



# Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

## Protokoll der 13. Sitzung

vom 1. Juli 2002, 08.00 Uhr  
im Grossratssaal in Schaffhausen

Vorsitz: Rolf Hauser

Protokoll: Erna Frattini und Norbert Hauser

Präsenz: Entschuldigt abwesend: Albert Baumann, Hans-Jürg Fehr, Ruedi Flubacher, Charles Gysel, Hanspeter Meier, Silvia Pfeiffer, Alfred Sieber, Jeanette Storrer, Dino Tamagni, Werner Winzeler.  
Teilweise abwesend (entschuldigt): Veronika Heller, Marianne Hug-Neidhart, Eduard Joos, Rainer Schmidig, Regula Stoll, Marcel Wenger.

- Traktanden:
1. Bericht und Antrag des Regierungsrates betreffend Einführung des Bundesgesetzes zum Haager Adoptionsübereinkommen (Änderung Einführungsgesetz zum Zivilgesetzbuch) (*Erste Lesung*) Seite 535
  2. Orientierungsvorlage des Regierungsrates über Perspektiven und Vorhaben des privaten und öffentlichen Verkehrs 2002-2020 Seite 537
  3. Bericht und Antrag des Regierungsrates betreffend Einführung des Bundesgesetzes zum Haager Adoptionsübereinkommen (Änderung Einführungsgesetz zum Zivilgesetzbuch) (*Zweite Lesung*) Seite 559
  4. Postulat Nr. 2/2002 von Hans-Jürg Fehr betreffend Busspur ab Enge Seite 560
  5. Interpellation Nr. 1/2002 von Markus Müller betreffend Kantonale Natur- und Heimatschutzkommission Seite 567

## Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

**NEUEINGÄNGE** seit der letzten Sitzung vom 24. Juni 2002:

1. Kleine Anfrage Nr. 21/2002 von Hans Wanner betreffend Kantonsspital/Änderungskündigungen Kaderärzte.
2. Motion Nr. 7/2002 von Ursula Hafner-Wipf und 18 Mitunterzeichnern und Mitunterzeichnerinnen vom 1. Juli 2002 betreffend Revision des Dekretes über die Erteilung von Stipendien und Studiendarlehen mit folgendem Wortlaut:

„Der Regierungsrat wird eingeladen, Bericht und Antrag zu einer Revision des Dekretes über die Erteilung von Stipendien und Studiendarlehen mit der folgenden Zielsetzung vorzulegen: Die jungen Schaffhauserinnen und Schaffhauser sollen in einem Masse von Stipendien und Studiendarlehen profitieren, das zumindest den schweizerischen Durchschnitt übertrifft.“

3. Postulat Nr. 4/2002 von Jakob Hug und 18 Mitunterzeichnern und Mitunterzeichnerinnen vom 1. Juli 2002 betreffend Erhöhung des Mannschaftsbestandes bei der Schaffhauser Polizei zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit mit folgendem Wortlaut:

„Der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen wird aufgefordert, dem Grossen Rat Bericht und Antrag zu unterbreiten über die Erhöhung des Mannschaftsbestandes bei der Schaffhauser Polizei von bisher 168,3 auf neu 180 Vollzeitstellen. Zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit, nicht zuletzt auch in den Quartieren, ist eine Erhöhung der Polizeipräsenz anzustreben. Eine solche – integrative und nicht nur repressive – Quartierarbeit der Polizei vermag auch den Unsicherheitsgefühlen im gesamten öffentlichen Raum wirksam entgegenzuwirken.“

\*

## PROTOKOLLGENEHMIGUNG

Das Protokoll der 9. Sitzung vom 27. Mai 2002, veröffentlicht mit dem Amtsblatt Nr. 26 vom 28. Juni 2002, wird ohne Änderungen genehmigt und der Verfasserin, Erna Frattini, bestens verdankt.

\*

## Protokoll der 13. Sitzung vom 1. Juli 2002

### 1. **BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES BETREFFEND EINFÜHRUNG DES BUNDESGESETZES ZUM HAAGER ADOPTIONSÜBEREINKOMMEN (ÄNDERUNG EINFÜHRUNGSGESETZ ZUM ZIVILGESETZBUCH)**

Grundlage: Amtsdrukschrift 02-37

#### **EINTRETENSDEBATTE**

**HANS GÄCHTER**, Präsident der Justizkommission: Im vergangenen Jahr haben die eidgenössischen Räte den Beitritt der Schweiz zum Übereinkommen vom 29. Mai 1993 über den Schutz von Kindern und die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der internationalen Adoption beschlossen. Gleichzeitig haben die Bundesparlamentarier ein Einführungsgesetz erlassen.

Was will das Haager Adoptionsübereinkommen im Wesentlichen? Es will sicherstellen, dass internationale Adoptionen zum Wohl des Kindes unter Wahrung seiner Grundrechte stattfinden. Der wichtigste Grundsatz des Kindeswohls ist, dass das Kind in seinem Herkunftsstaat angemessen untergebracht werden soll. Ist das nicht möglich, so kommt subsidiär eine Adoption durch ausländische Adoptiveltern in Frage.

Weiter koordiniert das Haager Adoptionsübereinkommen die Verfahren über die internationale Adoption im Herkunfts- und im Aufnahmestaat und führt materielle Mindestvorschriften für die Bewilligung einer internationalen Adoption ein. Erwähnt ist ebenfalls die Zusammenarbeit der Behörden des Herkunfts- mit denen des Aufnahmestaates.

Das Bundesgesetz regelt das Verfahren zur Aufnahme eines Kindes nach dem Haager Adoptionsübereinkommen und legt zentrale Behörden des Bundes und der Kantone fest. Auf der Stufe Kanton ist wesentlich, dass eine einzige kantonale Behörde zuständig ist, bei der alle Entscheide im Zusammenhang mit der Adoption zusammenlaufen. Zur Umsetzung dieser Bestimmungen ins kantonale Recht muss das Einführungsgesetz zum Zivilgesetzbuch angepasst werden. Nach heutiger Gesetzesbestimmung ist die Vormundschaftsbehörde der Gemeinde zuständig. Vorgesehen ist, auf kantonaler Ebene das Amt für Justiz und Gemeinden als zuständige Stelle zu bezeichnen.

Allerdings soll die Bewilligung von Pflegeverhältnissen, die nicht mit einer Adoption in Zusammenhang stehen, weiterhin den lokalen Vormundschaftsbehörden überlassen bleiben. Die Detailregelungen werden in der Adoptions- beziehungsweise in der Pflegekinderverordnung erfolgen. Diese Verordnungen können erst angepasst werden, wenn die eidgenössischen Ver-

## Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

ordnungen vorliegen. – Die Justizkommission hat der Vorlage mit 4 : 0 zugestimmt, bei einer Absenz. Die SVP wird der Vorlage ebenfalls zustimmen.

**JAKOB HUG:** Die SP-Fraktion wird auf das Geschäft eintreten und ihm zustimmen.

**MAX WIRTH:** Das Wesentliche wurde von Hans Gächter bereits erwähnt. Es stellt sich für mich lediglich noch folgende Frage: Welche Konsequenzen hat diese Änderung in Bezug auf die finanzielle und die personelle Situation im Kanton und in den Gemeinden? Wird dadurch mehr Personal benötigt? Entstehen neue Kosten bei den Gemeinden aufgrund der Übernahme dieser Aufgabe durch den Kanton? Die Detailregelungen in der Adoptions- beziehungsweise der Pflegekinderverordnung werden ja erst vorgenommen, wenn die eidgenössischen Verordnungen vorliegen. – Im Übrigen gebe ich Ihnen die Zustimmung der FDP-Fraktion bekannt.

**REGIERUNGSRAT ERHARD MEISTER:** Es ist vorgesehen – dies als eine Ergänzung meinerseits –, dass das Adoptionsabkommen am 1. Januar 2003 in Kraft gesetzt wird. Deshalb sind wir froh, wenn das Geschäft heute abschliessend behandelt werden kann. Die Gemeinden werden entlastet. Ich gehe davon aus, dass der Aufwand beim Kanton nicht wesentlich ansteigen wird. Bis anhin war das Amt für Justiz und Gemeinden als Aufsichtsbehörde involviert; wir haben nicht vorgesehen, zusätzliche Mittel zu beantragen.

**URS CAPAUL:** Die ÖBS-EVP-GB-Fraktion steht hinter der Vorlage. Es geht letztlich um den Vollzug von eidgenössischem Recht. Erfreulich ist, dass das Kindeswohl im Zentrum der Überlegungen steht und nicht allein der Wunsch der Adoptiveltern nach einem Kind. Diese Priorisierung ist für uns richtig. Wir erachten es zudem als zweckmässig, dass der Regierungsrat die Zuständigkeiten in einer Verordnung regelt.

Es erfolgen keine weiteren Wortmeldungen. Eintreten ist unbestritten und somit beschlossen.

### DETAILBERATUNG

Grundlage für die Diskussion bildet Anhang 1 der Amtsdruckschrift 02-37.

Das Wort wird nicht gewünscht.

## **Protokoll der 13. Sitzung vom 1. Juli 2002**

**HANS GÄCHTER:** Es geht mir nun um die zweite Lesung. Die Vorlage ist an sich unbestritten. Ich beantrage Ihnen deshalb, die zweite Lesung nach der Pause durchzuführen, damit wir das Geschäft heute abschliessen können.

**GROSSRATSPRÄSIDENT ROLF HAUSER:** Das Geschäft geht nun gemäss unserer Ordnung zurück an die Kommission. Wollen wir nach der Pause die zweite Lesung durchführen, so müssen wir darüber abstimmen. Wir benötigen eine Zweidrittelmehrheit.

**GEROLD MEIER:** Ich stelle den Gegenantrag. Das Geschäft ist nicht so dringend, dass wir es nicht auch an der nächsten Sitzung behandeln könnten. Die Zweitbehandlung eines Geschäfts am gleichen Tag hat keinen Sinn. Es geht mir in erster Linie um Grundsätzliches: Die zweite Lesung von Gesetzen darf keinesfalls erodieren.

### **ABSTIMMUNG**

**Mit einem Stimmenverhältnis von 63 : 1 wird dem Antrag von Hans Gächter zugestimmt. Die zweite Lesung wird somit nach der Pause durchgeführt.**

\*

## **2. ORIENTIERUNGSVORLAGE DES REGIERUNGSRATES ÜBER PERSPEKTIVEN UND VORHABEN DES PRIVATEN UND ÖFFENTLICHEN VERKEHRS 2002-2020**

Grundlagen:    Amtsdruckschrift 02-11  
                  Kommissionsvorlage: Amtsdruckschrift 02-38

### **EINTRETENSDEBATTE**

**KOMMISSIONSPRÄSIDENTIN MARTINA MUNZ:** Die Spezialkommission beantragt dem Grossen Rat, auf die Orientierungsvorlage einzutreten und sie zur Kenntnis zu nehmen. Die Kommission trat zu drei Sitzungen zusammen. In diesen wurde nebst dem Kreisel in der Enge und dem Buszentrum vor allem die Orientierungsvorlage behandelt. Ein schriftlicher Bericht zur Kommissionsarbeit liegt vor.

## Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Die Orientierungsvorlage wurde von der Spezialkommission sehr positiv aufgenommen und konnte zügig beraten werden. Bei allen Sitzungen waren Regierungsrat Hans-Peter Lenherr, Kantonsingenieur Konrad Meyer und der Leiter des öffentlichen Verkehrs, Patrick Altenburger, anwesend. Die Vorlage enthält alle wichtigen Daten und Fakten. Sie ist deshalb eine gute Grundlage für die Weichenstellung in der langfristigen Verkehrspolitik im Kanton. Im Namen der Kommission danke ich allen Mitwirkenden für ihre sorgfältige Arbeit.

Die Verkehrserschliessung ist für die wirtschaftliche Entwicklung der Region entscheidend. Die Regierung hat diesen Zusammenhang erkannt und ist gewillt, in den nächsten Jahren in die Verkehrsinfrastruktur zu investieren. Ein Kanton, der als Wohn- und Wirtschaftsstandort attraktiv sein will, braucht eine gute Verkehrserschliessung. Die Kommission begrüsst es sehr, dass der Anbindung an den Wirtschaftsraum Zürich eine hohe Priorität beigemessen wird.

Zum schriftlichen Bericht der Spezialkommission bringe ich nur noch wenige Ergänzungen an: Die Orientierungsvorlage ist sehr strassenlastig. Die meisten Strassenbauvorhaben sind ingenieurmässig schon bearbeitet, während die Projekte im öffentlichen Verkehr nur skizziert sind. Dies liegt weitgehend in der Natur der Sache. Bei den Strassenbauvorhaben kann der Kanton bei fast allen Projekten eigenverantwortlich handeln, natürlich mit Ausnahme des Galgenbucktunnels. Er ist dadurch handlungsfähiger und kann schneller agieren. Bei den Projekten im öffentlichen Verkehr bestehen viele Abhängigkeiten. So sind praktisch alle Projekte von der Mitfinanzierung von Gremien wie SBB, Nachbarkantone, Bund oder DB abhängig. Es verwundert deshalb nicht, dass im Bereich öffentlicher Verkehr konkrete Projekte mit klaren Kostenteilern fehlen. Strassenbauprojekte können darum schneller realisiert werden, während Ausbaumassnahmen beim öffentlichen Verkehr mehr Planungszeit in Anspruch nehmen und Gefahr laufen, aus Kostengründen auf der Strecke zu bleiben.

Für die Etappierung und die Terminplanung der Investitionen wurde ein mögliches Szenario erstellt. Die Investitionen in den öffentlichen Verkehr und in die Strasse werden darin mit 100 Mio. Franken beziffert. Leider fehlen aber die daraus resultierenden Kosten für die Laufende Rechnung, die zusätzlichen Betriebskosten sowie der nötige Abgeltungsbedarf, der sich im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr ergibt. Dies ist sicher ein Schwachpunkt der Vorlage. Der Anteil der vorgesehenen Verkehrsausgaben am Gesamtaufwand des Kantons kann zurzeit nicht abgeschätzt werden. Bekanntlich stehen auch in anderen Bereichen wie Bildung und Gesundheit Mehrausgaben an, bei gleichzeitigen Forderungen nach einer Steuer-

## Protokoll der 13. Sitzung vom 1. Juli 2002

senkung. Für den Kanton bleibt deshalb die Frage zu beantworten, ob das Wünschbare auch machbar ist.

