

**Bericht und Antrag
des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen
an den Kantonsrat
betreffend Aufhebung des Niveauübergangs "Zollstrasse"
in Neuhausen am Rheinfall**

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Aufhebung des Niveauüberganges an der Zollstrasse in Neuhausen am Rheinfall wurden in den Voranschlägen 2002 der Einwohnergemeinde Neuhausen am Rheinfall und des Kantons Projektierungskredite eingesetzt und von den betreffenden Parlamenten genehmigt. Die Projektierungsarbeiten wurden daraufhin in Auftrag gegeben. Gestützt auf das ausgearbeitete Bauprojekt vom April 2004 und die anschliessenden Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG (DB) und dem Gemeinderat Neuhausen am Rheinfall über den Kostenteil und die Details der gemeinsamen Finanzierung des Bauprojektes legen wir Ihnen eine entsprechende Kreditvorlage zum Entscheid vor.

A. Die Niveauübergänge von Neuhausen am Rheinfall bis Trasadingen

Nach der Aufhebung des Niveauübergangs "Enge" zwischen Beringen und Neuhausen am Rheinfall im Jahre 2004 sind an der DB-Strecke in den Klettgau ab Neuhausen am Rheinfall bis Trasadingen noch insgesamt 12 Niveauübergänge vorhanden. Die niveaugleichen, barrieregesicherten Kreuzungsstellen zwischen Schiene und Strasse im Klettgau behindern einerseits den Strassenverkehr und sind andererseits für den Bahnbetrieb ein Sicherheitsrisiko. Insbesondere entspricht die bestehende Infrastruktur nicht mehr dem heutigen Stand der Technik und den erhöhten Geschwindigkeiten der im überregionalen Verkehr eingesetzten Neigezüge. Die Aufhebung von Niveauübergängen, speziell bei Kreuzungen mit stärker belasteten Strassen, liegt deshalb im beidseitigen Interesse von Bahn und Strasse. Die Aufhebung von Niveauübergängen zwischen Bahn und Strasse ist jeweils mit hohen Baukosten verbunden. Aus finanziellen Gründen sind deshalb Prioritäten zu setzen. Wie bereits in der Vorlage des Regierungsrates vom 12. Februar 2002 zur Aufhebung des Niveauübergangs "Enge" festgehalten (Amtdruckschrift 02-10), sind die Prioritäten anhand der Verkehrsmengen auf der Strasse und der Schliesszeiten der Schrankenanlagen festzulegen. Gemäss den Zielen des Regierungsrates für die Legislaturperiode 2005-2008 soll nach der Realisierung des vom Volk gutgeheissenen Bauprojekts "Kreisel Enge" dementsprechend der ebenfalls in der 1. Priorität stehende Übergang "Zollstrasse" in Neuhausen am Rheinfall aufgehoben werden. Ausführungen zu weiteren geplanten Bauwerken im Klettgau und deren Priorisierung sind der Orientierungsvorlage über das neue Bahn- und Buskonzept sowie die Aufhebung der Niveauübergänge im Klettgau vom 16. August 2005 zu entnehmen.

Die Verfügbarkeit von guten Verkehrsverbindungen bestimmt die Standortgunst bzw. die Erreichbarkeit einer Region massgeblich. Sie sind eine wichtige Voraussetzung für das Wachstum und Gedeihen einer Region. Rückläufige Einwohnerzahlen und sinkende Steuereinnahmen im unteren Klettgau lassen deshalb den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen in den Klettgau als geboten erscheinen. Das vorgeschlagene Projekt zur Aufhebung des Niveauübergangs "Zollstrasse" in Neuhausen am Rheinfall ist nach dem gelungenen Bauwerk "Kreisel Enge" ein weiterer Schritt zur Behebung der vorhandenen Defizite bei der Verkehrserschliessung und eine wichtige Voraussetzung für den Halbstundentakt im Regionalverkehr auf der DB-Linie in den Klettgau.

B. Hohe Belastung der Kantonsstrasse H4

Die Zollstrasse in Neuhausen am Rheinflall ist Teil der Kantonsstrasse H4 nach Zürich. Die Verkehrsverbindungen von und nach den benachbarten Zentren Winterthur und Zürich sind heute und in Zukunft sowohl im Bahnverkehr wie auch im Strassenverkehr von grosser Bedeutung. Es ist im vitalen Interesse der Region Schaffhausen, die bestehenden Probleme zu beseitigen, zumal auf diesen Strecken mit ansteigenden Verkehrsfrequenzen zu rechnen ist. Aus den Strategiestudien über die Hochleistungsstrassen im Kanton Zürich vom Juni 2000 und den Netzanalysen 2001 des Bundes für das schweizerische Strassennetz ergibt sich, dass auf den Hochleistungsstrassen in den Agglomerationsräumen Winterthur und Zürich mit starken Verkehrszunahmen und Überlastungen zu rechnen ist. Diese Problematik erstreckt sich auch auf die Strecke Zürich - Bülach - Eglisau - Schaffhausen. Die Kantone Zürich und Schaffhausen sind sich daher darin einig, dass die auch für den Kanton Zürich wichtige Strassenachse H4 dem Bund im Rahmen des Sachplans Verkehr in das Ergänzungsnetz der Strassen mit schweizerischer Bedeutung vorzuschlagen ist.

