv diskutiert und ein Auftrag in den Beschlussziffern ergänzt, welcher festhielt, die aktuell fünf Parkplätze an der Bahnhofstrasse oder «Bogenstrasse» zu ersetzen. So sollen Kurzeitparkplätze ergänzend zu denjenigen an der «Spitalstrasse» (Parkplatz beim ehemaligen Landhaus und in den Parkhäusern) angeboten werden.

Für den Perimeter «Bogenstrasse/Schützengraben» wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Die Umsetzung dieses Konzepts ist mittelfristig vorgesehen (B-Massnahme «Aufwertung Altstadt Nord» im Agglomerationsprogramm 4). Über die definitive Lösung wird im Rahmen dieses Projektes zu entscheiden sein. Bereits heute wurde an der «Bogenstrasse» die Zahl der Parkplätze im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten erhöht und ein Ersatz per sofort bereitgestellt. Somit konnte dem Wunsch des Grossen Stadtrats teilweise entsprochen werden. Zahlreiche weitere Optionen wurden geprüft, mussten aber aufgrund von Nutzungskonflikten verworfen werden (Zulieferung Altstadt, Busbetrieb, Fusswege, Parkierung Velo und Motorräder, Entsorgung etc.).

3.4 Güterumschlag und Taxi

Der Güterumschlag wird Richtung «Löwengässchenunterführung» zu den heute bestehenden Kurzparkierplätzen des «Hotel Bahnhof» verschoben. Die Taxistellplätze, welche vor dem Nordende des Bahnhofgebäudes angeordnet waren, werden Richtung «Obertorturm» verschoben. In Zukunft werden am Bahnhof noch sechs Standplätze für Taxis zur Verfügung stehen. Darüber hinaus wurden in der Bahnhofstrasse Leerrohre verlegt, welche es künftig möglich machen, Elektroladestationen für Taxis zu errichten. Für längere Ladevorgänge sollen jedoch nicht die Plätze an der Bahnhofstrasse genutzt werden, weshalb weitere Lademöglichkeiten bei nahegelegenen Parkplätzen geschaffen werden sollen.

3.5 Velo- und Fussverkehr

Der Fahrradverkehr wird belassen, wie er heute geführt wird und erfolgt weiterhin uneingeschränkt über die Bahnhofstrasse.

Dasselbe gilt für den Fussverkehr. Die Bahnhofstrasse erhält eine platzähnliche Ausgestaltung, so dass Querungen an jeder beliebigen Stelle möglich sind. Bei der «Schwertstrasse» und unmittelbar vor der «Löwengässchenunterführung» wird der Randabschluss für die Gehbehinderten abgesenkt und ein gestürzter Schalenstein verbaut. Vor der Einfahrt in den Innenhof der Post wird der Randstein auf beiden Strassenseiten ebenfalls auf 3 cm abgesenkt, so dass für Fahrzeuge das Einbiegen in den Innenhof der Post und die Strassenquerung zu Fuss einfacher wird. Diese Art der Gestaltung gibt einen Anhaltspunkt dafür, wo eine Querung gewünscht und auch mit einer Beeinträchtigung oder mit einem Kinderwagen einfach möglich ist.

3.6 **Strassenraumgestaltung**

3.6.1 *Städtebauliches und architektonisches Konzept*

Die Bahnhofstrasse soll zum grosszügigen übersichtlichen Strassenraum mit Promenadencharakter umgebaut werden. Damit dies gelingt, muss der maximal offene Raum zwischen den Hausfassaden und die zum Verweilen und Flanieren einladende Gestaltung immer Richtschnur der verschiedenen Interventionen sein. Bewusst wird auf grosse, hohe und zusammenhängende Haltestellendächer verzichtet.

Sechs Dächer werden im Wechsel mit vier mit Bäumen bepflanzten Trögen sorgfältig platziert. Freistehende Ladestationen erfüllen unpräzise ihren Zweck. Im Bereich des Projektperimeters wird die Fahrspur für die Busse auf die minimal erforderliche Breite reduziert. Dadurch entstehen breite Gehwege mit schattigen Aufenthaltsbereichen unter den Bäumen und interessanten Blickbeziehungen. Die Ausgestaltung wurde in intensiver Zusammenarbeit mit der Stadtplanung Schaffhausen erarbeitet.

