

**VEREIN AGGLOMERATION  
SCHAFFHAUSEN**



## **Agglomerationsprogramm Schaffhausen plus Teil Verkehr und Siedlung**

---

**Medienunterlage für Orientierung am 22.11.2007**



## **Agglomerationsprogramm Schaffhausen plus Teil Verkehr und Siedlung**

### **Fachausschuss Verkehr und Siedlung Verein Agglomeration Schaffhausen**

Patrick Altenburger, Koordinationsstelle öV Kt. Schaffhausen (Vorsitz)

Max Keller, Tiefbauamt Kt. Schaffhausen

Werner Mettler, Planungs- und Naturschutzamt Kt. Schaffhausen

Peter Maly, Amt für Lebensmittelkontrolle und Umweltschutz Kt. Schaffhausen

Walter Herrmann, Verkehrsbetriebe Schaffhausen

Hansjörg Müller, Tiefbauamt Stadt Schaffhausen

Olaf Wolter, Hochbauamt Stadt Schaffhausen

Ueli Witzig, Hochbauamt Stadt Schaffhausen

Paul Kurer, Bauverwaltung Gemeinde Neuhausen am Rheinfall

Paul Corrodi, Zürcher Planungsgruppe Weinland (*bis Dezember 2006*)

Werner Künzle, Zürcher Planungsgruppe Weinland (*ab Dezember 2006*)

Daniel Koch, Regionalplanungsgruppe Diessenhofen

Peter Stave, Regionalverband Hochrhein-Bodensee

Reto Lorenzi, Amt für Verkehr Kt. Zürich

### **Bearbeitung: Arbeitsgemeinschaft SNZ/Planpartner/Infras**

SNZ Ingenieure und Planer AG: Federführung/Synthese sowie Teilbereiche MIV und LV

Planpartner AG: Teilbereich Siedlung

Infras: Teilbereich öV

## Agglomerationsprogramm Schaffhausen plus Teil Verkehr und Siedlung

### Ausgangslage und Aufgabe

Der Bund will seine Tätigkeiten vermehrt auch auf die Bedürfnisse der Agglomerationen ausrichten und die Zusammenarbeit in den Agglomerationen fördern. Dazu ist im Bereich Verkehr eine finanzielle Unterstützung durch den **Infrastrukturfonds** vorgesehen. Voraussetzung dazu ist ein Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung. Damit will der Bund sicherstellen, dass Verkehr und Siedlung besser aufeinander abgestimmt und so die Mittel für den Agglomerationsverkehr effizient und wirksam eingesetzt werden.

Für die Agglomeration Schaffhausen wurde bereits ein Modellvorhaben des Bundes erarbeitet. Dieses bezweckte, einen für die spezielle Struktur einer Grenzregion geeigneten Vorschlag für die Trägerschaft zu entwickeln. Auf Grund der Ergebnisse dieses Modellvorhabens wurde der **Verein Agglomeration Schaffhausen (VAS)** gebildet. Die Gründung erfolgte am 22. Juni 2006.

Das **Agglomerationsprogramm Schaffhausen plus** wurde in zwei Phasen erarbeitet: Grobkonzept (Phase 1) und Konzeptvertiefung (Phase 2). Zum Grobkonzept wurde bei den Gebietskörperschaften eine Vernehmlassung durchgeführt. Zudem wurde das Grobkonzept dem Bund zur Zwischenbeurteilung eingereicht. Die Auswertung der Vernehmlassung ist in einem separaten Bericht dokumentiert.

Die Abgrenzung der Agglomeration ist durch das Bundesamt für Statistik (BfS) definiert (siehe Abbildung auf der nächsten Seite). Für die Situationsanalyse wurde jedoch ein weiter gefasster Analyseperimeter gewählt. Finanzielle Unterstützung durch den Bund erhalten jedoch ausschliesslich Infrastrukturmassnahmen innerhalb des BfS-Perimeters. Die Beiträge des Bundes belaufen sich auf 30-50% der Programmkosten. Die zusätzlichen Betriebskosten, z.B. für Angebotsverdichtungen im öffentlichen Verkehr, gehen somit vollständig zu Lasten der Kantone und Gemeinden.

Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms wurde vom Fachausschuss Verkehr und Siedlung des VAS begleitet.