Die anstehende verkehrspolitische Diskussion soll für die Regierung richtungweisend sein. Wir müssen uns jedoch alle bewusst sein: Zum Nulltarif ist eine attraktive Verkehrserschliessung des Kantons nicht zu haben. Jede Forderung muss auch die Bereitschaft enthalten, die notwendige Finanzierung bereit zu stellen.

Die Vorlage bildet die Diskussionsgrundlage zum Thema Verkehr. Änderungen kann der Grosse Rat nicht unmittelbar vornehmen. Er kann aber die Regierung auf ihrem Weg bestärken oder neue Anträge und Wünsche formulieren. Die Beratungen müssen den Weg der zukünftigen Verkehrspolitik im Kanton Schaffhausen aufzeigen.

Die Kommission empfiehlt dem Grossen Rat, auf die Vorlage einzutreten. Bei der Detailberatung werde ich im Namen der Kommission noch zwei Änderungsanträge stellen.

**FRANZ HOSTETTMANN:** Die SVP-Fraktion dankt der Regierung und allen beteiligten Mitarbeitenden für das interessante und aufschlussreiche Arbeitspapier. Wir betrachten die Vorlage als Leitbild und gehen davon aus, dass eine Anpassung oder eine Ergänzung jederzeit möglich ist. Unter diesen Voraussetzungen begrüssen wir die Vorgaben und die Perspektiven über die mutmassliche Entwicklung des privaten und des öffentlichen Verkehrs. Die Vorlage informiert uns zudem über die zu ergreifenden Massnahmen und Bauvorhaben mit dem Ziel, unser Strassennetz zu entlasten und parallel dazu die Angebote im öffentlichen Verkehr anzupassen und zu verbessern. Auch Angaben zu deren Finanzierung sind in der Vorlage enthalten.

Wir begrüssen die verbesserte Anbindung an den Wirtschaftsstandort Zürich durch eine konsequente Optimierung und Anpassung des öffentlichen wie auch des privaten Verkehrs. Die gute Erschliessung des Zentrums Schaffhausen und der Entwicklungszonen ist ebenso notwendig wie die konsequente Vernetzung von Strasse und Schiene. Als ebenso erfreulich werten wir die bessere Anbindung des Klettgaus an die Nationalstrasse und den Bau des Galgenbucktunnels als Entlastung von Neuhausen. Dass die Niveauübergänge im Klettgau aufgehoben werden, ist begrüssenswert. Über die Prioritäten wurde in der Kommission eingehend gesprochen; die vorgeschlagenen Lösungen finden die Zustimmung unserer Fraktion.

## Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Die Finanzierung mit Mitteln aus einer vorübergehenden Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern hält unsere Fraktion nicht für opportun. Sie wird sich zu gegebener Zeit sehr kritisch mit der Vorlage zur Ergänzung des Gesetzes über den Strassenverkehr auseinander setzen.

Es fehlen uns in der Orientierungsvorlage einige sehr wichtige Aussagen dazu, wie gegebenenfalls mit der Realisierung des Galgenbucktunnels der Verkehr in Schaffhausen aufgefangen werden soll. Eine kleine Minderheit unserer Fraktion bedauert zudem, dass sich die Vorlage ausschliesslich auf die Stadt als Zentrum und auf die förderungswürdigen Entwicklungsgebiete ausrichtet.

Ich persönlich bedaure es zudem sehr, dass der Regierungsrat die Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein nicht als öffentliches Verkehrsmittel betrachtet und dass bauliche Vorhaben oder Massnahmen für eine verbesserte Anbindung der Randregionen – unterer Kantons- teil, Reiat, Bezirk Stein am Rhein – im Bericht kaum oder überhaupt nicht erwähnt werden.

**RUEDI WIDTMANN:** Die Orientierungsvorlage ist sehr umfangreich, informativ und zugleich sehr komplex. Als Laie fühlt man sich teilweise überfordert und kann nicht alle Zusammenhänge nachvollziehen. Wir von der ÖBS-EVP-GB-Fraktion stehen der Orientierungsvorlage dennoch positiv gegenüber – sie war dringend nötig. Martina Munz hat die Kommissionssitzungen effizient und engagiert geführt und uns in ihrem Bericht ausführlich informiert. Dafür gebührt ihr ein herzlicher Dank.

Was uns ein wenig nachdenklich stimmt, ist die Tatsache, dass die Strassenbauvorhaben bereits sehr konkret geplant sind, beim öffentlichen Verkehr aber nur Absichtserklärungen bestehen. Etwas betrübt sind wir auch über die prognostizierte Verkehrszunahme vor allem im Strassenverkehr um etwa 30 Prozent. Diese könnte aber laut Bericht einzig durch starke Verbesserungen im öffentlichen Verkehr auf „nur“ 10 Prozent gesenkt werden. Wichtig ist für uns, dass dem Halbstundentakt nach Zürich hohe Priorität eingeräumt und dass ein integraler Halbstundentakt im Regionalverkehr angestrebt wird.

Die Terminplanung der in Aussicht gestellten Ausbauprojekte, die fast ausschliesslich den Klettgau und Neuhausen betreffen, ist sehr ambitiös und der Kostenrahmen für unseren kleinen Kanton recht happig. So würden laut Schätzungen in den nächsten 17 Jahren satte 260 Mio. Franken in Verkehrsvorhaben investiert; der Kantonsanteil würde sich auf etwa 100 Mio. Franken belaufen. Laut Bericht würden weitere Kosten für Unterhaltsarbeiten praktisch nicht ins Gewicht fallen – mit Ausnahme des Galgenbucktunnels. Wir möchten vom



### Protokoll der 13. Sitzung vom 1. Juli 2002

Baudirektor gern wissen, wie hoch die Kosten der jährlichen Unterhaltsarbeiten für den geplanten Galgenbucktunnel geschätzt werden.

Interessant erscheinen uns die neu vorgeschlagenen Finanzierungsquellen. Wir sind gespannt, ob sie auch realisiert werden können. Zustimmung findet bei uns der Hinweis, dass die Finanzierungsquellen nebst der fiskalischen Zielsetzung auch verkehrspolitische Anliegen berücksichtigen sollen, damit so die Umlagerung von der Strasse auf die Schiene begünstigt wird. Wir befürworten auch, dass die Strassenbauvorhaben durch eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern einigermaßen verursachergerecht mitfinanziert werden sollen.

Was mir persönlich in dieser Vorlage hingegen fehlt, sind die Bestrebungen, den Verkehrszuwachs zu bremsen oder zumindest zu ökologisieren. Wir haben diesen Sommer die Ozongrenzwerte schon diverse Male überschritten und sprechen nur davon, wie wir die enormen Verkehrszunahmen strassenbautechnisch bewältigen könnten. Wir dürfen aber nicht vergessen, dass beim Wohnortmarketing nicht nur die Verkehrsverbindungen wichtig sind, sondern dass auch die Lufthygiene eine wichtige Rolle spielt. Es ist mir bewusst, dass es ein äusserst schwieriges Unterfangen sein wird, den Motorfahrzeugverkehr ökologischer zu gestalten. Ich erhoffe mir jedoch, dass bei der in Aussicht gestellten Gesetzesrevision über die Motorfahrzeugsteuern nicht nur über deren Erhöhung gesprochen wird, sondern dass man sich auch Gedanken über Lenkungsmaßnahmen im privaten Strassenverkehr macht, die umweltfreundliche Fahrzeuge stark begünstigen, Luxusfahrzeuge dagegen stärker belasten könnten. Denn eines leuchtet mir wirklich nicht ein: Die technischen Fortschritte im Motoren- wie im Fahrzeugbau werden viel zu wenig für umweltfreundliches Fahren genutzt. Statt den Treibstoffverbrauch und die Emissionen drastisch zu senken – was problemlos möglich wäre –, kompensieren wir das vorhandene Potenzial mit immer stärkeren, schnelleren und luxuriöseren Autos. Wo sind beispielsweise die Zweiplätzer-Leichtauffahrzeuge mit Elektroantrieb geblieben? Sie wären doch neben dem Velo die idealen Nahverkehrsfahrzeuge: leise, Platz sparend und praktisch emissionsfrei. Doch sie sind zu teuer, weil die Nachfrage zu klein ist und sie nicht in grossen Serien hergestellt werden können. In dieser Richtung wären meines Erachtens Anreizstrategien dringend nötig.

**FRANZ BAUMANN:** Die Zielrichtung für den öffentlichen und den privaten Verkehr für die nächsten 20 Jahre ist strategisch gut aufgegleist. Höchste Priorität muss, und das sage ich nicht nur als Neuhauser, die Lösung der Verkehrsprobleme in Neuhausen haben. Dazu gehören die Entflechtung von Schiene und Strasse, auch im Klettgau, sowie die Erstellung des

## Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Galgenbucktunnels. Nur so kann der Kollaps des Durchgangsverkehrs verhindert werden. Den ersten richtigen Schritt hat dieser Rat mit der Vorlage „Kreisel Enge“ getan. Der Souverän wird, so hoffen wir, am 25. August 2002 das Gleiche tun. Der zweite Schritt mit dem Projekt „Zollstrasse“ ist ebenfalls in der Pipeline. Auch das Projekt „Scheidegg“ steht kurz vor der Fertigstellung.

Von ebenfalls hoher Priorität ist – das ist die klare Meinung unserer Fraktion – die bessere Verbindung zum Flughafen. Wir dürfen nicht nur immer vom guten Standort in der Nähe des Flughafens sprechen. Wir müssen den Anschluss dringend verbessern, damit Industrie und Gewerbe ihn auch nützen können und nicht wie heute auf das Auto angewiesen sind. Das Gleiche gilt natürlich auch für den Anschluss an Zürich, was für unsere Pendler wichtig ist.

In der Liste der Prioritäten folgt für uns der Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Klettgau und im Reiat. Dafür hat unser Rat mit der Vorlage für das neue Buszentrum bereits ein Zeichen gesetzt. Der integrale Halbstundentakt im öffentlichen Verkehr muss angestrebt werden. Nicht vergessen dürfen wir dabei die Anbindung der Linie Schaffhausen–Stein am Rhein.

Den Vorschlag der Regierung betreffend die Finanzierung über eine eventuelle objektbezogene Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern hält unsere Fraktion für kaum mehrheitsfähig. Dies würde die dringend notwendigen Projekte gefährden und das ganze Konzept in Frage stellen. Wir sprechen uns jedoch nicht grundsätzlich gegen eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern aus. Die vorgesehene Objektsteuer für den Galgenbuckttunnel hängt von der Situation der Kantonsfinanzen ab, ist jedoch nicht grundsätzlich einzuplanen.

**RUEDI HABLÜTZEL:** Die FDP-Fraktion hat die Orientierungsvorlage ebenfalls intensiv beraten und nimmt sie zur Kenntnis. Sie zeigt zahlreiche Wünsche der Schaffhauser Regierung, vor allem aber der Schaffhauser Bevölkerung und der Verkehrsteilnehmer auf. Nicht alle Wünsche wurden aufgenommen, aber es ist auch nicht der Sinn einer Orientierungsvorlage – die quasi wie ein langfristiges Regierungsprogramm den Willen und die regierungsrätlichen Absichten aufzeigen soll –, sämtliche Details zu verewigen. Es werden immer wieder kleinere Probleme auftauchen. Nicht alles kann im Voraus für 20 Jahre geplant werden.

Die Orientierungsvorlage fusst zu einem wesentlichen Teil auf dem kantonalen Richtplan, vor allem auf dem Strassenrichtplan. Zahlreiche weitere Studien und Berichte wurden zusätzlich für diesen Bericht benötigt. Martina Munz hat in ihrem schriftlichen Kommissionsbericht, aber auch mündlich darauf hingewiesen. Folgende Punkte sind aus der Sicht unserer Fraktion aber so wichtig, dass ich nochmals darauf hinweisen möchte.

### **Protokoll der 13. Sitzung vom 1. Juli 2002**

Es geht nicht darum, den privaten Verkehr – vor allem den Strassenverkehr – gegen den öffentlichen Verkehr auszuspielen. Wir brauchen beide Verkehrsträger, wenn wir unsere Regionen entsprechend den Vorstellungen der Wirtschaftsförderung erschliessen wollen.

Viele Massnahmen betreffen den Klettgau. Dies kommt daher, dass in diesem Gebiet in den letzten Jahrzehnten praktisch nichts getan wurde. Sogar der Unterhalt der Strassen lässt dort zu wünschen übrig. Damit wir den öffentlichen Verkehr im Klettgau im gewünschten Mass fördern können, müssen wir zuerst eine Trennung von öffentlichem Verkehr und Strasse erreichen. Die Aufhebung des Niveauübergangs in der Enge, die von diesem Rat ja gutgeheissen wurde, ist ein erster Schritt dazu. Eine Förderung des Bahnverkehrs und eine Intensivierung des Fahrplans sind nur möglich, wenn die zahlreichen Bahnschranken aufgehoben werden, so dass die Bahn ohne zusätzliche Gefahr durch die Niveauübergänge diese Linie befahren kann. Natürlich wäre eine zweigleisige Strecke von Beringen bis nach Erzingen noch besser, doch ist dies vorerst einmal eine Angelegenheit der DB. Auch ist nicht sicher, ob das zu vermehrtem Bahnfahren im Bereich Klettgau beitrüge. Es würde vor allem die Fahrten der überregionalen Eil- und der Schnellzüge fördern. Doch das ist eine langfristige Zielsetzung, mit der unser Zentrum Schaffhausen und die umliegenden Gemeinden besser an die Städte im Westen – Waldshut und Basel – angeschlossen werden können.

Eine Förderung des öffentlichen Verkehrs im Klettgau erfordert aber zwingend auch eine Verbesserung der so genannten Querspangen, also der Verbindungen zwischen den Dörfern und der Bahnlinie. Dies kann nur mit Bussen auf der Strasse verwirklicht werden.

