

Vorlage der Spezialkommission 2010/9 «Programm Agglomerationsverkehr»

vom 11. April 2011

11-26

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Spezialkommission hat die Vorlage zum *Programm Agglomerationsverkehr* vom 23. November 2010 (Amtdruckschrift 10-86) an insgesamt fünf Sitzungen in erster Lesung vorberaten. Die Vorlage wurde vom zuständigen Regierungsrat Dr. Reto Dubach sowie dem Leiter der Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr (öV), Patrick Altenburger, vorgestellt und vertreten. An der dritten Sitzung nahm auch die Kantonsplanerin Susanne Gatti teil. Für die Protokollarbeit zeichnete Janine Rutz verantwortlich.

Ausgangslage und Ziel der Vorlage:

Das Programm Agglomerationsverkehr Schaffhausen umfasst eine umfangreiche Liste von Infrastrukturmassnahmen, mit denen die bestehende Verkehrsinfrastruktur auf das angestrebte Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum hin optimiert und verbessert werden soll. Zudem soll die Entwicklung von Siedlung und Verkehr in Zukunft besser aufeinander abgestimmt werden. Die angestrebte Wirtschafts- und Wohnraumentwicklung erfordert einen gezielten und zeitlich koordinierten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Mit den angestrebten Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur soll die Standortattraktivität von Schaffhausen als gut erreichbare Wohn- und Arbeitsregion langfristig sichergestellt werden und staufrei bleiben. Insgesamt soll vom erwarteten Mehrverkehr in den kommenden Jahren die Hälfte vom öffentlichen Verkehr übernommen werden. Das Programm Agglomerationsverkehr Schaffhausen hat in der Prüfung durch den Bund beim Kosten-Nutzen-Verhältnis sehr gut abgeschnitten. Der Bund sieht für die beitragsberechtigten Projekte des Agglomerationsverkehrs den landesweiten Höchstsatz von 40 Prozent vor, was einem Betrag von total 33,78 Mio. Franken entspricht (Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer).

Die Projekte des Agglomerationsverkehrs sind aus einer gesamtheitlichen Sicht entstanden. Alle Verkehrsträger sind in die Konzeptentwicklung einbezogen und mit Blick auf die Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt worden. Die beabsichtigte Wirkung kann aber nur mit einer möglichst vollständigen Realisierung der Massnahmen erzielt werden. Deshalb sollen die Massnahmen nicht isoliert, sondern im Kontext als Netzelemente eines Gesamtkonzeptes gesehen werden. Die Vorlage schafft Klarheit über die politischen Rahmenbedingungen, welche massgebend für die Entwicklung des Agglomerationsprogramms waren, und umfasst die nötigen Grundlagen zur Umsetzung der einzelnen Vorhaben sowie einen ersten Kreditbeschluss für den Bau und Betrieb der S-Bahn Schaffhausen.

1. Sitzung (25. Januar 2011):

Nach einer Präsentation der Vorlage für alle Parlamentsmitglieder von Stadt und Kanton Schaffhausen sowie der Gemeinden Beringen, Neuhausen am Rheinfall und Thayngen am 20. Januar 2011 im Park Casino und in der Kommission durch Dr. Reto Dubach und Patrick Altenburger gab es in der Kommission eine Fragerunde zu grundsätzlichen Themen wie:

a. Netto- oder Bruttobeträge?

Aus Gründen der Transparenz und in Anlehnung an andere S-Bahn-Projekte in den Kantonen Zürich und St. Gallen bevorzugt die Regierung das Bruttoprinzip, obwohl gemäss Finanzhaushaltgesetz (26. Juni 1989) bei rechtskräftig zugesicherten Beiträgen auch das Netto-Prinzip angewendet werden könnte.

b. Gebundene Ausgaben:

Bei vom Kanton beschlossenen Ausgaben sind die kommunalen Anteile als gebundene Ausgaben zu betrachten. Das Gleiche gilt auch umgekehrt für den Kanton, wenn Gemeinden Agglomerationsprogrammprojekte genehmigen, die in ihren Zuständigkeitsbereich fallen.

c. Nächste Etappen:

Gemäss Regierung ist vorgesehen, die nächsten Etappen und Projekte je nach Bau- und Finanzreife sowie Kredithöhe über den Budgetweg oder mit separaten Vorlagen der Beschlussfassung zu unterbreiten.

d. Nord-Süd-Achse mit Wendegleis Jestetten und S-Bahnhof Neuhausen-Zentrum:

Obwohl das Projekt für das Wendegleis Jestetten bau- und finanzreif ist, wurde es vom Regierungsrat nicht in das Programm der ersten Etappe aufgenommen. Die Kommission – das entnehmen Sie den weiteren Ausführungen dieses Berichtes – hat dieses Projekt wieder in die erste Etappe aufgenommen. Dazu erhielt die Kommission Unterlagen der SBB.

e. + f. Zu den Fragen betreffend *Ungedeckte Betriebskosten, Verkehrsangebot und Unterhaltskosten* finden Sie die Antworten auf Seite 26 der Vorlage.

g. Zuständigkeiten:

Gemäss Tabelle im Anhang 2 der regierungsrätlichen Vorlage. Diese wurde im Verlaufe der Beratungen leicht angepasst.

Da sich niemand gegen Eintreten auf die Vorlage äusserte, sprach sich die Kommission mit 10 zu 0 Stimmen bei einer Abwesenheit klar für Eintreten auf die Vorlage Agglomerationsprogramm aus.

2. Sitzung (28. Februar 2011):

Auf Grund der schriftlich beantworteten Fragen aus der ersten Sitzung stand die zweite Sitzung im Zeichen von Konsultativabstimmungen (a bis d) zu Grundsatzthemen, die das Agglomerationsprogramm richtungsweisend prägen.

a. Um den Mechanismus des Projektablaufs nicht zu gefährden, sprach sich die Kommission mit 7 zu 1 Stimmen bei 2 Enthaltungen und einer Abwesenheit für **eine Abstimmung** auf kantonaler Ebene über das Gesamtpaket aus.

b. Die Kommission stellte fest, dass, wenn das Wendegleis Jestetten nicht jetzt erstellt wird, diese wichtige Massnahme aus verschiedenen Gründen wohl nie realisiert werden würde. Zudem ist die Nord-Süd-Achse ebenso wichtig oder sogar von grösserer Bedeutung wie die Ost-West-Achse.

