

Schaffhauser Abstimmungs-Magazin

zur Volksabstimmung
vom 25. September 2011

Volksinitiative «Schluss mit Steuerprivilegien für ausländische Millionäre (Abschaffung der Pauschalsteuer)»

Beschluss über die Bewilligung eines Rahmenkredites für den Bau der S-Bahn Schaffhausen

Volksinitiative «Schluss mit Steuerprivilegien für ausländische Millionäre (Abschaffung der Pauschalsteuer)»

In Kürze	Seite 2
Zur Sache	Seite 4
Erwägungen des Kantonsrates	Seite 9
Text der Initiative / Argumente des Initiativkomitees	Seite 10
Text des Gegenvorschlages	Seite 11

Beschluss über die Bewilligung eines Rahmenkredites für den Bau der S-Bahn Schaffhausen

In Kürze	Seite 13
Zur Sache	Seite 17
Erwägungen des Kantonsrates	Seite 36
Beschluss des Kantonsrates	Seite 39

Volksinitiative «Schluss mit Steuerprivilegien für ausländische Millionäre (Abschaffung der Pauschalsteuer)»

Die am 9. November 2010 mit 1'049 gültigen Unterschriften eingereichte Volksinitiative verlangt die Aufhebung von Art. 15 Abs. 2 des Gesetzes über die direkten Steuern und damit die Abschaffung der «Besteuerung nach dem Aufwand», die vereinfachend auch «Pauschalsteuer» genannt wird. Der Kantonsrat und der Regierungsrat lehnen dies ab. Sie schlagen vor, dem Gegenvorschlag zuzustimmen, mit dem die Voraussetzungen für die Aufwandbesteuerung von in der Schweiz nicht erwerbstätigen ausländischen Staatsangehörigen im Steuergesetz genauer definiert und verschärft werden.

Die Aufwandbesteuerung wurde in der Schweiz vor rund 150 Jahren im Interesse des Tourismus und der Volkswirtschaft eingeführt. Sie gilt auch bei der direkten Bundessteuer. Neben fiskalischen Effekten hat sie vor allem erhebliche volkswirtschaftliche Auswirkungen. Aktuelle Studien schätzen, dass gesamtschweizerisch zwischen 20'000 und 30'000 Vollzeitstellen in direktem Zusammenhang mit der Aufwandbesteuerung stehen. Dies bewirkt Zusatzeinnahmen sowohl für die betroffenen Beschäftigten als auch für den Staat (Steuern und Sozialabgaben). Die

Aufwandbesteuerung stellt daher einen wichtigen wirtschaftlichen Faktor für das Gewerbe dar und trägt im internationalen Steuerwettbewerb erheblich zur Standortattraktivität der Schweiz bei. Ausländische Staaten kennen ähnliche Regelungen.

Der Kanton Schaffhausen hat 1956 mit der Abschaffung des damaligen Holdingprivilegs bereits einmal sehr nachteilige Erfahrungen gemacht, weil in der Folge die überwiegende Mehrheit der damals zahlreichen Holdinggesellschaften innert kürzester Zeit den Kanton verliessen. Steuerausfälle waren die Folge. Das ein paar Jahre später wieder eingeführte Holdingprivileg kam zu spät, der Schaden war angerichtet und eine Mitursache für den wirtschaftlichen Niedergang des Kantons Ende des letzten Jahrhunderts. Es wäre kurzfristig, den gleichen Fehler wieder zu begehen, umso mehr, als der Bund und alle Kantone mit Ausnahme von Zürich die Aufwandbesteuerung nach wie vor kennen. Die Stimmberechtigten des Kantons Glarus haben an der Landsgemeinde vom 1. Mai 2011 und die Thurgauerinnen und Thurgauer in der Volksabstimmung vom 15. Mai 2011 die Abschaffung abgelehnt.

Der Kantonsrat empfiehlt Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, die Volksinitiative abzulehnen und der Änderung des Gesetzes über die direkten Steuern (Gegenvorschlag zur Volksinitiative Abschaffung der Pauschalsteuer) zuzustimmen. Damit werden die Voraussetzungen für die Besteuerung nach dem Aufwand zeitgemäss geregelt, ohne gewichtige Steuerzahlerinnen und Steuerzahler aus dem Kanton zu vertreiben, wie das die Initiative in Kauf nimmt.

1. Ausgangslage

Die am 9. November 2010 mit 1'049 gültigen Unterschriften eingereichte Volksinitiative verlangt die Aufhebung von Art. 15 Abs. 2 des Gesetzes über die direkten Steuern und damit die Abschaffung der «Besteuerung nach dem Aufwand», die vereinfachend auch «Pauschalsteuer» genannt wird. Der Kantonsrat und der Regierungsrat lehnen dies ab. Sie schlagen vor, dem Gegenvorschlag zuzustimmen, mit dem die Voraussetzungen für die Aufwandbesteuerung im Steuergesetz genauer definiert werden.

Die Aufwandbesteuerung besteht in der Schweiz seit 1862, als der Kanton Waadt diese Besteuerungsart im Interesse des Tourismus und der Volkswirtschaft einführte. In unserem Kanton wurde diese Möglichkeit 1983 geschaffen. Auch die direkte Bundessteuer sieht die Aufwandbesteuerung vor.

Die Aufwandbesteuerung hat neben fiskalischen Effekten vor allem erhebliche volkswirtschaftliche Auswirkungen. Aktuelle Studien schätzen, dass gesamtschweizerisch zwischen 20'000 und 30'000 Vollzeitstellen in direktem Zusammen-

hang mit der Aufwandbesteuerung stehen. Dies bewirkt Zusatzeinnahmen sowohl für die betroffenen Beschäftigten als auch für den Staat (Steuern und Sozialabgaben). Die Aufwandbesteuerung stellt daher einen wichtigen wirtschaftlichen Faktor für das Gewerbe dar und trägt im internationalen Steuerwettbewerb ebenfalls erheblich zur Standortattraktivität bei. Neben anderen Faktoren beeinflussen auch die steuerlichen Rahmenbedingungen den Entscheid ausländischer Staatsangehöriger zur Wohnsitznahme in der Schweiz und im Kanton massgeblich. Verschiedene andere Staaten kennen ähnliche Regelungen.

Im Kanton Schaffhausen unterlagen Ende 2010 fünf Steuerpflichtige der Aufwandbesteuerung, was zu Kantons- und Gemeindesteuern in der Höhe von rund 360'000 Franken führte.

2. Die Aufwandbesteuerung im Detail

Die Aufwandbesteuerung kann von Personen beansprucht werden, die erstmals oder nach mindestens zehnjähriger Landesabwesenheit in

die Schweiz zuziehen und hier keine Erwerbstätigkeit ausüben. Das gilt sowohl für Schweizerinnen und Schweizer als auch für ausländische Staatsangehörige. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, besteht ein Rechtsanspruch, im Zuzugsjahr nach dem Lebensaufwand besteuert zu werden. Eine über das Ende des Zuzugsjahrs hinausgehende Aufwandbesteuerung ist ausschliesslich für in der Schweiz nicht erwerbstätige Personen mit ausländischer Staatsangehörigkeit vorgesehen.

Der Begriff «Aufwandbesteuerung» leitet sich davon ab, dass der weltweite Lebensaufwand der Anspruchssteller die Bemessungsgrösse der Besteuerung darstellt. Weil die Lebenshaltungskosten schwierig zu beziffern sind, wird eine Behelfsgrösse herangezogen. Die Bemessung der Aufwandsteuer hat zurzeit mindestens dem Fünffachen des Mietzinses oder des Mietwerts der eigenen Wohnung oder dem Doppelten des Pensionspreises für Unterkunft und Verpflegung zu entsprechen. Dabei wird die Steuer ohne Abzüge aufgrund des ordentlichen Einkommenssteuertarifs berechnet. Das steuerbare Vermögen beträgt mindestens das Zwanzigfache des steuerbaren Einkommens.

Die Steuerlast darf jedoch nicht tiefer sein als diejenige, die bei ordentlicher Besteuerung der aus Schweizer Quellen stammenden Einkünfte und Vermögenswerte der betroffenen Person resultieren würde (sogenannte Kontrollrechnung).

Dass bei dieser Kontrollrechnung nur die aus Schweizer Quellen stammenden Einkünfte und Vermögen berücksichtigt werden, hängt damit zusammen, dass die ihm Ausland erzielten Einkünfte und Vermögen häufig nicht der Besteuerung in der Schweiz unterliegen. So behalten sich praktisch alle Staaten vor, dass Grundeigentum und die Erträge daraus dort besteuert werden, wo das Grundeigentum liegt. Ähnlich ist es bei anderen Einkommen und Vermögen. Wer beispielsweise im Kanton einen Geschäftsbetrieb hat, ist dafür im Kanton steuerpflichtig, auch wenn er gar nicht im Kanton wohnt. Er gilt als «wirtschaftlich» dem Kanton zugehörig und wird deshalb für den Geschäftsbetrieb im Kanton besteuert. Ähnliche Regelungen haben auch andere Staaten, indem sie bestimmte Einkünfte und Vermögen unabhängig vom Wohnsitz der steuerpflichtigen Person am Ursprungs-ort besteuern. Um zu vermeiden, dass die gleichen Einkünfte und

Vermögen in mehreren Staaten besteuert werden, hat die Schweiz mit zahlreichen Staaten sogenannte «Doppelbesteuerungsabkommen» abgeschlossen, die das ausschliessen. Die Aufwandbesteuerung hat deshalb sowohl für die steuerpflichtigen Ausländerinnen und Ausländer als auch für die Steuerverwaltung den grossen Vorteil, dass die Steuerbemessung einfach ist. Trotzdem ist sichergestellt, dass die aus Schweizer Quellen stammenden Einkünfte und Vermögen versteuert werden.

3. Den gleichen Fehler nicht zweimal machen

Im Kanton Zürich wurde die Aufwandbesteuerung bei den Staats- und Gemeindesteuern in der Volksabstimmung vom 8. Februar 2009 abgeschafft. In der Zwischenzeit ist nach offiziellen Mitteilungen die Hälfte der nach Aufwand besteuerten Personen aus dem Kanton Zürich weggezogen. Neben Steuerausfällen sind die damit verbundenen volkswirtschaftlich nachteiligen Folgen zu beklagen. In Schaffhausen ist zwar die Zahl der nach Aufwand besteuerten Personen klein. Dennoch dürften nachteilige Folgen eintreten.

