



Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Protokoll der 7. Sitzung

vom 6. Mai 2002, 08.00 Uhr
im Grossratssaal in Schaffhausen

Vorsitz: Rolf Hauser

Protokoll: Erna Frattini

Präsenz: Entschuldigt abwesend: Werner Bolli, Bernhard Egli, Samuel Erb, Susi Greutmann, Veronika Heller, Markus Müller, Stefan Oetterli, Hansruedi Richli, Thomas Stamm, Marcel Wenger.
Teilweise abwesend (entschuldigt): Brigitta Marti, Kurt Schönberger, Jürg Tanner, Hansjörg Weber, Erna Weckerle.

- Traktanden:
1. Bericht und Antrag des Regierungsrates betreffend Aufhebung des Niveauübergangs „Enge“ in Beringen/Neuhausen am Rheinfall. Seite 267
 2. Postulat Nr. 11/2001 von Martina Munz betreffend Attraktivierung des Verkehrs im Klettgau. Seite 285
 3. Bericht und Antrag des Regierungsrates betreffend den Erlass eines Energiegesetzes. (*Detailberatung in erster Lesung ab Art. 8 bis und mit Art. 15*). Seite 298

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

NEUEINGÄNGE seit der letzten Sitzung vom 8. April 2002:

1. Antwort auf die Kleine Anfrage Nr. 10/2002 von Franz Hostettmann betreffend Perspektiven und Vorhaben des privaten und öffentlichen Verkehrs 2002 - 2020.
2. Bericht und Antrag der Spezialkommission 2001/10 „Sonderschulen“ vom 19. April 2002.
3. Geschäftsbericht 2001 der Schaffhauser Kantonalbank. – Der Bericht geht zur Vorberatung an die Geschäftsprüfungskommission.
4. Amtsbericht 2001 des Obergerichtes. – Der Bericht geht zur Vorberatung an die Justizkommission.
5. 22 Kantonsbürgerrechtsgesuche aus den Gemeinden Beringen und Schaffhausen. – Die Gesuche gehen zur Vorberatung an die Petitionskommission.
6. Bericht und Antrag der Spezialkommission 2002/2 „Buszentrum beim Bahnhof“ (3. Auftrag) vom 2. Mai 2002.
7. Kleine Anfrage Nr. 13/2002 von Marianne Hug-Neidhart betreffend Schulentwicklungsprojekte.

*

MITTEILUNGEN des Ratspräsidenten:

Die Spezialkommission 2002/2 „Buszentrum beim Bahnhof“ (3. Auftrag) meldet das Geschäft als verhandlungsbereit. – Es wird auf die nächste Traktandenliste gesetzt.

Die ÖBS-EVP-GB-Fraktion wünscht, in der Spezialkommission 2002/2 „Perspektiven privater und öffentlicher Verkehr 2002 - 2020“ (2. Auftrag) Bernhard Egli durch Hansueli Bernath zu ersetzen. – Ihrem Stillschweigen entnehme ich, dass Sie damit einverstanden sind.

Am 15. Juni 2002 findet zum ersten Mal ein gesamtschweizerischer Flüchtlingstag statt. Die Schweizerische Flüchtlingshilfe möchte, dass das Schaffhauser Flüchtlingstagskollektiv mit einer Delegation von etwa 40 Personen auf die Rütliwiese folgt, um dort am nationalen Flüchtlingstag teilzunehmen. Das Schaffhauser Flüchtlingstagskollektiv würde sich freuen, wenn sich einige Ratsmitglieder finden würden, die bereit sind, den Flüchtlingstag auf der Rütliwiese zu verbringen. Interessierte können sich bei der Grossratssekretärin melden.

*

PROTOKOLLGENEHMIGUNG:

Protokoll der 7. Sitzung vom 6. Mai 2002

Das Protokoll der 5. Sitzung vom 18. März 2002, veröffentlicht mit dem Amtsblatt Nr. 16 vom 19. April 2002, wird ohne Änderungen genehmigt und dem Verfasser, Norbert Hauser, bestens verdankt.

Da das Amtsblatt Nr. 18 mit dem Protokoll der 6. Sitzung vom 8. April 2002 erst am letzten Freitag verschickt worden ist, wird dieses Protokoll an der nächsten Sitzung zur Diskussion gestellt.

*

1. BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES BETREFFEND AUFHEBUNG DES NIVEAUÜBERGANGS „ENGE“ IN BERINGEN/NEUHAUSEN AM RHEINFALL

Grundlage: Amtsdruckschrift 02-10

EINTRETENSDEBATTE

KOMMISSIONSPRÄSIDENTIN MARTINA MUNZ: Die Spezialkommission hat sich an drei Sitzungen mit den anstehenden Verkehrsvorlagen auseinandergesetzt. Die Aufhebung des Niveauübergangs Enge wurde an der ersten Sitzung durchberaten und – bei einer Enthaltung – einstimmig gutgeheissen. Bei den Beratungen waren Regierungsrat Hans-Peter Lenherr, Kantonsingenieur Konrad Meyer und Verkehrskoordinator Patrick Altenburger anwesend. Alle Fragen der Kommissionsmitglieder konnten befriedigend beantwortet werden. Das Projekt wird von der Kommission als sinnvoll und notwendig erachtet. Es steht sowohl im Interesse der Bahn als auch der Strasse sowie von öffentlichem und privatem Verkehr. Die weitere Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Klettgau ist nur möglich, wenn Schiene und Strasse konsequent getrennt werden. Der Halbstundentakt kann sinnvollerweise erst dann realisiert werden, wenn die wichtigsten Niveauübergänge in der Region vorgängig aufgehoben werden. Das Projekt Enge stellt somit auch einen ersten Schritt zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den Klettgau dar. Es ist in die aktuelle verkehrspolitische Gesamtplanung eingebettet. Erfreulicherweise konnte ein einheimisches Unternehmen mit der Ausarbeitung des Projektes beauftragt werden. Die Kommission ist sich im Klaren, dass der Verbesserung

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

der Verkehrssituation in Neuhausen am Rheinfall die höchste Priorität zukommt. Der Bau des Engekreisels verändert die Situation in Neuhausen am Rheinfall allerdings nicht. Trotzdem ist es sinnvoll, das baureife Projekt in der Enge heute anzupacken. Dabei werden gleichzeitig flankierende Massnahmen ins Auge gefasst. So wurde bereits eine Studie erstellt, welche eine Busspur vom Engekreisel bis zur Lichtsignalanlage an der Kreuzstrasse in Neuhausen am Rheinfall vorsieht. Das Projekt zur Aufhebung des Niveauüberganges Zollstrasse in Neuhausen am Rheinfall muss aber zügig angegangen werden.

Bereits 1981 lag ein Projekt zur Aufhebung des Niveauüberganges „Enge“ vor. Die entsprechende Vorlage wurde jedoch vom Volk verworfen. Das heute vorliegende Projekt ist in jeder Beziehung optimal: Die Kreisellösung beansprucht weniger Land und ist zudem kostengünstiger. Die Kosten belaufen sich auf 7,8 Millionen Franken. Leider sind weder vom Bund noch von der Deutschen Bahn (DB) nennenswerte Beiträge zu erwarten. Die Gemeinde Beringen wird sich an den Kosten der Rad- und Fusswegunterführung beteiligen. Die Laufende Rechnung wird jährlich mit rund 400'000 Franken belastet.

Der Standort des Kreisels in der Enge verschiebt sich gegenüber dem heutigen Niveauübergang leicht stadteinwärts. Er nutzt die Topographie des Geländes ideal aus. Der Eingriff in die Landschaft kann dadurch relativ klein gehalten werden. Mit dem Eigentümer des Landes sind bereits Gespräche geführt worden; dieser wünscht Realersatz. Für das Projekt ist keine Rodung erforderlich. Die örtlichen Naturschutzorganisationen werden frühzeitig in die weitere Planung einbezogen.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist die Aufhebung von Niveauübergängen immer ein Gewinn. Mit dem Projekt Enge werden Beringen und Löhningen zudem teilweise vom Durchgangsverkehr entlastet. Heute fahren viele Autofahrer bei geschlossener Barriere lieber durch die beiden Gemeinden, als einige Minuten vor geschlossener Schranke zu warten.

Durch die Kombination von Überführung und Kreisel können die beiden Hauptstrassen aus dem oberen und unteren Klettgau auf elegante Weise verknüpft werden. In der Kommission wurde die Frage gestellt, ob auch eine „Überführung ohne Kreisel“ geprüft wurde. Da aufgrund der Landverhältnisse eine Brücke ohne Kreisel nicht weniger kostet, wurde diese Variante jedoch nicht mehr weiter verfolgt.

Bei der Ausarbeitung des Projektes wurde auf eine optimale und sichere Führung der Rad- und Fusswege geachtet. Diese werden getrennt von der eigentlichen Fahrbahn unter dem Kreisel durchgeführt und durch das offene Kreiselaue mit natürlichem Tageslicht beleuchtet. Für die Fussgänger und Radfahrer wird westlich des bestehenden Niveauüberganges zusätz-

Protokoll der 7. Sitzung vom 6. Mai 2002

lich eine eigene Unterführung unter dem Bahntrasse erstellt. Der Bau der neuen Brücke beeinträchtigt eine gewisse Zeit den Verkehrsfluss durch die Enge. Es ist jedoch erfreulich, dass der Verkehr während der ganzen Bauzeit nie einspurig geführt werden muss. Damit sind im Alltag keine wesentlichen Behinderungen des Verkehrs zu erwarten.

Die Kommission steht dem Projekt positiv gegenüber. Sie empfiehlt dem Rat, auf die Vorlage einzutreten und ihr ohne Änderungen zuzustimmen.

Die SP-Fraktion wird der Vorlage ebenfalls zustimmen.

HANS GÄCHTER: Wir haben heute ein Projekt auf dem Tisch, dem eine lange Geschichte vorangeht. Die Stimmberechtigten des Kantons haben bekanntlich im Jahre 1957 einen Strassenbaukredit in der Höhe von rund 50 Millionen Franken bewilligt. Damit wurden unter anderen die Umfahrung Rüdlingen, die Talstrasse Schaffhausen-Thayngen, der Abschnitt Schaffhausen-Bargen, die Strasse Stein am Rhein-Ramsen und die Rheinbrücke in Hemishofen gebaut. Einzig die im Programm enthaltene Hauptstrasse von Beringen bis zur Landesgrenze in Trasadingen wurde nie realisiert. Das Tiefbauamt legte zwar 1970 ein erstes Ausbauprojekt mit einer vierspurigen, richtungsgetrenten Klettgau-Autobahn vor. Die Bevölkerung von Beringen wehrte sich jedoch verständlicherweise gegen diese überdimensionierte Strasse. In der Folge arbeitete das Tiefbauamt zwei weitere Strassenbauvarianten aus. Zur Überquerung der Bahnlinie in Guntmadingen war eine Aufschüttung von zehn Metern vorgesehen. Diese Varianten stiessen auf vehementen Widerstand der Guntmadinger und wurden schliesslich vom Volk abgelehnt. Der Regierungsrat verzichtete in der Folge für einige Jahre auf eine weitere Planung im Klettgau. Erst im Zusammenhang mit dem Strassenbauprogramm 1980-1984 schlug der Regierungsrat dem Grossen Rat sieben Projekte zur Verbesserung des Strassennetzes vor. Dazu gehörten eine Bahnüberführung in der Enge und eine Begradigung des Rankes am Fusse des Hämings. Der Grosse Rat hiess den entsprechenden Kredit mit lediglich zwei Gegenstimmen gut. Die Vorlage wurde jedoch vom Volk aus verschiedenen Gründen abgelehnt.

Die Gemeinden Hallau, Neunkirch, Oberhallau, Osterfingen, Trasadingen und Wilchingen weisen in den letzten Jahren in verschiedener Hinsicht eine ungünstige Entwicklung auf. Die Vereinigung zur Struktur- und Wirtschaftsentwicklung Unterer Klettgau (SWUK) hat die Stärken und Schwächen der einzelnen Gemeinden an vielen Sitzungen analysiert. Im Bereich Verkehr sind wir zu folgenden Erkenntnissen gekommen: Die Reisezeiten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nach Schaffhausen sind zu lang. Es besteht kein durchgängiger Takt-

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

fahrplan. Der öffentliche Verkehr behindert den privaten Verkehr mit unzumutbaren Wartezeiten an den Bahnübergängen. Viele Fahrzeuglenker meiden die Bahnübergänge Enge und Erlen. Diese Situation behindert die wirtschaftliche Entwicklung des unteren Klettgaus. Im Bereich Verkehr fordert die SWUK deshalb Sofortmassnahmen.

Mit der Aufhebung des Niveauüberganges Enge werden die Verkehrsprobleme im Klettgau angepackt. Ein erster Schritt zur Trennung von Schiene und Strasse wird vollzogen. Der Regierungsrat beabsichtigt, in den nächsten Jahren weitere Bahnübergänge aufzuheben. Regierungsrat Hans-Peter Lenherr hat uns in seiner kurzen Amtszeit als Baudirektor die Orientierungsvorlage „Perspektiven und Vorhaben des privaten und öffentlichen Verkehrs 2002 - 2020“ sowie eine Vorlage zur Aufhebung des Niveauüberganges „Enge“ vorgelegt. Dafür gebühren ihm, dem Regierungsrat und der Verwaltung Dank und Anerkennung.

Geschätzte Damen und Herren, als Unterklettgauer ersuche ich Sie, die Vorlage heute und im Vorfeld der Volksabstimmung zu unterstützen. Die SVP-Fraktion wird der Vorlage mit grossem Mehr zustimmen.

HANSRUEDI SCHULER: Auch die FDP-Fraktion wird der Vorlage mit grossem Mehr zustimmen. Den Ausführungen der Kommissionspräsidentin schliessen wir uns zum grössten Teil an. Das in der Vorlage enthaltene Projekt überzeugt uns sehr. Mit der vorgeschlagenen Lösung können die verschiedensten Bedürfnisse abgedeckt werden. Ich denke dabei an den Ausbau der Schiene auf Doppelspur und an die Elektrifizierung der Bahnlinie. Mit der Aufhebung der Niveauübergänge wird der weitere Ausbau des heute vorhandenen Angebotes ermöglicht. In der Enge ist sowohl eine klare Trennung von Schiene und Strasse als auch von Fussgängern und Radfahrern vorgesehen. Das Projekt kann zudem mit einer minimalen Beeinträchtigung des privaten und des öffentlichen Verkehrs realisiert werden. Durch den Bau eines Kreisels kann ferner ein Stolperstein der Vorlage von 1981 eliminiert werden. Damals war in der Enge ein normaler Verkehrsknoten geplant. Dabei wurde heftig über die sinnvollste Regelung des Vortritts diskutiert. Mit diesem Kiesel haben wir in dieser Hinsicht eine ideale Lösung. Zudem ist dieses Projekt gegenüber der Vorlage vor 20 Jahren nicht teurer und erfordert erst noch weniger Unterhalt. Wir unterstützen dieses Projekt als erste Etappe eines Gesamtprojektes zur Eliminierung weiterer Niveauübergänge in Neuhausen am Rheinfall, Neunkirch und Wilchingen. Mit der Entflechtung von Strasse und Bahn dienen wir der Sicherheit und ermöglichen einen Ausbau des Leistungsangebotes auf der Schiene.