Abbildung 3 Visualisierung der Gestaltung



3.6.2 *Möblierung*

Die aktuelle Situation an der Bahnhofstrasse ist geprägt von Informationstafeln, Werbetafeln, Hinweisschildern, Verkehrsschildern, Wegweisern, Fahrplänen, Billettautomaten, Abfalleimern, etc. Der Bewegungsbereich für die Passagiere des öffentlichen Verkehrs sowie Passanten wirkt stark verstellt und «unaufgeräumt». Es sollen neu weniger Elemente, dafür diese besser koordiniert verwendet werden. Wenn möglich, werden diese vor den Gebäuden am Rand platziert, um nicht den freien Weg zu versperren. Die Bedürfnisse aller beteiligter Parteien wurden abgeklärt und koordiniert.

3.6.3 *Markierung und Signalisation*

Die Markierungen und die Signalisationen an der Bahnhofstrasse werden auf ein Minimum reduziert. Auf der gesamten Bahnhofstrasse gilt wie bisher die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h für alle Verkehrsteilnehmenden.

Bei der «Schwertstrasse» und bei der «Löwengässchenunterführung» werden taktile Linien zur Strassenüberquerung von Sehbehinderten aufgebracht.

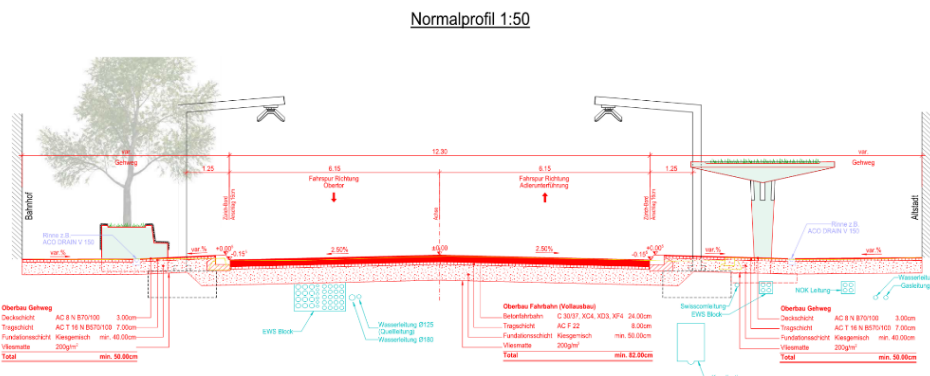
4. Materialisierung

4.1 Befahrbarere Flächen für motorisierten Verkehr

Die Fahrbahn wird aus Beton mit einer Stärke von 22 cm auf einer Asphaltunterlage ausgeführt. Die Dehnungen werden mittels Schnitten und Fugen in der Fahrbahnplatte aufgenommen.

Die in Ort beton ausgeführte Fahrbahnfläche wird oberflächlich bearbeitet, um die im Wettbewerbsprojekt dargestellte Optik von Karrenspuren zu imitieren. Während die Oberflächen der einzelnen Platten mit einem Besenstrich bearbeitet sind, werden die Linien der Karrenspuren mit einem Glattstrich erstellt. Die Dehnungsfugen werden nach den Angaben der Ingenieure in ein rechteckiges Muster aufgeteilt und sind unabhängig von der Oberflächengestaltung.

Abbildung 4 Normalprofil



4.2 Flächen für den Fussverkehr

Sämtliche Flächen für den Fussverkehr werden mit einem Asphaltbelag ausgebildet. Damit ist die Flexibilität vorhanden, den Belag an die bestehenden Rampen, Hauseingänge und Treppen anzuschliessen. Zudem kann das Quergefälle so ausgebildet werden, dass die Möblierung mit der Längsentwässerungsrinne zwischen den Häusern und der Haltekante eingepasst werden kann.