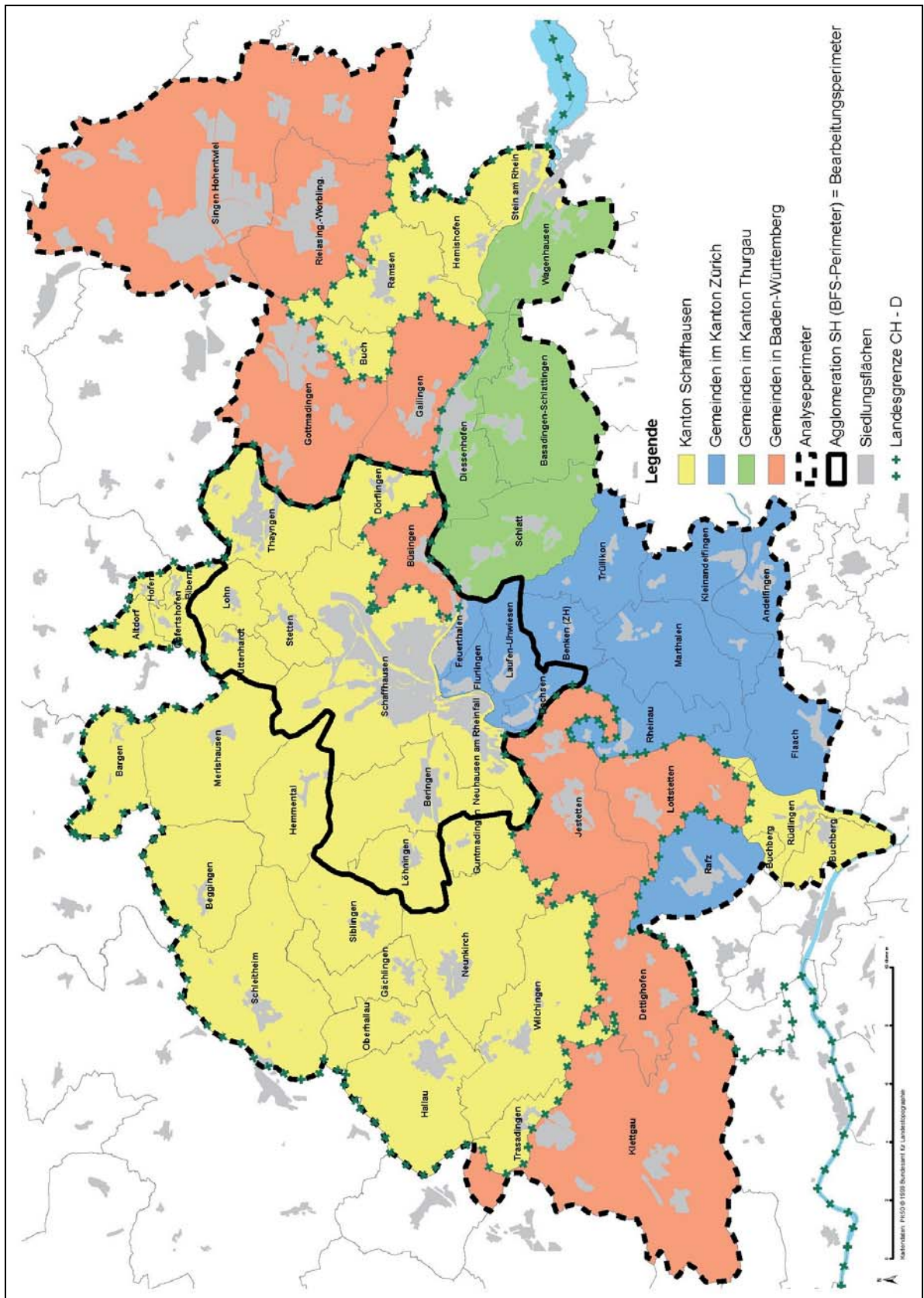


Abbildung: Abgrenzung Analyse- und Bearbeitungsperimeter

## Situationsanalyse

Ausgangszustand für das Agglomerationsprogramm ist im Wesentlichen der Referenzzustand 2020. Dieser beinhaltet Verkehrsmassnahmen, die beschlossen sind oder deren Finanzierung weitgehend gesichert ist und die mit hoher Wahrscheinlichkeit bis 2020 realisiert sind:

- Doppelspurabschnitt Erzingen–Neunkirch auf der DB-Linie
- Doppelspurabschnitte auf der SBB-Linie zwischen Eglisau und Neuhausen
- Galgenbucktunnel
- „Miniautobahn“ Andelfingen–Flurlingen
- Leistungssteigerung Umfahrung Winterthur
- Aufhebung der Bahnübergänge beim Bahnhof Wilchingen-Hallau sowie an der Zollstrasse in Neuhausen am Rheinflall
- Hochrhein-Autobahn A98 bis Oberlauchringen

Bei der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung 2000-2020 wird für den Referenzzustand von der **Trendentwicklung** gemäss dem kantonalen Verkehrsmodell ausgegangen:

- Einwohner: leichte Zunahme (+7%)
- Beschäftigte: Stagnation (+1%)
- Verkehrsentwicklung: +20% Personenfahrten

## Schwachstellen

Die Schwachstellen liegen, abgesehen von den Mängeln auf den Bahn- und Strassenverbindungen in die Agglomerationen Winterthur und Zürich, hauptsächlich im Agglomerationskern. Durch die Bündelung der Strassen und Verkehrsströme im Agglomerationskern in Folge der topographischen Gegebenheiten treten die Schwachstellen dort allerdings ausgeprägt auf.

Die Analyse des Referenzzustands 2020 ergibt im Verkehr die folgenden wesentlichen Schwachstellen:

- Das Angebotsniveau im öV ist in verschiedenen Belangen ungenügend:
  - im Fernverkehr vor allem bei der Anbindung an den Metropolitanraum Zürich,
  - im schienengebundenen Regionalverkehr flächendeckend,
  - in Anbetracht der Stadtnähe bei der Feinerschliessung von Flurlingen und Feuerthalen.
- Der Bahnknoten Schaffhausen/Neuhausen ist ein Infrastruktur-Engpass.
- Das städtische Busnetz weist für die Umsetzung der öV-Ziele ungenügende Kapazitäten auf.
- In der Schaffhauser Innenstadt und auf der A4-Stadtdurchfahrt bestehen erhebliche Kapazitätsengpässe.

- Entlang der Hauptachsen im Siedlungsgebiet ist das Umfeld negativ beeinflusst (Lärm, Luft, Aufenthaltsqualität, Trennwirkung).
- Die NO<sub>2</sub>- und PM10-Belastungen der Luft im Agglomerationskern liegen teilweise über den zulässigen Grenzwerten (Überschreitungen der Jahresmittel- und Kurzzeitgrenzwerte in Wohngebieten).
- Das Fuss- und Velonetz weist Lücken auf.
- Für den Veloverkehr erschweren die topographischen Voraussetzungen eine attraktive Netzbildung, insbesondere in der Stadt Schaffhausen und in Neuhausen am Rheinfall.

### Zielsetzungen

Die Zielsetzungen ergeben sich aus den übergeordneten Zielen von Kanton und Bund.

Die grundsätzlichen spezifischen Ziele der Agglomeration Schaffhausen plus sind:

- Die Siedlungsentwicklung soll nach innen erfolgen.
- Die Stadt- und Ortszentren sind aufzuwerten.
- Die Optimierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur hat Vorrang vor dem Bau neuer Infrastrukturen.
- In städtischen Räumen und auf den Achsen im Städtenetz soll primär der öV ausgebaut werden.
- Für den Kurzstreckenverkehr soll das Fuss- und Velonetz optimiert werden.

Das zentrale Ziel ist die **Siedlungsentwicklung nach innen**. Dadurch werden die Voraussetzungen für kürzere Wege und somit insgesamt weniger Verkehr geschaffen. Zudem werden die Chancen für den Fussgänger- und Veloverkehr sowie den öV erhöht. Mit der Siedlungsentwicklung nach innen wird im Weiteren der Siedlungsdruck auf die Landschaftsräume, die im Raum Schaffhausen eine hervorragende Qualität aufweisen, entschärft. Um die Siedlungsentwicklung nach innen zu unterstützen, sollen die Stadt- und Ortszentren aufgewertet werden.

Die **Zielprognose der Siedlungsentwicklung 2000–2020** stützt sich auf das Legislaturprogramm 2005-2008 des Regierungsrates ab:

- Einwohner: +10% (leicht höher als Trend)
- Beschäftigte: +14% (höher als Trend)

Das Hauptziel bei der Verkehrsentwicklung ist, dass der öV auf Grund der oben genannten, grundsätzlichen Ziele 50% des Verkehrswachstums übernimmt.