C. Das Problem Niveauübergang "Zollstrasse" und dessen Behebung

Der Bahnübergang an der Zollstrasse in Neuhausen am Rheinflall ist seit vielen Jahren Gegenstand von politischen Vorstössen, Studien und Abklärungen. Der Bahnübergang Zollstrasse weist einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV 2004) von 14'310 Fahrzeugen auf. Die Barriere ist durchschnittlich während 2,5 Stunden pro Tag geschlossen. Die Schliesszeit erhöht sich bei der Einführung des Halbstundentaktes auf über 4 Stunden. Bei geschlossener Barriere bilden sich auf der Zollstrasse Fahrzeugkolonnen, welche auch zu Staus bei benachbarten Kreuzungen führen. Der beidseitige Rückstau behindert den Verkehr in den angrenzenden Quartieren und insbesondere auch den Verkehrsfluss über die Kreuzung der Zoll-, Rosenberg- und Klettgauerstrasse (Knoten Kreuzstrasse). Neben dem Niveauübergang stellt die heute ohnehin bis zur Kapazitätsgrenze ausgelastete Achse Schaffhauser-/Klettgauerstrasse ein Nadelöhr dar, das im Interesse der Gemeinde Neuhausen am Rheinflall sowie weiterer Gemeinden im Kanton Schaffhausen (insbesondere des Klettgaus) zu beheben ist. Durch die Aufhebung des Niveauübergangs "Zollstrasse" können mit dem vorliegenden Projekt stichwortartig folgende Verbesserungen erzielt werden:

- Eliminierung der Stausituationen beim Bahnübergang
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit am Knoten Kreuzstrasse
- Vermeiden von Wartezeiten für den öffentlichen Verkehr, insbesondere für den Trolleybus
- Schaffen der Voraussetzungen für den Halbstundentakt auf der DB-Linie in den Klettgau
- Reduktion der Lärmbelastung für die Anwohner im Bereich des Projektperimeters, insbesondere bei der Barriere.
- Vorteile für den Ziel- / Quellverkehr für Neuhausen am Rheinflall
- Attraktivierung des Haltepunktes der DB.

Im Zusammenhang mit den Abklärungen zum Projekt Galgenbucktunnel beantragte das Baudepartement dem Bundesamt für Strassen die Prüfung einer Verlängerung des Galgenbucktunnels im Bereich "Enge - Neuhauser Wald - Zoll". Die Bundesbehörden waren indessen in keiner Weise bereit, näher auf eine solche Variante einzugehen. Eine grosse Umfahrlösung bzw. die Kosten eines entsprechenden Tunnels - ohne überwiegende Kostenbeteiligung des Bundes - würde die finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde Neuhausen am Rheinflall und des Kantons übersteigen. Eine entsprechende Variante, welche anstelle der Aufhebung des Niveauübergangs "Zollstrasse" hätte treten können, wurde daher nicht weiter verfolgt.

D. Das Bauprojekt

In der Vergangenheit wurden diverse Lösungsansätze diskutiert, u.a. auch eine Überführung der Zollstrasse über die Bahnlinie der DB (Tieferlegung der Bahn). Eine Kreditvorlage für eine entsprechende Strassenüberführung wurde vor mehr als 30 Jahren abgelehnt. Aufgrund der Riegelwirkung, der Lärmbelästigung, der Attraktivitätsminderung für die beidseits der Zollstrasse liegenden Wohnquartiere, der mangelnden Akzeptanz durch die Anwohner und der städtebaulichen Problematik kommt letztlich keine Überführung, sondern nur eine Unterführung der Zollstrasse unter der Bahnlinie der DB in Frage.

