

**Bericht und Antrag
des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen
an den Kantonsrat
zum Programm Agglomerationsverkehr**

10-86

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen eine Vorlage zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Kanton Schaffhausen und zum «Agglomerationsprogramm Schaffhausen plus». Sie orientiert über die Vorhaben und Beschlüsse des Bundes zum Agglomerationsverkehr und enthält den Entwurf für ein neues Gesetz zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie einen ersten Kreditbeschluss zur S-Bahn Schaffhausen und die erforderliche Anpassung des kantonalen Richtplans an das Agglomerationsprogramm. Diese Vorlage wurde im Bericht und Antrag betreffend Bereinigung der Sammlung der Motionen und Postulate vom 16. Februar 2010 angekündigt (Amtdruckschrift 10-07) und bereits im Zusammenhang mit der Vorlage über das neue Bahn- und Buskonzept im Klettgau (Amtdruckschrift 09-29) in Aussicht gestellt. Sie ist zudem Bestandteil des Legislaturprogramms 2009-2012 und der Finanzplanung für die laufende Legislaturperiode.

Überblick

Das «Agglomerationsprogramm Schaffhausen plus» umfasst eine umfangreiche Liste von Infrastrukturmassnahmen, mit denen die bestehende Verkehrsinfrastruktur auf das angestrebte Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum hin optimiert und verbessert werden soll. Ein solches Wachstum - obwohl es moderat erfolgen soll - wird nebst der allgemeinen Verkehrsentwicklung unweigerlich zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens führen. Die Projekte des Agglomerationsprogramms sind unerlässlich, um diese Verkehrszunahme umwelt- und sozialverträglich abzuwickeln. Mit anderen Worten: Die angestrebte Wirtschafts- und Wohnraumentwicklung erfordert zwingend einen gezielten und zeitlich koordinierten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Mit den Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur soll die Standortattraktivität von Schaffhausen als gut erreichbare Wohn- und Arbeitsregion langfristig sichergestellt werden.

Das «Agglomerationsprogramm Schaffhausen plus» hat in der Prüfung durch den Bund gute bis sehr gute Noten erhalten. Der Bund sieht für die beitragsberechtigten Projekte des Agglomerationsverkehrs einen Beitragssatz von 40 % vor, was dem Höchstsatz für die Agglomerationsprogramme der ersten Generation entspricht. Ergänzend dazu beabsichtigt der Regierungsrat, im Grundsatz die Hälfte der verbleibenden Kosten zu übernehmen. Somit tragen Kanton und Gemeinden je 30 - 40 % der Investitionssummen, um ihre Verkehrsinfrastrukturen mit einem vertretbaren Aufwand an die zukünftigen Erfordernisse des Verkehrs anzupassen.

Die Projekte des Agglomerationsverkehrs sind aus einer gesamtheitlichen Sicht entstanden. Alle Verkehrsträger - motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr (LV, Fussgänger und Veloverkehr) sind in die Konzeptentwicklung einbezogen und mit Blick auf die Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt worden. Ziel ist es, ein sich ergänzendes und nicht konkurrenzierendes Gesamtverkehrssystem zu schaffen. Die beabsichtigte Wirkung kann jedoch nur mit einer möglichst vollständigen Realisierung der Massnahmen erzielt werden. Deshalb dürfen die Massnahmen nicht isoliert betrachtet werden, sondern müssen im Kontext - als Netzelement eines Gesamtkonzeptes - gesehen werden.

Die vorliegende Vorlage schafft Klarheit über die politischen Rahmenbedingungen, welche massgebend waren für die Entwicklung des Agglomerationsprogramms, und umfasst die nötigen Grundlagen zur Umsetzung der einzelnen Vorhaben sowie einen ersten Kreditbeschluss für den Bau der ersten Etappe der S-Bahn Schaffhausen.

1. Ausgangslage

Das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG; SR 725.13) ist am 1. Januar 2008 in Kraft getreten. Der Infrastrukturfonds stellt während 20 Jahren 20,8 Milliarden Franken für folgende vier Bereiche bereit (Preisstand 2005, ohne Berücksichtigung der Teuerung und Mehrwertsteuer):

- Fertigstellung Nationalstrassennetz: 8,5 Milliarden Franken
- Engpassbeseitigung im bestehenden Nationalstrassennetz: 5,5 Milliarden Franken
- Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen: 6 Milliarden Franken
- Beiträge an die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen: 0,8 Milliarden Franken.

Die Mittel des Infrastrukturfonds dienen der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der Mobilität, die für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlich ist. Der Einsatz der Mittel basiert auf einer Gesamtschau des Verkehrs, die alle Verkehrsträger und -mittel mit ihren Vor- und Nachteilen einbezieht, die langfristige Finanzierbarkeit und die Finanzlage der öffentlichen Hand berücksichtigt, die Koordination mit der Siedlungsentwicklung und den Schutz der Umwelt beachtet sowie eine angemessene Berücksichtigung der Landesteile anstrebt.

In den Städten und Agglomerationen besteht landesweit ein dringender Bedarf an Strassen und an Schieneninfrastrukturen zur Verbesserung des Verkehrssystems. Ein gut funktionierender Agglomerationsverkehr dient der Lebensqualität der Bevölkerung und der Stärkung des Wirtschaftsstandortes. Mit Inkraftsetzung des Infrastrukturfondsgesetzes hat die Bundesversammlung 2,559 Milliarden Franken für dringende und baureife Projekte zur Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen freigegeben. Gemäss IFG muss der Bundesrat der Bundesversammlung spätestens zwei Jahre nach dem Inkrafttreten des Gesetzes ein Programm zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen (Programm Agglomerationsverkehr) vorlegen. Mit der Vorlage des Bundesbeschlusses über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 11. November 2009 ist der Bundesrat diesem Auftrag nachgekommen. Nach der Freigabe einer ersten Tranche aus dem Infrastrukturfonds für baureife und dringende Vorhaben legt der Bundesrat damit das Programm Agglomerationsverkehr vor. Er zeigt in dieser Vorlage auf, wie er die verbleibenden 3,441 Milliarden Franken für Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen in den nächsten zwei Jahrzehnten nutzen will. Weitere Mittelfreigaben sind ab 2015, 2019 und 2023 geplant.

Es ist unbestritten, dass es für einen solchen Zeithorizont nicht möglich ist, bereits jetzt ein abschliessendes Bauprogramm zu entwickeln. Deshalb werden die Mittel vom Bund in Etappen freigegeben. Grundlage dafür sind die von den Trägerschaften eingereichten Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung. Im Kanton Schaffhausen besteht die Trägerschaft aus dem Verein Agglomeration Schaffhausen (VAS). Ein Agglomerationsprogramm umfasst eine Analyse der aktuellen und zukünftigen Verkehrs- und Siedlungssituation in der Agglomeration, zeigt den Handlungsbedarf auf und leitet in einer Gesamtplanung für die Bereiche Verkehr und Siedlung die infrastrukturellen und nicht-infrastrukturellen Massnahmen ab, mit denen das Verkehrssystem langfristig verbessert werden kann.

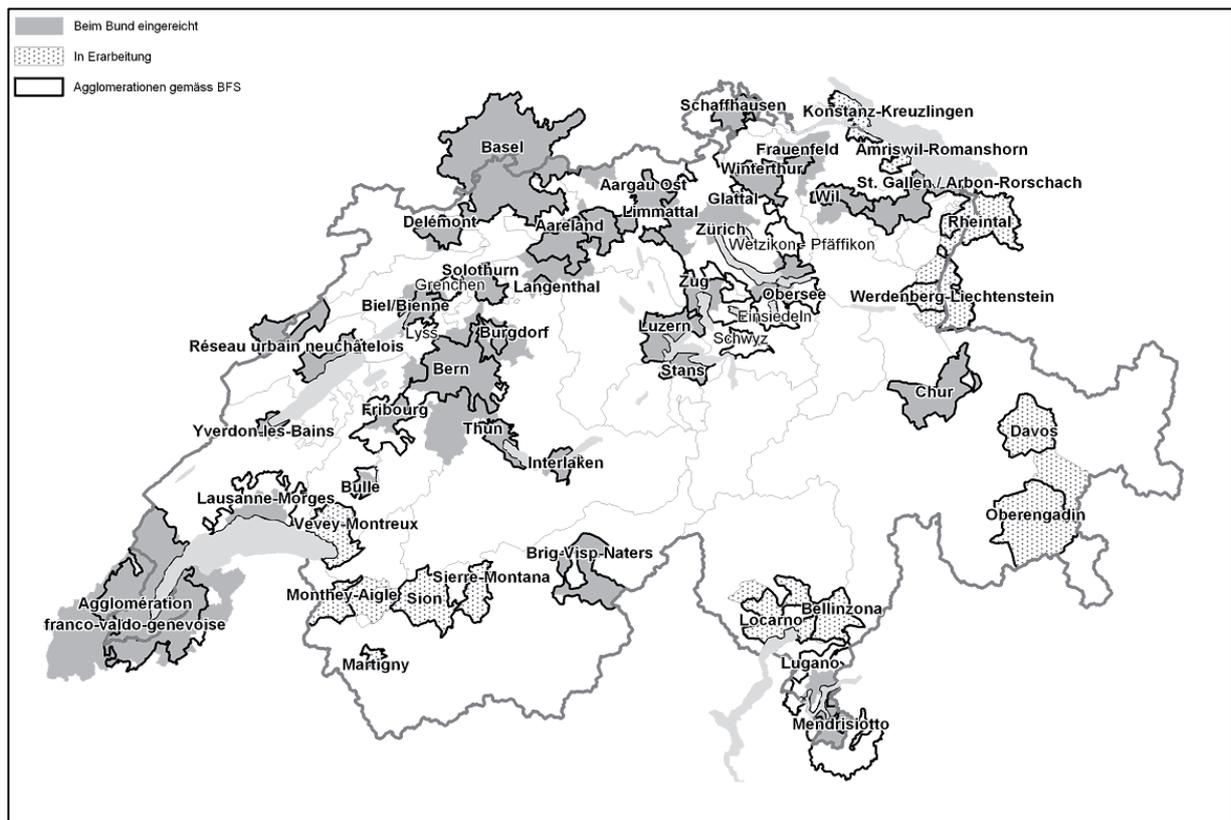


Abbildung 1 Eingereichte Agglomerationsprogramme (Finanzierungsgesuche)

2. Zweck und Umsetzung der Agglomerationsprogramme

Das Agglomerationsprogramm ist auf die Verbesserung des Verkehrssystems in den Agglomerationen ausgerichtet. Dabei sollen Fortschritte sowohl bezüglich Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit als auch bezüglich Raumentwicklung und Umweltqualität erzielt werden. Kernanliegen der Agglomerationsprogramme sind die Siedlungsentwicklung nach innen, die Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr sowie eine möglichst verträgliche Abwicklung des verbleibenden motorisierten Individualverkehrs.

Grundsätzlich will der Bund seine Tätigkeiten vermehrt auch auf die Bedürfnisse der Agglomerationen ausrichten und die Zusammenarbeit mit den Agglomerationen fördern. Dies, weil der Bund die Agglomerationen als Hauptstützen der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung stärken will. Im Vordergrund steht dabei die bessere Koordination von Verkehr und Siedlung. Mit dem Agglomerationsprogramm will der Bund sicherstellen, dass die finanziellen Mittel, die er zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen zur Verfügung stellt, gezielt, koordiniert und wirksam eingesetzt werden und dass sich die Agglomerationen nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit entwickeln sowie mithelfen, die raumplanerischen Ziele zu verwirklichen. Demzufolge erfolgen künftige Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs ausschliesslich auf der Basis von Programmen. Ein Agglomerationsprogramm ist ein langfristiges Planungsinstrument, das periodisch erneuert wird. Es umfasst inhaltlich und zeitlich koordinierte und priorisierte Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung sowie infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen der verschiedenen Verkehrsträger eines ganzen Agglomerationsraums.

Die Kantone und Gemeinden sind verantwortlich für die Erstellung des Agglomerationsprogramms. Sie haben sich zu diesem Zweck in einer bestehenden oder neu zu schaffenden Trägerschaft zu organisieren. Auf der Basis eines Agglomerationsprogramms, welches bestimmte Anforderungen erfüllt (so genannte Grundanforderungen und Wirksamkeitskriterien), werden Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und Kanton bzw. Trägerschaft abgeschlossen, welche die Beitragszahlungen durch den Bund sowie die Realisierung bzw. Umsetzung der Projekte und Massnahmen durch

die Agglomerationsträgerschaft für die betreffende Periode sicherstellen. Die finanziellen Voraussetzungen für Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs sind mit dem Infrastrukturfondsgesetz geschaffen worden.

Um in den Genuss von Bundesbeiträgen zu kommen, haben Agglomerationsprogramme bestimmte Grundanforderungen bezüglich Partizipation, Trägerschaft, Zustandsanalysen Siedlung und Verkehr, Massnahmenbreite, Kosten- und Wirkungsabschätzung sowie Umsetzung und Controlling zu erfüllen. Zusätzlich müssen die Massnahmen der Agglomerationsprogramme bezüglich folgender Kriterien eine positive Wirksamkeit erzielen: Qualität des Verkehrssystems, Siedlungsentwicklung nach innen, Verkehrssicherheit, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch. In einem Anwendungshandbuch zu Händen der Kantone und Agglomerationen sind die Grundanforderungen und Wirksamkeitskriterien präzisiert worden. Sämtliche Unterlagen finden sich auf der Internetseite des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) unter <http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/>.

3. Aktueller Stand

3.1 Aktueller Stand auf Bundesebene

Bis Ende 2007 wurden dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) insgesamt 30 Agglomerationsprogramme fristgerecht eingereicht. Diese umfassen 37 der 55 definierten Schweizer Agglomerationen, wo 90 Prozent der Agglomerationsbevölkerung lebt. Für die Zukunft wurden 13 weitere Programme angekündigt. Der Bund hat die eingereichten Programme anhand der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme geprüft. Da die beantragten Mittel die für den Agglomerationsverkehr verfügbaren Mittel um ein Mehrfaches übersteigen, war der Bundesrat gezwungen, die Bundesbeteiligung von 30-50 % auf die Massnahmen mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis zu konzentrieren und seinen Beitrag je nach Wirksamkeit abzustufen. Gestützt auf diese Prüfung hat der Bundesrat die entsprechende Botschaft und den Entwurf zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr Ende 2009 dem Parlament vorgelegt. Das Parlament hat den entsprechenden Bundesbeschluss am 21. September 2010 genehmigt. Infolgedessen sind die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme aufgefordert, den bisherigen Elan zu nutzen und die Konkretisierung der Agglomerationsprogramme voranzutreiben.

3.2 Aktueller Stand auf kantonaler Ebene

Vor diesem Hintergrund und basierend auf den Vorgaben des Bundes sowie der eidgenössischen Vorlagen ist das Agglomerationsprogramm Schaffhausen entwickelt worden (Agglomerationsprogramm Schaffhausen plus, Teil Verkehr und Siedlung, Schlussbericht und Anhang vom 17. Dezember 2007). Es kann auf dem Internet auf der Seite des Vereins Agglomeration Schaffhausen (VAS) unter www.vas.sh.ch eingesehen werden. Das «Agglomerationsprogramm Schaffhausen plus» wurde in zwei Phasen erarbeitet: Grobkonzept (Phase 1) und Konzeptvertiefung (Phase 2) - und das «Plus» steht dafür, dass die erweiterte Agglomeration Schaffhausen und nicht nur der Perimeter gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) in die Überlegungen einbezogen wurde. Der Einfachheit halber wird im Folgenden auf diesen Zusatz verzichtet und vom Agglomerationsprogramm Schaffhausen gesprochen. Das Grobkonzept wurde 2006 beim Bund zur Zwischenbeurteilung eingereicht; zudem wurde dazu bei den Gebietskörperschaften eine Vernehmlassung durchgeführt, die in einem Bericht vom 1. November 2006 dokumentiert wurde (vgl. www.vas.sh.ch).

3.3 Beurteilung des Agglomerationsprogramms Schaffhausen

Bei den einzelnen Massnahmen ragen finanziell die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke der Deutschen Bahn (DB) zwischen Erzingen und Schaffhausen, der Ausbau des Eisenbahnknotens Schaffhausen mit Massnahmen zur Kapazitätserhöhung zwischen Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfall sowie die Aufwertung und Verkehrsoptimierung von Verbindungen im Strassenverkehr in der Stadt Schaffhausen und Verbesserungen für den Langsamverkehr heraus. Insgesamt verursacht das Agglomerationsprogramm Schaffhausen Kosten von 155 Mio. Franken (Preisstand 2005).

Das eingereichte Agglomerationsprogramm Schaffhausen ist vom Bund geprüft worden, mit drei zentralen Fragestellungen: Erfüllt das Programm die Grundanforderungen? Wie gut ist die Wirkung des Agglomerationsprogramms (denn davon machte der Bund die Höhe der Bundesbeiträge abhängig)? Wie müssen die Massnahmen im Hinblick auf die knappen, verfügbaren Bundesmittel priorisiert werden? Das Resultat der Prüfungen aller Agglomerationsprogramme bildete eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung einerseits der Botschaft des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen zwecks Freigabe der Bundesbeiträge durch das eidgenössische Parlament und andererseits der vorgesehenen Leistungsvereinbarungen.

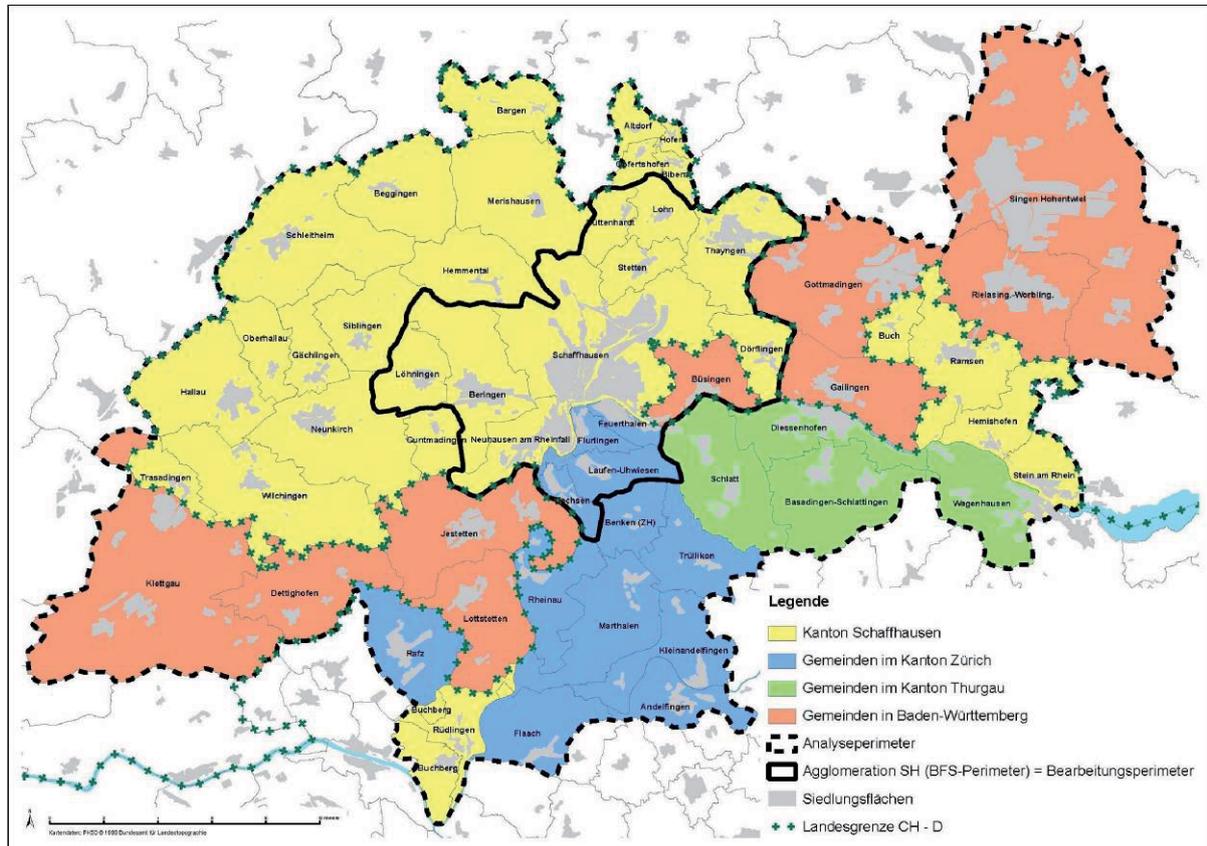


Abbildung 2 Analyse- und Bearbeitungsperimeter (Stand Ende 2007): Ein Verkehrsraum - vier Partner

Im Prüfbericht des Bundes vom 30. Oktober 2009 erzielte das Agglomerationsprogramm Schaffhausen gute bis sehr gute Noten (vgl. www.admin.ch/ch/d/ff/2009/8307.pdf). Das Agglomerationsprogramm fokussierte auf einen mit der Siedlungsentwicklung kohärent abgestimmten Ausbau des ÖV-, Mittel- und Feinverteilers. So könne bei der Verbesserung der Qualität der Verkehrssysteme eine sehr gute und bei den übrigen Wirkungsbereichen eine gute Wirkung erzielt werden, attestiert der Prüfbericht dem Agglomerationsprogramm. Aufgrund der Kosten- und Nutzen-Analyse bzw. der Programmwirkung hat die Bundesversammlung an die vom Bund ab 2011 zur Mitfinanzierung vorgesehenen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Schaffhausen einen Beitragssatz von 40 % festgelegt. Diese 40 % entsprechen dem Höchstsatz, den der Bund ausrichtet, da keines der eingereichten Programme den maximalen Fördersatz von 50 % erreichte. Anderen Agglomerationsprogrammen werden Bundesbeiträge in der Höhe von lediglich 30 oder 35 % zugestanden, weil sie höhere Kosten verursachen und oder eine schlechtere Wirkung erzielen.

Der Bund akzeptiert vom Agglomerationsprogramm Schaffhausen, für das Ende 2007 Investitionen von rund 155 Millionen Franken beantragt wurde, beitragsberechtigte Massnahmen mit gesamten Investitionskosten von 88,26 Mio. Franken (Preisstand 2005 exkl. MWSt.). Der Bund ist bereit, daran 40 % oder 35,29 Mio. Franken beizusteuern. Die übrigen Massnahmen, die der Bund nicht

mitfinanziert, müssen als Eigenleistungen von der Agglomeration selbst übernommen werden oder sind über andere Finanzierungsinstrumente abzuwickeln.

Der weitaus grösste Teil der Massnahmen mit Investitionskosten von 84,46 Mio. Franken ist in den kommenden vier bis sechs Jahren bau- und finanzreif: Diese Massnahmen ordnet der Bund einer sogenannten A-Liste zu. Auf eine B-Liste setzt der Bund Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm, die entweder in den nächsten vier Jahren noch nicht bau- und finanzreif sind oder deren Kosten-/Nutzenverhältnis noch optimiert werden muss; sie umfassen Massnahmen mit Investitionskosten von 3,8 Millionen Franken. Der Bund plant die voraussichtlich notwendigen Mittel zur Mitfinanzierung ein, dem eidgenössischen Parlament beantragt er aber dafür noch keine Mittelfreigabe.

Die Bundesbeiträge von 40 % werden ausschliesslich für Programmkosten ausgerichtet. Zusätzliche Betriebskosten – etwa für Angebotsverdichtungen im öffentlichen Verkehr – gehen vollständig zulasten der Kantone und Gemeinden. Parallel zur Mittelfreigabe für die Agglomerationsprogramme, die vom eidgenössischen Parlament am 21. September 2010 beschlossen wurde, müssen für die einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Schaffhausen die Kostenanteile des Kantons und der betroffenen Gemeinden bewilligt werden.

4. Das Agglomerationsprogramm Schaffhausen

4.1 Situationsanalyse: Rahmenbedingungen und Annahmen

Der Ausgangszustand für das Agglomerationsprogramm Schaffhausen von 2007 war im Wesentlichen der Referenzzustand für das Jahr 2020. Der Referenzzustand 2020 besteht aus dem Ist-Zustand sowie Massnahmen, die mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit bis 2020 realisiert sind (beschlossen oder Finanzierung weitgehend gesichert). Im Einzelnen handelt es sich dabei um

- den Doppelspurausbau der DB-Linie im Klettgau
- Doppelspurabschnitte auf der SBB-Linie zwischen Eglisau und Neuhausen am Rheinflall
- den Galgenbucktunnel
- die «Miniautobahn» Andelfingen-Flurlingen auf der Nationalstrasse A4
- die Leistungssteigerung der Umfahrung Winterthur
- die Aufhebung der Bahnübergänge beim Bahnhof Wilchingen-Hallau sowie an der Zollstrasse in Neuhausen am Rheinflall
- die Hochrhein-Autobahn A98 bis Oberlauchringen.

Bei der Siedlungsentwicklung bis 2020 wird für den Referenzzustand von der Trendentwicklung gemäss dem kantonalen Verkehrsmodell ausgegangen. Laut Trendentwicklung gibt es eine Einwohner-Zunahme von 7 %, eine Stagnation bei den Beschäftigten (+1 %) und eine starke Zunahme der Personenfahrten von 20 % im Bereich Verkehr.

Neben den Mängeln bei den Bahn- und Strassenverbindungen in die Agglomerationen Winterthur und Zürich liegen die Schwachstellen innerhalb der Agglomeration Schaffhausen hauptsächlich im Agglomerationskern, also in der Stadt Schaffhausen und der unmittelbaren Umgebung, weil in diesem Bereich wegen der Topographie die Strassen und Verkehrsströme gebündelt sind.

Analysiert man den Referenzzustand 2020, zeigen sich folgende, markante Schwachstellen:

- Das Angebotsniveau ist im öffentlichen Verkehr (ÖV) in drei Bereichen ungenügend:
 1. im Fernverkehr vor allem bei der Anbindung an den Metropolitanraum Zürich;
 2. im schienengebundenen Regionalverkehr flächendeckend;
 3. bei der Feinerschliessung der stadtnah gelegenen Gemeinden Flurlingen und Feuerthalen.
- Der Bahnknoten Schaffhausen/Neuhausen ist ein Infrastruktur-Engpass.
- Das städtische Busnetz weist ungenügende Kapazitäten auf für die Umsetzung der öV-Ziele.
- Erhebliche Kapazitätsengpässe gibt es in der Schaffhauser Innenstadt und auf der A4-Stadtdurchfahrt.

- Lärm, Luft, Aufenthaltsqualität und Trennwirkung beeinflussen das Umfeld entlang der Hauptachsen im Siedlungsgebiet negativ.
- Die Stickstoff- und Feinstaubbelastungen der Luft liegen im Agglomerationskern teilweise über den zulässigen Grenzwerten. Überschritten werden sowohl die Jahresmittelgrenzwerte als auch die Kurzzeitgrenzwerte.
- Das Fuss- und Velonetz weist Lücken auf.
- Für den Veloverkehr erschwert die hügelige Topographie eine attraktive Netzbildung, vor allem in der Stadt Schaffhausen und in Neuhausen am Rheinfl.

4.2 Zielsetzungen

Insgesamt soll vom erwarteten Mehrverkehr in den kommenden Jahren die Hälfte vom öffentlichen Verkehr übernommen werden. Dieses Ziel soll mit Hilfe der Massnahmen des Agglomerationsprogramms erreicht werden. Nötig ist dafür einerseits der Ausbau des ÖV, andererseits aber auch eine Siedlungsentwicklung nach innen. Denn der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll nicht dazu führen, dass sich die Siedlungen immer weiter in die Fläche ausdehnen. Bereits überbautes Gebiet soll optimaler genutzt werden. Es ist also das Ziel, Siedlungsstrukturen zu schaffen, die sowohl möglichst wenig oder gar keinen Verkehr generieren als auch eine effiziente Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ermöglichen. Deshalb sind Verkehrs- und Siedlungsentwicklung gesamtheitlich zu betrachten.