Daraus ergibt sich folgende Verkehrsentwicklung 2000–2020 (Zielszenario):

- öV: +55% (Trend: +20%)
- MIV: +15% (Trend: +20%)

Auf den Hauptachsen muss der öV dabei einen höheren Anteil übernehmen als auf den Nebenachsen im ländlichen Raum.

Mit einem öV-Ausbau allein kann dieses Ziel nicht erreicht werden. Insbesondere die Siedlungsentwicklung nach innen ist eine wesentliche Voraussetzung dazu.

### **Massnahmen und Gesamtkonzept**

In einem iterativen Prozess wurde ein abgestimmtes Gesamtkonzept von Siedlung und Verkehr entwickelt. Dieses Gesamtkonzept enthält folgende Massnahmen (siehe auch Übersicht und Tabelle am Schluss):

- Festlegung von sechs Entwicklungsschwerpunkten im Kern der Agglomeration  
*Dadurch wird die Voraussetzung für das zentrale Ziel, die Siedlungsentwicklung nach innen, geschaffen.*
- Entwicklung des regionalen Schienenverkehrs zu einer Regio-S-Bahn im Viertelstundentakt mit Durchmesserlinien im Knoten Schaffhausen  
*Für die Regio-S-Bahn sind verschiedene Infrastrukturmassnahmen auf dem bestehenden Schienennetz erforderlich (Doppelspur- und Knotenausbauten, Leistungssteigerungen, Streckenelektrifizierungen).*
- Zusätzliche Bahnhaltstellen in Neuhausen Zentrum und Beringen Ost und Verschiebung der bestehenden Haltestelle Schloss Laufen auf die Rheinfallbrücke als ergänzender Bestandteil der Regio-S-Bahn  
*Dadurch kann die Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte verbessert werden.*
- Erweiterung des Netzes der Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH)  
*Neben Massnahmen im schienengebundenen öV wird das städtische Busangebot, abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung und die Regio-S-Bahn, ausgebaut.*
- Dosierung und Lenkung des Strassenverkehrs  
*In der Schaffhauser Innenstadt sowie auf der A4-Stadtdurchfahrt ist bis 2020 von erheblichen Kapazitätsengpässen auszugehen. Eine Kapazitätserhöhung auf der Nord-Süd-Achse bis 2020 wird als unrealistisch eingeschätzt. Mit der Dosierung des Zuflusses auf den wesentlichen Einfallsachsen von Schaffhausen/Neuhausen sowie den Ausfahrten aus grossen Parkieranlagen sollen die Staus auf die Strassen ausserhalb der Siedlungsgebiete verlagert resp. der Verkehr dosiert ins städtische Netz eingespeist werden und so die Kapazitätsengpässe im sensiblen Bereich des Siedlungsgebietes entschärft werden.*

- Aufwertung der Strassenräume der Hauptverkehrsstrassen  
*Durch die Aufwertungen im Altstadtbereich von Schaffhausen sowie in den Ortszentren von Beringen, Löhningen und Feuerthalen wird die Agglomeration gestärkt und so die Entwicklung nach innen gefördert. Insbesondere soll auch die Rheinuferstrasse und damit einhergehend das Schaffhauser Rheinufer aufgewertet werden. Zudem soll das Ortszentrum von Neuhausen am Rheinfall attraktiviert werden.*
- Zahlreiche Massnahmen im Fuss- und Veloverkehr zur Beseitigung von Netzlücken, Überwindung topographischer Widerstände und Entschärfung von Gefahrenstellen  
*Die wesentlichen Massnahmen sind der Duraduct (LV-Brücke mit Lift), der Munot-Lift, der Schräglift Rheinfallbecken – Neuhausen Zentrum und die durchgehende Veloverbindung entlang des Rheinufers vom Flurlingersteg bis zum Rheinfallgebiet.*

Im Weiteren beinhaltet das Agglomerationsprogramm ein Paket von nicht-infrastrukturellen Massnahmen wie Parkraummanagement und Mobilitätsmanagement.

Neben den Agglomerationsmassnahmen sind auch übergeordnete (nationale) Massnahmen erforderlich, um die genannten Ziele zu erreichen. Diese fallen ausschliesslich in die Kompetenz des Bundes und sind deshalb keine Massnahmen, die von den Agglomerationen mitzufinanzieren sind. Übergeordnete Massnahmen sind:

- Halbstundentakt im Fernverkehr Zürich–Schaffhausen mit integraler Verlängerung der Züge nach Singen im Stundentakt
- Kapazitätserhöhung Nord-Süd-Achse (Verbindung N4–A81)  
Es wird davon ausgegangen, dass diese Kapazitätserhöhung jedoch erst nach 2020 realisiert sein wird.

