

vom Ratsbüro genehmigt  
am: 31. Jan. 2001  
auf dem Zirkulationsweg

## **PROTOKOLL**

---

der 2. Sitzung  
vom Dienstag, 23. Januar 2001  
17.00 - 19.40 Uhr  
Grossratssaal der Rathauslaube

---

Vorsitz: Peter Neukomm (SP) Präsident 2001

Protokoll: René Gisler (Nichtmitglied)

Stimmzähler: Herbert Distel (CVP) und Wilhelm Hefti (SP)

Anwesend: von total 50 Mitgliedern:  
Ratspräsident und 48 Mitglieder  
4 Stadträte

Entschuldigt für die ganze Sitzung: Stadtpräs. Marcel Wenger  
Andi Tenger (FDP)

Entschuldigt für den Anfang der Sitzung : Thomas Hauser (FDP)  
Susanne Günter (FDP)

für den Schluss der Sitzung: Lotti Winzeler (OeBS)

### **Traktanden:**

- 1. Vorlage des Büros des GrSR vom 7. Dez. 1999 -  
Erarbeitung eines Pflichtenheftes für Baukommissionen  
und allenfalls einer ständigen Bau-Fachkommission** Seite 21
- 2. INTERPELLATION Peter Neukomm (SP) vom 22.08.00 -  
Fusswegnetz** Seite 27
- 3. INTERPELLATION Walter Hotz (FDP) vom 5.09.00  
"Dienstleistungen für Dritte"** Seite 36
- 4. INTERPELLATION Alfred Zollinger (SVP) vom 19.09.00  
"Galgenbucktunnel"** Seite 43

**PENDENTE GESCHÄFTE****EINGANG TITEL DES GESCHÄFTES**

- 16.05.00	VdSR - Projekt heroingestützte Behandlung in der Stadt SH	SPK
- 20.06.00	VdSR - Entwicklung der Koordinationsstelle für familienergänzende Kinderbetreuung: Neueinstufung u. Stellenplananpassung	SPK
- 29.08.00	VdSR - Allg. Verkaufsbedingungen 2000 (AVE 2000) - (Verordn. 2000 für die elektr. Energieabgabe und Rücklieferung)	SPK
- 3.11.00	INTERPELLATION Thomas Hauser (FDP) SHPL und Schulhaus am Kirchhofplatz 19 wie weiter?	
- 7.11.00	INTERPELLATION Bernhard Egli (OeBS) - "Verwaltungspolizei ins Haus zum Eckstein"	
- 7.11.00	MOTION Bernhard Egli (OeBS) - "Bahnhof Herblingen"	
- 8.11.00	VdSR - Verselbständigung der Städt. Werke SH u. Neuhausen	SPK
- 21.11.00	INTERPELLATION Bea Hauser (SP) - Museum zu Allerheiligen: Zukunft der Kunstabteilung	
- 14.11.00	VdSR - Reorganisation des Museums zu Allerheiligen und Integration des Kulturdienstes	SPK
- 21.11.00	VdSR - Beteiligung der Städtischen Werke an der "Bioenergie Schaffhausen AG"	SPK
- 9.01.01	VdSR - Motion Peter Käppler, Bericht und Antrag über den Bau oder die Einrichtung von gedeckten Einstellmöglichkeiten für Fahrräder im Bereich Bahnhof - Altstadt	GPK
- 12.01.01	INTERPELLATION von Annina Keller (OeBS) Zulassungsregelung von "Exit" zu den städtischen Altersheimen	

**Kleine Anfragen von**

<b>Peter Möller (GB): Die gültigen Erlasse der Stadt SH im Internet</b>	<b>2.11.00</b>	<b>14/2000</b>
<b>Theresia Derksen (CVP): Beleuchtung von Fussgängerstreifen</b>	<b>19.01.01</b>	<b>1/2001</b>