Protokoll der 7. Sitzung vom 6. Mai 2002

FRANZ BAUMANN: Der Kanton Schaffhausen leidet unter grossen Verkehrsproblemen. Der Regierungsrat hat in seiner Orientierungsvorlage die Perspektiven zur Verbesserung der Situation in den nächsten 10 bis 20 Jahren sowohl im öffentlichen als auch im privaten Verkehr aufgezeigt. Die Aufhebung des Niveauüberganges „Enge“ stellt den ersten Mosaikstein der Bauvorhaben dar, die helfen sollen, die Gemeinden im Klettgau und Neuhausen am Rheinfall vom Verkehrsdruck zu entlasten. Das vorliegende Projekt ist eine wichtige Voraussetzung, um – zusammen mit dem Land Baden-Württemberg – so schnell wie möglich den Halbstundentakt für die DB-Strecke zu realisieren.

Die heutigen Schliesszeiten der Barrieren – über zwei Stunden in der Enge und an der Kreuzstrasse – sind schon heute unzumutbar. Mit der Einführung des Halbstundentaktes würden sich diese Schliesszeiten verdoppeln. Dies wäre ein unhaltbarer Zustand. Deshalb – ich sage dies als Vertreter von Neuhausen am Rheinfall – muss der zweite Mosaikstein, der Bahnübergang an der Zollstrasse, im Anschluss an dieses Projekt unverzüglich realisiert werden. Bis zur Benützung des Galgenbucktunnels vergehen nämlich noch mindestens zehn Jahre.

Die CVP-Fraktion ist sich einig, dass das vorliegende Projekt für alle Verkehrsteilnehmer sehr viele Vorteile bringt. Wir verlangen jedoch gleichzeitig vom Regierungsrat, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs mit gleichem Elan wie diese Vorlage vorangetrieben wird. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs darf kein Lippenbekenntnis sein. Die CVP-Fraktion ist einstimmig für die Vorlage.

RUEDI WIDTMANN: Die ÖBS-EVP-GB-Fraktion nimmt gegenüber dieser Vorlage eine etwas kritischere Haltung als meine Vorredner ein. Bei uns sind die Meinungen geteilt. Sie reichen von zurückhaltender Zustimmung bis auf Ablehnung. Wichtig und richtig erscheint uns, dass mit der Realisierung des geplanten Niveauübergangs Strasse und Schiene getrennt werden. Damit wird eine gute Voraussetzung für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs geschaffen. Das Verkehrsproblem in Neuhausen am Rheinfall kann nur dann nachhaltig entschärft werden, wenn es uns gelingt, die Klettgauer in vermehrter Masse zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen.

In baulicher Hinsicht ist das vorliegende Projekt imposant und wirkt funktional überzeugend. Aus meiner Sicht stellt der Kreisel eine Luxuslösung dar. In der Kommission war ich der Meinung, dass eine einfache Brücke als Überführung genügen würde. Kantonsingenieur Konrad Meyer versicherte mir jedoch, dass die Vorzüge des Kreisels deutlich für diese Form der Überführung sprechen. Der Kreisel garantiert auch in Stosszeiten einen vergleichsweise

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

ruhigen Verkehrsfluss, er sei platzsparender, ermögliche eine bessere Verkehrsführung und biete somit mehr Sicherheit. Zudem sei ein Kreisel kostengünstiger als eine konventionelle Kreuzung.

Warum übt sich unsere Fraktion trotz der guten Vorlage in skeptischer Zurückhaltung? Wir sind der Meinung, dass die heutige Verkehrssituation im Klettgau nicht dramatisch ist. Neuhausen am Rheinfall bedarf hingegen dringend einer Verkehrsentlastung. Mit dem Enge-Kreisel wird aber Neuhausen am Rheinfall – zumindest vorerst – in keiner Weise entlastet. Im Gegenteil: Einige Verkehrsteilnehmer, die bisher den Kistenpass benützt haben, werden sich dank der Optimierung des Verkehrsflusses in der Enge in Zukunft ebenfalls für diese Route entscheiden, zumindest so lange, bis sie merken, dass sie anstatt vor der Bahnschranke in der Enge nun vor Neuhausen am Rheinfall etwas warten müssen. Wie das Verkehrsproblem in Neuhausen am Rheinfall gelöst werden soll, ist bekanntlich noch nicht entschieden. Ist es darum sinnvoll, vorgängig annähernd acht Millionen an einem Nebenschauplatz zu investieren? Könnte dieses – isoliert betrachtet – sicher gute Projekt nicht warten, bis das Hauptverkehrsproblem in Neuhausen am Rheinfall im Detail geklärt ist?

Lassen Sie mich als Bauer einen einfachen Vergleich anstellen: Um meine wirtschaftliche Lage zu optimieren, macht mir die Wirtschaftsförderung den Vorschlag, eine Geflügelmasthalle aufzustellen. Bauplanung, Umweltverträglichkeitsprüfung und Finanzierung erfordern jedoch relativ viel Zeit. Soll ich nun in dieser Phase Futtermittelsilos bauen? Die Antwort überlasse ich Ihnen. Die Regierung strebt mit dem Ausbau der DB-Linie auf zwei Spuren – in einer ersten Etappe bis Neunkirch und in einer zweiten Etappe bis Erzingen – die Einführung des Halbstundentaktes in den Klettgau an. Dies ist aus unserer Sicht sehr zu begrüßen. Dadurch kann die kürzeste Bahnlinie von Schaffhausen nach Basel fahrplanmässig weiter attraktiviert werden. Gemäss den regierungsrätlichen Perspektiven ist eine Realisierung jedoch frühestens zwischen 2010 und 2015 zu erwarten. Eine Verkehrsentlastung durch die Deutsche Bahn wird also im Klettgau noch geraume Zeit auf sich warten lassen. Ich habe deshalb eine etwas düstere Vision: Der Enge-Kreisel wird gebaut. Der zunehmende Individualverkehr durch Neuhausen am Rheinfall wird verstärkt. Damit wird der Druck zur Realisierung des Galgenbucktunnels erhöht. Damit wird die Verbindung zwischen der Stadt und dem Klettgau auf der Strasse markant attraktiviert, wodurch schliesslich Schaffhausen vom Verkehrskollaps bedroht wird.

Bezüglich der Kosten von grösseren Verkehrsbauvorhaben sind wir der Meinung, dass diese mit einer objektbezogenen Steuer sowie mit der Erhebung von verursachergerechten Motor-

Protokoll der 7. Sitzung vom 6. Mai 2002

fahrzeugsteuern finanziert werden sollten. Ruedi Flubacher wird sich dazu noch im Detail äussern.

Ein Teil der ÖBS-EVP-GB-Fraktion wird die Vorlage trotz der angeführten Bedenken gutheissen. Dies darf allerdings nicht als Zustimmung zum Bau des Galgenbucktunnels betrachtet werden. Persönlich lehne ich die Vorlage ab, und zwar nicht, weil mich das Projekt nicht überzeugt, sondern weil für mich zuerst die Verkehrssituation in Neuhausen am Rheinflall – mit oder ohne Galgenbucktunnel – und im Urwerf im Detail geklärt werden muss.

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Ich bedanke mich für die weitgehend positive Aufnahme der Vorlage. Ich bedanke mich auch für das kritische Votum von Ruedi Widtmann. Einige Ratsmitglieder halten die Orientierungsvorlage für „klettgaulastig“. Die Vorlage enthält jedoch die Resultate einer sauberen Analyse. Hans Gächter hat bereits auf die Vergangenheit im Strassenbau hingewiesen. Mit Ausnahme der Projekte im Klettgau konnten praktisch alle Pläne realisiert werden. Im Klettgau sind darum heute auf Strasse und Schiene erhebliche Defizite vorhanden.

In der Kommission ist über die Frage der Notwendigkeit eines Kreisels intensiv diskutiert worden. Aufgrund der sachlichen Argumente liess sich die Kommission von den Vorteilen des Kreisels überzeugen. Er ist – wie bereits mehrfach erwähnt – nicht teurer als eine konventionelle Kreuzung. Entscheidend für die Ablehnung der Vorlage im Jahre 1981 war unter anderem die Uneinigkeit der Bevölkerung bezüglich des Vortrittes der beiden praktisch gleichwertigen Strassen – diejenige von Neunkirch durch Guntmadingen Richtung Enge oder diejenige von Löhningen über Beringen Richtung Enge – an der Kreuzung in der Enge. Mit dem Kreisel können wir dieses Problem heute auf elegante Weise lösen. Der finanzielle Aufwand ist heute nominell gleich hoch wie vor 20 Jahren.

Was die kritischen Ausführungen von Ruedi Widtmann betrifft, ist es richtig, dass das grösste Verkehrsproblem in Neuhausen am Rheinflall besteht. Wenn die Aufhebung des Niveauübergangs bei der Zollstrasse in Neuhausen am Rheinflall nicht einen wesentlich grösseren Planungsaufwand erfordern würde, hätten wir jenes Projekt zuerst verwirklicht. Wir sind jedoch bestrebt, Ihnen die entsprechenden Pläne so rasch als möglich vorzulegen. Mit der Realisierung des Kreisels in der Enge kann relativ rasch ein erstes Zeichen gesetzt werden. Meines Erachtens bringt diese Vorlage für die Gemeinde Neuhausen am Rheinflall eher eine Verbesserung denn eine Verschlechterung der Verkehrssituation. Die Horrorvision von Ruedi Widtmann kann ich nicht teilen. Mit der Realisierung des Kreisels erreichen wir einen regel-

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

mässigeren Verkehr. Der im Bahntal befürchtete Kollaps nach Fertigstellung des Galgenbucktunnels erweist sich bei einer näheren Prüfung als unbegründet.

Ich bitte Sie, dieser Vorlage zuzustimmen. Sie stellt den ersten Schritt in einem Gesamtpaket dar und bringt insbesondere für die Gemeinden Beringen und Löhningen eine nachhaltige Entlastung vom Durchgangsverkehr. Die Gemeinden im Klettgau treten geschlossen für diese Vorlage ein. Sie verdient deshalb auch die Unterstützung der übrigen Regionen.

HANSJÖRG WAHRENBERGER: Ich will keine Einzelheiten wiederholen. Ich beziehe mich vielmehr auf den Leserbrief von Ratskollege Markus Müller, den ich mit Betrübnis zur Kenntnis genommenen habe. Er schreibt darin, Neuhausen behindere die Lösung der Verkehrsprobleme. Mein Votum in der Spezialkommission galt dem Schutz der Wohnquartiere an der Rosenbergstrasse und auf der Breite Schaffhausen vor dem zunehmenden Verkehr aus dem Klettgau. Dies wurde von Markus Müller als Verhinderung der „freien Fahrt“ durch Neuhausen am Rheinfluss bezeichnet. So geht es natürlich nicht.

Die Orientierungsvorlage zeigt für die Lösung der vorhandenen Verkehrsprobleme – inklusive Galgenbucktunnel – einen vernünftigen Konsens auf. Nur in Kenntnis der entsprechenden Fakten kann den Einwohnern von Neuhausen verständlich gemacht werden, aus welchen Gründen vor den in Neuhausen geplanten Verbesserungen zuerst der Enge-Kreisel gebaut werden soll. Ohne diese Erläuterung der Zusammenhänge gäbe es für die Neuhauserinnen und Neuhauser keinen Grund, dem Kreisel in der Enge als erstem Schritt zuzustimmen. Die Polemik von Markus Müller ist leider nicht dazu angetan, den in diesem Rat vorhandenen Konsens zu festigen. Es geht ja auch darum, zu einem späteren Zeitpunkt kostspielige Projekte zur Förderung des öffentlichen Verkehrs oder Massnahmen zur Verhinderung von Verkehr durch Wohnquartiere zu verwirklichen. Das Unverständnis der Bevölkerung, insbesondere bei den Bewohnern der Rosenbergstrasse mit einer Verkehrsbelastung von rund 9000 Fahrzeugen pro Tag, ist gross, wenn Verkehrsstrategen aus Gemeinden mit nicht einmal der Hälfte dieser Verkehrsbelastung unter dem Motto „freie Fahrt“ sämtliche Schleusen öffnen wollen und damit eine weitere Abwertung der stark belasteten Wohnquartiere provozieren. Meine Zustimmung zum Projekt „Enge“ erfolgt somit unter Annahme, dass der in der Spezialkommission dank der Orientierungsvorlage erreichte Weg des Konsenses nicht verlassen wird. Sonst wird auch dieses Projekt gefährdet sein.

Protokoll der 7. Sitzung vom 6. Mai 2002

DANIEL FISCHER: Ich kann mich meinem Vorredner anschliessen. Es gibt einen Slogan: „Geduld bringt Kreisel“. Wenn dieser Slogan immer noch stimmt, muss es im Jahre 2006 bei der Kreuzstrasse einen gewaltigen Kreisel geben.

Ich frage Regierungsrat Hans-Peter Lenherr an, ob es nicht vernünftiger wäre, zuerst den Flaschenhals Kreuzstrasse/Zollstrasse zu beseitigen, bevor die Schleusen in der Enge geöffnet werden. Ich werde dieser Vorlage allerdings so oder so zustimmen.

RUEDI FLUBACHER: Ich möchte die Bemerkungen von Ruedi Widtmann ergänzen. Damit ich Baudirektor Hans-Peter Lenherr nicht allzu sehr erzürne, stelle ich lediglich einige kritische Fragen. Es geht mir dabei in erster Linie um die Finanzierung des vorliegenden Projektes. Ich bin sehr erstaunt, dass sich heute niemand zu diesem Aspekt geäussert hat. Die Orientierungsvorlage beschäftigt sich ja auch mit der schrittweisen Finanzierung der einzelnen Verkehrsvorhaben. So schreibt der Regierungsrat Seite 37, er beabsichtige, dem Grossen Rat noch in diesem Jahr eine Vorlage zur Ergänzung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vorzulegen. Mit der darin vorgeschlagenen Gesetzesänderung soll es künftig möglich sein, grössere Strassenbauprojekte mit einer befristeten Erhöhung der Verkehrssteuer zu verknüpfen. Er spricht in dieser Vorlage zudem von anderen, zusätzlichen Einnahmen, die rasch realisiert werden können. Ich möchte im Namen meiner Fraktion in diesem Zusammenhang dem Regierungsrat drei Fragen stellen: 1. Warum ist es nicht möglich gewesen, mit der aktuellen Vorlage zuzuwarten, bis die Änderung des Gesetzes über die Verkehrssteuern spruchreif ist? 2. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Ansicht unserer Fraktion, dass weitere grosse Strassenbauvorhaben unabdingbar mit einer Erhöhung der Verkehrssteuer gekoppelt sein müssen? Ist der Baudirektor bereit, dafür zu kämpfen und Herzblut zu vergiessen? 3. Ist der Grosse Rat – wie in der Orientierungsvorlage angekündigt – bis zum 30. Juni 2002 im Besitz der erwähnten Vorlage? Der Regierungsrat weist auf Seite 37 der Orientierungsvorlage darauf hin, dass aus Gründen der Gleichbehandlung mit grösseren Bauvorhaben im Erziehungsbereich – Berufsbildungszentrum, Diplommittelschule – auf eine Spezialfinanzierung für das zur Diskussion stehende Projekt verzichtet werden soll. Mit dieser Begründung kann die Regierung jedes Jahr eine Spezialfinanzierung ablehnen und auf eine befristete Erhöhung der Verkehrssteuer verzichten. Zudem stellt sich die Frage, wer eigentlich die Art der Finanzierung eines Vorhabens bestimmt. Wenn der Grosse Rat eine Spezialfinanzierung oder eine Erhöhung der Verkehrssteuern möchte, kann er dies von sich

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

aus bestimmen. Ich werde keiner weiteren Strassenbauvorlage mehr zustimmen, bevor in dieser Richtung nicht etwas geschieht.