Die Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms ergeben sich aus den übergeordneten Zielen von Bund und Kanton Schaffhausen und können für die Agglomeration wie folgt zusammengefasst werden:

- Die Siedlungsentwicklung soll nach innen erfolgen (Beispiele: intensivere Nutzung bestehender Gebäude oder Umnutzungen brachliegender Industrieareale),
- Die bestehende Verkehrsinfrastruktur soll optimiert werden - und zwar, bevor neue Infrastrukturen gebaut werden.
- In städtischen Räumen und auf den Achsen im Städtenetz soll primär der öffentliche Verkehr ausgebaut werden.
- Für den Kurzstreckenverkehr soll das Fuss- und Velonetz optimiert werden.
- Die Stadt- und Ortszentren sollen aufgewertet werden.

Das zentrale Ziel ist die Siedlungsentwicklung nach innen. Dadurch werden die Voraussetzungen für kürzere Wege und somit insgesamt für weniger Verkehr geschaffen. Dadurch werden auch die Chancen für den öffentlichen Verkehr sowie für den Fussgänger- und Veloverkehr erhöht. Mit der Siedlungsentwicklung nach innen wird auch der Siedlungsdruck auf die Landschaftsräume entschärft, die im Raum Schaffhausen eine hervorragende Qualität aufweisen. Um die Siedlungsentwicklung nach innen zu unterstützen, sollen die Stadt- und Quartierzentren aufgewertet werden.

4.3 Trägerschaft und Entstehung des Agglomerationsprogramms Schaffhausen

Der Verein Agglomeration Schaffhausen (VAS) bildet die Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm Schaffhausen. Er wurde am 22. Juni 2006 gegründet. Der Bund verlangt von jeder Agglomeration, dass sie eine Ansprechpartnerin für die Umsetzung eines Agglomerationsprogramms bezeichnen muss. Diese Trägerschaft muss die technische, rechtliche, finanzielle und politische Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms gewährleisten. Sie muss verbindlich regeln, wer die Massnahmen auslöst, umsetzt und finanziert. Die Bildung einer solchen Trägerschaft ist eine der Grundanforderungen, die der Bund an ein Agglomerationsprogramm stellt. In der Agglomeration Schaffhausen, die Kantons- und Landesgrenzen überschreitet, musste deshalb eine Trägerschaft gebildet werden, die den vielfältigen grenzüberschreitenden Beziehungen gerecht wird.

Der Verein Agglomeration Schaffhausen setzt sich aus Vollmitgliedern und assoziierten Mitgliedern zusammen.¹ Von den rund 75'000 Einwohnerinnen und Einwohnern des Kantons Schaffhausen

¹ Siehe dazu Abbildung über Vereinsgebiet und -mitglieder auf der Internetseite www.vas.sh.ch

leben rund drei Viertel innerhalb des Perimeters der Agglomeration Schaffhausen. Die Gemeinden innerhalb dieses vom Bundesamt für Statistik definierten Perimeters sind – mit einer einzigen Ausnahme (Gemeinde Laufen-Uhwiesen) – Vollmitglieder (inklusive drei Zürcher Gemeinden und Büsingen in Deutschland); zudem sind alle anderen Schaffhauser Gemeinden assoziierte Mitglieder, ebenso wie die Nachbarkantone Thurgau und Zürich, der Regionalverband Hochrhein-Bodensee, zudem die deutschen Landkreise Konstanz, Schwarzwald-Baar-Kreis und Waldshut. Wegen enger Beziehungen zur Agglomeration Schaffhausen sind zudem die drei Thurgauer Gemeinden Diesenhofen, Basadingen-Schlattigen und Schlatt ebenfalls Vollmitglieder des VAS, obwohl sie nach Definition des BFS nicht zum Agglomerationsgebiet gehören. Die VAS-Vollmitgliedschaft dieser drei Gemeinden weist durchaus auf gewisse Vorbehalte hin, die gegenüber der Agglomerationsdefinition durch das Bundesamt für Statistik bestehen. Deshalb ist der Bund daran, den Begriff der Agglomeration neu zu definieren.

Präsident des siebenköpfigen VAS-Vorstands ist der Baudirektor des Kantons Schaffhausen; die weiteren Vorstandsmitglieder sind kommunale Exekutivpolitiker aus den Städten Schaffhausen, Stein am Rhein und Diessenhofen (TG) sowie aus den Gemeinden Neuhausen am Rheinflall, Feuerthalen (ZH), Dachsen (ZH) und Büsingen (D). Einer von mehreren Arbeitsschwerpunkten ist die weitere Konkretisierung und Begleitung des Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung. Das Agglomerationsprogramm Schaffhausen wurde von einer Arbeitsgemeinschaft erarbeitet, unterstützt durch drei externe Planungsbüros. Begleitet wurde die Entwicklung des Agglomerationsprogramms vom Fachausschuss Verkehr und Siedlung des VAS. Der Fachausschuss setzte sich zusammen aus rund einem Dutzend Spezialisten der Verwaltungen von Schaffhausen, Neuhausen am Rheinflall und dem Kanton Zürich sowie aus der Zürcher Planungsgruppe Weinland, der Regionalplanungsgruppe Diessenhofen sowie dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee. Zur Aufbereitung der Siedlungsgrundlagen wurde eine separate Unterarbeitsgruppe für den Bereich Siedlung mit sieben Mitgliedern gebildet; ihr gehören Vertreter von Gemeinden, Stadt und Kanton Schaffhausen an.

4.4 Massnahmen

Damit die Ziele des Agglomerationsprogramms realisiert werden können, muss ein ganzer Katalog von Massnahmen umgesetzt werden (vgl. Anhang 1 mit Gesamtübersicht der Massnahmen aus dem Schlussbericht vom 17. Dezember 2007). Sie basieren einerseits auf den Schwachstellen, wie sie im Referenzzustand 2020 identifiziert sind, und andererseits auf den Zielsetzungen für die Agglomeration Schaffhausen, wie sie im Schlussbericht enthalten sind. Der Bund hat alle Massnahmen daraufhin überprüft, ob sie überhaupt beitragsberechtigt sind.

4.4.1 Entwicklungsschwerpunkte in der Agglomeration Schaffhausen

Mit der Festlegung von sechs Entwicklungsschwerpunkten (ESP) will das Agglomerationsprogramm Schaffhausen die Siedlungsentwicklung nach innen fördern. ESP sollen im Agglomerationschwerpunkt Schaffhausen entstehen, wo eine hohe Einwohner- und Arbeitsplatzdichte und eine qualitativ sehr gute Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel einander gegenseitig begünstigen: Diese Wechselwirkungen erleichtern und ermöglichen es, beim prognostizierten Mehrverkehr die Modalsplit-Ziele (mit einer starken Verlagerung der benutzten Verkehrsmittel vom MIV zum öV und zum LV) zu erreichen.

Entwicklungsschwerpunkte müssen sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sein: Entweder muss eine Haltestelle der Bahn im Abstand von maximal 300 Metern erreichbar sein und die Züge müssen mindestens im 15-Minutentakt verkehren. Oder die geforderte gute öV-Erschliessung kann durch eine Bushaltestelle im Abstand von 150 Metern und einem 10-Minutentakt erfüllt werden. In Entwicklungsschwerpunkten können hochwertige, zentrumsnahe Siedlungsgebiete entstehen. Voraussetzung dafür sind beispielsweise Änderungen der erlaubten Nutzungen: Nur so kann etwa der Entwicklungsschwerpunkt im SIG-Areal in Neuhausen am Rheinflall künftig kombiniert für Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit genutzt werden.

Die ESP werden mit dieser Vorlage im kantonalen Richtplan festgelegt und sind behördenverbindlich. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Gebiete:

a) ESP Mühletal, inklusive Bleiche/Diana, Stadt Schaffhausen

Durch Um- und Neunutzung des Industrieareals der ehemaligen Stahlgiesserei im vorderen Mühletal soll eine Mischnutzung mit Wohnen in zentraler Lage gefördert werden. Dafür wurden ein Rahmenplan als Grundlage für die Überbauung sowie eine Sonderzone geschaffen.

In den Arealen Bleiche/Diana beim Bahnhof Schaffhausen soll künftig eine dichte, zentrumsorientierte Mischnutzung möglich sein. Die hierfür erforderlichen Quartierpläne sind rechtskräftig und die Baubewilligungen sind bereits erteilt. Die Bauarbeiten auf dem Areal Diana sind im Gang, auf den Arealen Durachweg und Bleiche werden die Bauarbeiten voraussichtlich bald beginnen.

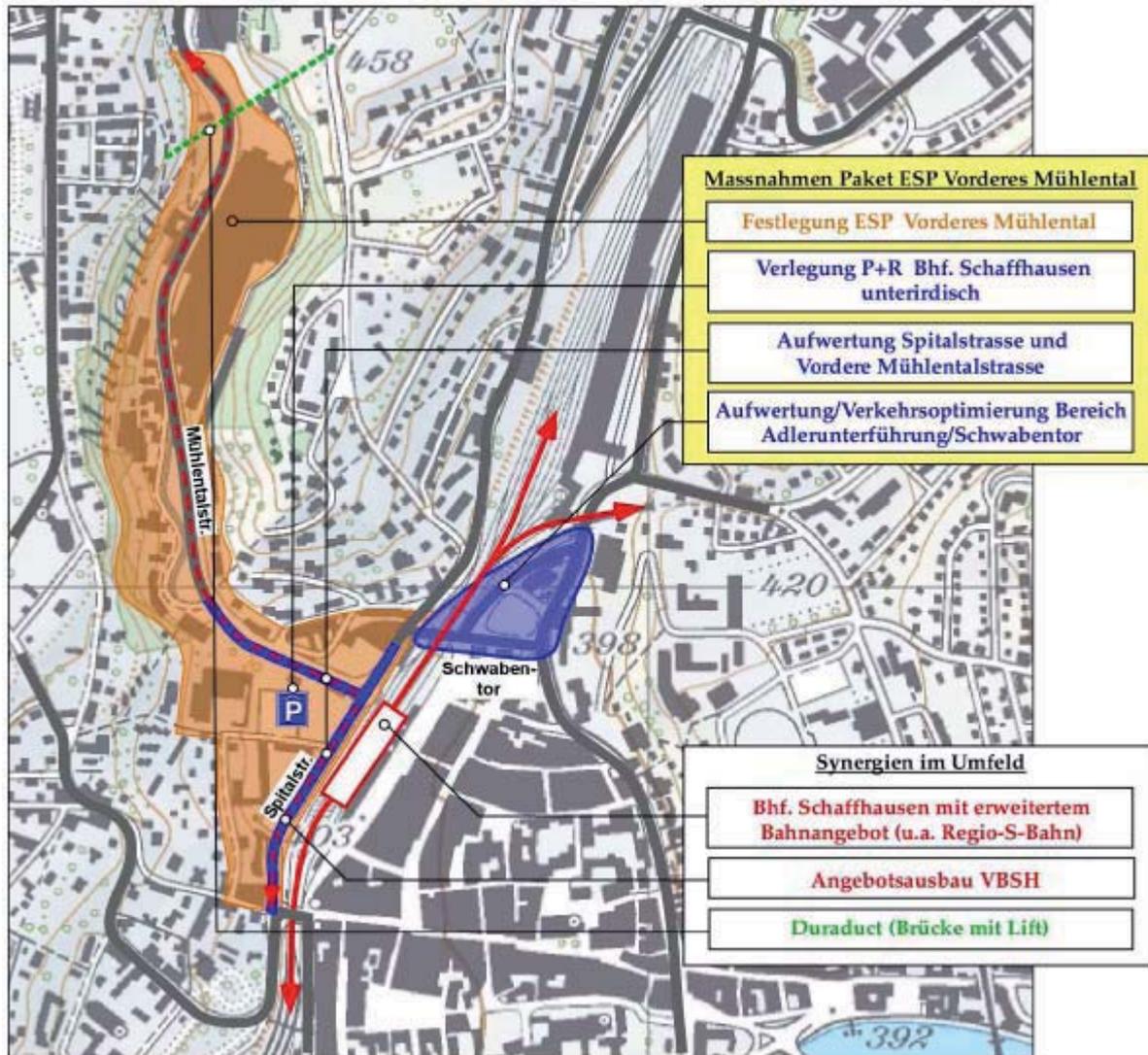


Abbildung 3 Massnahmenpaket ESP «Vorderes Mühletal»

b) ESP Herblingertal, Stadt Schaffhausen

Mit dem ESP Herblingertal sollen verschiedene verkehrsintensive Einrichtungen (VE) als Arbeitsplatz-, Einkaufs- und Freizeitschwerpunkt gefördert werden. Darüber hinaus hat dieser ESP auch den Charakter als Industriegebiet von regionaler Bedeutung und als strategische Landreserve für eine spätere Entwicklung.

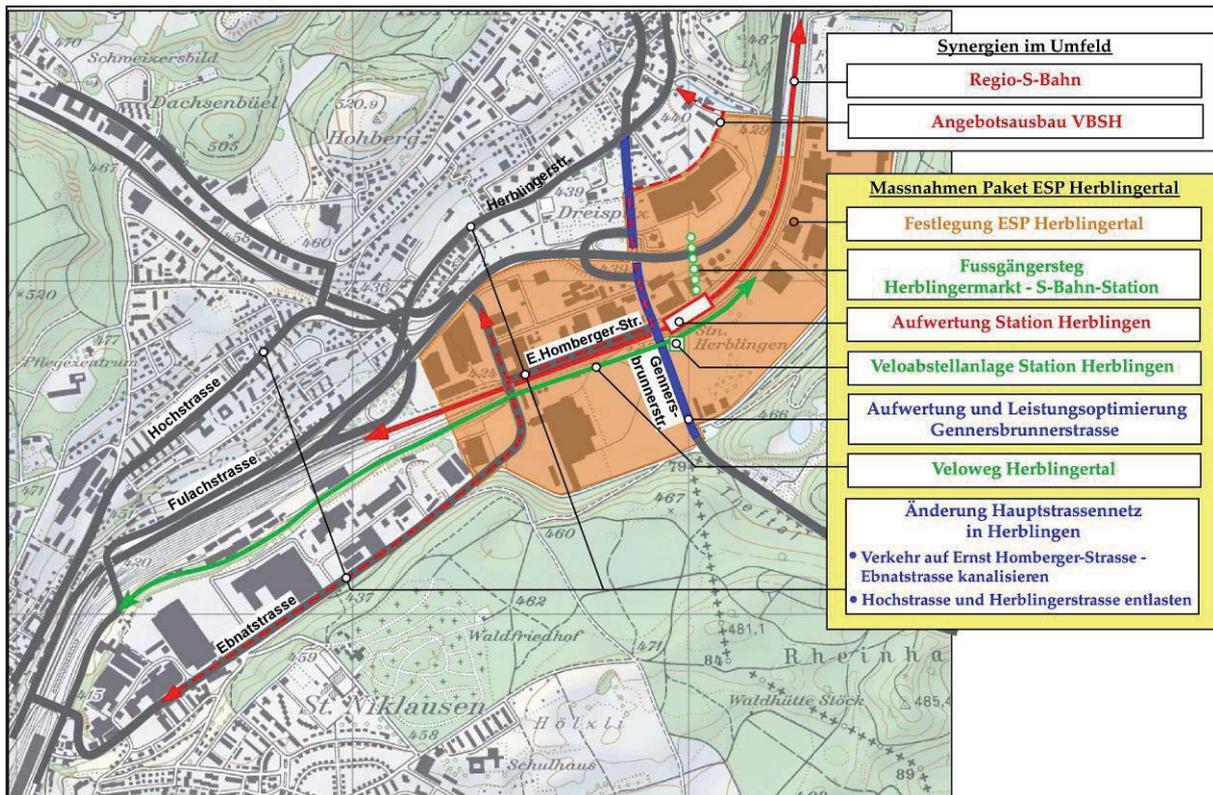


Abbildung 4 Massnahmenpaket ESP «Herblingertal»

Eine Verdichtung soll lage- und ortsgerecht gefördert werden. Teilweise sehen die Pläne auch eine flexiblere Nutzung der Industrie- und Gewerbegebiete vor, indem Dienstleistungsflächen und verkehr-intensive Einrichtungen, wie beispielsweise das neue Fussballstadion mit Mantelnutzung, zulässig werden. Synergien ergeben sich mit der S-Bahn (Aufwertung der Station Herblingen) und der Erweiterung des Busnetzes der Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH) durch Verlängerung der Buslinie Nr. 5 bis zur Station Herblingen.

c) ESP Vordere Breite, Stadt Schaffhausen

Die Umnutzung der Sportanlagen und der Familiengärten soll den ESP auf der vorderen Breite zu einem hochwertigen Wohnschwerpunkt mit öffentlicher Parkanlage nahe des Zentrums machen. Auf dem Weg dahin müssen planerische Vorarbeiten geleistet werden, welche in eine Zonenplan-Revision (Umzonungen) münden. In der Realisierung ist eine hohe Wohnqualität zu gewährleisten. Synergien ergeben sich mit dem Duraduct und einem allfälligen Angebotsausbau der VBSH-Linien. Die vollständige Realisierung des ESP bedingt eine Verlagerung des Fussballstadions sowie von drei Sportplätzen.

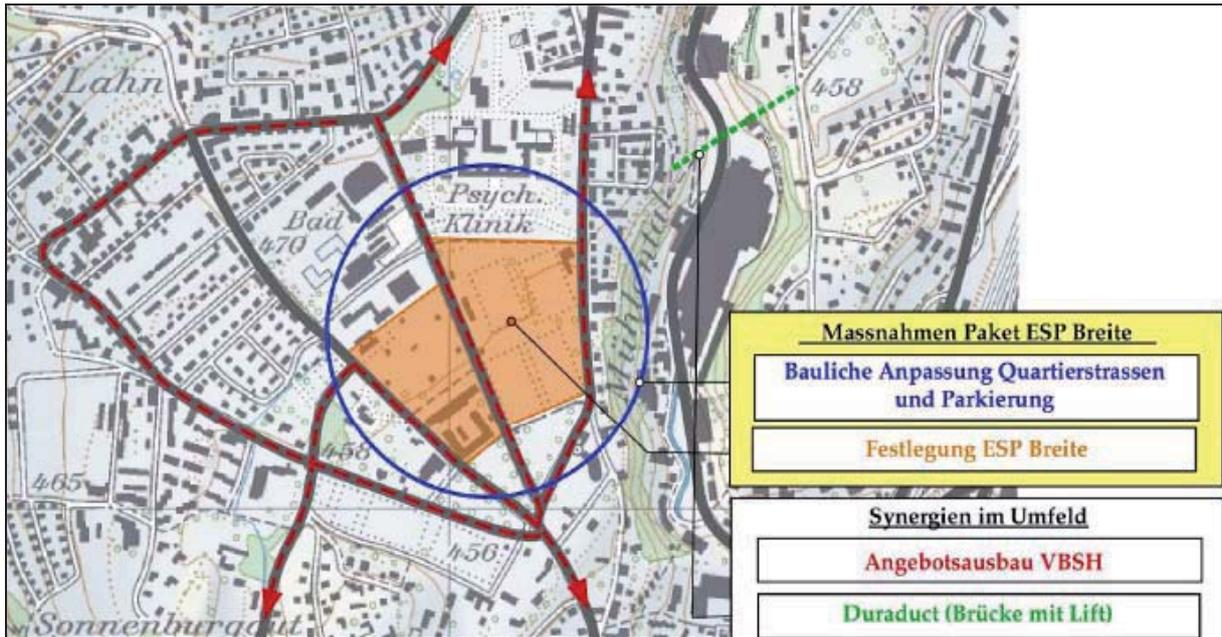


Abbildung 5 Massnahmenpaket ESP «Breite»

d) ESP SIG-Areal, Neuhausen am Rheinflall

Im SIG-Areal von Neuhausen am Rheinflall soll eine zentrumsnahe, dichte und attraktive Mischnutzung möglich werden, indem das Areal anders und verstärkt genutzt werden darf als bisher (Um- und Neunutzung). Dafür braucht es eine Gesamtplanung mit einem Leitbild und einer Anpassung der BZO und des Zonenplans, einem Richtplan sowie der Umsetzung in Sondernutzungs- und Erschliessungsplänen. Synergien innerhalb des Agglomerationsprogramms ergeben sich mit der S-Bahn und der Erweiterung des VBSH-Busnetzes.

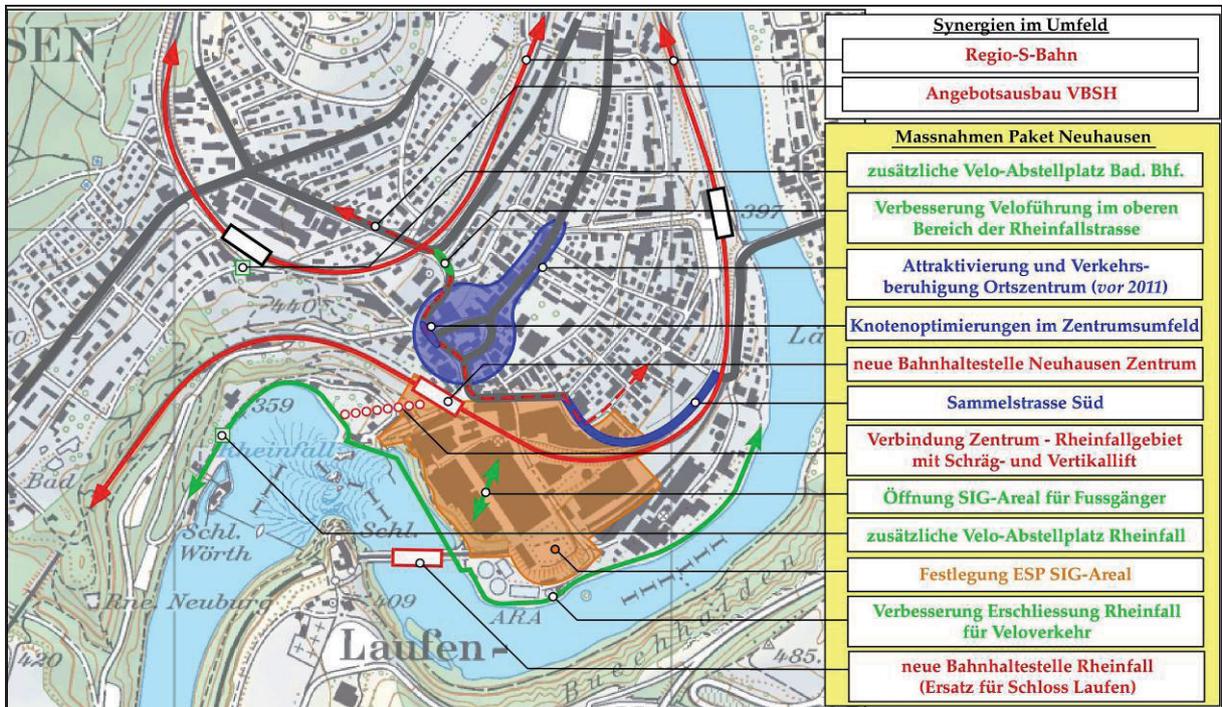


Abbildung 6 Massnahmenpaket ESP «SIG-Areal»

e) ESP Beringen

Ein Arbeitsplatzschwerpunkt (Industriezone Beringen) sowie ein Wohnschwerpunkt (Gebiet Ischlag/Im Benze) mit attraktiver ÖV-Anbindung soll mit dem ESP Beringen ermöglicht werden. Quartierplanverfahren (für das Wohngebiet), eine aktive Landpolitik der Gemeinde sowie eine BZO-Revision sind dafür nötig. Synergien ergeben sich mit der S-Bahn Schaffhausen. Die Nutzungsplanung stellt sicher, dass arbeitsplatzintensive Nutzungen im 300-Meter-Einzugsbereich der bestehenden und neu geplanten Bahnstation liegen.

f) ESP Thayngen

Ein Arbeitsplatzschwerpunkt in der Industriezone Oberes Riet/Brüel und ein Schwerpunkt mit verdichteter Mischnutzung mit Wohnen im Gebiet Bahnhof-Kreuzplatz sind die zentralen Bestandteile des ESP Thayngen, der eine attraktive Anbindung an den ÖV aufweist. Synergien ergeben sich mit dem Stationsausbau Thayngen und mit der S-Bahn Schaffhausen.

4.4.2 Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

Der VAS reichte sein Agglomerationsprogramm mit einem Massnahmenkatalog ein, dessen Realisierung 154,7 Millionen Franken gekostet hätte. Davon entfallen 77,0 Mio. Franken auf Massnahmen im Bereich ÖV, 26,4 Mio. Franken auf den Velo- und Fussverkehr und 51,3 Mio. Franken auf den MIV bzw. Strassenraum. Im Rahmen des Prüfungsverfahrens nahm der Bund Priorisierungen vor und strich dieses Programm zusammen. Vom Bund gestrichen und den sogenannten Eigenleistungen zugeschrieben (oder über andere Finanzierungsinstrumente abzuwickeln) wurden:

- Aufhebung Bahnübergänge im Klettgau
- Niveaufreie Schienenzugänge im Klettgau
- Verkehrsarme Fischerhäuser-/Rheinholdenstrasse
- Aufwertung Ortsdurchfahrt Löhningen
- Sammelstrasse Süd (ESP SIG-Areal) in Neuhausen am Rheinfall
- Aufwertung Zürcherstrasse in Feuerthalen
- Bauliche Anpassung Quartierstrassen und Parkierung im Rahmen ESP Vordere Breite in Schaffhausen
- Flankierende Massnahmen Galgenbucktunnel
- Kreuzungsstelle bei Haltestelle St. Katharinental in Diessenhofen.

Von den beantragten Investitionskosten von 154,7 Mio. Franken akzeptierte der Bund schliesslich als beitragsberechtigten Massnahmen mit gesamten Investitionskosten von 88,26 Mio. Franken. Davon entfallen 84,46 Mio. Franken auf A-Massnahmen und die restlichen 3,80 Mio. Franken auf B-Massnahmen. Bei den B-Massnahmen handelt es sich um die Aufwertung der Bachstrasse (MIV) sowie um den Munot-Lift in Schaffhausen (Bestandteil Konzept Langsamverkehr). Für die beitragsberechtigten Massnahmen müssen von den Trägerschaften (Kanton und Gemeinden) beschlussfähige, ausführungsfähige Projekte ausgearbeitet werden und ausserdem die vom Bund allenfalls notwendig werdende Vorfinanzierung des Bundesanteils geregelt werden. Massnahmen, die nicht beitragsberechtigt sind, werden im Rahmen des ordentlichen Budgetverfahrens weiterverfolgt und bearbeitet. Die Vorhaben, die vom Bund als beitragsberechtigt anerkannt werden, sind im Einzelnen in der Liste gemäss Anhang 2 aufgeführt. Der Beitragssatz des Bundes beträgt 40 %. Der Liste im Anhang 2 lässt sich auch entnehmen, welche Kostenanteile auf Kanton und Gemeinden maximal entfallen, sofern dem beiliegenden Gesetzesentwurf zugestimmt wird. Aufgrund der seit der Programmeinreichung beim Bund fortgeschrittenen Planungen haben sich allerdings die Kosten für die einzelnen Massnahmen mehr oder weniger erhöht, so dass der Bundesanteil nicht mehr 40 % beträgt. Dies bedeutet, dass die höheren Kosten ausschliesslich vom Kanton und den Gemeinden zu übernehmen sind. Umgekehrt leistet der Bund seinen Beitrag von 40 % als Höchstbeitrag, d.h. wenn eine Massnahme weniger kostet als geplant, werden nur 40 % vergütet.

a) Öffentlicher Verkehr: Schiene

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs ist der Bau und die Einführung einer S-Bahn im Agglomerationskern sowie die Verknüpfung von Regionalbahnlinien zu sog. Durchmesserlinien eine Kernmassnahme des Agglomerationsprogramms, die konkrete und markante Verbesserungen mit sich bringt.