Dem vorliegenden Bauprojekt gingen eine Machbarkeitsstudie sowie ein erweitertes Vorprojekt voraus. Die Unterführung "Zollstrasse" soll an Ort und Stelle der heutigen Kreuzung mit der Bahn erstellt werden. Der Strassenausbau beginnt im Bereich der Strassenkreuzung "Kreuzstrasse" und endet rund 200 m südwestlich des Bahnübergangs. Die Badische Bahnhofstrasse, die Hardstrasse und die Rhenaniastrasse sind im Kreuzungsbereich im Projektpereimeter enthalten. Der Radwegführung und der Schulwegsicherung Zoll-/Rosenbergstrasse wird mit zwei beidseitig der Zollstrasse verlaufenden, separaten Geh-/Radwegen hohe Priorität beigemessen. Die Radwege werden im Richtungsverkehr betrieben. An den Knoten und Übergängen werden Richtungswechsel ermöglicht. Sämtliche Übergänge für Fussgänger und Radfahrer werden gesichert. Die Höherlegung der Bahnlinie der DB bedingt im Übrigen eine Anpassung des Haltepunkts Neuhausen Badischer Bahnhof. Die Verlegung des DB-Haltepunkts und die Höherlegung der Gleisanlage bieten die Möglichkeit zur geringfügigen Korrektur der horizontalen Linienführung und damit die Möglichkeit zur Erhöhung der Geschwindigkeit um 10 km/h für Neigezüge und Normalzüge in diesem Bereich. Zudem können die notwendigen Vorkehrungen für einen Halbstundentakt auf diesem Bahnstreckenabschnitt geschaffen werden. Diese Massnahmen dienen damit dem zentralen Anliegen der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs.

Die Bahnsteiganlage wird nach Norden verschoben und auf die Unterführung Zollstrasse zentriert. Gleichzeitig wird auch die Badische Bahnhofstrasse über die Zollstrasse überführt und neu mit der Hardstrasse verbunden. Dadurch entsteht beim Restaurant "Neue Welt" ein "Bahnhofplatz". Der Nordwest- und Südostteil von Neuhausen am Rheinfall wird in diesem Bereich durch das Unterführungsbauwerk verbunden. Die Gemeinde erhält dadurch eine neue städtebauliche Dimension und ist nicht mehr wie bis anhin durch eine stark belastete Bahndoppelspur getrennt. Der behindertengerechte Zugang zur Bahnsteiganlage ist vollumfänglich gewährleistet. Die Quartierserschliessungen erfolgen im Wesentlichen analog der heutigen Situation.

Mit der neu angeordneten Bahnsteiganlage werden die Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel und die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus verbessert. Der Badische Bahnhof in Neuhausen am Rheinfall wird zu einer eigentlichen Drehscheibe im öffentlichen Verkehr und zu einem Umsteigeknoten zwischen Orts- und Regionalverkehr. Sowohl von den Bushaltestellen "Kreuzstrasse" wie auch von den Bushaltestellen "Neue Welt" ist die Bahnsteiganlage in 60 bis maximal 90 m Fussdistanz erreichbar. Die bestehenden vier Bushaltestellen werden auch im vorliegenden Projekt beibehalten, in der Lage jedoch angepasst. Die bestehenden zwei Bushaltestellen beim Restaurant "Neue Welt" werden infolge des Unterführungsbauwerkes um rund 60 m Richtung Zoll verlegt. Die Bushaltestelle in der Zollstrasse vor der Kreuzstrasse (Seite Alcan-Areal) wird in die Klettgauerstrasse Richtung Schaffhausen verlegt. Die Bushaltestelle auf der Nordseite der Kreuzstrasse wird in ihrer Lage übernommen. Im Rahmen der Vorprojektphase haben Untersuchungen des Verkehrsablaufes am Knoten Kreuzstrasse ergeben, dass für eine Kreisellösung ein Bypass notwendig wäre. Eine solche Lösung ist indessen sowohl aus verkehrstechnischen als auch räumlichen Gründen (Platzverhältnisse) nicht realisierbar. Daher wird der Knoten Kreuzstrasse weiterhin mit einer verkehrsabhängigen Lichtsignalanlage gesteuert.

Die Werkleitungsdichte im Bereich der Zollstrasse ist sehr hoch. Künftig wird die Situation durch das Unterführungsbauwerk Zollstrasse komplexer. Sämtliche Werkleitungen (Mischwasserkanalisation, Gas, Wasser, EKS, GAN, NOK, Swisscom) werden vor Baubeginn der Unterführung in die neben der Zollstrasse liegenden Parzellen umgelegt. Die neu definierten Trassees sind zwingend einzuhalten, damit bei der Erstellung der Baugrubenabschlüsse (Spund- und Rühlwände) keine Leitungen tangiert werden. Damit werden die Voraussetzungen für einen koordinierten Bauablauf der nachfolgenden Arbeiten an der Zollstrasse und den Bahnanlagen geschaffen, um Behinderungen und umfangreiche Provisorien vorzubeugen.