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Aufgrund der Grössenordnung rechtfertigt sich eine Spezialfinanzierung für dieses mit einem Aufwand von 7,8 Millionen Franken verbundene Projekt nicht. Der Grosse Rat hat bereits heute die Möglichkeit, ein Objekt mittels einer befristeten Erhöhung des Steuerfusses zu finanzieren. Der Steuerfuss müsste für die aktuelle Vorlage zwischen 0,3 und 0,4 Prozent erhöht werden. Ein solches Vorgehen bei einer vergleichbaren Vorlage stand bisher allerdings noch nie zur Debatte. Ich bin jedoch bereit, mich bei grösseren Strassenbauvorhaben für eine befristete Erhöhung der Verkehrssteuer einzusetzen. Nachdem das Strassenverkehrsamt heute dem Baudepartement unterstellt ist, bin ich auch für die Ausarbeitung der von der Regierung angekündigten Vorlage zuständig. Diese wird noch Mitte Jahr 2002 in der Regierung besprochen. Grössere Bauvorhaben, die primär dem Strassenverkehr dienen, sollen künftig mit einer befristeten Erhöhung der Verkehrssteuer verknüpft werden. Grössere Investitionen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, sofern sie nicht ohne Spezialfinanzierung auskommen, sollen dagegen über eine normale Objektsteuer finanziert werden. Letztlich ist es jedoch in der Tat Sache des Grossen Rates, in jedem Fall zu entscheiden, welche Form der Finanzierung er wählen will. Ich kann Ruedi Flubacher aber versichern, dass ich mich für die Vorlage zur Ermöglichung einer befristeten Erhöhung der Verkehrssteuer einsetzen werde. Wir werden noch in diesem Jahr Gelegenheit haben, dieses Geschäft im Grossen Rat zu behandeln.

BRUNO LOHER: Der nicht mehr so ganz neue Baudirektor legt bei der Lösung der Probleme im Bereich des privaten Verkehrs ein fast Schwindel erregendes Tempo vor. Für den vorliegenden Kreisel sprechen einige gute Gründe. Ich werde ihm deshalb zustimmen. Wenn aber behauptet wird, dieser Kreisel löse die vorhandenen Probleme, stimmt diese Aussage nur zum Teil. Der Kreisel bringt nämlich garantiert auch neue Probleme. Er bringt getreu dem Motto: „Wenn die Fahrt freier ist, dann benützen auch mehr Leute das Auto“ mehr Verkehr nach Neuhausen am Rheinfall und nach Schaffhausen.

Franz Baumann, Ruedi Widtmann und Ruedi Flubacher erachten es zu Recht als wichtig, dass der öffentliche Verkehr in Zukunft mit derselben Energie gefördert werden muss. Die Vorlage „Bushof“, über die wir demnächst befinden werden, ist ein guter Schritt. Dieser genügt aber nicht. Die Orientierungsvorlage enthält relativ viele konkrete Strassenbauvorhaben. Die Vor-

Protokoll der 7. Sitzung vom 6. Mai 2002

schläge zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sind dagegen noch relativ vage. Bei allen Projekten geht es um sehr viel Geld. Zur Realisierung dieser Projekte muss die Finanzierung gesichert sein. Ich wünsche von der Regierung und vom Baudirektor, dass der öffentliche Verkehr ebenso zügig mit konkreten und handfesten Projekten gefördert wird. Dazu gehört auch die Revision des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Ich bin zudem mit Ruedi Flubacher der Meinung, dass die Vorlage zur Revision des Gesetzes über die Verkehrssteuern sehr schnell auf den Tisch kommen muss.

WERNER WINZELER: Ich schliesse mich den zustimmenden Voten zum vorliegenden Projekt ans. Ich mag es den Klettgauern gönnen, dass sie nach jahrelangen Anstrengungen endlich ans Ziel gelangen. Selbstverständlich sehe ich die aktuelle Vorlage als Vorstufe zum Bau des Galgenbucktunnels. Damit können auch die Probleme der Neuhauser teilweise gelöst werden. Zwei Problemkreise möchte ich allerdings anschneiden, die jene betreffen, die durch die Stadt in den Klettgau oder ins Zürcher Weinland fahren. Der erste Punkt betrifft die Erweiterung der Kapazität der A4 zwischen dem Herblingertal und dem Weinland. Dort sind zurzeit verschiedene Bestrebungen im Gange. Die entsprechenden Termine fehlen jedoch in der Orientierungsvorlage. Der zweite Punkt betrifft den Anschluss von Merishausen an die A4. Dieses Projekt darf nicht unter den Tisch fallen. Vielleicht kann Baudirektor Hans-Peter Lenherr zu diesen zwei Punkten einige genauere Aussagen machen.

HANS SCHWANINGER: Um es gleich vorweg zu nehmen: Die Guntmadinger werden diesmal keinen „Buurezmorge“ organisieren und die Vorlage wie vor 20 Jahren bekämpfen. Ich stelle jedoch fest, dass die damalige Ablehnung eine wesentlich bessere Variante zur Aufhebung des Niveauübergangs und zur Verknüpfung der Hauptstrassen ermöglicht hat. Wir hätten heute lediglich eine einfache Brücke mit einer verkehrsbehindernden Lichtsignalanlage.

Im Gespräch mit den zuständigen Fachleuten konnten wir in der Kommission feststellen, dass in den Köpfen der heute tätigen Strassenplaner keine so verrückten Ideen mehr vorhanden sind, wie dies vor 20 Jahren noch der Fall war. Damals wollten die Planer bekanntlich auf einem quer durch den oberen Klettgau aufgeschütteten Damm über die Deutsche Bahn gelangen.

Eines möchte ich dem Baudirektor und seinen Planern jedoch noch mit auf den Weg geben. Die Strecke zwischen der Enge und Neunkirch weist an verschiedenen Abschnitten erhebliche

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Sicherheitsmängel auf. Dies belegt auch die Unfallstatistik der letzten Jahre. In regelmässigen Abständen ereigneten sich dort zum Teil schwere Verkehrsunfälle. So waren zum Beispiel im Jahre 2000 von den fünf Verkehrstoten im Kanton Schaffhausen deren zwei auf dem kurzen Streckenabschnitt auf der Gemarkung Guntmadingen. Bei einer Zunahme des Verkehrs auf der Klettgauerstrasse ist darum dem Sicherheitsaspekt grösste Aufmerksamkeit zu schenken. Dazu gehören zum Beispiel Abzweigungen vor unübersichtlichen Kurven, Niveaureuzungen auf Schulwegen und fehlende Einspurstrecken. Solche Massnahmen lassen sich auch über entsprechende Kredite im Staatsvoranschlag finanzieren.

In diesem Sinne werden wir dem Baudirektor und den Planern in Zukunft vermehrt auf die Finger schauen. Sollte die Sicherheit für sie kein Thema sein, werden wir mit Vorstössen für den notwendigen Durck sorgen. Ich werde dem Kredit für die Aufhebung des Niveauübergangs Enge zustimmen.

HANS JAKOB GLOOR: Ich gehöre zu den Gegnern dieser Vorlage. Es ist einfach eine Tatsache, dass solche Projekte die Lebensqualität der Bewohner nicht verbessern. Sie verbessern vielleicht die Lebensqualität der Autofahrer. Sonst bringen sie jedoch nichts. Mit jeder Attraktivierung des Verkehrsflusses auf der Achse zwischen Trasadingen und Schaffhausen fördern wir die Notwendigkeit eines Galgenbucktunnels. Dieser Tunnel liegt für mich jedoch jenseits einer Akzeptanz. Ich kann deshalb all den kleinen Schritten, die zum Galgenbuckunnel führen, nicht zustimmen. Natürlich würde es mich auch stören, wenn ich lange vor der Barriere warten müsste. Ich könnte der Aufhebung der Niveauübergänge zwar zustimmen, wenn ich sicher wäre, dass der Galgenbuckunnel nicht gebaut wird.

HANS WANNER: Einige Votanten haben den „Autoparteiler“ in mir geweckt. Regierungsrat Hans-Peter Lenherr möchte ich daran erinnern, dass das Volk über eine Erhöhung der Verkehrssteuer befinden muss. Ich kann Ihnen heute schon versichern, dass ich eine solche Vorlage bekämpfen werde. Von der linken Ratsseite hören wir stets dasselbe Lied. Bruno Loher sagt, dass gute Strassen mehr Verkehr verursachen. Das ist doch Unsinn. Wir haben mehr Verkehr, weil die Zahl der immatrikulierten Fahrzeuge steigt. Wir entscheiden nur, ob wir ein Chaos wollen oder für freie Fahrt sorgen. Wenn wir das Chaos wählen, haben wir eben das Chaos. Das kann es aber nicht sein. Der öffentliche Verkehr wird schon genug gefördert. Ich möchte einmal die Kostenwahrheit über diesen Bereich sehen.

Protokoll der 7. Sitzung vom 6. Mai 2002

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Natürlich kann sich jemand prophylaktisch gegen alles wenden, was die Notwendigkeit des Baus eines Galgenbucktunnels verstärkt. Ich bitte jedoch die fundamentalen Gegner eines solchen Tunnels, sich doch einmal konkret mit der aktuellen Situation in Neuhausen am Rheinfall auseinanderzusetzen. Die Eröffnung der A4 hat primär zu einer Umverteilung und nicht zu einer wesentlichen Zunahme des Verkehrs geführt. Auf der Katzensteig verkehren heute 28'000 Fahrzeuge pro Tag. Wie Sie kürzlich den Medien entnehmen konnten, wird die Strecke Andelfingen-Schaffhausen im Jahre 2004 ausgebaut. Der Halbanschluss Merishausen kann ohne Zustimmung des Bundes nicht gebaut werden. Diese Zustimmung wurde bisher stets verweigert. Wir können dieses Projekt allenfalls dann realisieren, wenn der Bund die Strasse Schaffhausen-Bargen zugunsten der Achse Schaffhausen-Thayngen aus dem Nationalstrassennetz entfernt. Das muss bei der nächsten Diskussion über das Hauptstrassen- und Nationalstrassennetz geprüft werden. Anschliessend können wir autonom entscheiden, ob wir diesen Halbanschluss realisieren wollen.

Wir kennen die Probleme der Verkehrssicherheit zwischen Neunkirch und der Enge. Hans Schwaninger weiss, dass wir uns mit diesem Problem bereits gedanklich auseinandergesetzt haben.

PATRICK STRASSER: Das grundlegende Problem, das mit jeder Verkehrsdiskussion verbunden ist, wurde heute noch nicht genannt. Im neusten Energiespiegel steht auf der zweiten Seite im zweiten Satz: „Die Gesundheit von Mensch und Natur leidet unter den steigenden Abgasmengen. Das limitierte Kohlendioxyd destabilisiert das globale Klima.“ In der Neuen Zürcher Zeitung vom 19. März 2002 steht unter dem Titel „Plädoyer für eine nachhaltige Entwicklung“: „Die Luftverschmutzung führt zu Atemwegerkrankungen. Dadurch kommt es jährlich zu rund 3300 vorzeitigen Todesfällen. Über die Hälfte davon gehen zulasten des Verkehrs.“ Das ist doch das Hauptproblem, wenn wir über den Strassenverkehr reden. Es geht doch nicht darum, mit welchen Massnahmen wir den motorisierten Individualverkehr attraktivieren. Es geht vielmehr darum, dass wir vermehrte Anreize schaffen, sich anders fortzubewegen. In Randstunden, in denen der Klettgau nicht mit dem öffentlichen Verkehrsmittel erreicht werden kann, ist die Benützung des Autos selbstverständlich sinnvoll. Das grösste Verkehrschaos herrscht jedoch dann, wenn die meisten Angebote im öffentlichen Verkehr bestehen. Aus meiner Sicht könnte der grösste Teil derjenigen, die zu diesem Verkehrschaos und damit auch zu diesen untragbaren Belastungen beitragen, ebensogut ein öffentliches Ver-

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

kehrsmittel benützen. Die Entflechtung von Strasse und Schiene ist für mich keine zwingende Voraussetzung für die Einführung eines Halbstundentaktes. Aus meiner Sicht ist es genau umgekehrt: Erst nach dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs können wir darüber reden, wie eine solche Entflechtung aussehen soll.

HANS-JÜRGEN FEHR: Zwischen schwarz und weiss gibt es noch einige andere Töne. Auch zwischen dem von Hans Wanner erwähnten Chaos und der freien Fahrt gibt es noch verschiedene andere Möglichkeiten der Mobilität. Eine davon betrifft zum Beispiel den öffentlichen Verkehr. Dieser ist auch mir ein besonderes Anliegen. Er muss auch diesem Parlament ein Anliegen sein. Der Kanton Schaffhausen besitzt bekanntlich ein öffentliches Verkehrsunternehmen in der Form einer Aktiengesellschaft. Es kann uns darum nicht egal sein, welche Wirkungen ein kantonales Projekt auf dieses Unternehmen hat. Es geht ja genau um die Linie, welche die Regionale Verkehrsbetriebe Schaffhausen AG bedient. Für mich stellt sich darum ganz entscheidend die Frage, welche konkreten Massnahmen im öffentlichen Verkehr mit dem Bau dieses Kreisels verbunden sind. Wir haben dabei zwei Möglichkeiten. Wir können das Angebot auf der Schiene verbessern, oder wir können den öffentlichen Busbetrieb beschleunigen. Dazu brauchen wir eine für den Bus reservierte Spur nach diesem Kreisel. Wenn die Regierung Neuhausen am Rheinfall immer wieder als das Hauptproblem des Verkehrs im Kanton Schaffhausen bezeichnet – und wenige werden da eine andere Meinung haben – und wir gleichzeitig wissen, dass wir mit diesem Kreiselbau ohne flankierende Massnahmen im öffentlichen Busbereich Mehrverkehr in Neuhausen am Rheinfall verursachen, dann geht die Rechnung doch nicht auf. Wenn Neuhausen am Rheinfall heute schon grosse Probleme mit dem Durchgangsverkehr hat, müssen wir – zusammen mit dem Bau des Kreisels – das öffentliche Angebot so ausbauen, dass die Verkehrsmenge in Neuhausen am Rheinfall nicht weiter zunimmt. Zu diesem Zweck brauchen wir eine für den Bus reservierte Spur, die beim Kreisel beginnt und dem Bus eine schnellere Durchfahrt durch Neuhausen am Rheinfall ermöglicht. Ich stelle darum Baudirektor Hans-Peter Lenherr konkret die Frage: Gibt es mit der Inbetriebnahme des Kreisels eine separate Busspur zwischen der Enge und der Kreuzstrasse?