Wichtig scheint uns auch die Verbindung des Klettgaus mit den SBB oder der S-Bahn im Rafzerfeld zu sein. Dafür wäre eine Buslinie durch das Wangental nach Rafz oder nach Hüntwangen oder allenfalls über Erzingen/Riedern/Büel nach Hüntwangen nötig. Das ist in dieser Vorlage nicht enthalten, aber es entspricht einem ganz dringenden Wunsch der SWUK-Gemeinden im Klettgau, der vom Grossteil unserer Fraktion unterstützt wird. Wir begreifen, dass auch die Klettgauer Gemeinden zu einem grossen Teil ihre Zukunft in der Region Flughafen Kloten und Zürich sehen. Es kann ja nicht anders sein als bei den Städten Schaffhausen und Neuhausen sowie der Gemeinde Thayngen und dem Reiat, die es alle auch „nach Zürich zieht“. Deshalb werden ab Schaffhausen vermehrte Anschlüsse an diese Region gefordert.

Der Galgenbucktunnel ist ebenfalls ein wesentlicher Bestandteil der Vorlage. Die FDP hofft, dass bald Entscheide darüber fallen werden und dass gemäss dem vorgegebenen Zeitplan der

## Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Regierung vorgegangen werden kann. Oder lieber noch schneller! Es ist ein äusserst dringendes Bedürfnis der Neuhauser Bevölkerung, dass die Gemeinde vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Auch dazu hat dieser Rat kürzlich positiv Stellung bezogen.

Unsere Fraktion unterstützt die Meinung der Kommission, dass der Bahnübergang Unterneuhaus – zurzeit sind es deren zwei, die sowohl den Ost-West-Verkehr als auch den Nord-Süd-Verkehr aufnehmen müssen – in der Prioritätenliste auf Platz 2 nach der Enge und der Kreuzstrasse gerückt wird. Hier eine Lösung zu finden ist wesentlich einfacher als in Neunkirch. Ganz wichtig ist auch, dass in Neunkirch endlich eine von allen Betroffenen akzeptierte Lösung gefunden werden kann. Da sind die Regierung und das Tiefbauamt zusammen mit der Gemeinde Neunkirch gefordert.

In Bezug auf die möglichen Finanzierungsquellen für all diese Projekte ist auch die FDP gespannt auf das, was uns die Regierung jeweils unterbreiten wird. Langfristiges Ziel ist bekanntlich der höhere Ertrag bei den Kantonssteuern, der dank den besseren Verkehrsverbindungen erzielt werden soll. Schliesslich ist sich unsere Fraktion bewusst, dass die im nächsten Staatsvoranschlag vorzusehenden Kredite für die Finanzierung von entsprechenden Planungsmassnahmen – die entsprechend Punkt 7.3 der Vorlage für die spätere Realisierung dieser möglichen Projekte erforderlich sind – dannzumal genehmigt werden müssen.

Die FDP-Fraktion betrachtet die Vorlage als ausgezeichnete Grundlage für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in unserem Kanton, die wir unbedingt brauchen, um unsere Stellung auf dem Wirtschaftsmarkt zu stärken. Wir werden deshalb den Regierungsrat bei der Umsetzung der notwendigen Massnahmen unterstützen, sofern sie uns auch dannzumal als sinnvoll, wirkungsvoll und finanzierbar erscheinen. Selbstverständlich ist dies heute keine Blankozusage der FDP-Fraktion, aber ein grundsätzliches Ja zur Strategie des Regierungsrates. Wir nehmen diese Orientierungsvorlage zur Kenntnis und danken den dafür zuständigen Stellen für ihre grosse Arbeit.

**BRUNO LOHER:** Die SP hält die Orientierungsvorlage für gut und interessant. Sie unterstützt die strategischen Ziele des Regierungsrates. Die Vorlage soll und darf jedoch auch Anlass zu kritischen Bemerkungen sein. Die Projekte für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sind recht konkret, ganz im Gegensatz zu den Projekten beim öffentlichen Verkehr. Die Vorlage ist zu sehr infrastrukturlastig und zu wenig angebotslastig. Dies könnte bedeuten, dass Kreisel, Tunnels und Strassen zügig realisiert würden. Aufgrund dieser Attraktivierung

## Protokoll der 13. Sitzung vom 1. Juli 2002

des MIV entstände ein Druck auf den öffentlichen Verkehr. Schliesslich wäre der Wille, Mittel für dessen Förderung zu sprechen, kaum mehr vorhanden.

Eine schweizerische Studie zeigt, dass mit einer massiven Förderung des öffentlichen Verkehrs das Wachstum des Autoverkehrs gebremst werden kann – aber leider nicht gewaltig. Wir müssen die Handlungsmöglichkeiten ausnützen. Es sollten Abhängigkeiten geschaffen werden: Beim Kreisler Enge beispielsweise muss eine Busspur dazukommen. Ein Galgenbucktunnel darf nicht ohne die gleichzeitige Förderung der DB-Strecke gebaut werden.

Eine der zentralen Fragen ist die Finanzierung. Der Kantonsanteil an den Bauvorhaben beträgt um die 100 Mio. Franken. Beim öffentlichen Verkehr ist mit einem Anstieg der Betriebskosten um 4 bis 5 Mio. Franken zu rechnen, mit steigender Tendenz. Die Betriebskosten des MIV hingegen sind in der Vorlage nicht aufgeführt. Wir benötigen dringend eine Gesamtschau. Wie gross ist der Anteil „ordentliche Finanzierung“, wie gross der Anteil „Spezialfinanzierung“? Wie viele Prozente des Kantonsbudgets gehen in diese Anliegen und Massnahmen? Wie sieht die regionale Verteilung im Kanton aus? Zudem müssen wir die Vorhaben in Bezug auf ihre Effizienz hin beurteilen: Welche Massnahmen bringen im Verhältnis zum Aufwand den grössten Nutzen? Die SP-Fraktion hat folgende Leitidee: „Jeder Franken für die Strasse muss einen Franken für den öffentlichen Verkehr auslösen.“

Wir können uns mit Objektsteuern für Strassen oder mit projektbezogenen Erhöhungen der Motorfahrzeugsteuern einverstanden erklären. Da müssen wir einfach politisch realistisch sein. Zu Objektsteuern für den öffentlichen Verkehr sind wir hingegen sehr skeptisch eingestellt, und zwar aus Gründen der Machbarkeit.

Zu den Projekten des öffentlichen Verkehrs: Es bestehen viele Abhängigkeiten, viele Partner sprechen mit. Dies im Gegensatz zum Strassenbau, wo die Verhältnisse klarer sind, der Zeithorizont kürzer und die Finanzierung weniger kompliziert ist. Bei der Bahn befürworten wir die besseren Verbindungen nach Zürich, Winterthur und zum Flughafen. Es besteht in Schaffhausen darüber offensichtlich ein breiter Konsens. Wir wünschen uns aber eine noch intensivere Zusammenarbeit mit dem Zürcher Verkehrsverbund. Dazu ist in der Vorlage wenig zu finden. Die SP schlägt hier analog zu den anderen Planungskrediten einen Planungskredit vor, damit die Kosten und die Folgen des Anschlusses an den Zürcher Verkehrsverbund konkret aufgezeigt werden können.

Zur Erschliessung des unteren Klettgaus: Ein Vollausbau der DB-Strecke wird sich über einen grösseren Zeitraum erstrecken. Die Kosten für Doppelspur, Elektrifizierung sowie

## Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Über- und Unterführungen sind enorm: mehr als 70 Mio. Franken für unseren Kanton. Hier sollten wir mit den zur Verfügung stehenden Mitteln möglichst viel herausholen. Wir müssen auch kurzfristige Möglichkeiten prüfen und sofortige Verbesserungen anstreben. Wir schlagen vor, dass RVSH-Busse auch den unteren Klettgau bedienen. Später sollten diese Busse effiziente Zubringer zur DB-Linie sein. Vergessen wir dabei auch die Verbindung Klettgau–Rafz oder Hüntwangen nicht.

Zum Galgenbuck: Er ist in der SP stark umstritten – allerdings abhängig von der jeweiligen Sektion. Die Neuhauserinnen und Neuhauser sind natürlich eher dafür. Unsere Fraktion hat sich zur Haltung „ja – aber“ durchgerungen. Wir verstehen den Leidensdruck der Neuhauser. Das Projekt hat für den Kanton hohe Kosten: rund 20 Mio. Franken oder noch mehr. Diese Finanzierung muss geregelt sein. Wie hoch sind die Bundesbeiträge? Wie steht es mit dem Kosten-Nutzen-Verhältnis? Neuhausen soll wirklich profitieren und nachhaltig entlastet werden. Flankierende Massnahmen werden in Neuhausen wie in Schaffhausen nötig sein. Die Umweltverträglichkeit muss nachgewiesen sein.

Noch ein Wort zur Umfahrung von Herblingen: Wir zweifeln an der Notwendigkeit. Die Finanzierung war zudem in der Kommission umstritten.

Das Velo ist in der Vorlage nicht erwähnt. Wir wissen aber, dass die Vervollständigung des kantonalen Radwegnetzes im Gang ist. Das finden wir gut. Es geht in Zukunft darum, noch eventuelle Lücken zu schliessen.

Viele Projekte stehen an, viel Arbeit wartet auf uns. Packen wir es so an, dass unsere Region in möglichst hohem Mass profitiert und nicht im Mobilitätswahn unserer Gesellschaft zu Grunde geht.

**WILLI LUTZ:** Die bereits zehn Jahre alte Studie von Professor Hidber hat aufgezeigt, dass ein Galgenbucktunnel Neuhausen stark vom Verkehr entlasten kann. Emil Winzeler selig lässt grüssen! Eine solche Entlastung sind wir den Neuhausern schuldig, nachdem wir mit der Eröffnung der Tunneltangente der A4 für eine enorme Verkehrsbelastung gesorgt haben. Die Überlegungen auf der Basis der Studie Hidber haben ja auch dazu geführt, dass 1996 bei der Revision des Teilrichtplans „Kantonsstrassen“ der Galgenbucktunnel im Richtplan belassen wurde. Von Bedeutung ist auch die Tatsache, dass der Kanton vom Bund Ende 2001 den Auftrag erhalten hat, ein generelles Projekt für den Galgenbucktunnel auszuarbeiten. Wenn schon der Bund die Bereitschaft für die Realisierung des Galgenbucktunnels signalisiert, sollten wir Schaffhauser speditiv die Verwirklichung dieser Tunnelvariante angehen. Dass die

### **Protokoll der 13. Sitzung vom 1. Juli 2002**

Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht vernachlässigt werden darf, zeigt die Orientierungsvorlage des Regierungsrats in aller Deutlichkeit auf. Ebenso klar sind aber auch die Abhängigkeiten von den SBB, der DB und dem Kanton Zürich. Ein verstärkter Druck aus Schaffhausen ist da notwendig.

**REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR:** Nebst der Wirtschaftspolitik steht die Verkehrspolitik im Zentrum der strategischen Ziele und der aktuellen Legislatorschwerpunkte des Regierungsrates. Gute Verkehrsanbindungen auf Strasse und Schiene sind eine wichtige Voraussetzung für das angestrebte Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum. Die Bereiche Wirtschaft und Verkehr sind deshalb eng miteinander verknüpft. So gesehen stellt die Orientierungsvorlage über Perspektiven und Vorhaben des privaten und des öffentlichen Verkehrs eine erste Konkretisierung der vom Regierungsrat formulierten strategischen Ziele und Legislatorschwerpunkte dar. Es wird aufgezeigt, mit welchen operativen Massnahmen, nach welchen Prioritäten die angestrebten Ziele erreicht werden sollen, wie viel diese Massnahmen mutmasslich kosten und wie sie finanziert werden sollen. Die Vorlage enthält aber noch keine fixfertigen Projekte. Verschiedene vorgeschlagene Massnahmen bedürfen vertiefter Abklärungen. Dafür benötigen wir die in der Vorlage erwähnten Kredite. Logischerweise stehen demnach noch verschiedene Fragen im Raum. Die vorgeschlagenen Massnahmen basieren allerdings auf einer sorgfältigen Analyse der Verkehrssituation und auch der mutmasslichen Verkehrsentwicklung in den nächsten 15 bis 20 Jahren. Diese Analyse lässt – so leid es einem tut – eine Verkehrszunahme erwarten, auch auf der Strasse und selbst dann, wenn der öffentliche Verkehr massiv forciert wird.

Die Orientierungsvorlage ist tatsächlich eine Infrastrukturvorlage. Sie enthält die aus heutiger Sicht wichtigsten und grössten Infrastrukturmassnahmen auf Strasse und Schiene, die voraussichtlich in den nächsten 15 bis 20 Jahren realisiert werden sollen. Über diese Vorhaben ist im Rahmen von Einzelvorlagen zu befinden, wobei jeweils gleichzeitig auch über die Art der Finanzierung zu entscheiden ist. Nach fester Überzeugung des Regierungsrates wird zumindest für einen Teil der geplanten Investitionsvorhaben eine Spezialfinanzierung unumgänglich sein. Aus diesem Grund hat der Regierungsrat eine Vorlage zur Ergänzung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern in Aussicht gestellt, die es künftig erlaubt, grössere Strassenbauvorhaben mit einer befristeten Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern zu verknüpfen. Dies wird dann unumgänglich und nötig sein, wenn sich zum dannzumaligen Zeitpunkt zeigt, dass die definierten zweckgebundenen Mittel für den laufenden Strassenunterhalt sowie für die nicht vollumfänglich abbeschriebenen und neu abzuschreibenden Strassenbauvorhaben nicht

## Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

ausreichen. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs sind nicht nur Investitionen in die Infrastruktur nötig, sondern auch Angebotsverbesserungen, die zu jährlichen Mehrkosten von mehreren Mio. Franken führen werden. An diesen Mehrkosten werden sich auch die Gemeinden beteiligen müssen. Bis Ende dieses Jahres sollte eine Vernehmlassungsvorlage zur Revision des Gesetzes über die Förderung des regionalen öffentlichen Verkehrs vorliegen. Wichtig für den Regierungsrat ist, dass mit der Umsetzung dieses ganzen Programms in Etappen rasch gestartet werden kann. Wir sind zuversichtlich, dass die ersten beiden Projekte auch die Gnade der Stimmberechtigten finden werden.