Entlang der Rhenaniastrasse bzw. Zollstrasse wird der vorhandene Ansatz einer Baumreihe fortgesetzt und verstärkt. Die Baumreihe bildet über eine Länge von 150 m bis zum neuen Bahnhofplatz ein gut gestaltetes Grünelement. Die Baumreihe trennt die parallel verlaufenden Zollstrasse und Rhenaniastrasse optisch voneinander ab. Damit wird sowohl der Strassenraum der Zoll- als auch der Rhenaniastrasse für die angrenzenden Mehrfamilienhäuser aufgewertet. Eine weitere Baumreihe ist entlang der Badischen Bahnhofstrasse in Kombination mit Park & Ride-Parkplätzen vorgesehen. Der Landerwerb konzentriert sich auf elf mehrheitlich kleinere Grundstücksabtretungen. Grössere Mutationen mit rund 360 m² betreffen das Alcan-Areal.

Das Vorhaben umfasst Verbesserungen für den Strassenverkehr, den strassengebundenen öffentlichen Verkehr und den Eisenbahnverkehr. In Übereinstimmung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und der DB ist das Vorhaben insgesamt dem Strassenverkehr zuzuordnen und das Ausführungsprojekt daher unter Federführung des Baudepartementes nach kantonalem Strassengesetz abzuwickeln (Art. 35 ff. des Strassengesetzes vom 18. Februar 1980, SHR 725.100). Die DB wird für die eisenbahntechnischen Detailprojekte die Plangenehmigung im vereinfachten Verfahren beim BAV beantragen.

E. Umweltverträglichkeit

Die Zollstrasse (H4) ist eine Hauptverkehrsstrasse und hat die Funktion einer überregionalen Kantonsstrasse. Für Projekte an Hauptverkehrsstrassen ist eine zweistufige Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) notwendig. In einer ersten Phase wurde eine Voruntersuchung für die erste Stufe der Hauptuntersuchung erstellt (Umweltverträglichkeitsbericht vom 13. Januar 2005). Darin wurden die Auswirkungen der Betriebsphase detailliert untersucht. In der zweiten Stufe der Hauptuntersuchung werden später u.a. die Auswirkungen der Bauphasen (Verkehrsumleitungen) auf die Umwelt untersucht. Generell kann gesagt werden, dass die Aufhebung des Niveauübergangs Zollstrasse keine negativen Auswirkungen hat und daher als umweltverträglich einzustufen ist. Die Aufhebung des Niveauübergangs Zollstrasse bietet im Gegenteil die Chance, den gesamten Bereich Zoll-, Hard- und Badische Bahnhofstrasse städtebaulich aufzuwerten und mehr Grünraum vorzusehen. Diese Chance wird im vorliegenden Projekt bestmöglich umgesetzt. Im Rahmen des Vorprojektes wurde ein Gestaltungsplan erarbeitet. Zentrale Bereiche sind die Gestaltung der entstehenden Bahnhofplatzsituation unter Einbezug des Restaurants "Neue Welt". So sind Baumreihen entlang der Zollstrasse und der Badischen Bahnhofstrasse sowie eine neu entstehende Grünfläche vorgesehen. Überdies ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund der Konstruktion mit schallabsorbierenden Wänden im Bereich der Unterführung mit einer Abnahme der Lärmimmissionen gerechnet werden kann. Die Entwässerung wurde entsprechend den gesetzlichen Anforderungen geplant. Durch den neuen Pumpenschacht und die Wannenkonstruktion der Unterführung vermindert sich das Risiko bei Störfällen auf der Strasse erheblich. Der Grundwasserstrom wird durch das Bauwerk nicht gestört.

F. Bauprogramm und Verkehrsumleitung

Während der gesamten Bauzeit sind sowohl der Durchgangsverkehr, die Erreichbarkeit der Quartiere und der öffentliche Verkehr sicherzustellen. Das Bauvorhaben ist in einer möglichst kurzen Bauzeit unter minimaler Beeinträchtigung des Individualverkehrs, des Rad- und Fussverkehrs und des öffentlichen Verkehrs umzusetzen. Bei einer voraussichtlich zwei Jahre dauernden Bauzeit sollten die Bauarbeiten spätestens Ende Oktober 2006 aufgenommen werden können, damit die Unterführung Ende 2008 dem Verkehr übergeben werden kann. Weil auf engem Raum, unter Gewährleistung der lokalen Erschliessungen, ohne weitergehende, zusätzliche Landbeanspruchungen und bei unterschiedlichen Höhenlagen von Strasse und Gleisanlage der DB nicht unter Verkehr gebaut werden kann, wird die Zollstrasse im Abschnitt Kreuzstrasse bis und mit Badische Bahnhofstrasse voraussichtlich ab Ende August 2007 für den Verkehr gesperrt sein. Mit der Umlegung des Verkehrs auf die Badische Bahnhofstrasse Ende August 2007 startet die rund ein Jahr dauernde Hauptbauphase mit der Erstellung der Unterführung, der Aufgänge zu den Perronanlagen und der Perronanlagen. Die Einmündung der Badischen Bahnhofstrasse in die Klettgauerstrasse wird mit einer separaten Linksabbiegespur in Fahrtrichtung Beringen versehen und der betreffende Knoten wird mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet.