Mit 9 zu 0 Stimmen bei einer Enthaltung und einer Abwesenheit sprach sich die Kommission für die Wiederaufnahme des Wendegleises Jestetten ins Agglomerationsprogramm der ersten Etappe aus.

c. Ebenfalls mit 9 zu 0 Stimmen bei einer Enthaltung und einer Abwesenheit nahm die Kommission den Ausbau der Nord-Süd-Achse (Wendegleis Jestetten, S-Bahnhof Neuhausen Zentrum und Aufwertung der Station Herblingen) wieder ins Agglomerationsprogramm der ersten Etappe auf.

d. Um diese zusätzlichen Massnahmen nicht aus finanztechnischen Gründen zu gefährden, stimmte die Kommission einer Entnahme aus dem Generationenfonds von bis zu 15 Millionen Franken mit 8 zu 0 Stimmen und 2 Enthaltungen und einer Abwesenheit zu.

Für die zusätzlichen Betriebskosten der Nord-Süd-Achse wird in Art. 3 Abs. 1 des Beschlusses über die Bewilligung eines Rahmenkredits für den Bau der S-Bahn Schaffhausen ein jährlicher Staatsbeitrag von netto 1,2 Millionen Franken bewilligt.

In einer weiteren Konsultativabstimmung befasste sich die Kommission mit den Planungsgrundsätzen im Richtplan der Vorlage (Besiedlung/Bauzonen und Zugang zum öV). 4 Kommissionsmitglieder sprachen sich für den regierungsrätlichen Vorschlag mit verbindlichen Zahlen aus; ebenfalls 4 Kommissionsmitglieder sprachen sich für den Zusatz «im Regelfall» aus.

7 Mitglieder sprachen sich für die Zahlen im Planungsgrundsatz aus, 2 Mitglieder bevorzugten eine Streichung derselben.

3. Sitzung (7. März 2011):

Anpassung der Richtplanung an das Agglomerationsprogramm (Anhang 6):

Im Zentrum der Sitzung stand die Anpassung der Richtplanung an das Agglomerationsprogramm und die Vorgaben des Bundes zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Zur Beantwortung von Fragen und zur Behandlung der Vorlage nahm Susanne Gatti (Kantonsplanerin) an der Sitzung teil.

Die vorerwähnte Konsultativabstimmung betreffend Planungsgrundsatz (Seite 9) wurde als Grundsatzabstimmung wiederholt. Mit 8 zu 1 Stimmen bei 2 Enthaltungen beschloss die Kommission, den Planungsgrundsatz bezüglich öV-Erschliessung in der Richtplananpassung zu belassen. Mit 7 zu 4 Stimmen lehnte die Kommission die Streichung der Zahlen im Planungsgrundsatz ab. Mit 10 zu 0 Stimmen bei einer Enthaltung unterstützte die Kommission die Aufnahme des Ausdrucks «im Regelfall» in den Planungsgrundsatz.

Kommentar: Ein Teil der Kommissionsmitglieder wollte aus raumplanerischen Gründen diesen Planungsgrundsatz, damit der Zersiedelung und der Verschwendung von Kulturland Einhalt geboten werden kann. So soll auch das verdichtete Bauen gefördert werden. Andere Kommissionsmitglieder betrachteten diese Massnahme als Eingriff in die Gemeindeautonomie.

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

Dieses Thema wurde schon bei der Baugesetzrevision besprochen und gestrichen – dies mit dem Hinweis, es werde ins Agglomerationsprogramm aufgenommen. Dies wollten verschiedene Kommissionsmitglieder wieder streichen. Da noch kein diesbezüglicher Bedarfsnachweis erbracht wurde, kann nicht von einem Zwischenergebnis gesprochen werden. So beschloss die Kommission mit 6 zu 3 Stimmen bei einer Enthaltung und einer Abwesenheit, das Richtplangeschäft nicht zu streichen. In einer zweiten Abstimmung wurde dann mit 6 zu 4 Stimmen bei einer Abwesenheit das Richtplangeschäft von einem Zwischenergebnis in eine Vororientierung zurückgestuft.

Da auf der Seite 11 nichts über Erschliessungsbeiträge von verkehrsintensiven Einrichtungen an den öV zu finden ist, beschloss die Kommission mit 6 zu 3 Stimmen bei einer Enthaltung und einer Abwesenheit *Erschliessungsbeiträge an den öV von verkehrsintensiven Einrichtungen* als Vororientierung in den Richtplan aufzunehmen (Siehe Seite 11 unter 2-1-10/A1).

Es wurde nicht über alle einzelnen Agglomerationsprojekte auf Seite 12 diskutiert und befunden. Über die Projekte haben die federführenden Organe zu befinden, denn sonst fällt die Mechanik des Agglomerationsprogramms auseinander. Ein Pingpong-Spiel mit Retourkutschen muss unbedingt vermieden werden.

Beim Richtplangeschäft 3-10-1/A *Verbesserung der Erschliessung Rheinfall für Veloverkehr* ging die Federführung von der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall an das kantonale Tiefbauamt über, und der Planungsstand wurde ergänzt – ein Vorprojekt liegt vor.

In den Richtplangeschäften 3-2-7/1, 3-2-7/2 und 3-2-7/3 wurde der *Verzicht auf die Umfahrungslösung*, wie sie im geltenden Strassenrichtplan vorgesehen sind, gestrichen und das Geschäft 3-2-2/10 «Aufhebung Ortsumfahrungen» aus der Richtplananpassung mit 5 zu 3 Stimmen bei 2 Enthaltungen und einer Abwesenheit aus der Anpassung ganz gestrichen. Sie werden im Zuge der Anpassung des Strassenrichtplans behandelt werden.