4.3 Randabschlüsse

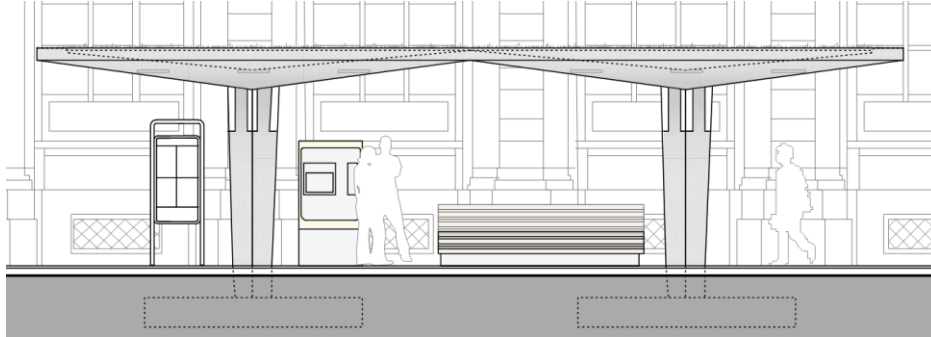
Bei sämtlichen Bushaltekanten werden 22 cm hohe «Züribord» Randabschlüsse verbaut, wenige Bereiche mit 16 cm, damit das Überwischen der Busse möglich ist. Dazwischen werden die Randabschlüsse für die Fussgängerquerungen und für die Einfahrt in das Postgebäude abgesenkt.

4.4 Busdächer

Das betonierte Haltestellendach erfüllt die hohen Ansprüche an Robustheit und den Unterhalt. Die Pilzform mit den zwei Stützen ist einladend

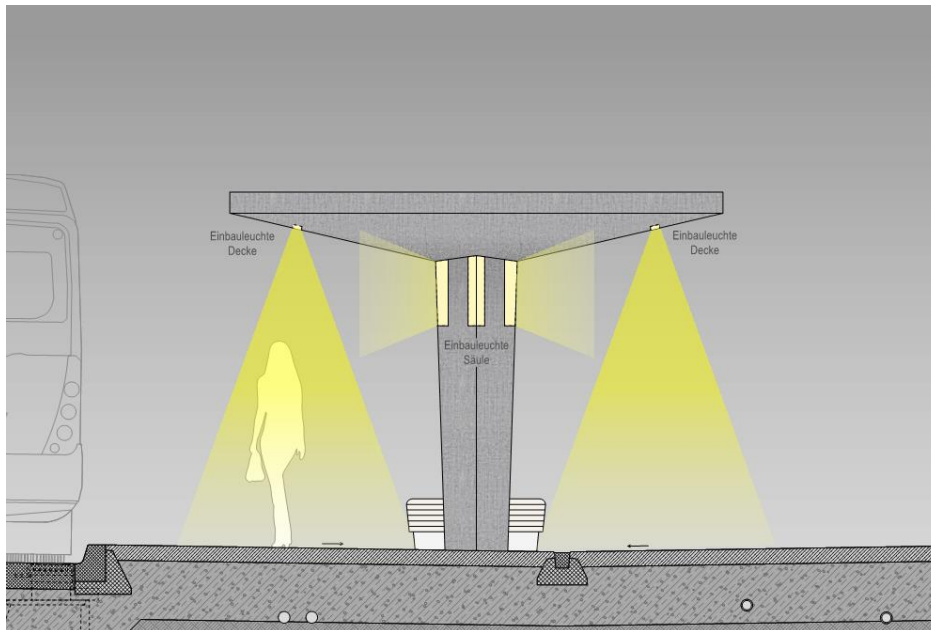
und schützend, ohne die Zirkulation auf dem Gehbereich gross einzuschränken.

Abbildung 5 Busdächer



Die extensiv begrünten Dächer werden über Ablaufrohre in den Stützen entwässert. Die Sitzbank mit Lehne besteht aus einer Betonunterkonstruktion mit ersetzbaren Holzlatten und ist gestalterisch auf die Baumtröge abgestimmt. Die Beleuchtung erfolgt über Deckeneinbauleuchten und in den Pfeilern eingelassenen Spezialleuchten, welche einen Lichtakzent schaffen und die nächtliche Orientierung erleichtern.