Mit Ausnahme von Zürich kennen unsere Nachbarkantone die Aufwandbesteuerung ebenfalls. Die Stimmberechtigten des Kantons Thurgau haben in der Volksabstimmung vom 15. Mai 2011 die Abschaffung der Pauschalbesteuerung abgelehnt, wie das auch die Landsgemeinde des Kantons Glarus am 1. Mai 2011 getan hat. Das mit der allfälligen Abschaffung ausgesandte Signal würde vor allem die Standortattraktivität des Kantons Schaffhausen erheblich beeinträchtigen und sich nicht nur auf die Pauschalbesteuerung beschränken. Ein solches Signal stünde im Widerspruch zu den Bemühungen, den Kanton Schaffhausen als Wohn- und Wirtschaftsstandort zu stärken. Es ist in den letzten Jahren mit grossen Anstrengungen und zahlreichen Massnahmen gelungen, nach den hohen Arbeitsplatzverlusten Ende des letzten Jahrhunderts und der damit verbundenen Stagnation und Überalterung der Kantonsbevölkerung den Trend umzukehren. Wir haben erstmals seit mehreren Jahren wieder ein mässiges Bevölkerungswachstum. Im Kanton konnten rund 3'000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden; auch wird im Kanton wieder gebaut. Es wäre falsch, diese Entwicklung aufs Spiel zu setzen und

Personen, die trotz Aufwandbesteuerung sehr hohe Steuerleistungen erbringen, aus dem Kanton zu vertreiben. Dies umso mehr, als der Kanton Schaffhausen bereits einschlägige negative Erfahrungen gemacht hat: Bei der Revision des Steuergesetzes 1956 wurde die Steuerbelastung der Holdinggesellschaften, mit dem Argument der Steuergerechtigkeit, auf das Niveau der Steuern für die übrigen juristischen Personen angehoben. In kurzer Zeit sind darauf praktisch alle Holdinggesellschaften abgewandert. 1964 wurde das Holdingprivileg zwar wieder eingeführt, der Schaden war aber angerichtet und die Gesellschaften kamen nicht zurück. Das war eine Mitursache für den wirtschaftlichen Niedergang des Kantons Ende des letzten Jahrhunderts. Solche Fehler lassen sich nicht wie eine Fehlbuchung ohne Nachteil stornieren. Es wäre unklug, den gleichen Fehler noch einmal zu machen.

4. Gegenvorschlag

Hauptsächliche Argumente der Initianten für die Abschaffung der Besteuerung nach dem Aufwand sind die Steuergerechtigkeit bzw. die

Verfassungsmässigkeit dieser besonderen Besteuerungsart. Diese Argumente sind unzutreffend. Die Aufwandbesteuerung stützt sich auf ein überwiegendes öffentliches Interesse und ist verfassungskonform. Sie tastet keine verfassungsmässigen Garantien an.

Auf der anderen Seite ist nicht zu übersehen, dass gegenüber der Aufwandbesteuerung Vorbehalte bestehen. Dies dürfte in erster Linie darauf zurückzuführen sein, dass die Besteuerung nach dem Aufwand trotz der vorstehend genannten Umstände als eine ungerechtfertigte Privilegierung ausländischer Personen betrachtet wird. Dem ist Rechnung zu tragen. Die Lösung kann jedoch nicht darin bestehen, dass die Aufwandbesteuerung, deren Beitrag zur Standortattraktivität der Schweiz wie auch des Kantons Schaffhausen sich nicht bestreiten lässt, aufgehoben wird. Vielmehr ist deren Anwendung durch entsprechende gesetzliche Regeln zu verbessern. Aus diesem Grund legt der Kantonsrat einen Gegenvorschlag vor, der vorsieht, die Mindestlimite für den weltweiten Aufwand bei den Kantons- und Gemeindesteuern auf das Siebenfache des Mietzinses bzw. des

Mietwerts oder auf das Dreifache des Pensionspreises für Unterkunft und Verpflegung zu erhöhen und neu gesetzlich eine minimale Bemessungsgrundlage für ein Einkommen von 400'000 Franken festzulegen. Im Weiteren soll das steuerbare Vermögen auf das 20-fache des steuerbaren Einkommens, das heisst mindestens 8 Mio. Franken, gesetzlich verankert werden. Schliesslich soll für Altfälle eine Übergangsfrist von 5 Jahren festgelegt werden, um den jetzt pauschal besteuerten Steuerpflichtigen eine angemessene Frist einzuräumen, sich auf die neuen Regelungen einzustellen.

Die Diskussion im Kantonsrat verlief kontrovers. Die Befürworterinnen und Befürworter der Initiative bezweifelten die Verfassungsmässigkeit dieser auch im Bundesrecht vorgesehenen Besteuerungsart und vertraten die Ansicht, die volkswirtschaftlichen Aspekte dieser Besteuerungsart würden ins «Reich der Märchen» gehören. Zudem seien die allfälligen Steuerausfälle geringfügig und der Wegzug von nach Aufwand besteuerten Personen würde rasch wettgemacht durch «andere reiche Steuerzahler». Sie konnten auch dem Gegenvorschlag nicht zustimmen. Die Gegnerinnen und Gegner der Initiative sprachen sich demgegenüber für den Gegenvorschlag aus und wiesen insbesondere darauf hin, dass gerade die Erfahrung im Kanton Zürich die negativen Auswirkungen aufzeige, indem innert kurzer Zeit nach der Abschaffung fast die Hälfte aller nach Aufwand besteuerten Personen den Kanton verlassen habe. Im Gegensatz zu einzelnen Zürcher Gemeinden mit sehr günstigen steuerlichen Verhältnissen und ausgezeichneten Wohnlagen könne der Kanton Schaffhausen nicht damit rechnen, diese Steuerzahlerinnen und -zahler durch Zuzüge zu ersetzen. Zudem werde mit der allfälligen Abschaffung ein negatives Signal ausgesandt, mit dem sich der Kanton unnötigerweise

und in einer schwierigen finanziellen Situation selber schade.

Der Kantonsrat beschloss mit 29 gegen 20 Stimmen, die Volksinitiative «Schluss mit Steuerprivilegien für ausländische Millionäre (Abschaffung der Pauschalsteuer)» den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zur Ablehnung zu empfehlen, und stimmte mit 29 gegen 5 Stimmen dem Gegenvorschlag zu.

Der Kantonsrat empfiehlt Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, die Volksinitiative «Schluss mit Steuerprivilegien für ausländische Millionäre (Abschaffung der Pauschalsteuer)» abzulehnen und der Änderung des Gesetzes über die direkten Steuern (Gegenvorschlag zur Volksinitiative Abschaffung der Pauschalsteuer) zuzustimmen. Damit werden die Voraussetzungen für die Besteuerung nach dem Aufwand zeitgemäss geregelt, ohne gewichtige Steuerzahlerinnen und Steuerzahler aus dem Kanton zu vertreiben, wie das die Initiative in Kauf nimmt.

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:
Christian Heydecker

Die Sekretärin:
Erna Frattini

Argumente des Initiativkomitees

Text der Initiative

«Art. 15 Absatz 2 des Gesetzes über die direkten Steuern vom 20. März 2000 [SHR 641.100] wird aufgehoben.»

Vor gut zweieinhalb Jahren hat das Zürcher Stimmvolk die Besteuerung nach Aufwand, die sogenannte Pauschalsteuer, abgeschafft. Heute, nachdem 2010 in Zürich das 1. Jahr ohne Pauschalsteuer abgelaufen ist, wissen wir, dass unser Nachbaranton damit nicht weniger, sondern mehr Steuereinnahmen hat als vorher. Die SP, Gewerkschaften und AL haben 2009 eine Volksinitiative lanciert, welche die Abschaffung der ungerechten Pauschalsteuer auch im Kanton Schaffhausen verlangt. Ziel der Initiative ist es, dass ausnahmslos alle Personen, die hier wohnen, nach ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit besteuert werden. So steht es denn auch in der Bundesverfassung. Im Klartext heisst das: Wer viel verdient und viel auf der hohen Kante hat, soll auch dementsprechend mehr Steuern zahlen als Otto Normalverbraucher. Dass für reiche Ausländer, die angeben, in der Schweiz nicht zu arbeiten, eine Ausnahme gemacht wird, widerspricht somit der

Bundesverfassung und ist nicht akzeptabel. Die SP-AL-Fraktion verlangte daher vom Kantonsrat die Zustimmung zur Volksinitiative auf Abschaffung der Pauschalsteuer. Dazu kommt, dass seit jeher im Kanton Schaffhausen die Pauschalsteuer mit momentan nur gerade 5 Steuerdossiers und einem Steuerertrag von ca. 360'000 Franken praktisch bedeutungslos ist. Die neusten Erfahrungen aus dem Kanton Zürich zeigen sodann, dass bei einer Aufhebung der Pauschalsteuer und einem allfälligen dadurch verursachten Wegzug einer begüterten Person die Lücke sofort wieder gefüllt wird und dabei durch die ordentliche Besteuerung Mehreinnahmen entstehen. Auch unsere Wirtschaftsförderung ist nicht betroffen, da es nur um Ausländer geht, die hier nicht berufstätig sind. Arbeitsplätze werden nicht gefährdet. Die Bevorzugung einer kleinen Minderheit reicher Ausländer untergräbt die Steuermoral der einheimischen Bevölkerung; sie benachteiligt und diskriminiert die guten Steuerzahler mit Schweizer Pass. Die Initianten wollen keine Scheingerechtigkeit, sondern ein starkes Zeichen für echte Steuergerechtigkeit, die bei den reichen Ausländern nicht Halt macht und dem Kanton keinerlei finanzielle Einbussen beschert.

Gesetz über die direkten Steuern (Gegenvorschlag zur Volksinitiative Abschaffung der Pauschalsteuer)

Änderung vom 9. Mai 2011

Der Kantonsrat Schaffhausen

beschliesst als Gesetz:

I.