Gestatten Sie mir nun noch einige Bemerkungen zum Kommissionsbericht und zu einzelnen Punkten, die dort vor allem auf den Seiten 2 und 3 erwähnt werden. Es handelt sich dabei um Einzelmeinungen, die nicht unbedingt von allen Mitgliedern der Kommission geteilt werden.

1. Der Regierungsrat teilt die Auffassung, dass die Lösung der Verkehrsprobleme in Neuhausen höchste Priorität haben soll. 2. Der Regierungsrat teilt die Auffassung nicht, dass die Vorlage strassenlastig ist. Die Kosten für die Investitionsmassnahmen bei reinen Strassenbauten sind etwa gleich hoch wie diejenigen für den öffentlichen Verkehr. Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass die Sanierung der Bahnübergänge nicht nur dem Individual-, sondern auch dem öffentlichen Verkehr dient. Berücksichtigen wir jedoch die Kosten, die sich aus den Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr ergeben, mit, so ist sogar mehr Geld für den öffentlichen als für den individuellen Verkehr vorgesehen. 3. Richtig ist, dass im Bereich der Investitionen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und auch der Angebotsverbesserungen noch verschiedene Fragen offen und vertiefte Abklärungen nötig sind. Diese sind aber bereits angelaufen. Wir haben beispielsweise einen Auftrag für ein Angebotskonzept erteilt. Wir werden in den nächsten Wochen darüber informieren. Im Übrigen wird die Vorlage über die Revision des Gesetzes über die Förderung des regionalen öffentlichen Verkehrs weitere Konkretisierungen aufzeigen. 4. Stichwort „fehlende verbindliche Abhängigkeit von Massnahmen zugunsten des öffentlichen und des individuellen Verkehrs“: Ich habe für diese Forderung nach einer Verknüpfung ein gewisses Verständnis. Wir werden das auch prüfen. Es dürfte aber schwierig sein, im Einzelfall Strassenbauvorhaben mit Vorhaben des öffentlichen Verkehrs zu verknüpfen, weil die rechtlichen Voraussetzungen und die Finanzierungskriterien ganz verschieden sind. 5. „Niveauübergang Unterneuhaus“: Der Regierungsrat hat zur Kenntnis genommen, dass die Kommission in einer Konsultativabstimmung zum Schluss gekommen ist, wir sollten den Bahnübergang Unterneuhaus gleichwertig behandeln wie die Bahn-



### Protokoll der 13. Sitzung vom 1. Juli 2002

übergänge in Neunkirch. Wahrscheinlich ist das Problem Unterneuhaus einfacher zu lösen und wird wohl früher an die Hand genommen werden.

Zu den Verkehrsanliegen des oberen Kantonsteils: Wir haben dazu in der Beantwortung einer Kleinen Anfrage eingehend Stellung genommen. Grössere Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur im oberen Kantonsteil und auch im Reiat sind nicht vorgesehen. Wir haben diese Regionen aber nicht vergessen, vor allem nicht in Bezug auf die Angebotsverbesserungen. Wir sehen übrigens nicht vor, bei der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein in den nächsten Jahren massive Investitionen zu tätigen. Deshalb fehlt dieser Punkt in unserer Vorlage.

Zu den fehlenden Informationen über das Gesetz über die Förderung des regionalen öffentlichen Verkehrs: Ich habe es bereits angedeutet: Wir haben letztes Jahr im Departement mit Hochdruck an dieser Orientierungsvorlage gearbeitet. In diesem Jahr wird mit ebensolchem Hochdruck am Fundament der Revision des Gesetzes über den regionalen öffentlichen Verkehr gearbeitet. Voraussichtlich Anfang des nächsten Jahres wird eine Vorlage in die Vernehmlassung gehen.

Zur Verselbstständigung der VBSH: Dies ist eine Angelegenheit der Stadt Schaffhausen. Leider haben die Bestrebungen, die VBSH zu verselbstständigen, mit der Abstimmung über die Verselbstständigung der städtischen Werke einen Dämpfer erlitten. Ich bedaure das.

Zum Agglomerationsverkehr: Die Vorstellungen des Bundes über die Förderung von Agglomerationsprojekten auch zum Nutzen des öffentlichen Verkehrs sind noch ganz vage. Sollten auch kleinere Agglomerationen wie beispielsweise die Region Schaffhausen je zum Zug kommen, stehen in einem besonderen Geldtopf dafür frühestens im Jahr 2007 Mittel zur Verfügung.

Zur Beteiligung der Gemeinden an der Finanzierung von geplanten Angebotsverbesserungen: Ich verweise auf den Vernehmlassungsentwurf zur Revision des Gesetzes über den regionalen öffentlichen Verkehr, der natürlich zu dieser Frage Stellung nehmen muss. Was die Beteiligung der Gemeinden an der Finanzierung von Strassenbauten betrifft, so ist das Fundament klar: Es ist das Strassengesetz, das allerdings im Einzelfall einen Spielraum offen lässt. Bei Massnahmen innerorts und bei spezifischen Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs aber werden sich die Gemeinden beteiligen müssen. Ich bedanke mich abschliessend für die doch weitgehend gute Aufnahme dieser Vorlage. Wir sind bestrebt, die Projekte, die nun noch nicht fixfertig, aber von Bedeutung sind, weiter voranzutreiben, obwohl die Leute im

## Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Tiefbauamt, insbesondere der Kantonsingenieur und der Leiter der Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, zurzeit „auf dem Zahnfleisch laufen“.

Zur Frage von Ruedi Widtmann nach den Betriebskosten für den Galgenbucktunnel kann ich noch keine konkreten Zahlen nennen. Wir gehen davon aus, dass in 15 bis 20 Jahren für den reinen Unterhalt keine hohen Kosten anfallen werden. Der Betrieb des Tunnels selber wird jedoch zu gewissen Kosten führen, die ich heute aber noch nicht konkretisieren kann.

Zu Bruno Loher: Wir unternehmen alles, um möglichst rasch Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr zu realisieren. Die halbschnelle Verbindung mit der S16 ist in greifbare Nähe gerückt. Was den Halbstundentakt auf der Hauptlinie über deutsches Gebiet nach Zürich betrifft, so setzen wir alles daran, auch mit Unterstützung der umliegenden Kantone, dass möglichst bald der Doppelspurausbau zwischen Eglisau und Neuhausen an die Hand genommen wird. Das muss der Bund finanzieren. Für die DB-Linie im Klettgau sind noch vertiefte Abklärungen nötig. In Sachen Zürcher Verkehrsverbund ist ein Projekt im Gang. Es handelt sich zwar nicht um eine volle Integration, aber um einen Tarifverbund. In Bezug auf den „Langsamverkehr: Velo, Fussgänger und andere aktuelle Verkehrsmittel“ stehen keine grösseren Investitionen an. Deshalb ist dieses Thema in der Vorlage nicht detailliert dargestellt. Es gibt das gesamtschweizerische Projekt „Schweiz mobil“, an dem der Kanton Schaffhausen auch beteiligt ist. Dieses Projekt befasst sich spezifisch mit dieser Problematik.

**VERONIKA HELLER:** Am letzten Freitag habe ich als Vertreterin des Städteverbandes in Bern an der Aussprache mit Bundesrat Moritz Leuenberger und dem UVEK über die Agglomerationsprogramme teilgenommen. Die Aussprache hat folgendes Ergebnis gebracht: „Bund und Kantone haben sich in Bern auf das weitere Vorgehen zur Bewältigung der Probleme im Agglomerationsverkehr geeinigt. Die betroffenen Kantone erarbeiten bis Ende 2003 eine Strategie für die Gesamtentwicklung der Agglomerationen, ein Grobkonzept zur Einbettung der lokalen in die übergeordneten Verkehrsnetze und eine Darstellung der prioritären Projekte im Bereich Agglomerationsverkehr. Der Bund will bis 2006/07 die Grundlagen für die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs bereitstellen.“

Im Agglomerationsbericht des Bundesrates vom letzten Dezember, den der Stadtrat Mitte April erhalten hat, spielt der Verkehr – der öffentliche Verkehr, der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der Langsam-Verkehr (LV): Fussgängerinnen und Fussgänger, Velos und andere aktuelle Fortbewegungsmittel – eine zentrale Rolle. Der Bund ist bereit, in diesem Bereich so genannte Modellvorhaben – die vom Bundesamt für Raumplanung (ARE) und vom

### Protokoll der 13. Sitzung vom 1. Juli 2002

„seco“ ausgearbeitet wurden – in der Startphase zu unterstützen. Auf die unrealistisch kurzen Eingabefristen bis Ende Oktober 2002 angesprochen, hat der Direktor des ARE die Auffassung vertreten, Gesuche würden auch noch 2003 entgegengenommen.

Um die gesetzten Anforderungen zu erfüllen, reicht allerdings die Orientierungsvorlage als „Auslegeordnung“ nicht aus. Die Kriterien des koordinierten Verkehrs werden damit nicht erreicht. Das zeigt sich unter anderem am Beispiel des geplanten Galgenbucktunnels. Damit sollen die Verkehrsprobleme von Neuhausen gelöst werden – was sicher notwendig ist. Die Verschiebung des Verkehrsproblems – irgendwo kommen die Autos und die Lastwagen ja wieder aus dem Tunnel – in die Mülhelen und damit auf das Gebiet der Stadt Schaffhausen scheint jedoch bis anhin auf kantonaler Ebene niemanden ernsthaft zu beunruhigen!

Es wäre deshalb zu begrüssen, wenn die Regierung ihre „Auslegeordnung“ demnächst weiter entwickeln und in Richtung „Modellvorhaben“ des Bundes im Sinn einer koordinierten Agglomerationspolitik im Bereich Verkehr – öV, MIV, LV – vervollständigen würde. Im Raum Schaffhausen und Umgebung betrifft das immerhin rund 60'000 Personen.

Es wird für uns schwierig genug sein, uns in diesem Konzert – die grossen Agglomerationen Zürich, Basel und Bern waren mit bis zu sechs Personen vertreten – überhaupt Gehör zu verschaffen. Wenn wir nicht in der Lage sind, innovative Projekte zu präsentieren, wird schliesslich nur der Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene an Schaffhausen vorbei fahren. Deshalb ist es wichtig, vom Regierungsrat zu erfahren, ob es nach seiner Auffassung mit dieser „Orientierungsvorlage“ einstweilen sein Bewenden haben soll oder ob weitere Schritte in Richtung des koordinierten Verkehrs im Besonderen und in der Agglomerationspolitik im Allgemeinen zu erwarten sind.

**HANS WANNER:** Ich kann diese Orientierungsvorlage nicht so wohlwollend zur Kenntnis nehmen. Gestatten Sie mir eine Anmerkung zur geplanten Erhöhung der Strassenverkehrssteuern. Ich weise darauf hin, dass dank diesen tiefen Steuern eine erfolgreiche Akquisition möglich wurde, nämlich die der wichtigsten Mietwagenfirmen wie Avis und Hertz. Weitere sollen dazu kommen und dem Kanton jährlich Steuereinnahmen von mehr als Fr. 500'000.- einbringen. Wollten wir auf diese Einnahmen verzichten, so wäre das ein klassisches Eigentor.

Zur Nord-Süd-Verbindung: Die A4 ist als Hochleistungsstrasse ausgewiesen. Das ist in Ordnung. Wir wissen aber, dass bis 2020 mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens um 80 Prozent zu rechnen ist. Der Regierungsrat schreibt: „Nach der derzeitigen Einschätzung der

## Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Verkehrsentwicklung auf der bestehenden Nord-Süd-Hauptachse (A4/J15) dürfte die Verkehrskapazität im Raum Schaffhausen für den Planungszeitraum bis 2020 genügen.“ Das kann doch nicht sein! Wenn wir erst im Jahr 2020 zu planen beginnen, so haben wir 2040 das einzige Nadelöhr zwischen Stuttgart und Sizilien. Wir werden mittelfristig nicht um die ehemalige Variante E70 herumkommen. Nur eine gute Verkehrsanbindung dient der Wirtschaftsförderung effizient.

**HANSRUEDI RICHLI:** Der Baudirektor lässt viel Herzblut in die Planung des regionalen öffentlichen Verkehrs fliessen. Das freut mich sehr. Ich möchte noch auf drei Punkte eingehen.

Zur Kritik von Bruno Loher: Wir als Klettgauer würden den öffentlichen Verkehr gern forcieren. Die Einwohnerdichte ist jedoch allzu gering für einen dichten öffentlichen Verkehr. Leider sind die Busse praktisch immer – ausgenommen in den Stosszeiten – leer. Das wird unser Problem bleiben. Wir dürfen die Beziehung zwischen Realität und Machbarkeit nicht aus den Augen verlieren.

Zur Priorität des Bahnübergangs Unterneuhaus: Die Barriere ist sehr, sehr oft geschlossen. Der Bahnübergang ist wegen der Vernetzung der Dörfer im unteren Klettgau aber wichtig. Die Neunkircher haben ihren Kreisel rund um ihr Städtchen. Der genügt vorderhand. Regierungsrat Hans-Peter Lenherr hat also Recht, wenn er sagt, der Bahnübergang Unterneuhaus werde mit grösster Wahrscheinlichkeit Neunkirch vorgezogen.

Zum Galgenbucktunnel: Ich habe in diesem Rat schon vor Urzeiten einen politischen Vorstoss gemacht. Damals hat mir Regierungsrat Ernst Neukomm vorgeworfen, ich wolle mir mit dem Galgenbucktunnel ein Denkmal setzen. Für die wirtschaftliche Entwicklung im Klettgau ist dieser Tunnel enorm wichtig, das war uns damals schon klar. Wir haben nicht nur Geschäfts-, sondern auch industriellen Verkehr. Es freut mich, dass bei diesem Tunnel nun auch von der linken Seite versöhnliche und zustimmende Töne zu hören sind. Zum Schluss: Wir müssen auch die Anbindung Ost–West und Nord–Süd langfristig verfolgen. Wir dürfen uns keinesfalls abseits stellen.