**BESCHLÜSSE UND ERLEDIGTE GESCHÄFTE**

**Traktandum 1 - Vorlage des Büros des GrSR vom 7. Dez. 1999 -  
Erarbeitung eines Pflichtenheftes für Baukommissionen  
und allenfalls einer ständigen Bau-Fachkommission**

Der Grosse Stadtrat heisst die bereinigten Anträge des Büros des GrSR mit **47 : 0 Stimmen** wie folgt gut:

1. Kenntnisnahme des Schlussberichts des Arbeitsausschusses „Pflichtenheft für Baukommissionen und ständige Bau-Fachkommission“ vom 13.12.2000.
2. Überweisung der Vorlage an den Stadtrat mit der Empfehlung, das vom Ausschuss erarbeitete Reglement für Baukommissionen \* anstelle des Reglements vom 30.11.1999 in Kraft zu setzen.

\* = Das vom Ausschuss erarbeitete Reglement erfuhr heute noch zwei Änderungen:  
Unter Punkt 5 entfällt der Absatz 3 *Ein Mitglied der Baufachkommission des GrSR* und unter Punkt 9, Absatz 5 (Arbeitsvergebungen) heisst es neu  
- Vorschlagsrecht zuhanden der Entscheidungsinstanz *unter Berücksichtigung der Submissions-Verordnung* und gemäss Kompetenzregelung Bau- und Umweltreferat.

(- ...).

Der Rat ist im weiteren dem Antrag des Büros gefolgt, dessen Antrag zur Schaffung einer ständigen Bau-Fachkommission im Sinne von Art. 25 lit. a der Stadtverfassung und der Inkraftsetzung des zugehörigen Reglementes, zurück zu ziehen.

(Anmerkung der Redaktion: Der Entscheid bezgl. allf. Schaffung einer ständigen Bau-Fachkommission gemäss Beschluss GrSR v . 27. Okt. 1998 Abs. 2 bleibt pendent.)

Das Geschäft ist erledigt.

#### **Traktandum 2 - INTERPELLATION Peter Neukomm (SP) vom 22.08.00 - Fusswegnetz**

---

Die Interpellation wird begründet, von SR Kurt Schönberger beantwortet und im Rat diskutiert.

Das Geschäft ist erledigt.

#### **Traktandum 3 - INTERPELLATION Walter Hotz (FDP) vom 5.09.00 "Dienstleistungen für Dritte"**

---

Die Interpellation wird begründet, von SR Veronika Heller beantwortet und im Rat diskutiert.

Das Geschäft ist erledigt.

#### **Traktandum 4 - INTERPELLATION Alfred Zollinger (SVP) vom 19.09.00 "Galgenbucktunnel"**

---

Die Interpellation wird begründet, von SR Kurt Schönberger beantwortet und im Rat diskutiert.

Das Geschäft ist erledigt.

### **BEGRÜSSUNG**

**Ratspräsident Peter Neukomm (SP)** eröffnet die Ratssitzung mit der Begrüssung der Ratskolleginnen und Ratskollegen, Frau Stadträtin, der Herren Stadträte, der VertreterInnen der Medien sowie der BesucherInnen auf der Tribüne.

"Vorweg kann ich Sie beruhigen; Sie müssen mich heute nicht noch einmal wählen, auch wenn dies so heute in den SN steht. Ich gehe davon aus, dass ich immer noch gewählt bin."

### **MITTEILUNGEN**

Der Ratspräsident teilt dem Rat mit, dass das Programm für die ökumenische Morgenbesinnung in einer beschränkten Auflage zur Verfügung steht und beim Ratsweibel abgeholt werden kann.

"Bevor wir zum Tagesgeschäft kommen, möchte ich die Gelegenheit wahrnehmen, Ihnen, liebe Ratskolleginnen und Ratskollegen, für Ihre Gratulationen, die guten Wünsche und die Geschenke, die Sie mir zu meiner Wahl vom 09.01.2001 zukommen liessen, ganz herzlich zu danken.