Das Gesetz über die direkten Steuern vom 20. März 2000¹⁾ wird wie folgt geändert:

Art. 15 Abs. 2a (neu), 2b (neu), 3 und 4

^{2a} Die Steuer vom Einkommen wird nach dem weltweiten Aufwand der steuerpflichtigen Person und deren Familie bemessen und nach dem ordentlichen Steuertarif (Art. 38) berechnet; der massgebliche Aufwand entspricht wenigstens dem siebenfachen Betrag des Mietzinses oder des Eigenmietwertes bzw. dem dreifachen Betrag des Pensionspreises für Unterkunft und Verpflegung, wenigstens jedoch 400'000 Franken.

^{2b} Die Steuer vom Vermögen wird nach einem Vermögen bemessen, das dem zwanzigfachen Aufwand nach Abs. 2a entspricht, und nach dem ordentlichen Steuertarif (Art. 49) berechnet.

³ Die Steuer nach dem Aufwand muss insgesamt aber mindestens gleich hoch angesetzt sein wie die nach den ordentlichen Steuertarifen berechnete Steuer vom gesamten Bruttobetrag:

- a) des in der Schweiz gelegenen unbeweglichen Vermögens und von dessen Einkünften;
- b) der in der Schweiz gelegenen Fahrnis und von deren Einkünften;
- c) des in der Schweiz angelegten beweglichen Kapitalvermögens, mit Einschluss der grundpfändlich gesicherten Forderungen, und von dessen Einkünften;

- d) der in der Schweiz verwerteten Urheberrechte, Patente und ähnlichen Rechte und von deren Einkünften;
- e) der Ruhegehälter, Renten und Pensionen, die aus schweizerischen Quellen fließen;
- f) der Einkünfte, für die die steuerpflichtige Person aufgrund eines von der Schweiz abgeschlossenen Abkommens zur Vermeidung der Doppelbesteuerung gänzlich oder teilweise Entlastung von ausländischen Steuern beansprucht.

⁴ Der Regierungsrat erlässt die zur Erhebung der Steuer nach dem Aufwand erforderlichen Vorschriften. Er kann eine von den Abs. 2a bis 3 abweichende Steuerbemessung und Steuerberechnung vorsehen, wenn dies erforderlich ist, um den in den Abs. 1 und 2 erwähnten Steuerpflichtigen die Entlastung von den Steuern eines ausländischen Staates zu ermöglichen, mit dem die Schweiz ein Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung abgeschlossen hat.

II.

Für Personen ohne Schweizer Bürgerrecht, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes nach dem Aufwand besteuert werden, gilt während fünf Jahren weiterhin Art. 15 des bisherigen Rechts.

III.

¹ Dieser Gegenvorschlag zur Volksinitiative "Abschaffung der Pauschalsteuer" wird zusammen mit der Volksinitiative nach dem Verfahren gemäss Art. 30 der Kantonsverfassung zur Abstimmung unterbreitet. Vorbehalten bleibt ein allfälliger Rückzug der Volksinitiative.

² Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten.

³ Dieses Gesetz ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die kantonale Gesetzessammlung aufzunehmen.

Schaffhausen, 9. Mai 2011

Im Namen des Kantonsrates
Der Präsident:
Christian Heydecker

Die Sekretärin:
Erna Frattini

Fussnoten:

- 1) SHR 641.100.

Beschluss über die Bewilligung eines Rahmenkredites für den Bau der S-Bahn Schaffhausen

Der Fäsenstaubtunnel als Bestandteil der Nationalstrasse A4 hat seine Kapazitätsgrenzen bald erreicht. Verkehrszählungen zeigen: Es sind vor allem die Schaffhauserinnen und Schaffhauser, die den Tunnel an seine Kapazitätsgrenzen bringen und nicht der zunehmende Transitverkehr. Da in absehbarer Zeit kein zweiter Fäsenstaubtunnel zur Verfügung stehen wird, sind Verbesserungen der Verkehrssituation in der Agglomeration Schaffhausen nur mit dem Agglomerationsprogramm möglich und es sind die vorhandenen Kapazitäten auf Schiene und Strasse besser zu nutzen. Das Programm Agglomerationsverkehr Schaffhausen umfasst eine umfangreiche Liste von Infrastrukturmassnahmen, mit denen die bestehende Verkehrsinfrastruktur auf das angestrebte Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum hin optimiert und verbessert werden soll. Zudem soll die Entwicklung von Siedlung und Verkehr besser aufeinander abgestimmt werden. Insgesamt soll vom erwarteten Mehrverkehr in den kommenden Jahren die Hälfte vom öffentlichen Verkehr übernommen werden. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, sind umfangreiche Massnahmen und Ergänzungen am bestehenden Fahrplanangebot und

an der bestehenden Schieneninfrastruktur erforderlich. Deshalb ist die S-Bahn Schaffhausen das Kernstück des Agglomerationsprogramms.

Die S-Bahn Schaffhausen bringt

- den Halbstundentakt auf allen Bahnlinien und für alle Bahnstationen im Kanton Schaffhausen
- den Viertelstundentakt im Berufsverkehr im Agglomerationskerngebiet rund um Schaffhausen und Neuhausen am Rheinflall und für alle Entwicklungsschwerpunkte
- die Verknüpfung regionaler Bahnlinien zu Durchmesserlinien ohne Umsteigen im Bahnhof Schaffhausen und bessere Anschlüsse zwischen Bahn und Bus
- die Einführung des Rendez-vous-Prinzips im Bahnhof Schaffhausen mit Anschluss auf alle übrigen Bahnlinien
- modernes, klimatisiertes und behindertengerechtes Rollmaterial auf allen S-Bahnlinien
- die Modernisierung sowie den Aus- und Neubau von Bahnhöfen und Bahnhaltestellen in Schaffhausen, Beringen, Neuhausen am Rheinflall, Thayngen und Herblingen
- mehr elektrische und moderne Züge im Klettgau, die weniger

Lärm verursachen, weniger Schadstoffe ausstossen und einen kostengünstigeren Betrieb ermöglichen.

Damit die S-Bahn Schaffhausen aus einer Hand und möglichst wirtschaftlich betrieben werden kann und die Züge im Ost-West-Verkehr über Schaffhausen hinaus in den Klettgau durchgebunden werden können, muss die Strecke der DB zwischen Erzingen und Schaffhausen elektrifiziert werden. Es wird mit diesem Vorhaben auch ein Postulat erfüllt, das der Kantonsrat am 12. Juni 2006 mit 64 zu 0 Stimmen an den Regierungsrat überwiesen hat. Zusätzlich ist der Bau neuer Haltestellen Bestandteil der S-Bahn Schaffhausen. Im Zentrum von Neuhausen am Rheinflall ist beim Industrieplatz auf der SBB-Linie nach Bülach und Zürich eine neue Bahnhaltestelle für die Züge der Zürcher S-Bahn vorgesehen, die den Rheinflall für den wachsenden Freizeitverkehr und den Entwicklungsschwerpunkt beim SIG-Areal besser erschliesst. Ebenso ist in Beringen im Zusammenhang mit den baureifen Wohnzonen und dem Entwicklungsschwerpunkt im Beringerfeld auf der DB-Linie zwischen Erzingen und Schaffhausen eine neue Bahnhaltestelle vorgesehen, die zukünftig zu Berufsverkehrszeiten im Viertelstun-

dentakt bedient wird. Die heute unattraktive Infrastruktur der Bahnstation Herblingen soll mit Blick auf den Entwicklungsschwerpunkt im Herblingertal parallel zur Verdichtung des Bahnangebots im Viertelstundentakt nach Thayngen optimiert, aufgewertet und behindertengerecht ausgebaut werden. Im Zusammenhang mit dem Entwicklungsschwerpunkt in Thayngen ist der Ausbau und die Modernisierung des Bahnhofs Thayngen mit schienenfreien und behindertengerechten Perronzugängen, Perronverlängerungen und -erhöhungen sowie die Verlängerung der geplanten Unterführung für die Bahnbenützer ins südliche Industrieareal vorgesehen. In Ergänzung zur sich im Bau befindenden Modernisierung des Bahnhofs Jestetten muss für die S-Bahn Schaffhausen in Jestetten ein Wendegleis erstellt werden, damit die Züge auf der SBB-Linie, die Neuhausen am Rheinflall und die neue Bahnhaltestelle Neuhausen Zentrum im Viertelstundentakt bedienen, dort gewendet werden können und den übrigen Verkehr auf dieser Strecke nicht behindern. Zusätzliche Kapazitäten müssen auch im Bahnhof Schaffhausen geschaffen werden, wo eine weitere Perronkante und Gleisverbindung entlang der Spitalstrasse beim Gleis 6 erforderlich ist,

damit sämtliche Züge ein- und ausfahren sowie anhalten können und die Anschlüsse auf weiterführende Linien gewährleistet sind.

Mit Gesamtinvestitionen des Bundes, des Kantons und der Gemeinden von rund 75 Millionen Franken können in den nächsten Jahren die Voraussetzungen für das neue Angebotskonzept geschaffen werden. An diese Gesamtinvestitionen hat der Kanton einen Beitrag von 45,85 Millionen Franken zu leisten. Den Rest übernehmen mit 15,32 Millionen Franken der Bund und mit 13,69 Millionen Franken die Gemeinden, gestützt auf das neue Gesetz über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur vom 6. Juni 2011.