**KURT SCHÖNBERGER:** Dieser Bericht ist eine gute Grundlage für die weitere Diskussion. Wir bedanken uns bei den Verfassern ganz herzlich. Es handelt sich um ein Leitbild und um ein Arbeitspapier für den Regierungsrat. Wichtig ist für mich, dass der MIV und der öV gleichermaßen zum Zuge kommen. Das eine geht nicht ohne das andere.

### Protokoll der 13. Sitzung vom 1. Juli 2002

Zentrales Ziel ist eine bessere Anbindung an den Wirtschaftsraum Zürich. Das ist mit allen Kräften anzustreben. Dahinter stehen wir.

Zur Nord-Süd-Verbindung: „Die A4 ist als Hochleistungsstrasse für den Nord-Süd-Verkehr in Richtung Schaffhausen ausgewiesen.“ – „Die Ortsdurchfahrt Bietingen wird ab 2002 mit dem ‚Bietingertunnel‘ (zwei Fahrspuren und eine LKW-Stauspur) saniert. Für die Weiterführung der A98 hat das Land Baden-Württemberg einen verkehrsplanerischen Studienauftrag erteilt, der aufgrund einer Verkehrsanalyse über die künftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf dem deutschen Strassennetz Auskunft geben soll.“ Zu diesen Worten aus der Vorlage stellt sich die Frage: Lassen diese Ausführungen im Ansatz erahnen, dass von Norden und von Süden eine vierspurige Autobahn Richtung Stadt Schaffhausen naht? Es ist sehr sinnvoll, in der Sache A4 noch einen Schritt weiter zu denken und sich zu fragen: Wie wird eine vierspurige aus Norden und aus Süden Richtung Schaffhausen führende Hochleistungsstrasse im Bereich der Stadt Schaffhausen abgenommen? Ich verlange hier und heute, dass die Stadt Schaffhausen, sollte sie tangiert werden, in dieser Sache zwingend mitreden kann.

Zum Galgenbucktunnel: Die Stadt Schaffhausen hat dazu eine positive Grundhaltung. Sie erwartet aber, dass sie von Anfang an mit einbezogen wird, denn sie muss ja den Mehrverkehr in Zukunft abnehmen.

Zur Dorfumfahrung Herblingen: Der Stadtrat hat sie in den Strassenrichtplan aufgenommen. Die vorberatende Kommission hat aber bereits auf die Kosten hingewiesen. Im Bericht lautet der Kostenverteiler 50 Prozent : 50 Prozent. Es kann selbstverständlich nicht darum gehen, dass sich die Stadt Schaffhausen hier mit 50 Prozent beteiligt. Die Reiatgemeinden wären die Hauptnutznießer dieser Umfahrung. Wir appellieren also an diese Gemeinden, sich nicht nur ideell, sondern auch finanziell zu engagieren. Diese Frage muss auf jeden Fall noch geklärt werden.

**HANSRUEDI SCHULER:** Heute Morgen wurde immer zwischen Strassenprojekten und Projekten für den öffentlichen Verkehr unterschieden. Ich unterscheide jedoch zwischen Strassen- und Schienenprojekten. Strassenprojekte dienen nach meinem Dafürhalten dem privaten wie dem öffentlichen Verkehr, wird doch ein grosser Teil des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schaffhausen auf der Strasse abgewickelt (VBSH, RVSH, SBG und so weiter).

## Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Weitere Wortmeldungen erfolgen nicht. Eintreten auf die Vorlage ist unbestritten und somit stillschweigend beschlossen.

### DETAILBERATUNG

Grundlage zur Diskussion bildet die Amtsdruckschriften 02-11. Im Protokoll nicht erwähnte Kapitel passieren ohne Diskussion.

### Massnahmen im privaten und öffentlichen Verkehr

**BERNHARD WIPF:** Ich rufe eines der strategischen Ziele des Regierungsrates in Erinnerung: „Eine gute Erschliessung des Zentrums und der definierten Entwicklungszonen durch den öffentlichen und den Individualverkehr.“ Das kann ich nur unterstützen. Die Stadt Schaffhausen plant zurzeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Dorfkern von Herblingen die Einführung einer Tempo-30-Zone. Weiter soll die Kantonsstrasse, die im Strassenrichtplan als überlokale Strasse ausgewiesen ist, gemäss der städtischen Planung in die Tempo-30-Zone einbezogen werden. Dabei ist gerade diese Kantonsstrasse für die Reiatgemeinden von grosser Bedeutung. Sie verbindet sie direkt mit der A4 und der J15 und mit dem Einkaufszentrum Herblingen mit seinem überlokalen Einzugsgebiet. Eine allfällige Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Schlossstrasse betrifft nicht nur den individuellen, sondern auch den öffentlichen Verkehr. Der Regierungsrat liegt völlig richtig, wenn er die Einführung einer Tempo-30-Zone als für eine Hauptzufahrt abwertend einstuft. Stetten hat zudem attraktive Wohnzonen ausgeschieden, die auf diese Strasse ausgerichtet sind. Vor einer Tempo-30-Einführung auf der Schlossstrasse müsste also die Umfahrung von Herblingen realisiert werden. Ich erwarte von der Regierung eine klare Aussage über die Prioritäten.

**REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR:** Die Freude der Regierung über die geplante Tempo-30-Zone in Herblingen hält sich in engen Grenzen. Ich möchte heute allerdings nicht so weit gehen, zu versprechen, die Umfahrung von Herblingen komme zuerst. Zur Finanzierung kann ich mich so äussern: Aus unserer Sicht gibt das Strassengesetz keine Grundlage für eine finanzielle Beteiligung der Reiatgemeinden an einem Umfahrungsprojekt.

## **Protokoll der 13. Sitzung vom 1. Juli 2002**

**KOMMISSIONSPRÄSIDENTIN MARTINA MUNZ:** Ich stelle im Namen der Kommission folgenden Antrag, der als Änderungswunsch zu verstehen ist. Er betrifft die Verkehrstrennungsmassnahmen: Die Kommission beantragt dem Grossen Rat, den Bahnübergang bei der Station Wilchingen-Hallau in die zweite Priorität aufzunehmen. Auf Seite 25 der Orientierungsvorlage sind die Frequenzen an den Bahnübergängen aufgeführt. Die Bahnübergänge 10 und 11, die in der Tabelle gesondert aufgeführt sind, können aber mit einer einzigen Unterführung gelöst werden. Die Übergänge betreffen einerseits die Hauptverkehrsachse H13 von Schaffhausen nach Erzingen sowie die wichtige Querverbindung zwischen den Klettgauer Dörfern Hallau und Wilchingen. Von der Aufhebung der zwei Niveauübergänge würden zwei unterschiedliche, sich kreuzende Verkehrsströme oder 5'700 Fahrzeuge betroffen. Dies ist nach dem Übergang in der Enge die höchste Frequenz. Eine Umklassierung drängt sich aus diesen Gründen auf. Die Kommission hat mit 9 : 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen dem Antrag zugestimmt, den Niveauübergang bei der Station Wilchingen-Hallau in die 2. Priorität einzustufen.

**REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR:** Zum Formellen: Wenn Sie über diesen Antrag abstimmen, so hat das lediglich einen konsultativen Charakter. Der Grosse Rat kann den Bericht nicht ändern. Der Regierungsrat wird aber seine Meinung selbstverständlich zur Kenntnis nehmen.

### **ABSTIMMUNG**

**Mit grosser Mehrheit wird dem Antrag der Kommission zugestimmt.**

**URS CAPAUL:** Ich spreche zu Punkt 5.4 "Ettappierung und Terminplanung": Ich gehe davon aus, dass der Regierungsrat zu den einzelnen Projekten noch Vorlagen bringen wird. Es ist mein Wunsch, dass in diesen Detailvorlagen auch Aussagen über Unterhalts- und Betriebskosten sowie über die externen Folgekosten (allfällige Lärmsanierungen und so weiter) gemacht werden.

**REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR:** Das ist selbstverständlich.

**KURT SCHÖNBERGER:** Wir haben, Bernhard Wipf, ein klar bestimmtes Prozedere. Wenn in einem Quartier der Wunsch besteht, eine Tempo-30-Zone einzuführen, gibt es eine

## Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Petition. Aufgrund dieser wird eine Machbarkeitsstudie ausgearbeitet. Ist gemäss dieser Studie eine Tempo-30-Zone möglich, erfolgt eine Abstimmung im Quartier. Bei einem Ja muss die Zone eingeführt werden.

**KOMMISSIONSPRÄSIDENTIN MARTINA MUNZ:** Die Kommission hat mit 13 : 0 beschlossen, den Kostenteiler für die Umfahrung Herblingen als „noch offen“ zu deklarieren. Die zu erwartenden Kosten müssen mit einer detaillierten Planung zuerst errechnet werden. Gemäss Strassengesetz sind Projekte auf Kantonsstrassen ausserorts Sache des Kantons und innerorts Sache der Gemeinden. Der Kostenteiler kann im Zusammenhang mit dieser Orientierungsvorlage nicht festgelegt werden.

**REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR:** Der Regierungsrat hat da gar nichts dagegen. Generell führen wir immer Gespräche, in denen wir versuchen, eine Einigung über den Kostenteiler zu erzielen.

Kurt Schönberger, ich bin der Meinung, dass auf einer Kantonsstrasse innerorts die Stadt nicht befugt ist, gegen den Willen des Kantons eine Tempo-30-Zone einzuführen. Es werden deshalb auch hier Gespräche zwischen dem Kanton und der Stadt – unter Einbezug der Gemeinden des oberen Reiets – geführt werden müssen.

**HANS WANNER:** Es handelt sich meines Wissens um eine Orientierungsvorlage. Wir müssten also gar keine Detailberatung durchführen. Von mir aus können wir die Diskussion beenden.

**GROSSRATSPRÄSIDENT ROLF HAUSER:** Es tut der Regierung aber sicher gut, wenn sie heute die Meinungen der Ratsmitglieder vernimmt.

**HANS JAKOB GLOOR:** Wenn neue Strassenprojekte grösseren Umfangs realisiert werden, soll eine verursachergerechte Finanzierung angestrebt werden. Die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern sollte also für das Projekt Galgenbucktunnel auf jeden Fall ins Auge gefasst werden. Bevor wir einem Grossprojekt zustimmen können, müssen wir wissen, was unsere Bevölkerung denkt, was wir alle in Bezug auf eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern denken, und zwar für dieses konkrete Projekt. Die Regierung sollte dazu Hand bieten, dass in nächster Zeit eine diesbezügliche Vernehmlassung erfolgt.



## Protokoll der 13. Sitzung vom 1. Juli 2002

**BERNHARD EGLI:** Ich bin erstaunt über den Disput wegen der Umfahrung Herblingen. Wir haben ja zwei Kantonsstrassen vom Reiat her. Die eine führt problemlos um Herblingen herum ins Schweizersbild. Warum sollte also der Kanton eine Tempo-30-Zone in Herblingen ablehnen? Er könnte da wirklich flexibler sein.

**JÜRIG TANNER:** „In der Gemeinde Stetten stehen zudem auf die Schlossstrasse orientierte Quartierplanungen für attraktive Wohnlagen vor dem Abschluss.“ So stehts im Bericht. Merkwürdig! Wir haben einen Richtplan, wir haben eine Zonenplanung. Ist es sinnvoll, dass die Gemeinde Stetten attraktive Wohnlagen plant und dass wegen des Verkehrs gleichzeitig der Dorfkern von Herblingen unattraktiv wird? Gibt es keine Vorschriften, die Stetten zwingen, so zu planen, dass der Mehrverkehr nicht ausgerechnet durch den Dorfkern von Herblingen geführt wird?

**REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR:** Stetten ist meines Erachtens in seinen Planungen frei. Löst das Probleme auf den Kantonsstrassen aus, so ist es Sache des Kantons, sich jener anzunehmen. Wir werden die nötigen Gespräche mit der Stadt und den Reiatgemeinden führen.

Hans Jakob Gloor, warten Sie bitte die Vorlage ab. Sie erhalten sie noch diese Woche. Eine Vernehmlassung ist nicht nötig. Sie sehen dann in dieser Vorlage, dass es um eine Grundsatzfrage im Zusammenhang mit der Revision des Gesetzes geht: „Seid ihr im Grundsatz bereit, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, die es dann im Einzelfall erlaubt, diese Verknüpfung vorzunehmen?“ Der Regierungsrat hat sich mehrfach klar dazu geäußert. Er ist der Meinung, dass diese Verknüpfung im Einzelfall nötig sein wird. Die Grundsatzfrage aber werden allein die Stimmbürger zu beantworten haben. Wir werden dann im Einzelfall darlegen müssen, dass die zweckgebundenen Mittel für den bereits bestehenden Strassenunterhalt und für die Abschreibungen nicht ausreichen. Das ist zurzeit der Fall. Wir gehen davon aus, dass die Zollstrasse, unser nächstes Projekt, an sich mit einer solchen Verknüpfung versehen werden muss.

**HANSJÖRG WAHRENBERGER:** Bei Tempo 30 geht es um die Sicherheit und um die Reduzierung der Lärmbelastung für die Anwohner. Der Unterschied zwischen Tempo 30 und Tempo 50 beträgt hingegen lächerliche 10 Sekunden. Machen Sie nun kein Drama daraus.

## Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Zum Galgenbucktunnel: Die Auswirkungen auf die Stadt Schaffhausen müssen überprüft werden. Aber vergessen Sie auch die positiven Seiten des Tunnels nicht: Die Wohnquartiere auf der Breite werden entlastet wie auch das Quartier Rosenberg in Neuhausen. In Neuhausen sind wir auf eine Verkehrsentslastung existenziell angewiesen. Wer in Neuhausen wohnt oder arbeitet, hat heute bereits Mühe, das übergeordnete Strassennetz mitzubedenken. Wir möchten den Rheinflussverkehr nicht mehr durchs Dorf führen; wir möchten die Zentralstrasse entlasten. Der Verkehr soll um 10 bis 30 Prozent zunehmen, heisst es im Bericht. Bei 30 Prozent hätten wir ohne Galgenbucktunnel täglich rund 38'000 Fahrzeuge auf der Schaffhauserstrasse! Das verkraftet das Neuhauser Strassennetz nicht. Das verkraftet keine Lichtsignalanlage. Das verkraftet keine Kreiseln. Natürlich benötigt der Galgenbucktunnel nachher flankierende Massnahmen auf dem Strassennetz. Aber auch mit dem Galgenbucktunnel wird die Schaffhauserstrasse mit der zu erwartenden Verkehrszunahme immer noch rund 20'000 Fahrzeuge pro Tag bewältigen müssen.