Mit 7 zu 2 Stimmen bei einer Enthaltung und einer Abwesenheit genehmigt die Kommission die Richtplan-Anpassung an das Agglomerationsprogramm mit den vorgenommenen Änderungen (Anhang 6).

4. Sitzung (4. April 2011):

Gesetz über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur (Anhang 3):

Artikel 4:

Ein Antrag, dass die Rahmenkredite gemäss den üblichen Finanzkompetenzen der Gemeinden einzuholen sind, wurde mit 8 zu 3 Stimmen abgelehnt. Der Antragsteller war der Meinung, dass diejenigen, die ein Projekt zu berappen haben, auch darüber demokratisch befinden sollten. Wie schon vorher angemerkt, war die Kommissionsmehrheit der Meinung, dass man damit das ganze Agglomerationsprogramm gefährden könnte; es komme damit zur «Rosinenpickerei».

Da dieses Gesetz nur für Schaffhauser Gemeinden gilt, werden die *Schaffhauser Gemeinden* auch explizit erwähnt. Dieser Präzisierung stimmte die Kommission mit 11 zu 0 Stimmen zu.

Um den Kantonsbeitrag an die Gemeinden genau zu umschreiben, hat die Kommission den Text mit 11 zu 0 Stimmen folgendermassen präzisiert:

Art. 4. «An die Baukosten von Massnahmen, die nach diesem Gesetz von den Schaffhauser Gemeinden umgesetzt und finanziert werden, beteiligt sich der Kanton nach Abzug der Beiträge des Bundes und allfälliger Dritter mit 50 Prozent, unabhängig davon, in wessen Eigentum sich die Anlagen befinden.»

Artikel 5:

Damit Artikel 4 und 5 zusammenpassen und die Standortgemeinden, wie vom Regierungsrat beabsichtigt, nichts an die Elektrifizierung der Strecke Schaffhausen – Erzingen bezahlen müssen, änderte die Kommission mit 10 zu 0 Stimmen bei einer Enthaltung Artikel 5:

Art. 5. «An die Baukosten von Massnahmen, die nach diesem Gesetz vom Kanton Schaffhausen umgesetzt und finanziert werden, beteiligen sich die Standortgemeinden nach Abzug der Beiträge des Bundes und allfälliger Dritter mit 50 Prozent, unabhängig davon, in wessen Eigentum sich die Anlagen befinden. Für die Elektrifizierung der Strecke Schaffhausen – Erzingen werden keine Gemeindebeiträge erhoben.»

Art. 6 lit. a) Baugesetz vom 1. Dezember 1997: Art. 7 Abs. 1 Ziff. 18

Einerseits sei dieser Artikel ein Eingriff in die Eigentumsrechte und andererseits bringe er nichts, wenn die Unternehmungen den Kunden die Parkgebühr wieder rückerstatten, war die Meinung einer Kommissionsmehrheit. Eine Minderheit unterstrich, dass es nicht um eine Pflicht für die Gemeinden handle; es gehe nur um eine Ermächtigung, die kommunalen Bauordnungen anpassen zu können. Mit 8 zu 2 Stimmen bei einer Enthaltung wurde Art. 7 Abs. 1 Ziff. 18 in Art. 6 lit. a gestrichen.

Art. 6 lit. c

Anlässlich der 2. Sitzung sprach sich die Kommission in einer Konsultativabstimmung mit 8 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen und einer Abwesenheit für eine Mittelentnahme aus dem Generationenfonds aus. Aus den Erklärungen der Regierung ging hervor, dass diese die Ansicht vertritt, man könne nicht ohne besondere Gesetzesänderung 15 Mio. Franken aus dem Generationenfonds zur Finanzierung und Förderung von Grundinfrastrukturen nehmen. Wollte man das, müsste man per Motion eine diesbezügliche Gesetzesänderung verlangen.

Da die Zeit drängt, stiess der Vorschlag Motion nicht auf grosse Gegenliebe. Die Kommission hielt aber in einer Konsultativabstimmung nochmals mit 11 zu 0 Stimmen fest, dass sowohl der Ost-West- wie auch der Nord-Süd-Ausbau der S-Bahn in der gleichen Etappe in der Vorlage enthalten sein müssen.

Die folgende Diskussion zeigte deutlich, dass, wenn die Regierung eine Finanzierungsvariante ohne Generationenfonds vorlegt, niemand an der Fonds-Entnahme festhält. Bis zur Sitzung vom 11. April 2011 wurde die Regierung gebeten, ein Finanzierungskonzept über die Investitionsrechnung für die S-Bahn-Vollvariante vorzulegen. Gleichzeitig wurden die Fraktionen um die entsprechenden Meinungen gebeten (Vollausbau ja oder nein; bei Vollausbau Generationenfonds ja oder nein).

5. Sitzung (11. April 2011):

Fortsetzung der Beratung des Anhangs 3 (Gesetz über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur):

Der von der Kommission vorgeschlagene Punkt c zur Entnahme von 15 Mio. Franken aus dem sogenannten Generationenfonds wird als **Variante** in die Vorlage aufgenommen.

Wenn das ganze S-Bahn-Projekt über die Investitionsrechnung abgewickelt werden kann, braucht es diese Fondsentnahme nicht. Darüber muss der Kantonsrat entscheiden. In der Abstimmung wurde das Gesetz über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur mit 11 zu 0 Stimmen angenommen.

Beschluss über die Bewilligung eines Rahmenkredits für den Bau der S-Bahn Schaffhausen (Anhang 4):

Im Titel und in Ziff. 1 werden die Worte «der 1. Etappe» gestrichen.

In Ziff. 1 wird in Abs. 2 der Rahmenkredit von 55 auf 74,86 Mio. Franken erhöht und die einzelnen Anteile in Klammern aufgelistet (Bund 15,32 Mio. Franken, Kanton 45,85 Mio. Franken, Gemeinden 13,69 Mio. Franken).