Abbildung 6 Beleuchtungskonzept



4.5 Baumtröge

Zur Begrünung und Beschattung sollen Bäume in vier Tröge gepflanzt werden, die auf beiden Seiten der Bahnhofstrasse angeordnet sind. Die Gestaltung der Baumtröge wurde vom Wettbewerbsprojekt bis zum Bauprojekt intensiv weiterentwickelt und mit Grün Schaffhausen abgesprochen. Um den Komfort zu erhöhen und die Gestaltung wärmer und einladender wirken zu lassen, werden die Sitzauflagen sowie die Lehnen

mit einer Eschenholzlatte verkleidet. Der Abstand der Holzlatte wurde so gewählt, dass er aus gestalterischen Gründen in einem guten Verhältnis zu der Lattenbreite steht, jedoch auch funktionale Aspekte erfüllt: Die Luftzirkulation für das Holz und das Abfließen von Wasser soll gewährleistet sein, weiter soll es nicht zu einfach sein, Abfall zwischen den Latten hindurch zu stopfen.

Abbildung 7 Symbolbild Holzlatte



Die in Beton ausgeführte Unterkonstruktion ist so konzipiert, dass sie ein leichtes Gefälle nach vorne hat und dadurch Flüssigkeiten oder kleinere Teile nicht liegen bleiben. Die Form der Sitzflächen wurde in den Ecken abgerundet, wodurch sich gebogene Latten ergeben. Dazu wurde ein Holzbauer beigezogen, welcher sich auf gebogenes Holz spezialisiert hat und bei ähnlichen Holzarbeiten, etwa an den neugestalteten Haltestellen «Central» oder «Bellevue» in Zürich mitgearbeitet hat. Die Radien, welche bei den Baumtrögen gewählt wurden, können mit einheimischem Eschenholz ausgeführt werden. Das Holz wird mit einem speziellen, biologischen Öl vor dem Installieren mehrmals behandelt. Danach muss das Holz ein bis zweimal jährlich eingeeilt werden. Dies kann vor Ort geschehen. Mit dieser einfachen, regelmässigen Pflege ist eine Lebensdauer von 15-25 Jahren zu erwarten.

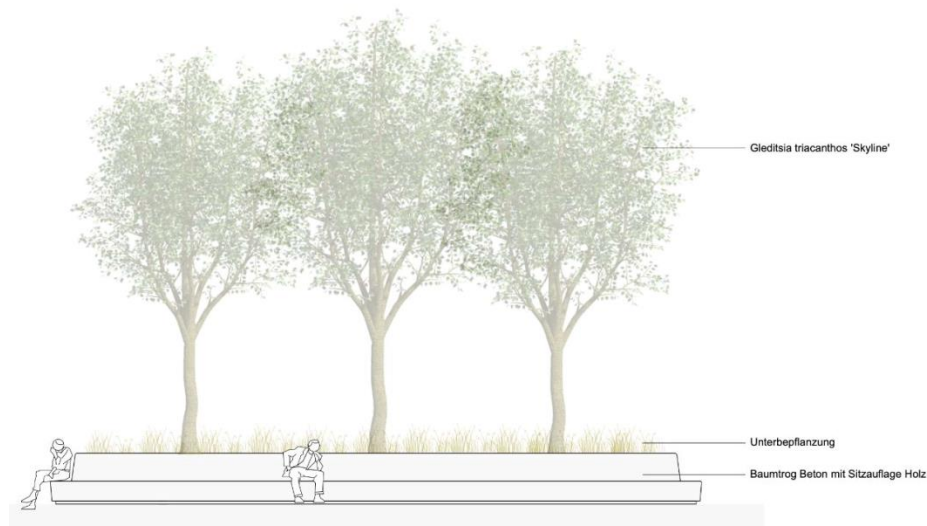
Um optimale Bedingungen für die Bäume zu schaffen, sind die Baumtröge so geplant, dass ein möglichst grosser Wurzelraum entsteht, welcher mit einem speziellen Baumtrogs substrat gefüllt werden kann. Gegen unten sind die Tröge offen. Zum Schutz der darunterliegenden Werkleitungen vor den Wurzeln wird eine Wurzelschutzfolie verlegt.

In der Betonkonstruktion des Baumtroges sind Einbauleuchten integriert. Diese Leuchten dienen zur Hauptsache als Akzentbeleuchtung.