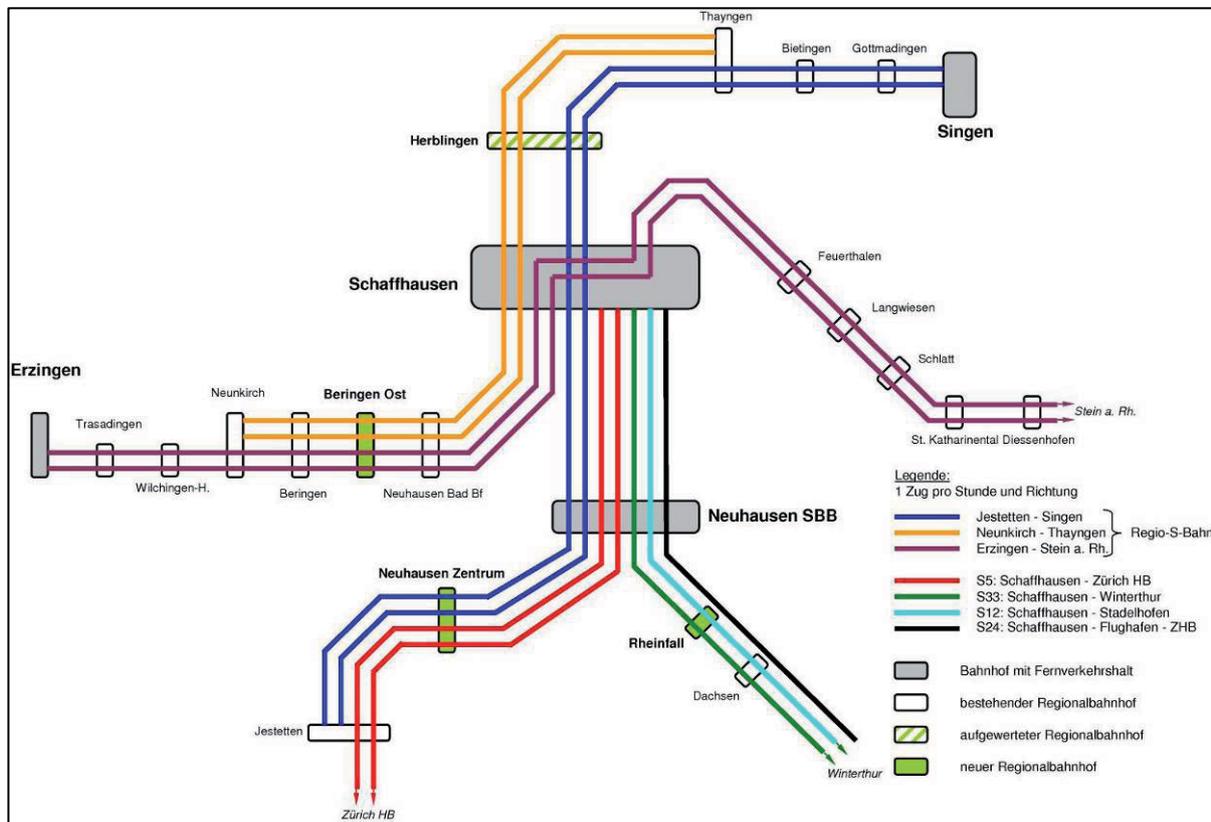


Abbildung 7 Angebots- und Linienkonzept für S-Bahn Schaffhausen gemäss Agglomerationsprogramm (Stand 2007)

Die S-Bahn-Züge sollen grundsätzlich im Halbstundentakt verkehren, das Zugsangebot wird im Agglomerationsschwerpunkt auf einen Viertelstundentakt verdichtet. Durchmesserlinien entstehen dadurch, dass etwa die Linie aus dem Klettgau auf die Seelinie nach Stein am Rhein oder Thayngen durchgebunden werden könnte oder dass die Züge aus Richtung Singen im Knoten Schaffhausen nach Jestetten weiterfahren. Die entsprechenden Vertiefungsarbeiten sind im Gange. Dies setzt die Elektrifizierung der DB-Strecke zwischen Erzingen und Schaffhausen voraus, wie sie mit dem Postulat Nr. 26 von Kantonsrätin Martina Munz vom 27. Februar 2006 verlangt wird, das der Kantonsrat am 12. Juni 2006 erheblich erklärte und mit 64 zu 0 Stimmen überwies (Ratsprotokoll 2006, S. 332). Das Postulat hat folgenden Wortlaut: «Der Regierungsrat wird eingeladen, mit den zuständigen Behörden unverzüglich Verhandlungen aufzunehmen, damit die Elektrifizierung der DB-Strecke zwischen Schaffhausen und Erzingen gleichzeitig mit dem vorgesehenen Doppelspurausbau oder unmittelbar danach erfolgen kann.»

Für den Schienenverkehr ist auch der Bau neuer Haltestellen geplant: beispielsweise im Zentrum von Neuhausen am Rheinflall zur besseren Erschliessung des Rheinflalls für den Freizeitverkehr und des Entwicklungsschwerpunkts beim SIG-Areal oder in Beringen im Zusammenhang mit baureifen Wohnzonen und dem Entwicklungsschwerpunkt im Beringerfeld oder in einer nächsten Etappe auf der Rheinbrücke der Haltepunkt Rheinflall (als Ersatz der Haltestelle Schloss Laufen, die nicht behindertengerecht ist). Die heute unattraktive Infrastruktur der Station Herblingen soll parallel zur massiven Verbesserung des Bahnangebots im Viertelstundentakt optimiert und aufgewertet werden. Dies hängt auch mit dem Entwicklungsschwerpunkt im Herblingertal zusammen, wo bekanntlich ein neues Fussballstadion geplant ist. Ebenso ist für den ESP Thayngen und den Viertelstundentakt nach Thayngen der Ausbau und die Modernisierung des Bahnhofs Thayngen

vorgesehen, der Bestandteil eines Projektes der DB ist und Teile davon im Agglomerationsprogramm als LV-Massnahme dem Bund zur Mitfinanzierung angemeldet wurden, aber dem öffentlichen Verkehr zugeordnet werden können.

Überregional soll das Angebot auf der Achse Singen-Schaffhausen-Zürich attraktiver werden: mit dem Halbstundentakt zwischen Schaffhausen und Zürich und Zügen, die mindestens einmal pro Stunde nach Singen weitergeführt werden sowie mit einer schnellen Verbindung nach Winterthur und Flughafen, wie sie seit Dezember 2006 mit der S16 besteht. Die Region Schaffhausen soll zudem besser in das Zürcher S-Bahn-Netz eingebunden werden.

Der VAS ging davon aus, dass Massnahmen in der Höhe von 71 Millionen Franken (Preisbasis 2007) Beiträge vom Bund erhalten können. Der Bund akzeptiert beim S-Bahn-Ausbau Schaffhausen Investitionskosten von 34,70 Mio. Fr. als beitragsberechtigigt; daran will er einen Beitrag von 13,88 Mio. Fr. leisten (Preisstand 2005 exkl. MWSt.). Laut Prüfbericht des Bundes ist etwa die Aufhebung von Bahnübergängen im Klettgau nicht durch den Bund mitfinanzierbar und stellt eine Aufgabe von Bahn- und Strasseneigentümer dar. Darüber hinaus ist auch die neue Haltestelle Rheinfall nicht über das Agglomerationsprogramm Schaffhausen mitfinanzierbar, weil sie im Rahmen der vierten Teilergänzungen der S-Bahn Zürich realisiert und über das Agglomerationsprogramm Zürich in einer nächsten Etappe (B-Liste) abgewickelt wird.

b) Öffentlicher Verkehr: Busangebot der Verkehrsbetriebe Schaffhausen

Das städtische Busangebot der Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH) als Bestandteil des Ortsverkehrs in Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfall wurde im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes der Stadt Schaffhausen mit der VBSH-Netzentwicklungsstudie überprüft und optimiert; sie bildet auch die Grundlage für die Massnahmen des Agglomerationsprogramms im Bereich strassengebundener öffentlicher Verkehr. Die Netzentwicklungsstudie baut auf dem bewährten 10-Minuten-Takt mit einem Radialnetz rund um den Bahnhof Schaffhausen, Durchmesserlinien am Bahnhof Schaffhausen und Umsteigemöglichkeiten zwischen allen VBSH-Linien am Bahnhof Schaffhausen auf. Folgende Optimierungsmöglichkeiten werden dabei vorgeschlagen:

- Bessere Einbindung der S-Bahn-Haltestellen in Herblingen und Neuhausen am Rheinfall ins städtische Busnetz
- Abstimmung der Transportketten Bahn-Bus
- Netzoptimierungen für die wichtigsten absehbaren Entwicklungsgebiete: in Schaffhausen Herblingertal (Arbeitsplätze), Gruben/Roggenacker (Wohnen), Breite/Hauental (Wohnen) und Mühlental (Mischnutzungen); in Neuhausen am Rheinfall Herbstacker (Wohnen) und Rundbuck (Arbeitsplätze)
- Buspriorisierung an den Lichtsignalanlagen

Diverse kleinere Infrastrukturinvestitionen für Haltestellenanpassungen, neue Haltestellen, Wendepunkte, Strassenquerschnittsanpassungen, Busbevorzugung an Lichtsignalanlagen in der Höhe von rund 8 Mio. Franken sind für die Verwirklichung dieser Netzentwicklung notwendig. Der Ausbau des Busangebotes ist von der tatsächlichen Siedlungsentwicklung abhängig. Ein Ausbau auf Vorrat ist weder geplant noch finanzierbar.

Der Bund hält in seinem Prüfbericht fest, dass das S-Bahn-System aufgrund dieser Vorschläge gut mit dem ÖV-Feinverteiler im Agglomerationskerngebiet abgestimmt ist. Dies führt insgesamt zu einer namhaften Verbesserung der Vertaktung und Vernetzung im öffentlichen Verkehr. Zudem werde die Siedlungsentwicklung nach innen durch den ÖV damit deutlich unterstützt – vor allem bei den Entwicklungsschwerpunkten (ESP), die konsequent mit dem ÖV erschlossen werden. Das mit dem Agglomerationsprogramm geplante Verkehrssystemmanagement und ein Dosiersystem mit einer Entlastung des innerstädtischen Bereichs tragen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit bei. Der Bund anerkennt die zur Umsetzung des VBSH-Liniennetzentwicklungskonzeptes notwendigen Investitionskosten von etwa 8 Millionen Franken (Preisbasis 2007) insgesamt als beitragsberechtigigt (entspricht einem Betrag von 6,75 Mio. Fr. mit Preisstand 2005 exkl. MWST.).

c) Langsamverkehr (LV): Velo- und Fussverkehr

Die Massnahmen im Bereich Langsamverkehr (LV) verteilen sich auf den Veloverkehr und den Fussverkehr. Massnahmen für den Veloverkehr sollen vor allem topographische Widerstände beseitigen, Netzlücken schliessen, Gefahrenstellen beseitigen und die Schnittstellen zwischen Veloverkehr und anderen Verkehrsmitteln etwa durch Veloabstellplätze verbessern (Intermodalität). Die Velobrücke im Mühlental mit Lift (Duraduct) ist eine zentrale Massnahme, mit deren Hilfe die ungünstigen topographischen Voraussetzungen überwunden werden können und die auch für den Fussverkehr grosse Vorteile bringt. Die Veloachse ins Herblingertal und der verbesserte Zugang zum Rheinflall stellen wesentliche Ergänzungen des Velonetzes dar. Massnahmen des Fussverkehrs sind ausschliesslich in Schaffhausen und in Neuhausen am Rheinflall vorgesehen. In Schaffhausen sind es vor allem bessere Zugänge zur optimierten S-Bahn-Station Herblingen. In Neuhausen am Rheinflall werden verschiedene Netzlücken geschlossen: vor allem soll der Zugang zum Rhein und zum Rheinflallbecken verbessert und die Netzdurchlässigkeit im Bereich des SIG-Areals erhöht werden.

Der Duraduct als Brücke mit Lift ermöglicht oder erleichtert Tangentialverbindungen im westlichen und nördlichen Stadtgebiet von Schaffhausen, wo sich Wohngebiete, Schulen, Sportanlagen, Kantonsspital, Industrie und Einkaufszentren befinden. Davon profitieren sowohl Velofahrer als auch Fussgänger. Auch für Wege aus dem Stadtzentrum und dem Entwicklungsschwerpunkt Mühlental ins Breitequartier oder zum Weinsteig ergeben sich wesentliche topographische Erleichterungen. Die Verbindung erleichtert den LV-Ziel- und Quellverkehr aus praktisch allen westlichen und nördlichen Stadtvierteln sowie aus Teilen von Neuhausen am Rheinflall.

Die bestehenden Veloachsen zwischen dem Zentrum Schaffhausen und dem Herblingertal sind suboptimal, weisen Steigungen und Umwege auf. Mit einer neuen Veloverbindung zwischen Fulaachstrasse und dem Entwicklungsschwerpunkt Herblingertal wird eine direkte, nahezu ebene Verbindung entlang der Bahnanlagen geschaffen.

Mit einem Fuss- und Velosteg am Rheinufer zwischen Bahnbrücke und Rheinflall sowie mit dem Ausbau des bestehenden Fusswegs entlang dem Rhein oberhalb der Bahnbrücke zu einem kombinierten Velo- und Fussweg kann der LV-Zugang zum Rheinflall verbessert werden.

Die vorgeschlagenen Massnahmen zur Verbesserung des Velo- und Fussverkehrs sind über das ganze Agglomerationsgebiet verteilt, mit Verdichtungen im Agglomerationskern. Die Massnahmen sind laut Prüfbericht des Bundes das Resultat einer guten Schwachstellenanalyse und tragen zur konsequenten Verbesserung des LV-Netzes bei. Durch die geplanten Massnahmen entsteht ein gutes, feinmaschiges und attraktives Wegnetz, so der Prüfbericht. Sie seien umfassend und erhöhen die Verkehrssicherheit in weiten Teilen des Agglomerationsgebiets deutlich. Zudem sind laut Prüfbericht deutliche Verlagerungseffekte zugunsten des LV zu erwarten, was Luftschadstoff- und Lärmbelastung gegenüber dem Trend massgeblich verringern helfe. Mit Priorität A spricht der Bund Massnahmen mit Investitionskosten von 14,76 Mio. Franken die Beitragsberechtigung zu.

d) Motorisierter Individualverkehr und Strassenraum

Das Agglomerationsprogramm will im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) für den Strassenraum aufgrund der Schwachstellen (überlastete Knoten und Strecken sowie Gefahrenstellen) und Zielsetzungen mit den vorgeschlagenen Massnahmen

- Kapazitätsengpässe entschärfen - vor allem in der Schaffhauser Innenstadt und auf der A4-Stadtdurchfahrt - ohne jedoch die Infrastruktur dafür massgeblich auszubauen
- Strassenräume aufwerten, insbesondere in Stadt- und Ortszentren – als Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen
- eine leistungsfähige Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte sicherstellen.

Als zentrale Randbedingung des Agglomerationsprogramms wird davon ausgegangen, dass die Kapazitätserhöhung auf der Nord-Süd-Achse bis 2020 noch nicht besteht, hingegen der Galgenbucktunnel und die A98 bis Oberlauchringen (B314) in Betrieb sind.

Die Massnahmen im Bereich MIV und Strassenraum zielen auf die verschiedenen Benutzer der Strassen ab und beeinflussen das Verkehrs- und Freizeitverhalten: Sie sollen die Verkehrsflüsse besser organisieren und optimieren, die Verkehrssicherheit erhöhen, Staus aus dem städtischen Siedlungsraum an den Siedlungsrand verlegen, Siedlungsgebiete schonen, den ÖV bevorzugen und den Umsteigeeffekt fördern. Dies kann etwa durch eine separate Busspur und Ampelsteuerungen auf staugefährdeten Strecken erreicht werden.

Konkret zählen Dosierungs- und Verkehrslenkungssysteme dazu, flankierende Massnahmen zum Galgenbucktunnel und Park+Ride-Anlagen: Solche Massnahmen betreffen den MIV, den ÖV, aber auch den Velo- und Fussverkehr. Ein Verkehrssystemmanagement und ein konsequentes Dosiersystem entlasten den innerstädtischen Bereich und tragen zur Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit des ÖV sowie zum Schutz sensibler Siedlungsbereiche bei. Ohne Massnahmen würden erhebliche Rückstaus in den Zufahrten und daraus massive Beeinträchtigungen des ÖV, Behinderungen des Veloverkehrs, Schleich- und Ausweichverkehr in die Quartiere und grosse Luftbelastungen im Stadtzentrum resultieren. Um solchen Überlastungen zu begegnen, soll der Zufluss auf den Einfallachsen sowie in den Ausfahrten grosser Parkhäuser in den Spitzenzeiten mit zehn Dosierstellen geregelt werden. Mit der Zuflussdosierung wird der Stau an den Siedlungsrand verlagert, es wird quasi ein Überlastungsschutz für das Strassennetz innerhalb des Siedlungsgebiets geschaffen.

Zudem erhöhen diese Massnahmen auch die Verkehrssicherheit. Von der Aufwertung von Strassenräumen profitieren speziell die Fussgänger und der Langsamverkehr. Die Aufwertung der Rheinuferstrasse und die Verbesserung des Rheinzugangs schaffen eine Verbindung zwischen Altstadt und Rheinufer und damit neue Erholungs- und Freizeiträume; damit werden Bereiche, die heute klar vom Strassenverkehr dominiert sind und einen relativ schlechten Erholungs- und Freizeitwert haben, für weitere Bevölkerungsgruppen erschlossen. Weil kurz- bis mittelfristig keine zweckmässige Lösung für eine Teilersatzverbindung der Rheinuferstrasse absehbar ist, die diese entlasten könnte, musste ein anderer Aufwertungsansatz gewählt werden. Dieser basiert auf der Tatsache, dass die Rheinuferstrasse mit der vorhandenen Verkehrsmenge beibehalten und Folgendes vorgeschlagen wird:

- Kanzeln, die in den Rhein hinausragen; Lärmschutz zur Rheinuferstrasse hin
- Optimierung der Spurführungen auf der Rheinuferstrasse
- zusätzliche, geschützte Fussgängerübergänge über die Rheinuferstrasse
- Verbesserung des Erscheinungsbilds der Strasse durch eine stadtgerechte Gestaltung (z.B. durch Bepflanzung und Beleuchtung).

Die Vorschläge zur Aufwertung der Rheinuferstrasse werden im weiteren Prozess unter Federführung der Stadt Schaffhausen noch konkretisiert.

Auch die Attraktivierung und Verkehrsberuhigung von Ortszentren sowie bauliche Anpassungen von innerstädtischen Bereichen oder Quartierstrassen kommen zu einem wesentlichen Teil dem Velo- und Fussverkehr zugute, erhöhen den Umsteigeeffekt und die Wohnqualität. Ergänzend dazu sollen die Gemeinden ermächtigt werden, ein Parkraummanagement einzuführen.

5. Umsetzung des Agglomerationsprogramms Schaffhausen

5.1 Leistungsvereinbarung mit dem Bund

Es ist vorgesehen, dass der Bund bzw. das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) mit dem Kanton und VAS als Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Schaffhausen bis anfangs 2011 eine Leistungsvereinbarung abschliesst. Voraussetzung dafür ist, dass die erforderlichen Richtplananpassungen für richtplanrelevante Infrastrukturvorhaben der A-Liste (Koordinationsstand Festsetzung) und der B-Liste (Koordinationsstand Zwischenergebnis) bis zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung vorgenommen sind. Auch relevante Massnahmen im Bereich Siedlung sind soweit möglich bereits bis zur

Leistungsvereinbarung im Richtplan verbindlich zu verankern. Andernfalls wird dieser Auftrag Teil der Leistungsvereinbarung selbst sein.

In der Leistungsvereinbarung weist der Bund darauf hin, dass die freigegebenen Bundesmittel für die Umsetzung der Massnahmen der A-Liste ab 2011 nur nach der vorhandenen Liquidität des Infrastrukturfonds bereitstehen. Es muss deshalb zum heutigen Zeitpunkt davon ausgegangen werden, dass einzelne Programmbestandteile von der Agglomeration vorfinanziert werden müssen. Die Leistungsvereinbarung umfasst vom Bund mitfinanzierte Strassen- und Schieneninfrastrukturmassnahmen, Eigenleistungen sowie nicht-infrastrukturelle Massnahmen der Bereiche Verkehr und Siedlung. In der Leistungsvereinbarung wird Folgendes geregelt: umzusetzende Massnahmen und Massnahmenpakete, ungefährender Zeitplan, Bundesbeitrag, Anforderungen an die Berichterstattung, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten, Anpassungsmodalitäten, Regelungen bei Nichterfüllung der Vereinbarung sowie Geltungsdauer. Einen weiteren Teil der Leistungsvereinbarungen bilden die Themen Berichterstattung sowie Grundlagen für das Wirkungs- und Finanzcontrolling. Das Bundesamt für Raumentwicklung überprüft die Einhaltung der Leistungsvereinbarungen periodisch. Alle vier Jahre wird daher die Leistungsvereinbarung überprüft und gemäss neuem Planungs- und Umsetzungsstand aktualisiert.

5.2 Finanzierungvereinbarung mit zuständigen Bundesämtern

Gestützt auf die Leistungsvereinbarung sowie das Ergebnis der Prüfung der zuständigen Behörde vereinbart das zuständige Bundesamt mit der Trägerschaft für die bau- und finanzreifen Massnahmen die Auszahlungsmodalitäten in einer Finanzierungsvereinbarung. Die Finanzierungsvereinbarungen können eingegangen werden, bevor die auf den mutmasslichen Baubeginn hin absehbare Liquiditätssituation des Infrastrukturfonds dies erlaubt. In diesen Fällen müssen sich die Trägerschaften bzw. die Kantone bereit erklären, die entsprechenden Massnahmen vorzufinanzieren. Die Rahmenbedingungen insbesondere für die Rückzahlungen werden durch den Bund festgelegt. Die zuständigen Bundesämter tragen die Verantwortung für die Begleitung der Massnahme und die Finanzkontrolle.

5.3 Weiteres Vorgehen auf Bundesebene

Das Infrastrukturfondsgesetz legt fest, dass der Bundesrat der Bundesversammlung alle vier Jahre über den Stand der Realisierung des Programms Agglomerationsverkehr berichtet und das Parlament jeweils die Mittel für die nächste Etappe freigibt. Für die Erarbeitung des Realisierungsberichts benötigt der Bund von den Agglomerationen einen Bericht über den Stand der Umsetzung (Umsetzungsbericht über den Stand der Projekte der A-, B- und C-Liste, Wirkungsanalyse, Aktualisierung der Kosten). Die Fristen, Art und Umfang der von den Agglomerationen einzureichenden Umsetzungsberichte werden vom UVEK festgelegt (dieser Prozess wiederholt sich alle vier Jahre). Derzeit kann von folgenden Fristen ausgegangen werden:

- 2010: Beschluss der eidgenössischen Räte für die Mittelfreigabe
- Anfang 2011 Abschluss der Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Agglomeration Schaffhausen für die Massnahmen der A-Liste
- Ab 2011: Beginn der 1. Etappe
- Mitte 2012: Einreichung der 30 überarbeiteten Agglomerationsprogramme inklusive erstem Umsetzungsbericht der Agglomerationen als Grundlage für die Botschaft zur Mittelfreigabe ab 2015 der Massnahmen der B-Liste

5.4 Weiteres Vorgehen auf Kantonsebene

In Ergänzung zur Beschlussfassung der eidgenössischen Räte vom 21. September 2010 für die Mittelfreigabe ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr legt der Regierungsrat mit dieser Vorlage eine erste Etappe zur Umsetzung und Kofinanzierung des Agglomerationsprogramms Schaffhausen vor. Diese Etappe beschränkt sich in einem ersten Schritt auf die erforderlichen Richtplan- und Gesetzesanpassungen sowie einen Rahmenkredit für dringliche Schieneninfrastrukturvorhaben zur Umsetzung der ersten Etappe der S-Bahn Schaffhausen. Je nach Bau- und Finanzreife sowie Kredithöhe werden dem Kantonsrat in den nächsten Jahren gestützt auf diese Vorlage sowie das Agglomerationsprogramm Schaffhausen weitere Kreditvorlagen zur Umsetzung

der einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete unterbreitet werden. Kleinere Massnahmen, insbesondere zugunsten des Langsamverkehrs, werden dem Kantonsrat auf dem ordentlichen Budgetweg zur Beschlussfassung vorgelegt. Im Gegensatz zum Vorgehen auf Bundesebene wird hiermit keine Kreditvorlage über das gesamte Programm, sondern abgestützt auf den Projektstand und die Kostengenauigkeit ein etappiertes Vorgehen vorgeschlagen. Mit diesem ersten Schritt sind insbesondere auch die Grundlagen für die weiteren Etappen zu schaffen und die dafür erforderlichen Anpassungen des Richtplans zu genehmigen.

In einem weiteren Schritt ist das Agglomerationsprogramm im Sinne einer rollenden Planung zu überarbeiten und bis Mitte 2012 erneut dem Bund für die Massnahmen der Phase B, die ab 2015 realisiert werden sollen, einzureichen.

6. Anpassung des kantonalen Richtplanes

6.1 Auftrag

Das Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700) verlangt von den Kantonen, dass der Richtplan überprüft und nötigenfalls überarbeitet wird, wenn sich die Verhältnisse geändert haben oder sich neue Aufgaben stellen (Art. 9 Abs. 2 RPG). Im Richtplan werden die raumwirksamen und regelungsbedürftigen Tätigkeiten aufgeführt und die notwendigen Koordinationsaufträge an die planenden Behörden aller Stufen erteilt. Die vorliegende Anpassung wird notwendig, um die Projekte aus dem Agglomerationsprogramm Schaffhausen im Richtplan auszuweisen. Dies ist eine zwingende Vorgabe für die Mitfinanzierung der Projekte durch den Bund. Um finanzielle Beiträge des Bundes ab 2011 zu erhalten, müssen spätestens bis zum Abschluss der entsprechenden Leistungsvereinbarung mit dem Bund, die auf Anfang 2011 vorgesehen ist, sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen im Richtplan festgehalten und dieser vom Bundesrat genehmigt sein. Die vorliegende Anpassung enthält die Projekte aus dem Agglomerationsprogramm. In der Vorlage der öffentlichen Auflage waren noch weitere Themen wie Naturgefahren, Mobilfunk und elektrische Leitungen enthalten, die in die laufende Gesamtrevision des kantonalen Richtplans integriert werden. So kann eine thematisch einheitliche Vorlage dem Kantonsrat vorgelegt werden.

6.2 Kantonale Richtplanung

6.2.1 Gliederung

Die rechtsgültige kantonale Richtplanung liegt in gebundener Form und als CD vor. Sie kann auf dem Internet unter www.raumplanung.sh.ch eingesehen werden. Die kantonale Richtplanung ist in vier Kapitel gegliedert: Einleitung, Ausgangslage (A): Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung des Kantons Schaffhausen (B); Grundlagen (C) und Richtplan (D). Die vorliegende Anpassung enthält Aussagen zum Teil C und D. Auf einen Neudruck der Richtplankarte wird aus Kostengründen verzichtet. Die lokalisierbaren Änderungen werden in einer Übersichtskarte dargestellt.

6.2.2 Kommentar zu den einzelnen Kapiteln der Anpassung des kantonalen Richtplans (vgl. Anhang 6)

C. Grundlagen

In folgenden Sachbereichen werden die Grundlagen (Teil C des Richtplans) neu formuliert oder geändert:

- Kapitel 2 «Besiedlung»: Entwicklungsschwerpunkte und verkehrsintensive Einrichtungen gemäss Agglomerationsprogramm;
- Kapitel 3 «Verkehr»: Infrastrukturmassnahmen aus Agglomerationsprogramm.

D. Richtplan

Der Richtplan besteht aus Karte und Text. Die Verbindung der Richtplangeschäfte erfolgt über die Nummerierung gemäss Grundlagen. Der Richtplantext enthält Planungsgrundsätze als richtungsweisende Festlegungen sowie Abstimmungsanweisungen konkreter Vorhaben (Richtplanbe-

schluss). In folgenden Sachbereichen wurden neue oder geänderte Richtplangeschäfte eingebracht:

- Kapitel 2 «Besiedlung»: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Vorderes Mühlental, Herblingertal und Vordere Breite in Schaffhausen sowie SIG-Areal in Neuhausen am Rheinfluss und ESP Beringen sowie ESP Thayngen; Grundsätze zu verkehrsintensiven Einrichtungen;
- Kapitel 3 «Verkehr»: Grundsatz zum öffentlichen Verkehr (ÖV) und zum Verkehrswachstum sowie zur Aufhebung der Niveauübergänge. Öffentlicher Verkehr mit neuen Haltepunkten, Perron Gleis 6 im Bahnhof Schaffhausen, Doppelspurausbau Beringen – Neunkirch – Erzingen, schienenfreie Zugänge bei den DB-Bahnhöfen Beringen, Neunkirch und Thayngen, zahlreiche Massnahmen des Langsamverkehrs gemäss Agglomerationsprogramm. Beim Strassenverkehr ist die Aufwertung der Ortsdurchfahrten Beringen, Löhningen und Siblingen enthalten.

