

An die
Präsidentin des Grossen Stadtrats SH
Angela Penkov
Stadthaus
Safrangasse 8
8201 Schaffhausen

Schaffhausen, 2. Juli 2025

POSTULAT

Mikromobilitätstunnel zwischen Schaffhausen und Beringen

Sehr geehrte Frau Grossstadtratspräsidentin

Ich bitte Sie, folgendes Postulat auf die Traktandenliste des Grossen Stadtrates zu setzen:

Der Stadtrat wird eingeladen, die Idee eines Mikromobilitätstunnels zwischen der Stadt Schaffhausen und Beringen zu prüfen.

Begründung

In einem Zeitungsartikel haben die Schaffhauser Nachrichten am 27. Januar 2024 von der Idee eines Mikromobilitätstunnels von der Schaffhauser Breite in die Beringer Enge berichtet. Im Bericht wird erwähnt, dass es bei der Idee bleiben dürfte, wenn von politischer Seite her kein Interesse oder Unterstützung komme.

Nach intensiver Auseinandersetzung mit der Idee bin ich begeistert davon und von vielen Chancen und Lösungen, die ein solcher Tunnel unter dem Engewald mit sich bringen kann, überzeugt:

- Verbindung zwischen Stadt und Land, bessere Vernetzung mit dem schönen Klettgau
- Förderung des aktiven Verkehrs, attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr
- Entlastung der Strassen und somit freiere Fahrt für alle, die auf das Auto angewiesen sind
- Leuchtturmprojekt für ein funktionierendes Verkehrssystem, von dem alle profitieren
- Mögliche Nutzung der Abwärme des Beringer Rechenzentrums in der Stadt Schaffhausen
- Synergien mit dem Postverteilzentrum in Beringen, kürzere Wege und effizientere Lieferung
- Mögliche Nutzung des Mikromobilitätstunnels für witterungsunabhängige Sportaktivitäten
- Umsetzung einer wichtigen Massnahme des 62. Projektvorschlags «Velo-Stadt» aus der Entwicklungsstrategie 2030 «next.» des Kantons Schaffhausen
- Innovatives Vermächtnis des Projekts «Schaffhausen als Kulturhauptstadt Schweiz 2030»
- Etc.

Dani Spitz
Grubenstrasse 113
8200 Schaffhausen
+41 79 850 73 22
dani.spitz@gmx.ch

In der norwegischen Stadt Bergen wurde 2023 mit dem Fyllingsdal-Tunnel der weltweit längste Tunnel für Mikromobilität eröffnet. Dieser unterquert auf rund 2,9 Kilometern einen Bergrücken und verbindet zwei Stadtteile sicher und attraktiv für den Fuss- und Veloverkehr. Der Fussgängerbereich des Tunnels ist mit einem Tartanbelag ausgestaltet. Das Projekt fördert nicht nur die nachhaltige Mobilität, sondern setzt mit Lichtinstallationen und Kunst auch städtebauliche Akzente.

Im Raum Beringen–Schaffhausen entstehen derzeit neue Entwicklungen, die ebenfalls zu einer nachhaltigen Infrastruktur führen könnten. Das geplante Rechenzentrum (Datencenter) in Beringen wird grosse Mengen an Abwärme produzieren, welche gemäss Machbarkeitsstudien nutzbar gemacht werden können. Dabei wird von einem sogenannten Energie-Hub gesprochen, der die Abwärme bündelt und für verschiedene Nutzungen zur Verfügung stellt. Eine direkte Verbindung zwischen Beringen und der Stadt Schaffhausen – insbesondere über einen Mikromobilitätstunnel unter dem Engewald – könnte nicht nur eine kurze, sichere Verkehrsverbindung gewährleisten, sondern gleichzeitig auch eine Trasse für eine Leitung zur Fernwärmenutzung bieten.

Zusätzlich befindet sich in Beringen ein Postverteilzentrum. Die dort eingesetzten Elektroroller der Post könnten den Tunnel ebenfalls nutzen, was zu grossen Synergien in der Logistik und einer nachhaltigen Postverteilung führen würde. Dadurch könnten Transportwege verkürzt, Emissionen gesenkt und die Verteilung in der Region effizienter gestaltet werden.