In Ziff. 2 hat die Kommission folgende Änderungen/Zusätze vorgenommen:

- a) (Bund 4,51; Kanton 30,49, wovon als Variante 15,0 Mio. Franken dem Generationenfonds entnommen werden).
- b. (Bund 3,47, Kanton 3,12, Stadt Schaffhausen 3,12 Mio. Franken)
- c. (Bund 0,77 Mio., Kanton 1,67 Mio., Gemeinde 1,67 Mio. Franken)
- d. (Bund 1,39 Mio., Kanton 2,41 Mio., Gemeinde 2,41 Mio. Franken)
- e. Wendegleis Jestetten 3,4 Mio. Franken
(Bund 1,73 Mio., Kanton 1,67 Mio. Franken)
- f. Neue Bahnstation Neuhausen mit Lift 10,6 Mio. Franken
(Bund 2,06 Mio., Kanton 4,28 Mio. und Gemeinde 4,28 Mio. Franken)
- g. Aufwertung Station Herblingen 5,8 Mio. Franken
(Bund 1,39 Mio., Kanton 2,21 Mio. und Stadt Schaffhausen 2,21 Mio. Franken).

Diese Änderungen in Ziff. 2 hat die Kommission einstimmig mit 11 zu 0 Stimmen angenommen.

Um den Betrieb der S-Bahn auf der Nord-Süd-Achse zu finanzieren, hat die Kommission einstimmig neu Absatz 3 aufgenommen.

Für die Betriebskosten der Ost-West-Achse bewilligten die Stimmberechtigten mit dem Bahn- und Buskonzept Klettgau bereits 1,2 Mio. Franken.

Mit 11 zu 0 Stimmen hat die Kommission dem Beschluss über die Bewilligung eines Rahmenkredits für den Bau der S-Bahn Schaffhausen zugestimmt.

Beschluss über die Genehmigung der Anpassung des kantonalen Richtplans zum Agglomerationsprogramm Schaffhausen (Anhang 5):

In den Ziffern 1 und 2 wurden lediglich Anpassungen an die neue Bundesrechtspflege vorgenommen.

In der Abstimmung stimmten 8 Mitglieder dem Beschluss zu, 2 stimmten dagegen, ein Mitglied enthielt sich der Stimme.

Beschluss über die Kenntnisnahme «Anpassung der Richtplanung an das Agglomerationsprogramm» (Anhang 6):

Mit 7 zu 0 Stimmen bei 4 Enthaltungen nahm die Kommission im positiven Sinn Kenntnisnahme von dieser Anpassung.

Schlussabstimmung:

Mit 11 zu 0 Stimmen stimmte die Kommission der Vorlage zu. Mit der Empfehlung an den Kantonsrat zur Annahme wurde damit die Vorlage einstimmig verabschiedet.

Die Mitglieder der vorberatenden Kommission:

Thomas Hauser, Präsident
 Andreas Bachmann
 Franz Baumann
 Richard Bühler
 Urs Capaul
 Willi Josel
 Markus Müller
 Martina Munz
 Daniel Preisig
 Stephan Rawyler
 Thomas Wetter

Beilagen:

- Unveränderter Anhang 1: Gesamtübersicht über die Massnahmen
- Überarbeiteter Anhang 2: Agglomerationsprogramm Schaffhausen Plus
- Überarbeiteter Anhang 3: Gesetz über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur
- Überarbeiteter Anhang 4: Beschluss über die Bewilligung eines Rahmenkredits für den Bau der S-Bahn Schaffhausen
- Überarbeiteter Anhang 5: Beschluss über die Genehmigung der Anpassung des kantonalen Richtplans zum Agglomerationsprogramm Schaffhausen
- Überarbeiteter Anhang 6: Richtplanung

Agglomerationsprogramm Schaffhausen Plus (Spezialkommission 2010/9)