Die Kosten der vorgesehenen Infrastruktur-Massnahmen belaufen sich auf rund 150 Mio. Franken. Hinzu kommen rund 60 Mio. Franken, die von den Bahnen zu übernehmen sind.

Die zusätzlichen Betriebskosten, die im Wesentlichen aus Abgeltungsbeiträgen an den Betrieb des öffentlichen Verkehrs bestehen, betragen rund 13 Mio. Franken/Jahr.

Der Schwerpunkt der Agglomerationsmassnahmen liegt beim LV und öV, wobei der MIV ebenfalls von etlichen Massnahmen profitiert: Entlastungswirkungen durch öV-Ausbau, Beseitigung Bahnübergänge, stetigerer Verkehrsfluss im städtischen Gebiet durch Dosierung, weniger Suchverkehr durch ein Parkleitsystem. Wesentliche MIV-Vorhaben sind einerseits bereits im Referenzzustand enthalten (Galgenbucktunnel), andererseits Bestandteil der übergeordneten Massnahmen (Kapazitätserhöhung Nord-Süd-Achse).

Ausserhalb des Kantons Schaffhausen werden vor allem in Feuerthalen sowie auf den grenznahen öV-Achsen in Baden-Württemberg Massnahmen getroffen.



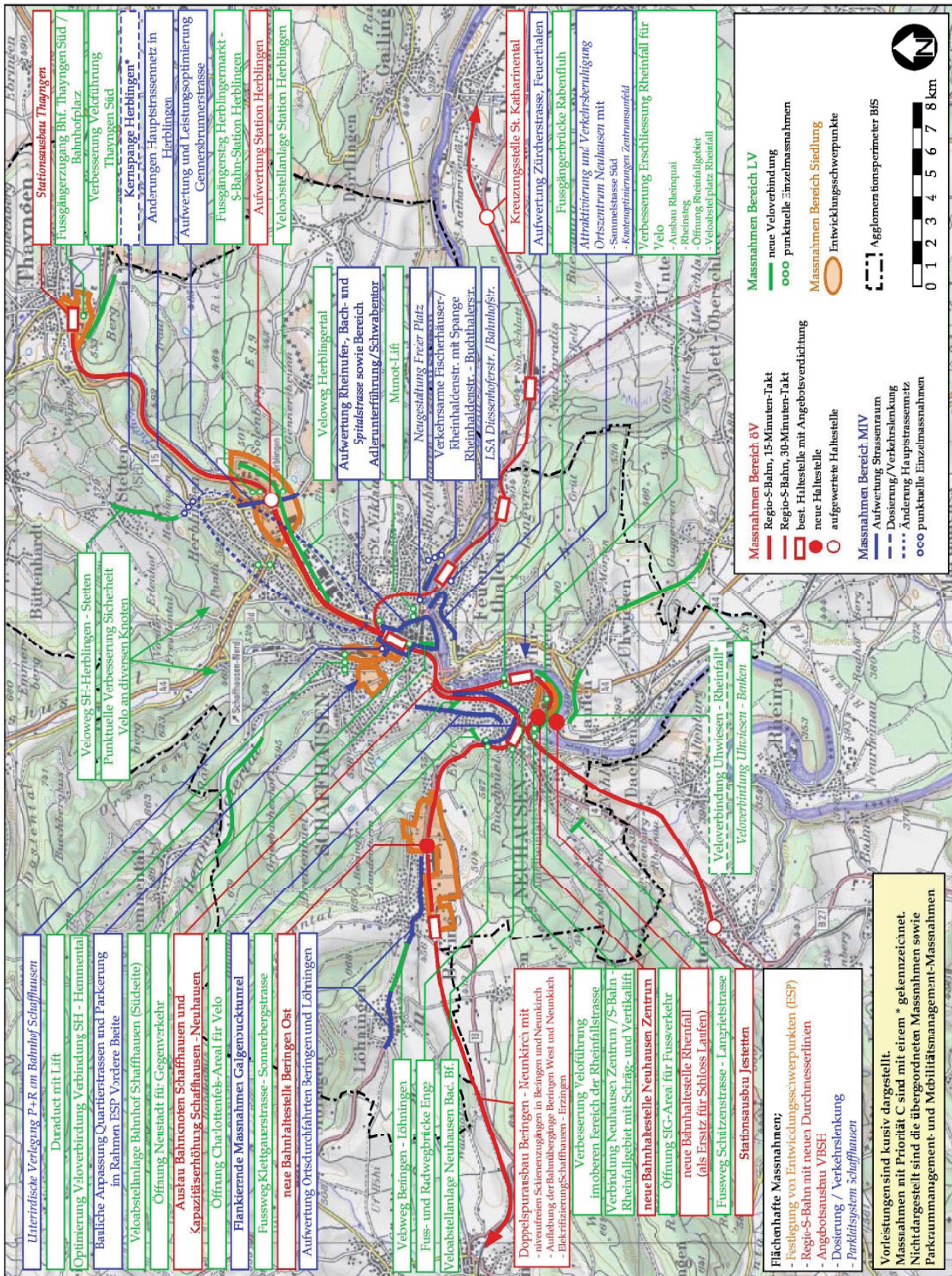


Abbildung: Gesamtübersicht Massnahmen

| Massnahme   | Infrastrukturkosten<br>(Mio. Fr.)<br><i>Vorleistung</i>                | Betriebskosten<br>(Mio. Fr./J.)<br><i>Vorleistung</i>                       | Bemerkungen   |
|---|--|---|---|
| <b>Bereich Siedlung</b>   |  |   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorderes Mühlental, Stadt Schaffhausen</li> <li>- Herblingertal, Stadt Schaffhausen</li> <li>- Vordere Breite, Stadt Schaffhausen</li> <li>- SIG-Areal, Neuhausen am Rheinfall</li> <li>- Beringen</li> <li>- Thayngen</li> </ul> </li> </ul>   | -  | -   |   |
| <b>Bereich öV</b>   |  |   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbau Regio-S-Bahn mit neuen Durchmesserlinien Erzingen – Stein a.Rh., Singen – Jestetten und Thayngen – Neunkirch<br/>Erforderliche Infrastruktur:<br/><i>Abschnitt Schaffhausen – Erzingen:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Doppelspur Beringen – Neunkirch</li> <li>- Niveaufreie Schienenzugänge in Beringen und