Ein besonderer Dank geht an all jene, die mit einem Beitrag meine Wahlfeier bereichert haben. Sie haben mit dazu beigetragen, dass der Abend zu einem so schönen, unvergesslichen Anlass geraten ist.

Die gemütlichen Stunden vergehen immer viel zu schnell und so finden wir uns heute bereits wieder zurück bei ernsthafter Ratsarbeit.

Lassen Sie uns guten Mutes "in medias res" stürzen und zum Tagesgeschäft übergehen."

### **Neu eingegangene Geschäfte:**

**- VdSR vom 9. Jan. 2001 - Motion Peter Käppler, Bericht und Antrag über den Bau oder die Einrichtung von gedeckten Einstellmöglichkeiten für Fahrräder im Bereich Bahnhof - Altstadt**

Das Büro schlägt dem Rat vor, dieses Geschäft durch die GPK vorberaten zu lassen.

Kein Gegenantrag - so beschlossen.

**- INTERPELLATION von Annina Keller (OeBS) vom 12.01.01:  
Zulassungsregelung von "Exit" zu den städtischen Altersheimen**

**- Kleine Anfrage:**

*Theresia Derksen (CVP): Beleuchtung von Fussgängerstreifen v. 19.01.01 1/2001*

*Der Stadtrat hat mit Datum 9. Jan. 2001 folgende Kleine Anfragen beantwortet:*

		<i>Lauf-Nr.:</i>
Dr. Raphaël Rohner (FDP): Buslinie 4 Richtung Emmersberg (Säntisstrasse/Grenzstrasse)	v. 3.11.00	15/2000
Theres Brambrink (FDP): Anbindung des Stadttheaters an das Parkhaus Herrenacker	17.11.00	17/2000
Rolf Amstad (SP): Erweiterung VBSH Linie Herblingen - Stetten	19.11.00	18/2000
Gertrud Walch (SVP): Obertorturm-Innenrenovation	12.12.00	19/2000

*Der Stadtrat hat mit Datum 16. Jan. 2001 folgende Kleine Anfrage beantwortet:*

		<i>Lauf-Nr.:</i>
Dr. Raphaël Rohner (FDP): Öffentliche Sprechstunden des Stadtrates	v. 15.11.00	16/2000

### **PROTOKOLL**

Das Ratsprotokoll Nr. 1 vom 9. Jan. 2001 wurde vom Ratsbüro geprüft und genehmigt. Es liegt beim Ratssekretär auf und kann dort heute eingesehen werden. Anmerkungen hierzu werden keine angebracht.

### **TAGESORDNUNG**

Die Traktandenliste zur heutigen Sitzung wurde rechtzeitig zugestellt. Die Tagesordnung wird gutgeheissen.

**Traktandum 1 Vorlage des Büros des GrSR vom 7. Dez. 1999 -  
Erarbeitung eines Pflichtenheftes für Baukommissionen  
und allenfalls einer ständigen Bau-Fachkommission**

---

**EINTRETENSDEBATTE**

**Vorbemerkungen des Ratspräsidenten zu dieser Vorlage** \*

"Nach Rücksprache mit der Stadtkanzlei kommt das Büro zum Schluss, den zweiten Antrag im Bericht des Arbeitsausschusses "Pflichtenheft für Baukommissionen/ ständige Baufachkommission" vom 13.12.2000, S. 4, zurückzuziehen.

Grund dafür bildet die in der Stellungnahme der Stadtkanzlei vom 18.01.2001 enthaltene Einschätzung der Zulässigkeit einer Aufsichtskommission im Sinne von Art. 25 lit. a Stadtverfassung.