6.3 Anpassung des Richtplans 2008: Verfahren

6.3.1 Vernehmlassung

Die Verfahren der Mitwirkung der Bevölkerung und der Information sowie Anhörung der betroffenen Verwaltungsstellen, der Gemeinden und anderer Träger raumwirksamer Aufgaben gemäss Art. 4 des Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht im Kanton Schaffhausen (Baugesetz) vom 1. Dezember 1997 (BauG) wurden durchgeführt. Der Entwurf zur Anpassung der kantonalen Richtplanung lag vom 15. September bis zum 17. November 2008 zur Anhörung öffentlich auf. Im Amtsblatt 37/2008 vom 12. September 2008 wurde auf das Anhörungsverfahren aufmerksam gemacht. Den Gemeinden im Kanton Schaffhausen und in der Nachbarschaft, den Nachbarkantonen und -regionen, den Organisationen, Verbänden und Medien wurden die Vernehmlassungsunterlagen zugestellt. Die Bevölkerung wurde durch die Medien auf die Mitwirkung aufmerksam gemacht. Innerhalb der verlängerten Vernehmlassungsfrist gingen 40 schriftliche Stellungnahmen ein: Das Planungs- und Naturschutzamt hat die Stellungnahmen ausgewertet und in einer Übersicht zusammengefasst. Im Folgenden werden die Aussagen zum Agglomerationsprogramm zusammengefasst:

Besiedlung: Bauzonen

Die ÖV-Erschliessung als Voraussetzung für neue Bauzonen wird begrüsst. Der Aufwand sollte jedoch verhältnismässig sein. Es wird zudem bemängelt, dass die Entwicklungsschwerpunkte nur im Agglomerationsperimeter liegen und die anderen Gemeinden nicht berücksichtigt werden. Die Zielsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen wird jedoch unterstützt.

Verkehr

Beim Perron zum Gleis 6 im Bahnhof Schaffhausen zeichnet sich infolge der engen Platzverhältnisse ein Koordinationsbedarf in diesem Bereich mit den SBB und der Stadt Schaffhausen ab. Bei den Kapazitätsengpässen in der Schaffhauser Innenstadt sowie auf der A4-Stadtdurchfahrt besteht nach Auffassung des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee ein Zusammenhang mit der ungelösten West-Ost-Problematik und er schlägt deshalb eine grenzüberschreitende und ergebnisoffene Machbarkeitsstudie vor. Im oberen Kantonsteil wird eine verbesserte ÖV-Erschliessung gewünscht. In Neuhausen am Rheinfluss wird bemängelt, dass die Fussgängerbrücke Rabenfluh in der Vorlage fehlt. Die Gemeinden erwarten zudem eine angemessene finanzielle Beteiligung des Kantons bei der Aufwertung der Ortsdurchfahrten.

6.3.2 Vorprüfung durch den Bund

Während des Anhörungsverfahrens vom 15. September bis zum 17. November 2008 unterzog das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) den Entwurf zur Anpassung der kantonalen Richtplanung einer formellen Vorprüfung. Der Vorprüfungsbericht wurde dem Baudepartement am 19. Dezember 2008 zugestellt. Darin nimmt das ARE, in zusammengefasster Form hier dargestellt, wie folgt Stellung:

Besiedlung

Die in der Anpassung 2008 enthaltenen Massnahmen werden als wichtige strategische Massnahmen zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen angesehen. Das ARE erachtet die vorgeschlagenen Mindestanforderungen an die ÖV-Erschliessung für Neueinzonungen als eine wichtige flankierende Massnahme. Im Rahmen der Gesamtrevision ist zu prüfen, welche weiteren Festlegungen zur Siedlungsbegrenzung nötig sind. Der Umnutzung von Brachen ist dabei vermehrt Beachtung zu schenken. Die Anforderungen an die verkehrsintensiven Einrichtungen sind noch zu allgemein. Entweder sind die Standorte selbst oder genügend gute Kriterien für die Standortwahl festzulegen.

Verkehr

Der Koordinationsstand «Festsetzung» muss bei verschiedenen Verkehrsmassnahmen zuhanden der Genehmigung nachgewiesen werden. Es handelt sich dabei um die Haltepunkte Neuhausen Zentrum, Verlegung der Haltestelle Schloss Laufen auf die Rheinfallbrücke, Doppelspurausbau Beringen – Neunkirch – Erzingen.

6.3.3 Ergänzte Anpassung 2008

Die gemäss öffentlicher Auflage und Vorprüfung durch den Bund ergänzten Anpassungen der Richtplanung wurden vom Regierungsrat am 26. Oktober 2010 beschlossen. Diese Anpassungen werden dem Kantonsrat nun zur Genehmigung vorgelegt (vgl. Anhang 6). Bei einigen Infrastrukturprojekten aus dem Agglomerationsprogramm sind noch Abklärungen im Gang. Angesichts des engen Zeitplanes ist es unabdingbar, dass das Richtplangenehmigungsverfahren läuft. Aus diesem Grund wurde die Vorlage dem Bund im August 2010 zur Genehmigung eingereicht, vorbehaltlich der Genehmigung durch den Kantonsrat. An den Projekten selbst wird sich nichts ändern, jedoch die Konkretisierung der Vorhaben (zeitlich und inhaltlich) wird im Laufe des Jahres 2010 noch fortschreiten, um eine Festsetzung im Richtplan zu ermöglichen.

7. Kosten und Finanzierung

7.1 Programmkosten und Bundesbeteiligung

Die Finanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen ist eine der vier Aufgaben des Bundes, die über den Infrastrukturfonds finanziert werden. Die vom Bund zur Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds akzeptierten Massnahmen der A-Liste gemäss Anhang 2 für den Agglomerationsverkehr Schaffhausen mit vorgesehenem Baubeginn zwischen 2011 und 2014 wurden bei der Einreichung des Agglomerationsprogramms Ende 2007 auf total 109 Mio. Franken geschätzt und haben eine Kostengenauigkeit von $\pm 50\%$. Der Bund hat diese Werte genommen und auf den Preisstand von Oktober 2005 umgerechnet sowie die Mehrwertsteuer abgezogen, damit die Vergleichbarkeit mit den Vorgaben und Beschlüssen des Bundes gegeben ist. Von den beantragten Investitionskosten akzeptierte der Bund schliesslich auf dieser Basis einen Betrag von 84,46 Mio. Franken, an dem er sich mit 40 % beteiligt, was einem Bundesbeitrag von 33,78 Mio. Franken entspricht. Dieser Höchstbetrag setzt sich zusammen aus den Höchstbeträgen der einzelnen Vorhaben gemäss der A-Liste im Anhang und der vom Bund zur Unterstützung vorgesehenen Massnahmen. Die einzelnen Beiträge sind demnach Höchstbeiträge und können jeweils nur für die bezeichneten Projekte verwendet werden. Allfällige Mehrkosten gehen zu Lasten der Agglomeration beziehungsweise deren Trägerschaften. Zeitpunkt und Umfang der durch den Bund einzugehenden Verpflichtungen richten sich nach den im Infrastrukturfonds verfügbaren Mitteln. Da sich der Fonds gemäss Art. 9 Abs. 1 IFG nicht verschulden darf, müssen die Ausgaben des Fonds derart ausgestaltet sein, dass die Liquidität des Fonds jederzeit einen positiven Saldo aufweist. Infolgedessen muss eine Vorfinanzierung einzelner Bundesanteile offen bleiben und sind deshalb Bruttokredite oder Darlehen zur Kofinanzierung durch die Trägerschaften vorzusehen.

Die weitere Bearbeitung seit 2007 und die verbesserte Kostengenauigkeit einzelner Projekte haben gezeigt, dass die vom Bund zur Mitfinanzierung akzeptierten Massnahmen mit einem Investiti-

onsvolumen von total 109 Mio. Franken teilweise teurer geworden sind und zwischenzeitlich mit Investitionskosten von total 135,4 Mio. Franken gerechnet werden muss. Eine wesentliche Kostensteigerung ist insbesondere bei der Elektrifizierung der DB-Strecke zwischen Schaffhausen und Erzingen zu verzeichnen, die auf die neue Infrastruktur und den Doppelspurausbau der DB zwischen Beringen und Erzingen auszurichten ist.

7.2 Kostenbeteiligung von Kanton und Gemeinden

Unter Berücksichtigung, dass der vom Bund vorgesehene Betrag von 33,78 Mio. Franken als Höchstbetrag beschlossen wird, ist zur Umsetzung der vom Bund mitfinanzierten Massnahmen und des Agglomerationsprogramms eine Kofinanzierung durch die Körperschaften der Agglomeration Schaffhausen von rund 100 Mio. Franken erforderlich, die sich auf die nächsten vier bis acht Jahre verteilen. Es ist vorgesehen, die einzelnen Kredittranchen je nach Höhe sowie Bau- und Finanzreife der Projekte in einzelnen Etappen freizugeben bzw. Parlament und Volk zum Beschluss vorzulegen. Eine erste Etappe für dringende und baureife Projekte wird mit dieser Vorlage für die Umsetzung der S-Bahn Schaffhausen zur Beschlussfassung unterbreitet. Weitere Kreditvorlagen sind in Vorbereitung und werden dem Kantonsrat zu gegebener Zeit nachgereicht. Andere Massnahmen wiederum - etwa zur Förderung des Langsamverkehrs - werden dem Kantonsrat auf Grund ihrer Kredithöhe in den nächsten Jahren auf dem ordentlichen Budgetweg zur Beschlussfassung vorgelegt.

Zwischen Regierungsrat sowie dem Stadtrat Schaffhausen und den Exekutiven der betroffenen Gemeinden herrscht Einigkeit über die Finanzierung: Bei den Massnahmen zur Elektrifizierung der DB-Strecke Schaffhausen - Erzingen und für das Wendegleis in Jestetten wird keine Kofinanzierung durch die Gemeinden angewendet; bei allen anderen Massnahmen ist es ein gangbarer Weg, nach Abzug der Bundesbeiträge die Kosten je hälftig zwischen Kanton und Gemeinde aufzuteilen, um das Programm integral und rasch umzusetzen. Denn durch eine integrale und rasche Umsetzung erwachsen auch den einzelnen Standortgemeinden erhebliche Vorteile. Die betreffenden Gemeinden haben sich daher auf Grund einer speziellen und neuen Rechtsgrundlage für das Agglomerationsprogramm - nach Abzug der Drittbeiträge - mit 50 % an den entsprechenden Investitionsbeiträgen zu beteiligen (vgl. auch unten, Ziff. 7.5). Der Kreditbeschluss für die kantonalen Investitionsbeiträge untersteht lediglich der kantonalen Volksabstimmung (vgl. auch unten, Ziff. 8.1). Separate Volksabstimmungen bei den betreffenden Gemeinden entfallen, da es sich beim Gemeindeanteil mit der neuen Gesetzesgrundlage um gebundene Ausgaben handelt. Umgekehrt beteiligt sich der Kanton an sämtlichen Massnahmen der Gemeinden im Rahmen des Agglomerationsprogramms ebenfalls mit 50 %.

7.3 Rahmenkredit für den Bau der 1. Etappe der S-Bahn Schaffhausen

Zur Förderung der Entwicklungsschwerpunkte und zwecks Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie zur Einführung der S-Bahn-Schaffhausen ist ein erstes Massnahmenpaket erforderlich, das mit bereits beschlossenen oder sich im Bau befindenden Massnahmen zu koordinieren ist.

7.3.1 Elektrifizierung Schaffhausen - Erzingen (- Basel)

Sowohl im Rahmen der Orientierungsvorlage vom 16. August 2005 (Amtsdruckschrift 05-68) als auch der entsprechenden Kreditvorlage vom 31. März 2009 (Amtsdruckschrift 09-29) über das neue Bahn- und Buskonzept sowie die Aufhebung der Bahnübergänge im Klettgau war die Elektrifizierung der DB-Strecke im Klettgau bereits Gegenstand der parlamentarischen Beratungen. Die Kreditvorlage vom 31. März 2009 äussert sich dazu wie folgt: «Zudem ist die Strecke zwischen Erzingen und Schaffhausen bei einem durchgehenden Doppelspurausbau zu elektrifizieren. Heute werden auf dieser Strecke Dieselfahrzeuge eingesetzt. Aus betrieblichen, wirtschaftlichen aber auch umweltpolitischen Überlegungen ist eine Elektrifizierung dieser Strecke von grossem Interesse und vom Kantonsrat mit dem Postulat Nr. 26 am 12. Juni 2006 einstimmig befürwortet worden. Gerade im Hinblick auf einen S-Bahn-ähnlichen Betrieb in der Region Schaffhausen (Stadtbahn) mit neuen, durchgebundenen Linien (etwa zwischen Stein am Rhein und Erzingen) oder anderen Linienverknüpfungen oder -verlängerungen bietet eine Elektrifizierung längerfristig wesentliche Vorteile und zahlreiche Entwicklungsmöglichkeiten. Die Elektrifizierung ist Bestandteil des Agglo-

merationsprogramms Schaffhausen plus. Der entsprechende Kreditbeschluss wird dem Kantonsrat zu gegebener Zeit zusammen mit weiteren Vorhaben des Agglomerationsverkehrs separat zum Entscheid unterbreitet.»

Zwischenzeitlich liegt das Vorprojekt für die Elektrifizierung vor. Aufgrund des Vorprojektes von Ende 2009 ist mit Kosten von umgerechnet 35 Mio. Franken zu rechnen, damit die Strecke für den zweigleisigen Betrieb zwischen Erzingen und Schaffhausen vollständig elektrifiziert werden kann. Zur Ermöglichung eines flexiblen Fahrzeugeinsatzes ist die deutsche Oberleitungsbauf orm mit Schweizer Fahrleitung (Zickzack nach SBB-Norm von 20 cm) vorgesehen. Das Plangenehmigungsverfahren (Baubewilligungsverfahren) soll von der DB zusammen mit dem Doppelspurausbau noch in diesem Jahr eingeleitet werden, damit beim parallelen Bau von Doppelspur und Fahrleitung Synergien genutzt und Kosten gespart werden können. Die Inbetriebnahme ist auf 2012/13 vorgesehen. Eine Beteiligung der Gemeinden ist für die Elektrifizierung nach den geltenden Bestimmungen nicht vorgesehen und sie ist deshalb allein von Bund und Kanton Schaffhausen zu finanzieren. Ebenso kann aus den bestehenden Staatsverträgen für diese Strecke keine Verpflichtung für die deutsche Seite abgeleitet werden, weil der Betrieb grundsätzlich auch mit Dieselfahrzeugen fahrbar ist. Im Gegensatz dazu wird der Doppelspurausbau gestützt auf die Staatsverträge vollständig von deutscher Seite finanziert, weil sonst das bereits beschlossene Bahn- und Buskonzept im Klettgau auf der bestehenden Infrastruktur nicht fahrbar wäre. Für den Doppelspurausbau zwischen Erzingen und Beringen stehen der DB vom Bundesverkehrsministerium insgesamt 53 Mio. € zur Verfügung, die vertraglich zugesichert sind, der Baubeginn aber bis 2013 erfolgen muss, weil dann die Laufzeit der bestehenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen deutschem Bund und DB endet.

Darüber hinaus läuft 2016 der bestehende Verkehrsvertrag zwischen Baden-Württemberg und der DB für das Verkehrsangebot zwischen Schaffhausen und Basel aus. Es ist die Absicht der betroffenen Körperschaften, die Hochrheinstrecke nach Basel bis dahin vollständig zu elektrifizieren und den Betrieb neu zu vergeben. In diesem Sinne stellt die Elektrifizierung zwischen Erzingen und Schaffhausen auch eine erste Etappe zur Elektrifizierung der gesamten Hochrheinstrecke dar und kann als Interessenbeitrag des Kantons Schaffhausen für ein zukunftsgerichtetes Bahnangebot nach Basel mit halbstündlichen Verbindungen, schweizerischen Tarifen und modernem Rollmaterial aufgefasst werden.

7.3.2 Ausbau Bahnhof Schaffhausen

Im Zusammenhang mit dem Halbstundentakt im Klettgau sowie zwischen Zürich und Schaffhausen und den damit verbundenen neuen Fahrlagen der Züge im Zulauf zum Bahnhof Schaffhausen muss der Bahnhof Schaffhausen um ein zusätzliches Perron am bestehenden Gleis 6 entlang der Spitalstrasse samt neuer Weichenverbindung und neuen Perronzugängen ausgebaut und erweitert werden. Da sich die Züge ab 2013 aus praktisch allen Himmelsrichtungen zu den Minuten 15 und 45 im Bahnhof Schaffhausen treffen werden und dort einen vollwertigen Anschlussknoten mit kurzen Übergangszeiten bilden (Drehscheibe mit Rendez-vous-Prinzip analog städtische und regionale Busbetriebe) reichen die bestehenden Gleis- und Perronanlagen nicht mehr aus, um sämtliche Züge gleichzeitig mit gegenseitigen Anschlussmöglichkeiten im Bahnhof Schaffhausen abzuwickeln.

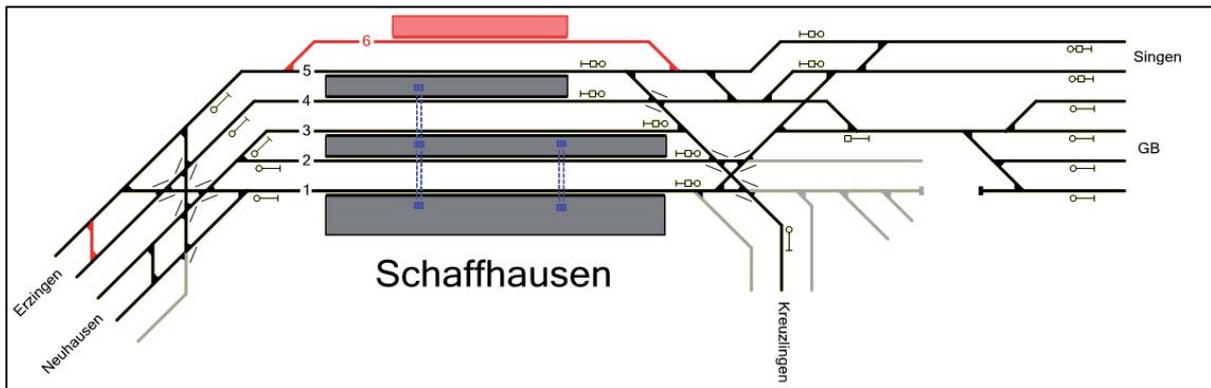


Abbildung 8 Ausbau Bahnhof Schaffhausen mit Perron am Gleis 6 und neuer Weichenverbindung nach Erzingen

Zu diesem Zweck haben die SBB im Auftrag des Kantons Schaffhausen bis Ende 2009 ein Vorprojekt erarbeitet, das bei einer Kostengenauigkeit von $\pm 20\%$ einen Investitionsbeitrag von 9,7 Mio. Franken vorsieht. Das Plangenehmigungsverfahren wird noch in diesem Jahr eingeleitet und die Inbetriebnahme ist auf Ende 2012 vorgesehen. Nach Abzug der Beiträge von Bund und Dritten (insbesondere DB wegen Gemeinschaftsbahnhof) ist eine je hälftige Aufteilung der Kosten zwischen Kanton und Stadt Schaffhausen vorgesehen.

7.3.3 Ausbau Bahnhof Thayngen

Im Zusammenhang mit dem neuen Stellwerk in Thayngen, dem auch der Streckenabschnitt der DB im Klettgau betrieblich angeschlossen werden soll, muss der Bahnhof Thayngen modernisiert und ausgebaut werden. Nebst schienenfreien Perronzugängen, dem behindertengerechten Ausbau und Perronverlängerungen für die S-Bahn ist auch die Verlängerung der geplanten Personenunterführung nach Süden ins Industrieareal geplant, das zum Entwicklungsschwerpunkt Thayngen gehört. Der verbesserte Zugang zum Bahnhof Thayngen für den Velo- und Fussverkehr ist als Langsamverkehrsmassnahme (Massnahmen Nr. 54 und 55) im Agglomerationsprogramm enthalten, dient aber in erster Linie den Benutzern des öffentlichen Verkehrs und wird deshalb zusammen mit dem Ausbau des Bahnhofs in die weitere Planung einbezogen.

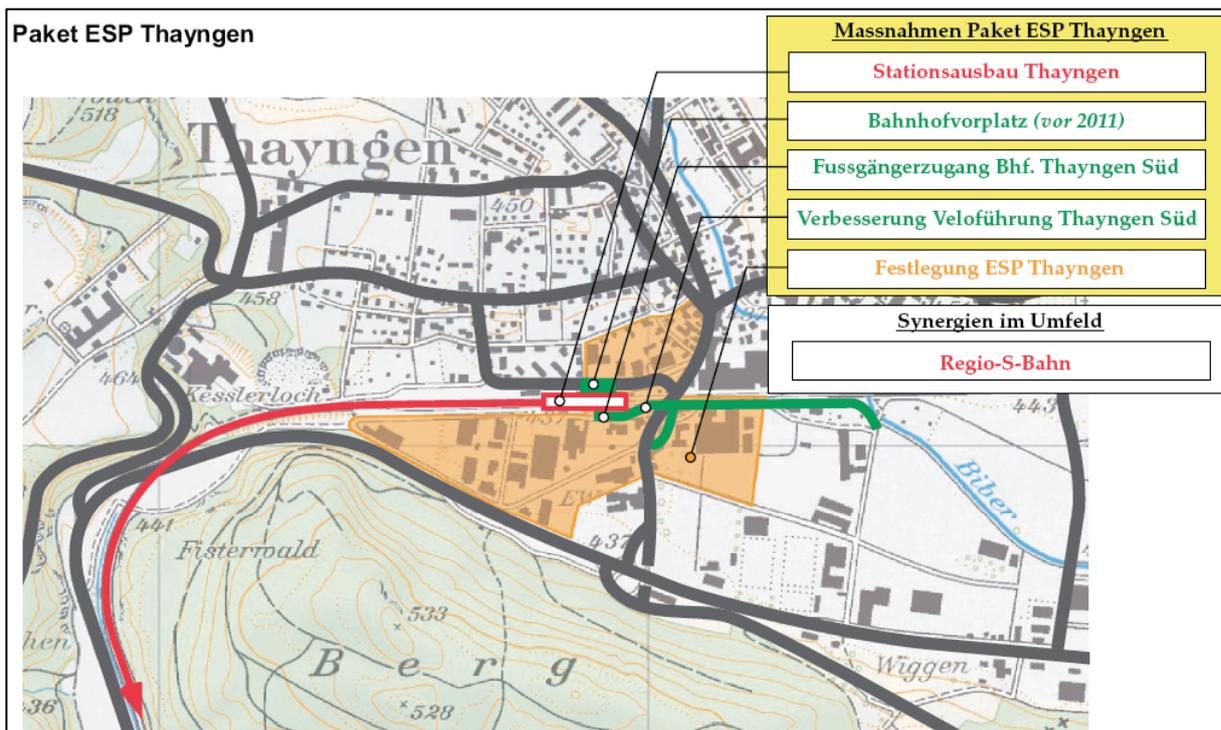


Abbildung 9 Massnahmenpaket ESP «Thayngen»

Bahnhaltestelle durch die bestehende Unterführung «im Bömmlacker», die von der DB erst kürzlich erneuert wurde.

Das Vorprojekt aus dem Jahre 2008 sieht bei einer Kostengenauigkeit von $\pm 20\%$ Kosten von insgesamt 6,2 Mio. Franken vor und wird vom Bund aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert. Der nach Abzug des Bundesanteils verbleibende Restbetrag soll zwischen Kanton und der Gemeinde Beringen gemäss den Finanzierungsgrundsätzen für die übrigen Agglomerationsprojekte je zur Hälfte übernommen werden. Um Synergien mit dem geplanten Doppelspurausbau der DB und der Elektrifizierung zu nutzen, soll das Plangenehmigungsverfahren zusammen mit den übrigen Massnahmen der DB noch in diesem Jahr eingeleitet werden. Die Inbetriebnahme ist im Zuge der Elektrifizierung vorzunehmen, weshalb der Kreditbeschluss bereits mit dieser Vorlage unterbreitet wird. Damit wäre eine Inbetriebnahme auf 2012/13 denkbar und grundsätzlich möglich.

Um den Grundsätzen der Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu entsprechen, ist diese Haltestelle vor allem für den ESP Beringen von zentraler Bedeutung.

7.4 Vorfinanzierung der Bundesbeteiligung

Bereits verschiedentlich wurde darauf hingewiesen, dass die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme damit rechnen müssen, dass sie einzelne Beiträge des Bundes aufgrund der fehlenden Liquidität des Infrastrukturfonds vorfinanzieren müssen, unabhängig davon, dass die Eidgenössischen Räte im Zuge der Beratungen zur Botschaft des Bundesrates in diesem Jahr eine ausserordentliche Einlage von 850 Millionen Franken aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) beschlossen haben.

Aus diesem Grund ist die Finanzierung der einzelnen Projekte unabhängig davon sicherzustellen und es sind die nötigen Grundlagen zu schaffen, damit die Vorhaben rechtzeitig umgesetzt werden können, gegebenenfalls auch mittels Vorfinanzierung des Bundesanteils. Da es sich beim beigefügten Kreditbeschluss ausschliesslich um Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs handelt, kann eine solche Vorfinanzierung unter gewissen Voraussetzungen auch über ein Darlehen an die Bahninfrastrukturbetreiber erfolgen. Zu diesem Zweck soll das GöV entsprechend angepasst werden und der Kantonsrat die Möglichkeit erhalten, innert nützlicher Frist und in eigener Kompetenz solche Darlehen bis zu einem Betrag von 15 Mio. Franken zu gewähren, die im Zusammenhang mit Vorhaben des öffentlichen Verkehrs zu leisten wären. In welchem Umfang allenfalls solche - auch zinslose - Darlehen erforderlich werden, kann zum heutigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden; dies ist abhängig von der Liquidität des Infrastrukturfonds des Bundes. Aus diesem Grund sind auch die finanziellen Folgen der Vorfinanzierung nicht restlos absehbar. Es versteht sich aber von selbst, dass der Regierungsrat den Kantonsrat in solchen Fragen rechtzeitig einbeziehen wird.

Da die Beiträge des Bundes gemäss Art. 17b MinVG (SR 725.116.2) zudem an die Kantone zuhanden der Trägerschaften ausgerichtet werden, ist es aus Gründen der Bewirtschaftung des Darlehens und der Abrechnung gegenüber dem Bund angezeigt, dass der Kanton allein die Vorfinanzierung der Bundesbeteiligung bei Bedarf sicherstellt, auch für die Gemeinden.

7.5 Finanzielle Auswirkungen

Der Rahmenkredit von 55 Millionen Franken für den Bau von Infrastrukturvorhaben für eine 1. Etappe der S-Bahn Schaffhausen beinhaltet mehrere zu einem Programm zusammengefasste Einzelmassnahmen zur Verbesserung der Bahninfrastruktur. Er ist Bestandteil der Investitionsrechnung und stellt einen Maximalbetrag dar, der sich um die Beiträge des Bundes, der Gemeinden und allfälliger Dritter (z.B. Anteile der Bahninfrastrukturbetreiber) reduziert. Aus heutiger Sicht ergeben sich für den Kanton Schaffhausen für eine 1. Etappe der S-Bahn Schaffhausen somit Netto-Investitionskosten von maximal Fr. 37,69 Mio. Franken (55 Mio. Franken minus 10,14 Mio. Franken Bundesbeiträge, minus 7,17 Mio. Franken Gemeindebeiträge). Dieser Betrag reduziert sich zusätzlich um allfällige Beiträge der Bahninfrastrukturbetreiber, die noch zu verhandeln sind.