Neunkirch</li> <li>- Aufhebung Bahnübergänge Beringen West und Neunkirch</li> <li>- Elektrifizierung SH – Erzingen</li> <li>- Verdichtung Zugsangebot</li> </ul> </li> <li><i>Abschnitt Schaffhausen – Singen:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stationsausbau Thayngen</li> <li>- Verdichtung Zugsangebot</li> </ul> </li> <li><i>Abschnitt Schaffhausen – Jestetten:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stationsausbau Jestetten</li> <li>- Verdichtung Zugsangebot</li> </ul> </li> <li><i>Abschnitt Schaffhausen – Stein am Rhein:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kreuzungsstelle St. Katharinental</li> </ul> </li> <li><i>Knoten Schaffhausen:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kapazitätserhöhung Neuhausen – Schaffhausen und Ausbau Knoten SH</li> </ul> </li> </ul> | 0.0<br>4.0<br>21.0<br>13.0<br>-<br>5.0<br>-<br>3.0<br>-<br>3.0<br>10.0 | -<br>-<br>-<br>-<br>+2.9<br>-<br>-<br>+0.9<br>-<br>-<br>-<br>-<br>-<br>+6.0 | (+Bahn 26 Mio. Fr.)<br>(+Bahn 4 Mio. Fr.)<br>(+Bahn 10 Mio. Fr.)<br><br><i>Wird voraussichtlich vor 2011 realisiert (Vorleistung).</i><br><br>(+Bahn 2 Mio. Fr.)<br><br>(+Bahn 2 Mio. Fr.)<br>(+Bahn 10 Mio. Fr.)<br><br>(+Bahn 1 Mio. Fr.)<br><br>(+Bahn 2 Mio. Fr.)<br><br>Infrastruktur: Wendepunkte, Haltestellen, punktuelle Querschnittsanpassungen |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Aufwertung Station Herblingen</li> </ul>   | 3.0  | -   | (+Bahn 1 Mio. Fr.)  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Neue Bahnhaltstellen:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beringen Ost</li> <li>- Neuhausen Zentrum</li> <li>- Rheinfall (Ersatz für Schloss Laufen)</li> </ul> </li> </ul>   | 4.0<br>4.0<br>4.0  | -<br>-<br>-   | (+Bahn 2 Mio. Fr.)  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Netzerweiterung VBSH:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Angebotsausbau</li> </ul> </li> </ul>   | 8.0  | +6.0  | Infrastruktur: Wendepunkte, Haltestellen, punktuelle Querschnittsanpassungen  |