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

Art	Nummer Agglo-programm	Massnahme	Kosten Stand Einreichung APSH+ 2007	Beitrag Bund *	Kosten-stand Dez. 2009	Anteil Kanton	Anteile Gemeinden	Projektverantwortung	Gemeindeanteile aufgeschlüsselt				Realisierung (Stand Ende 2010)							Bemerkungen
									Schaffhausen	Neuhausen	Beringen	Thayngen	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
ÖV	Total	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	60.3	17.35	79.8	47.31	15.15													
	12	Elektrifizierung Schaffhausen-Erzingen (-Basel)	13.0	4.51	35.0	30.49	0	Kanton											Koordination mit Doppelspur DB	
	13	Wendegleis Jestetten	5.0	1.73	3.4	1.67	0	Kanton											Koordination mit Ausbau HGV	
	15	Ausbau Bahnhof Schaffhausen	20.0	3.47	9.7	3.12	3.12	Kanton	3.12										zusätzlich Beitrag SBB von 10 Mio. Fr. (ZEB) vorgesehen	
	16	Aufwertung Station Herblingen	4.0	1.39	5.8	2.21	2.21	Kanton**	2.21										Koordination mit MIV- und LV-Massnahmen	
	17	Neue Bahnhaltestelle Beringerfeld	4.0	1.39	6.2	2.41	2.41	Kanton			2.41								Koordination mit Doppelspur DB	
	18	Neue Bahnstation Neuhausen Zentrum	4.0	1.39	7.6	3.11	3.11	Kanton		3.11									Ausführung zusammen mit Massnahme Nr. 34 zwingend	
	20	Ausbau Busangebot VBSh (div. Infrastrukturen)	8.0	2.70	8.0	2.65	2.65	Gemeinden SH+NH	2.12	0.53									Verschiedene kleinere Massnahmen. Anteil Neuhausen = ca. 20%	
(LV)	54	Ausbau Bahnhof Thayngen inkl. Unterführung	2.0	0.67	3.6	1.47	1.47	Kanton											Massnahmen Nr. 54 und 55 werden zusammen realisiert und sind Bestandteil Ausbau Bhf. Thayngen (ÖV-Projekt)	
(LV)	55	Veloweg Thayngen-Süd (Zugang Bahnhof)	0.3	0.10	0.5	0.20	0.20	Kanton**												
MIV	Total	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	29.5	9.95	31.5	10.75	10.75													
	21a	Dosierung/Verkehrslenkung Teil Kt. SH	5.0	1.69	5.0	1.66	1.66	Kanton	1.05	0.19									Anteil ZH = 0.42 Mio. CHF	
	22	Rheinuferstrasse / Rheinzugang	7.0	2.36	7.0	2.32	2.32	Stadt Schaffhausen	2.32											
	25	Adlerunterführung / Schwabentor	10.0	3.37	10.4	3.52	3.52	Stadt Schaffhausen	3.52											
	27a	Ortsdurchfahrt Beringen	3.5	1.18	3.5	1.16	1.16	Kanton			1.16									
	29	Gennersbrunnerstrasse	3.0	1.01	4.0	1.47	1.47	Stadt Schaffhausen	1.47										Ausführung zusammen mit Massnahmen Nr. 16 u. Nr. 39	
	31	Änderung Strassennetz Herblingen	1.0	0.34	1.6	0.63	0.63	Stadt Schaffhausen	0.63											
LV	Total	Langsamverkehr (LV)	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	2.08											
	34	Lift Bhf. Neuhausen Zentrum - Rheinflall	2.0	0.67	3.0	1.17	1.17	Kanton		1.17									Ausführung zusammen mit Massnahme Nr. 18 zwingend	
	36	Veloweg Herblingertal	2.0	0.67	3.0	1.17	1.17	Stadt Schaffhausen	1.17											
	37	Fussgängersteg Bahnhof Herblingen	1.5	0.51	1.3	0.40	0.40	Stadt Schaffhausen	0.40										Koordination mit Massnahme Nr. 16	
	38	Veloabstellanlage Bahnhof Schaffhausen	0.8	0.27	0.8	0.27	0.27	Stadt Schaffhausen	0.27										Koordination mit Ticketeria	
	39	Veloabstellanlage Station Herblingen	0.2	0.07	0.2	0.07	0.07	Stadt Schaffhausen	0.07										Koordination mit Massnahme Nr. 16	
	40	Veloverkehr Neustadt	0.2	0.07	0.2	0.07	0.07	Stadt Schaffhausen	0.07										In reduziertem Umfang bereits realisiert	
	41	Verbesserung Verkehrssicherheit Velo	0.5	0.17	0.8	0.32	0.32	Stadt Schaffhausen	0.32										diverse kleinere Aufwertungsmassnahmen (z.B. Fulacherbürgli)	
	42	Veloführung Knoten Rheinhof	1.0	0.34	1.0	0.33	0.33	Kanton		0.33										
	43	Veloabstellplätze Neuhausen Bad. Bf. und Rheinflall	0.1	0.03	0.1	0.04	0.04	Neuhausen		0.04										
	44	Erschliessung Rheinflall für Veloverkehr	3.4	1.15	3.0	0.93	0.93	Kanton**		0.93									Koordination mit Massnahme Nr.18	
	45	Veloweg Charlottenfels-Areal	0.1	0.03	0.4	0.19	0.19	Kanton		0.19										
	46	Fuss- und Radwegbrücke Enge	0.5	0.17	0.6	0.22	0.22	Neuhausen		0.22										
	47	Fussgängerbrücke Rabenfluh	1.3	0.44	1.3	0.43	0.43	Neuhausen		0.43									zurückgestellt	
	48	Öffnung des SIG-Areals für den Fussverkehr	0.2	0.07	0.2	0.07	0.07	Neuhausen		0.07									im Rahmen Entwicklung ESP SIG-Areal, soweit möglich	
	49	Fussweg Klettgauerstrasse – Sonnenbergstrasse	0.1	0.03	0.1	0.04	0.04	Neuhausen		0.04										
	50	Fussweg Schützenstrasse – Langrietstrasse	0.2	0.07	0.2	0.07	0.07	Neuhausen		0.07										
	51	Veloweg Beringen – Löhningen	0.4	0.13	0.4	0.14	0.14	Kanton			0.14								zurückgestellt; Anteil Löhningen offen (Zweckmässigkeit fraglich)	
	52	Veloweg Herblingen – Stetten	0.5	0.17	1.5	0.67	0.67	Kanton	0.39										Anteil Stetten = 0.29 Mio. CHF	
	53	Veloweg Schaffhausen – Hemmental	0.2	0.07	0.5	0.22	0.22	Kanton	0.22											
TOTAL		A-Liste Bund	109.0	33.78	135.4	66.87	34.7		21.4	7.3	3.7	1.7								

Legende

* Preisstand Bund = Oktober 2005 ohne Teuerung und Mehrwertsteuer

** Vorschlag Änderung Projektverantwortung gemäss Sitzung Spezialkommission 2010/9 vom 28. Februar 2011.

Massnahmenbündel neu gemäss Konsultativabstimmungen Sitzung Spezialkommission 2010/9 vom 28. Februar 2011. Weitere Etappen nach Bau- und Finanzreife. Budgettranchen gemäss Spalte Realisierung.

**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.

Art. 4

Beiträge an die
Gemeinden

An den Baukosten von Massnahmen, die nach diesem Gesetz von den Schaffhauser Gemeinden umgesetzt und finanziert werden, beteiligt sich der Kanton nach Abzug der Beiträge des Bundes und allfälliger Dritterbeiträge mit 50 Prozent, unabhängig davon, in wessen Eigentum sich die Anlagen befinden.

Art. 5

Beiträge der
Gemeinden

1 An den Baukosten von Massnahmen, die nach diesem Gesetz vom Kanton umgesetzt und finanziert werden, beteiligen sich die Schaffhauser Standortgemeinden nach Abzug der Beiträge des Bundes und allfälliger Dritter Die Gemeinden beteiligen sich nach Abzug der Bundesbeiträge mit 50 Prozent, unabhängig davon, in wessen Eigentum sich die Anlagen befinden.