4.6 Bepflanzungen

Für die Bepflanzung der Baumtröge wurde die Baumart «Gleditsia triacanthos 'Skyline'» (Lederhülsenbaum 'Skyline') gewählt. Der bestehende Baumbestand an der oberen Bahnhofstrasse besteht aus Linden, Richtung «Adlerstrasse» steht ein Ahornbestand und in der «Schwertstrasse» stehen Lederhülsenbäume. Konzeptuell wird so die zentrale Bahnhofstrasse mit der «Schwertstrasse» über die Baumbepflanzung verbunden. Diese anspruchslosen Bäume kommen gut mit dem Stadtklima zurecht, vertragen Hitze, Streusalz, Trockenheit, kurzzeitige Staunässe und sind windfest. Die halboffene Kronenstruktur lässt den Baum leicht wirken. Diese Sorte ist dornenlos und hat einen schmalen Habitus, ausserdem trägt diese Sorte selten Früchte. Die Blätter bekommen im Herbst eine goldgelbe Färbung. Ausserdem ist der Baum wichtiges Gehölz für Bienen und Insekten. Die Auswahl der Baumart sowie technische Details der Pflanztröge wurden zusammen mit Grün Schaffhausen und einer Fachperson der Forschungsgruppe für Pflanzenverwendung der ZHAW Wädenswil erarbeitet.

Abbildung 8 Baumtröge mit Bepflanzung



Die Unterbepflanzung der Baumtröge wird mit einer Stauden- und Gräsermischung ausgestaltet und soll eher einen wilden aber nicht unordentlichen Charakter haben. Die Bepflanzung sollte dicht genug sein, um einer Vermüllung vorzubeugen.

4.7 Beleuchtung

4.7.1 Strassenbereich inkl. angrenzende Zonen

Grundsätzlich gelten die Normen (SN EN 13 201) für die Strassenbeleuchtung. Durch die Komplexität der Verkehrssituation soll der Bereich der Klassifizierung C entsprechen.

Die Positionen der Seilleuchten müssen angepasst werden, damit die notwendigen Anforderungen erfüllt werden. Dies bedeutet, dass die Abspannungen, inkl. der Masten, saniert und ergänzt werden müssen. Die

Mastleuchten sind als Orientierung für den Anfang und das Ende der Bahnhofstrasse zu verstehen. Zusätzlich werden die Baumtröge unterhalb der Bänke mit Einbauleuchten versehen. Diese Beleuchtung dient ebenfalls der Orientierung, damit die Sitzflächen einfacher zu finden sind. Die gesamte Beleuchtung wurde mit SH POWER abgesprochen und abgestimmt.

4.7.2 *Haltestellen*

Der Wartebereich ist mit genügend horizontaler Beleuchtungsstärke und ausreichender Gleichmässigkeit zu beleuchten. Blendung ist unbedingt zu vermeiden, besonders da die Busfahrerinnen und Busfahrer visuell nicht irritiert werden dürfen. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, werden die Haltestellen mit Leuchten in den Busdächern ausgeleuchtet. Die Leuchten in den Säulen sind als Orientierungslicht zu verstehen. Somit kann eine Blendung im vertikalen Bereich vermieden werden.

4.8 **Werkleitungen**

4.8.1 *Entwässerung*

Unter der Bahnhofstrasse wurde im Zusammenhang mit dem Neubau der Übergangslösung die bestehende Kanalisation im Mischsystem instand gestellt. Die Entwässerung der Fahrbahn und der Gehwege wird an die Schächte dieser Kanalisation angeschlossen.

In beiden Gehwegen ist eine Längsentwässerungsrinne vorgesehen, da die Höhendifferenz von den bestehenden Hauseingängen bis zur 16 cm hohen Haltekante nicht ausreichend ist für ein Gefälle gegen die Fahrbahn.

4.8.2 *Elektroleitungen*

Die Elektroleitungen müssen neu verlegt werden. Dies betrifft die öffentliche Beleuchtung, Kameraüberwachung sowie die Werbetafeln an der Bahnhofstrasse. Die Sanierung der Werkleitungen (Elektro, Swisscom und Sasag) ist bereits abgeschlossen. Somit müssen nur die Leitungen für die Bahnhofstrasse selber erneuert werden.

