

An den  
Grossen Stadtrat  
8200 Schaffhausen

Schaffhausen, 17. Juni 2025

**Kleine Anfrage Simon Furter, Wie erreichen wir die Verkehrsziele?  
(Nr. 9/2025)**

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Datum vom 26. März 2025 hat Grosstadtrat Simon Furter eine Kleine Anfrage zu den Verkehrszielen im Gesamtverkehrskonzept 2020 eingereicht.

Der Stadtrat beantwortet die Fragen wie folgt:

- 1. Wie können die im GVK genannten Ziele trotz der genannten Entwicklungen noch erreicht werden (S. 50ff)? Welches quantitative Ziel wird für den FVV genau verfolgt?*

Im Gesamtverkehrskonzept (GVK) 2020 werden ausgehend von einer Analyse der heutigen Situation und aktueller Trends sechs übergeordnete Ziele definiert und Teilstrategien für die einzelnen Verkehrsträger festgehalten. Sie dienen der Herleitung von Massnahmenvorschlägen sowie als richtungsweisende Vorgabe für alle Projekte. In neun Handlungsschwerpunkten werden Aktivitäten und Massnahmen in besonders relevanten räumlichen oder thematischen Gebieten aufgeführt, von bei der Erstellung des GVK bereits laufenden Projekten bis zu längerfristigen Ideen.

Die Ziele, Teilstrategien und Schwerpunkte des GVK bleiben weiterhin gültig, auch wenn einzelne Projekte nicht wie geplant realisiert werden können. Für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) wird eine deutliche Erhöhung des Modal-Split-Anteils angestrebt. Als quantitatives Ziel soll die Anzahl der gezählten Velofahrten bis 2030 verdoppelt werden (vgl. GVK S. 53). In den Teilstrategien ist u.a. ein sicheres und lückenloses Fussweg- und Velonetz festgehalten.

2. Die Überarbeitung des kommunalen Strassenrichtplans, der neu auch priorisierte Velorouten (S. 68) enthalten soll, wurde bis ins Jahr 2021 angekündigt. Wo stehen die Arbeiten und welche Velorouten sind darin enthalten? Bis wann werden diese realisiert?

Der städtische Strassenrichtplan, welcher aus dem Jahr 2003 stammt, soll überarbeitet und aktualisiert werden. Der Start der Arbeiten ist abhängig von der Genehmigung des kantonalen Strassenrichtplans und erfolgt voraussichtlich im 4. Quartal 2025.

Als eine notwendige Grundlage wurde die Erarbeitung des Velonetzes in der Stadt Schaffhausen an die Hand genommen und gleichzeitig eine Schwachstellenanalyse durchgeführt. Der Velonetzplan orientiert sich an den übergeordneten Zielen für einen stadtverträglichen Verkehr, zur Förderung flächeneffizienter Verkehrsmittel und zur Verbesserung der Sicherheit insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Der Velonetzplan wurde vom Stadtrat zur Kenntnis genommen und die darin festgehaltenen Grundsätze und Massnahmen werden bei der Aktualisierung des Strassenrichtplans sowie bei den laufenden Projekten berücksichtigt.

Das städtische Velonetz soll auf das kantonale abgestimmt sein und dadurch eine Vollständigkeit und Geschlossenheit sicherstellen. Zudem verdichtet das städtische Velonetz das kantonale Netz innerhalb der Stadt. Dabei ist sicherzustellen, dass alle Quartiere und insbesondere auch die zu entwickelnden Transformationsgebiete in der Planung berücksichtigt werden. Da das kantonale Netz primär die Verbindungen auf den übergeordneten Strassen sicherstellt, liegen die Verbindungen des städtischen Netzes mehrheitlich auf Quartierstrassen. Die Hauptverbindungen sind entsprechend im Entwurf des kantonalen Strassenrichtplans ersichtlich.

Das Velonetz auf Stadtgebiet wird gestützt auf die Schwachstellenanalyse laufend verbessert und insbesondere die Sicherheit erhöht. Viele Schwachstellen befinden sich im Perimeter von Projekten, die im Rahmen der Agglomerationsprogramme<sup>1</sup> realisiert werden, wie z.B.

- Adlerunterführung/Schwabentor (AP1)
- Kleinere Anpassungen bei Kreiseln (AP1)
- Bachstrasse (AP2)
- Neutalstrasse (AP4)
- Grubenstrasse, Knoten Grubenstrasse/Stimmerstrasse (AP4)
- Knoten Klosterstrasse/Rheinuferstrasse (AP4)
- Radweg Bruderhalde (AP4)
- Steigstrasse (AP5)
- Schützenhauskreisel (AP5)

Für weiterführende Informationen verweist der Stadtrat auf das GVK 2020 und auf den Bericht des Stadtrats vom 16. Januar 2024 zu drei Postulaten zum Fuss- und Veloverkehr (Anhang zur Vorlage des Stadtrats «Hängige Postulate und Motionen» vom 13. Februar 2024).<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Übersicht zu den Agglomerationsprogrammen 4. und 5. Generation: [www.sh.ch/ap](http://www.sh.ch/ap)

<sup>2</sup> [www.stadt-schaffhausen.ch/docn/4989586/VdSR\\_13.02.2024\\_Bericht\\_h%C3%A4nigige\\_Motionen\\_und\\_Postulate\\_Zusammenfassung.pdf](http://www.stadt-schaffhausen.ch/docn/4989586/VdSR_13.02.2024_Bericht_h%C3%A4nigige_Motionen_und_Postulate_Zusammenfassung.pdf)