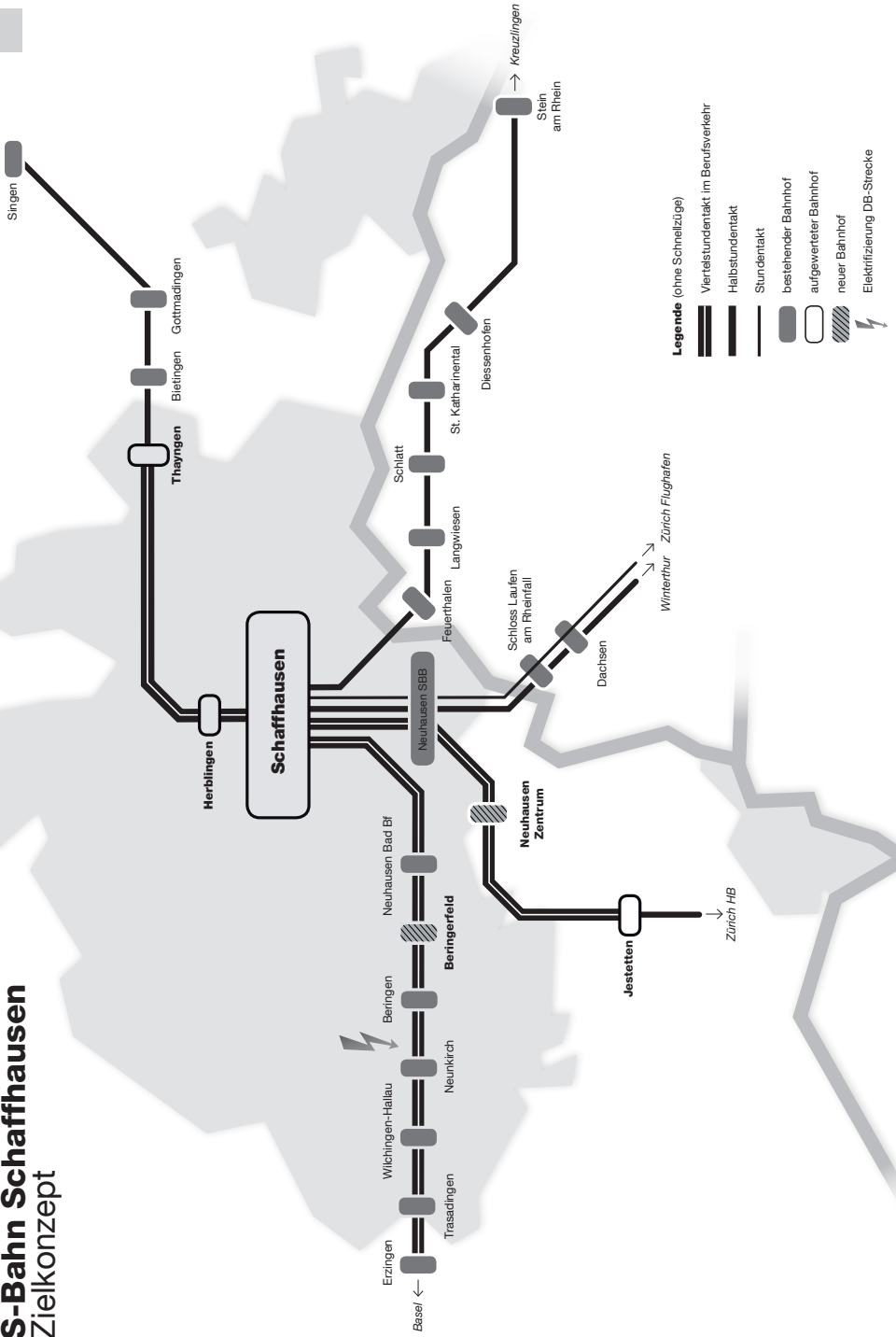
Zusätzlich zu diesen Investitionen und dem bereits beschlossenen Angebotsausbau im Klettgau ist für den Betrieb der S-Bahn zwischen Jestetten und Schaffhausen sowie die integrale Verlängerung der Zürcher S-Bahn von Rafz nach Schaffhausen ein jährlicher Staatsbeitrag von netto 1,2 Millionen Franken erforderlich.

Die geplanten Investitionen und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sind eine wichtige Voraussetzung, um das zukünftige Verkehrswach-

tum in der Agglomeration Schaffhausen umwelt- und sozialverträglich bewältigen zu können. Sie ergänzen die bereits beschlossenen Verkehrsprojekte im Klettgau sowie die Massnahmen zur Stärkung der Wirtschaftsförderung und des Wohnortmarketings und tragen zu einer gesicherten Zukunft und nachhaltigen Entwicklung von Stadt und Land als Wirtschafts- und Lebensraum bei.

Der Kantonsrat behandelte diesen Beschluss an seiner Sitzung vom 6. Juni 2011, zusammen mit der Vorlage zum Programm Agglomerationsverkehr Schaffhausen und dem dazugehörigen Gesetz über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der erforderlichen Anpassung des kantonalen Richtplans. Die Vertreter aller Parteien und Fraktionen stehen hinter diesem Beschluss. Der Kantonsrat hiess den erforderlichen Rahmenkredit für den Bau der S-Bahn Schaffhausen und den Staatsbeitrag für den Betrieb der S-Bahn zwischen Jestetten und Schaffhausen mit einem Stimmenverhältnis von 51 zu 0 einstimmig gut. Er beantragt Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, diesem Beschluss vom 6. Juni 2011 ebenfalls zuzustimmen.

S-Bahn Schaffhausen Zielkonzept



1. Ausgangslage

Die Attraktivität und die Standortgunst des Kantons Schaffhausen hängen für die Wirtschaft, die Bevölkerung und den Tourismus in starkem Masse von seiner verkehrstechnischen Erreichbarkeit und Erschliessung ab. Das trifft sowohl für den Individualverkehr als auch für den öffentlichen Verkehr zu. Ziel des Infrastrukturfonds des Bundes im Allgemeinen und des Agglomerationsprogramms Schaffhausen im Speziellen ist es, auch in Zukunft eine funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Agglomerationen zu stärken. Die Schweiz verfügt heute - auch im internationalen Vergleich - über ein gut ausgebautes und leistungsfähiges Schienen- und Strassenverkehrsnetz. Defizite bestehen aber vor allem im Agglomerationsverkehr. Im Kanton Schaffhausen werden insbesondere im Bereich des Fäsenstaubtunnels auf dem Nationalstrassennetz der A4 Probleme erwartet. Auf diesem Abschnitt der Nationalstrasse wird die prognostizierte Verkehrsbelastung in den nächsten Jahren auf durchschnittlich rund 30'000 Fahrzeuge pro Tag ansteigen. Das ist eine wesentlich grössere Belas-

tung als beispielsweise im Gotthardstrassentunnel. Dieser Kapazitätsengpass im Nationalstrassennetz wurde vom Bund erkannt und ist Bestandteil der Botschaft zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz, die vom Bundesrat parallel zur Vorlage für das Programm Agglomerationsverkehr am 11. November 2009 verabschiedet wurde. Zur Beseitigung dieses Engpasses hat der Kanton Schaffhausen unter Mitwirkung des Bundesamtes für Strassen sowie der Kantone Zürich, Thurgau und deutscher Körperschaften umfassende, verkehrsübergreifende Variantenstudien durchgeführt. In Anbetracht des nach Auffassung des Bundes mittleren Problemdrucks, des gesamtschweizerischen hohen Handlungsbedarfs und der vorgesehenen Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr (ÖV) schlägt der Bundesrat vor, den Bau der zweiten Röhre des Fäsenstaubtunnels ins Modul 3 aufzunehmen (3. Priorität). Vor diesem Hintergrund wurde ergänzend das Agglomerationsprogramm Schaffhausen ausgearbeitet, das im Kern den Ausbau des S-Bahn-Angebots im Raum Schaffhausen auf der Nord-Süd- und auf der Ost-West-Achse zum Viertelstundentakt in Berufsverkehrszeiten vorsieht. Eine Neubeur-

teilung dieser Ausgangslage sieht der Bundesrat im Rahmen weiterer Programmbotschaften vor, wenn die vorgesehenen Verbesserungen des ÖV-Angebots die Nationalstrasse im Bereich des Fäsenstaubtunnels nicht ausreichend zu entlasten vermögen. Die angrenzende zweite Röhre zum Cholfirstunnel wurde aufgrund des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses vom Bund zurückgestellt und ist Bestandteil von Modul 4 (letzte Priorität).

Da in absehbarer Zeit kein zweiter Fäsenstaubtunnel zur Verfügung stehen wird, sind Verbesserungen der Verkehrssituation in der Agglomeration Schaffhausen nur mit dem Agglomerationsprogramm möglich. Um sich als Wirtschafts- und Wohnstandort im nationalen und internationalen Wettbewerb erfolgreich positionieren zu können, braucht der Kanton Schaffhausen heute und nicht erst in zehn Jahren, wenn der Problemdruck zu gross ist, entsprechende Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und massvolle Anpassungen sowie Ergänzungen der bestehenden Anlagen.

Das Programm Agglomerationsverkehr Schaffhausen, das vom Verein Agglomeration Schaffhausen (VAS)

federführend ausgearbeitet und Ende 2007 von seinen Mitgliedern einstimmig zuhanden des Bundes verabschiedet wurde, umfasst eine umfangreiche Liste von Infrastrukturmassnahmen, mit denen die bestehende Verkehrsinfrastruktur auf das angestrebte Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum hin optimiert und verbessert werden soll. Zudem soll die Entwicklung von Siedlung und Verkehr in Zukunft besser aufeinander abgestimmt werden. Der Schlussbericht sowie weitere Informationen zum VAS, dem sämtliche Schaffhauser Gemeinden angehören, finden sich auf der Internetseite unter www.vas.sh.ch.

Die angestrebte Wirtschafts- und Wohnraumentwicklung erfordert in den nächsten zehn Jahren einen gezielten, massvollen und zeitlich koordinierten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Damit soll die Standortattraktivität von Schaffhausen als gut erreichbare Wohn- und Arbeitsregion sichergestellt werden. Insgesamt soll vom erwarteten Mehrverkehr in den kommenden Jahren die Hälfte vom öffentlichen Verkehr übernommen werden. Das Programm Agglomerationsverkehr Schaffhausen hat in der Prüfung durch den Bund beim Kosten-Nut-

zen-Verhältnis sehr gut abgeschnitten. Der Bund sieht für die beitragsberechtigten Projekte des Agglomerationsverkehrs den landesweiten Höchstsatz von 40 Prozent vor, was auf der Basis der eingereichten Projekte und Kostenschätzungen von \pm 50 Prozent einem Betrag von total 33,78 Millionen Franken entspricht (Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer).

Die Projekte des Agglomerationsverkehrs wurden aus einer gesamtheitlichen Sicht entwickelt. Alle Verkehrsträger wurden in die Konzeptentwicklung einbezogen und mit Blick auf die angestrebte Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt. Die beabsichtigte Wirkung kann aber nur mit einer möglichst vollständigen Realisierung der Massnahmen erzielt werden. Deshalb dürfen die einzelnen Massnahmen nicht isoliert, sondern müssen als Netzelemente eines Gesamtkonzeptes betrachtet werden. Gegenstand dieser Vorlage ist das Kernstück des Agglomerationsprogramms: die Bewilligung eines Rahmenkredites für den Bau der S-Bahn Schaffhausen und eines Staatsbeitrages an die ungedeckten Betriebskosten für die Verlängerung der S-Bahn von Rafz nach Schaffhausen.