| Massnahme  | Infrastrukturkosten<br>(Mio. Fr.)<br><i>Vorleistung</i> | Betriebskosten<br>(Mio. Fr./J.)<br><i>Vorleistung</i> | Bemerkungen   |
|--|---|---|---|
| <b>Bereich MIV/Strassenraum</b>  |   |   |   |
| • Dosierung/Verkehrslenkung  | 5.0   | -   |   |
| • Parkleitsystem Schaffhausen  | 1.6   | +0.1  | Wird voraussichtlich vor 2011 realisiert (Vorleistung).   |
| • Aufwertung Rheinuferstrasse/<br>Verbesserung Rheinzugang   | 7.0   | -   |   |
| • Verkehrsarme Fischerhäuser-/Rhein-<br>haldenstr. mit Spange Rheinhalddenstr. –<br>Buchthalerstr. | 4.5   | -   |   |
| • Aufwertung Bachstrasse   | 2.5   | -   |   |
| • Aufwertung Spital- und vordere Mühlental-<br>strasse   | 2.5   | -   | Wird voraussichtlich vor 2011 realisiert (Vorleistung).   |
| • Aufwertung Grabenstrasse   | 0.2   | -   |   |
| • Aufwertung und Verkehrsoptimierung<br>Bereich Adlerunterführung/Schwaben-<br>tor                 | 10  | -   |   |
| • Flankierende Massnahmen Galgenbuck-<br>tunnel  | 2.5   | -   |   |
| • Aufwertung Ortsdurchfahrten Beringen<br>und Löhningen  | 5.0   | -   | Ergänzend dazu ist die Ortsdurchfahrt Siblingen aufzuwerten (liegt jedoch ausserhalb des Agglomerationsperimeters). |
| • Attraktivierung und Verkehrsberuhigung<br>Ortszentrum Neuhausen                                  | 3.2   | -   | Wird voraussichtlich vor 2011 realisiert (Vorleistung).   |
| • Sammelstrasse Süd, Neuhausen   | 4.1   | -   |   |
| • Knotenoptimierungen Zentrumsumfeld Neu-<br>hausen  | 1.0   | -   | Wird voraussichtlich vor 2011 realisiert (Vorleistung).   |
| • Aufwertung und Leistungsoptimierung<br>Gennersbrunnerstrasse                                     | 3.0   | -   | inkl. punktuelle Massnahmen an Ebnatstrasse   |
| • Aufwertung Zürcherstrasse, Feuerthalen   | 1.0   | -   |   |
| • LSA Diessenhoferstrasse/ Bahnhofstrasse,<br>Feuerthalen  | 0.6   | -   | Wird voraussichtlich vor 2011 realisiert (Vorleistung).   |
| • Änderung Hauptstrassennetz in Herb-<br>lingen  | 1.0   | -   |   |
| • Bauliche Anpassungen Quartierstrassen<br>und Parkierung im Rahmen ESP Vordere<br>Breite          | 2.0   | -   |   |
| • Kernspange Herblingen  | 3.5   | -   |   |
| • Unterirdische Verlegung P+R am Bhf.<br>Schaffhausen  | 2.0   | -   | Wird voraussichtlich vor 2011 realisiert (Vorleistung).   |
| • Neugestaltung Freier Platz in Schaffhausen   | 3.2   | -   | Wird voraussichtlich vor 2011 realisiert (Vorleistung).   |