Nach Abschluss der rund einjährigen Hauptbauphase wird Ende 2008 die neue Unterführung für den Verkehr freigegeben. Es erfolgen Abschlussarbeiten mit der Erstellung des Bahnhofvorplatzes im Bereich des Restaurants Neue Welt. Mit den Deckbelagseinbauten werden die Bauarbeiten im ersten Halbjahr 2009 abgeschlossen.

G. Kosten

In den folgenden Positionen des Bauprojekts vom 23. April 2004 sind die Ingenieur- und Bauleitungshonorare sowie die Nebenkosten inbegriffen. Die Kostengenauigkeit beträgt $\pm 10\%$. Die Preisbasis des Bauprojektes ist der Monat Dezember 2003. Die Teuerung wird separat berücksichtigt (Produktionskosten-Index des Schweizerischen Baumeisterverbandes, PKI-SBV). Es wird mit folgenden Kosten gerechnet:

1. Trassebau Bahn	Fr.	6,28 Mio.
2. Strassenbau Zollstrasse	Fr.	5,31 Mio.
3. Unterführung Zollstrasse	Fr.	6,53 Mio.
4. Werkleitungsbau	Fr.	4,03 Mio.
5. Verkehrsprovisorien	Fr.	<u>1,85 Mio.</u>
Gesamtkosten	Fr.	24,00 Mio.

Die Kosten werden gemäss einer Vereinbarung unter dem Kanton, der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall und der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die DB, aufgeteilt. Eine Einigung über den Verteilschlüssel konnte nach längeren Verhandlungen erzielt werden, wobei im Kostenbeitrag der Gemeinde die Beiträge der gemeindeeigenen Werke (Kanalisation, Gas, Wasser, Gemeinschaftsantennenanlage) inbegriffen sind. Hinzu kommt, dass die EKS AG, die Nordostschweizerische Kraftwerk AG (NOK) sowie die Swisscom die Kosten für die Verlegung ihrer Anlageteile im Umfang von insgesamt Fr. 1,45 Mio. zu übernehmen haben. Die Kosten werden demnach wie folgt aufgeteilt:

Kanton Schaffhausen	Fr.	9,55 Mio.
Deutschland/DB	Fr.	8,00 Mio.
Gemeinde Neuhausen am Rheinfall	Fr.	5,00 Mio.
Kostenbeitrag EKS, NOK, Swisscom	Fr.	1,45 Mio.

Die vorstehend erwähnte Vereinbarung steht unter dem Vorbehalt, dass die für den Bau des Projektes "Zollstrasse" in Neuhausen am Rheinfall erforderlichen Kredite durch die zuständigen Instanzen des Kantons Schaffhausen und der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall gesprochen werden. Werden die Kredite nicht gesprochen, fällt die Vereinbarung und damit die Realisierung des Bauvorhabens dahin. In den Beschlussentwurf des Kantonsrates ist daher eine Ziffer aufzunehmen, wonach der Beschluss nur in Kraft tritt, falls die Einwohnergemeinde Neuhausen am Rheinfall der Übernahme des vorstehenden Kostenanteils der Gemeinde zustimmt. Das Bauprojekt "Aufhebung Niveauübergang Zollstrasse" ist im Finanzplan 2004-2007 vorgesehen. Als Folge des Beitrags bzw. der Investition des Kantons Schaffhausen in der Höhe von 9,55 Mio. Franken wird die laufende Rechnung während 25 Jahren mit durchschnittlich Fr. 582'000.-- belastet. Dieser Betrag setzt sich aus Abschreibungen von Fr. 382'000.-- sowie bei einem angenommenen Zinssatz von 4 % aus Zinsen auf dem investierten Kapital von durchschnittlich Fr. 200'000.-- pro Jahr zusammen. Die Kosten für den betrieblichen Unterhalt fallen praktisch nicht ins Gewicht. Dagegen ist voraussichtlich in etwa 20-30 Jahren mit einem baulichen Unterhalt in derzeit noch nicht bezifferbarer Höhe zu rechnen.

*Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren*

Die Aufhebung der Niveauübergänge zwischen Bahn und Strasse ist eine Aufgabe, der in den nächsten Jahren zur Verbesserung der Standortqualität der Region für Wohnen und Arbeiten in Etappen und mit klaren Prioritäten nachzukommen ist. Mit der Aufhebung des Niveauübergangs "Enge" wurde ein erster Schritt in diese Richtung hin getan. Als weiterer Schritt unterbreitet Ihnen der Regierungsrat hiermit die Kreditvorlage zur Aufhebung des Niveauübergangs "Zollstrasse" in Neuhausen am Rheinfall. Das Bauprojekt schafft die Grundlage, die Verkehrssituation in Neuhausen am Rheinfall und die Standortqualität namentlich des Klettgaus entscheidend zu verbessern. Insbesondere wird damit eine wichtige Voraussetzung für die Einführung des Halbstundentaktes auf der DB-Linie in den Klettgau erfüllt. Wir beantragen Ihnen daher, auf die Vorlage einzutreten und dem angefügten Beschlussentwurf zuzustimmen.