3. *Der Veloweg ins Herblingertal (S. 16 / 70 / 81 / 87) via Fulacherhalde wird nicht umgesetzt. Werden im Zusammenhang mit der Entwicklung des Güterbahnhofs und der geplanten Serviceanlage der SBB nun Alternativen geprüft? Auch eine Verbindung zwischen Hochstrasse und Fulachstrasse über die Bahngleise hinweg (S. 107-109)?*

Als Ersatz für die Route via Fulacherhalde soll die Verbindung von Schaffhausen Richtung Herblingertal über die äussere Fulachstrasse und den Heuweg bis zum Knoten Ernst-Hombergerstrasse/Ebnatstrasse geführt werden. Dies ist in der Ergänzung zum Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat betreffend Genehmigung des kantonalen Strassenrichtplanes (25-05) ersichtlich.<sup>3</sup>

Für den Abschnitt bis zur Fulachbrücke werden im Rahmen der Evaluierung eines geeigneten Standortes für die Serviceanlage der SBB auch Optionen für den Fuss- und Veloverkehr im Bereich des Transformationsgebietes Güterbahnhof geprüft. Zusätzlich zu den Anliegen der SBB werden seitens der Stadt auch auf der inneren Fulachstrasse und der Schönenbergbrücke verkehrliche und gestalterische Optimierungen untersucht. Einerseits soll die Anbindung des Transformationsgebietes Ebnat West an die Altstadt verbessert und andererseits mögliche Verbindungen zwischen der inneren Fulachstrasse und der Hochstrasse aufgezeigt werden.

4. *Die Fuss- und Velobrücke Duraduct (S. 16 / 70) wurde an der Urne abgelehnt. Sie war das Herzstück für den künftigen FVV und die sichere und schnelle Verbindung dreier Quartiere. Welche Alternativen werden nun geprüft, u.a. Lift unteres Mühlental (S. 96)?*

Nach dem ablehnenden Volksentscheid zum Planungskredit für die Fuss- und Veloverbindung («Duraduct») zwischen dem sich wandelnden Mühlental und den Quartieren Breite und Geissberg im September 2021 hat das Baureferat sowohl befürwortende wie auch ablehnende Gruppierungen zu einem Austausch eingeladen. Dabei wurde mehrheitlich versichert, dass eine solche Verbindung nicht grundsätzlich abgelehnt wird.

Vielmehr richtete sich der Widerstand gegen das konkrete Projekt «Duraduct» aufgrund dessen Lage, Wegführung und Kosten. Der Bedarf für direkte und sichere Verbindungen für den FVV besteht auch aufgrund von Entwicklungen im Mühlental, auf dem Geissberg und der Breite unverändert.

Die Aufgabe zur Entwicklung alternativer Lösungen wird wie folgt angegangen:

- Bei der Entwicklung des Mühlentals: Aktuell findet ein Testplanungsverfahren statt. Eine Aufgabe ist dabei, alternative Lösungen für eine bessere Anbindung der beiden Quartiere Breite und Geissberg an das Mühlental sowie für die Verbindung der beiden Quartiere untereinander zu erarbeiten. Die Thematik soll in der Gebietsentwicklung in einer Weise behandelt werden, die den nachfolgenden Planungsprozess nicht belastet und keine zwingenden Abhängigkeiten zur Gebietsentwicklung schafft. Die Weiterbearbeitung erfolgt als eigenständiges Projekt. Die öffentliche Kommunikation der Erkenntnisse ist im dritten Quartal 2025 vorgesehen.
- Bei den Massnahmen für den Veloverkehr stehen andere Strecken im Fokus, wie u.a. die Steigstrasse.

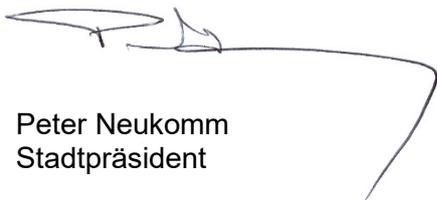
<sup>3</sup> <https://sh.ch/CMS/get/file/88ed7857-0ddc-41fc-9681-732608a9f391>

5. *Liegt ein erstes Reporting (S. 111) zum Umsetzungsstand des GVK und zur Zielerreichung vor und ist dieses öffentlich einsehbar?*

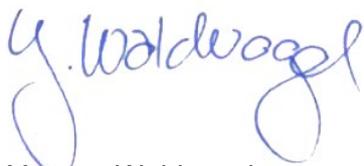
Die im GVK 2020 aufgeführten Massnahmen werden in verschiedenen Mehrjahresplanungen aufgenommen, u.a. in der Legislaturplanung des Stadtrats und in der Klimastrategie. Zu diesen strategischen Planungsinstrumenten erfolgt ein Reporting alle vier Jahre. Auf ein zusätzliches Reporting zum GVK wurde bisher verzichtet - auch aus Ressourcengründen. Die Mehrjahresplanung der grösseren Infrastrukturprojekte erfolgt im Rahmen der Agglomerationsprogramme. Der Umsetzungsstand dieser Projekte wird regelmässig rapportiert und im Rahmen des Berichts für das Nachfolgeprogramm jeweils auch öffentlich zugänglich gemacht.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATS



Peter Neukomm  
Stadtpräsident



Yvonne Waldvogel  
Stadtschreiberin