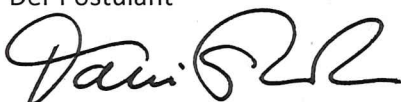
Das Klettgau weist ein grosses Entwicklungspotenzial auf. Der Druck auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur wird weiter zunehmen. Das Potenzial für ein «Umsteigen» auf eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr ist entsprechend gross.

Bei diesem visionären Vorhaben handelt es sich wahrscheinlich um eine komplexe Angelegenheit mit zahlreichen involvierten Partnern. Der Kanton Schaffhausen, die Gemeinde Beringen, das Postverteilzentrum, das Rechenzentrum und weitere Anspruchsgruppen müssen eingebunden werden. Im Rahmen des Prüfungsauftrages kann neben der Machbarkeit auch abgeklärt werden, bei wem der Lead für eine allfällige Realisation des Mikromobilitätstunnels zwischen der Stadt Schaffhausen und Beringen liegen soll.

Dieses Postulat verhilft dem Projekt zum politischen Interesse, das im Artikel der Schaffhauser Nachrichten vom 27. Januar 2024 gefordert wird.

Besten Dank für die Entgegennahme.

Der Postulant



Dani Spitz

Anhang

Ein Velotunnel von der Enge auf die Breite

Noch ist es eine Idee, ein Gedanke, der verfolgt wird. Ein Tunnel für den Langsamverkehr von der Beringer Enge bis auf die Schaffhauser Breite könnte den Verkehr durch die Hauptader entlasten, so denkt jedenfalls eine Mehrheit der Arbeitsgruppe Veloverkehr Klettgau.

Sandy Hedinger

BERINGEN/SCHAFFHAUSEN. Mehr Lebensqualität für den Klettgau oder nur eine Schnapsidee? Für die Arbeitsgruppe «Veloverkehr Klettgau» ist der Fall klar: Ein Velotunnel von der Enge in Beringen bis zum Oelberg in Schaffhausen sei ein innovativer Vorschlag für die Zukunft, wie sie in einer Medienmitteilung schreibt.

Der gut ein Kilometer lange Tunnel, so zeige die Berechnung, würde die Fahrstanz zwischen dem Klettgau und der Stadt Schaffhausen um fast zwei Kilometer und die Fahrzeit um rund sechs bis neun Minuten reduzieren. Als weiterer Vorteil wird angeführt, dass keine komplizierten Strassenquerungen mehr nötig wären und die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden stark erhöht würden.

Tunnel als eigene Trasse

Auf die Frage, ob der Tunnel nicht in einem der Sicherheitsstollen des Galgenbuckstunnels realisiert werden könnte, gab Michael Siegrist, Raumplaner und Administrator bei der Arbeitsgruppe «Veloverkehr Klettgau», keine entschiedene Absage: «Grundsätzlich ist alles zu erwägen, es ist ja erst eine Idee.» Allerdings würden einige Aspekte gegen diese Lösung zielen, so beispielsweise, dass der Anschluss im Bahntal bedeuten würde, dass die Velos durch den Stadtverkehr geleitet werden müssen. «Auf der Breite, wo der Velotunnel angedacht ist, wäre die Zu- und Weiterfahrt wesentlich einfacher und sicherer.» Als weiteren Minuspunkt brachte Siegrist die Höhendifferenz, die im Galgenbuckstunnel zu überwinden ist, zur Sprache: «Die Steigung im Tunnel darf nicht unterschätzt werden, die merkt man kaum mit dem Auto, aber mit dem Velo schon.» Die Idee der Arbeitsgruppe sei schon, eine eigene Trasse für den Langsamverkehr zu schaffen. Der Nutzen soll nicht nur für die Velofahrer gegeben sein, auch Fussgänger und Jogger könnten den Tunnel nutzen. «Um den Tunnel in beide Richtungen mit mehreren Nutzern sicher zu machen, müssten Flächenzuweisungen sowie Markierungen angebracht werden, damit es keine Konflikte zwischen den Nutzern gibt», so Siegrist. Wird der Tunnel für E-Bikes freigegeben, die 45 Stundenkilometer fahren können, muss er auch für Mofas befahrbar sein, dies wiederum bedürfte der Befürwortung des Tunnels. «Die Idee geht noch nicht so weit», wendet Siegrist ein.