Schaffhausen, 16. August 2005

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident:
Heinz Albicker

Der Staatsschreiber
Dr. Reto Dubach

**Beschluss
über die Aufhebung des Niveauübergangs "Zollstrasse"
in Neuhausen am Rheinflall**

Beilage 1

vom

*Der Kantonsrat Schaffhausen
beschliesst:*

I.

¹ Für die Aufhebung des Niveauübergangs "Zollstrasse" in Neuhausen am Rheinflall wird ein Kredit von Fr. 9'550'000.-- bewilligt.

² Der Kredit basiert auf einer Kostenbasis vom Dezember 2003. Er wird den bis zur Fertigstellung der Baute veränderten Baukosten gemäss Produktionskosten-Index des Schweizerischen Baumeisterverbandes (PKI-SBV) angepasst.

³ Der Investitionskredit wird innert 25 Jahren abgeschrieben.

II.

¹ Dieser Beschluss tritt unter Vorbehalt von Absatz 2 nach der Annahme durch das Volk in Kraft.

² Der Beschluss tritt nur in Kraft, falls die Einwohnergemeinde Neuhausen am Rheinflall der Übernahme ihres Kostenanteils von Fr. 5'000'000.-- zustimmt.

³ Der Beschluss ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die kantonale Gesetzessammlung aufzunehmen.