### Finanzierung

**KURT FUCHS:** Im Bericht steht, neue oder bereits bestehende Finanzierungsquellen sollten ausgebaut werden. Welches sind die bestehenden?

**REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR:** Nebst den Strassenverkehrssteuern haben wir andere zweckgebundene Mittel, unter anderem die LSVA, die teilweise auch zugunsten des Strassenverkehrs eingesetzt wird. Hier können wir von Bundesseite her mit gewissen Erhöhungen rechnen.

**RUEDI WIDTMANN:** Ich komme auf die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern zurück. Wie stellt sich der Baudirektor zu unserem Vorschlag einer differenzierten Motorfahrzeugsteuer? Diese hätte sich nach ökologischen Kriterien – Energieverbrauch, Schadstoffbelastung, Wärmeemission, Strassenbelastung – zu richten. In der Vorlage zur Ergänzung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuer sollte auch dieser Aspekt Erwähnung finden.

**REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR:** Ich habe Verständnis für Ihr Anliegen. Die Regierung möchte jedoch nichts in diese Vorlage hineinpacken, was unser Ziel – eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, um künftig grössere Strassenbauvorhaben mit einer Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer zu verknüpfen – gefährden könnte.

## **Protokoll der 13. Sitzung vom 1. Juli 2002**

**BRUNO LOHER:** Bei den Planungskrediten werden drei Kredite vorgeschlagen. Wir können diese unterstützen. Die Regierung sollte jedoch einen weiteren Planungskredit in Erwägung ziehen, mit dem eine Machbarkeitsstudie „Verbesserte Anknüpfung an den Zürcher Verkehrsverbund“ erstellt werden könnte. Es sind meines Wissens Schritte eingeleitet, die aber nicht genügen.

**REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR:** Bitte warten Sie die Resultate unserer Gespräche ab. Zurzeit verhandeln wir über einen Tarifverbund, bei dem wir übrigens finanziell beteiligt sind. Momentan sehe ich keinen Bedarf für einen solchen Kredit. Ich nehme Ihre Anregung jedoch gern entgegen.

**GOTTFRIED WERNER:** In den letzten 10 bis 20 Jahren wurden die Haupt- und Durchgangsstrassen immer mehr als Quartierstrassen „missbraucht“. Die Dörfer werden grösser, die Leute bauen an die Hauptstrassen. Wir sollten Quartierstrassen erstellen, die in die Hauptstrassen münden, so dass nicht die Hauptstrassen in verschiedene Tempozone aufgeteilt werden müssen.

**BRUNO LOHER:** Ihre Haltung, Regierungsrat Hans-Peter Lenherr, zu meiner Anregung ist ziemlich defensiv. Der Zürcher Verkehrsverbund hat eine enorme Bedeutung für unsere Region. Die wichtigsten Pendlerströme gehen nach Zürich. Wir haben Planungskredite für andere Projekte – sicher zu Recht. Aber wir müssen auch Prioritäten setzen und das tun, was uns kurzfristig am meisten bringt.

**Weitere Wortmeldungen erfolgen nicht. Der Rat hat somit von der Orientierungsvorlage „Perspektiven und Vorhaben des privaten und öffentlichen Verkehrs 2002-2020 Kenntnis genommen. - Das Geschäft ist erledigt.**

\*

### **3. BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES BETREFFEND EINFÜHRUNG DES BUNDESGESETZES ZUM HAAGER ADOPTIONSÜBEREINKOMMEN (ÄNDERUNG EINFÜHRUNGSGESETZ ZUM ZIVILGESETZBUCH)**

## Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

(Zweite Lesung)

Grundlage: Amtsdruckschrift 02-37

**HANS GÄCHTER**, Präsident der Justizkommission: Es sind keine Änderungsvorschläge eingereicht worden. Die Vorlage ist demnach unbestritten. Ich finde es gut, dass die Schweiz dem Haager Adoptionsübereinkommen beigetreten ist. Das Wohl des Kindes muss selbstverständlich im Vordergrund stehen. Gemäss Art. 42<sup>bis</sup> der Kantonsverfassung kann diese Vorlage dem fakultativen Referendum unterstellt werden, wenn mindestens 4/5 der anwesenden Mitglieder des Grossen Rates der Vorlage zustimmen. Stimmen Sie ihr heute also zu. So haben wir wenig oder gar keine Kosten für eine Volksabstimmung.

### DETAILBERATUNG

Das Wort wird nicht gewünscht.

**GROSSRATSPRÄSIDENT ROLF HAUSER**: Es sind 63 Ratsmitglieder anwesend. Die Vierfünftelmehrheit beträgt 51.

### SCHLUSSABSTIMMUNG

**Mit 61 : 0 wird der Änderung des Einführungsgesetzes zum Zivilgesetzbuch zugestimmt. Das notwendige 4/5-Quorum für das fakultative Referendum ist somit erreicht.**

\*

#### **4. POSTULAT NR. 2/2002 VON HANS-JÜRGEN FEHR BETREFFEND BUSSPUR AB ENGE**

Postulatstext: Ratsprotokoll 2002, S. 310

*Schriftliche Begründung:*

*Der Kantonsrat hat zu Handen der Volksabstimmung vom 22. September 2002 einen Kredit über 7'840'000 Franken für die Aufhebung des Niveauübergangs in der Enge gesprochen. Leider wurde die gleichzeitige Einrichtung einer Busspur zwischen dem neuen Kreisel und dem innerörtlichen Strassennetz von Neuhausen am Rheinflall am Rheinflall nicht in das Projekt integriert. Um für Neuhausen am Rheinflall aber eine nochmalige Mehrbelastung mit*

## Protokoll der 13. Sitzung vom 1. Juli 2002

*Verkehr vermeiden zu können, sind flankierende Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr unverzichtbar. Dazu gehört in erster Linie eine für den Bus reservierte Fahrspur. Damit diese Busspur gleichzeitig mit dem Kreisell realisiert werden kann, sind die notwendigen finanziellen Mittel auf dem ordentlichen Budgetweg bereit zu stellen. Angesichts der vorgesehenen Bauzeit für den Kreisell von 21 Monaten ist auch eine Aufteilung des Kredits für die Busspur auf die Staatsvoranschläge 2003 und 2004 denkbar.*

**HERMANN BEUTER:** In Vertretung von Hans-Jürg Fehr, der wegen einer zweitägigen Sitzung der nationalrätlichen Verkehrskommission heute nicht anwesend sein kann, ergänze ich seine schriftliche Kurzbegründung des vorliegenden Postulats mit einigen Gedanken.

Vor ein paar Jahren sass ich mit meiner damaligen Klasse im ASS-Bus Richtung Schaffhausen. Die Schulreise stand auf dem Programm, und die Vorfreude war gross. Als der Bus aber nach der Enge im allmorgendlichen Stau stecken blieb, wurde meine Vorfreude mit jeder Minute kleiner und kleiner, denn die Anschlusszeit für den Zug in Schaffhausen war knapp bemessen. Ich habe zwar nicht gerade Blut geschwitzt, aber Sie können sich vorstellen, wie die Unruhe steigt, wenn schon kurz nach Beginn einer Schulreise die Gefahr droht, dass der ganze Zeitplan samt allen Reservierungen über den Haufen gestürzt wird. Mit knapper Not schafften wir es dann doch noch, den Anschlusszug in Schaffhausen zu erwischen. – Dieses kleine Beispiel soll zeigen, dass beim öffentlichen Verkehr nicht nur die Abfahrts-, sondern auch die Ankunftszeiten planbar und berechenbar sein sollten. Dies ist insbesondere für diejenigen Benutzer des öffentlichen Verkehrs entscheidend, die darauf angewiesen sind, dass sie zum Beispiel in Schaffhausen ihre Anschlüsse Richtung Zürich, Winterthur, Flughafen und so weiter nicht verpassen. Wenn jemand nur ein oder zwei Mal einen wichtigen Anschluss verpasst, wird er im Zweifelsfall halt sein privates Fahrzeug benutzen, damit sicherheitshalber etwas früher zu Hause losfahren, eventuell die Route über die Rosenbergstrasse wählen und so die Verkehrs- und die Lärmprobleme der Neuhauser noch weiter vergrössern helfen.

Neben der Verlässlichkeit der Ankunftszeiten ist natürlich auch die Verkürzung der Fahrzeiten im öffentlichen Verkehr für jeden Benutzer attraktiv; sie könnte vermutlich sogar einen Umsteigeeffekt bewirken. Dem Autofahrer, der im Stau stehend den Bus an sich vorbeifahren sieht, wird doch klar:

1. Mit dem Bus habe ich keinen oder kaum einen Zeitverlust; im besten Fall gewinne ich sogar Zeit.
2. Ich erspare mir das Problem der Parkplatzsuche in der Stadt und spare auch die entsprechenden Kosten.
3. Ich komme wahrscheinlich entspannter in der Stadt an, und kann
4. wenn ich will, unterwegs noch soziale Kontakte pflegen.

## Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Wenn solche Überlegungen bei einzelnen Autofahrern zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr führen würden, käme die im Postulat geforderte Busspur auch dem Individualverkehr zugute, denn jeder „Umsteiger“ entlastet die Strasse und wirkt stauvermindernd.

Da frühere Diskussionen bezüglich einer Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs im Klettgau wie zum Beispiel Schnellkurse der ASS über die Rosenbergstrasse oder ein Shuttleverkehr der DB zwischen Beringen und Schaffhausen nie zu einem konkreten Ergebnis geführt haben, erachten wir die Einrichtung einer separaten Busspur zwischen dem Kreisel „Enge“ und der Kreuzstrasse in Neuhausen am Rheinfall als den im Moment einzig gangbaren Weg. Erfreulicherweise sieht der Regierungsrat dies offensichtlich ähnlich. Die Aussagen im Abstimmungsmagazin zur Aufhebung des Niveauübergangs „Enge“ deuten jedenfalls darauf hin und sind für mich ausserordentlich positiv. Es ist ja sicher nicht zu bestreiten, dass dieser Kreisel vor allem dem Individualverkehr nützt. Und deshalb ist es nur angebracht, dass, wenn dafür rund 8 Mio. Franken ausgegeben werden, auch der öffentliche Verkehr als Pendant eine entsprechende Förderung erfährt. Nachdem in der Diskussion betreffend die Aufhebung des besagten Niveauüberganges am 6. Mai 2002 Regierungsrat Hans-Peter Lenherr bezüglich Busspur wenig Konkretes hat sagen können, erwarte ich mir heute eine gewisse Klärung dieser Frage. Ich bitte Sie, meine Damen und Herren, unser Postulat erheblich zu erklären. Die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs dient allen, und ich bin sicher, dass mit einem heutigen Signal zugunsten des öffentlichen Verkehrs auch die Akzeptanz der Vorlage „Kreisel Enge“, über die wir am 25. August 2002 abstimmen, erhöht wird.

**REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR:** Der Regierungsrat ist bereit, dieses Postulat entgegenzunehmen. Die Idee für eine Busspur ist nicht neu. Sie ist seit Jahren immer wieder diskutiert worden, erreichte aber nie eine derart hohe Priorität, dass sie die Budgetkürzungen bis zur Verabschiedung des Staatsvoranschlags im Regierungsrat überstanden hätte. Damit ist auch klar, dass diese Busspur direkt mit der Realisierung des Kreisels „Enge“ nichts zu tun hat. Im Anschluss an die Diskussion der Kreditvorlage zur Aufhebung des Bahnübergangs „Enge“ wurde das bestehende Grobprojekt für eine solche Busspur überarbeitet, und als Grundlage für den Staatsvoranschlag 2003 wurde ein aktueller Kostenvoranschlag erstellt. Vorgesehen ist aufgrund dieses neuen Projekts eine neue Busspur von etwa 300 Metern Länge, die 160 Meter nach dem vorgesehenen Kreisel beginnt und kurz vor dem Lichtsignal bei der Einmündung Engestrasse endet. Dort beginnen die Einspurstrecken. Der zweite Teil der Busspur beginnt nach dem Lichtsignal bei der Einmündung Engestrasse und endet kurz

## Protokoll der 13. Sitzung vom 1. Juli 2002

vor der Kreuzstrasse, wo heute die Einspurstrecken weiss markiert sind. Dieser zweite Teil hat ebenfalls eine Länge von etwa 300 Metern. Im Innerortsbereich werden bauliche Anpassungen nötig sein. Die Strasse muss verbreitert werden, ebenfalls gibt es Anpassungen an den beiden Fussgängerübergängen. Die Gesamtkosten des ganzen Projekts belaufen sich auf Fr. 265'000.-. Sie setzen sich wie folgt zusammen: Fr. 190'000.- für Bauarbeiten, Signalisationen und Markierungen; Fr. 75'000.- für die Erweiterung der Lichtsignalanlagen, vor allem beim Lichtsignal „Enge“. An die Kosten für die Anpassungen zugunsten der Fussgängerinseln erwarten wir einen relativ bescheidenen Beitrag der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall. Im Entwurf des Staatsvoranschlags 2003 sind für dieses Projekt Fr. 250'000.- eingestellt. Dass das Projekt schliesslich alle Budgetsparmassnahmen des Grossen Rates übersteht, kann ich natürlich nicht garantieren. Der Kredit könnte allenfalls auch auf zwei Jahre verteilt werden.

Grundsätzlich lässt sich diese Investition nach Auffassung des Regierungsrates rechtfertigen, da es in den Stosszeiten regelmässig zu Staus im Bereich Enge/Kreuzstrasse kommt und der Verkehr – völlig unabhängig vom Kreisel „Enge“ – weiter zunehmen wird, bis ab dem Jahr 2010 mit dem Galgenbucktunnel eine Entlastung eintritt. Die RVSH haben übrigens in den Stosszeiten einen Viertelstundentakt. Es ist ärgerlich, wenn die Busse Verspätungen haben, denn das hat Auswirkungen auf die Anschlüsse. Die Fahrplanstabilität ist für die Benutzer des öffentlichen Verkehrs aber äusserst wichtig, wie es Hermann Beuter zu Recht gesagt hat.