2. Die S-Bahn Schaffhausen

Damit der öffentliche Verkehr die Hälfte des erwarteten Mehrverkehrs übernehmen kann, sind umfangreiche Massnahmen und Ergänzungen am bestehenden Fahrplanangebot und an der bestehenden Schieneninfrastruktur erforderlich. Die Agglomeration Schaffhausen verfügt dazu über den Vorteil, dass sie durch insgesamt fünf Eisenbahnlinien von Schaffhausen nach Singen, Erzingen, Winterthur, Bülach und Stein am Rhein erschlossen wird. Es liegt auf der Hand, dieses gute Schienennetz noch besser auszulasten und entsprechend zu ergänzen sowie die noch verfügbaren, freien Schienekapazitäten zu nutzen, bevor sie durch den Schienengüterverkehr im Zulauf zu den neuen Alpentransversalen aufgefressen werden bzw. nicht mehr verfügbar sind. Deshalb bilden der Bau und die Einführung einer eigenen S-Bahn Schwerpunkt des Agglomerationsprogramms Schaffhausen. Auch finanziell beansprucht sie mit brutto rund 75 Millionen Franken von 135 Millionen Franken (Preisstand Dezember 2009) oder rund 55 Prozent den grössten Teil der Kosten für die Realisierung des gesamten Massnahmenkatalogs.

Mit der S-Bahn Schaffhausen werden die Regionalzüge auf allen Eisenbahnlinien von und nach Schaffhausen im Halbstundentakt verkehren. Nach Stein am Rhein, Singen und Winterthur ist dieses Ziel bereits heute erfüllt. Für den Klettgau zwischen Schaffhausen und Erzingen und für den südlichen Kantonsteil zwischen Rafz und Schaffhausen besteht heute nur der Stundentakt mit vereinzelt Zusatzzügen. Deshalb besteht auf diesen beiden Linien Handlungsbedarf. Im Kerngebiet der Agglomeration Schaffhausen, wo die Entwicklungsschwerpunkte (ESP) in Beringen, Neuhausen am Rheinfall, Schaffhausen und Thayngen gut mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen sind, wird das Bahnangebot im Regionalverkehr mit der S-Bahn Schaffhausen während des Berufsverkehrs zum Viertelstundentakt verdichtet. Sogenannte Durchmesserlinien entstehen ohne Umsteigen im Bahnhof Schaffhausen dadurch, dass beispielsweise Linien aus Thayngen über Schaffhausen hinaus in den Klettgau, nach Winterthur oder nach Neuhausen am Rheinfall und Jestetten bzw. Bülach durchgebunden werden können. Diese Möglichkeiten sind abhängig von den künftigen Fernverkehrskonzepten zwischen Singen

und Zürich, aber auch nach Basel auf der Linie der Deutschen Bahn (DB), und dem zukünftigen Betreiber der S-Bahn Schaffhausen und der einzelnen Bahnlinien. Die entsprechenden Vertiefungsarbeiten sind im Gange, können aber wegen der unterschiedlichen Zeithorizonte sowie Angebotsschritte und Besteller von Regionalbahnleistungen in unserem Raum zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend festgelegt werden. Ziel ist es, die S-Bahn Schaffhausen nachfrageorientiert mit möglichst kostengünstigen und einheitlichen Fahrzeugen, wenig Stillstandszeiten und Reservefahrzeugen sowie optimierten Fahrzeugumläufen zu betreiben. In Abhängigkeit dieser Vorgaben, der Nachfrage und der verfügbaren finanziellen Mittel ergibt sich der konkrete Fahrplan, der je nach Zeithorizont und den Entwicklungen im übergeordneten Fernverkehr nach Zürich, Stuttgart, Friedrichshafen und Basel in einer rollenden Planung auf die Bedürfnisse der Agglomeration Schaffhausen angepasst werden muss.

Damit die S-Bahn Schaffhausen aus einer Hand und möglichst wirtschaftlich betrieben werden kann und die Züge im Ost-West-Verkehr über Schaffhausen hinaus in den

Klettgau durchgebunden werden können, muss die Strecke der DB zwischen Erzingen und Schaffhausen elektrifiziert werden. Es wird mit diesem Vorhaben auch ein Postulat erfüllt, das der Kantonsrat am 12. Juni 2006 mit 64 zu 0 Stimmen an den Regierungsrat überwiesen hat. Zusätzlich ist der Bau neuer Haltestellen Bestandteil der S-Bahn Schaffhausen. Im Zentrum von Neuhausen am Rheinfluss ist beim Industrieplatz auf der SBB-Linie nach Büsingen und Zürich eine neue Bahnhaltestelle für die Züge der Zürcher S-Bahn vorgesehen, die den Rheinfluss für den wachsenden Freizeitverkehr und den Entwicklungsschwerpunkt beim SIG-Areal besser erschliesst. Ebenso ist in Beringen im Zusammenhang mit den baureifen Wohnzonen und dem Entwicklungsschwerpunkt im Beringerfeld auf der DB-Linie zwischen Erzingen und Schaffhausen eine neue Bahnhaltestelle vorgesehen, die zukünftig zu Berufsverkehrszeiten im Viertelstundentakt bedient wird. Damit kann auch die Regionalbuslinie nach Schleithen und Beggingen entlastet werden, deren bestehendes Angebot im Viertelstundentakt zu Hauptverkehrszeiten an die Kapazitätsgrenzen stösst. Die heute unattraktive Infrastruktur der Bahnstation Her-

blingen soll mit Blick auf den Entwicklungsschwerpunkt im Herblingertal parallel zur Verdichtung des Bahnangebots im Viertelstundentakt nach Thayngen optimiert, aufgewertet und behindertengerecht ausgebaut werden. Ebenso ist für den Entwicklungsschwerpunkt in Thayngen der Ausbau und die Modernisierung des Bahnhofs Thayngen mit schienenfreien und behindertengerechten Perronzugängen, Perronverlängerungen und -erhöhungen sowie die Verlängerung der geplanten Unterführung für die Bahnbenutzer ins südliche Industrieareal vorgesehen. In Ergänzung zur sich im Bau befindenden Modernisierung des Bahnhofs Jestetten muss für die S-Bahn Schaffhausen in Jestetten ein Wendegleis erstellt werden, damit die Züge auf der SBB-Linie, die Neuhausen am Rheinfluss und die neue Bahnhaltestelle Neuhausen Zentrum im Viertelstundentakt bedienen, dort gewendet werden können und den übrigen Verkehr auf dieser Strecke nicht behindern. Zusätzliche Kapazitäten müssen überdies im Bahnhof Schaffhausen geschaffen werden, wo eine weitere Perronkante und Gleisverbindung entlang der Spitalstrasse beim Gleis 6 erforderlich ist, damit sämtliche Züge ein- und ausfahren sowie anhalten können und

die Anschlüsse auf weiterführende Linien gewährleistet sind.

Insgesamt bringt die S-Bahn Schaffhausen

- den Halbstundentakt auf allen Bahnlinien und für alle Bahnstationen im Kanton Schaffhausen
- den Viertelstundentakt im Berufsverkehr im Agglomerationskerngebiet rund um Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfall und für alle Entwicklungsschwerpunkte
- die Verknüpfung regionaler Bahnlinien zu Durchmesserlinien ohne Umsteigen im Bahnhof Schaffhausen und bessere Anschlüsse zwischen Bahn und Bus
- die Einführung des Rendez-vous-Prinzips im Bahnhof Schaffhausen mit Anschluss auf alle übrigen Bahnlinien
- modernes, klimatisiertes und behindertengerechtes Rollmaterial auf allen S-Bahnlinien
- die Modernisierung sowie den Aus- und Neubau von Bahnhöfen und Bahnhaltestellen in Schaffhausen, Beringen, Neuhausen am Rheinfall, Thayngen und Herblingen
- mehr elektrische und moderne Züge im Klettgau, die weniger Lärm verursachen, weniger Schadstoffe ausstossen und

einen kostengünstigeren Betrieb ermöglichen.

3. Die Bauprojekte

Zur besseren Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte mit dem öffentlichen Verkehr und zwecks Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist ein Massnahmenpaket erforderlich, damit die S-Bahn Schaffhausen ihre volle Wirkung entfalten kann. Es ist mit den bereits beschlossenen oder sich im Bau befindenden Massnahmen zu koordinieren.

3.1 Elektrifizierung Schaffhausen - Erzingen (- Basel)

Die Bahnlinie Schaffhausen - Erzingen (- Basel) ist die letzte normalspurige Bahnlinie in der Schweiz, auf der Personenzüge fahrplanmässig noch mit Dieselfahrzeugen verkehren. Dies hängt damit zusammen, dass sich die Bahninfrastruktur auf dieser Strecke in deutschem Besitz befindet und das bestehende Fahrplanangebot der Schnellzüge (IRE) nach Basel und der Regionalzüge (RB) im Klettgau (Stundentakt) durch Baden-Württemberg bestellt und finanziert wird.



Fotomontage Elektrifizierung Bahnstrecke Klettgau

In der Volksabstimmung vom 27. September 2009 haben die Stimmberechtigten dem Kredit für ein neues Bahn- und Buskonzept im Klettgau bereits zugestimmt. Es wurde damals ausgeführt, dass die Strecke zwischen Erzingen und Schaffhausen bei einem durchgehenden Doppelspurausbau elektrifiziert werden soll. Da die Elektrifizierung der DB-Strecke Bestandteil des Agglomerationsprogramms Schaffhausen ist und deshalb von den weiteren Entwicklungen auf Bundesebene abhängig war, wurde damals im Abstimmungs-Magazin festgehalten, dass der entsprechende Kreditbeschluss erst nach der definitiven Zusicherung des Bundesbeitrages gefasst werden soll. Zwischenzeitlich hat der Bund seinen Beitrag zugesichert.