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Die Buslinie Schleithelm-Schaffhausen verfügt heute über ein gutes Angebot und über einen hervorragenden Taktfahrplan. Sie wird auch rege genutzt. Die Defizite im öffentlichen Verkehr bestehen heute an anderen Orten. Was die Busspuren betrifft, ist eine Studie vorhanden. Wir werden auch prüfen, ob sich diese Busspur gleichzeitig mit der Inbetriebnahme realisieren lässt. Ich kann jedoch nicht genau

Protokoll der 7. Sitzung vom 6. Mai 2002

sagen, dass dies zu hundert Prozent möglich ist. Wir können diese Massnahme nur dann gleichzeitig umsetzen, wenn sie mit einem vertretbaren Aufwand realisierbar ist. Ich bin der Meinung, dass der Verkehrsfluss mit dem Kreisel regelmässiger wird. Dies dient auch dem öffentlichen Verkehr.

BERNHARD MÜLLER: Ich stimme der vorgeschlagenen Lösung in der Enge zu, damit das Verkehrsproblem beim dortigen Niveauübergang endlich gelöst werden kann. Ich hoffe gleichzeitig, dass wir auch am Zoll in Thayngen endlich eine gute Lösung präsentieren können. Ich möchte das Votum von Werner Winzeler unterstützen. Wir wollen auch die Verkehrsprobleme im Durachtal lösen. Wenn die Talstrasse nach Thayngen als Nationalstrasse und die Talstrasse nach Barga als Kantonsstrasse klassiert wird, können wir das Gespräch betreffend den Halbanschluss Merishausen wieder aufnehmen.

PETER ALTENBURGER: Ich möchte das Gespräch auf den Kreisel in der Enge zurückführen. Dabei will ich Sie daran erinnern, dass wir beim Obertor und beim Schützenhaus seit einiger Zeit zwei Kreisel haben, die fast nicht mehr wegzudenken sind. Ich glaube, sie bieten dem Autofahrer, dem Radfahrer und dem Fussgänger eine auch in ökologischer Hinsicht fantastische Lösung. Es ist anzunehmen, dass wir uns auch in der Enge und an der Zollstrasse in wenigen Jahren über die neuen Kreisel freuen können. Ich bin sehr überrascht, dass heute die Messer gegen den Galgenbucktunnel gewetzt werden. Ich erinnere mich noch gut an die Diskussion in diesem Rat über das Postulat von Sibylle Hensler zu diesem Thema. Meines Wissens wurde dieses Postulat ohne Gegenstimmen an die Regierung überwiesen. Wenn jetzt wieder Leute gegen dieses Projekt aufstehen, muss ich ihnen den Vorwurf machen, dass sie in den letzten zwei Jahren keine ehrliche Politik betrieben haben. Dann hätten sie sich nämlich gegen das Postulat wehren können. Ich bin aber der Meinung, dass – mit oder ohne Galgenbucktunnel – die beiden Kreisel in der Enge und an der Zollstrasse wichtige Projekte sind, die nicht nur die Neuhauser und die Klettgauer erfreuen werden.

HANS-JÜRGEN FEHR: Ich möchte Regierungsrat Hans-Peter Lenherr bitten, seine Aussage bezüglich Busspur zuhanden der Materialien zu präzisieren. Mir genügt seine bisherige Aussage nicht. Der Hinweis auf eine Studie und die Absicht, ihre Schlussfolgerungen zu prüfen, befriedigen mich nicht. Ich möchte eine verbindlichere Aussage, dass von der Regierung alles unternommen wird, um zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Kreisels die Fortbewegung des Busses auf Gemeindegebiet Neuhausen am Rheinfall zu verbessern.

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Ich bin über diese Studie im Moment zu wenig im Bild. Ich mache nicht gerne Versprechungen, die kein solides Fundament haben. Ich verspreche Ihnen jedoch, Hans-Jürg Fehr, dass ich diesen Punkt nach genauerer Prüfung präzisieren und konkretisieren werde.

KOMMISSIONSPRÄSIDENTIN MARTINA MUNZ: Soviel ich weiss, sagt die Studie, dass die Realisierung einer separaten Busspur mit Mehrkosten von ungefähr einer halben Million Franken verbunden ist.

HANS-JÜRIG FEHR: Dann frage ich jetzt die Kommissionspräsidentin: Ist denn dieses Projekt in der Kommission geprüft worden?

KOMMISSIONSPRÄSIDENTIN MARTINA MUNZ: Das Thema Busspur wurde lediglich angeschnitten.

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Es handelt sich hier um ein Innerortsproblem von Neuhausen am Rheinfall!

HANSJÖRG WAHRENBERGER: Diese Problematik war ja der Ausgangspunkt meines Votums, welches von Markus Müller in den Medien ausgebreitet worden ist. Ich habe verlangt, dass die Busspur zwischen dem Kreisel in der Enge und der Lichtsignalanlage an der Einmündung Engestrasse beziehungsweise Kreuzstrasse dringend geprüft werden soll. Damit könnte der öffentliche Verkehr möglichst ungehindert zirkulieren und hätte einen Attraktivitätsvorteil gegenüber dem Individualverkehr. Kreisel öffnen ungehinderte Schleusen in alle Richtungen. Uns liegt jedoch daran, die Verkehrsmenge so zu steuern, dass wir einen erträglichen kontinuierlichen Verkehrsfluss erhalten, den wir in unserer Gemeinde bewältigen können. Ich wäre froh, wenn wir vor der Abstimmung über die Vorlage etwas Verbindliches zum Thema Busspur sagen könnten. Spätestens für die Vorlage Kreuzstrasse / Zollstrasse benötigen wir griffige Massnahmen.

BRUNO LOHER: Es kann ja nicht sein, dass wir jetzt mit guten Argumenten einen Kreisel in der Enge beschliessen und dass am Schluss die Busse im Stau stecken bleiben. Die Antwort von Regierungsrat Hans-Peter Lenherr war nicht ganz überzeugend. Wenn er die

Protokoll der 7. Sitzung vom 6. Mai 2002

Details in dieser Sache nicht kennt, sollte die Kommission diese Angelegenheit nochmals anschauen. Dies wäre meines Erachtens die einzige vernünftige Lösung, um ein wirklich passendes Konzept zu erhalten. Ich stelle den Antrag, die Vorlage zur Überarbeitung der Frage nach der zusätzlichen Attraktivierung des Busverkehrs an die Kommission zurückzuweisen.

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Wir befinden heute über ein Projekt, das die Eliminierung des Bahnüberganges Enge durch einen Kreisel anstrebt. Das ist unbestrittenmassen eine Angelegenheit, bei der der Kanton federführend ist. Wenn es jetzt noch darum geht, für den Bus eine bessere Lösung zwischen Neuhausen am Rheinfall und der Enge zu finden, dann ist das eine flankierende Massnahme, für die gemäss Strassengesetz die Federführung bei der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall liegt. Der Kanton kann allenfalls einen Beitrag an eine solche Massnahme leisten. Wir sollten heute die Dinge nicht miteinander vermischen. Das Problem Busspur prüfen wir zusammen mit der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall. Das hat jedoch mit dem Projekt Bahnübergang Enge und mit dem heute vorliegenden Kredit nichts zu tun. Es gibt zwar einen gewissen sachlichen Zusammenhang. Von der Gesetzgebung und von der Finanzierung her gelten jedoch andere Grundlagen.

HERMANN BEUTER: Wir sind heute mit dem Bus vor dem Lichtsignal an der Klettgauerstrasse gestanden. Solange die Autofahrer sehen, dass auch der Bus im Stau steht, fahren sie lieber mit dem eigenen Fahrzeug. Dort können sie noch eine Zigarette rauchen oder die Nachrichten hören. Wenn alle stehen, gibt es keinen Anreiz, um auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Eine Busspur würde den öffentlichen Verkehr bevorzugen. Ich verstehe nicht, weshalb Sie sich dagegen wehren. Jeder Umsteiger auf den Bus entlastet doch die Strasse. Deshalb sollten wir heute eine Erklärung zugunsten der Beschleunigung des Busverkehrs abgeben.

HANSJÖRG WAHRENBERGER: Ich bin mit Regierungsrat Hans-Peter Lenherr über die Strategie der Lösung der gleichen Meinung. Ich bin auch der Meinung, dass der Kreisel in der Enge die Verkehrsmenge nicht markant erhöht. Die Verkehrsmengen wurden vor allem durch die Attraktivierung der Einkaufszentren in Herblingen und Feuerthalen erhöht. Nicht ganz einig bin ich mit Regierungsrat Hans-Peter Lenherr, wenn er sagt, die Busspur sei ein innerörtliches Problem. Hier müssen wir schon noch darüber sprechen, wer die Federführung hat und wer wem welche Beiträge bezahlt.

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

GROSSRATSPRÄSIDENT ROLF HAUSER: Die Wortmeldungen haben sich erschöpft. Ein Antrag auf Nichteintreten liegt nicht vor. Eintreten ist somit unbestritten. Es liegt jedoch ein Antrag von Bruno Loher auf Rückweisung des Geschäftes an die Kommission vor. Über diesen Antrag stimmen wir jetzt ab.

ABSTIMMUNG

Mit 37 : 21 wird der Antrag von Bruno Loher abgewiesen.

DETAILBERATUNG

Grundlage zur Diskussion bildet der Beschluss im Anhang an die Amtdruckschrift 02-10.

Das Wort wird nicht gewünscht.

SCHLUSSABSTIMMUNG

Mit 51 : 7 wird dem Beschluss über die Aufhebung des Niveauübergangs „Enge“ in Beringen/Neuhausen am Rheinfall zugestimmt. – Das Geschäft ist zuhanden der Volksabstimmung verabschiedet.

*

2. POSTULAT NR. 11/2001 VON MARTINA MUNZ BETREFFEND ATTRAKTIVIERUNG DES VERKEHRS IM KLETTGAU

Postulatstext: Ratsprotokoll 2001, S. 718/719

Schriftliche Begründung:

Die Verkehrsanbindung des Unteren Klettgaus an Schaffhausen und an die Wirtschaftsregion Zürich ist entscheidend für die Entwicklung und das Überleben der SWUK-Gemeinden. Im Klettgau muss ein attraktiver öffentlicher Verkehr eingerichtet werden. Mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs muss gleichzeitig in die Entflechtung von Schiene und Strasse investiert werden. Sollen die Klettgauer Dörfer als Wohngemeinden eine Zukunft haben, so muss rasch in ihre Verkehrsinfrastruktur investiert werden. Die Klettgauer Gemeinden können nicht mehr länger zuwarten.

Öffentlicher Verkehr (ÖV):

Protokoll der 7. Sitzung vom 6. Mai 2002

Generell ist ein Halbstundentakt mit kurzen Fahrzeiten für alle Klettgauer Gemeinden anzustreben. Nur mit kurzen Reisezeiten und einem regelmässigen Fahrplan wird das Angebot benutzerfreundlich. Dabei sind neue Linienführungen durch Zubringerbusse zu prüfen.

Für die Zukunft der Region ist die Erreichbarkeit des Wirtschaftsraumes Zürich von grosser Bedeutung. Die Anschlüsse an die Schnellzüge nach und von Zürich und Winterthur müssen schlank sein. Die Fahrzeit soll gegenüber heute massiv verkürzt werden. Direkte Verbindungen nach Jestetten, Rafz oder Hüntwangen-Wil sind zu prüfen, da für Pendler die Erreichbarkeit der S-Bahn von entscheidender Bedeutung ist.

Die Dienstleistungen im Klettgau sind baldmöglichst dem schweizerischen Standard anzupassen. Es ist problematisch, wenn die Deutsche Bahn (DB) und die SüdbadenBus GmbH (SBG) nicht an einer deutlichen Verbesserung des ÖV-Angebotes auf Schweizer Gebiet interessiert sind. Die Trägerschaft der Leistungserbringer muss überprüft und die Linienführung optimiert werden. Dabei soll auch auf eine gute Vernetzung der Klettgauer Dörfer untereinander geachtet werden.

Der öffentliche Verkehr im Klettgau muss allenfalls mit geeigneten Übergangsmassnahmen rasch verbessert werden. Nur durch einen gut funktionierenden öffentlichen Verkehr im Klettgau kann auch Neuhausen am Rheinfall von privatem Durchgangsverkehr entlastet werden.

Individualverkehr:

Mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist die Entflechtung von Schiene und Strasse unumgänglich. Die wichtigste Strasse in den unteren Klettgau (Schaffhausen-Trasadingen) führt gleich viermal über einen Niveauübergang. Die Wartezeiten an den Barrieren sind zurzeit sehr lang. Auch die Dörfer Beringen und Löhningen haben unter den oft geschlossenen Barrieren zu leiden. Ihre Ortsdurchfahrten werden als Ausweichroute benutzt. Bei der Kreuzstrasse in Neuhausen am Rheinfall besteht ein weiterer vielbefahrener Niveauübergang. Die geschlossene Barriere staut oft bis in die Klettgauerstrasse zurück und hat damit einen wichtigen Anteil am regelmässigen Stau in Neuhausen am Rheinfall.

Die Entflechtung von Strasse und Schiene soll den Verkehr verflüssigen. In diesem Zusammenhang ist die Strassenführung zwischen Neuhausen am Rheinfall und Trasadingen zu überdenken. Bei der neuen Strassenführung muss darauf geachtet werden, dass kein zusätzlicher Durchgangsverkehr durch den Klettgau entsteht. Insbesondere darf keine Signalwirkung auf die A98 ausgelöst werden.

Die Verkehrssituation im Unteren Klettgau bedarf dringend einer Verbesserung. Die Zukunftsentwicklung der SWUK-Gemeinden (Hallau, Neunkirch, Oberhallau, Osterfingen, Trasadingen und Wilchingen) wird durch eine optimale Verkehrsführung entscheidend beeinflusst.

Die SWUK-Regionalkonferenz hat dem Regierungsrat mit Schreiben vom 18. Juni 2001 Anträge zur geplanten Orientierungsvorlage bezüglich Gesamtverkehrskonzept eingereicht. Dieses Postulat will den Forderungen der SWUK-Gemeinden Nachdruck verleihen.

MARTINA MUNZ: Dieses Postulat stellt ein Novum dar. Nicht eine Partei unternimmt einen politischen Vorstoss, sondern eine Region. Alle acht Kantonsrätinnen und Kantonsräte der SWUK-Gemeinden haben – über alle Parteigrenzen hinweg – dieses Postulat unterschrieben. In meinen Ausführungen werde ich mich hauptsächlich auf den öffentlichen Verkehr beziehen.

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Der Leidensdruck muss ziemlich gross sein, bis ein solcher Schulterschluss möglich ist. Und der Leidensdruck im Unteren Klettgau ist tatsächlich sehr gross. Die Region ist nicht mehr attraktiv genug, weder für das Gewerbe noch als Wohngebiet.

Seit 18 Jahren wohne ich nun in Hallau. Viel Kleingewerbe und viele Dorfläden sind in dieser Zeit verschwunden. Im Dorf fallen die vielen Schilder „Haus zu verkaufen“ oder „Wohnung zu vermieten“ auf. Diese Häuser und Wohnungen in der Zeitung zu inserieren, lohnt sich schon bald nicht mehr. Und dies in einer Zeit, in der in der Agglomeration Zürich Wohnungsmangel herrscht!