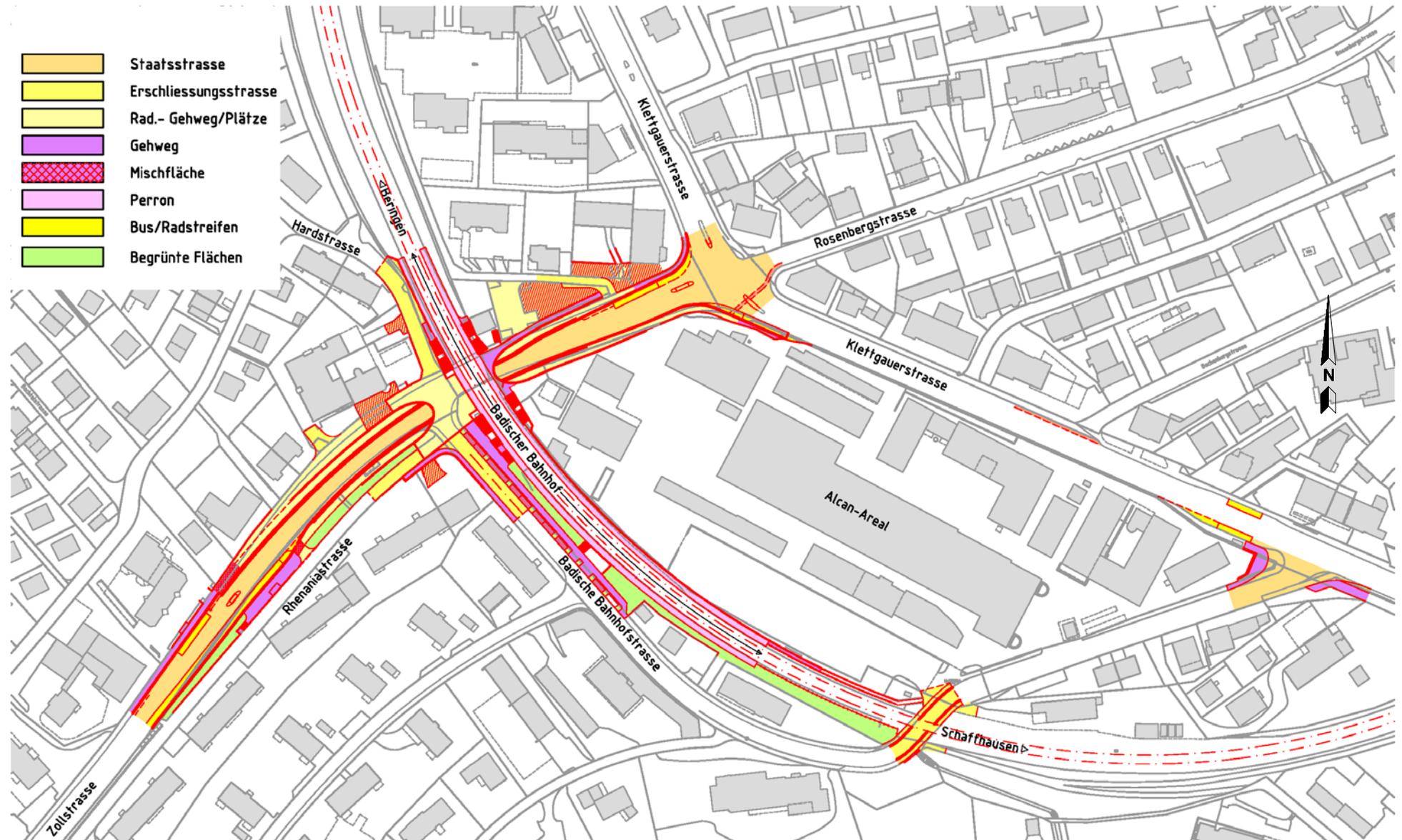
Schaffhausen,

Im Namen des Kantonsrates
Die Präsidentin:

Die Sekretärin:

Aufhebung Niveauübergang Zollstrasse Neuhausen am Rheinflall

Übersicht 1 : 2000



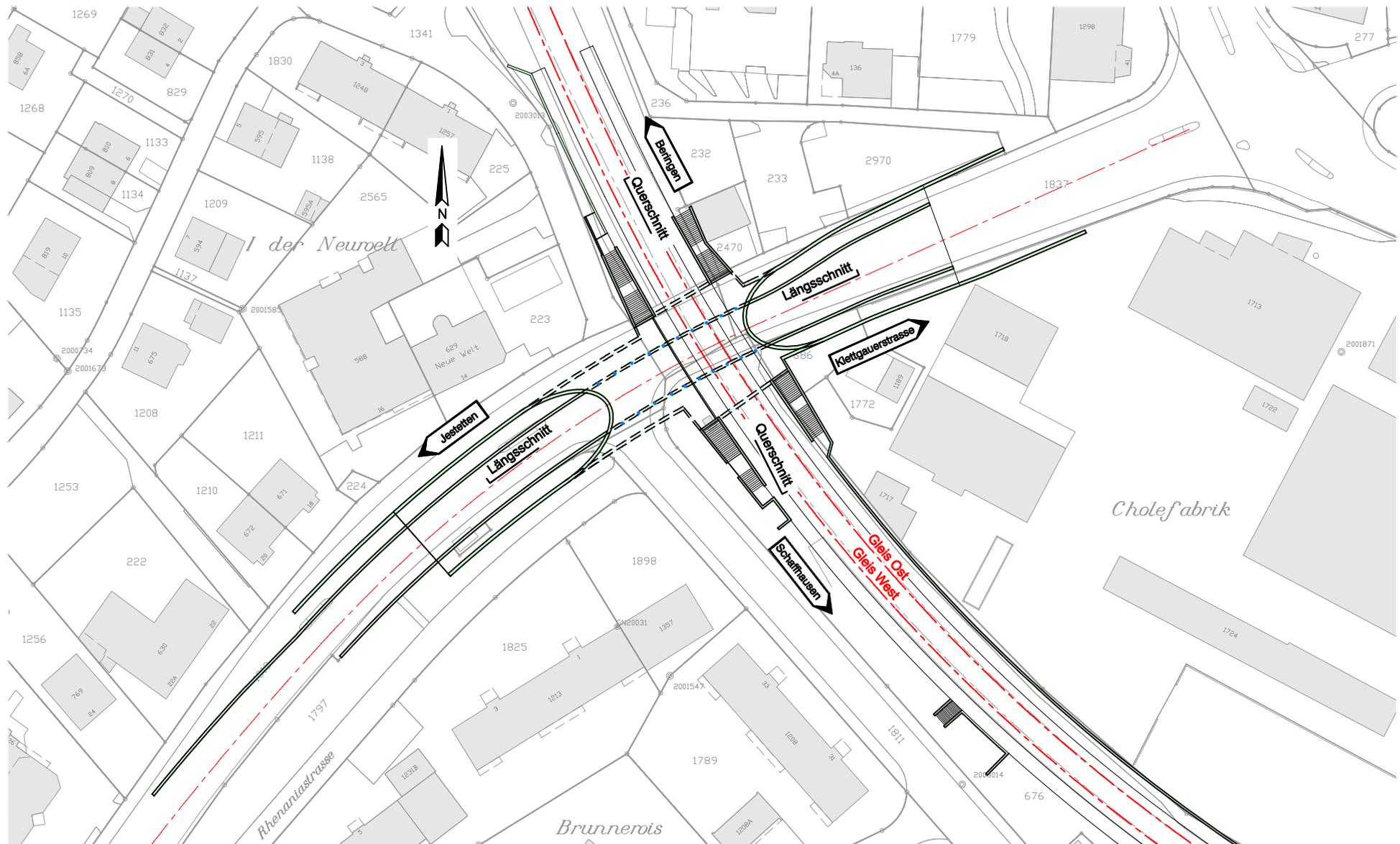
Aufhebung Niveauübergang Zollstrasse Neuhausen am Rheinfl