2 Für die Elektrifizierung der Bahnlinie Schaffhausen - Erzingen (-Basel) werden keine Gemeindebeiträge erhoben, 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.

Art. 6

Änderung
bisherigen
Rechts

Die nachstehenden Gesetze werden wie folgt geändert:

a) das Baugesetz vom 1. Dezember 1997:

Art. 4 Abs. 4

4 Standorte von verkehrsintensiven Einrichtungen sind im Richtplan zu bezeichnen. Als verkehrsintensive 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.

Art. 7 Abs. 1 Ziff. 18

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:

18. die Pflicht zur Erhebung von Parkgebühren auf privatem Grund in Gebieten mit verkehrsintensiven Einrichtungen, wobei die Erträge aus den Parkgebühren bei Grundeigentümern verbleiben.

b) das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 9. Mai 2005:

Art. 13 Abs. 2

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 Verkehrsverbänden und weitere Tarifmassnahmen oder Tarifierleichterungen, soweit nicht der Regierungsrat zuständig ist.

Variante:

c) das Gesetz zur Förderung der Regional- und Standortentwicklung im Kanton Schaffhausen vom 19. Mai 2008:

Art. 3 Abs. 2 Ingress

² Unter Vorbehalt von Art. 14^{bis} werden nicht gefördert:

Art. 14^{bis}

Durch Beschluss des Kantonsrates können dem Generationenfonds für die Elektrifizierung der Bahnlinie Schaffhausen - Erzingen (- Basel) Beiträge bis insgesamt 15 Mio. Franken entnommen werden.

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 kantonale Gesetzessammlung aufzunehmen.

Schaffhausen,

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Die Sekretärin:

**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 74.86 Millionen Franken (Bund 15.32 Mio. Franken, Kanton 45.85 Mio. Franken, Gemeinden 13.69 Mio. Franken) bewilligt.

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

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

2.

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

a) _Elektrifizierung Schaffhausen - Erzingen (- Basel)	35.0
<u>(Bund 4.51; Kanton 30.49), Variante: wovon 15.0 dem Generation—fonds entnommen werden)</u>	
b) _Ausbau Bahnhof Schaffhausen	9.7
<u>(Bund 3.47; Kanton 3.12; Stadt Schaffhausen 3.12)</u>	
c) _Ausbau Bahnhof Thayngen	4.1
<u>(Bund 0.77; Kanton 1.67; Gemeinde 1.67)</u>	
d) _Neue Bahnhaltestelle Beringerfeld	6.2
<u>(Bund 1.39; Kanton 2.41; Gemeinde 2.41)</u>	
e) Wendegleis Jestetten	3.4
<u>(Bund 1.73; Kanton 1.67)</u>	
f) Neue Bahnstation Neuhausen Zentrum mit Lift	10.6
<u>(Bund 2.06; Kanton 4.28; Gemeinde 4.28)</u>	
g) Aufwertung Station Herblingen	5.8

(Bund 1.39; Kanton 2.21; Stadt Schaffhausen 2.21)

² Der Regierungsrat bewirtschaftet den Rahmenkredit.

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

3.

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

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

³ Er reduziert sich um allfällige Beiträge Dritter.

4.

¹ Dieser Beschluss untersteht dem Referendum.

² Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten.

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

Schaffhausen,

Im Namen des Kantonsrates
Der Präsident:

Die Sekretärin:

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

vom (Stand nach 4. Kommissionssitzung vom 4. April 2011)

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 beziehungsweise am 22. März 2011 erlassenen Anpassungen des kantonalen Richtplans werden~~ist~~ 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.