Ich zitiere aus der Stellungnahme der Stadtkanzlei, welcher sich das Büro anschliessen kann:

*"Nach Art. 25 lit. a Stadtverfassung steht dem Grossen Stadtrat zu:*

**a) Die Aufsicht über den städtischen Haushalt und über die Amtsverrichtungen des Stadtrates; die Abnahme seiner Geschäftsberichte.**

*Die Wahrnehmung dieser Aufgabe für den Grossen Stadtrat ist nach den Art. 66-70 des kantonalen Gemeindegesetzes zwingend der Geschäftsprüfungskommission zugewiesen. Die vom kantonalen Recht vorgeschriebenen Aufgaben der GPK können von den Gemeinden nicht an andere Organe übertragen werden, da sonst die Gesamtverantwortung der GPK für Budget- und Haushaltskontrolle unterlaufen würde."*

Es ist somit mehr als zweifelhaft, ob die vom Arbeitsausschuss vorgesehene Formulierung für eine ständige Baukommission rechtlich überhaupt vertretbar ist.

Dieselben Bedenken waren es, welche den WOV-Steuerungsausschuss und die Arbeitsgruppe „Parlamentsreform“ des Grossen Stadtrats dazu brachten, Abstand zu nehmen von einem System unabhängiger, ständiger Fachkommissionen.

Ein wesentlicher Teil der vorgeschlagenen Aufgaben einer ständigen Bau-Fachkommission fallen zudem in den Kompetenzbereich des Stadtrats. Nach Art. 28 Abs. 1 und Art. 32 Stadtverfassung käme deshalb ihm die Kompetenz zu, eine solche begleitende Kommission einzusetzen. Es stellt sich deshalb die Frage, ob für die Einsetzung einer solchen Kommission nicht eine Änderung der Stadtverfassung nötig würde.

Die Arbeitsgruppe „Parlamentsreform“ gelangt in ihrem Bericht „Konzept Führungsmodell Stadt Schaffhausen - Parlamentsreform“, der uns zusammen mit dem Schlussbericht zur Pilotphase WOV unterbreitet werden wird, zum Schluss, dass die GPK im Falle einer definitiven Einführung der WOV für die verschiedenen Fachgebiete durch Fachkommissionen ergänzt werden sollte.

Im Sinne einer kohärenten Politik schlägt Ihnen das Büro vor, die Schaffung einer Fachkommission für den Bereich Bau bis zum Entscheid über die Einführung der WOV - und damit verbunden mit dem Entscheid über die generelle Einführung von der GPK angegliederten Fachkommissionen - aufzuschieben und allenfalls zur Abklärung der aufgeworfenen Fragen an den Arbeitsausschuss zurück zu geben.

Ich habe unseren Entscheid im Vorfeld dieser Sitzung den Fraktionspräsidenten und dem Vorsitzenden des Arbeitsausschusses kommuniziert. Roland Schöttle wird in seinem Kommissionsbericht dazu noch Stellung nehmen.

Die verbleibenden Anträge des Büros zu Traktandum 1 liegen Ihnen heute schriftlich vor. Wir haben sie extrahiert aus dem Schlussbericht des Arbeitsausschusses."

Der Ratspräsident dankt dem Arbeitsausschuss für diese Vorarbeit und übergibt das Wort dem Vorsitzenden dieses Ausschusses, Roland Schöttle.

**Roland Schöttle (FDP)**

Vorsitzender des Arbeitsausschusses \*

"Es war an der denkwürdigen Sitzung vom 27.10.1998 zur *Bauabrechnung Schulhauserweiterung Zündelgut*, als unser Rat auf Antrag der damaligen Spezialkommission beschloss, einen Arbeitsausschuss zur Erarbeitung eines Pflichtenheftes für Baukommissionen und allenfalls für eine ständige Bau-Fachkommission (BFK) im Sinne von Art. 25 lit. a der Stadtverfassung, einzusetzen, was dann an der Ratssitzung vom 7. Dezember 1999 erfolgt ist. Der Arbeitsausschuss, bestehend aus sieben Mitgliedern - in der Zusammensetzung einer Spezialkommission -, hat anschliessend seine Arbeit am 21. Februar 2000 aufgenommen und durchgeführt.