Gestaltung 1 : 1000



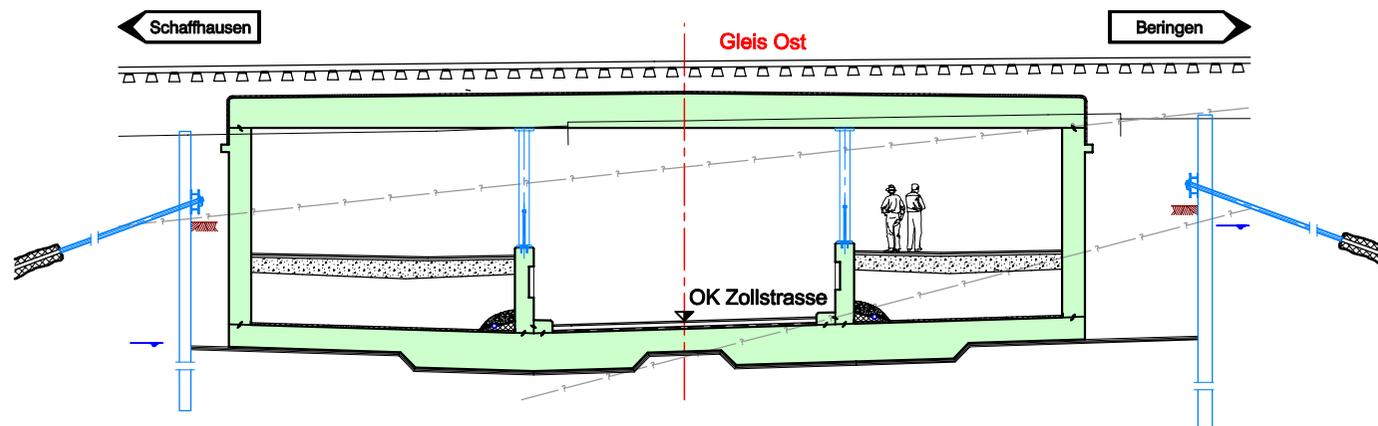
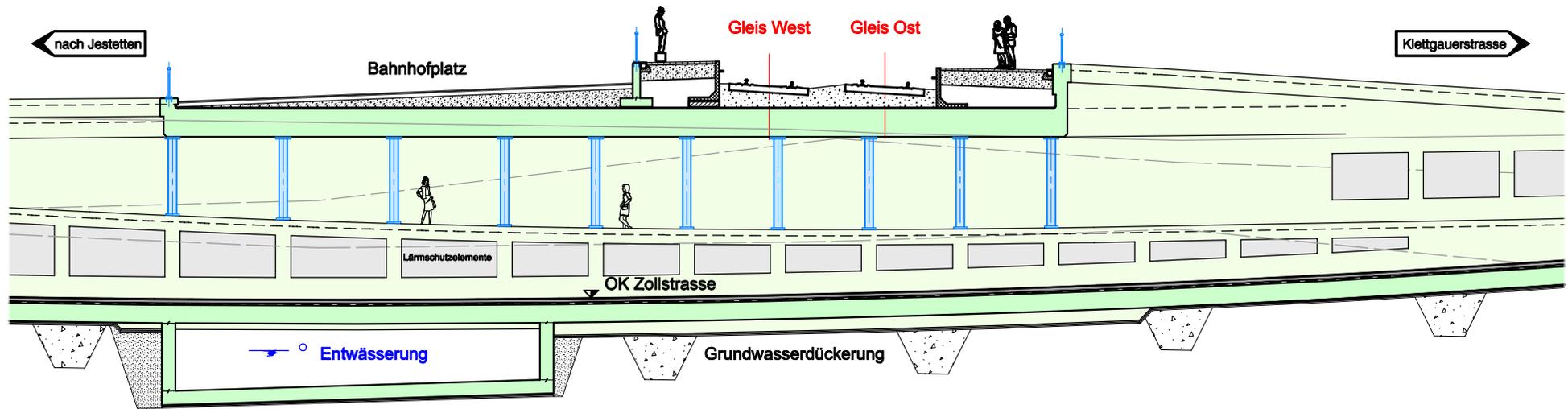
Aufhebung Niveauübergang Zollstrasse Neuhausen am Rheinflall

Situation Unterführung 1 : 1000



Aufhebung Niveauübergang Zollstrasse Neuhausen am Rheinflall

Längs- und Querschnitt 1 : 200



Aufhebung Niveauübergang Zollstrasse Neuhausen am Rheinflall

Beilage 6

Photomontage