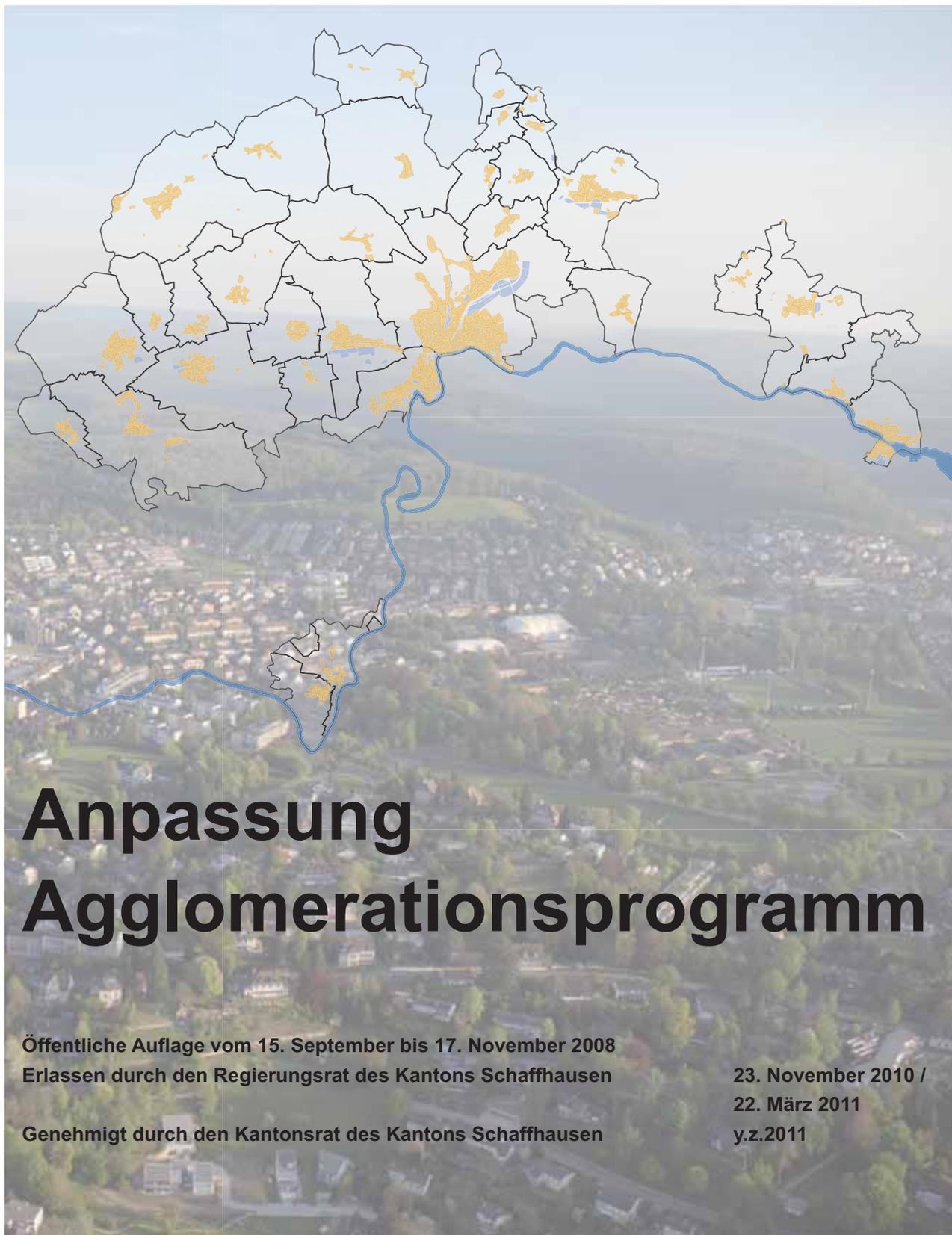
Schaffhausen,

Im Namen des Kantonsrates
Der Präsident:

Die Sekretärin:

Vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation ~~Bundesrat~~ genehmigt am:

Richtplanung



Anpassung Agglomerationsprogramm

Öffentliche Auflage vom 15. September bis 17. November 2008

Erlassen durch den Regierungsrat des Kantons Schaffhausen

Genehmigt durch den Kantonsrat des Kantons Schaffhausen

23. November 2010 /

22. März 2011

y.z.2011

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	23.11.2010/ 22.3.2011
Bericht und Antrag an den Kantonsrat	
Beratung Anpassung durch Kommission des Kantonsrates	12/2010- 4/2011
Beschluss Anpassung durch den Kantonsrat	
Antrag an Bundesrat zur Genehmigung der Anpassung	08/2010
Genehmigung durch den Bundesrat	5/2011

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.

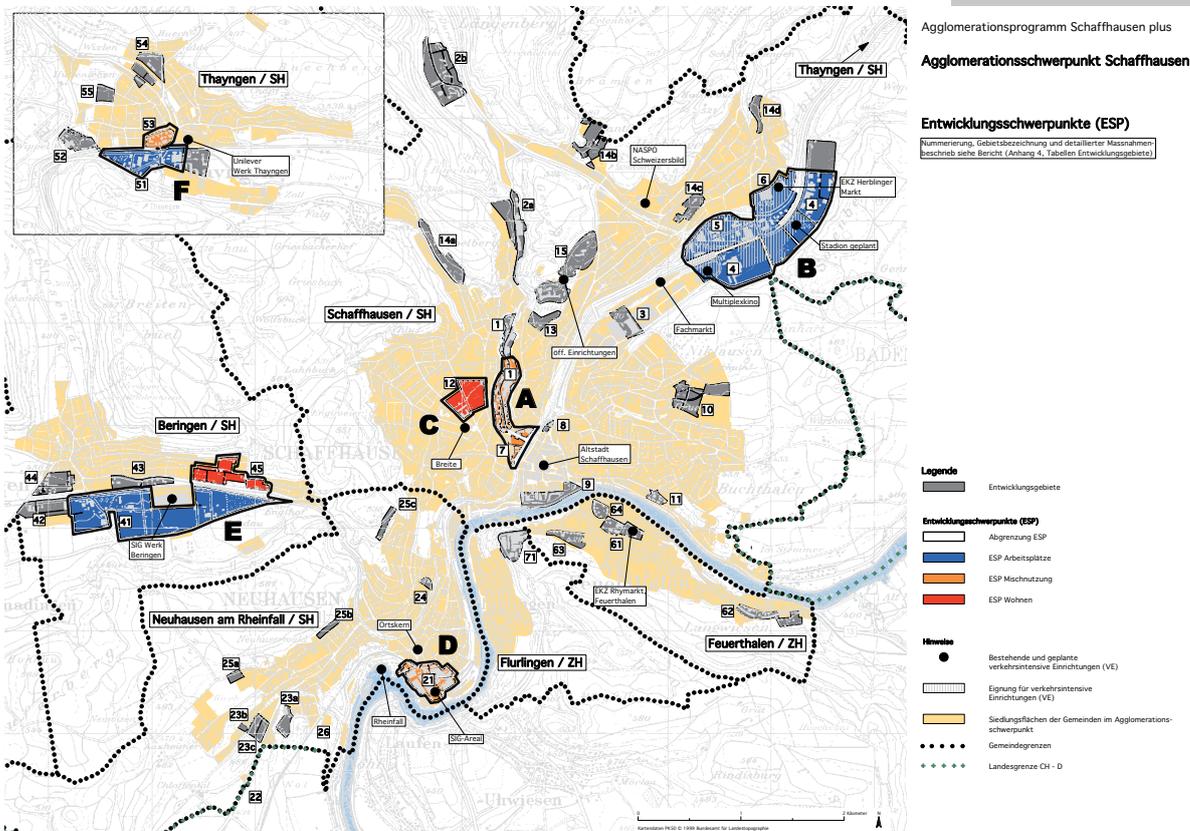
Weitere Entwicklungsziele gemäss Agglomerationsprogramm sind:

- **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.