Die Komplexität der sich aus dem Auftrag ergebenden Arbeit hat es nicht zugelassen, dass ich Ihnen nun heute einfach einen mündlichen Schlussbericht darlege, und wir als Arbeitsausschuss von Ihnen erwarten dürfen, gestützt darauf Ihre Meinung zu bilden und Beschlüsse zu unseren Anträgen zu fassen. Vielmehr haben wir Ihnen deshalb einen ausführlichen Schlussbericht samt den zugehörigen beantragten Regelungsentwürfen vorab zum Studium schriftlich zukommen lassen, welche Grundlage für eine solide Beschlussfassung sein soll.

Ich verzichte deshalb auf weitere detaillierte Äusserungen zur Arbeit unseres Ausschusses, und verweise dazu auf diesen schriftlichen Bericht. Erlauben Sie mir aber, dass ich noch ein paar ergänzende, allgemeine Bemerkungen zu diesem Geschäft mache.

Wie bereits dargelegt, liegt der Ursprung dieser Arbeit in den damaligen Ereignissen um die massive Kostenüberschreitung bei der Erweiterung der Schulhausanlage Zündelgut, um deren Ursachenfeststellung sich unser Rat in einer ausserordentlichen Anstrengung bemüht hatte. Wir alle wissen, dass dannzumal Mängel in der Organisation des Baureferates festgestellt wurden, dass Kontrollsysteme als ungenügend erkannt wurden, und dass ein breites und begründetes Misstrauen gegenüber den Ausführungsverantwortlichen des Hochbauamtes sich manifestiert hatte. Wir hatten eine sehr beschwerliche Zeit der Zusammenarbeit zwischen unserem Rat und dem Baureferat durchzustehen. Und wenn ich dies so sage und darstelle, tue ich das aus der intensiven Erfahrung als damaliger Präsident jener Spezialkommission, die sich zu einer Untersuchungskommission entwickelte, und die einen sehr schwierigen und undankbaren Auftrag durchzuführen hatte.

Heute dürfen wir aber mit Genugtuung feststellen, dass in dieser belasteten Zeit, aber auch gleichzeitig und damit kausal verbunden, zwischen der Legislative und der Exekutive in Schaffhausen, eine nützliche Phase mit vielen Klarstellungen durchlaufen wurde.

Alle Beteiligten, d.h. unser Rat, wie auch die Verantwortlichen des Baureferates, entwickelten in dieser Zeit der gegenseitig skeptischen Zusammenarbeit ein neues, gutes Verständnis zueinander, das sehr fruchtbar wurde. Heute profitieren wir alle davon, indem sich während und nach dem durchlaufenen Sturm eine neue und gute Kultur der Zusammenarbeit zwischen dem Rat und den einzelnen Vertretern der Bauämter entwickelt hat, die weg vom gegenseitigen Misstrauen zum gegenseitigen Vertrauen geführt hat. Und wenn ich das jetzt so darstelle, tue ich das wiederum als Präsident dieses Arbeitsausschusses, aus dem ich nun nur von erfreulicher Arbeit berichten darf, dessen gutes Ergebnis wir heute behandeln dürfen.

Ich darf - sicher auch im Namen meiner Kolleginnen und Kollegen aus der Arbeitsgruppe - wirklich von einer ausserordentlich kooperativen Zusammenarbeit mit den Vertretern der Bauverwaltung sprechen, die sich als offen, gegenseitig vertrauend und sachbezogen lösungsorientiert, ergeben hat.