Der Finanzplan 2010-2013 weist für die Jahre ab 2011 Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr von sieben bis zehn Millionen Franken pro Jahr aus. Bezogen auf einen Realisierungszeitraum von gut vier Jahren bis zum Abschluss der Projektabrechnungen steht der Betrag für die 1. Etappe der S-Bahn Schaffhausen im Einklang mit dem aktuellen Finanzplan.

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

Im Gegensatz dazu haben sich Kanton und Gemeinden an den zusätzlichen Betriebskosten für die S-Bahn Schaffhausen zu beteiligen. In der Volksabstimmung vom 27. September 2009 haben die Stimmberechtigten für den Angebotsausbau im Klettgau einen jährlichen Staatsbeitrag von total 1,6 Millionen Franken bewilligt. Unter Berücksichtigung einer Mitbeteiligung des Bundes im Rahmen der bestehenden Verbundaufgabe für den Regionalverkehr und den geltenden Bundesbestimmungen dürfte dieser Betrag ausreichen, um die gewünschten Angebotsverdichtungen auf der DB-Linie realisieren zu können. Dies auch vor dem Hintergrund, dass sich mit den angestrebten Infrastrukturverbesserungen im Klettgau ein wirtschaftliches Betriebskonzept mit wenig Stillstandszeiten der Fahrzeuge und optimierten Fahrzeugumläufen realisieren lässt. Zudem steht der Kanton in Verhandlungen mit Baden-Württemberg über eine verstärkte Beteiligung von deutscher Seite am Verkehrsangebot auf der DB-Linie nach Thayngen und Singen, die sich aus den geltenden Staatsverträgen und dem Gebot der Gleichbehandlung nach Auffassung des Regierungsrates ableiten lässt. Damit sollte es möglich sein, das angestrebte Angebotskonzept auf der Ost-West-Achse (Halbstundentakt zwischen Erzingen-Schaffhausen-Thayngen sowie Viertelstundentakt in Berufsverkehrszeiten zwischen Neunkirch, Schaffhausen und Thayngen) sicherzustellen.

Für die Verzinsung und Abschreibung der Nettoinvestition von 37,69 Mio. Franken bei einem angenommenen Zinssatz von 3 % wird die Laufende Rechnung pro Jahr mit 2,096 Mio. Franken wiederkehrend belastet. Dazu kommen die Verzinsung allfälliger Vorfinanzierungen sowie die Zinsen während der Bauphase. Dem gegenüber steht der volkswirtschaftliche Nutzen der S-Bahn Schaffhausen sowie der - auch vom Bund attestierte - hohe Wirkungsgrad des Agglomerationsprogramms.

8. Rechtliche Aspekte

8.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit

Angesichts der grossen Bedeutung von Raumplanung und Verkehr in der heutigen Gesellschaft sind die Aufgaben von Kanton und Gemeinden in der Kantonsverfassung (KV) vom 17. Juni 2002 verankert. Kanton und Gemeinden sorgen für eine geordnete Besiedlung des Kantonsgebietes, für eine zweckmässige und haushälterische Nutzung des Bodens und für den Schutz der Landschaft. Sie erlassen dazu Bau-, Schutz- und Gestaltungsvorschriften für eine menschenfreundliche und umweltgerechte Bebauung (Art. 82 KV). Beim Verkehr müssen Kanton und Gemeinden für eine sichere, zweckmässige und umweltschonende Verkehrsanordnung für alle am Verkehr Teilnehmenden sorgen. Sie haben dabei insbesondere auf eine möglichst umweltverträgliche Bewältigung des Verkehrsaufkommens hinzuwirken und fördern das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel (Art. 83 KV). Das Agglomerationsprogramm Schaffhausen und die vorliegende Vorlage kommen diesem Auftrag zweifelsohne nach und setzen neue Massstäbe zur Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Das Gesetz über den Finanzhaushalt des Kantons und der Gemeinden vom 26. Juni 1989 (Finanzhaushaltgesetz; SHR 611.100) sieht in Art. 28a vor, dass Objektkredite oder Rahmenkredite in Form von Verpflichtungskrediten beschlossen werden können. Der Rahmenkredit gibt die Ermächtigung, für mehrere in einem Programm zusammengefasste Einzelvorhaben bis zum bewilligten Betrag Verpflichtungen einzugehen. Ebenso kann der Kanton gemäss Art. 30a FHG in den

vom Bundesrecht bezeichneten Sachgebieten Programmvereinbarungen mit dem Bund abschliessen, welche die zu erreichenden Ziele festlegen und die Beitragsleistungen des Bundes regeln. Das Programm Agglomerationsverkehr des Bundes zählt zu diesen Sachgebieten. Da es sich im vorliegenden Fall nicht um gebundene Ausgaben handelt, untersteht der beabsichtigte Rahmenkredit gestützt auf Art. 32 lit. e der Kantonsverfassung obligatorisch der Volksabstimmung.

Mit der vorliegenden Vorlage, die auch der Orientierung dienen soll, und den im Anhang beigefügten Beschlussesentwürfen wird die Zustimmung zum Programm Agglomerationsverkehr und eine teilweise Freigabe der Finanzmittel für das Agglomerationsprogramm Schaffhausen beantragt. Sowohl das Baugesetz als auch das Strassengesetz und das GöV bilden auf kantonaler Ebene heute zusammen mit den Bestimmungen des Bundes zum Agglomerationsverkehr (IFG) den rechtlichen Rahmen, auf den sich diese Vorlage und das Agglomerationsprogramm Schaffhausen abstützen. Diese drei Gesetze werden ergänzt durch ein neues Gesetz über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in der Agglomeration Schaffhausen.

8.2 Gesetz über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

Mit einem neuen Gesetz zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in der Agglomeration Schaffhausen werden die Grundsätze der Umsetzung und die Finanzierung der Massnahmen geregelt, die Bestandteil der Agglomerationsprogramms sind und vom Bund aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert werden. Darüber hinaus werden die nötigen Anpassungen des bisherigen Rechts vorgenommen. Es ergänzt als Spezialgesetzgebung zum Agglomerationsprogramm die bestehenden Rechtsgrundlagen im Verkehrsbereich.

8.3 Baugesetz

Wie in den vorherigen Kapiteln erwähnt, ist die Planung und Steuerung der Ansiedlung von verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) Bestandteil des Agglomerationsprogramms Schaffhausen. Solche Anlagen wie Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen oder Arbeitsplatzstandorte sind auf Grund ihrer Ausrichtung auf möglichst grosse Personenbewegungen massgebende Verkehrserzeuger. Das wirtschaftliche Interesse an der Errichtung solcher Anlagen ist sehr gross. Sie können aber neben wichtigen Impulsen für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gleichzeitig erhebliche Umweltbelastungen mit sich bringen. Das Agglomerationsprogramm Schaffhausen sieht deshalb als Massnahme vor, dass bei allen Zentrumslagen sowie bei den VE flächendeckend eine Parkgebühr erhoben wird, damit für alle Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen die gleichen Voraussetzungen bestehen.

Der Regierungsrat hat deshalb bereits in die Vorlage zur Revision des Baugesetzes vom 8. Dezember 2009 (Amtdruckschrift 09-82) eine entsprechende Bestimmung aufgenommen. Im Rahmen der Diskussionen in der Spezialkommission zur Revision des Baugesetzes (BauG) konnte indessen keine mehrheitsfähige Regelung zur Erhebung von Parkgebühren bzw. für eine rechtliche Grundlage und Möglichkeit der Gemeinden, Parkgebühren auf privatem Grund zu verlangen, gefunden werden. Der Regierungsrat hat in den kantonsrätlichen Beratungen darauf hingewiesen, dass dieses Anliegen nochmals im Rahmen dieser Vorlage zum Agglomerationsprogramm zur Diskussion gestellt werden soll. Demzufolge sollen Art. 4 und 7 BauG geändert werden.

Art. 7 BauG soll mit einer Bestimmung ergänzt werden, wonach die Gemeinden für Standorte mit verkehrsintensiven Einrichtungen eine Pflicht zur Erhebung von Parkgebühren auf privatem Grund vorsehen können, wobei die Erträge aus den Parkgebühren bei den Grundeigentümern verbleiben soll. Die Erhebung von Parkgebühren auf privatem Grund zielt darauf ab, die Emissionen des motorisierten Privatverkehrs zu begrenzen und die Verkehrsteilnehmer zur Benützung des öffentlichen Verkehrs zu bewegen. Diese Ergänzung des Baugesetzes entspricht der Massnahme Nr. 56 des Agglomerationsprogramms Schaffhausen. Die Standorte von verkehrsintensiven Einrichtungen sind im Richtplan zu bezeichnen (neu Art. 4 Abs. 4 BauG). Als verkehrsintensive Einrichtungen gelten Bauten und Anlagen, bei denen wegen ihrer Grösse oder Bedeutung zu erwarten ist, dass sie über ihren unmittelbaren Standort hinaus erhebliche Auswirkungen auf die Siedlungs-, Verkehrs- oder Versorgungsstrukturen haben oder erhebliche Umweltbelastungen mit sich bringen.

Keine Anwendung findet die Bestimmung auf Anlagen, die nur sehr kurzfristig belastende Verkehrszunahmen erzeugen, wie einmalige Grossveranstaltungen.

8.4 Strassengesetz (StrG)

Gemäss Art. 65 StrG trägt der Kanton die Kosten für Bau, Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrassen ausserhalb der Bauzone. Innerhalb der Bauzone übernimmt er nur die Baukosten für jene Anlagen, die für den privaten Überlandverkehr notwendig sind. Innerhalb der Bauzone tragen die Gemeinden die Baukosten von Anlagenteilen für den kommunalen Strassenverkehr deshalb alleine. Insofern ist die Bauzone massgebliches Kriterium bei der Beteiligung von Kanton und Gemeinden. Zum Langsamverkehr führt Art. 70 StrG weiter aus, dass die Kosten für die im kantonalen Richtplan enthaltenen Rad- und Wanderwege vom Kanton nur soweit getragen werden, als die Aufwendungen durch den Gebrauch als Rad- und Wanderweg entstehen. In Abweichung bzw. Ergänzung zum Strassengesetz ist hinsichtlich den Baukosten von Massnahmen, die Bestandteil des Agglomerationsprogramms sind, im Gesetz über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur neu eine je hälftige Kostenteilung zwischen Kanton und Gemeinden vorgesehen (nach Abzug der Bundesbeiträge); dies insbesondere unabhängig davon, in wessen Eigentum und wo sich die Anlage befindet (vgl. unten, 9.1).

8.5 Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV)

Gemäss Art. 4 GöV kann der Kanton Darlehen und Beiträge für Investitionen der Transportunternehmen, Gemeinden oder von Dritten gewähren. Sofern den Gemeinden aus dem Bau oder der Erneuerung von standortgebundenen Anlagen oder Einrichtungen für den öffentlichen Verkehr Vorteile erwachsen, haben sie sich gemäss Art. 11 GöV mit 10 bis 50 Prozent an den kantonalen Investitionsbeiträgen zu beteiligen. Die Beiträge der Gemeinden werden nach dem Umfang der Vorteile festgelegt. Insbesondere haben sich die Gemeinden am Bau und der Erneuerung von Bahnstationen und -haltestellen sowie an Publikumsanlagen für Bahnreisende zu beteiligen.

9. Kommentar zu den einzelnen Beschlüssen

9.1 Gesetz über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur (Anhang 3)

Art. 1 Zweck

In einem neuen Gesetz wird die Umsetzung des Programms zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in der Agglomeration Schaffhausen geregelt. Es umfasst alle Massnahmen des Strassen-, Schienen- und Langsamverkehrs, die vom Bund mit Beiträgen aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert werden, einschliesslich der Massnahmen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr.

Art. 2 Finanzierung

Der Kantonsrat beschliesst unter Vorbehalt der Volksrechte mit Rahmen- oder Objektkrediten über die Umsetzung des Agglomerationsprogramms beziehungsweise einzelner Etappen. Je nach Bau- und Finanzreife können so einzelne Massnahmen zu einem Bündel zusammengefasst und vom Kantonsrat beschlossen werden. Da der Kanton in der Lage sein muss, Beiträge von Bund, Gemeinden und Dritten vorzufinanzieren, werden die Kredite in der Regel nicht netto, sondern als Bruttobeträge beschlossen. Damit kann die zeitgerechte Umsetzung einzelner Massnahmen sichergestellt und die jeweiligen Anteile nach Abschluss der Arbeiten eingefordert werden.

Art. 3 Rahmenkredit

Da die Kostengenauigkeit einzelner Projekte von in aller Regel $\pm 20\%$ noch gewisse Unsicherheiten aufweist, erhält der Regierungsrat die Kompetenz, geringfügige Verschiebungen zwischen einzelnen Verpflichtungskrediten vorzunehmen, wenn sie beispielsweise zu einem Massnahmenbündel gehören und ohne dass deswegen der Rahmenkredit im Sinne eines Kostendachs angepasst werden muss. Verbindlich zugesicherte Bundesbeiträge können im Rahmen solcher Kredite vorfinanziert werden.

Art. 4 Beiträge an die Gemeinden

An den Baukosten von Massnahmen, die Bestandteil des Agglomerationsprogramms sind und über dieses Gesetz finanziert werden, beteiligt sich der Kanton nach Abzug der Bundesbeiträge mit 50 Prozent, unabhängig davon, in wessen Eigentum sich die Anlage befindet. Dieser Artikel ergänzt insbesondere das bestehende Strassengesetz dahingehend, dass Projekte des Strassen- und Langsamverkehrs (Velo- und Fussverkehr), aber auch des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, die Bestandteil eines Agglomerationsprogramms sind und vom Bund finanziell unterstützt werden, auch vom Kanton mitfinanziert werden. Es wird somit auch nicht unterschieden, ob sich ein Vorhaben innerhalb oder ausserhalb der Bauzone befindet. Gestützt auf Art. 30a Abs. 2 des Finanzhaushaltgesetzes vom 26. Juni 1989 (SHR 611.100) gelten die finanziellen Verpflichtungen des Kantons gegenüber den Gemeinden im Rahmen von Programmvereinbarungen zum Agglomerationsprogramm mit dem Bund als gebundene Ausgabe. Der Betrieb und Unterhalt solcher Vorhaben bleibt von dieser Bestimmung unberührt und richtet sich nach den bereits geltenden Grundlagen. Ebenso findet diese Bestimmung auch Anwendung auf Vorhaben zugunsten des öffentlichen Verkehrs, die von den Gemeinden realisiert werden und Bestandteil des Agglomerationsprogramms sind.

Art. 5 Beiträge der Gemeinden

Die Gemeinden haben sich umgekehrt nach Abzug der Bundesbeiträge mit 50 Prozent an den kantonalen Investitionen für den Bau oder die Erweiterung von standortgebundenen Anlagen oder Einrichtungen auf ihrem Gebiet zu beteiligen, die nach diesem Gesetz umgesetzt und finanziert werden. Das betrifft insbesondere auch Massnahmen zum Bau und der Erneuerung von Bahnstationen und -haltstellen sowie Publikumsanlagen, gilt aber generell für Massnahmen des Agglomerationsprogramms, die vom Kanton federführend auf dem Gebiet einer Gemeinde ausgeführt und finanziert werden. Der Kreditbeschluss für solche Massnahmen untersteht lediglich der kantonalen Volksabstimmung. Separate Volksabstimmungen bei den betreffenden Gemeinden entfallen, da es sich beim Gemeindeanteil im Umkehrschluss zu Art. 4 um eine gebundene Ausgabe handelt.

Art. 6 Änderung bisherigen Rechts

a) Baugesetz: Art. 4 Abs. 4 und Art. 7 Abs. 1 Ziff. 18

Im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm und auf Wunsch mehrerer Gemeinden werden Art. 4 und Art. 7 BauG mit einer Bestimmung ergänzt, wonach die Gemeinden für Standorte mit verkehrsintensiven Einrichtungen eine Pflicht zur Erhebung von Parkgebühren auf privatem Grund vorsehen können, wobei die Erträge aus den Parkgebühren bei den Grundeigentümern verbleiben soll. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass verkehrsintensive Einrichtungen raumplanerisch besonders bedeutsam sind. Vor Erteilung einer Baubewilligung muss deshalb ein rechtskräftiger Quartierplan vorliegen, in dem auch die Möglichkeiten der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln aufzuzeigen sind (vgl. Art. 17 Abs. 3 BauG). Zudem sind verkehrsintensive Einrichtungen im Sinne einer Positivplanung im Richtplan zu bezeichnen (Art. 4 Abs. 4).

b) Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs: Art. 13 Abs. 2

Der Wortlaut des bestehenden Artikels wird mit dieser Änderung dahingehend ergänzt, dass der Kantonsrat bei Vorhaben des öffentlichen Verkehrs neu abschliessend über Darlehen bis zu einem Höchstbetrag von 15 Mio. Franken zugunsten von Investitionen der Transportunternehmen, Gemeinden oder von Dritten befinden kann. Dazu gehören auch zinslose Darlehen, die zur Vorfinanzierung einzelner Massnahmen allenfalls erforderlich werden, wenn der Bund oder einzelne Transportunternehmen die zugesicherten Finanzmittel nicht fristgemäss aufbringen können. Damit wird die Möglichkeit geschaffen, allenfalls kurzfristig reagieren zu können, damit einzelne Massnahmen des Agglomerationsverkehrs trotz Liquiditätsgrenzen termingerecht in Betrieb genommen werden können. Dies erhöht zudem den Handlungsspielraum des Kantons im Wettbewerb um die beschränkt verfügbaren Bundesmittel. Die Höhe des Darlehens entspricht, sofern es zinslos ist, einem entgangenen Ertrag von weniger als Fr. 500'000.-- pro Jahr bei einem angenommenen Zinssatz von 3 %. Eine Delegation und Erhöhung der Finanzkompetenzen an den Kantonsrat ist gemäss Art. 49 Abs. 1 KV zulässig. Dem Kantonsrat können Rechtsetzungs- und Ausgabenbefugnisse des Volkes übertragen werden, sofern sich die Übertragung auf ein bestimmtes Gebiet beschränkt und das Gesetz ihren Rahmen festlegt.

9.2 Beschluss über die Bewilligung eines Rahmenkredites für den Bau der 1. Etappe der S-Bahn Schaffhausen (Anhang 4)

Art. 1

Der mit diesem Beschluss gestützt auf Art. 28a FHG vorgesehene Rahmenkredit von 55 Mio. Franken umfasst vier zu einem Programm zusammengefasste Einzelmassnahmen, die zur Umsetzung der ersten Etappe der S-Bahn Schaffhausen kurzfristig erforderlich und Bestandteil des Agglomerationsprogramms sind. Es besteht zwischen diesen Massnahmen und den bereits beschlossenen Angebotsverbesserungen zum Halbstundentakt im Klettgau und nach Zürich sowie den entsprechenden Anpassungen bestehender Fahrlagen im Regionalverkehr ein enger sachlicher und bahntechnischer Zusammenhang. Deshalb gehören diese Massnahmen zu einem Massnahmenpaket, das zeitlich dringlich und baureif ist.

An allen vier Massnahmen beteiligt sich der Bund mit einem Höchstbeitrag, wobei die Höhe des Betrages der Teuerung und Mehrwertsteuer angepasst wird. Aufgrund des unterschiedlichen Preis- und Projektstandes der Vorlagen von Bund und Kanton steht der Bundesbeitrag nicht abschliessend fest und beruht auf dem Preisstand von 2005. Deshalb wird der Regierungsrat analog zum Vorgehen auf Bundesebene ermächtigt, den Kredit um die ausgewiesene Teuerung und Mehrwertsteuer zu erhöhen. Umgekehrt reduziert sich der Rahmenkredit um Beiträge des Bundes, der Gemeinden und allfälliger Dritter wie den Bahnunternehmen, so dass eine solche Erhöhung höchstens im Zuge der Vorfinanzierung oder bei wesentlichen Mehrkosten in Frage kommen dürfte.

Auf Grund der fehlenden Finanzierungsbeiträge von Bund, Gemeinden und Dritten, die noch nicht rechtskräftig sind, werden die einzelnen Kredite nicht netto, sondern als Bruttobeträge in den Beschluss aufgenommen.

Art. 2

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Vorhaben und Höchstbeiträge (in Mio. Franken):

a) Elektrifizierung Schaffhausen - Erzingen (- Basel)	35.0
b) Ausbau Bahnhof Schaffhausen	9.7
c) Ausbau Bahnhof Thayngen	4.1
d) Neue Bahnhaltestelle Beringerfeld	6.2

Der Regierungsrat bewirtschaftet den Rahmenkredit und kann zwischen den einzelnen Verpflichtungskrediten geringfügige Verschiebungen vornehmen.

Art. 3

Auf Grund von Art. 32 lit. e KV untersteht der Beschluss dem Referendum. Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten.

9.3 Beschluss über die Genehmigung der Richtplananpassung (Anhang 5)

Art. 1

Der Kantonsrat hat die vom Regierungsrat gleichzeitig mit dieser Vorlage erlassene Anpassung des kantonalen Richtplans gestützt auf Art 4 Abs. 2 BauG zu genehmigen.

Art. 2

Ebenso verlangt Art. 11 RPG eine Genehmigung der Anpassung des kantonalen Richtplans durch den Bundesrat.

Die Anpassungen des Richtplans werden erst mit der Genehmigung durch Kantons- und Bundesrat verbindlich.

10. Schlussbemerkungen

Eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur bildet eine wichtige Basis für die wirtschaftliche Entwicklung unserer Region. Ziel des Infrastrukturfonds des Bundes im Allgemeinen und des Agglomerationsprogramms Schaffhausen im Speziellen ist es, auch in Zukunft eine funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Agglomerationen - auch im europäischen Umfeld - zu stärken. Die Schweiz verfügt heute - insbesondere auch im internationalen Vergleich - über ein gut ausgebautes und leistungsfähiges Schienen- und Strassenverkehrsnetz. Defizite bestehen aber vor allem im Agglomerationsverkehr. Im Raum Schaffhausen werden insbesondere im Bereich des Fäsenstaubtunnels auf dem Nationalstrassennetz der A4 Probleme erwartet. Auf diesem Abschnitt der Nationalstrasse wird die prognostizierte Verkehrsbelastung in den nächsten zehn Jahren auf durchschnittlich rund 30'000 Fahrzeuge pro Tag ansteigen. Dieser Kapazitätsengpass im Nationalstrassennetz wurde vom Bund erkannt und ist Bestandteil der Botschaft zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz, die vom Bundesrat parallel zur Vorlage für das Programm Agglomerationsverkehrs am 11. November 2009 verabschiedet wurde (09.0839). Zur Beseitigung dieses Engpasses hat der Kanton unter Mitwirkung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) sowie der Kantone Zürich und Thurgau umfassende, verkehrsübergreifende Variantenstudien durchgeführt. In Anbetracht des nach Auffassung des Bundes mittleren Problemdrucks, des gesamtschweizerisch hohen Handlungsbedarfs und der vorgesehenen Verbesserungen des ÖV-Angebots schlägt der Bundesrat vor, den Bau der zweiten Röhre des Fäsenstaubtunnels ins Modul 3 aufzunehmen (3. Priorität). Vor diesem Hintergrund wurde ergänzend das Agglomerationsprogramm ausgearbeitet, das im Kern den Ausbau des S-Bahn-Angebots im Raum Schaffhausen auf der Nord-Süd- und der Ost-West-Achse zum Viertelstundentakt vorsieht. Eine Neubeurteilung sieht der Bund im Rahmen weiterer Programm-botschaften vor, wenn die vorgesehenen Verbesserungen des ÖV-Angebots die Nationalstrasse im Bereich des Fäsenstaubtunnels nicht ausreichend zu entlasten vermögen. Die angrenzende zweite Röhre zum Cholfirstunnel wurde aufgrund des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses vom Bund zurückgestellt und ist Bestandteil von Modul 4 (letzte Priorität).

Da in absehbarer Zeit kein zweiter Fäsenstaubtunnel zur Verfügung stehen wird, sind Verbesserungen der Situation in der Agglomeration Schaffhausen nur mit dem Agglomerationsprogramm möglich. Um sich als Wirtschafts- und Wohnstandort im nationalen und internationalen Wettbewerb erfolgreich positionieren zu können, braucht der Kanton Schaffhausen heute und nicht erst in zehn Jahren, wenn der Problemdruck zu gross ist, entsprechende Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Zur Zeit beteiligt sich der Bund mit rund 34 Mio. Franken an den erwähnten Massnahmen (rund 30-40 % der Massnahmekosten). Dies ist keine Selbstverständlichkeit. Falls der Kanton Schaffhausen zur Zeit auf deren Realisierung verzichten würde, bestünde die begründete Gefahr, dass später doch noch gewollte Massnahmen voraussichtlich ohne Bundesgelder finanziert werden müssten. Der Kanton Schaffhausen sollte sich den Vorteil der Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms durch den Bund daher nicht entgehen lassen. Langfristig dienen die mit dieser Vorlage ausgelösten Investitionen sowie Richtplan- und Gesetzesanpassungen dem Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusstandort Schaffhausen, der Sicherung von Arbeitsplätzen und dem Wohlstand unseres Kantons.

Gerade auch die Elektrifizierung der DB-Strecke eröffnet auf der Ost-West-Achse nicht nur für den Klettgau, sondern für die gesamte Region am Hochrhein neue Chancen und Perspektiven für ein zukunftsgerichtetes Bahnangebot mit halbstündlichen Verbindungen, auch nach Basel, wie verschiedentlich vom Kantonsrat diskutiert und mit dem Postulat Nr. 26 betreffend Elektrifizierung einstimmig gefordert. Letztlich wird mit dieser Vorlage dieses Postulat erfüllt, weshalb es gleichzeitig abgeschrieben werden kann. Es gilt auf dieser Achse für die Zukunft nicht die gleichen Chancen zu verpassen wie im Nord-Süd-Verkehr nach Zürich, was der Kanton nun auf schmerzliche Weise und Jahrzehnte zu spät nachholen muss. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs nach Basel und die Modernisierung der Bahnlinie am Hochrhein sind als Antwort auf die immer wieder ins Feld geführte Verlängerung der deutschen Hochrheinautobahn A98 in Richtung Klettgau und Schaffhausen zu verstehen. Der Regierungsrat setzt auf der Ost-West-Achse konsequent auf den Ausbau der Schiene und ist bereit, sich an diesen Investitionen auch angemessen zu beteiligen. Darüber

hinaus muss der Kapazitätsengpass im Bahnverkehr zwischen Jestetten, Schaffhausen und Thayngen mit teilweise eingleisigen Streckenabschnitten und veralteter Infrastruktur an die Erfordernisse des Verkehrs und der S-Bahn Schaffhausen angepasst werden.

Die mit dem Agglomerationsprogramm geplanten Investitionen für sämtliche Verkehrsträger sind eine wichtige Voraussetzung für die Verbesserung der Standortgunst unserer Region für Wohnen und Arbeiten, aber auch den Tourismus, und entlasten das an seine Kapazitätsgrenzen stossende Nationalstrassennetz vom Ziel- und Quellverkehr der Agglomeration Schaffhausen. Sie sind Bestandteil des Legislaturprogramms 2009-2012 sowie der Finanzplanung und ergänzen die bereits beschlossenen Massnahmen zur Stärkung der Wirtschaftsförderung und des Wohnortmarketings und führen zu einer Verbesserung der Rahmenbedingungen. Sie tragen zu einer gesicherten Zukunft und nachhaltigen Entwicklung der Region Schaffhausen als Wirtschafts- und Lebensraum bei.

*Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren*

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, auf die Vorlage einzutreten, vom Agglomerationsprogramm Schaffhausen Kenntnis zu nehmen, den im Anhang beigefügten Beschlussesentwürfen zuzustimmen und das Postulat Nr. 26 von Martina Munz betreffend Elektrifizierung der DB-Strecke zwischen Erzingen und Schaffhausen als erledigt abzuschreiben.