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 **in der Regel**, neben den bereits im Richtplan 2007 festgehaltenen Grundsätzen, nur ausgeschlossen 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

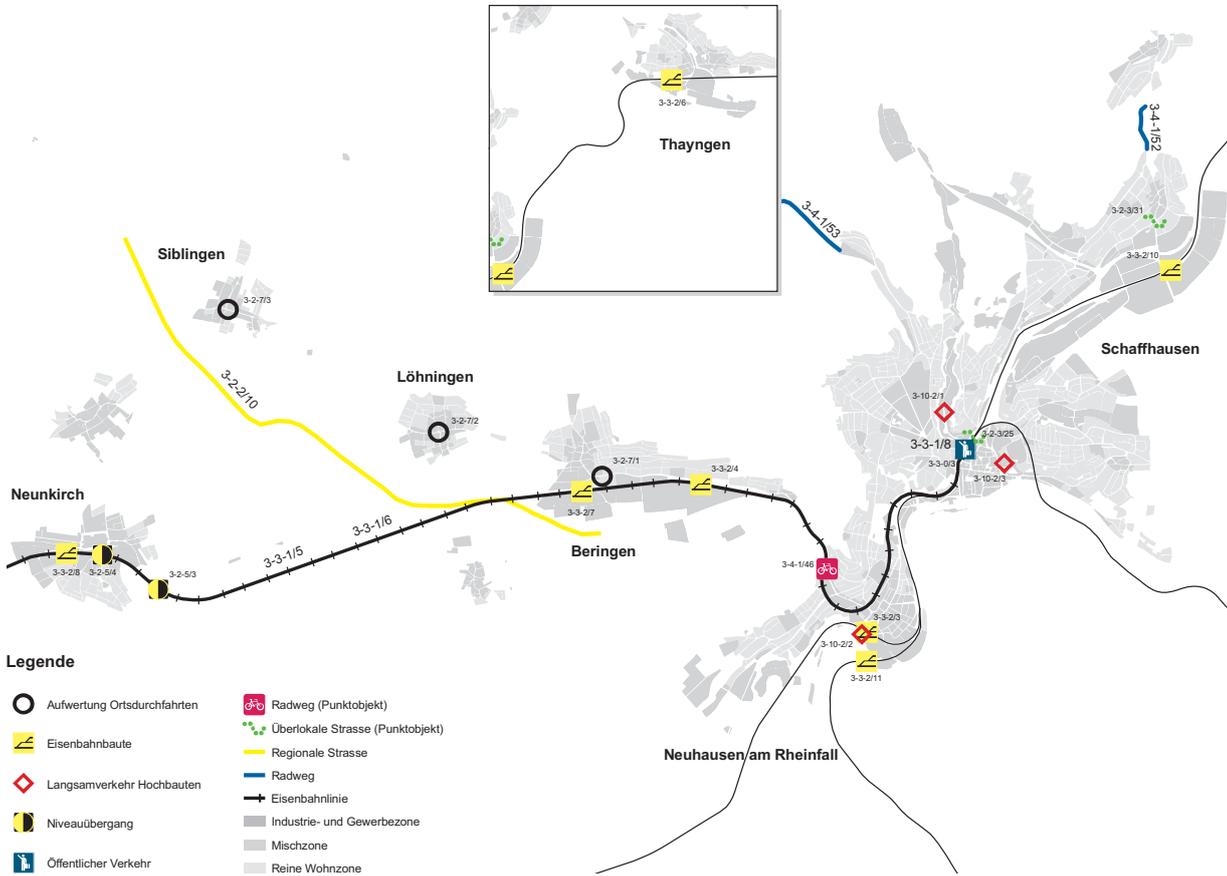
- Ein übermässiger Flächenverbrauch ist zu verhindern, um einen haushälterischen Umgang mit dem Boden zu ermöglichen.
- Mit dem Sicherstellen einer ausreichenden Verkehrserschliessung und einer zweckmässigen Anordnung der VE im Verkehrsnetz sollen Überlastungen vermieden werden.

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 können. 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. **Im Weiteren ist zu prüfen, ob und wie bei starken Nutzungsänderungen Erschliessungsbeiträge an den öffentlichen Verkehr verlangt werden können.**

RiplaNr: 2-1-10/A
Koordination: Vororientierung
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.

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

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.

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

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.

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

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.

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

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.

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

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: 3-3-2/4
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr
 Beteiligte: Bundesamt für Verkehr, Beringen, Deutsche Bahn AG
 Planungs- und Naturschutzamt, Tiefbauamt
 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 Rheinflalls als VE-Freizeitanlage und zur Erschliessung des SIG-Areals vorgesehen. Da es sich hier um einen Standort im BLN-Gebiet Rheinflall 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 Rheinflall, Uhwiesen-Laufen, Bauinspektorat, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, Planungs- und Naturschutzamt, Denkmalpflege, Tiefbauamt
 Termin: 2015
 Karte: Planeintrag

3-10-1/A Verbesserung der Erschliessung Rheinfall für Veloverkehr

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

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

3-10-2/1 Duraduct mit Lift

Gemäss Agglomerationsprogramm «Schaffhausen plus» soll eine Brücke über das Mühletal 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 Rheinfallgebiet

Eine Verbesserung der Verbindung Rheinfallgebiet - 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 Rheinfall
 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: 3-4-1/46
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Neuhausen am Rheinfall
 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: 3-4-1/52
 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: 3-4-1/53
 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 soll aufgewertet werden. Das Vorprojekt wird 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 Ortsdurchfahrten in Siblingen und Löhningen sollen aufgewertet werden. Diese Massnahmen sind nicht Teil des vom Bund mitfinanzierten Agglomerationsprogramms, da sie die Kriterien des Bundes nicht erfüllen resp. nicht im Agglomerationsperimeter liegen.

~~**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: 3-2-3/25
 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: 3-2-3/31
 Koordination: Festsetzung
 Federführung: Stadt Schaffhausen
 Beteiligte: Tiefbauamt
 Termin: 2011
 Karte: Planeintrag

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.

(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-/Rheinholdenstrasse (23); gestrichen, stattdessen Verkehrsberuhigung Rheinholdenstrasse 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 Herblingenmarkt - 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.