Aus betrieblichen, wirtschaftlichen, aber auch umweltpolitischen Überlegungen ist eine Elektrifizierung dieses Streckenabschnitts über eine Länge von rund 19 km von grossem – und vor allem schweizerischem – Interesse. Sie wurde vom Kantonsrat mit der Überweisung eines Postulats am 12. Juni 2006 einstimmig befürwortet. Gerade im Hinblick auf die S-Bahn Schaffhausen mit neuen, durchgebundenen Linienverknüpfun-

gen und -verlängerungen bietet eine Elektrifizierung längerfristig wesentliche Vorteile und zahlreiche Entwicklungsmöglichkeiten. Sie ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms, das vom Bund aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert wird. Es ist mit Kosten von umgerechnet 35 Millionen Franken zu rechnen, damit die Strecke für den zweigleisigen Betrieb zwischen Erzingen und Schaffhausen vollständig elektrifiziert werden kann. Zur Ermöglichung eines flexiblen Fahrzeugeinsatzes ist die deutsche Oberleitungsbauform mit Schweizer Fahrleitung (Zickzack nach SBB-Norm von 20 cm) vorgesehen. Das Plangenehmigungsverfahren ist von der DB zusammen mit dem Doppelspurausbau bereits eingeleitet worden, damit beim parallelen Bau von Doppelspur und Fahrleitung Synergien genutzt und Kosten gespart werden können. Die Inbetriebnahme ist auf 2012/13 vorgesehen. Eine Beteiligung der Gemeinden ist für die Elektrifizierung nach den geltenden Bestimmungen nicht vorgesehen und sie ist deshalb allein von Bund und Kanton Schaffhausen zu finanzieren. Ebenso kann aus den bestehenden Staatsverträgen für diesen Streckenabschnitt auf Schweizer Gebiet keine finanzielle Verpflichtung

für die deutsche Seite abgeleitet werden, weil der Betrieb grundsätzlich auch mit Dieselfahrzeugen der DB fahrbar ist. Im Gegensatz dazu wird der Doppelspurausbau gestützt auf die Staatsverträge vollständig von deutscher Seite finanziert, weil sonst das bereits beschlossene Bahn- und Buskonzept im Klettgau auf der bestehenden Infrastruktur nicht fahrbar wäre. Für den Doppelspurausbau zwischen Erzingen und Beringen stehen der DB vom Bundesverkehrsministerium insgesamt 53 Millionen Euro zur Verfügung, die vertraglich zugesichert sind. Der Baubeginn muss aber bis 2013 erfolgen, weil dann die Laufzeit der bestehenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen deutschem Bund und DB endet.

Darüber hinaus läuft 2016 der bestehende Verkehrsvertrag zwischen Baden-Württemberg und der DB für das Verkehrsangebot zwischen Schaffhausen und Basel aus. Es ist die Absicht der betroffenen Körperschaften, die Hochrheinstrecke nach Basel bis dahin vollständig zu elektrifizieren und den Betrieb neu zu vergeben. In diesem Sinne stellt die Elektrifizierung zwischen Erzingen und Schaffhausen auch eine erste Etappe zur Elektrifizierung der ge-

samten Hochrheinstrecke dar und kann als Interessenbeitrag des Kantons Schaffhausen für ein zukunftsgerichtetes Bahnangebot nach Basel mit halbstündlichen Verbindungen, schweizerischen Tarifen und modernem Rollmaterial aufgefasst werden.

3.2 Ausbau Bahnhof Schaffhausen

Der Bahnknoten Schaffhausen weist erhebliche Kapazitätsengpässe auf. Der Knoten stellt das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Schaffhausen dar. Die Engpässe müssen behoben werden, um die S-Bahn Schaffhausen verwirklichen zu können. Denn mit dem neuen Bahn- und Buskonzept im Klettgau sowie dem Halbstudentakt im Fernverkehr nach Zürich entstehen neue Fahrlagen der Züge im Zulauf zum Bahnhof Schaffhausen. Da sich die Züge ab 2013 aus praktisch allen Himmelsrichtungen zu den Minuten 15 und 45 im Bahnhof Schaffhausen treffen werden und dort einen vollwertigen Anschlussknoten mit kurzen Übergangszeiten bilden (Drehscheibe mit Rendez-vous-Prinzip analog städtische und regionale Busbetriebe), reichen die bestehenden Gleis- und Perronanlagen nicht mehr aus, um sämtliche Züge



Fotomontage Ausbau Bahnhof Schaffhausen (neuer Perron Gleis 6)

gleichzeitig mit gegenseitigen Anschlussmöglichkeiten im Bahnhof Schaffhausen abzuwickeln. Deshalb muss der Bahnhof Schaffhausen um ein zusätzliches Perron am bestehenden Gleis 6 entlang der Spitalstrasse samt neuer Weichenverbindung und neuen Perronzugängen ausgebaut und erweitert werden. Die Gesamtkosten belaufen sich gemäss dem Projekt der SBB auf 9,7 Millionen Franken. Das Plangenehmigungsverfahren wurde eingeleitet, die Inbetriebnahme ist auf Ende 2012 vorgesehen. Nach Abzug der Beiträge von Bund und Dritten (insbesondere DB wegen Gemeinschaftsbahnhof) ist gestützt auf das neue Gesetz über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur vom 6. Juni

2011 eine je hälftige Aufteilung der Kosten zwischen Stadt und Kanton Schaffhausen vorgesehen.

3.3 Ausbau Bahnhof Thayngen

Im Zusammenhang mit dem neuen Stellwerk in Thayngen, dem später auch der Streckenabschnitt der DB im Klettgau betrieblich angeschlossen werden sollen, muss der Bahnhof Thayngen modernisiert und ausgebaut werden. Nebst schienenfreien Perronzugängen, dem behindertengerechten Ausbau und Perronverlängerungen für die S-Bahn ist auch die Verlängerung der geplanten Personenunterführung der DB nach Süden ins Industrieareal geplant, das zum Entwicklungsschwerpunkt Thayngen



Fotomontage Ausbau Bahnhof Thayngen

gehört. Der verbesserte Zugang zum Bahnhof Thayngen ist als Langsamverkehrsmassnahme im Agglomerationsprogramm enthalten, dient aber in erster Linie den Benutzern des öffentlichen Verkehrs und wird deshalb zusammen mit dem Ausbau des Bahnhofs realisiert.

Ohne Beteiligung von Kanton und Gemeinde Thayngen würde die DB lediglich das neue Stellwerk bauen und zu gegebenem Zeitpunkt einen schienenfreien Zugang zum Perron herstellen, nicht aber die Verlängerung der Personenunterführung ins Industrieareal und des Mittelperrons veranlassen, wofür seitens DB keine Verpflichtung abgeleitet werden kann.

Für die Gesamtmassnahme liegt ein Projekt der DB vor, wofür Kosten von total 7,3 Millionen Franken veranschlagt werden. Vom Kanton und von der Gemeinde Thayngen wird ein Beitrag von total 4,1 Millionen Franken erwartet, um die Gesamtmassnahme einschliesslich der kantonalen und kommunalen Projektbestandteile wie die Verlängerung von Perron und Fussgängerunterführung sowie den Veloweg entlang der Bahn realisieren zu können. Dieser Betrag reduziert sich anteilmässig um die Beiträge des Bundes aus dem Infrastrukturfonds und berücksichtigt damit die Bemühungen der Gemeinde Thayngen in den letzten Jahren zur Verbesserung und Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes, die

den Fahrgästen des öffentlichen Regionalverkehrs zugute kommt.

Die Inbetriebnahme der neuen Infrastrukturanlagen in Thayngen ist abhängig vom weiteren Terminplan der DB, soll aber in den nächsten drei Jahren möglich sein. Ohne Beiträge der betroffenen Körperschaften besteht die Gefahr, dass die DB das ausgearbeitete Projekt sistiert und die erforderlichen Massnahmen für den Viertelstundentakt der S-Bahn Schaffhausen nach Thayngen in Berufsverkehrszeiten nicht termingerecht zur Verfügung stehen. Ebenso können einzelne Züge der Zürcher S-Bahn, die in Zukunft aus längeren Zugkompositionen bestehen, nicht mehr nach Thayngen verlängert werden, weil die Perrons zu kurz sind.

3.4 Neue Bahnhaltestelle Beringerfeld

Bestandteil des Agglomerationsprogramms und der S-Bahn Schaffhausen ist auch eine neue Bahnhaltestelle in Beringen (Beringerfeld) an der DB-Linie im Klettgau. Sie dient sowohl der Erschliessung des geplanten Entwicklungsschwerpunktes in Beringen als auch der Verdichtung des Bahnangebots im Klettgau zum Viertelstundentakt. Im Sinne der Ab-

stimmung von Siedlung und Verkehr verbessert sie zudem die Erschliessung des östlichen Ortsteils von Beringen.

Das Projekt beinhaltet den Bau der neuen Bahnhaltestelle mit zwei Aussepperrons im bereits zweigleisigen Bereich der DB-Strecke mit bestehender Unterführung, deren Erschliessung von der Schaffhauserstrasse her, sowie die Erstellung eines Fuss- und Radüberganges auf der Schaffhauserstrasse mitsamt der dadurch notwendigen Anpassung der Bushaltestelle «Beringerfeld». Erschlossen wird die neue Bahnhaltestelle durch die bestehende Unterführung «im Bömmliacker», die von der DB erst kürzlich erneuert wurde.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf 6,2 Millionen Franken und das Projekt wird vom Bund aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert. Der nach Abzug des Bundesanteils von 1,39 Millionen Franken verbleibende Restbetrag wird gestützt auf das neue Gesetz über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur vom 6. Juni 2011 je zur Hälfte zwischen Kanton und der Gemeinde Beringen aufgeteilt.



Fotomontage neue Bahnhaltestelle Beringerfeld

Um Synergien mit dem geplanten Doppelspurausbau der DB und der Elektrifizierung zu nutzen, ist das Plangenehmigungsverfahren zusammen mit den übrigen Massnahmen der DB in diesem Jahr eingeleitet worden. Die Erstellung parallel zur Elektrifizierung der DB-Linie schafft Synergien und bringt Kosteneinsparungen. Die Inbetriebnahme ist auf 2012/13 vorgesehen.