**HANS SCHWANINGER:** Die SVP kauft nicht gern die Katze im Sack. Bis heute Morgen haben wir wenig gewusst von dem, was der Baudirektor nun ausgeführt hat. Das Postulat verlangt eindeutig eine Busspur ab dem Kreisel „Enge“. Von den Kosten haben wir nichts gelesen. Wir haben am vergangenen Montag beschlossen, das Postulat, wie es uns vorliegt, nicht zu überweisen. Wir hätten es unterstützt, wenn es den Regierungsrat beauftragt hätte, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben. Nun sind wir zugegebenermassen „in einem dummen Rank“.

**RUEDI HABLÜTZEL:** Wir gehen davon aus, dass es sicher auch ein Ziel des Postulats war, die Machbarkeit der Busspur von der Regierung abklären zu lassen. Die Kosten scheinen relativ niedrig zu sein, wie wir nun vernommen haben. Es sind nur geringfügige bauliche Massnahmen notwendig. Ob allerdings mit dieser möglichen Ausführung und Gestaltung der Busspur auch die Wünsche der Postulanten befriedigt werden, bezweifle ich. Nach meiner An-

## Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

sicht müsste die separate Busspur auch im Bereich Lichtsignalanlage „Enge“ durchgehend weitergeführt werden. Dies würde aber mit Sicherheit zu wesentlichen Mehrkosten führen, weil in diesem Bereich die vorhandene Fläche sehr knapp ist. Die FDP-Fraktion ist geneigt, dieses Postulat zu unterstützen. Allerdings sind uns noch zu wenige Fakten bekannt. Was bringt diese zusätzliche Busspur, die nur von den RVSH- und den SBG-Bussen benützt werden darf, dem öffentlichen Verkehr vom Klettgau nach Neuhausen/Schaffhausen? Wie gross ist der zu erwartende Zeitgewinn? Gemäss meinen eigenen Beobachtungen gibt es selten Staus, die über das Lichtsignal bei der Einmündung Engestrasse hinaus reichen. Sie kommen in gewissen Rush-hours vor, aber die wesentliche Stauursache ist doch die Kreuzung Zollstrasse/Kreuzstrasse. Solange dieser Niveauübergang nicht aufgehoben ist, wird es dort immer wieder entsprechende Staus geben. Eine gute Lösung für den Busbetrieb ist an dieser Kreuzung bereits eingebaut, indem die RVSH-Busse vor der Lichtsignalanlage auf der Einspurstrecke Richtung Zürich fahren und dort auch eine Haltestelle haben. Von dieser aus können sie die Busbegünstigung an der Lichtsignalanlage betätigen.

Kann mit dieser Busspur die Fahrzeit in Richtung Schaffhausen verringert werden? Können allenfalls die privaten Benutzer, die nach Zürich abzweigen wollen, den untersten Teil der Busspur befahren? Wäre es nicht sinnvoller, die Planung des Galgenbucktunnels und des Kreisels Kreuzstrasse abzuwarten, weil im Bereich der Ausfahrt aus dem Galgenbuck in der Enge doch wieder zusätzliche Bauarbeiten nötig werden, die unter Umständen die Busspur und damit die jetzt anfallenden Kosten in Frage stellen? Die FDP wird diesem Postulat jedenfalls zustimmen. Ich fordere die SVP auf, dies auch zu tun, und zwar aus strategischen Gründen.

**HANSUELI BERNATH:** Wir sind nach wie vor dafür, dass diese Busspur gebaut werden soll. Nun muss dieser Rat die Nagelprobe bestehen: Ist es ihm ernst mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs? Wir wünschten uns aber auch, dass eine Fortsetzung im innerörtlichen Bereich von Neuhausen geprüft würde, damit es eine tatsächliche Förderung des öffentlichen Verkehrs gibt mit der Bevorzugung der Busse.

**CHRISTIAN DI RONCO:** Wollen wir in der Volksabstimmung eine Chance für den Kiesel haben, so müssen wir auch ein Bekenntnis zu dieser Busspur und zum öffentlichen Verkehr abgeben. Die CVP wird der Überweisung des Postulats zustimmen.



### **Protokoll der 13. Sitzung vom 1. Juli 2002**

**HANSRUEDI SCHULER.** Auch ich finde die Schaffung einer Busspur sinnvoll. Meiner Meinung nach ist jedoch sehr genau zu prüfen, wo sie beginnen soll. Ich befahre diese Strecke oft, mit dem Bus oder mit meinem Privatauto, zu unterschiedlichen Tageszeiten. Für mich ist der Bedarf für eine Busspur, die etwa 50 Meter vor der Ortseingangstafel Neuhausen beginnt, ausgewiesen. Hier beginnen die längeren Staus. Zwischen der Enge und dem erwähnten Punkt gibt es hingegen selten Staus, so dass sich meiner Meinung nach eine separate Busspur auf diesem Streckenteil erübrigt. Gibt es Untersuchungen, die meine subjektiven Feststellungen erhärten oder widerlegen? Abschliessend eine Bemerkung zum geplanten Kreisel Kreuzstrasse: Wir erwarten, dass sich mit diesem Kreisel die Verkehrssituation vor und durch Neuhausen verbessert und dass die Staus nicht noch länger werden. Auch aus diesem Grund ist, wie ich hoffe, diese Busspur ausserhalb Neuhausens überflüssig.

**MARKUS MÜLLER:** Am vergangenen Montag beschloss die SVP, auf das Postulat nicht einzutreten. Unser Wissensstand ist nun beträchtlich erweitert worden. Ich persönlich bin hoch erfreut. Das Postulat könnte eigentlich von mir kommen! In meinem Leserbrief habe ich geschrieben, es müsse für den öffentlichen Verkehr etwas getan werden. Ich bin hundertprozentig dafür. Ich mache der Regierung beliebt, dieses Postulat nun seriös als Vorlage zu behandeln. Vielleicht wäre es sogar sinnvoll, eine Minikommission einzuberufen, damit das Projekt bei der Budgetdebatte auch wirklich spruchreif wäre. Dann wird die SVP sicher keine Mühe haben, das Projekt zu überweisen. Wichtig ist vor allem die Lösung in Neuhausen, denn diese ist ausschlaggebend. Dieses Postulat geht in Richtung Gesamtprojekt. Es ist unumgänglich, dass der Kreisel integriert wird. Der Individualverkehr müsste zumindest in der letzten Phase die Busspur benutzen können, um nach rechts abzubiegen.

**CHRISTIAN HEYDECKER:** Ich behalte mir als GPK-Mitglied die Freiheit vor, dieses Projekt dann als „ein Projekt von mehreren“ zu beurteilen. Der Finanzdirektor wird auch noch ein Wort mitzusprechen haben. Die Budgetkompetenz obliegt dem Grossen Rat. Die richtige Nagelprobe findet also im Dezember bei der Diskussion des Staatsvoranschlags statt.

**HERMANN BEUTER:** Das tönt nun so, als stimme man heute aus taktischen Gründen zu, um den Kreisel „Enge“ nicht zu gefährden. Beim Staatsvoranschlag krebst man dann wieder zurück. Das halte ich für nicht opportun. – Im Übrigen danke ich Ihnen für die gute Aufnahme des Postulats. Ich bin auch befriedigt von dem, was uns die Regierung vorgelegt hat. Die Kosten scheinen mir sehr niedrig zu sein. Wir sollten uns die Busspur leisten.

## Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Ruedi Hablützel, wenn es so selten einen Stau gibt, brauchen wir dann überhaupt den Galgenbucktunnel? Passen Sie auf, wie Sie argumentieren. In Bezug auf den Gebrauch der Busspur durch private Benutzer bin ich skeptisch. Wenn dies bei der Einmündung in die Kreuzstrasse sinnvoll ist, so wird das dort möglicherweise in Ordnung sein. Dass der Bus beim ersten Lichtsignal in die normale Fahrspur einlenken muss, gefällt mir nicht. Die Verkürzung, die Hansruedi Schuler angetönt hat, wäre meiner Meinung nach wahrscheinlich möglich. Es braucht allerdings dort nur eine geringe Zunahme des Verkehrs, bis der Stau weit in die Enge hinunter reicht.

**CHRISTIAN HEYDECKER:** Würde ich taktieren, Hermann Beuter, hätte ich das nicht gesagt, was ich gesagt habe. Ich bin für Transparenz. Es ist mir nur darum gegangen, die Verhältnisse klar darzustellen, so dass ich allenfalls im Dezember nicht mit dem Vorwurf kompromittiert werde, ich hätte damals ja zugestimmt.

**REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR:** Zum Zeitlichen: Wir gehen davon aus, dass ein Stau für den Bus durchaus zwei Minuten ausmachen kann. Die RVSH werden uns Messungen vorlegen.

Zur Verknüpfung mit dem Galgenbucktunnel: Wenn er kommt, kommt er frühestens in acht bis zehn Jahren. Für diese Jahre rechtfertigt sich die Investition in die Busspur sicher. Ich sehe keine Möglichkeit, ab der Kreuzstrasse eine Busspur zu realisieren. Machen wirs doch dort, wo es mit einem vernünftigen Aufwand möglich ist.

Zur Benützung durch die Personenwagen: Wo die Einspurstrecken beginnen, müssen der individuelle Verkehr und der Bus die gleiche Spur befahren. – Ich werde jedenfalls zusehen, dass Sie die Informationen, die ich Ihnen heute mündlich gegeben habe, auch schriftlich erhalten.

Es erfolgen keine weiteren Wortmeldungen.

## ABSTIMMUNG

**Mit 51 : 0 Stimmen wird das Postulat Nr. 2/2002 betreffend Busspur ab Enge an die Regierung überwiesen. Das Postulat erhält die Nr. 16.**

## Protokoll der 13. Sitzung vom 1. Juli 2002

**KURT FUCHS** gibt eine **PERSÖNLICHE ERKLÄRUNG** ab: Da nun das Postulat mit grosser Mehrheit überwiesen wurde, ist der Regierungsrat sicher verpflichtet, bei den Budgetstreichungen diese Vorlage auf keinen Fall anzurühren. Sie darf nur auf Antrag von Christian Heydecker gestrichen werden!

\*

### 5. INTERPELLATION NR. 1/2002 VON MARKUS MÜLLER BETREFFEND NATUR- UND HEIMATSCHUTZKOMMISSION

(Diskussion)

Grundlagen: Interpellationstext: Ratsprotokoll 2002, S. 310  
Begründung: Ratsprotokoll 2002, S. 528  
Stellungnahme der Regierung: Ratsprotokoll 2002, S. 530

**GROSSRATSPRÄSIDENT ROLF HAUSER:** Markus Müller hat seine Interpellation an der letzten Sitzung begründet, und Regierungsrat Hans-Peter Lenherr hat die aufgeworfenen Fragen im Namen der Regierung beantwortet. Heute setzen wir die Beratungen mit der Diskussion fort. Als erster Redner hat sich Bernhard Egli gemeldet. Markus Müller möchte sich zu Beginn noch einmal kurz äussern.

**MARKUS MÜLLER:** Ich bin von der Antwort des Regierungsrates nur teilweise befriedigt. Die erste Frage meiner Interpellation wurde von Regierungsrat Hans-Peter Lenherr nicht beantwortet. Ich möchte wissen, welche externe Hilfe beansprucht wurde und zu welchem Resultat sie führte. Im Weiteren interessiert es mich, welcher Art die von Regierungsrat Hans-Peter Lenherr erwähnten neuerlichen Probleme sind. Dies ist ja der wesentliche Punkt der Sache. Können diese Probleme gelöst werden? Hier muss das Kind beim Namen genannt werden. Und schliesslich möchte ich eine Antwort auf die Frage, ob es richtig ist, dass der Vertreter des Kantonalen Landwirtschaftlichen Vereins unter gewissen Bedingungen seinen Rücktritt zurückziehen wird. Sofern mir der Regierungsrat heute eine verbindliche und befriedigende Antwort auf diese Fragen erteilt, verzichte ich auf weitere Vorstösse.