Schaffhausen, 23. November 2010

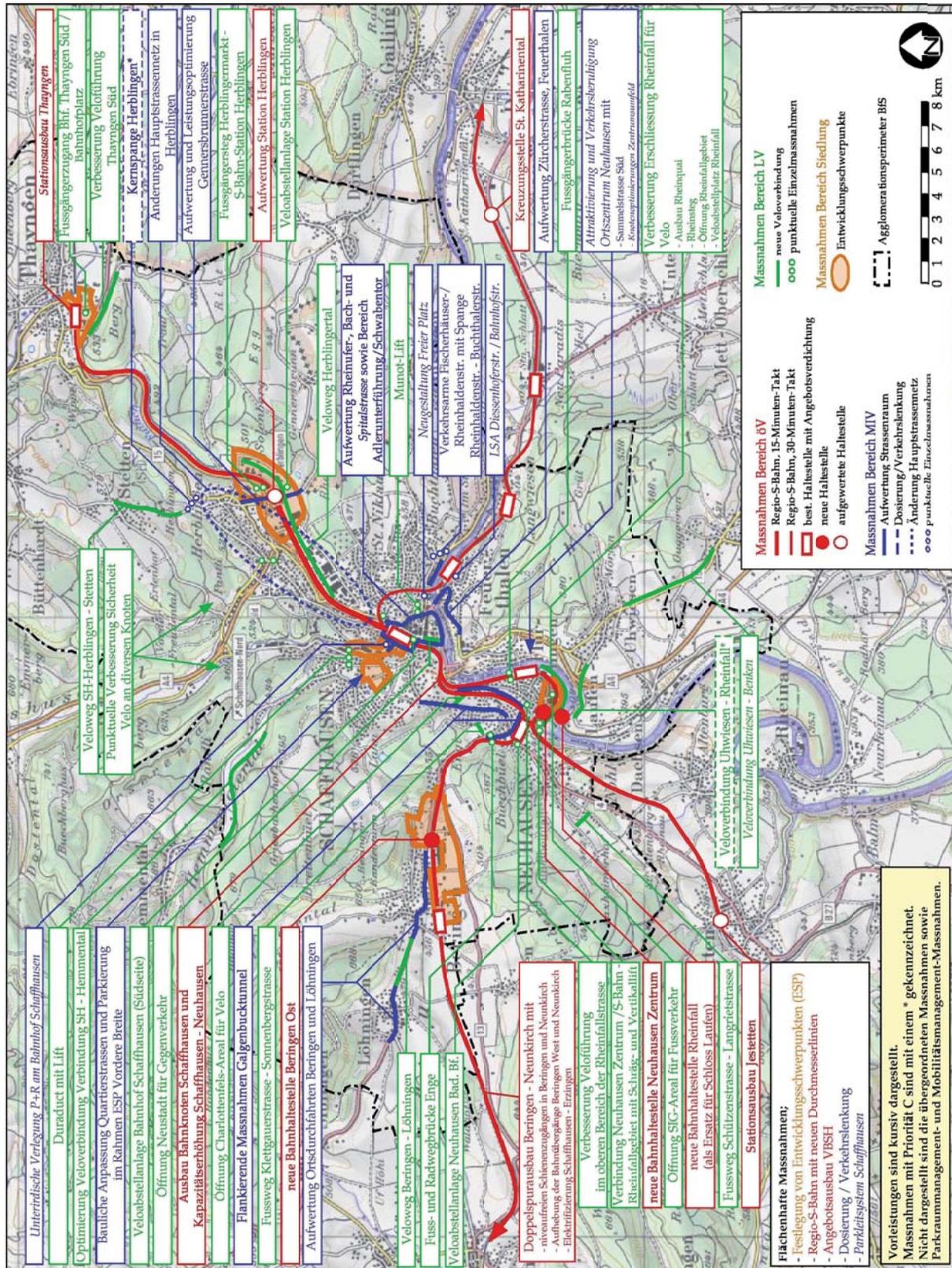
Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident:
Dr. Erhard Meister

Der Staatsschreiber:
Dr. Stefan Bilger

Anhänge:

1. Gesamtübersicht der Massnahmen des Agglomerationsprogramm Schaffhausen plus
2. Kostenübersicht Infrastruktur-Massnahmen der A-Liste des Bundes
3. Gesetz über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur
4. Beschlussentwurf für Rahmenkredit zum Bau der 1. Etappe der S-Bahn Schaffhausen
5. Beschlussentwurf über die Genehmigung der Anpassung des kantonalen Richtplans
6. Richtplanung - Anpassung Agglomerationsprogramm

Gesamtübersicht der Massnahmen des Agglomerationsprogramms Schaffhausen plus, Teil Verkehr und Siedlung, mit Stand vom 17. Dezember 2007





Agglomerationsprogramm Schaffhausen Plus

Infrastruktur-Massnahmen der A-Liste des Bundes (in Mio. Franken)

Art	Nummer Agglo-programm	Massnahme	Kosten Stand Einreichung APSH+ 2007	Beitrag Bund *	Kostenstand Dez. 2009	Anteil Kanton	Anteil Gemeinde	Projektverantwortung	Projektstand Dez. 2009	Bemerkungen
ÖV	Total	Öffentlicher Verkehr	60.3	17.85	79.8	47.31	15.15			
	12	Elektrifizierung Schaffhausen-Erzingen (L-Basel)	13.0	4.51	35.0	30.49	0	Kanton	Vorprojekt	Koordination mit Doppelspur DB
	13	Wendegleis Jestetten	5.0	1.73	3.4	1.67	0	Kanton	Bauprojekt	Koordination mit Ausbau HGV
	15	Ausbau Bahnhof Schaffhausen	20.0	3.47	9.7	3.12	3.12	Kanton	Vorprojekt	zusätzlich Beitrag SBB von 10 Mio. Fr. (ZEB) vorgesehen
	16	Aufwertung Station Herblingen	4.0	1.39	5.8	2.21	2.21	Stadt Schaffhausen	Vorprojekt	Koordination mit Doppelspur DB
	17	Neue Bahnhallestelle Beringerfeld	4.0	1.39	6.2	2.41	2.41	Kanton	Vorprojekt	Koordination mit Doppelspur DB
	18	Neue Bahnstation Neuhausen Zentrurr	4.0	1.39	7.6	3.11	3.11	Kanton	Projektstudie	Koordination mit Ausbau HGV / Masterplan Rheinfal
(LV)	20	Ausbau Busangebot VBSH (div. Infrastrukturen)	8.0	2.70	8.0	2.65	2.65	Gemeinden	je nach Massnahme	Verschiedene kleinere Optimierungsmassnahmen
(LV)	54	Ausbau Bahnhof Thayngen inkl. Unterführung	2.0	0.67	3.6	1.47	1.47	Kanton	Vorprojekt	wird zusammen mit Massnahme Nr. 55 realisiert und als ÖV-Projekt
(LV)	55	Veloweg Thayngen-Süd (Zugang Bahnhof)	0.3	0.10	0.5	0.20	0.20	Gemeinde	Vorprojekt	wird zusammen mit Massnahme Nr. 54 realisiert als Bestandteil ÖV
MIV	Total	Motorisierter Individualverkehr	29.5	9.95	31.5	10.75	10.75			
	21a	Dosierung/Verkehrsklenkung Teil Kl. St.	5.0	1.69	5.0	1.66	1.66	Kanton	Vorprojekt	
	22	Rheinuferstrasse / Rheinzuiganç	7.0	2.36	7.0	2.32	2.32	Stadt Schaffhausen	Masterplan Rheinfufer	
	25	Adlerunterführung / Schwabentor	10.0	3.37	10.4	3.52	3.52	Stadt Schaffhausen	Projektstudie	
	27a	Ortsdurchfahrt Beringer	3.5	1.18	3.5	1.16	1.16	Kanton	Projektstudien	
	29	Gemeinsbrunnerstrasse	3.0	1.01	4.0	1.47	1.47	Stadt Schaffhausen	Vorprojekt	Ausführung zusammen mit Massnahmen Nr. 16 u. Nr. 3f
	31	Änderung Strassenetz Herblingen	1.0	0.34	1.6	0.63	0.63	Stadt Schaffhausen	Vorprojekt	
LV	Total	Langsamverkehr	19.2	6.48	24.1	8.81	8.81			
	33	Duraduct mit Lift	4.0	1.35	5.5	2.08	2.08	Stadt Schaffhausen	Machbarkeitsstudie	
	34	Lift Bhf. Neuhausen Zentrum - Rheinfal	2.0	0.67	3.0	1.17	1.17	Kanton	Projektstudien	Koordination mit Massnahme Nr. 18
	36	Veloweg Herblingertal	2.0	0.67	3.0	1.17	1.17	Stadt Schaffhausen	Machbarkeitsstudie	
	37	Fussgängersteig Bahnhof Herblingen	1.5	0.51	1.3	0.40	0.40	Stadt Schaffhausen	Vorprojekt	Koordination mit Massnahme Nr. 16
	38	Velobastellanlage Bahnhof Schaffhauser	0.8	0.27	0.8	0.27	0.27	Stadt Schaffhausen	Koordination mit Ticketena	
	39	Velobastellanlage Station Herblingen	0.2	0.07	0.2	0.07	0.07	Stadt Schaffhausen	Vorprojekt	Koordination mit Massnahme Nr. 16
	40	Veloverkehr Neustadt	0.2	0.07	0.2	0.07	0.07	Stadt Schaffhausen		In reduziertem Umfang bereits realisiert
	41	Verbesserung Verkehrssicherheit Velc	0.5	0.17	0.8	0.32	0.32	Gemeinden		diverse kleinere Aufwertungsmassnahmen (z.B. Fulacherbürgli
	42	Veloführung Knoten Rheinfal	1.0	0.34	1.0	0.33	0.33	Kanton	Vorprojekt 2010-11	Vorprojekt 2010-11
	43	Velobastellplätze Neuhausen Bad. Bf. und Rheinfal	0.1	0.03	0.1	0.04	0.04	Gemeinde		
	44	Erschliessung Rheinfal für Veloverkehr	3.4	1.15	3.0	0.93	0.93	Kanton	technischer Bericht	Koordination mit Massnahme Nr. 18
	45	Fuss- und Radwegbrücke Enge	0.5	0.17	0.6	0.22	0.22	Gemeinde	Vorprojekt	zurückgestellt
	46	Fussgängerbrücke Rabenflur	1.3	0.44	1.3	0.43	0.43	Gemeinde		im Rahmen Entwicklung ESP SIG-Area
	47	Öffnung des SIG-Areas für den Fussverkehr	0.2	0.07	0.2	0.07	0.07	Gemeinde		zurückgestellt (Zweckmässigkeit fraglich
	48	Fussweg Klettgaustrasse – Sonnenbergstrasse	0.1	0.03	0.1	0.04	0.04	Gemeinde	Bauprojekt	
	49	Fussweg Schützenstrasse – Langneustrasse	0.2	0.07	0.2	0.07	0.07	Gemeinde	Vorprojekt	
	50	Fussweg Berlingen – Löhninger	0.4	0.13	0.4	0.14	0.14	Kanton		
	51	Veloweg Berlingen – Stetter	0.5	0.17	1.5	0.67	0.67	Kanton	Vorprojekt	
	52	Veloweg Herblingen – Hemmental	0.2	0.07	0.5	0.22	0.22	Kanton	Vorprojekt	
A-Liste Bund	Total	TOTAL	109.0	33.78	135.4	66.87	34.7			

Legende

* Preisstand Bund = Oktober 2005 ohne Teuerung und Mehrwertsteuer

Stand Ende 2009

Gesetz über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

vom

Der Kantonsrat Schaffhausen

beschliesst als Gesetz:

Art. 1

¹ Dieses Gesetz regelt die Umsetzung des Programms zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in der Agglomeration Schaffhausen. Zweck

² Das Programm zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur umfasst alle Massnahmen des Strassen-, Schienen- und Langsamverkehrs, die vom Bund mit Beiträgen aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert werden.

Art. 2

¹ Der Kantonsrat beschliesst unter Vorbehalt der Volksrechte mit Rahmen- oder Objektkrediten über die Umsetzung des Programmes beziehungsweise der einzelnen Etappen. Finanzierung

² Rahmen- oder Objektkredite werden in der Regel brutto beschlossen. Sie reduzieren sich um Beiträge des Bundes, der Gemeinden und allfälliger Dritter.

Art. 3

¹ Innerhalb eines Rahmenkredites kann der Regierungsrat zwischen den einzelnen Verpflichtungskrediten geringfügige Verschiebungen vornehmen. Rahmenkredit

² Er kann im Rahmen des Kredites verbindlich zugesicherte Bundesbeiträge vorfinanzieren.

Beiträge an die Gemeinden	<p>Art. 4</p> <p>An den Baukosten von Massnahmen, die nach diesem Gesetz von den Gemeinden umgesetzt und finanziert werden, beteiligt sich der Kanton nach Abzug der Bundesbeiträge mit 50 Prozent, unabhängig davon, in wessen Eigentum sich die Anlagen befinden.</p>
Beiträge der Gemeinden	<p>Art. 5</p> <p>Die Gemeinden beteiligen sich nach Abzug der Bundesbeiträge mit 50 Prozent an den kantonalen Investitionen für den Bau oder die Erweiterung von standortgebundenen Anlagen oder Einrichtungen, die nach diesem Gesetz auf ihrem Gebiet umgesetzt und finanziert werden.</p>
Änderung bisheriger Rechts	<p>Art. 6</p> <p>Die nachstehenden Gesetze werden wie folgt geändert:</p> <p>a) das Baugesetz vom 1. Dezember 1997:</p> <p style="padding-left: 20px;">Art. 4 Abs. 4</p> <p style="padding-left: 40px;">⁴ Standorte von verkehrintensiven Einrichtungen sind im Richtplan zu bezeichnen. Als verkehrintensive Einrichtungen gelten Bauten und Anlagen, bei denen wegen ihrer Grösse oder Bedeutung zu erwarten ist, dass sie erhebliche Auswirkungen auf die Siedlungs-, Verkehrs- oder Versorgungsstrukturen haben oder erhebliche Umweltbelastungen mit sich bringen.</p> <p style="padding-left: 20px;">Art. 7 Abs. 1 Ziff. 18</p> <p style="padding-left: 40px;">¹ Unter Vorbehalt der Baubegriffe und Messwesen gemäss Anhang zum Baugesetz und soweit es ein überwiegendes öffentliches Interesse erfordert, können die Gemeinden in den Bauordnungen Vorschriften aufstellen über:</p> <p style="padding-left: 60px;">18. die Pflicht zur Erhebung von Parkgebühren auf privatem Grund in Gebieten mit verkehrintensiven Einrichtungen, wobei die Erträge aus den Parkgebühren bei Grundeigentümern verbleiben.</p> <p>b) das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 9. Mai 2005:</p> <p style="padding-left: 20px;">Art. 13 Abs. 2</p> <p style="padding-left: 40px;">² Der Kantonsrat befindet abschliessend über neue jährlich wiederkehrende Ausgaben bis 1 Mio. Franken und Darlehen bis zu einem Betrag von 15 Mio. Franken gemäss diesem Gesetz sowie Beteiligungen an Tarif- oder</p>

Verkehrsverbänden und weitere Tarifmassnahmen oder
Tariferleichterungen, soweit nicht der Regierungsrat zu-
ständig ist.

Art. 7

¹ Dieses Gesetz untersteht dem Referendum.

Inkrafttreten

² Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten.

³ Das Gesetz ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die kantona-
le Gesetzessammlung aufzunehmen.

Schaffhausen,

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Die Sekretärin:

Anhang 4

**Beschluss
über die Bewilligung eines Rahmenkredites für
den Bau der 1. Etappe der S-Bahn
Schaffhausen**

vom

Der Kantonsrat Schaffhausen

beschliesst:

1.

¹ Für den Bau der 1. Etappe der S-Bahn Schaffhausen wird ein Rahmenkredit von 55,0 Millionen Franken bewilligt.

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

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

2.

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

a) Elektrifizierung Schaffhausen - Erzingen (- Basel)	35.0
b) Ausbau Bahnhof Schaffhausen	9.7
c) Ausbau Bahnhof Thayngen	4.1
d) Neue Bahnhaltestelle Beringerfeld	6.2

² Der Regierungsrat bewirtschaftet den Rahmenkredit.

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

3.

¹ Dieser Beschluss untersteht dem Referendum.

² Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten.

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

Schaffhausen,

Im Namen des Kantonsrates
Der Präsident:

Die Sekretärin:

Anhang 5

Beschluss
über die die Genehmigung der Anpassung des
kantonalen Richtplans zum
Agglomerationsprogramm Schaffhausen

vom

Der Kantonsrat Schaffhausen

gestützt auf Art. 4 Abs. 2 des Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht im Kanton Schaffhausen (Baugesetz) vom 1. Dezember 1997

beschliesst:

1.

Die vom Regierungsrat am 23. November 2010 erlassene Anpassung des kantonalen Richtplans wird genehmigt.

2.

Dieser Beschluss ist nach der Genehmigung der Anpassung des kantonalen Richtplanes durch den Bundesrat im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die kantonale Gesetzessammlung aufzunehmen.

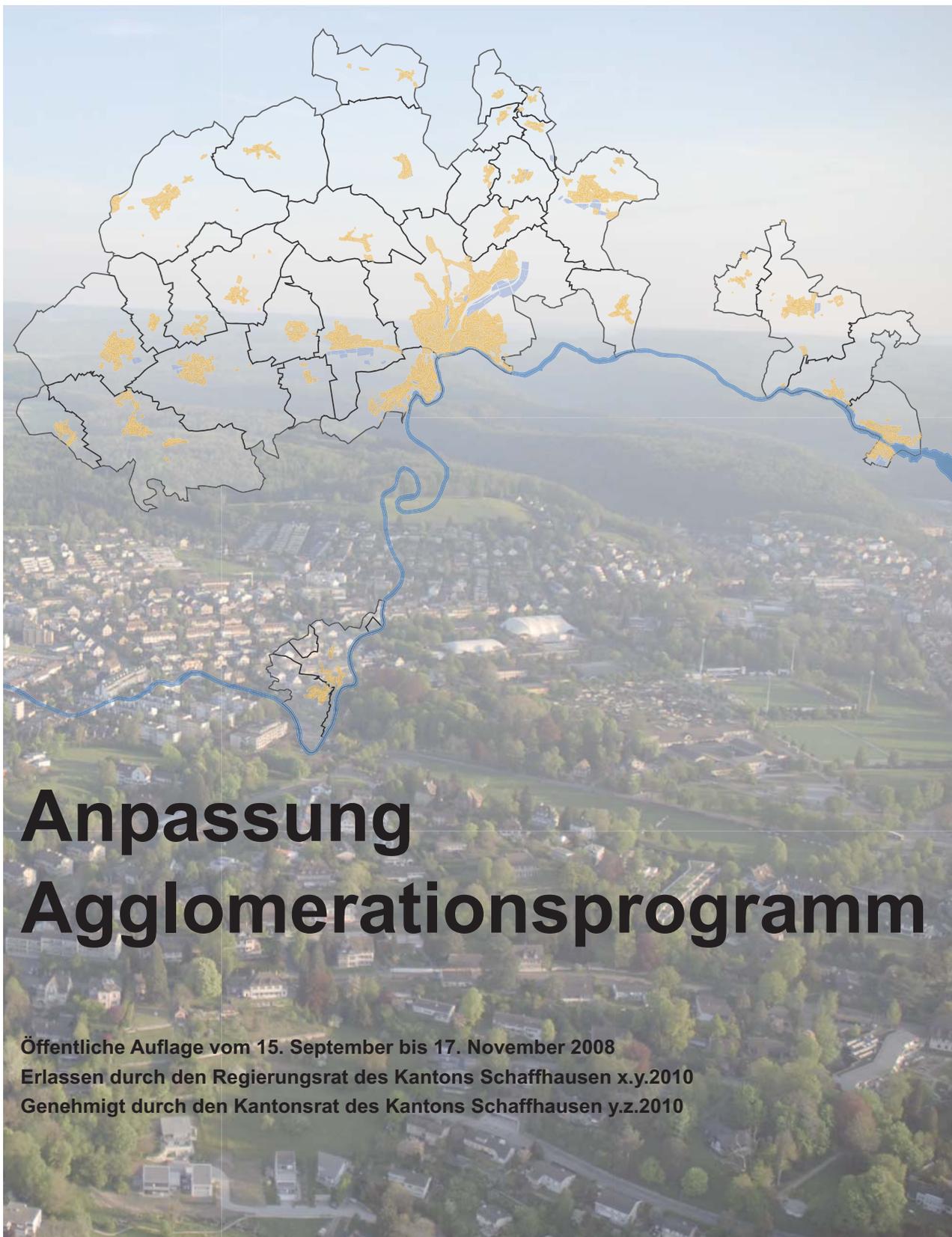
Schaffhausen,

Im Namen des Kantonsrates
Der Präsident:

Die Sekretärin:

Vom Bundesrat genehmigt am:

Richtplanung



Anpassung Agglomerationsprogramm

Öffentliche Auflage vom 15. September bis 17. November 2008

Erlassen durch den Regierungsrat des Kantons Schaffhausen x.y.2010

Genehmigt durch den Kantonsrat des Kantons Schaffhausen y.z.2010

Vorlage Kantonsrat

Inhalt

Teil A	Einleitung	1
	Agglomerationsprogramm Schaffhausen plus	3
Teil C	Grundlagen	
2	Besiedlung	5
2-1	Bauzonen.....	5
3	Verkehr	7
Teil D	Richtplan	
2	Besiedlung	9
3	Verkehr	12
Anhang	Rückseite

Abkürzungs- und Quellenverzeichnis

Begriffe Festsetzung, Zwischenergebnis, Vororientierung

Einleitung

Mit Regierungsratsbeschluss vom 19. Februar 2008 ist die Anpassung und die Gesamtrevision des Richtplans festgelegt worden. Gemäss Art. 9 des Raumplanungsgesetzes muss der Richtplan überprüft und nötigenfalls angepasst werden, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist. Mit dem Vorliegen des Agglomerationsprogrammes ist diese Voraussetzung gegeben.

Die Erarbeitungs- und Genehmigungsverfahren sind langwierig. Aus diesem Grund wird nun mit einer thematisch begrenzten und inhaltlich reduzierten Anpassung eine raschere Gangart eingeschlagen. Um dieses Ziel zu erreichen, werden nur gerade die dringlichsten Projekte und Aufgabenstellungen in diese Anpassung miteinbezogen. Vorbilder sind die knappen Anpassungsberichte der Kantone St.Gallen und Aargau. Wenn die Richtplanung in kürzeren Abständen angepasst wird, kann auch rascher auf neue Aufgaben reagiert werden.

Mit der Anpassung 2004 wurden zahlreiche neue Themenbereiche grundsätzlich erarbeitet, was dazu führte, dass diese fast so aufwändig wie die Neubearbeitung des Richtplans 2001 wurde.

Die **vorliegende Anpassung** nimmt die Projekte aus dem Agglomerationsprogramm «Schaffhausen plus» auf. Die Aussagen zur Besiedlung und Verkehr sind daraus entnommen. Die notwendigen Grundlagenarbeiten sind bereits abgeschlossen. Eine Abstimmung unter den Betroffenen hat stattgefunden.

Die Machbarkeitsabklärungen sind erfolgt und die Finanzierung ist Gegenstand einer Finanzierungsvorlage, mit der zusammen die vorliegende Richtplananpassung dem Kantonsrat vorgelegt wird.

Was bleibt gültig?

Der ganze zusammengeführte Richtplan 2001 und die Anpassung 2004, Neudruck 2007 bleiben gültig. Das heisst, dass die angestrebte räumliche Entwicklung, die Planungsgrundsätze und die Handlungsaufträge zu den verschiedenen Sachbereichen dort konsultiert werden müssen. Lediglich die in dieser Vorlage aufgeführten Sachbereiche erfahren eine Änderung.

Was wird geändert?

Folgende Bereiche werden ergänzt:

Besiedlung:	Entwicklungsschwerpunkte, Verkehrsintensive Einrichtungen laut Agglomerationsprogramm
Verkehr:	Infrastrukturmassnahmen aus Agglomerationsprogramm

Auf Erklärungen der Richtplansachverhalte, der Terminologie und Verfahren wird weitgehend verzichtet. Die entsprechend Informationen finden sich im Neudruck 2007: Zusammenführung des Richtplans 2001 und der Anpassung 2007 auf den Seiten 1 bis 7 und 133 bis 136.

Teil A

gemäss
Richtplanungssystematik

Neue Aufgaben

- Agglomerationsprogramm
«Schaffhausen plus»

Richtplananpassung als Teil
der Finanzierungsvorlage

- Richtplanung: Zusammenführung des genehmigten Richtplans 2001 und der genehmigten Anpassung 2004, Neudruck 2007

Kurzinformation zu den im Richtplanteil verwendeten Begriffen finden sich auf der Rückseite, nach dem Abkürzungsverzeichnis

Erarbeitung und Herstellung Anpassung 2008	
Vorentwurf Anpassung zuhanden beteiligten Fachstellen	04/05 2008
Bereinigung / Produktion	
Information und Mitwirkung	
Verwaltungsinterne Vernehmlassung: Entwurf Anpassung	07-08/2008
Bereinigung	
Vorprüfung Bund	09/2008
Vernehmlassung bei Gemeinden, Nachbarn und Organisationen	
Öffentliche Auflage für Mitwirkung der Bevölkerung	15.9.-17.11. 2008
Bereinigung / Auswertung der Einwendungen	12/2008
Produktion	
Entscheid Baudepartement für reine Agglovorlage	09/2009
Beschluss und Genehmigung	
Beschluss Regierungsrat	09/2010
Bericht und Antrag an den Kantonsrat	
Beratung Anpassung durch Kommission des Kantonsrates	09-11/2010
Beschluss Anpassung durch den Kantonsrat	
Antrag an Bundesrat zur Genehmigung der Anpassung	08/2010
Genehmigung durch den Bundesrat	12/2010

Ablauf der Anpassung

Ausblick

Die angestrebte räumliche Entwicklung ist vor mehr als 15 Jahren formuliert worden. Das Agglomerationsprogramm «Schaffhausen plus» hat darauf aufbauend, wesentliche Elemente weiterentwickelt. Eine Gesamtüberprüfung ist dennoch aus verschiedenen Gründen notwendig:

Mit dem vorgesehenen Raumentwicklungskonzept Schweiz des Bundes kommen neue Überlegungen in die eidgenössische Raumplanung. Zahlreiche Sachpläne mit Auswirkungen auf den Kanton Schaffhausen befinden sich in der Entscheidphase wie beispielsweise der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt. Andere wie der Sachplan Verkehr, Teil Programm wurde bereits vom Bundesrat beschlossen.

Die Regierung hat ihre Legislaturziele für die Jahre 2009 - 2012 festgehalten. Damit werden strategische Entscheide gefällt, die Einfluss auf die räumliche Entwicklung nehmen. Wird die strategische Ausrichtung verändert, hat dies eine grundsätzliche Erneuerung des Richtplans zur Folge.

Agglomerationsprogramm «Schaffhausen plus»

Mit dem Agglomerationsprogramm will der Bund sicherstellen, dass die finanziellen Mittel, die er zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen zur Verfügung stellt, koordiniert, effizient und wirksam eingesetzt werden. Die Agglomerationen sollen sich entsprechend den Grundsätzen der Nachhaltigkeit entwickeln und die raumplanerischen Ziele erfüllen. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll nicht dazu führen, dass sich die Siedlungen immer weiter in die Fläche ausdehnen.

Ziel ist es, Siedlungsstrukturen zu schaffen, die einerseits das Verkehrsaufkommen möglichst gering halten und andererseits eine effiziente Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ermöglichen. Dies bedingt eine gesamtheitliche Betrachtung von Verkehr und Siedlung.

Für die Agglomeration Schaffhausen wurde das Modellvorhaben des Bundes «Agglomeration «Schaffhausen plus» erarbeitet. Damit wurde aufgezeigt, wie innerhalb der speziellen Strukturen einer Grenzregion die Zusammenarbeit verbessert werden kann.

Das Agglomerationsprogramm «Schaffhausen plus» wurde in zwei Phasen erarbeitet: Grobkonzept (Phase 1) und Konzeptvertiefung (Phase 2).