4.8.3 *Öffentlichen Beleuchtung, Kameras, Werbetafeln*

Die bestehenden Anschlusspunkte der öffentlichen Beleuchtung, Kameras sowie der Werbetafeln werden neu ab Verteilschacht erschlossen. Die Leitungen werden im Boden verbunden. Somit sind keine Fassadenarbeiten notwendig und die bestehenden Anschlüsse oberhalb des Terrains können genutzt werden.

4.8.4 *Bewässerungsanlage*

Für die Baumtröge wird eine elektronisch gesteuerte Bewässerungsanlage verwendet. Diese Massnahme erlaubt es, der Bepflanzung die optimale Wassermenge zur Verfügung zu stellen und dadurch Wasser zu sparen und die Lebensbedingungen der Pflanzen möglichst gut zu gestalten. Dabei handelt es sich um ein in der Praxis bewährtes System.

Zur Kontrolle der Leistung werden die Daten der Sensoren per Funk an Grün Schaffhausen übermittelt.

Für die Zuleitung der Tröge wird ein zentraler Schacht in der Strasse erstellt, welcher einen Systemtrenner, einen Wasserzähler und einen Haupthahn enthält. Die Leitungen können in diesen Schächten entleert werden.

5. Termine und Bauablauf

5.1 Bauablauf

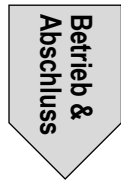
Der Bauablauf wird auf den Busbetrieb der vbsh abgestimmt, so dass dieser während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten werden kann.

Zum Zeitpunkt der geplanten Bauarbeiten sind bereits zwei Buslinien auf Elektrobusse mit Schnelladesystem umgestellt. Das heisst, zwei Buslinien müssen immer beim Halt an der Bahnhofstrasse ihre Batterien an einem Ladearm aufladen können. Somit müssen in jeder Bauphase in beide Richtungen mindestens zwei Ladearme angefahren werden können. Finden die Bauarbeiten im Sommer statt, könnte nach den ersten bisherigen Erfahrungen das Laden nur auf einer Seite ausreichen.

5.2 Terminplan

Die Arbeiten für die Umsetzung «Aufwertung Bahnhofstrasse» sind wie folgt geplant:





- Umsetzung des neuen Konzeptes
- Fertigstellung der baulichen Infrastrukturarbeiten
- Projektabschluss-Arbeiten

2023



Projektabschluss

6. Kosten und Finanzierung

6.1 Investitionskosten

Der Kostenvoranschlag basiert auf den Plangrundlagen des Bauprojektes vom Oktober 2020. Die Kostengenauigkeit des Kostenvoranschlages beläuft sich auf $\pm 10\%$.

In den Gesamtkosten von 6.47 Mio. Franken (inkl. MwSt.) sind sämtliche Aufwendungen für Bauarbeiten, Begrünung, Provisorien und Planerhonorare eingerechnet.

Tabelle 1 Investitionskosten

Position	in Franken
Bauarbeiten	4'170'000
Möbliering und Ausstattung	285'000
Elektroanlagen und Beleuchtung	640'000
Verkehrsdienst, Vermessung	120'000
Projekt, Bauleitung	540'000
Oberbauleitung und Bauherrenunterstützung	160'000
Öffentlichkeitsarbeit	70'000
Nebenkosten und Unvorhergesehenes	485'000
Total Investitionskosten	6'470'000

Der Kostenvoranschlag basiert auf der Preisbasis Oktober 2020 inkl. 7.7 % MwSt.

6.2 Finanzierung

Das Projekt ist Teil des Agglomerationsprogrammes 1. Generation (AP1) und wird von Bund und Kanton mitfinanziert. Massgebend für die Bestimmung der Beiträge von Bund und Kanton sind die Gesamtkosten inkl. bereits genehmigter Planungskosten in den bisher realisierten Projektphasen.

Der Bundesbeitrag von 2.04 Mio. Franken richtet sich nach dem ursprünglich angemeldeten, preisbereinigten Investitionsvolumen für die gesamte Massnahme 20 (inkl. bereits realisierte Teilpakete) und dem Beitragssatz von 40 % im AP1 für die Agglomeration Schaffhausen. Die restlichen Investitionskosten tragen Kanton und Stadt gemäss Gesetz über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur vom 6. Juni 2011 (SHR 740.100) zu je 50 %.