3.5 Wendegleis Jestetten

Gegenwärtig wird für den Anschluss der Strecke Zürich - Schaffhausen an den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) in Stuttgart und den Halbstundentakt im Fernverkehr die Strecke zwischen Jestetten und dem Fischerhölzlitunnel bei Neuhausen am Rheinfall auf Doppelspur ausgebaut. Im Zuge dieser Massnahmen soll aus Gründen der Plangenehmigung und der Kostenminimierung im Bahnhof Jestetten gleichzeitig das Wendegleis für die S-Bahn Schaffhausen und den Viertelstundentakt im Agglomerationskerngebiet realisiert werden. Da die zur besseren Erschliessung von Neuhausen am Rheinfall und dem Rheinfallgebiet vorgesehenen Züge nicht in Neuhausen am Rheinfall selbst oder auf dem verbleibenden,

eingleisigen Streckenabschnitt beim Rheinfallbecken oder an der geplanten Bahnhaltestelle im Zentrum von Neuhausen wenden können, müssen die Züge der S-Bahn Schaffhausen nach Jestetten geführt werden und dort auf ein Wendegleis ausweichen, damit die Strecke für den übrigen Regional-, Fern- und Güterverkehr wieder befahrbar und nicht blockiert ist. Das Wendegleis wird an die gegenwärtig neu zu erstellenden Perronanlagen im Bahnhof Jestetten angeschlossen und kann von Fahrgästen aus Jestetten und Altenburg genutzt werden.

Für das Wendegleis bei Jestetten rechnen die SBB mit Kosten von 3,4 Millionen Franken. Eine Beteiligung von deutschen Körperschaften ist aufgrund der bestehenden Staatsverträge für diese Strecke der SBB nicht möglich und angesichts der Aufhebung des Bahnhofs Altenburg-Rheinau auch politisch nicht durchsetzbar. Im Gegenzug zum Ausbau der SBB-Strecke auf deutschem Gebiet finanziert die deutsche Seite umgekehrt den Doppelspurausbau im Klettgau. Das Wendegleis in Jestetten wird aber als Massnahme des Agglomerationsprogramms und der S-Bahn Schaffhausen vom Bund aus dem Infrastrukturfonds mitfinan-



Fotomontage neue Bahnstation Neuhausen Zentrum

ziert. Deshalb reduziert sich der Betrag um den Bundesbeitrag von 1,73 Millionen Franken auf 1,67 Millionen Franken.

Die Inbetriebnahme des neuen Wendegleises ist zusammen mit dem sich im Bau befindenden Doppelspurausbau bei Jestetten (HGV-Massnahme) bis Ende 2012 vorgesehen.

3.6 Neue Bahnstation Neuhausen Zentrum mit Lift

Im Zentrum von Neuhausen am Rheinfall ist beim Industrieplatz auf der SBB-Linie nach Bülach und Zürich eine neue Bahnhaltestelle für die Züge der Zürcher und Schaffhauser S-Bahn vorgesehen, die sich auf dem Abschnitt zwischen Jestetten und Schaffhausen zum Viertel-

stundentakt ergänzen. Sie dient der besseren Erschliessung des Zentrums von Neuhausen und des Rheinfalls, der von der neuen Haltestelle aus mit einem Lift behindertengerecht zugänglich gemacht werden soll. Zudem erschliesst die neue Bahnhaltestelle den Entwicklungsschwerpunkt beim SIG-Areal im Viertelstundentakt. Synergien ergeben sich zwischen Bahn und Bus mit attraktiven Umsteigeverbindungen beim Industrieplatz.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf 10,6 Millionen Franken, und der Bund beteiligt sich daran mit 2,06 Millionen Franken. Den Rest haben sich Kanton und Gemeinde Neuhausen am Rheinfall nach Abzug allfälliger Beiträge Dritter und gestützt auf die neuen Finanzierungsgrundlagen je hälftig zu teilen.

Die Inbetriebnahme der neuen Bahnhaltestelle Neuhausen Zentrum ist auf den Zeitpunkt der Verlängerung der S-Bahn von Rafz nach Schaffhausen auf Ende 2015 vorgesehen.

3.7 Aufwertung Station Herblingen

Die heutige Infrastruktur der Bahnstation Herblingen ist unattraktiv. Die

Haltestelle soll attraktiviert und behindertengerecht ausgebaut werden. Im Zusammenhang mit der S-Bahn Schaffhausen wird die Station Herblingen während des Berufsverkehrs im Viertelstundentakt bedient. Damit wird der Entwicklungsschwerpunkt im Herblingertal besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Konkret ist vorgesehen, die Zugänge zu den Perronanlagen zu verbessern und behindertengerecht zu gestalten sowie die Perrons zu verlängern. Bahn und Bus sollen besser miteinander verknüpft werden und mit gestalterischen Massnahmen soll die Haltestelle generell aufgewertet werden.

Die Investitionskosten für diese Massnahme belaufen sich auf total 5,8 Millionen Franken. Davon übernimmt der Bund aus dem Infrastrukturfonds 1,39 Millionen Franken. Den Rest übernehmen Stadt und Kanton Schaffhausen nach Abzug des Beitrages der DB für den behindertengerechten Ausbau je zur Hälfte.

4. Kosten und Finanzierung

Der Rahmenkredit von 74,86 Millionen Franken für den Bau der S-Bahn Schaffhausen beinhaltet mehrere zu einem Programm zusammengefasste Einzelmassnahmen zur Verbesserung der Bahninfrastruktur. Er ist Bestandteil der Investitionsrechnung und stellt einen Maximalbeitrag dar, der sich um die Beiträge des Bundes, der Gemeinden und allfälliger Dritter (z.B. Anteile der Bahninfrastrukturbetreiber) reduziert. Der Kre-

dit entspricht dem Projekt- und Preisstand vom Dezember 2009 und kann vom Regierungsrat um die ausgewiesene Teuerung und die Mehrwertsteuer erhöht werden. An den Baukosten, die nach dem neuen Gesetz über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur vom 6. Juni 2011 finanziert werden, haben sich die Schaffhauser Standortgemeinden nach Abzug der Beiträge des Bundes und allfälliger Dritter mit einem Anteil von 50 Prozent zu beteiligen, unabhängig davon, in

Übersicht Infrastrukturmassnahmen S-Bahn Schaffhausen (in Mio. Franken)

Massnahme	Kosten*	Beitrag Bund**	Anteil Kanton	Anteil Gemeinde
Elektrifizierung Schaffhausen - Erzingen (- Basel)	35.00	4.51	30.49	0
Ausbau Bahnhof Schaffhausen	9.71	3.47	3.12	3.12
Ausbau Bahnhof Thayngen	4.11	0.77	1.67	1.67
Neue Bahnhaltestelle Beringerfeld	6.21	1.39	2.41	2.41
Wendegleis Jestetten	3.40	1.73	1.67	0
Neue Bahnstation Neuhausen Zentrum mit Lift	10.62	2.06	4.28	4.28
Aufwertung Station Herblingen	5.81	1.39	2.21	2.21
Total in Mio. Franken	74.86	15.32	45.85	13.69
Legende: * Kosten Stand Dezember 2009				
** Preisstand Bund = Oktober 2005 ohne Teuerung und Mehrwertsteuer				

wessen Eigentum sich die Anlagen befinden. Für die Elektrifizierung der DB-Linie und das Wendegleis in Jestetten werden keine Gemeindebeiträge erhoben. Damit ergeben sich für den Kanton Schaffhausen Netto-Investitionskosten von maximal 45,85 Millionen Franken (74,86 Mio. Franken minus 15,32 Mio. Franken Bundesbeiträge, minus 13,69 Mio. Franken Gemeindebeiträge). Dieser Betrag reduziert sich bei einzelnen Massnahmen zusätzlich um allfällige Beiträge der Bahninfrastrukturbetreiber, die noch verhandelt werden, so dass von einem Höchstbeitrag auszugehen ist.

Je nach Fondsliquidität beim Infrastrukturfonds des Bundes, der Zahlungen der Gemeinden sowie der zeitlichen Abwicklung der einzelnen Projekte und der Zahlungsflüsse wird die laufende Rechnung unterschiedlich belastet. Hingegen kann betont werden, dass die Kosten für den betrieblichen Unterhalt der neuen Infrastrukturen nicht vom Kanton, sondern nach den Bestimmungen der Eisenbahngesetzgebung von Bund und Bahnen zu finanzieren sind.

Im Gegensatz dazu haben sich Kanton und Gemeinden an den zusätz-

lichen Betriebskosten für die S-Bahn Schaffhausen zu beteiligen. In der Volksabstimmung vom 27. September 2009 haben die Stimmberechtigten für den Angebotsausbau im Klettgau bereits einen jährlichen Staatsbeitrag von total 1,6 Millionen Franken bewilligt. Unter Berücksichtigung einer Mitbeteiligung des Bundes im Rahmen der bestehenden Verbundaufgabe für den Regionalverkehr und den geltenden Bundesbestimmungen dürfte dieser Betrag ausreichen, um die gewünschten Angebotsverdichtungen auf der DB-Linie realisieren zu können. Dies auch vor dem Hintergrund, dass sich mit den angestrebten Infrastrukturverbesserungen im Klettgau, insbesondere mit der Elektrifizierung, ein wirtschaftliches und kostengünstiges Betriebskonzept mit wenig Stillstandszeiten der Fahrzeuge und optimierten Fahrzeugumläufen realisieren lässt. Zudem steht der Kanton in Verhandlungen mit Baden-Württemberg über eine verstärkte Beteiligung von deutscher Seite am Verkehrsangebot auf der DB-Linie nach Thayngen und Singen, die sich aus den geltenden Staatsverträgen und dem Gebot der Gleichbehandlung auf den grenzüberschreitenden Bahnlinien nach Auffassung des Regierungsrates ab-

leiten lässt. Damit sollte es möglich sein, das angestrebte Angebots- und Zielkonzept auf der Ost-West-Achse (Halbstundentakt zwischen Erzingen-Schaffhausen-Thayngen sowie Viertelstundentakt in Berufsverkehrszeiten zwischen dem Klettgau, Schaffhausen und Thayngen) sicherzustellen. Dem stehen Angebotsverdichtungen auf schweizerischer Seite gegenüber, die mit der Verlängerung der S-Bahn von Rafz nach Schaffhausen auf der grenzüberschreitenden SBB-Linie Bülach-Schaffhausen vorgesehen sind und auch den deutschen Gemeinden Jestetten und Lottstetten Vorteile verschaffen. Je nach Taktichte und Betriebszeiten der von Rafz nach Schaffhausen verlängerten S-Bahn (heute S5 später S9) ist auf diesem Streckenabschnitt nach Abzug der mutmasslichen Bundesbeteiligung mit ähnlich hohen Mehrkosten wie im Klettgau von rund 1,6 Millionen Franken zu rechnen, um die gewünschten Angebotsverbesserungen und den vollwertigen Anschluss an die Zürcher S-Bahn realisieren zu können. An diesen Mehrkosten haben sich die Gemeinden auf der Basis des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 9. Mai 2005 (GöV) – wie bei den bereits beschlossenen Angebotsver-

dichtungen im Klettgau – zu beteiligen. Weitere Mehrkosten der S-Bahn Schaffhausen können auf diesem Streckenabschnitt auf der Nord-Süd-Achse durch wegfallende Zusatzzüge kompensiert werden, die heute wegen des fehlenden Halbstundentakts im Fernverkehr zwischen Schaffhausen und Zürich auf dieser Linie verkehren.