Was ist im Klettgau falsch gelaufen? Wir haben sehr schöne Wohngebiete, die vom Durchgangsverkehr frei sind. Die Umgebung ist ländlich, und die Landschaft ist intakt. Trotzdem scheint der Klettgau für Neuzuzüger nicht attraktiv genug zu sein. Warum wohl? Ein gewichtiges Argument ist die ungenügende Verkehrserschliessung. Die Erreichbarkeit ist das A und O der wirtschaftlichen Entwicklung einer Region. Im Unteren Klettgau wurde über Jahrzehnte hinweg nicht mehr in die Verkehrsinfrastruktur investiert.

Im Unteren Klettgau behindern sich öffentlicher und privater Verkehr gegenseitig. Schiene und Strassen müssen aus diesem Grund konsequent getrennt werden. Die Deutsche Bahn und die Südbadische Busgesellschaft fahren ihre Kilometer im Klettgau ab, ohne sich darum zu kümmern, ob das Angebot der Region nützt oder nicht. So werden wir im Klettgau von der DB mit dem Angebot von Singen und Waldshut bedient mit der Folge, dass wir wohl manchmal fast einen Halbstundentakt haben. Sinnigerweise ist dieser Halbstundentakt aber nicht zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen, sondern irgendwann am Tag. Von einem Takt kann man schon gar nicht sprechen. Die Abfahrtszeiten sind unterschiedlich. So unterschiedlich wie die Abfahrtszeiten, sind auch die Abfahrtsorte. Manchmal fahren Busse, manchmal Züge, manchmal muss ich in Neunkirch umsteigen, manchmal in Hallau-Wilchingen. Der Fahrplan ist für Laien absolut unleserlich. Aber glauben Sie nicht, der Lokomotivführer der DB oder der Buschauffeur der SBG könne Ihnen Auskunft geben.

Das Wohnen auf dem Lande wird zu teuer, wenn eine Familie zwei Autos braucht, weil der öffentliche Verkehr absolut ungenügend ist. Die Folge des schlechten Angebots zeigt sich an den Benutzerfrequenzen. Der öffentliche Verkehr (ÖV) darf nicht ein folkloristisches Verkehrsmittel sein! Das ist jedoch im Klettgau der Fall. Die Rundfahrten durch den Klettgau sind ja wunderschön, aber Pendler pfeifen auf dieses touristische Angebot. Ein effizienter öffentlicher Verkehr mit einem guten Leistungsangebot ist ein absolutes Muss für eine Region, die mit der modernen Entwicklung Schritt halten will. Die Gemeinden, die durch den Zürcher

Protokoll der 7. Sitzung vom 6. Mai 2002

Verkehrsverbund an das S-Bahnnetz angeschlossen sind, boomen heute. Die SWUK-Gemeinden haben diese Zusammenhänge erkannt. Der Untere Klettgau will nicht zum Entwicklungsgebiet verkommen. Wir brauchen Investitionen in die Zukunft. Es muss in die Verkehrsinfrastruktur des Unteren Klettgaus investiert werden, und dabei sind wir auf die Solidarität des ganzen Kantons angewiesen. Ich bitte Sie, das Postulat zu überweisen.

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Das von Martina Munz erstunterzeichnete und von den übrigen Kantonsrätinnen und Kantonsräten aus den zur Vereinigung für die Struktur- und Wirtschaftsentwicklung Unterer Klettgau (SWUK) gehörenden Gemeinden Hallau, Neunkirch, Oberhallau, Osterfingen, Trasadingen und Wilchingen mitunterzeichnete Postulat verlangt vom Regierungsrat im Wesentlichen die Ausarbeitung konkreter Projekte zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und zur Beseitigung relevanter Behinderungen im privaten Verkehr.

Ohne im Detail auf das Postulat einzugehen und sich darüber zu unterhalten, was konkret unter relevanten Behinderungen im privaten Verkehr und unter dem Begriff der Verflüssigung des Verkehrs in Neuhausen am Rheinfluss zu verstehen ist, darf festgestellt werden, dass zwischen den Stossrichtungen des Postulats und den strategischen Zielen des Regierungsrates sowie dem Legislaturprogramm 2001-2004 eine ziemlich grosse Übereinstimmung besteht. Die Anliegen der SWUK-Gemeinden und ihrer Vertreter im Grossen Rat decken sich in weiten Teilen mit den Zielen, die sich der Regierungsrat mit der Vorlage vom 5. Juni 2001 zur Legislaturperiode 2001-2004 und zum Finanzplan 2002-2005 gesetzt hat. Der Regierungsrat ist deshalb bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Er hat Verständnis für die Anliegen der Klettgauer Gemeinden und begrüsst die Initiative der SWUK-Gemeinden. Das trifft vor allem auf die Verkehrsinfrastruktur zu. Abgesehen von Fahrplanverdichtungen beim Angebot der Regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen (RVSH) nach Schleithem und Beggingen – Halbstundentakt seit 1998 – und auf der DB-Linie zwischen Erzingen und Schaffhausen sowie bei den Zubringerbussen der SüdbadenBus GmbH (SBG) auf die Züge der Deutschen Bahn hat sich im Verkehrsbereich nicht viel bewegt. Während im oberen Kantonsteil die Rheinbrücken saniert und neu errichtet sowie der Halbstundentakt auf der Seelinie der Mittelthurgaubahn (MThB) eingeführt wurden und im Raum Schaffhausen mit dem Bau der Nationalstrasse eine markante Entlastung vom Durchgangsverkehr realisiert werden konnte, waren im Klettgau keine vergleichbaren Verbesserungen zu verzeichnen. Leider war im Klettgau in der Vergangenheit aber auch keine klare Strategie erkennbar, wohin die Reise gehen soll.

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Partikularinteressen sowie gegenläufige und zum Teil widersprüchliche Haltungen prägten das politische Klima. Verdeutlicht wird diese Aussage beispielsweise im kantonalen Strassenrichtplan von 1996 durch die noch nicht gelöste Strassenverkehrsführung und Ortsumfahrung von Neunkirch, die mit einem Kreis und dem Hinweis auf die noch offene Linienführung vermerkt ist.

Der Regierungsrat hat mit der Orientierungsvorlage vom 12. Februar 2002 über Perspektiven und Vorhaben des privaten und öffentlichen Verkehrs eine Gesamtschau vorgenommen und das weitere Vorgehen sowie erste Massnahmen zur Verbesserung der verkehrstechnischen Anbindung, Erreichbarkeit und Erschliessung der Region Klettgau aufgezeigt. Die darin vorgeschlagenen Massnahmen decken sich in weiten Teilen mit den Forderungen des Postulats und der SWUK-Gemeinden. Sie beruhen auch auf der Tatsache, dass der Klettgau Bestandteil einer Entwicklungsachse ist, die gemäss Richtplan zahlreiche Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung sowie Gemeinden mit überregionalem Entwicklungspotenzial umfasst und sich im Dreieck Trasadingen, Hallau und Neunkirch durch ein Gebiet für die Industrie- und Gewerbestandorte von überregionaler Bedeutung auszeichnet. Der Regierungsrat hat im letzten Herbst für eine erste Studie zur Verbesserung des Busangebotes im Klettgau einen Nachtragskredit von 50'000 Franken bewilligt. Die Resultate dieser Studie werden demnächst publiziert. Verschiedene Projekte, die in der Orientierungsvorlage angesprochen werden, bedürfen noch einer vertieften Prüfung bezüglich ihrer technischen Machbarkeit, insbesondere auf der Schiene, und ihres Verhältnisses bezüglich Kosten und Nutzen. Für diese Abklärungen sind im Staatsvoranschlag 2003 die erforderlichen Kredite aufzunehmen, damit die notwendigen Erkenntnisse für das weitere Vorgehen existieren.

Abschliessend sei aber darauf hingewiesen, dass nicht alles von heute auf morgen realisiert werden kann. Eine Staffelung und Etappierung der einzelnen Projekte wird schon allein aus finanzpolitischen Überlegungen notwendig sein. Die Anbindung an den Wirtschaftsraum Zürich hat nicht nur für den Klettgau, sondern für den gesamten Kanton oberste Priorität, sowohl im privaten als auch öffentlichen Verkehr. Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

HANS GÄCHTER: Martina Munz hat das Postulat eingehend begründet. Ich unterstütze ihre Aussagen. Trotzdem möchte ich noch einige persönliche Argumente einbringen. Die SWUK-Gemeinden haben im Vergleich zu den übrigen Regionen unseres Kantons die Auswirkungen des Strukturwandels besonders stark zu spüren bekommen. Im Vergleich mit den benachbar-

Protokoll der 7. Sitzung vom 6. Mai 2002

ten Zürcher Gemeinden liegen die Steuereinnahmen und die Bevölkerungszunahme weit zurück. Wie können wir diesen Tatsachen entgegenwirken? In den SWUK-Gemeinden müssen wir durch eine sinnvolle regionale Zusammenarbeit in den Bereichen Schule, Forst, Wehren und Verwaltung selber aktiv werden. Zudem sollen attraktive Wohngebiete angeboten und an geeigneten Standorten gemeinsame Gewerbegebiete zur Verfügung gestellt werden. Weiter sind der Tourismus und das Marketing zu fördern. Mit Ihrer Unterstützung kann der Verkehr im Klettgau attraktiviert werden. Wir möchten eine bessere Verkehrsanbindung und kürzere Fahrzeiten aus allen SWUK-Gemeinden nach und von Schaffhausen durch direkte Verbindungen oder kurze Umsteigemöglichkeiten auf die Bahn sowie teilweise bessere Anschlussmöglichkeiten in Schaffhausen. Ich zeige ein Beispiel auf: Wenn am Abend die Bahn von Winterthur in Schaffhausen um 20.14 Uhr eintrifft, ist die Weiterfahrt mit dem Nahverkehrszug in Richtung Klettgau erst um 21.34 Uhr möglich. Die Wartezeit beträgt 1 Stunde und 20 Minuten. Zur Verbesserung des Individualverkehrs möchten wir die Aufhebung der Niveauübergänge an der DB-Strecke. Der Verkehr in Neuhausen am Rheinfall muss verflüssigt werden, indem das Lichtsignal – soweit dies technisch möglich ist und bis anderweitige Lösungen vorliegen – optimal gesteuert wird. Der Verkehr aus dem Klettgau in Richtung Zollstrasse sollte bereits ab der Verzweigung Rosenbergstrasse getrennt geführt werden. Dadurch könnten die Busse rechts vorfahren, und der Verkehr in Richtung Zollstrasse könnte auf der rechten Fahrspur abgewickelt werden.

Es hat sich gezeigt, dass der wirtschaftliche Aufschwung erst dann erfolgt, wenn gute Verkehrsverbindungen sowohl im öffentlichen als auch im privaten Verkehr vorhanden sind. Im Namen der Minderheit der SVP-Fraktion bitte ich um Überweisung des Postulates.

RUEDI HABLÜTZEL: Die FDP-Fraktion unterstützt das vorliegende Postulat mit grosser Mehrheit. Sie empfiehlt dessen Überweisung an den Regierungsrat. Die FDP-Fraktion ist davon überzeugt, dass es sich hier um ein überparteiliches Anliegen der Unterklettgauer Gemeinden handelt. Die Ratsmitglieder dieser Gemeinden stehen ebenfalls hinter dem Anliegen. Es geht also nicht um parteipolitische Anliegen, sondern um die Lösung der Verkehrsprobleme aller Einwohner der sechs SWUK-Gemeinden. Im Speziellen geht es uns darum, die sehr dezentral gelegenen SWUK-Gemeinden durch eine Attraktivierung der Verkehrsanlüsse wieder begehrenswerter zu machen.

Die Einwohnerzahlen im unteren Klettgau sinken rapide. Dies ist vor allem die Folge der schlechten Verkehrsanbindung, sei es im öffentlichen Verkehr oder im privaten Verkehr. Um

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

in die Hauptstadt zu gelangen, beträgt die Reisezeit zum Teil mehr als 30 Minuten. Oft muss ein Umweg von gegen einer Stunde in Kauf genommen werden, um mit dem öffentlichen Verkehr nach Zürich zu gelangen. Dort werden heute moderne und attraktive Arbeitsplätze geschaffen und angeboten. Gleichzeitig wünschen gewisse Kreise weniger Verkehr und eine Einschränkung der Mobilität. Die Konsequenz ist, dass die Jungen, die einen attraktiven Arbeitsplatz suchen oder ein Studium absolvieren wollen, ausziehen. Sie bleiben nicht in jenen Gemeinden, in denen sie aufgewachsen sind. Zuzüger kommen erst recht keine mehr. Die Folge sind rückläufige Steuereinnahmen. Dadurch geraten die Gemeinden in Schwierigkeiten. Sie können ihre Aufgaben nicht mehr oder nur noch ungenügend lösen. Der Steuerfuss steigt und vermindert die Attraktivität der Gemeinden noch weiter. Schliesslich müssen die anderen Gemeinden des Kantons einen höheren Finanzausgleich bezahlen, damit die ärmeren Gemeinden überleben können. Wollen Sie das? Bedenken Sie, dass auch die städtischen Gebiete auf die Landschaft angewiesen sind, sei es als Lieferantin von landwirtschaftlichen Produkten, sei es als Erholungsgebiet oder ganz einfach als „grüne Lunge“, die den lebenswichtigen Sauerstoff für unsere Städte produziert.

Die SWUK-Gemeinden haben verschiedene Untersuchungen gemacht. Dabei sind sie zum Schluss gekommen, dass die vorhandenen Probleme der schlechten Verkehrserschliessung zuzuschreiben sind. Regierungsrat Hans-Peter Lenherr hat kürzlich an einer Veranstaltung in Beringen festgestellt, dass der Klettgau ein überaus vorteilhaftes Wohnentwicklungsgebiet darstellt. Das nützt dem Klettgau aber wenig, wenn die Verkehrserschliessung nicht besser wird.

Packen wir also das Problem an den Wurzeln an! Fördern wir den öffentlichen Verkehr durch die Einführung eines Halbstundentaktes, wie ihn die Städter – meist sogar mit dichteren Fahrplänen – ja schon längst haben! Entflechten wir Strasse und Schiene, indem wir die wichtigsten Niveauübergänge im Klettgau mittelfristig aufheben! Nehmen Sie bitte zur Kenntnis, dass es in der ganzen Schweiz keine Bahnlinie gibt mit so viel Niveauübergängen wie im Klettgau. Auf dieser rund 18 Kilometer langen Bahnstrecke gibt es 13 solcher Übergänge. Da ein wesentlicher Teil des öffentlichen Verkehrs im Klettgau auch auf der Strasse abgewickelt wird, ist diese Verkehrstrennung auch aus Sicherheits- und Leistungsgründen notwendig. Um den öffentlichen Verkehr nachhaltig zu fördern, sollen auch die Querverbindungen unter den Gemeinden im Klettgau zur zentralen DB-Strecke und in Richtung Rafzerfeld gefördert werden. Die Anschlüsse im Rafzerfeld gewährleisten ansprechende Verbindungen von und nach der Region Zürich.