Für die Stadt resultieren Nettokosten von 2'676'000 Franken.

Bei einer reinen Sanierung hätte die Stadt gebundene Kosten von ca. 2.1 Mio. Franken zu tragen.

Tabelle 2 Kostenteiler

	in Franken
Gesamtkosten Investition inkl. Planung	7'392'000
Beitrag Bund	-2'040'000
Beitrag Kanton	-2'676'000
Nettokosten Stadt	2'676'000

6.3 Beantragter Kredit

Mit der Vorlage wird ein Investitionskredit beantragt. Dieser beinhaltet die oben genannten Leistungen und Arbeiten bis zum Abschluss der Ausführung des Projekts. Die gesicherten Beiträge von Bund und Kanton werden in Abzug gebracht und der resultierende Nettokredit beantragt.

Mit Schreiben vom 12. März 2019 hat der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen auf Anfrage dem Stadtrat mitgeteilt, dass der Kantonsbeitrag bis zu Mehrkosten von 30 % gegenüber den in der Leistungsvereinbarung mit dem Bund ausgewiesenen auf der Basis des Gesetzes über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur als gebunden zu leisten sei. Bei Mehrkosten von mehr als 30 % sei für den zusätzlichen Kantonsbeitrag im Kantonsrat ein separater Kredit gemäss Kantonsverfassung bzw. Finanzhaushaltsgesetz (FHG) zu beantragen. Der gebundene Anteil des Kantonsbeitrags liegt bei 2.169 Mio. Franken, hinzu kommen 507'000 Franken, die der Kantonsrat als neue Ausgabe erst noch zu bewilligen hat.

Da für die Kreditbewilligung nur verbindlich zugesicherte Beiträge in Abzug gebracht werden dürfen, wird ein Nettokredit von 2.261 Mio. Franken beantragt (Tabelle 3).

Tabelle 3 Beantragter Kredit

	in Franken
Total Investitionskosten	6'470'000
Beitrag Bund	-2'040'000
Beitrag Kanton, gebundener Anteil	-2'169'000
Beantragter Nettokredit	2'261'000

Sofern der Kantonsrat die zusätzlichen 507'000 Franken bewilligt, reduziert sich der städtische Anteil um diesen Betrag.

6.4 Finanzielle Auswirkungen

Die Investitionen werden linear über 40 Jahre abgeschrieben. Ausschlaggebend sind dabei die Nettokosten nach Abzug der Beiträge von Bund und Kanton. Entsprechend wird die Erfolgsrechnung jährlich mit rund 67'000 Franken Abschreibungen belastet werden.

Der Unterhalt der Bepflanzungen (Baumtröge, Dächer) erfolgt in den ersten drei Jahren nach dem Bau durch die ausführende Firma und ist in den Projektkosten eingerechnet.

In den Folgejahren muss mit Unterhaltskosten für die Bepflanzung in der Grössenordnung von 5'500 Franken pro Jahr gerechnet werden.

Die Holzabdeckungen der Sitzbänke müssen in den ersten drei Jahren nach dem Bau zweimal pro Jahr gereinigt und geölt werden. Diese Unterhaltskosten sind in den Projektkosten eingerechnet. Ebenfalls eingerechnet in das Projekt sind zwei Ersatzelemente falls infolge Vandalismus einzelne Sitzabdeckungen beschädigt oder zerstört werden.

In den Folgejahren müssen die Holzabdeckungen einmal pro Jahr gereinigt und geölt werden. Diese Ölung kostet ca. 8'000 Franken.

6.5 Vergleichsszenario «reine Belagssanierung»

Die Kosten für das Szenario «Reine Belagssanierung» wurden zu Vergleichszwecken grob geschätzt. In diesem Szenario würden nur die folgenden Massnahmen realisiert:

- Der Bestand wird einer reinen Sanierung unterzogen. Im Fahrbahnbereich sowie im Gehwegbereich wird ein Totalersatz des Belages und entlang der beiden Haltekanten wird eine Busbetonplatte mit einer Breite von 3 m und einer Länge von 55 m eingerechnet.
- Der bestehende Fahrbahnabschluss wird an alter Lage ersetzt, wobei die Taxifelder zur «Ticketeria» versetzt werden, damit die neue Anordnung der Bushaltekanten umgesetzt werden kann.