Gestützt auf Art. 32 lit. e der Kantonsverfassung vom 17. Juni 2002 und Art. 13 GöV untersteht ein solcher Beschluss obligatorisch der Volksabstimmung. Der Anteil der Gemeinden an den zusätzlichen Kosten beträgt zusammen 25 % und ist in Art. 11 Abs. 1 lit. a GöV geregelt. Demzufolge kann der Kredit gemäss Art. 25. Abs. 4 des Finanzhaushaltgesetzes (FHG; SHR 611.100) netto beschlossen werden; er beträgt für den Kanton 1,2 Millionen Franken.

Allfällige Beiträge des Bundes sind im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens im Jahr der Einführung des neuen Angebots zu beantragen und abhängig von der Finanzsituation des Bundes.

Erwägungen des Kantonsrates

Die Vorlage zum Programm Agglomerationsverkehr und der dazugehörige Rahmenkredit für den Bau der S-Bahn Schaffhausen stiessen sowohl in der vorberatenden Kommission als auch im Kantonsrat auf grosse überparteiliche Zustimmung. Die vorberatende Kommission beantragte dem Kantonsrat mit 11 zu 0 Stimmen auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen, nachdem sie die Vorlage des Regierungsrates in einigen Punkten veränderte. Insbesondere waren sich Kommission und Rat einig, dass sich der Kreditbeschluss zur S-Bahn Schaffhausen nicht nur auf die bau- und finanzreifen Projekte auf der Ost-West-Achse der DB-Linie beschränken soll, sondern um die Vorhaben auf der Nord-Süd-Achse und der SBB-Linie in den südlichen Kantonsteil nach Rafz zu erweitern ist, weil es sich um ein Gesamtprogramm handelt und eine halbe S-Bahn nicht die volle Wirkung entfalten kann. Es wurde deshalb beschlossen, die neue Bahnhofstestelle Neuhausen Zentrum beim Industrieplatz bzw. SIG-Areal sowie das damit verbundene Wendegleis in Jestetten und die Aufwertung der Station Herblingen in den Kreditbeschluss aufzunehmen und die S-Bahn Schaffhausen nicht in zwei Etappen dem Volk zu unterbreiten.

Zudem wurde der Kreditbeschluss um einen jährlichen Staatsbeitrag von 1,2 Millionen Franken für den Betrieb der S-Bahn zwischen Jestetten und Schaffhausen und damit auch für die Verlängerung der S-Bahn und den Halbstundentakt von Rafz nach Schaffhausen ergänzt.

Bei der Frage, wie diese Mehrkosten zu finanzieren sind, sprach sich die vorberatende Kommission dafür aus, dass eine gesetzliche Grundlage zu schaffen ist, um dem Generationenfonds für das generationenübergreifende Projekt der S-Bahn Schaffhausen Beiträge bis insgesamt 15 Millionen Franken zu entnehmen. Es wurde argumentiert, dass insbesondere die Elektrifizierung der DB-Linie Schaffhausen - Erzingen (- Basel) als generationenübergreifendes Projekt ein solches Vorgehen rechtfertige. Das Gesetz zur Förderung der Regional- und Standortentwicklung im Kanton Schaffhausen vom 19. Mai 2008 wurde deshalb dahingehend angepasst, dass durch Beschluss des Kantonsrates dem Generationenfonds für die Elektrifizierung der Bahnlinie Schaffhausen - Erzingen (- Basel) Beiträge bis insgesamt 15 Millionen Franken entnommen wer-

den können. Es handelt sich dabei um eine Kann-Formulierung, über die im weiteren Verlauf der Investitions- und Finanzplanung zu befinden ist. Sie ist Bestandteil des neuen Gesetzes über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, dem der Kantonsrat am 6. Juni 2011 in der Schlussabstimmung mit 49 zu 0 Stimmen zustimmte. Damit haben mehr als vier Fünftel der anwesenden Ratsmitglieder zugestimmt, so dass dafür keine obligatorische Volksabstimmung erforderlich ist. Es regelt die Grundsätze zur Finanzierung des Programms zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in der Agglomeration Schaffhausen und die Beiträge von Kanton und Gemeinden an die einzelnen Massnahmen des Strassen-, Schienen- und Langsamverkehrs, die vom Bund mit Beiträgen aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert werden. Aufgrund der Diskussion in der vorberatenden Kommission und im Rat wird dieses Gesetz auf die Umsetzung der Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der ersten Generation beschränkt und findet keine Anwendung auf andere Vorhaben oder Programme der zweiten und dritten Generation.

Die dem Kantonsrat von der vorberatenden Kommission unterbreitete

Variante, dass dem Generationenfonds zwingend 15 Millionen Franken zur Finanzierung der S-Bahn Schaffhausen entnommen werden, wurde auf Antrag des Regierungsrates vom Kantonsrat stillschweigend fallen gelassen.

Stärker umstritten war die Genehmigung der Anpassung des kantonalen Richtplans zum Agglomerationsprogramm Schaffhausen, die ebenfalls Teil der Gesamtvorlage war. Der Kompromiss, dass neue Bauzonen in der Regel nur ausgeschieden werden dürfen, wenn sie hinreichend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind, wurde jedoch grossmehrheitlich unterstützt. Auf eine Konkretisierung dieses Planungsgrundsatzes wurde verzichtet. In der Schlussabstimmung stimmte der Kantonsrat mit 45 zu 4 Stimmen der erforderlichen Anpassung des kantonalen Richtplans zum Agglomerationsprogramm Schaffhausen zu. Dieser Beschluss war Voraussetzung dafür, dass sich der Bund an der S-Bahn Schaffhausen finanziell beteiligt. Er unterliegt aber nicht dem Referendum.

Dem obligatorischen Referendum untersteht somit einzig der Beschluss über die Bewilligung eines

Erwägungen des Kantonsrates

Rahmenkredites von brutto 74,86 Millionen Franken für den Bau der S-Bahn Schaffhausen. Nach Abzug der Beiträge des Bundes von 15,32 Millionen Franken und der betroffenen Gemeinden von 13,69 Millionen Franken resultiert ein Kantonsbeitrag von netto 45,85 Millionen Franken. Dieser Beschluss war über alle Parteigrenzen hinweg unbestritten. In der Detailberatung wurde das Wort dazu nicht ergriffen.

Der Kantonsrat hat den Beschluss über die Bewilligung eines Rahmenkredites für den Bau der S-Bahn Schaffhausen mit 51 zu 0 Stimmen gutgeheissen. Er beantragt Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, seinem Beschluss vom 6. Juni 2011 zuzustimmen.

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Christian Heydecker

Die Sekretärin:

Erna Frattini

Beschluss 11-53 **über die Bewilligung eines Rahmenkredites für den Bau der S-Bahn Schaffhausen**

vom 6. Juni 2011

Der Kantonsrat Schaffhausen

beschliesst:

1.

¹ Für den Bau der S-Bahn Schaffhausen wird ein Rahmenkredit von 74.86 Millionen Franken (Bund 15.32 Mio. Franken, Kanton 45.85 Mio. Franken, Gemeinden 13.69 Mio. Franken) bewilligt.

² Der Kredit entspricht dem Projekt- und Preisstand vom Dezember 2009 und kann vom Regierungsrat um die ausgewiesene Teuerung und die Mehrwertsteuer erhöht werden.

³ Er reduziert sich um die Beiträge des Bundes, der Gemeinden und allfälliger Dritter.

2.

¹ Der Rahmenkredit wird auf folgende Verpflichtungskredite aufgeteilt (in Mio. Franken):

- | | |
|---|------|
| a) Elektrifizierung Schaffhausen - Erzingen (- Basel)
(Bund 4.51; Kanton 30.49) | 35.0 |
| b) Ausbau Bahnhof Schaffhausen
(Bund 3.47; Kanton 3.12; Stadt Schaffhausen 3.12) | 9.7 |
| c) Ausbau Bahnhof Thayngen
(Bund 0.77; Kanton 1.67; Gemeinde 1.67) | 4.1 |
| d) Neue Bahnhaltestelle Beringerfeld
(Bund 1.39; Kanton 2.41; Gemeinde 2.41) | 6.2 |
| e) Wendegleis Jestetten
(Bund 1.73; Kanton 1.67) | 3.4 |
| f) Neue Bahnstation Neuhausen Zentrum mit Lift
(Bund 2.06; Kanton 4.28; Gemeinde 4.28) | 10.6 |
| g) Aufwertung Station Herblingen
(Bund 1.39; Kanton 2.21; Stadt Schaffhausen 2.21) | 5.8 |

² Der Regierungsrat bewirtschaftet den Rahmenkredit.

³ Der Regierungsrat wird ermächtigt, in Vereinbarungen mit den Bahnunternehmen oder den Gemeinden und dem Bund die Beiträge und deren Auszahlung zu regeln.

3.

¹ Für den Betrieb der S-Bahn Schaffhausen zwischen Jestetten und Schaffhausen wird nach Abzug der Gemeindebeiträge ein jährlicher Staatsbeitrag von 1.2 Millionen Franken bewilligt.

² Der Beitrag entspricht dem Projekt- und Preisstand vom Dezember 2010 und kann vom Regierungsrat um die ausgewiesene Teuerung erhöht werden.

³ Er reduziert sich um allfällige Beiträge Dritter.

4.

¹ Dieser Beschluss untersteht dem Referendum.

² Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten.

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

Schaffhausen, 6. Juni 2011

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Christian Heydecker

Die Sekretärin:

Erna Frattini