Protokoll der 7. Sitzung vom 6. Mai 2002

Wir wollen im Klettgau ein begehrenswertes Wohngebiet haben, das auch für Industrie- und Gewerbeansiedlungen attraktiv ist. Langfristig gesehen, wollen wir ein guter Partner des Kantons sein und nicht in dessen finanzielle Abhängigkeit geraten. Deshalb fordern wir Klettgauer, dass etwas zur Entflechtung und zur Leistungsverbesserung des Verkehrs unternommen wird. Dass nicht alles gleichzeitig gemacht werden kann, ist auch uns klar. Dieses Postulat soll den Regierungsrat auffordern, Studien zu erarbeiten und Analysen zu erstellen. Die Entgegennahme des Postulates durch den Regierungsrat und dessen Aussage in der Orientierungsvorlage, wonach er diese Notwendigkeit erkannt hat, reicht natürlich nicht aus. Es muss auch etwas unternommen werden. Dazu brauchen wir die Solidarität des ganzen Kantons. Ich appelliere deshalb an Sie, meine sehr verehrten Damen und Herren aus den anderen Regionen des Kantons, unterstützen Sie dieses Postulat und später auch allfällige Massnahmen.

HANSUELI BERNATH: Die ÖBS-EVP-GB-Fraktion ist aus zwei Gründen für die Überweisung des Postulates. Zum einen ist es positiv, dass eine Gruppe von Grossratsmitgliedern über die Partei- und Gemeindegrenzen hinweg ein Anliegen vertritt. Zum anderen kommt der Förderung des öffentlichen Verkehrs ein besonderes Gewicht zu.

Noch eine Bemerkung zu den Abklärungen bezüglich der Kosten und des Nutzens. Wir haben heute Morgen einen Kredit ohne Analyse von Kosten und Nutzen bewilligt. Wenn dies für den öffentlichen Verkehr verlangt wird, soll dies auch für Vorlagen für den privaten Verkehr gelten.

FRANZ BAUMANN: Die CVP-Fraktion ist der Meinung, dass die meisten im Postulat aufgeführten Forderungen in der Orientierungsvorlage enthalten sind. Da wir den grössten Teil dieser Anliegen unterstützen, sind wir für die Überweisung des Postulates an die Regierung.

ERICH GYSEL: Im Klettgau besteht bezüglich Verkehrserschliessung ein grosser Nachholbedarf. Wir sind mitschuldig, dass in den letzten 50 Jahren im Klettgau nichts passierte. Leider grassiert im Klettgau ein grosser „Örtligeist“. Jede Gemeinde agiert ein wenig gegen die anderen Gemeinden. Ich bin als Wilchinger nach Hallau gezogen. Wenn ich nach Wilchingen zurückkehre, haben die Wilchinger Angst, ich würde Hallauer Wein in Wilchingen verkaufen. Wenn man diesen „Örtligeist“ kennt und zudem die Querelen unter den Parteien auf dem Land spürt, so ist es bemerkenswert, wenn alle Vertreter der Gemeinden des Unteren Klettgaus über alle Orts- und Parteigrenzen hinweg am gleichen Strick ziehen. Die Übereinstim-

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

mung des Postulates mit der Stossrichtung der regierungsrätlichen Orientierungsvorlage hindert mich nicht daran, das Postulat trotzdem an die Regierung zu überweisen. Es verleiht der ganzen Angelegenheit einen gewissen Nachdruck.

BERNHARD WIPF: Die Kernaussage des vorliegenden Postulates ist am Schluss der schriftlichen Begründung aufgeführt: „Dieses Postulat will den Forderungen der SWUK-Gemeinden Nachdruck verleihen.“ Der Aufbau dieses Druckes ist den Postulanten vollauf gelungen. Seit der Einreichung des Postulates hat dieser Druck dazu geführt, dass die teilweise ambitionierten Forderungen des Postulates Eingang in die Orientierungsvorlage des Regierungsrates vom 12. Februar 2002 gefunden haben. Dort wird auf Seite 7 auf dieses Postulat eingegangen und auf Gespräche hingewiesen, bei denen Einigkeit darüber herrschte, dass der grösste Handlungsbedarf im Verkehrsbereich auf Kantonsgebiet bei der Anbindung und Erschliessung der Region Klettgau liege. Diese Einigkeit kommt auch auf den Seiten 38 und 39 im Kapitel 7.2 „Strategien und Elemente“ der zitierten Orientierungsvorlage zum Ausdruck. Dort sind die in den nächsten 20 Jahren zur Realisierung vorgesehenen Projekte aufgeführt. Auch hier kann festgestellt werden, dass es sich fast ausschliesslich um Projekte im Klettgau handelt, die den Forderungen der Postulanten Rechnung tragen. Der Regierungsrat konzentriert sich also planerisch und finanziell in den nächsten 20 Jahren vornehmlich auf die Attraktivierung des Verkehrs im Klettgau. Die restlichen Regionen gehen praktisch leer aus. So gesehen, sind die Forderungen des Postulates mehr als erfüllt. Eine Überweisung dieses Vorstosses an den Regierungsrat ist aus diesem Grunde überflüssig. Hinzu kommt, dass die Forderungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs aus der Sicht der SWUK-Gemeinden zwar wünschbar, aus kantonaler Sicht aber kaum realisierbar und vor allem auch kaum finanzierbar sind. Gerade in diesem Bereich ist eine Trennung zwischen lediglich Wünschbarem und ökonomisch Sinnvollem unerlässlich. Aufgrund dieses Sachverhaltes werden Sie Verständnis dafür aufbringen müssen, dass eine Mehrheit der SVP-Fraktion der Überweisung dieses Postulates nicht zustimmen wird.

HANS WANNER: Ruedi Hablützel hat von Solidarität gesprochen. Hinter dem Randen gibt es jedoch auch noch Leute. Nicht nur die SWUK-Gemeinden, auch Schleithem und Beggingen wünschen gute Anschlüsse an die Schnellzüge nach Zürich. Was mich an diesem Postulat stört, ist das meines Erachtens übertriebene Begehren nach einem Halbstundentakt. Ich erinnere daran, dass die Freiheitspartei vor vier Jahren die Passagiere in den DB-Zügen und die

Protokoll der 7. Sitzung vom 6. Mai 2002

Anzahl Autos vor den geschlossenen Bahnschranken gezählt sowie die Wartezeiten gestoppt hat. David Leu hat die Ergebnisse in der „Klettgauer Zeitung“ publiziert. In der Folge hat Ratskollege Rolf Hauser eine Kleine Anfrage beim Regierungsrat eingereicht. In dessen Antwort waren die Zahlen zwar doppelt so hoch, aber noch immer nicht hoch genug, um einen Halbstundentakt zu rechtfertigen. Martina Munz hat uns nicht gesagt, wie das Begehren finanziert werden soll. Ich werde der Überweisung des Postulates nicht zustimmen.

KURT FUCHS: Ich werde das Postulat unterstützen. Ich möchte jedoch wissen, ob die Regierung die Ansicht von Martina Munz teilt, wonach niemand mehr in den Klettgau kommen will. Hängt die Entwicklung tatsächlich vom öffentlichen Verkehr ab? Martina Munz hat gesagt, kleine Betriebe sterben aus und keine neuen entstehen mehr. Gibt es von in der Wirtschaft tätigen Leuten konkrete Vorschläge, wie die Region attraktiver gemacht und neue Arbeitsplätze angeboten werden können? Je kürzer die Distanz zwischen Arbeitsplatz und Wohnort ist, desto mehr sind die Menschen bereit, in eine Region zu ziehen. Hans Gächter hat von Fahrplänen gesprochen, die nicht aufeinander abgestimmt sind. Meines Wissens gibt es jedes Jahr eine Fahrplankonferenz, bei der die Gemeinden ihre Wünsche äussern können. Meines Erachtens liegt es nicht nur am öffentlichen Verkehr, dass die Leute nicht in den Klettgau ziehen. Wir müssen uns darum fragen, was die Leute abhält, im Klettgau Wohnsitz zu nehmen.

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Aus meiner Sicht sollten wir nicht schwarz-weiss malen. Die unzureichende Verkehrsanbindung dürfte lediglich ein Grund zur Abnahme der Bevölkerungszahl im Klettgau und zur negativen Strukturentwicklung sein. Die Mehrheit der SVP vertritt die Ansicht, das Postulat renne offene Türen ein. Mit dieser Begründung kann ich leben. Wichtig ist für mich vielmehr, dass die SVP im Zusammenhang mit dem Staatsvoranschlag 2003 die notwendigen Kredite bewilligt. Bezüglich der Investitionskosten und des Ausbaus auf Doppelspur müssen wir zuerst vertiefte Abklärungen treffen. Dies gilt auch für die Bahnübergänge in Neunkirch und im Unterneuhaus. Wir müssen vor allem klären, inwieweit das für einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs notwendige Potential tatsächlich vorhanden ist. Weil wir diese Abklärungen nicht selber machen können, brauchen wir dazu die entsprechenden Mittel.

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

MARTINA MUNZ: Ich danke der Regierung, dass sie die Anliegen des Klettgaus ernst nimmt. Was mich etwas erschüttert, ist die Tatsache, dass sich die SVP jetzt aus der Verantwortung schleicht. Ich hoffe, dass die im Klettgau wohnhaften Vertreter der SVP ihren Einfluss noch etwas verstärken. Um die Verkehrserschliessung im Klettgau zu verbessern, braucht es nicht nur den privaten, sondern auch den öffentlichen Verkehr. Ich möchte Hans Wanner aus diesem Grunde danken. Seine Aussagen waren eigentlich ein flammendes Votum für den öffentlichen Verkehr. Er hat nämlich offenbart, dass er gar nicht weiss, wie gut Schleithelm und Schaffhausen durch die RVSH heute bedient werden. Auf dieser Linie werden Leistungen angeboten, die wir auch für den unteren Klettgau in Anspruch nehmen möchten. Er hat zudem festgestellt, dass die DB schlecht frequentiert wird. Das kann ich bestätigen. Das Angebot der DB ist einfach unbrauchbar. Wenn Sie die Leistungen der DB mit denjenigen der RVSH vergleichen, dann sehen Sie, dass ein gutes Angebot auch benützt wird.

ALFRED SIEBER: Ich mag natürlich den Gemeinden im unteren Klettgau eine gute Verkehrsanbindung gönnen. Aber ich bin der Überzeugung, dass das Potential zur Einführung eines Halbstundentaktes im öffentlichen Verkehr nicht vorhanden ist. Deshalb bin ich dagegen, dass wir dieses Postulat überweisen. Für eine Region mit dieser Bevölkerungsstruktur gibt es keinen öffentlichen Verkehr, der noch bezahlbar ist. In Rüdlingen besteht ebenfalls ein Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Er ist allerdings nicht besonders attraktiv, weil die potentiellen Benützer die Strecke bis zum Bahnhof Rafz mit dem Velo ebenso rasch bewältigen können. Ich bin kein Gegner des öffentlichen Verkehrs. Wenn sich die Gemeinden jedoch nicht auf einen bestimmten Standort oder Bahnhof konzentrieren können, von dem die Leute abgeholt werden, funktioniert die Sache nie. Auch der Zürcher Verkehrsverbund bietet nicht überall eine gute Anbindung. Gleichzeitig bezahlen die Gemeinden vergleichsweise hohe Beiträge. Grössere Gemeinden haben sechsstelligen Summen an den ZVV zu entrichten. Sie könnten diese ohne einen Finanzausgleich mit ebenfalls sechs- und siebenstelligen Zahlen gar nicht bezahlen. Aus diesem Grunde sollten wir mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Klettgau vorsichtig sein. Ich glaube zudem, dass die Klettgauer an ihren Verkehrsproblemen mitschuldig sind. Die Gemeinden haben sich stets um die richtige Linienführung gestritten. Wer eine rechte Verbindung will, muss sich irgendwann auf die Linienführung einigen können.

Protokoll der 7. Sitzung vom 6. Mai 2002

FRANZ HOSTETTMANN: Ich habe grosses Verständnis für das vorliegende Postulat. Was mir jedoch etwas Sorge macht, sind die Bestimmungen des neuen Eisenbahngesetzes. Demnach haben sich die Gemeinden, die zusätzliche Leistungen bestellen, auch an den Kosten finanziell zu beteiligen.

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Grundsätzlich bestellt der Kanton die im regionalen öffentlichen Verkehr zu erbringenden Leistungen. Wie wir die Kosten innerhalb des Kantons verteilen, können wir im Rahmen der geplanten Änderung des Gesetzes über die Förderung des regionalen öffentlichen Verkehrs selber bestimmen. Zu Beginn des nächsten Jahres werden wir den Gemeinden eine entsprechende Vorlage zur Vernehmlassung unterbreiten. Im Grundsatz haben sich alle Gemeinden an den Leistungen im regionalen öffentlichen Verkehr finanziell angemessen zu beteiligen.

REGIERUNGSRAT ERHARD MEISTER: Auf die Frage von Kurt Fuchs gebe ich gerne eine Antwort. Ich habe mich in der letzten Zeit intensiv mit der Problematik der SWUK-Gemeinden befasst. Noch vor ein paar Jahren hatten 50 Prozent der arbeitsfähigen Bevölkerung in den SWUK-Gemeinden einen Arbeitsplatz in der unmittelbaren Umgebung. Heute sind es noch ungefähr 20 Prozent. Die Leute waren früher vor allem im Gewerbe und in der Landwirtschaft tätig. Dort bestehen heute grosse Probleme. Diese sind bestimmt eine Hauptursache des Bevölkerungsrückgangs. Die andere Ursache liegt in der zunehmenden Mobilität der Bevölkerung. Der Arbeitsweg der Frau ist vielfach nicht derjenige des Mannes. Die Kinder haben zum Teil ebenfalls unterschiedliche Schulwege. Auch die Sportanlagen befinden sich nicht vor der Haustüre. Alle streben in eine andere Richtung. Neben anderen Standortfaktoren bildet deshalb die Verkehrserschliessung einen zentralen Faktor bei der Auswahl eines Wohnortes. Die Voraussetzungen, um mit einer Familie in diesen Landgemeinden zu wohnen, sind im Allgemeinen recht günstig. Bezüglich öffentlichen Verkehr ist die Region jedoch tatsächlich schlecht erschlossen.

Alfred Sieber hat es gesagt. Die Problematik beruht nicht zuletzt auf der Tatsache, dass die Bahnlinie nicht durch die Dörfer führt. Es braucht hier ein auf die besondere Siedlungsstruktur zugeschnittenes Verkehrskonzept. Der Halbstundentakt genügt im Bereich des öffentlichen Verkehrs nicht, wenn die Gemeinden nicht richtig angebunden sind. Der Klettgau ist für die Entwicklung unseres Kantons ein sehr wichtiges Gebiet. Wenn wir den Engpass in der Enge nicht beseitigen können und den Klettgau als Wohngebiet vom übrigen Kantonsgebiet abkoppeln, bekommen wir ein riesiges Problem, weil die Entwicklungsmöglichkeiten im

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Raum Schaffhausen/Neuhausen am Rheinfall aus Platzgründen beschränkt sind. Es wäre wichtig, im Klettgau wieder neue Arbeitsplätze zu schaffen. Damit könnte der Pendelverkehr durch die Enge vermindert werden. Ich hoffe, dass wir im Bereich des öffentlichen Verkehrs bald zu einem sinnvollen Konzept kommen. Hier braucht es jedoch noch einiges an gedanklicher und konzeptioneller Arbeit.