Zum Grobkonzept wurde bei den Gebietskörperschaften eine Vernehmlassung durchgeführt. Zudem wurde es dem Bund zur Zwischenbeurteilung eingereicht. Die Auswertung der Vernehmlassung ist in einem separaten Bericht dokumentiert.

Die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms Schaffhausen wird vom Bund als sehr gut eingestuft. Dementsprechend wurde der Beitragsatz an die mitfinanzierten Massnahmenpakete durch den Bund auf 40 % festgelegt, was gesamtschweizerisch gesehen ein Bestresultat ist.

Voraussetzung für die Mittelfreigabe durch den Bund ist die richtplanerische Umsetzung der entsprechenden Agglomerationsmassnahmen. Der Planungsstand muss soweit fortgeschritten sein, dass eine Festsetzung im Richtplan möglich ist. Dies erfordert mindestens ein Vorprojekt.

Zahlreiche Vorprojekte lagen erst Ende 2009 vor, sodass sich eine Verzögerung bei der Richtplananpassung ergab. Angesichts der Verzögerungen und der parallel anlaufenden Richtplanrevision wurde auf die ursprünglich mehrere Themen umfassende Anpassung verzichtet und eine reine Agglomerationsvorlage erstellt.

Die richtplanrelevanten Ziele und Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm sind in die vorliegende Richtplananpassung eingeflossen. Der Struktur des Richtplans folgend, finden sich die Aussagen

- Agglomerationsprogramm «Schaffhausen plus». Teil Verkehr und Siedlung. Schlussbericht. Schaffhausen, 17. Dezember 2007
- Auswertung der Vernehmlassung, Bericht vom 1. November 2006
- UVEK/ARE: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme vom 13. Januar 2010

Zentrales Instrument der Raumplanung ist der Richtplan.

In Art. 17c MinVG wird als Voraussetzung für eine Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs die Übereinstimmung mit den kantonalen Richtplänen verlangt. Die Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen und die Übernahme der relevanten Inhalte des Agglomerationsprogramms sind auch Bestandteil der Grundanforderung 6 des Anwendungshandbuchs.

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand «Festsetzung», Massnahmen der B-Liste mindestens den Koordinationsstand «Zwischenergebnis» aufweisen.

Der Antrag zur Richtplananpassung ist rechtzeitig einzureichen. Der zeitliche und formale Ablauf kann weitgehend gemäss der heutigen Praxis erfolgen.

- UVEK/ARE: 30. Oktober 2009 Agglomerationsprogramm Schaffhausen, Prüfbericht des Bundes
- UVEK: Mitfinanzierung im Agglomerationsverkehr – Massnahmenlisten für die Phase 2011 – 2014. 19.12.2008
- UVEK/ARE: Lesehilfe Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung der ersten Generation. 29. September 2009

mit Schwergewicht Siedlung im Kapitel Besiedlung und diejenigen mit Schwergewicht Verkehr im Kapitel Verkehr. Die Nummerierung erfolgt nicht nach Kapitelabfolge, sondern gemäss dem Nummerierungssystem der kantonalen Richtplanung.

Mit dem Agglomerationsprogramm verbunden sind auch Anpassungen im kantonalen Strassenrichtplan. Der kantonale Strassenrichtplan ist zurzeit in Revision und wird im Frühjahr 2011 verabschiedet werden. Alle Agglomerationsprojekte sind in der Gesamtrevision des kantonalen Strassenrichtplans berücksichtigt.

Strassenrichtplan

2 Besiedlung

2-1 Bauzonen

Die im Richtplan festgehaltenen Siedlungsschwerpunkte werden im Agglomerationsprogramm «Schaffhausen plus» durch die Zuweisung von Entwicklungsschwerpunkten gemeindeweise präzisiert. Von den ermittelten Entwicklungsgebieten im Agglomerationschwerpunkt Schaffhausen werden auf Grund ihrer Grösse, ihres Potenzials, ihrer Lage (bezüglich MIV, ÖV-Qualität sowie LV-Angebot) und ihrer Bedeutung für die Agglomerationsentwicklung sechs grössere Entwicklungsschwerpunkte bezeichnet, wobei alle Gebiete in erster Priorität gefördert werden sollen.

	Bezeichnung ESP Gemeinde	Priorität	Entwicklungsgebiet Nutzungstyp	Potenzial Einwohner	Potenzial Beschäftigte
Schaffhausen					
	ESP Schaffhausen	A		1300	3'000 - 4'050
A	Vorderes Mühlental	A	Mischnutzung; Arbeitsplätze, Wohnen, Freizeit	850	650
B	Herblingental	A	Mischnutzung; Arbeitsplätze, Einkauf, Freizeit	0	2'350 - 3'400
C	Vordere Breite	A	Wohnen	450	0
Neuhausen am Rheinflall					
D	SIG-Areal	A	Mischnutzung; Arbeitsplätze, Wohnen	350	550
Beringen					
E	ESP Beringen	A		850	1'800 - 3'600
	Industriezone Beringen		Arbeitsplätze	0	1'800 - 3'600
	Wohngebiet Ischlag/Im Benze		Wohnen	850	0
Thayngen					
F	ESP Thayngen	A		150	700
	Gebiet Bahnhof/Kreuzplatz		Mischnutzung; Arbeitsplätze, Wohnen,	150	50
	Gebiet Oberes Riet/Brüel		Arbeitsplätze	0	650
Total zusätzliche Einwohner resp. Beschäftigte				2'650	6'050-8'900

Die Entwicklungsziele der Bevölkerung stützen sich auf das Legislaturprogramm des Regierungsrates ab.

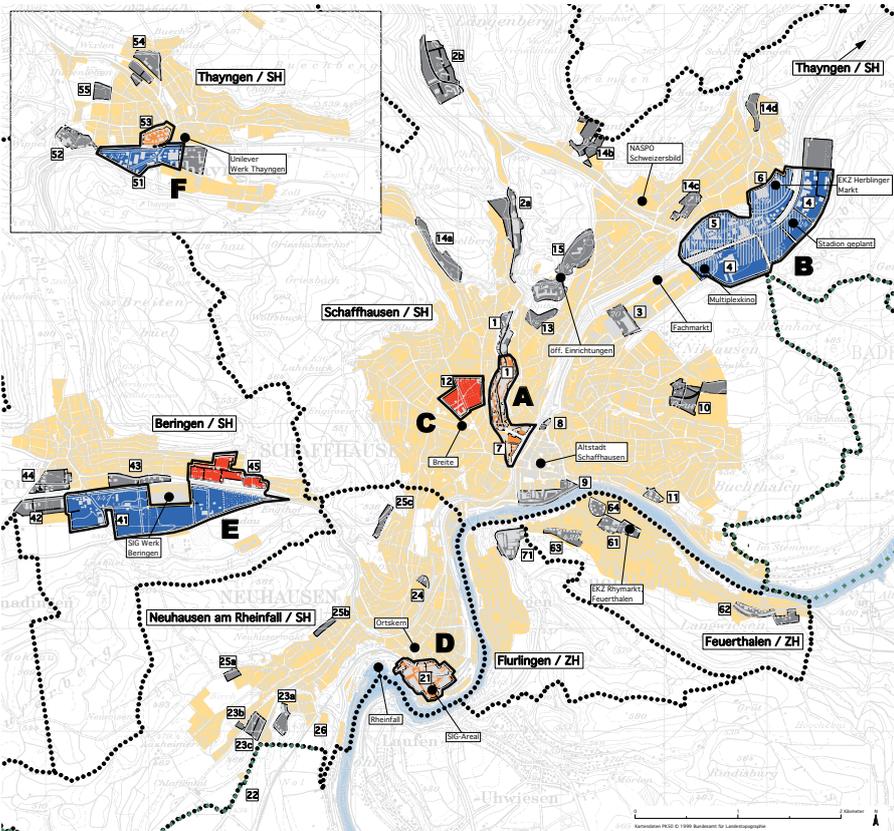
Weitere Entwicklungsziele gemäss Agglomerationsprogramm sind:

- **Die Siedlungsentwicklung soll nach innen erfolgen;**
- Die Stadt- und Ortszentren sind aufzuwerten;
- **Die Optimierung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen hat Vorrang vor dem Bau neuer Infrastrukturen;**
- In städtischen Räumen und auf den Achsen im Städtenetz soll primär der öffentliche Verkehr ausgebaut werden;
- Für den Kurzstreckenverkehr soll das Fuss- und Velonetz optimiert werden.

Definition Entwicklungsschwerpunkte (ESP) gemäss Agglomerationsprogramm «Schaffhausen plus» 2007: Entwicklungsgebiete, welche die entsprechenden Standortanforderungen erfüllen, werden zu Entwicklungsschwerpunkten zusammengefasst. Diese Standorte eignen sich insbesondere für eine intensive bauliche Dichte in den Bereichen Arbeiten, Wohnen, Einkauf und Freizeit. Sie sind auf Grund ihrer Lage, Grösse und ihrer Erschliessungsqualität für viele Menschen rasch und direkt erreichbar. Sie werden durch den Kanton und die Standortgemeinden besonders gefördert

Entwicklungsschwerpunkte: Nutzungstypen und Potenziale (Stand 2007)

Die **fettgedruckten** Ziele sind bereits im kantonalen Richtplan 2001 enthalten.



Agglomerationsprogramm Schaffhausen plus
Agglomerationschwerpunkt Schaffhausen

Entwicklungsschwerpunkte (ESP)
 Nummerierung, Gebietsbezeichnung und detaillierter Massnahmenbescheid siehe Bereich 4, Tabellen Entwicklungsgebiete

- Legende**
- Entwicklungsgebiete
 - Entwicklungsschwerpunkte (ESP)**
 - Abgrenzung ESP
 - ESP Arbeitsplätze
 - ESP Mischnutzung
 - ESP Wohnen
 - Hinweise**
 - Bestehende und geplante verkehrssensitive Einrichtungen (VE)
 - Eignung für verkehrssensitive Einrichtungen (VE)
 - Siedlungsflächen der Gemeinden im Agglomerationschwerpunkt
 - Gemeindegrenzen
 - Landesgrenze CH - D

Entwicklungsschwerpunkte

Sachgrundlagen

- Vorgehenskonzept Verkehrsintensive Einrichtungen: Kanton und Stadt Schaffhausen. Ernst Basler und Partner, 10. August 2008

Definition Verkehrsintensive Einrichtungen: (BAFU, ARE 2006)
 Bauten und Anlagen, die erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben und deshalb im kantonalen Richtplan behandelt werden müssen:

- grosse Flächen für Bauten und Verkehr beanspruchen,
- eine hohe Nutzungsdichte und -konzentration aufweisen,
- grosse Verkehrsströme erzeugen und damit die Verkehrssysteme und -flächen stark beanspruchen,
- Umweltbelastungen mit sich bringen (Luft, Lärm),
- Einfluss/Rückwirkung auf die grossräumige Nutzungsstruktur haben,
- Einfluss auf städtebauliche Entwicklungen haben.

Neben den Entwicklungsschwerpunkten gibt es verkehrssensitive Anlagen. Diese haben mindestens die selben Anforderungen bezüglich ÖV-Erschliessung zu erfüllen wie die Entwicklungsschwerpunkte.

Eine Arbeitsgruppe mit Vertretern aus der Stadt Schaffhausen und Vertretern des Kantons untersucht weitere Handlungsmöglichkeiten. So werden in einem nächsten Schritt die Anforderungen an neue verkehrssensitive Anlagen unter Berücksichtigung der Ziele des Massnahmenplans Lufthygiene, des Agglomerationsprogramms und des kantonalen Richtplans formuliert. Damit verkehrssensitive Einrichtungen in den planungsrechtlichen Instrumenten behandelt werden können, müssen sie zuerst definiert werden. Dabei ist festzulegen, ab welcher Dimension eine Nutzung als verkehrssensitiv gilt. Dafür können verschiedene Kriterien berücksichtigt werden.

- Art der Nutzung: Verkauf (kundenintensiv bzw. -extensiv), Sport- und Freizeiteinrichtungen (Stadien, Freizeitparks, Wellnesscenter, Erlebnisbäder, Event- und Konzerthallen), Multiplexkinos usw.
- Mass der Nutzung: Die oben aufgeführten Nutzungen werden ab einer bestimmten Grösse als verkehrssensitiv beurteilt. Schwellenwerte müssen erst noch für den Kanton Schaffhausen definiert werden.
- Verkehrsaufkommen: Nutzungen mit einem täglichen Fahrtenaufkommen oder einer Fahrleistung bzw. einer Parkplatzzahl über einem bestimmten Schwellenwert.

3 Verkehr

Die Grundlagenarbeiten zum Agglomerationsprogramm «Schaffhausen plus» sind in einem richtplanähnlichen Verfahren erstellt worden. Zielsetzungen und Massnahmen sind breit abgestützt und sowohl vom neu geschaffenen Agglomerationsverein als auch vom Regierungsrat verabschiedet worden. Sie erfüllen daher die Anforderungen an eine Grundlage zum Richtplan. Auf eine detaillierte Beschreibung der Vorgehensweise wird verzichtet, da sie im Agglomerationsprogramm nachgelesen werden kann.

Das Hauptziel bei der Verkehrsentwicklung ist, dass der öffentliche Verkehr 50% des Verkehrswachstums übernimmt.

Auf den Hauptachsen muss der ÖV dabei einen höheren Anteil übernehmen als auf den Nebenachsen im ländlichen Raum.

Mit einem ÖV-Ausbau allein kann dieses Ziel nicht erreicht werden. Insbesondere die Siedlungsentwicklung nach innen ist eine wesentliche Voraussetzung dazu.

In enger Zusammenarbeit mit verschiedenen Fachstellen wurde ein Gesamtkonzept von Siedlung und Verkehr entwickelt. Dieses Gesamtkonzept enthält folgende Massnahmen:

- Festlegung von sechs Entwicklungsschwerpunkten im Kern der Agglomeration. Dadurch wird die Voraussetzung für das zentrale Ziel, die Siedlungsentwicklung nach innen, geschaffen.
- Entwicklung des regionalen Schienenverkehrs zu einer S-Bahn Schaffhausen im Viertelstundentakt mit Durchmesserlinien im Knoten Schaffhausen. Für die S-Bahn Schaffhausen sind verschiedene Infrastrukturmassnahmen auf dem bestehenden Schienennetz erforderlich (Doppelspur- und Knotenausbauten, Leistungssteigerungen, Streckenelektrifizierungen).
- Zusätzliche Bahnhaltstellen in Neuhausen Zentrum und im Beringen Ost (Beringerfeld) und Verschiebung der bestehenden Haltestelle Schloss Laufen auf die Rheinfallbrücke als ergänzender Bestandteil der S-Bahn Schaffhausen. Dadurch kann die Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte verbessert werden.
- Erweiterung des Netzes der Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSh). Neben Massnahmen im schienengebundenen ÖV wird das städtische Busangebot, abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung und die S-Bahn Schaffhausen, ausgebaut.
- Der öffentliche Busverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr verstärkt priorisiert.
- Dosierung und Lenkung des Strassenverkehrs
In der Schaffhauser Innenstadt sowie auf der A4-Stadtdurchfahrt ist bis 2020 von erheblichen Kapazitätsengpässen auszugehen. Eine Kapazitätserhöhung auf der Nord-Süd-Achse bis 2020 wird als unrealistisch eingeschätzt. Mit der Dosierung des Zuflusses auf den wesentlichen Einfallsachsen von Schaffhausen/Neuhausen am Rheinfall sowie den Ausfahrten aus grossen Parkieranlagen sollen die Staus auf die

2 Besiedlung

Strassen ausserhalb der Siedlungsgebiete verlagert resp. der Verkehr dosiert ins städtische Netz eingespeist und so die Kapazitätsengpässe im sensiblen Bereich des Siedlungsgebiets entschärft werden.

- Aufwertung der Strassenräume der Hauptverkehrsstrassen
Durch die Aufwertungen im Altstadtbereich von Schaffhausen sowie in den Ortszentren von Beringen, Löhningen und Feuerthalen/ZH (Zürcherstrasse) wird die Agglomeration gestärkt und so die Entwicklung nach innen gefördert. Insbesondere soll auch die Rheinuferstrasse und damit einhergehend das Schaffhauser Rheinufer aufgewertet werden.

Zudem soll das Ortszentrum von Neuhausen am Rheinflall attraktiviert werden.

- Zahlreiche Massnahmen im Fuss- und Veloverkehr zur Beseitigung von Netzlücken, Überwindung topographischer Widerstände und Entschärfung von Gefahrenstellen. Dazu gehören namentlich der Duraduct (LV-Brücke mit Lift), Vertikallifte Rheinfallbecken–Bahnhaltestelle «Neuhausen Zentrum»/Ortszentrum und die durchgehende Veloverbindung entlang des Rheinufers vom Flurlingersteg bis zum Rheinflallgebiet.

Im Weiteren enthält das Agglomerationsprogramm ein Paket von nicht-infrastrukturellen Massnahmen wie Parkraummanagement und Mobilitätsmanagement. Diese Anforderungen werden in das Konzept der verkehrsintensiven Anlagen einfliessen.

Neben den Agglomerationsmassnahmen sind auch übergeordnete (nationale) Massnahmen erforderlich, um die genannten Ziele zu erreichen. Diese fallen ausschliesslich in die Kompetenz des Bundes und sind deshalb nicht von den Agglomerationen mitzufinanzieren. Übergeordnete Massnahmen sind:

- Halbstundentakt im Fernverkehr Schaffhausen–Zürich mit integraler Verlängerung der Züge nach Singen im Stundentakt
- Kapazitätserhöhung Nord-Süd-Achse (Verbindung N4 - A81)

Diese Projekte sind im Richtplan 2007 enthalten.

3-3-1/2 Bahnlinienausbau Neuhausen am Rheinflall - Winterthur

3-3-1/3 Bahnlinienausbau Eglisau - Neuhausen am Rheinflall

3-1-2/1 Übergeordnetes Strassen-netz und Kapazitätsengpass zwischen N4 - A81

Behördenverbindlicher Richtplan

Teil D

gemäss
Richtplanungssystematik

Begriffserklärung auf S. 18
(Rückseite)

2 Besiedlung

- Folgende minimale Standortanforderungen an Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und verkehrsintensive Einrichtungen sind einzuhalten:

Bahn: 15-Minuten-Takt, 300 m-Einzugsbereich
Bus: 10-Minuten-Takt, 150 m-Einzugsbereich

- Neue Bauzonen dürfen, neben den bereits im Richtplan 2007 festgehaltenen Grundsätzen, nur ausgeschieden werden, wenn sie hinreichend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind:

Bahn: 600 m-Einzugsbereich; mindestens 30-Minuten-Takt
Bus: 300 m-Einzugsbereich; mindestens 30-Minuten-Takt

Planungs-
grundsatz
R

Schwellenwerte und Grundsätze gemäss Agglomerationsprogramm «Schaffhausen plus»

2-1-11/1 ESP Vorderes Mühlerental

Eine dichte zentrumsorientierte Mischnutzung des Industrieareals Vorderes Mühlerental und des Areals Bleiche/Diana beim Bahnhof Schaffhausen ist angestrebt. Die entsprechende Zonenplanänderung wurde vom Regierungsrat im März 2008 genehmigt. Die Quartierpläne für das Areal Diana und Bleiche sind genehmigt. Der Quartierplan für das «Werk 1» ist in Bearbeitung. Parallel dazu treibt die Stadt die Planung für den Durachpark voran.

RiplaNr: 2-1-11/1
Koordination: Festsetzung
Federführung: Stadt Schaffhausen
Beteiligte: Amt für Lebensmittelkontrolle und Umweltschutz, Bauinspektorat, Denkmalpflege, Hochbauamt, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, Planungs- und Naturschutzamt, Tiefbauamt, SBB
Termin: 2010
Karte: Planeintrag

2-1-11/2 ESP Herblingertal

Der bestehende Arbeitsplatz, Einkaufs- und Freizeitschwerpunkt wird weiter gefördert. Die Voraussetzungen zur Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sind gegeben und werden weiter verbessert (Aufwertung DB-Haltestelle Herblingen). Eine lage- und ortsgerechte Verdichtung ist zu fördern. Für das geplante Fussballstadion «FCS-Park» ist die notwendige Umzonung erfolgt. Quartierplan und UVB lagen vom 16. Mai bis 15. Juni 2008 öffentlich auf. Der Quartierplan FCS-Park ist genehmigt und eine entsprechende Baubewilligung ist rechtskräftig.

RiplaNr: 2-1-11/2
Koordination: Festsetzung
Federführung: Stadt Schaffhausen
Beteiligte: Amt für Lebensmittelkontrolle und Umweltschutz, Bauinspektorat, Denkmalpflege, Hochbauamt, Koordinationsstelle für Umweltschutz, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, Planungs- und Naturschutzamt, Tiefbauamt, Verkehrsbetriebe Stadt Schaffhausen, Deutsche Bahn AG
Termin: 2011
Karte: Planeintrag

2-1-11/3 ESP Vordere Breite

Die Sportanlagen zwischen Nordstrasse und Breitenaustrasse sowie ein Teil der Familiengärten zwischen Breitenau- und Randenstrasse sollen für hochwertiges, zentrumsnahes Wohnen umgenutzt werden. In einem breit angelegten Mitwirkungsverfahren ist im Rahmen des Projektes «PASS» (Potenzialaktivierung Stadt Schaffhausen) ein Masterplan Vordere Breite erarbeitet worden (vgl. Schlussbericht PASS vom Februar 2008). Dieser soll nun zu einem behördenverbindlichen Rahmenplan weiterentwickelt werden. Eine Voraussetzung der Umnutzung ist die Verlegung der Sportplätze. Diese sollen auf eine zu bauende Indoor-Schiessanlage zu liegen kommen. Damit hängt die bauliche Anpassung Quartierstrassen und Parkierung zusammen (Massnahme 32 des Agglomerationsprogramms).

RiplaNr: 2-1-11/3
Koordination: Festsetzung
Federführung: Stadt Schaffhausen
Beteiligte: Amt für Lebensmittelkontrolle und Umweltschutz, Bauinspektorat, Hochbauamt, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, Planungs- und Naturschutzamt, Tiefbauamt, Verkehrsbetriebe Stadt Schaffhausen
Termin: 2011
Karte: Planeintrag

Abstimmungs-
anweisung
A

5-2-0/1 Regionale Indoor-Schiessanlage

Eine regionale Indoor-Schiessanlage befindet sich in Abklärung. Eine Machbarkeitsstudie vom September 2008 liegt vor. Mit der regionalen Indoor-Schiessanlage soll einerseits die Verlagerung der Sportplätze von der vorderen Breite ermöglicht und andererseits die Schiessstätigkeit auf eine einzige regionale Anlage konzentriert werden. Damit können die Immissionen durch Schiesslärm in den Gemeinden eliminiert und Investitionen in neue künstliche Kugelfänge vermieden werden.

2-1-11/4 ESP SIG-Areal Neuhausen am Rheinfall

Das ehemalige Industrieareal soll umgenutzt werden für zentrumsnahe und dichte Mischnutzungen mit Wohnen. Die Nutzungsplanungsänderung ist vom Regierungsrat genehmigt, von der Gemeinde aber noch nicht in Kraft gesetzt worden. Eine wichtige Massnahme zur Aufwertung dieses Gebietes ist die Erstellung eines neuen Bahnhaltdepotpunktes.

2-1-11/5 ESP Beringen

Ein Entwicklungsschwerpunkt soll sowohl bezüglich Arbeiten als auch Wohnen mit attraktiver Anbindung an den öffentlichen Verkehr geschaffen werden. Für den Bereich Wohnen ist im Gebiet Benzen ein Quartierplan in Bearbeitung. Für den Bereich Arbeiten sind innerhalb des 300-m-Einzugsbereichs der Bahnhaltstelle arbeitsplatzintensive Zonen vorgesehen. Ausserhalb davon werden arbeitsplatzextensive/flächenintensive Zonen angestrebt. In der laufenden Revision der Nutzungsplanung werden diese Vorgaben umgesetzt. Im Weiteren wird eine zusätzliche Bahnhaltstelle erstellt werden (3-3-2/4).

2-1-11/6 ESP Thayngen

Ein Entwicklungsschwerpunkt mit attraktiver Anbindung an den öffentlichen Verkehr mit einem Arbeitsplatzschwerpunkt und einem Schwerpunkt mit verdichteten Mischnutzungen soll geschaffen werden. Der Ausbau und die Modernisierung des Bahnhofs Thayngen (3-3-2/6) ist in Vorbereitung. Quartierpläne für die Bereiche West und Ost sind in Bearbeitung.

2-1-10/A Verkehrsintensive Einrichtungen (VE)

Folgende Grundsätze werden bei der Planung von verkehrsintensiven/publikumsintensiven Einrichtungen und deren planerischen Umsetzung berücksichtigt:

- Das Ausmass der VE auf dem Kantonsgebiet ist zu steuern. VE sind in dafür bestimmten Gebieten, vorrangig in Entwicklungsschwerpunkten, vorzusehen.
- Eine auf die Siedlung abgestimmte Versorgungsstruktur ist anzustreben. Dabei muss geprüft werden, inwieweit die Zahl und die Grösse von Einrichtungen abschliessend pro Gemeinde festgelegt werden kann. Eine Konkurrenzierung von Ortszentren ist zu vermeiden.
- Eine zweckmässige Anordnung der VE zu Wohn- und Arbeitsschwerpunkten ist gefordert. Dabei sind kurze Wege zu den Versorgungseinrichtungen zu ermöglichen.
- Die Wohngebiete müssen geschont und Nutzungskonflikte vermieden werden. Zudem sind die Ziele des Umweltschutzes zu erfüllen.