| Massnahme   | Infrastrukturkosten<br>(Mio. Fr.)<br><i>Vorleistung</i> | Betriebskosten<br>(Mio. Fr./J.)<br><i>Vorleistung</i> | Bemerkungen  |
|---|---|---|--|
| <b><i>Bereich Velo- und Fussverkehr</i></b>   |   |   |  |
| • Duraduct mit Lift   | 4.0   | -   |  |
| • Verbindung Neuhausen Zentrum/<br>S-Bahn-Haltestelle – Rheinfallgebiet mit<br>Schräg- und Vertikallift               | 2.0   | -   |  |
| • Munot-Lift  | 2.0   | -   |  |
| • Veloweg Herblingertal   | 2.0   | -   |  |
| • Fussgängersteg Herblingermarkt –<br>S-Bahn-Station Herblingen   | 1.5   | -   |  |
| • Veloabstellanlage Bhf. SH (Südseite)  | 0.8   | -   |  |
| • Veloabstellanlage Station Herblingen  | 0.2   | -   |  |
| • Öffnung Neustadt für Gegenverkehr   | 0.2   | -   |  |
| • Punktuelle Verbesserung Sicherheit Velo<br>an diversen Knoten, Stadt Schaffhausen                                   | 0.5   | -   |  |
| • Verbesserung Veloführung im oberen Be-<br>reich der Rheinfallstrasse, Neuhausen                                     | 1.0   | -   |  |
| • Zusätzliche Veloabstellplätze Badischer<br>Bhf. und Rheinfall, Neuhausen  | 0.1   | -   |  |
| • Verbesserung Erschliessung Rheinfall für<br>Veloverkehr (Ausbau Rheinquai, Rhein-<br>steg, Öffnung Rheinfallgebiet) | 3.4   | -   |  |
| • Öffnung Charlottenfels-Areal für Velo-<br>verkehr, Neuhausen  | 0.1   | -   |  |
| • Fuss- und Radwegbrücke Enge, Neuhaus-<br>en   | 0.5   | -   |  |
| • Fussgängerbrücke Rabenfluh (Rhein-<br>und Bahnzugang), Neuhausen  | 1.3   | -   |  |
| • Öffnung SIG-Areal für Fussverkehr, inkl.<br>Zugang zur Bahnhaltestelle Rheinfall                                    | 0.2   | -   |  |
| • Fusswege Klettgauerstrasse – Sonnen-<br>bergstrasse und Schützenstrasse – Lang-<br>rietstrasse, Neuhausen           | 0.3   | -   |  |
| • Veloweg Beringen – Löhningen  | 0.4   | -   |  |
| • Veloweg SH-Herblingen – Stetten   | 0.5   | -   |  |
| • Optimierung Veloverbindung<br>Schaffhausen – Hemmental  | 0.2   | -   |  |
| • Fussgängerzugang Bhf. Thayngen Süd /<br>Bahnhofplatz  | 2.0   | -   |  |
| • Verbesserung Veloführung Thayngen-<br>Süd   | 0.3   | -   |  |
| • <i>Veloverbindung Uhwiesen – Benken</i>   | 4.2   | -   | <i>Wird voraussichtlich vor<br/>2011 realisiert (Vorleistung).</i> |
| • <i>Veloverbindung Uhwiesen – Rheinfall</i>  | 2.9   | -   |  |

| Massnahme  | Infrastrukturkosten<br>(Mio. Fr.) | Betriebskosten<br>(Mio. Fr./J.) | Bemerkungen                                 |
|--|-----------------------------------|---------------------------------|---|
| <b>Parkraummangement</b>   |                                   |                                 |   |
| • P-Gebühr bei allen Zentren und VE  | -                                 | -                               |   |
| • P-Bewirtschaftung in Wohngebieten mit Anwohnerbevorzugung  | -                                 | -                               |   |
| • Abstimmung P-Angebot auf öV-Angebot  | -                                 | -                               |   |
| <b>Mobilitätsmanagement</b>  |                                   |                                 |   |
| • Mobilitätsberatung für grössere Firmen und VE  | -                                 | -                               |   |
| • Zentrale Mobilitätsinfostelle („Haus der Mobilität“)   | -                                 | -                               |   |
| • Mobilitätsset für Neuzuzüger   | -                                 | -                               |   |
| • <i>Tarifmassnahmen öV<br/>(Integraler Tarifverbund Schaffhausen,<br/>integraler Tarifverbund Z-Pass, Job-Ticket)</i> | -                                 | -                               | <i>Einführung auf 2009 vorge-<br/>sehen</i> |
| <b>Total (exkl. Vorleistungen)</b>   | <b>154.7</b>                      | <b>12.5</b>                     | <b>(+Bahn 57 Mio. Fr.)</b>                  |
| <b>davon:</b>  |                                   |                                 |   |
| - öV   | 77.0                              | 12.5                            | <b>(+Bahn 57 Mio. Fr.)</b>                  |
| - MIV / Strassenraum   | 51.3                              |                                 |   |
| - Velo- und Fussverkehr  | 26.4                              |                                 |   |