GOTTFRIED WERNER: Martina Munz möchte wissen, weshalb einige SVP-Mitglieder dem Postulat nicht zustimmen. Es stimmt zwar, dass sich die Begginger über das Angebot im öffentlichen Verkehr nicht zu beklagen haben. Die Verbindungen nach Schaffhausen sind sehr gut. Für die Jungen dauert die Fahrt mit dem Bus via Gächlingen aber zu lange.

Mit Rücksicht auf die finanziellen Folgen kann ich mir einen Halbstundentakt für die Mehrzahl der Klettgauer Gemeinden einfach nicht vorstellen. Aus diesem Grund kann ich dem Postulat nicht zustimmen. Wir müssen andere Lösungen suchen.

MAX WIRTH: Ich stimme dem Postulat aus Solidarität zu. Trotz der Tatsache, dass Schleithelm bezüglich des öffentlichen Verkehrs gut erschlossen ist, geht es der Gemeinde finanziell nicht besonders gut. Die Merishauser warten schon seit 36 Jahren auf einen besseren Anschluss an die A4. Wir sind jedoch geduldige Menschen und geben die Hoffnung nicht auf. Ich glaube, dass die Probleme nicht nur beim öffentlichen Verkehr liegen. Wir sollten uns weniger fragen, was mir der Kanton und die Gemeinde bringen, sondern was ich für den Kanton und für die Gemeinde tun kann. Für einen wirtschaftlichen Aufschwung ist es wichtig, dass unsere Bevölkerung mit innerem Feuer und mit grosser Begeisterung ausserhalb des Kantons für unsere Region wirbt. Mit Hilfe von Neuzuzüglern wird es in unserem Kanton wieder aufwärts gehen. Mit zusätzlichen Einnahmen können wir sowohl den öffentlichen als auch den privaten Verkehr finanzieren.

CHRISTIAN HEYDECKER: Wir haben nun sehr viel über den öffentlichen Verkehr gesprochen. Regierungsrat Erhard Meister hat meines Erachtens zu Recht auf die geografischen Probleme im unteren Klettgau hingewiesen, die sich auf das Konzept im öffentlichen Verkehr negativ auswirken. Wir dürfen im unteren Klettgau vom öffentlichen Verkehr keine Wunder erwarten. Der Individualverkehr hat für die Gemeinden des unteren Klettgaus weiterhin eine grosse Bedeutung. Ich überweise das Postulat nicht wegen der Forderungen bezüglich des öffentlichen Verkehrs. Wenn die geplanten Bedarfsabklärungen ergeben, dass die Einführung

Protokoll der 7. Sitzung vom 6. Mai 2002

eines Halbstundentaktes nicht sinnvoll ist, ist die Sache für mich erledigt. Ich unterstütze das Postulat wegen der zugunsten des Individualverkehrs aufgeführten Forderungen: Entflechtung von Schiene – Strasse, Verflüssigung des Verkehrs in Neuhausen am Rheinfluss und Verminderung der Wartezeiten vor den Barrieren.

ABSTIMMUNG

Mit 54 : 4 Stimmen wird das Postulat Nr. 11/2001 betreffend Attraktivierung des Verkehrs im Klettgau an die Regierung überwiesen. Das Postulat erhält die Nr. 15.

*

3. **BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES BETREFFEND DEN ERLASS EINES ENERGIEGESETZES**

(Fortsetzung der Detailberatung bei Art. 8)

Grundlagen: Amtsdrukschrift 00-81
Kommissionsvorlage: Amtsdrukschrift 01-72
Eintretensdebatte und Detailberatung bis und mit Art. 7: Ratsprotokoll 2002, Seiten 136 bis 172
Detailberatung von Art. 8: Ratsprotokoll 202, Seiten 260 bis 263

Art. 8

KOMMISSIONSPRÄSIDENT PETER ALTENBURGER: Ich erlaube mir, zu Art. 8 eine etwas längere Erklärung abzugeben. Er gehört bekanntlich zu den so genannten Stolpersteinen. Zudem wurde auch Art. 9 in den Art. 8 integriert. Das heisst, die Bestimmungen über bestehende Bauten sind im Abs. 1 von Art. 8 enthalten. Art. 9 wurde aufgehoben. Die Formulierung „und / oder“ ist allerdings nach Auskunft des Staatsschreibers beim Abs. 1 aus gesetzestechnischen Gründen nicht möglich. Sie ist somit entweder durch „und“ oder durch „oder“ zu ersetzen. Leider habe ich diese Auskunft erst nach den Kommissionsberatungen erhalten. Damit wir nicht allzu lang über diese beiden Wörtchen diskutieren, schlage ich Ihnen vor, dass sich die Kommission im Hinblick auf die zweite Lesung mit dieser Formulierung noch einmal befasst. Es wird zu diesem Artikel ohnehin Anträge geben, die anschliessend von der Kommission behandelt werden müssen.

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Die Einführung eines Obligatoriums bezüglich der verbrauchsabhängigen Heizkostenabrechnung bei Altbauten war bereits in der Vernehmlassung zum Energiegesetz und schliesslich auch bei den Beratungen in der Kommission umstritten. Persönlich und auch als Vizepräsident des Hauseigentümer-Verbandes (HEV) kann ich mich mit der vorliegenden Formulierung nicht anfreunden. Meines Erachtens sprechen die folgenden Gründe gegen jegliche zusätzliche Regelung bei den Altbauten: 1. Sowohl der Bund als auch verschiedene Kantone – zum Beispiel auch der Kanton Zürich – haben die Vorschriften über Altbauten aus ihrem Energiegesetz gekippt. Warum soll nun ausgerechnet der den zweithöchsten Leerwohnungsbestand aufweisende Kanton Schaffhausen bei den Altbauten über die vom Bund und den Nachbarkantonen erlassenen Bestimmungen hinaus gehen? Die bürgerlichen Parteien und Verbände haben bereits in der Vernehmlassung den Erlass eines möglichst schlanken Gesetzes verlangt, das sich auf den Vollzug der Vorschriften des Bundes konzentriert. 2. Wenn bei einem alten Wohnblock die Heizung ersetzt wird, aber die Fassade, das Dach, die Fenster und andere Elemente nicht saniert werden, so ergibt sich daraus kaum ein sparsamerer Energieeinsatz. Gespart wird aber in vielen Fällen zulasten der benachbarten Wohnung. Dies führt bekanntlich zu unerfreulichen Auseinandersetzungen, weil die Wärmeverteilung in Altbauten wesentlich schlechter ist als in Neubauten. Ein Heizungsfachmann – es war nicht Ernst Gründler – hat sogar die Meinung vertreten, ein gesetzlicher Zwang zur Einführung der verbrauchsabhängigen Heizkostenabrechnung (VHKA) für Altbauten sei unsozial. 3. Deutschland verfügt über langjährige und zum Teil sehr negative Erfahrungen mit der obligatorischen Einführung der VHKA für Altbauten. Im Kanton Basel-Stadt – ich habe es bereits beim Eintreten erwähnt – war der Vollzug dieser Massnahme mit einem dornenvollen, bürokratischen und bis heute noch nicht abgeschlossenen Weg verbunden. Wenn Sie die bestehenden Schlichtungsstellen und Gerichte zusätzlich beschäftigen wollen, müssen Sie der vorgeschlagenen Altbauten-Regelung jedoch zustimmen. 4. Wenn die Mieter eines Wohnblocks die VHKA wünschen und auch mit der Übernahme der Kosten einverstanden sind, wird sich der Vermieter wohl kaum dagegen wehren. Ausserdem: Wohnungen mit zu hohen Heizkosten lassen sich früher oder später sowieso nicht mehr vermieten.

Warum, meine Damen und Herren, soll also der Staat etwas vorschreiben und überwachen, das auf privater Basis zumindest ebenso gut gelöst werden kann? In diesem Zusammenhang hat mich der Bericht der CVP-Fraktion in den „Schaffhauser Nachrichten“ vom 9. April 2002 in positivem Sinne überrascht. Dort hiess es unter anderem: „Kein Nullsummenspiel mit der Nachrüstung alter, ohnehin energetisch problematischer Altliegenschaften mit zweifelhafter

Protokoll der 7. Sitzung vom 6. Mai 2002

individueller Wärmemessung. Das Geld für Sanierungen kann weit sinnvoller eingesetzt werden. Heute geht es um ein schlankes Energiegesetz ...“

Ein anderer kleiner Kanton – Appenzell Innerrhoden – hat den Vollzug des Bundesgesetzes mit minimalem Aufwand gelöst. Der Art. 8 umfasst dort nicht einmal vier Zeilen und lautet wie folgt: „Neue Bauten und neue Gebäudegruppen mit zentraler Wärmeversorgung für fünf oder mehr Nutzeinheiten sind mit den nötigen Geräten zur Erfassung des individuellen Wärmeverbrauchs für Heizung und Warmwasser auszurüsten (verbrauchsabhängige Heizkostenabrechnung, VHKA).“ Vergleichen Sie bitte diesen Wortlaut mit unseren Bestimmungen. Der Grosse Rat des Kantons Appenzell Innerrhoden hat übrigens das Energiegesetz der Landsgemeinde – man höre und staune – mit 43 zu 0 Stimmen zur Annahme empfohlen. Meines Wissens sind auch die Appenzeller gute Schweizer. Warum muss denn in unserem Kanton alles viel komplizierter sein? Ernst Schläpfer hat beim Eintreten zu diesem Geschäft behauptet, ich wolle gar kein Energiegesetz. Als Schaffhauser kann ich dazu sagen, dass ich das Appenzeller Energiegesetz sofort übernehmen würde. Dort haben sich die Behörden auf unkomplizierte, pragmatische und schlanke Vorschriften beschränkt. Wir sollten verschiedene Aufgaben auch in Schaffhausen effizienter und mit weniger Aufwand lösen.

CHRISTIAN HEYDECKER: Die von Peter Altenburger im Namen des Hauseigentümerverbandes geäusserten Bedenken müssen wir ernst nehmen. Deshalb beantrage ich Ihnen, den zweiten Satz von Abs. 1 wie folgt zu ergänzen: „Dasselbe gilt für bestehende Bauten, deren Heizungs- und/oder Warmwasser-Verteilssystem *im Rahmen einer umfassenden Überholung der Liegenschaft* total saniert wird.“ Es macht keinen Sinn, eine verbrauchsabhängige Heizkostenabrechnung einzuführen, wenn das Heiz- oder Warmwassersystem saniert wird, die Fassaden, die Fenster oder das Dach hingegen bezüglich Wärmedämmung weiterhin unverändert bleiben. Mit dem beantragten Einschub wird sichergestellt, dass überall dort, wo eine Liegenschaft total saniert wird, das Heiz- und Warmwassersystem ebenfalls erneuert wird. Zudem wird gewährleistet, dass keine sinnlosen Umrüstungen vorgenommen werden. Die Bezeichnung „umfassende Überholung“ ist heute ein allgemein bekannter Rechtsbegriff. Er stammt aus der bundesrätlichen Verordnung zur Miete und Pacht von Wohn- und Geschäftsräumen. Ich bitte Sie, diesem Antrag zuzustimmen.

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Der Kommissionspräsident hat seine persönliche Auffassung meiner Meinung nach etwas allzu sehr in den Vordergrund gestellt.

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Die ursprünglich vom Regierungsrat verabschiedete Vorlage enthält zwar eine umfassende Regelung für Altbauten, die mit den Neubauten weitgehend identisch ist. Für diese Regelung gab es jedoch gleichzeitig eine Übergangsfrist von 10 Jahren. Diese wollte die Kommission jedoch nicht. Der aktuelle Vorschlag der Kommission beruht auf einem Kompromiss. Demnach müssen Altbauten grundsätzlich nicht umgerüstet werden. Eine zwingende Umrüstung ist nur dann erforderlich, wenn das Heizsystem total saniert wird. Mit diesem Kompromissvorschlag konnte sich die Regierung im Grundsatz einverstanden erklären.

Der von Christian Heydecker beantragten Ergänzung „im Rahmen einer umfassenden Überholung der Liegenschaft“ kann die Regierung ebenfalls zustimmen. In der Praxis ändert sich damit allerdings wenig. Bei fast allen Totalsanierungen von Liegenschaften – dies haben die Fachleute des Bundesamtes für Energie und des Baudepartementes bestätigt – werden nebst der Verbesserung der Heizung auch andere Massnahmen – zum Beispiel eine bessere Isolation der Aussenhaut – getätigt. Es spielt wahrscheinlich keine grosse Rolle, ob Sie die Formulierung der Kommission oder diejenige von Christian Heydecker wählen. In psychologischer Hinsicht ist wahrscheinlich der Vorschlag von Christian Heydecker besser.

HANS-JÜRGEN FEHR: Ich möchte zunächst den Kommissionspräsidenten bitten, hier die Auffassung der Kommission und nicht die eigene Meinung zu vertreten. Peter Altenburger hat nun lediglich dargelegt, aus welchen Gründen die Kommissionsfassung abzulehnen ist. Die Aufgabe des Kommissionspräsidenten wäre allerdings, dem Rat aufzuzeigen, aus welchen Überlegungen die Kommission die vorliegende Formulierung gewählt hat. Zum Glück hat Baudirektor Hans-Peter Lenherr die notwendigen Ergänzungen gemacht. In der Kommission haben wir uns nach langen Diskussionen der heute zur Debatte stehenden Lösung angenähert. Sie entspricht derjenigen des Zürcher Regierungsrates. Dieser setzt sich meines Wissens aus fünf bürgerlichen Mitgliedern sowie einem sozialdemokratischen und einem grünen Mitglied zusammen. Der von der Kommission vorgeschlagene Gesetzestext kann deshalb in parteipolitischer Hinsicht nicht jenseits von Gut und Böse sein. Die Kommission hat die Version der Regierung erheblich abgeschwächt. Sie hat sich dabei auf die Argumente der Fachleute verlassen, wonach sich die Investitionen bei einer Totalsanierung des Heiz- und Warmwassersystems bei einem Altbau gegenüber einem Neubau nicht wesentlich unterscheiden. Deshalb könne auch nicht von einer Benachteiligung der Vermieter von Mehrfamilienhäusern gesprochen werden. Dieser Aspekt war für die Entscheidung der Kommission, hier diesen Passus einzufügen, ausschlaggebend. An der

Protokoll der 7. Sitzung vom 6. Mai 2002

Zielsetzung, dass nämlich mit Hilfe der individuellen Heizkostenabrechnung Energie gespart werden soll, hat niemand gezweifelt. Dieses Ziel kann – wenn auch auf einem anderen Niveau – bei einem alten Bau genauso gut verwirklicht werden wie bei einem neuen Bau. Ich bitte die Mitglieder der Kommission, den Antrag der Kommission weiterhin zu unterstützen.