RiplaNr: 5-2-0/1
 Koordination: Zwischenergebnis
 Federführung: Stadt Schaffhausen
 Beteiligte: Amt für Lebensmittelkontrolle und Umweltschutz, Denkmalpflege, Planungs- und Naturschutzamt, Tiefbauamt, Wirtschaftsförderung, Tiefbauamt
 Termin: 2010
 Karte: Planeintrag

RiplaNr: 2-1-11/4
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Gemeinde Neuhausen am Rheinfall
 Beteiligte: Amt für Lebensmittelkontrolle und Umweltschutz, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, Denkmalpflege, Planungs- und Naturschutzamt, Tiefbauamt, Wirtschaftsförderung
 Termin: 2010
 Karte: Planeintrag

RiplaNr: 2-1-11/5
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Gemeinde Beringen
 Beteiligte: Amt für Lebensmittelkontrolle und Umweltschutz, Bauinspektorat, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, Planungs- und Naturschutzamt, Tiefbauamt, Deutsche Bahn AG
 Termin: 2010
 Karte: Planeintrag

RiplaNr: 2-1-11/6
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Gemeinde Thayngen,
 Beteiligte: Amt für Lebensmittelkontrolle und Umweltschutz, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, Bauinspektorat, Planungs- und Naturschutzamt, Tiefbauamt, Deutsche Bahn AG
 Termin: 2010
 Karte: Planeintrag

RiplaNr: 2-1-10/A
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Gemeinden
 Beteiligte: Amt für Lebensmittelkontrolle und Umweltschutz, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, Bauinspektorat, Planungs- und Naturschutzamt, Tiefbauamt
 Termin: 2011
 Karte: Kein Planeintrag

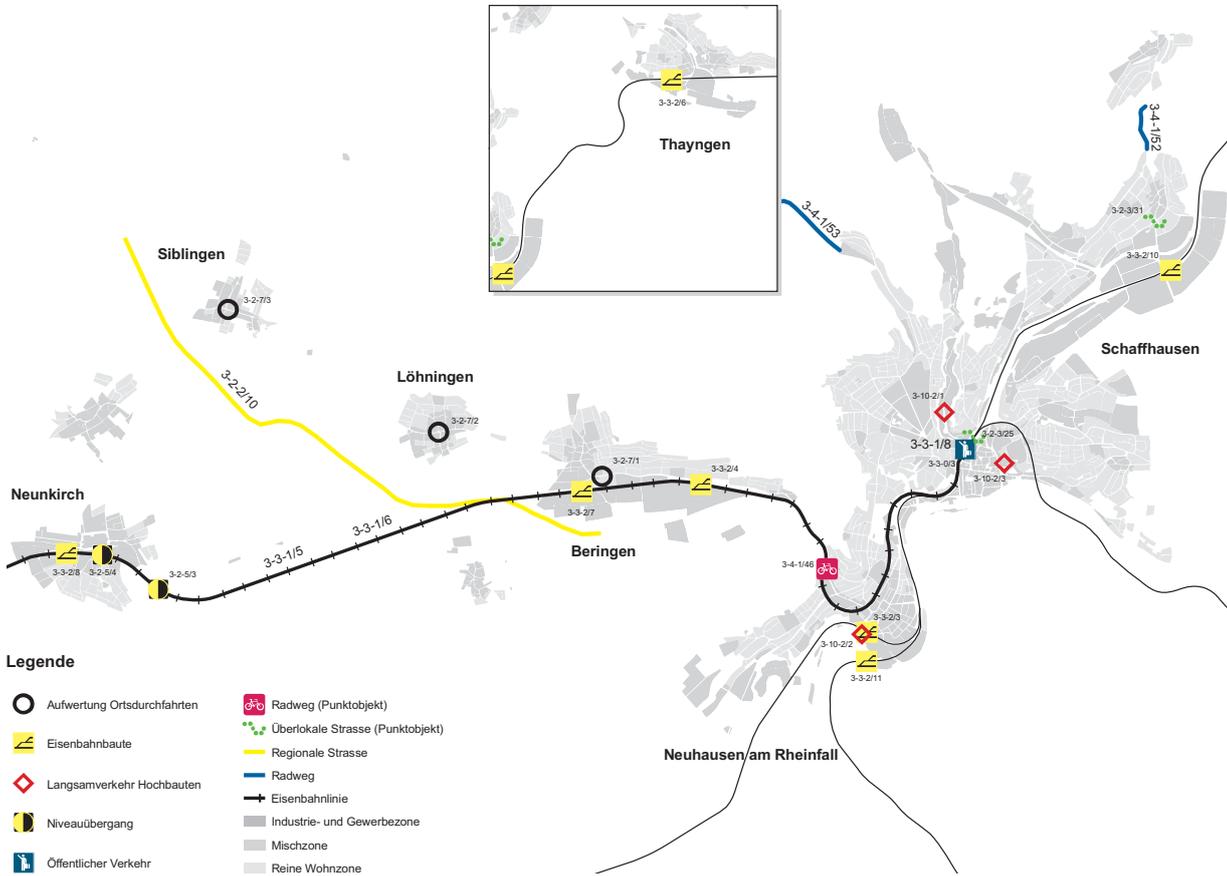
- Ein übermässiger Flächenverbrauch ist zu verhindern, um einen haushälterischen Umgang mit dem Boden zu ermöglichen.
- Mit dem Sicherstellen einer ausreichenden Verkehrserschliessung und einer zweckmässigen Anordnung der VE im Verkehrsnetz sollen Überlastungen vermieden werden.

2-1-10/A1 Weiteres Vorgehen Verkehrsintensive Einrichtungen (VE)

Eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Stadt Schaffhausen und des Kantons bearbeitet die Anforderungen an bestehende und neue verkehrsintensive Anlagen und prüft wie diese in den planungsrechtlichen Instrumenten umgesetzt werden sollen. Dabei sind die Massnahmen 56 «Parkplatzgebühren bei allen Zentren und Verkehrsintensiven Einrichtungen», 57 «Parkplatzbewirtschaftung in Wohngebieten mit Anwohnerbevorzugung» und 58 «Abstimmung des Parkplatzangebotes auf das öV-Angebot» gemäss Agglomerationsprogramm entsprechend umzusetzen.

RiplaNr: 2-1-10/A
Koordination: Zwischenergebnis
Federführung: Gemeinden
Beteiligte: Amt für Lebensmittelkontrolle und Umweltschutz, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, Bauinspektorat, Planungs- und Naturschutzamt, Tiefbauamt
Termin: 2011
Karte: Kein Planeintrag

3 Verkehr



• Der öffentliche Verkehr übernimmt 50 % des Verkehrswachstums

Vorhaben gemäss Agglomerationsprogramm «Schaffhausen plus»

3-2-5/3 *Aufhebung Niveauübergang Neunkirch «Erlen»*

Das Bauprojekt ist zusammen mit dem Projekt «Grosser Letten» abgeschlossen. Die Kreditvorlage wurde 2009 vom Volk angenommen.

3-2-5/4 *Aufhebung Niveauübergang Neunkirch «Grosser Letten»*

Das Bauprojekt ist zusammen mit dem Projekt Projekt «Erlen» abgeschlossen. Die Kreditvorlage wurde 2009 vom Volk angenommen.

Planungs-
grundsatz
R

Abstimmungs-
anweisung
A

RiplaNr: 3-2-5/3
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Tiefbauamt
 Beteiligte: Bundesamt für Verkehr, Neunkirch, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, Planungs- und Naturschutzamt, Deutsche Bahn AG
 Termin: 2011
 Karte: Planeintrag

RiplaNr: 3-2-5/4
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Tiefbauamt
 Beteiligte: Bundesamt für Verkehr, Neunkirch, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, Planungs- und Naturschutzamt, Deutsche Bahn AG
 Termin: 2011
 Karte: Planeintrag

3-3-0/3 *Bahn- und Busknoten Schaffhausen*

Im Raum Schaffhausen laufen fünf Bahnverbindungen zusammen. Der Bahnhof Schaffhausen hat beschränkte Kapazitäten. Um die Ziele des Agglomerationsprogramms «Schaffhausen plus» zu erreichen, sind Kapazitätssteigerungen notwendig. Die 6. Haltekante ist als separates Richtplangeschäft aufgeführt. Die Massnahmen zur Leistungssteigerung im Knoten Schaffhausen und die Kapazitätserhöhung der Strecke Schaffhausen - Neuhausen am Rheinfall sind Gegenstand von laufenden Abklärungen.

3-3-1/5 *Elektrifizierung der Strecke Schaffhausen - Erzingen (- Basel)*

Für die Durchbindungen von Zügen aus dem Klettgau im Knoten Schaffhausen Richtung Thayngen und Stein am Rhein ist die Elektrifizierung unerlässlich.

Das Vorprojekt für die Elektrifizierung dieser Strecke liegt vor. Eine Koordination mit dem Doppelspurausbau DB ist notwendig.

3-3-1/6 *Doppelspurausbau Beringen - Neunkirch - Erzingen*

Zur Umsetzung des S-Bahn Schaffhausen-Konzeptes ist ein zweigleisiger Streckenabschnitt auf der Linie zwischen Beringen und Erzingen notwendig. Eine Vorstudie liegt vor. Das 2. Gleis wird südlich des bestehenden Gleises errichtet werden. Das Bauprojekt wird 2010 erarbeitet. Die Abklärungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung sind angelaufen. Eine Koordination mit der Elektrifizierung der Strecke ist notwendig.

3-3-1/8 *Bahnhof Schaffhausen Zusatzperron Gleis 6*

Um die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs Schaffhausen zu steigern, muss das bestehende Durchgangsgleis mit einer Perronkante ergänzt werden. Die entsprechenden Vorarbeiten sind im Gang. Das Vorprojekt liegt vor. Die zusätzliche Perronkante braucht einen Teil des heutigen Trottoirs und Strassenraums. Zudem müssen Zu- und Abgänge geschaffen werden. Dies erfolgt in Koordination mit dem Ausbau der Unterführung Löwengässchen.

3-3-2/3 *Bahnhaltestelle «Neuhausen Zentrum»*

Um die Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes SIG-Areal/Zentrum zu verbessern, ist eine neue Bahnhaltestelle im Bereich der Laufengasse vorgesehen. Damit wird auch die Verbindung ortsintern verbessert. Die Machbarkeitsstudie liegt vor, das Vorprojekt ist in Erarbeitung. Die Lage ist bestimmt. Die weiteren Arbeiten müssen mit dem Ausbau HGV und der Knotenplanung Schaffhausen koordiniert werden.

3-3-2/4 *Bahnhaltestelle «Beringerfeld»*

Um die Verbesserung der Erschliessung des östlichen Ortsteils von Beringen, insbesondere des Entwicklungsschwerpunktes Beringen (2-1-11/5) zu erreichen, ist eine neue Haltestelle im Bereich Beringen/Bömmliacker geplant. Das Vorprojekt liegt vor. Eine Koordination mit dem Doppelspurausbau DB ist notwendig.

RiplaNr:	3-3-0/3
Koordination:	Festsetzung
Federführung:	Schweizerische Bundesbahnen, Deutsche Bahn AG
Beteiligte:	Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, Stadt Schaffhausen, Bauinspektorat, Planungs- und Naturschutzamt
Termin:	2011
Karte:	Planeintrag
RiplaNr:	3-3-1/5
Koordination:	Festsetzung
Federführung:	Deutsche Bahn AG
Beteiligte:	Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr Bundesamt für Verkehr, Baden-Württemberg, Regionalverband Hochrhein-Bodensee, Gemeinden, Planungs- und Naturschutzamt, Volkswirtschaftsdepartement 2011 (Kreditbeschluss)
Termin:	2011
Karte:	Planeintrag
RiplaNr:	3-3-1/6
Koordination:	Festsetzung
Federführung:	Deutsche Bahn AG
Beteiligte:	Bundesamt für Verkehr, Regionalverband Hochrhein-Bodensee, Gemeinden, Bauinspektorat, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, Planungs- und Naturschutzamt, Tiefbauamt
Termin:	2010
Karte:	Planeintrag
RiplaNr:	3-3-1/8
Koordination:	Festsetzung
Federführung:	Schweizerische Bundesbahnen, Deutsche Bahn AG
Beteiligte:	Stadt Schaffhausen, Hochbauamt, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, Planungs- und Naturschutzamt, Tiefbauamt, Verkehrsbetriebe Stadt Schaffhausen
Termin:	2011 (Kreditbeschluss)
Karte:	Planeintrag
RiplaNr:	3-3-2/3
Koordination:	Festsetzung
Federführung:	Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr
Beteiligte:	Schweizerische Bundesbahnen, Bundesamt für Verkehr, Neuhausen am Rheinfall, Bauinspektorat, Koordinationsstelle für Umweltschutz, Planungs- und Naturschutzamt
Termin:	2011
Karte:	Planeintrag
RiplaNr:	3-3-2/4
Koordination:	Festsetzung
Federführung:	Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr
Beteiligte:	Bundesamt für Verkehr, Beringen, Deutsche Bahn AG
Termin:	2011
Karte:	Planeintrag

3-3-2/6 *Schienerfreie Zugänge DB-Bahnhof Thayngen*

Im Zusammenhang mit der Automatisierung und Modernisierung der Bahn- und Sicherungsanlagen im Bahnhof Thayngen sind schienenfreie und behindertengerechte Perronzugänge erforderlich. Einzelne Massnahmen wie die Öffnung der neuen Fussgängerunterführung gegen das Industriegebiet als Teil des Entwicklungsschwerpunktes Thayngen (2-1-11/6), die Optimierung des Bahnhofplatzes (P+R, Bushaltestelle, Verbesserung Zugang) sowie die Verbesserung der Veloführung sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms «Schaffhausen plus» oder werden dazu als Vorleistung erbracht. Zur Optimierung des Bahnhofplatzes und zur Fussgängerunterführung sowie zur Verbesserung liegen Vorprojekte vor. Die im Aggloprogramm aufgeführte Massnahme 55 «Verbesserung der Veloführung Thayngen Süd» gelangt zusammen mit diesem Projekt zur Ausführung.

RiplaNr: 3-3-2/6
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Deutsche Bahn AG
 Beteiligte: Bundesamt für Verkehr, Beringen, Bauinspektorat, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, Planungs- und Naturschutzamt, Tiefbauamt
 Termin: 2011
 Karte: Planeintrag

3-3-2/7 *Schienerfreie Zugänge DB-Bahnhof Beringen*

Im Zusammenhang mit der Modernisierung der Bahn- und Sicherungsanlagen im Bahnhof Beringen sind schienenfreie Perronzugänge erforderlich. Im Agglomerationsprogramm «Schaffhausen plus» sind die schienenfreien Zugänge Bestandteil des S-Bahn-Schaffhausen-Angebotskonzeptes. Das Vorprojekt ist in Bearbeitung. Eine Koordination mit dem Doppelspurausbau DB erfolgt.

RiplaNr: 3-3-2/7
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Deutsche Bahn AG
 Beteiligte: Bundesamt für Verkehr, Beringen, Bauinspektorat, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, Planungs- und Naturschutzamt, Tiefbauamt
 Termin: 2011
 Karte: Planeintrag

3-3-2/8 *Schienerfreie Zugänge DB-Bahnhof Neunkirch*

Das neue Angebotskonzept sieht fahrplanmässige Zugskreuzungen in Neunkirch vor. Im Zuge dieser Neuerungen und der Modernisierung der Bahn- und Sicherungsanlagen sind schienenfreie Perronzugänge erforderlich. Im Agglomerationsprogramm «Schaffhausen plus» sind die schienenfreien Zugänge Bestandteil des S-Bahn-Schaffhausen-Angebotskonzeptes. Das Vorprojekt ist in Bearbeitung. Eine Koordination mit dem Doppelspurausbau DB erfolgt.

RiplaNr: 3-3-2/8
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Deutsche Bahn AG
 Beteiligte: Bundesamt für Verkehr, Neunkirch, Bauinspektorat, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, Planungs- und Naturschutzamt, Tiefbauamt
 Termin: 2011
 Karte: Planeintrag

3-3-2/10 *Attraktivierung und Ausbau der DB-Haltestelle Herblingen*

Die Station Herblingen ist ein wesentliches Element des Entwicklungsschwerpunktes Herblingertal. Der geplante FCS-Park mit Mantelnutzung muss an den öffentlichen Verkehr angebunden werden. Diese Anbindung ist mit der S-Bahn Schaffhausen gegeben. Die Zugänge zu den Perronanlagen sind für Behinderte zugänglich und mit einem zusätzlichen Zugang zu den Gleisen auf der Ostseite zu verbessern. Eine verbesserte Verknüpfung mit dem öffentlichen Nahverkehr und gestalterische Massnahmen sollen diese Haltestelle zusätzlich aufwerten. Das Vorprojekt liegt vor.

RiplaNr: 3-3-2/10
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Stadt Schaffhausen, Tiefbauamt, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr
 Beteiligte: Deutsche Bahn AG, Bauinspektorat, Planungs- und Naturschutzamt
 Termin: 2011
 Karte: Planeintrag

3-3-2/11 *Verlegung Bahnhaltestelle Schloss Laufen*

Als Ersatz für die Haltestelle Schloss Laufen ist eine neue, behindertengerechte Bahnhaltestelle zur Erschliessung des Rheinfalls als VE-Freizeitanlage und zur Erschliessung des SIG-Areals vorgesehen. Da es sich hier um einen Standort im BLN-Gebiet Rheinfall und um ein Baudenkmal handelt, haben Eingriffe besonders sorgfältig zu erfolgen. Eine Machbarkeitsstudie der SBB liegt vor. Das Projekt wird in die 2. Periode Agglomerationsprogramm zurückgestellt und wird Bestandteil des Agglomerationsprogramms Zürich (4. Teilergänzung S-Bahn).

RiplaNr: 3-3-2/11
 Koordination: Zwischenergebnis
 Federführung: ZVV
 Beteiligte: Kanton Zürich, Neuhausen am Rheinfall, Uhwiesen-Laufen, Bauinspektorat, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, Planungs- und Naturschutzamt, Denkmalpflege, Tiefbauamt
 Termin: 2015
 Karte: Planeintrag

3-10-1/A *Verbesserung der Erschliessung Rheinflall für Veloverkehr*

Gemäss Agglomerationsprogramm «Schaffhausen plus» ist ein Massnahmenpaket vorgesehen, um die Erreichbarkeit des Rheinflalls für den Veloverkehr zu verbessern. Bis Ende 2009 wird ein Vorprojekt erarbeitet. Da es sich um ein empfindliches Gebiet im BLN-Gebiet Rheinflall handelt, ist eine sorgfältige Einfügung erforderlich.

RiplaNr: 3-10-1/A
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Gemeinde Neuhausen am Rheinflall
 Beteiligte: Planungs- und Naturschutzamt, Forstamt, Tiefbauamt 2011
 Termin: 2011
 Karte: Kein Planeintrag

3-10-2/1 *Duraduct mit Lift*

Gemäss Agglomerationsprogramm «Schaffhausen plus» soll eine Brücke über das Mühental für Velofahrer und Fussgänger, kombiniert mit einem Lift, erstellt werden. Dies ist nötig, um einerseits die Radialverbindungen zu verbessern und andererseits eine Tangentialverbindung entlang dem dicht überbauten Siedlungsgürtel zu schaffen und so einen Beitrag zur Erreichung der Modal-Split-Ziele zu leisten. Eine Machbarkeitsstudie (Januar 2010) liegt vor und der Standort wurde bestimmt. Die definitive Ausgestaltung muss mit dem Projekt Sporthalle und Stahlgiesserei koordiniert werden. Ein entsprechender Quartierplan wird erarbeitet (Vorprüfung ist erfolgt).

RiplaNr: 3-10-2/1
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Stadt Schaffhausen
 Beteiligte: Tiefbauamt, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr
 Termin: 2011
 Karte: Planeintrag

3-10-2/2 *Vertikallift Neuhausen Rheinflallgebiet*

Eine Verbesserung der Verbindung Rheinflallgebiet - Bahnhofstestelle «Neuhausen Zentrum»/Ortszentrum soll mit einem Vertikallift ermöglicht werden. Bis Mitte 2011 liegt das Vorprojekt vor. Dieses wird in Zusammenhang mit der Bahnhofstestelle Neuhausen Zentrum erarbeitet.

RiplaNr: 3-10-2/2
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Gemeinde Neuhausen am Rheinflall
 Beteiligte: Schweizerische Bundesbahnen, Tiefbauamt, Schweizerische Industriegeellschaft, Bauinspektorat, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr,
 Termin: 2011
 Karte: Planeintrag

3-10-2/3 *Munotlift*

Gemäss Aggloprogramm 2007 soll ein Fussgänger-/Velolift erstellt werden um die Verbindung ins östliche Wohngebiet zu erleichtern. Im Rahmen der weiteren Abklärungen wird diese Massnahme in die 2. Phase Agglomerationsprogramm verschoben.

RiplaNr: 3-10-2/3
 Koordination: Vororientierung
 Federführung: Stadt Schaffhausen
 Beteiligte: Bauinspektorat
 Termin: 2015
 Karte: Planeintrag, nicht ortsgenau

3-4-1/46 *Fuss- und Radwegbrücke Enge*

Eine Fuss- und Radwegbrücke im Bereich Enge soll den Langsamverkehr von der Engestrasse über die DB Bahnlinie auf den Radweg Neuhausen - Klettgau führen. Damit wird für den Langsamverkehr eine sinnvolle Verbindung zwischen einem grossen städtischen Siedlungsgebiet (Neuhausen Nord, Breite Schaffhausen) mit dem Klettgau geschaffen. Das Vorprojekt liegt vor. (Massnahme 46 gemäss Agglomerationsprogramm)

RiplaNr: 3-10-2/3
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Neuhausen am Rheinflall
 Beteiligte: Tiefbauamt
 Termin: 2011
 Karte: Planeintrag

3-4-1/52 *Veloweg Herblingen – Stetten Stetten innerorts*

Mit einem neuen Veloweg zwischen Herblingen und Stetten soll der Langsamverkehr vom MIV getrennt werden. Damit wird eine attraktive Radwegverbindung zwischen dem städtischen Gebiet mit dem Reiat geschaffen. Das Vorprojekt wurde erarbeitet. (Massnahme 52 gemäss Agglomerationsprogramm)

RiplaNr: 3-10-2/3
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Tiefbauamt
 Beteiligte: Schaffhausen, Stetten
 Termin: 2011
 Karte: Planeintrag

3-4-1/53 Optimierung Veloverbindung Schaffhausen – Hemmental

Mit einem attraktiven Veloweg wird Hemmental als Teil der Stadt Schaffhausen mit dem städtischen Gebiet für den Radverkehr optimal verbunden. Das Vorprojekt wurde erarbeitet. (Massnahme 53 gemäss Agglomerationsprogramm)

RiplaNr: 3-10-2/3
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Tiefbauamt
 Beteiligte: Schaffhausen
 Termin: 2011
 Karte: Planeintrag

3-2-7/1 Aufwertung Ortsdurchfahrt Beringen

Unter Verzicht der Umfahrungslösung, wie sie im Strassenrichtplan von 1996 vorgesehen ist, soll die Ortsdurchfahrt in Beringen aufgewertet werden. Das Vorprojekt wird zurzeit vom kantonalen Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit der Gemeinde erarbeitet.

RiplaNr: 3-2-7/1-3
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Tiefbauamt
 Beteiligte: Gemeinden
 Termin: 2011
 Karte: Planeintrag

3-2-7/2 Aufwertung Ortsdurchfahrt Löhningen**3-2-7/3 Aufwertung Ortsdurchfahrt Siblingen**

Die Ortsdurchfahrt in Siblingen soll aufgewertet werden infolge des Verzichts auf eine Umfahrungslösung gemäss kantonalem Strassenrichtplan. Der kantonale Strassenrichtplan wird 2010 überarbeitet und die entsprechenden Einträge aufgenommen. Diese Massnahme ist nicht Teil des Agglomerationsprogramms, jedoch eine Folge des Verzichts auf eine angestrebte Umfahrungslösung.

Weitere Massnahmen

Zahlreiche andere Vorhaben aus dem Agglomerationsprogramm sind wichtige Elemente zur Erreichung der gewünschten Ziele. Sie sind jedoch nicht auf der Stufe Richtplan angesiedelt. Sie sind jedoch beim Bund als Infrastrukturmassnahmen Ende 2009 eingereicht worden.

**3-2-2/10 Aufhebung Ortsumfahrungen
Beringen, Löhningen, Siblingen**

Im Zusammenhang mit der Aufwertung der Ortsdurchfahrten soll die Ortsumfahrung gemäss Strassenrichtplan 1996 aufgehoben werden. Die Aufhebung der Ortsumfahrung wird in der Revision des Strassenrichtplans berücksichtigt.

RiplaNr: 3-2-2/10
 Koordination: Vororientierung
 Federführung: Tiefbauamt
 Beteiligte: Gemeinden
 Termin: 2011
 Karte: Planeintrag

**3-2-3/25 Aufwertung und Verkehrsoptimierung
Bereich Adlerunterführung/Schwabentor**

Die Adlerstrasse soll verkehrsfrei gestaltet werden. Damit wird der östliche Bereich des Schwabentors städtebaulich aufgewertet. Das Vorprojekt wurde erarbeitet. (Massnahme 25 gemäss Agglomerationsprogramm)

RiplaNr: 3-10-2/3
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Stadt Schaffhausen
 Beteiligte: Tiefbauamt
 Termin: 2011
 Karte: Planeintrag

3-2-3/31 Änderung Hauptstrassennetz in Herblingen

Die Funktion der Fulachstrasse als übergeordnete Kantonsstrasse soll auf die Ebnatstrasse übertragen werden. Ergänzende verkehrsberuhigende Massnahmen an der Herblingenstrasse, äusseren Fulachstrasse und Hochstrasse sind noch nicht festgelegt. (Massnahme 31 gemäss Agglomerationsprogramm)

RiplaNr: 3-10-2/3
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Stadt Schaffhausen
 Beteiligte: Tiefbauamt
 Termin: 2011
 Karte: Planeintrag

(in Klammer Nummer der Massnahme gemäss Agglomerationsprogramm):

- Angebotsausbau städtisches Busangebot (20);
- Dosierung/Verkehrslenkung Gebiet Kt. SH und Gebiet Kt. ZH(21);
- Aufwertung Rheinuferstrasse/Verbesserung Rheinzugang (22);
- Verkehrsarme Fischerhäuser-/Rheinhaldestrasse (23); gestrichen, stattdessen Verkehrsberuhigung Rheinhaldestrasse im Bereich Schauweckergut
- Aufwertung Bachstrasse (24);
- Flankierende Massnahmen Galgenbucktunnel (26);
- Sammelstrasse Süd (SIG-Areal) (28); wird in 2. Periode zurückgestellt
- Aufwertung und Leistungsoptimierung Gennersbrunnerstrasse (29);
- Bauliche Anpassung Quartierstrassen und Parkierung im Rahmen ESP vordere Breite (32) vgl. 2-1-11/3
- Veloweg Herblingertal (36);
- Fussgängersteg Herblingermarkt - S-Bahn-Station Herblingen (37);
- Veloabstellanlage Bahnhof Schaffhausen (Südseite) (38);
- Veloabstellanlage Station Herblingen (39);
- Punktuelle Verbesserungen Verkehrssicherheit an diversen Knoten (41);
- Verbesserung der Veloführung im oberen Bereich der Rheinfalstrasse (42);
- Zusätzliche Veloabstellplätze Bad. Bahnhof und Rheinfal (43);
- Verbesserung Erschliessung Rheinfal für den Veloverkehr (44);
- Öffnung Charlottenfels-Areal für den Veloverkehr (45);
- Fussgängerbrücke Rabenfluh (Rhein und Bahnzugang) (47);
- Öffnung des SIG-Areals für den Fussverkehr (48);
- Fussweg Klettgauerstrasse – Sonnenbergstrasse (49);
- Fussweg Schützenstrasse – Langrietstrasse (50)
- Veloweg Beringen - Löhningen (51) zurückgestellt.

Abkürzungsverzeichnis und Quellenverzeichnis

ALU	Amt für Lebensmittelkontrolle und Umweltschutz
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
BauG	Baugesetz
BLN	Bundesinventar schützenswerter Landschaften und Naturdenkmäler Verordnung über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (VBLN; SR 451.11)
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FMG	Fernmeldegesetz
ISOS	Geschützte Ortsbilder: Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (VISOS; SR 451.12)
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NISV	Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV; SR 814.710)
öV	öffentlicher Verkehr
PNA	Planungs- und Naturschutzamt
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung
RRB	Regierungsratsbeschluss
TBA	Tiefbauamt
UVB	Umweltverträglichkeitsbericht
VE	Verkehrsintensive Einrichtungen
WaG	Bundesgesetz über den Wald (Waldgesetz, WaG; SR 921.0)
WBG	Bundesgesetz über den Wasserbau

Ausnahmebewilligung: Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700)

Moorbiotope: Verordnung über den Schutz der Flachmoore von nationaler Bedeutung (Flachmoorverordnung; SR 451.33)

Auen: Verordnung über den Schutz der Auengebiete von nationaler Bedeutung (Auenverordnung; SR 451.31)

Natur- und Landschaft/ENHK: Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451)

Kantonale Schutzobjekte/KNHK: Gesetz über den Natur- und Heimatschutz im Kanton Schaffhausen (SHR 451.100)

Richtplan-Begriffe

Die folgenden Begriffe befinden sich in der grauen Randspalte im behördenverbindlichen Teil der Anpassung 2008 (ab S. 9)

Vororientierung

Vororientierungen sind generelle Vorstellungen, die sachlich, räumlich und zeitlich noch nicht so konkret sind, dass der weitere planerische Weg bis zur Realisierung beschrieben werden kann. Das Vorhaben hat noch keine Abstimmungsreife. Als Vororientierungen können auch Absichten in den Richtplan aufgenommen werden, die im Zuge einer frühzeitigen Information aller raumwirksamen Akteure von Bedeutung sind.

Zwischenergebnis

Zwischenergebnisse sind Vorhaben, die noch nicht abgestimmt sind, also noch keine Einigung über die Varianten oder die angestrebte Entwicklung erzielt worden ist. Das weitere Vorgehen ist klar umrissen und wird von sämtlichen Beteiligten getragen. Die Abstimmungsaufgabe ist im Rahmen der Richtplanung zu koordinieren. Der Nachweis des Bedarfs ist erbracht.

Festsetzung

Vorhaben, die auf die wesentlichen räumlichen Auswirkungen bezogen bereits rechtlich bindend abgestimmt sind. Festsetzungen sind auch Vorhaben, deren Handlungsrahmen und Weg vorgezeigt sind und über deren Umsetzung Einigkeit aller Entscheidbehörden besteht. Die Abstimmungsaufgabe auf Stufe Richtplan ist erledigt, der Nachweis der Eignung ist erbracht.