Die Kosten für das Szenario der reinen Belagssanierung würden sich auf 2.1 Mio. Franken belaufen. Dies wären gebundene Ausgaben. Mit einer reinen Sanierung wären die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes nicht erfüllt.

7. Zuständigkeiten

Neue einmalige Ausgaben über 2 Mio. Franken unterliegen gemäss Artikel 10 lit. d der Stadtverfassung (RSS 100.1) dem obligatorischen Referendum.

Die Gesamtkosten für Planung und Bau liegen auch nach Abzug der zugesicherten Beiträge von Bund und Kanton Schaffhausen über 2 Mio. Franken.

Die gebundenen Kosten für eine reine Sanierung werden mit ca. 2.1 Mio. Franken ausgewiesen. Diese umfassen eine reine Verbesserung des Deckbelages und keine Anpassungen bei der Möblierung oder ähnlichem. Die im vorliegenden Projekt vorgesehene Aufwertung und die notwendige Sanierung ist als Gesamtprojekt umzusetzen. Daher wird der gesamte Kredit für die «Aufwertung der Bahnhofstrasse» dem obligatorischen Referendum unterstellt.

8. Würdigung

Die Vorlage «Aufwertung Bahnhofstrasse» bietet folgende Chancen (↗):

- ↗ Die Bahnhofstrasse wird als attraktiver Ankunftsort und «Visitenkarte» der Stadt Schaffhausen für alle Nutzerinnen und Nutzer aufgewertet.
- ↗ Die Optimierung der Verkehrsabläufe und -flächen bringt grosse Vorteile für die Bevölkerung und das Gewerbe.
- ↗ Eine klare Strukturierung der Verkehrsflächen erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.
- ↗ Die neue Organisation kann allen Ansprüchen der Elektrifizierung der städtischen Busse Rechnung tragen und optimiert den Busbetrieb.
- ↗ Die Baumtröge und die begrünten Haltestellendächer tragen zur gestalterischen Aufwertung bei und erhöhen die Aufenthaltsqualität.
- ↗ Da die Trottoirs und Strasse, die Dächer usw. einen grossen Sanierungsbedarf ausweisen, muss die Stadt Schaffhausen die Kosten für eine Sanierung ohnehin tragen. Durch die Mitfinanzierung von Bund und Kanton wird mit vergleichsweise geringen Mehrkosten ein hoher Zusatznutzen für die Stadt erreicht.

Das Projekt ist auch mit Herausforderungen und Risiken (↘) verbunden, denen mit entsprechenden Massnahmen (→) begegnet wird:

- ↘ Das Projekt löst Investitionen von 6.47 Mio. Franken aus.
 - Durch die Mitfinanzierung von Bund und Kanton über das Agglomerationsprogramm verbleiben bei der Stadt maximal 2.26 Mio. Franken.
 - Die bei einem Verzicht auf die Aufwertung ohnehin nötige Sanierung würde Kosten in der Grössenordnung von 2.1 Mio. Franken auslösen.

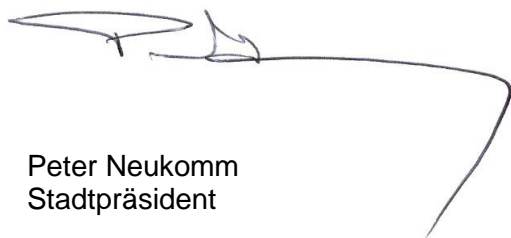
Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellen wir Ihnen die folgenden

Anträge:

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrats vom 6. Juli 2021 betreffend «Aufwertung Bahnhofstrasse».
2. Der Grosse Stadtrat genehmigt einen Verpflichtungskredit von 2.261 Mio. Franken für die «Aufwertung Bahnhofstrasse» (INV00135, Konto 6300.5010.01).
3. Ziffer 2 dieses Beschlusses untersteht nach Art. 10 lit. d der Stadtverfassung dem obligatorischen Referendum.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATS



Peter Neukomm
Stadtpräsident



Marijo Caleta
Stadtschreiber i.V.