URS CAPAUL: Meines Erachtens darf Peter Altenburger seine persönliche Meinung in diesem Rat durchaus darlegen. Nur sollte er diese klar als solche deklarieren und von den Auffassungen der Kommission abgrenzen. Ich habe bereits in der Kommission dargelegt, dass es sinnvoll wäre, für nach 1990 erstellte Bauten die Einführung einer VHKA vorzuschreiben. Seit 1990 sind nämlich aufgrund des Energienutzungsbeschlusses des Bundes alle Bauten mit einer VHKA auszurüsten. Mit der heute von der Kommission vorgeschlagenen neuen Fassung fällt ein Teil der Altbauten gleichsam zwischen Stuhl und Bank. Der Kompromissvorschlag der Kommission bedarf deshalb einer Ergänzung. Ich beantrage Ihnen folgende Formulierung: *„Dasselbe gilt für Bauten ab 1990, die bisher nach VHKA abgerechnet wurden, und für bestehende Bauten, deren Heizungs- und/oder Warmwasser-Verteilsystem total saniert wird.“*

JÜRGEN TANNER: Nach den Voten von Peter Altenburger und Christian Heydecker dürfen wir das eigentliche Ziel dieser verbrauchsabhängigen Heizkostenabrechnung nicht aus den Augen verlieren. Es ist unbestritten, dass das Verhalten der Menschen auch über das Portemonnaie bestimmt wird. Es ist auch erwiesen, dass nur dort gespart werden kann, wo die Möglichkeit dazu tatsächlich vorhanden ist. Um zum Ziel zu gelangen, müssen entsprechende Anreize geschaffen werden. Und das Ziel ist hier ein verminderter Energieverbrauch. Ich bitte Sie, diese Grundsätze nicht noch mehr zu verwässern und der Kommissionsfassung ohne Ergänzungen zuzustimmen. Damit klar wird, wann was gilt, bedarf es meines Erachtens zudem einer vernünftigen Übergangsbestimmung.

GEROLD MEIER: Das diesem Gesetz zugrunde liegende Ziel ist nicht primär die Einsparung von Energie, sondern die Verminderung des Ausstosses von schädlichen Stoffen in die Atmosphäre. Der Antrag von Christian Heydecker geht darauf aus, die Einführung der individuellen Heizkostenabrechnung auf möglichst wenig Fälle zu beschränken. Wo ein Gebäude nicht massiv saniert wird, soll alles beim Alten bleiben. Je schlechter jedoch die Isolation eines Gebäudes ist, desto eher lohnt es sich aus der Sicht des Umweltschutzes, den Energiever-

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

brauch zu beschränken. Das ist der Grund, weshalb ich dem Antrag von Christian Heydecker nicht zustimme. Jürg Tanner hat nämlich Recht: Je mehr die Leute von den individuell verursachten Kosten betroffen werden und je weniger die Kosten auf das Kollektiv abgewälzt werden, desto mehr wird gespart.

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Urs Capaul hat seinen Ergänzungsantrag bereits in der Kommission gestellt. Der Antrag wurde dort jedoch abgelehnt. Die Regierung ist der Meinung, dass auf diese Ergänzung verzichtet werden kann. Die Befürchtung von Urs Capaul, ein Teil der Altbauten falle zwischen Stuhl und Bank, ist unbegründet. Es ist auch kaum vorstellbar, dass Hauseigentümer bereits installierte Geräte zur Erfassung des individuellen Wärmeverbrauchs auf Kosten der Mieter entfernen werden.

ANNELIES KELLER: Die zentrale Frage ist, ob wir für Altbauten die Einführung einer verbrauchsabhängigen Heizkostenabrechnung (VHKA) vorschreiben oder nicht. Das Bundesrecht sieht eine solche Abrechnung nur für Neubauten vor. Kantone, welche – wie zum Beispiel der Kanton Aargau – die VHKA trotzdem für Altbauten eingeführt hatten, haben diese bereits wieder abgeschafft. Der Kanton Zürich hat meines Wissens im vergangenen Sommer auf die Einführung der VHKA für Altbauten verzichtet. Das Ziel ist der sparsame Umgang mit Energie. Die Kommissionsfassung stellt jedoch vor allem die Kostenabrechnung und weniger das Energiesparen in den Vordergrund. Der Antrag von Christian Heydecker kommt dem Sparen von Energie stärker entgegen. Mit der Sanierung der gesamten Gebäudehülle kann am meisten Energie gespart werden.

Aus der Sicht der Mehrheit der SVP-Fraktion kommt die zur Beratung stehende Vorschrift einer Alibiübung gleich. Ein Hausbesitzer, der die Gebäudehülle, die Heizung und die Warmwasserversorgung sanieren muss, wird möglicherweise die Vorschrift zur Einführung der VHKA dadurch umgehen, indem er den Umbau in Etappen vornimmt. Wir setzen uns deshalb wie der Bund und andere Kantone für eine klare Regelung ein. Ich beantrage Ihnen, den zweiten Satz von Art. 8 Abs. 1 zu streichen.

CORNELIA AMSLER: Ich bitte Sie, im Interesse einer klaren Gesetzgebung den Antrag von Christian Heydecker zu unterstützen. Es ist ja erfreulich, wenn – wie Baudirektor Hans-Peter Lenherr gesagt hat – die Gebäude bei einer totalen Heizungssanierung in den meisten Fällen ohnehin besser isoliert werden.

Protokoll der 7. Sitzung vom 6. Mai 2002

URS CAPAUL: Eine Totalsanierung kommt bei Altbauten in der Regel ungefähr gleich teuer wie die Erstellung eines Neubaus. Es stellt sich somit die Frage, ob ein Abriss nicht sinnvoller wäre als eine Sanierung. Die Erklärung von Regierungsrat Hans-Peter Lenherr stimmt nicht: Es ist nicht notwendig, irgendeine Installation herauszureissen oder zu entfernen. Es genügt schon, wenn man den Zähler nicht mehr abliest oder die Batterien nicht mehr ersetzt. Für die VHKA bedarf es also keinerlei weiterer Investitionen.

CHRISTIAN HEYDECKER: Es ist natürlich absolut irrwitzig, wenn ein Hauseigentümer eine umfassende Überholung seiner Liegenschaft lediglich deshalb in Etappen vornimmt, um die Einführung der VHKA zu umgehen. Eine umfassende Überholung bietet ihm nämlich die Möglichkeit, wertvermehrende Investitionen auf den Mietzins zu überwälzen. Dies wäre bei einem Umbau in Etappen nicht möglich.

WERNER WINZELER: Ich möchte von Urs Capaul wissen, wer nach seiner Ansicht über das Abreissen eines Altbaus entscheiden soll. Mir geht es vor allem um die Frage, ob die Entscheidungsfreiheit des Eigentümers überhaupt noch gewährleistet wird.

HANSUELI BERNATH: Wir müssen uns wieder einmal in Erinnerung rufen, was wir mit diesem Gesetz erreichen wollen. Wir streben einerseits eine effizientere Nutzung der Energie und andererseits eine verstärkte Förderung der erneuerbaren Energie an. Ich kann darum gar nicht verstehen, weshalb um die Nachrüstung von Altbauten eine solche Geschichte gemacht wird. Es gibt doch genügend Ausnahmestimmungen, um von einer Um- oder Aufrüstung abzusehen. Mit dem Minergienachweis und mit einer installierten Wärmeerzeugerleistung von weniger als 20 Watt pro Quadratmeter Energiebezugsfläche werden Anreize geschaffen, um ein Gebäude besser zu isolieren. Sobald der Anteil an erneuerbaren Energien mindestens 50 Prozent des Wärmebedarfes deckt oder wenn in einem Gebäude ein einzelner Wärmebezüger mehr als 80 Prozent der beheizten Fläche belegt, bedarf es keiner Ausrüstung mit Wärmezählern. Damit sind genügend Ausnahmen vorhanden. Ich bitte Sie, der vorgeschlagenen Nachrüstungspflicht zuzustimmen.

URS CAPAUL: Es ist natürlich klar, dass der Hauseigentümer auch in Zukunft entscheiden soll, ob eine Sanierung oder ob ein Neubau mehr Sinn macht.

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

BEAT HUG: Ich unterstütze den Antrag von Christian Heydecker. Es ist nicht sinnvoll, in einem Altbau ein ungesundes Wohnklima zu fördern. Wenn unbenutzte Räume in Altbauten nicht mehr geheizt werden, entstehen Schäden. In unbeheizten Räumen entsteht Feuchtigkeit oder es bilden sich Pilze. Die Pilzsporen können sich im ganzen Gebäude verbreiten. Es ist deshalb nicht sinnvoll, lediglich die Heizzentrale zu sanieren. Ein Gebäude muss vielmehr als Ganzes betrachtet werden.

ABSTIMMUNG

über den Antrag von Christian Heydecker

Mit 38 : 25 Stimmen wird der Kommissionsfassung zugestimmt.

ABSTIMMUNG

über den Antrag von Urs Capaul

Mit 37 : 24 Stimmen wird der Kommissionsfassung zugestimmt.

ABSTIMMUNG

über den Antrag von Annelies Keller

Mit 35 : 26 Stimmen wird der Kommissionsfassung zugestimmt.

Art. 10

WERNER WINZELER: Ich beantrage bei Art. 10 Abs. 1 lit. b eine Ergänzung. Demnach ist eine Bewilligung nach Art. 10 für den Einsatz von mit fossilen Brennstoffen betriebenen Energieerzeugern mit über 50 Betriebsstunden pro Jahr einzuholen. Im Sinne eines verbesserten Bezuges zur Realität beantrage ich die folgende Ergänzung: „... bei Netzausfall *und Anlagen zur Stromversorgung von Bauinstallationen.*“ Mit fossilen Brennstoffen betriebene Stromerzeugungsanlagen werden heute in baunahen Betrieben abseits der öffentlichen Stromversorgung oder bei kurzfristig vorgesehenen Aufgaben routinemässig eingesetzt. Die im Gesetz festgehaltene Bewilligungslimite von jährlich 50 Stunden wird dabei sehr schnell überschritten. In zwei Tagen ist eine solche Maschine noch lange nicht abgeschrieben. Bei einer

Protokoll der 7. Sitzung vom 6. Mai 2002

Katastrophe sind solche Anlagen unter Umständen lebensnotwendig. Der Betrieb von Notstromanlagen sollte bei Bedarf ohne Formalitäten möglich sein. Ich bitte Sie aus diesem Grund, meinem Antrag zuzustimmen.

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Im Namen der Regierung kann ich mich den Ausführungen von Werner Winzeler anschliessen. Es macht tatsächlich wenig Sinn, für befristet eingesetzte Stromversorgungsanlagen auf Baustellen eine spezielle energierechtliche Bewilligung zu verlangen. Der Antrag von Werner Winzeler ist jedoch gar nicht notwendig. Nach unserer Auffassung bezieht sich Art. 10 lediglich auf dauerhaft installierte Anlagen. Ich erkläre zuhanden der Materialien, dass es nicht notwendig ist, für eine befristete Stromversorgung auf Baustellen eine spezielle energierechtliche Bewilligung einzuholen.

WERNER WINZELER: Ich ziehe meinen Antrag zurück.

Art. 14

KOMMISSIONSPRÄSIDENT PETER ALTENBURGER: Die Kommission hat mit knapper Mehrheit Abs. 3 der regierungsrätlichen Vorlage gestrichen, der wie folgt lautet: „Der Regierungsrat kann auf dem Verordnungsweg einen Ausgleichsfonds zu Gunsten derjenigen Unternehmungen der öffentlichen Energieversorgung errichten, welche überproportional elektrische Energie von unabhängigen Produzenten übernehmen müssen. Der Fonds wird von allen Unternehmungen gespiesen, welche im Kanton Schaffhausen ein Elektrizitätsnetz betreiben.“ Die Mehrheit lehnte damit die Errichtung eines neuen Fonds ab. In Absatz 1 hat die Kommission zudem den Begriff „Unternehmungen der öffentlichen Energieversorgung“ gestrichen. Mit dem Hinweis auf das Bundesrecht besteht ferner Gewähr, dass wir die Entwicklung des Gesetzes auf Bundesebene auch im Kanton Schaffhausen nachvollziehen können.

URS CAPAUL: Sie haben heute den „Energie-Spiegel“ erhalten. Im Einlageblatt wird unter dem Titel „Auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität“ dargelegt, dass in ungefähr 10 bis 15 Jahren Brennstoffzellenautos Realität sein können. Bei den Brennstoffzellen gibt es verschiedene Technologien. Es gibt solche, die heute bereits produziert und in Gebäuden installiert werden. Dort kann eine relativ grosse Menge Strom produziert werden. Die Kosten dieser

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Produktion sind natürlich deutlich höher als bei einem Speicherkraftwerk. Es kann trotzdem der Fall eintreten, dass mit Hilfe von Brennstoffzellen zu viel Strom ins Netz eingespiesen wird. Damit würden die Unternehmen gezwungen, diesen Strom abzunehmen. Damit würde jedoch gleichzeitig die Kostenstruktur empfindlich beeinträchtigt. Wenn einzelne Unternehmen gezwungen werden, teureren Strom abzunehmen, kann sich dies für ihre weitere wirtschaftliche Existenz negativ auswirken. Ich stelle aus diesem Grund den Antrag, bei Art. 14 einen dritten Absatz mit folgendem Wortlaut einzufügen: „Der Grosse Rat kann einen Ausgleichsfonds zu Gunsten derjenigen Unternehmen der öffentlichen Energieversorgung errichten, welche überproportional Energie von unabhängigen Produzenten übernehmen müssen. Der Fonds wird von Elektrizitätsverteilern gespiesen, welche im Kanton Schaffhausen ein Netz betreiben. Die Abgabe bemisst sich nach dem Anteil an in Kohle- oder Kernkraftwerken produzierten elektrischen Energie, welche im Kanton Schaffhausen veräussert wird.“

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Der Kommissionspräsident hat darauf hingewiesen, dass die Kommission den von der Regierung vorgeschlagenen Abs. 3 gestrichen hat. Der von der Kommission gestrichene Abs. 3 – er beschränkt sich auf die Produktion von Strom – ist mit dem Antrag von Urs Capaul nicht identisch. Was Urs Capaul vorschlägt, geht über den Antrag der Regierung hinaus. An sich enthält Art. 7 des Energiegesetzes des Bundes die Möglichkeit, bezogen auf den Strom, solche Fonds zu schaffen. Auch das Elektrizitätsmarktgesetz, über das wir im September abstimmen werden, enthält eine entsprechende Bestimmung. Ob das Volk dem Energiemarktgesetz zustimmt, ist im Moment noch offen. Tatsache ist jedoch, dass bis heute kein einziger Kanton einen solchen Fonds eingeführt oder zumindest die Möglichkeit zu dessen Realisierung geschaffen hat. Ich bitte Sie, den Antrag von Urs Capaul abzulehnen.

ABSTIMMUNG

über den Antrag von Urs Capaul

Mit 38 : 26 Stimmen wird der Kommissionsfassung zugestimmt.

Protokoll der 7. Sitzung vom 6. Mai 2002

Art. 15

KOMMISSIONSPRÄSIDENT PETER ALTENBURGER: Dieser Artikel wurde in der Kommission intensiv diskutiert. Es ging dabei insbesondere um die Frage, ob der Staat die Einrichtung von Börsen für Solarstrom oder Öko-Energie verlangen kann oder verlangen soll. Schliesslich wurde der Artikel jedoch in seiner ursprünglichen Fassung gutgeheissen. Lediglich der Begriff der Unternehmungen wurde neu formuliert. Dabei wurde das Wort „öffentlich“ wiederum gestrichen. Die Kommission beschränkte sich ausserdem auf die im Kanton Schaffhausen tätigen Unternehmungen.

An dieser Stelle werden die Beratungen abgebrochen. Sie werden an der nächsten Sitzung fortgesetzt.

Schluss der Sitzung: 11.55 Uhr.