**BERNHARD EGLI:** Sie werden sich sicher nicht wundern, dass ich mich zu diesem Geschäft zu Wort melde. Nachdem die Angelegenheit bereits in den Medien publiziert worden ist, wird sie nun auch im Grossen Rat behandelt. Wir haben vor nicht allzu langer Zeit eine Gesetzesänderung zur Kantonalen Natur- und Heimatschutzkommission (KNHK) beschlossen. Wir haben uns damals bezüglich der Definition der Aufgaben der KNHK im Sinne der Effizienzsteigerung auf einen Kompromiss geeinigt. Heute geht es um die Verflechtung des

## Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Kantonalen Landwirtschaftlichen Vereins (KLV) und der SVP mit der KNHK. Die von den Interpellanten angesprochene Fluktuation in der KNHK ist aus meiner Sicht nicht dramatisch. Ich begrüsse es vielmehr, wenn solche Kommissionen nicht aus Mitgliedern bestehen, die über mehrere Jahrzehnte auf ihren Sesseln kleben. Die Tatsache, dass die Wechsel nicht alle auf das Ende einer Amtsdauer erfolgen, gewährleistet zudem die notwendige Kontinuität. Es ist von Unstimmigkeiten und vergifteter Atmosphäre in der KNHK geschrieben und gesprochen worden. Dies mit dem Vorstoss zu lösen ist nicht das ehrliche Ziel. Josef Würms hat dem Gremium bis zu seinem Rücktritt auf Vorschlag des Bauernverbandes angehört. Er hat dort gute Arbeit geleistet. Die vom KLV vorgeschlagene Person soll offensichtlich die KNHK arbeitsunfähig machen. Seit einiger Zeit mischt sich der KLV in erhöhtem Masse in die Arbeit der KNHK ein. KNHK-Protokolle zirkulieren anscheinend im Vorstand des KLV. Mit öffentlichen Angriffen auf ein einzelnes Mitglied der KNHK wird die ganze Kommission unter Druck gesetzt und versucht, deren Arbeit zu beeinflussen. Das ist sehr bedauerlich. Ich werde innerhalb des KLV gegen dieses Vorgehen protestieren. Josef Würms ist Vizepräsident der kantonalen SVP und Mitglied der KNHK. Seit bald zwei Jahren kommen regelmässig Vorstösse aus der SVP-Fraktion zur KNHK. Der nächste ist von Markus Müller bereits angekündigt worden. Es stellt sich für mich die Frage, wie oft ein Mitglied aus einer Kommission zurücktreten oder mit dem Rücktritt drohen kann – wohlverstanden unter ultimativen Forderungen – und gleichzeitig noch glaubwürdig sein will. Wenn diese Rücktrittsabsichten zudem während eineinhalb Jahren medienwirksam zum Nachteil der Arbeit der KNHK öffentlich ausgeschlachtet werden, ist das ein bedauerlicher und schlechter Stil. Ich wehre mich vehement dagegen, dass die wertvolle Arbeit der KNHK aufgrund von persönlichen Querelen diskreditiert wird. Die Naturschutzorganisationen stehen hinter der Arbeit der KNHK. Eine Volksabstimmung über ein zahnloses Naturschutzgesetz hätten wir nicht zu scheuen. Die stichhaltigen Argumente sind auf unserer Seite. Es dürfte Sie zudem interessieren, dass der grösste Teil der Geschäfte von der KNHK mit einstimmigem Beschluss erledigt wird. Das sollte eigentlich in der Sache entscheidend sein. Eine speditive Abwicklung ist sehr wichtig. Beim Eingang wichtiger Geschäfte muss sofort eine Arbeitsgruppe eingesetzt werden, die das Geschäft für die nächste Sitzung der Kommission vorbereitet. Dazu gehört beispielsweise auch ein Augenschein. Wenn dies konsequent gehandhabt wird, wäre eine Vergabe an externe berufstätige Spezialisten bestimmt nicht schneller und effizienter. Im Gegenteil: das wären teure und langwierige Übungen ohne klare Linien.

### Protokoll der 13. Sitzung vom 1. Juli 2002

**CORNELIA AMSLER:** Verbesserungen ja, Abschaffung nein. Das ist – kurz gesagt – die Meinung der FDP-Fraktion. Eine Abschaffung der Natur- und Heimatschutzkommission ist vor allem deshalb nicht opportun, weil der Kanton Schaffhausen im Vergleich zu den übrigen Kantonen einen sehr hohen Anteil an im Bundesinventar von Landschaften von Nationaler Bedeutung aufgeführten Flächen besitzt. Deshalb wird – so wurde mir gesagt – auch von den zuständigen Stellen des Bundes her, sehr genau beachtet, was in unserem Kanton abläuft. In Schaffhausen ist das Thema Natur- und Heimatschutz zudem mit Emotionen verbunden. Ich erinnere an die momentanen Diskussionen um die geplante Installation am Rheinfallfelsen. Es ist aus diesen Gründen wünschenswert, wenn dem Regierungsrat und der Verwaltung eine unabhängige Fachkommission zur Seite steht. Die sieben Mitglieder decken aufgrund ihrer Ausbildung und Erfahrung ein breites Feld ab. Ihre Fachkompetenz umfasst verschiedene Bereiche. Das Tätigkeitsfeld der Kommission erstreckt sich über drei Departemente. Neben dem Baudepartement sind bei einzelnen Fragen auch das Departement des Innern und das Volkswirtschaftsdepartement involviert. Die Kommission erfüllt eine wichtige Aufgabe. Sie darf weder als Bauverhinderer noch als Störfaktor diskreditiert werden, auch wenn man im einen oder anderen Fall Verständnis für einen verärgerten Bauherrn oder einen verärgerten Landwirt haben kann. Dass die Meinungen aufgrund der unterschiedlichen Interessenlagen auch innerhalb der Kommission oft auseinander gehen, liegt auf der Hand. Verschiedene Auffassungen dürfen aber nicht – wie dies offenbar geschehen ist – zu persönlichen Unvereinbarkeiten führen. Um das zu verhindern, müssen alle Beteiligten kompromissbereit und konsensfähig sein. Zudem ist eine zielgerichtete und überzeugende Führung der Kommissionsarbeit vonnöten. Die Kommunikation zwischen Gemeinden, Kanton und Kommission bedarf ohne Zweifel einer Verbesserung. Die Bereitstellung der nötigen Unterlagen klappt bei den meisten Fachstellen des Kantons gut. Die Gemeindebehörden sind dagegen in einzelnen Bereichen überfordert. Das ist verständlich. Wir können nicht verlangen, dass die Behörden kleiner Gemeinden mit der kantonalen und eidgenössischen Gesetzgebung bis ins Detail vertraut sind. Wir stossen hier an die Grenzen unseres Milizsystems. Darum ist vor allem der Kanton gefordert.

Im Jahre 1999 wurde in einer Stellungnahme der Kommission ein Mangel an konzeptionellen Grundlagen geortet. Ich kann nicht beurteilen, ob dieser Mangel inzwischen behoben ist. Der vermehrte Erlass von Richtlinien könnte die Arbeit jedoch erleichtern. Sie würden es der Kommission erlauben, sich bei sich wiederholenden Fällen an klaren Kriterien zu orientieren.

## Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Vordringlich sind nach meiner Meinung die Gewährleistung einer kompetenten und kontinuierlichen Führung der Kommission sowie eine Überprüfung der Entschädigungen. Ein Sitzungsgeld von 120 Franken – inklusive der umfangreichen Vorbereitungsarbeiten – wird der komplexen Aufgabenstellung und dem Niveau der beteiligten Fachleute nicht gerecht. Mit einer besseren Entschädigung könnte die Motivation der Mitglieder der Kommission, gut vorbereitet zu den Sitzungen zu erscheinen, erhöht werden. Zudem sollten in Zusammenarbeit mit der Kommission Verbesserungen bei der Kommunikation, der Bereitstellung von Unterlagen sowie die Erarbeitung von Richtlinien an die Hand genommen werden.

**JÜRIG TANNER:** Die Interpellation ist auch innerhalb der SP diskutiert worden. Ich bin heute über die Haltung der FDP-Fraktion sehr überrascht und auch erfreut. Ich möchte mich deshalb den Ausführungen von Cornelia Amsler weitgehend anschliessen. Gestatten Sie mir jedoch, zwei Punkte noch besonders herauszugreifen. Zum einen geht es um die Frage, wie weit es sinnvoll ist, eine kommissionsinterne Querele in den Grossen Rat zu tragen. Wo Personen sich in zwischenmenschlicher Hinsicht nicht verstehen, können wir das Problem auch im Parlament nicht lösen. Wir sind in diesem Fall schlicht überfordert. Zum anderen möchte ich festhalten, dass es eine solche Kommission braucht. Die von ihr zu beurteilenden Fragen werden immer komplexer – eine stärkere Professionalisierung der Arbeit drängt sich auf. Die Tatsache, dass die Entschädigungen sehr tief sind, wurde bereits erwähnt. Die Regierung müsste versuchen, der Kommission in Zukunft ein Instrumentarium in die Hand zu geben, mit dem sie professionell arbeiten kann. Wenn wir gezwungen werden, in Zukunft externe Gutachten einzuholen, dann vergehen bereits zwei Monate, bis sich die Beteiligten auf einen Gutachter geeinigt haben. Anschliessend dauert es meistens nochmals mindestens sechs Monate, bis das Gutachten vorliegt. Mit der KNHK verfügen wir gerade auch aus der Sicht der Bauherrschaft über ein recht effizientes Gremium.

**REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR:** Ich möchte heute nicht wiederholen, was ich bereits an der letzten Sitzung dargelegt habe. Ich nehme lediglich zu den vier von Markus Müller gestellten Fragen Stellung. Der Interpellant will wissen, was die Supervision gebracht hat. Eine Psychologin hat die Sitzungen der Kommission besucht und gewisse Gespräche geführt. Dies führte vorübergehend zu einer Beruhigung innerhalb der Kommission. Nach einem Jahr tauchten jedoch neue Probleme auf. Diese haben sich an einem konkreten Fall, bei dem es grosse Meinungsverschiedenheiten gab, entzündet. Die Kommission war nicht in der Lage, auf eine pragmatische Weise eine Einigung zu finden. Mehr kann ich dazu nicht sagen.

### **Protokoll der 13. Sitzung vom 1. Juli 2002**

Was den Einsatz des bisherigen Vertreters der Landwirtschaft betrifft, so ist Josef Würms unter gewissen Voraussetzungen tatsächlich bereit, in der Kommission weiterzuarbeiten. Persönlich würde ich dies begrüßen. Der Regierungsrat ist bestrebt, die Kommission personell so zusammenzusetzen, dass sie funktionsfähig ist und ihre Aufgaben auf effiziente Weise erfüllen kann. Ich habe es bewusst vermieden, heute irgend einer Person die Schuld an den entstandenen Problemen zuzuweisen. Das ist kein Thema für den Grossen Rat, sondern ein Problem, das die Regierung zu lösen hat. Wir sind im Sinne der angesprochenen Professionalisierung bestrebt, den Support der Kommission seitens der Verwaltung zu verbessern. Wir werden auch die Frage der Entschädigung prüfen. Wir stellen die Existenz der Kommission im Grundsatz nicht in Frage. Ich bitte Sie heute, der Regierung die Gelegenheit zu geben, die personellen Probleme zu lösen. Es geht darum, dass das Gremium als Ganzes wieder gut funktioniert.

**GEROLD MEIER:** Der Interpellant hat vom Vertreter des Landwirtschaftlichen Vereins gesprochen. Wir haben gehört, dass die Landwirtschaft als Interessengruppe einen wesentlichen Einfluss auf diese Kommission nimmt. Meines Erachtens ist das aufgrund der Funktion dieser Kommission verfehlt. Die Kommission ist eine Fachkommission, die aufgrund der kantonalen und der eidgenössischen Gesetzgebung fachlich zu Natur- und Heimatschutzfragen Stellung zu nehmen hat. In der heutigen Diskussion sind von dieser Kommission immer wieder Kompromisse gefordert worden. Das ist meines Erachtens nicht das Ziel einer Fachkommission. In dieser Fachkommission sitzen Leute aus verschiedenen Fachrichtungen. Je kompetenter diese Leute sind, desto eher ergeben sich mitunter auch Meinungsverschiedenheiten. Es ist meines Erachtens grundfalsch, in der Kommission einen Kompromiss zwischen Landwirtschaft und Naturschutz zu suchen. Es ist Sache des Regierungsrates oder in gewissen Fällen auch des Gemeinderates, die Äusserungen der Fachleute auf angemessene Weise zu würdigen.

**ERNST SCHLÄPFER:** Ich bin über die Worte von Bernhard Egli und von Gerold Meier erstaunt. Wenn Sie wirklich ernsthaft Landschafts- und Naturschutz betreiben wollen, dann können Sie die Landwirte nicht übergehen. Deshalb ist es auch sinnvoll, wenn die Mitglieder der KNHK versuchen, eine Einigung zu finden. Die beteiligten Personen müssen mitmachen und das Ganze akzeptieren. Es ist deshalb richtig, dass die Landwirtschaft in der Kommission vertreten ist. Wenn ein pragmatischer Vertreter seine Rolle nicht mehr erfüllen kann, wird die

## Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Landwirtschaft genötigt sein, einen „schärferen“ Vertreter zu delegieren. Dafür habe ich ein gewisses Verständnis.

**MARKUS MÜLLER:** Ich habe zur Kenntnis genommen, dass Regierungsrat Hans-Peter Lenherr etwas zur Lösung der anstehenden Probleme unternehmen wird. Ich werde das sehr gut beobachten. Ich hätte zwar heute gerne etwas mehr von dem gehört, was sonst unter vier Augen erwähnt wird. Ich weiss, dass es sich um eine brisante Angelegenheit handelt. Ich bedaure auch, dass Bernhard Egli einen Namen genannt hat. Ich hoffe, dass der Regierungsrat seine Führungsverantwortung nun wahrnimmt. Das Votum von Gerold Meier zielt meines Erachtens in die richtige Richtung. Die Kommission sollte sich darauf beschränken, eine fachliche Stellungnahme abzugeben. Der Entscheid ist Sache der Regierung. Hier sind wir uns einig. Ich will die Kommission nicht abschaffen. Wir werden jedoch die weitere Entwicklung der Arbeit der Kommission genau beobachten. Wenn sie nicht funktioniert, werden wir wieder einen Vorstoss lancieren.

**Die Wortmeldungen haben sich erschöpft. Das Geschäft ist erledigt.**

\*

## VERABSCHIEDUNG

**GROSSRATSPRÄSIDENT ROLF HAUSER:** Ich möchte noch **Hansruedi Richli** aus unserem Kreis verabschieden: Als Vertreter der Freisinnig-Demokratischen Partei ist Kantonsrat Hansruedi Richli am 13. Januar 1986 als Ersatz für Max Bircher in den Grossen Rat nachgerückt. Während seiner Amtszeit hat er in 31 Spezialkommissionen mitgewirkt, von denen er fünf präsierte. Vom Januar 1992 bis Mitte Mai 1997 führte er das Präsidium der FDP-Fraktion. Seit Januar 1993 gehört er als Mitglied der Verwaltungskommission der Bauernkreditkasse an. Im letzten Jahr, im Jahr des Jubiläums zur 500-jährigen Zugehörigkeit von Schaffhausen zur Schweizerischen Eidgenossenschaft, präsierte er diesen Rat mit Bravour. Da er wenig Zeit hatte, sich auf dieses Amt vorzubereiten – er rückte bekanntlich kurzfristig für Heinz H. Sulzer ins Büro des Grossen Rates nach –, verdient seine Leistung als Grossratspräsident besondere Beachtung. Ich spreche ihm für seinen grossen Einsatz im Dienste der Schaffhauser Bevölkerung den besten Dank aus und wünsche ihm für die Zukunft alles Gute.

Der Rat applaudiert.



## **Protokoll der 13. Sitzung vom 1. Juli 2002**

\*

**Schluss** der Sitzung: 11.45 Uhr.