Etablierung des Gedankens

«Die Idee soll jetzt in einem ersten Schritt erst einmal etabliert werden. Details folgen dann, wenn es so weit ist.» Auch zum Bau des Tunnels und vor allem zu den Baukosten liegen laut Siegrist noch keine Berechnungen vor. Ob der Tunnel gesprengt oder ge-



Der Fyllingsdalen-Tunnel in Bergen (Norwegen) ist mit drei Kilometern der längste Fahrradunnel der Welt und wurde im April 2023 eingeweiht.

Bild: BERG/GAPON/ZVG

bohrt werden könnte, welche Gesteinsschichten beim Vortrieb zu erwarten wären, all das sei noch nicht das Thema. Das Einzige, was Siegrist dazu sagt: «Die Kosten werden in keinem Verhältnis stehen zu einem Autotunnel.» In Bergen (Norwegen) wurde so ein Tunnel im April 2023 eröffnet und in Betrieb genommen, die Zahlen zu diesem Projekt seien aber nicht bekannt. «Ob der Tunnel gebaut wird, ist ein politischer Prozess, wir als Gruppe können die Idee nur einbringen und das Ganze weiterverfolgen, fördern und unterstützen.» Kommt von der politischen Seite her kein Interesse oder Unterstützung, dürfte es bei einer Idee bleiben, ansonsten könnte aus ihr ein Projekt werden, das auch noch weitere Ziele verfolgt.

Synergien würden genutzt

Sollte der Tunnel einst realisiert werden, so die Idee, könnten weitere Syn-

ergien genutzt werden. Mit dem Bau des Logistikzentrums der Post wird der Verkehr von Beringen Richtung Stadt zunehmen, denn alle Postsendungen, die ausserhalb des Klettgaus verteilt werden, müssen durch die Enge. «Die über 200 Elektrorollen für die Zustellung könnten durch den Tunnel die Stadt schneller und sicherer erreichen.» Damit steige auch der Kosten/Nutzen-Faktor erheblich, so der Raumplaner. Eine weitere Synergienutzung betrifft das Datencenter, das aktuell im Bau ist. «Leitungen für den Transport der Abwärme, zur Welternung für Wärmebezüge in der Stadt, könnten mit dem Tunnelbau verlegt werden.»

Theoretisch sei es sogar möglich, den Durchlauf zur Temperierung des Tunnels für die kalte Jahreszeit zu nutzen, sagt Siegrist, aber das sei noch nicht an-

gedacht. «Grundsätzlich würde diese Infrastrukturmassnahme das Potenzial bergen, den Veloverkehr zwischen dem Klettgau und der Stadt zu stärken, den Strassenverkehr zu entlasten und Synergien mit anderen wichtigen Infrastrukturprojekten zu nutzen», fasst Siegrist zusammen.

Vertreter aus Gemeinden und Kanton

Die Arbeitsgruppe «Veloverkehr Klettgau» wurde 2013 von Pro Velo Schaffhausen ins Leben gerufen und besteht aus Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinden Beringen, Löhningen, Siblingen, Gächlingen, Oberhallau, Hallau, Schleithelm, Wilchingen und Trasadingen. Den Lead hat Pascal Häberli, Raumplaner aus Schaffhausen, und ebenfalls dabei ist eine Vertretung von Tiefbau Schaffhausen und vom Regionalen Naturpark.



«Grundsätzlich ist alles zu erwägen, es ist ja erst eine Idee.»

Michael Siegrist
Raumplaner und
Administrator bei
«Veloverkehr Klettgau»

Quelle: Schaffhauser Nachrichten, 27. Januar 2024, S. 19