Wie wir eingangs unserer Sitzung vernommen haben, hat nun die Stadtkanzlei in den letzten Tagen, kurz vor unserer heutigen Sitzung, in einer Begutachtung festgestellt, dass es Sinn machen täte, wenn wir heute im Rat die Behandlung des Geschäftsteils "Schaffung einer ständigen Baufachkommission und Genehmigung des entsprechenden Reglementes" aussetzen würden. Dies im Hinblick darauf, dass im Rahmen der parlamentarischen Begleitung des WOV-Pilotversuchs sich der Steuerungsausschuss, sowie ein Arbeitsteam "Parlamentsreform" mit den Konsequenzen der wirkungsorientierten Verwaltungsführung auf das Stadtparlament befasst. Dabei sollen auch die Bestimmungen des neuen Gemeindegesetzes nach Art. 66-70 gebührend berücksichtigt werden, wonach die Aufsicht über den städtischen Haushalt und über die Amtsverrichtungen des Stadtrates zwingend der Geschäftsprüfungskommission zugewiesen werden müssen.

In unserer Arbeitsgruppe waren wir einstimmig zur Meinung gekommen, dass die von uns in Vorschlag gebrachte "ständige Bau-Fachkommission" keine direkte Aufsichtsaufgabe haben soll, sondern ein Gesprächspartner des Parlaments zum Stadtrat und somit eigentlich ein Dienstleister im Sinne effizienter Gesamtarbeit zwischen Legislative und Exekutive für den Stadtrat sein soll. In diesem Sinne haben wir den Reglementsentwurf gemacht und sehen eigentlich keine Konfliktsituation mit dem Gemeindegesetz, wie es die Überlegungen der Stadtkanzlei formuliert haben. Die Arbeitsgruppe hat sich aber trotzdem dem Vorschlag des Ratsbüros auf Aussetzung der Behandlung dieses Geschäftsteils ebenfalls angeschlossen, weil diese Vorgehensweise der Zielsetzung auf gesamthafte Verbesserung der Parlaments- und Verwaltungstätigkeit nützt. Es soll dabei offen bleiben, je nach Ergebnis der Parlamentsreform, ob dieses Geschäft sich schlussendlich als erledigt ergibt, oder später wieder aufgegriffen werden muss.

Ich spreche nun im Namen des Ausschusses noch zu zwei Details des "Reglements für Baukommissionen", d.h. zum gelben Blatt.

Ebenfalls durch den Rechtsdienst des Bau- und Umweltsreferates ist noch eine kleine Ergänzungsempfehlung gemacht worden, der sich der Ausschuss anschliessen kann und Ihnen diese daher ebenfalls beantragt:

**Im "Reglement für Baukommissionen" (gelbes Papier) soll unter Punkt 9. "Pflichten", Einzug 5, der Text wie folgt ergänzt werden:**

*Arbeitsvergebungen:*

- *Vorschlagsrecht zuhanden der Entscheidungsinstanz unter Berücksichtigung der Submissions-Verordnung und gemäss Kompetenzregelung Bau und Umweltreferat.*

**Im Hinblick auf die Aussetzung des Geschäftsteils "Reglement über die ständige Baufachkommission" ist folgerichtig im "Reglement für Baukommissionen" (gelbes Papier) unter Pkt. 5. der Einzug 3; "Ein Mitglied der Baufachkommission des Grossen Stadtrates", ersatzlos zu streichen. Dies beantragt Ihnen der Ausschuss ebenfalls ergänzend.**

Ich möchte es abschliessend nicht unterlassen, meinen Kolleginnen und Kollegen aus dem Ausschuss, sowie den Vertretern der Stadt (die im Bericht namentlich aufgeführt sind), nochmals für die engagierte und sachliche Arbeit zu danken. Wir haben gemeinsam etwas sehr Nützliches erarbeitet, das künftig Baukommissionsarbeiten wesentlich verbessern wird und die Zusammenarbeit zwischen dem Parlament und dem Bau- und Umweltreferat leistungsfähiger machen wird."

**Roland Schöttle (FDP)** Fraktionserklärung FDP \*

"Im Namen der FDP-Fraktion darf ich Ihnen bekannt geben, dass wir auf den Antrag des Ausschusses über den "Reglementsentwurf für die Baukommissionen" im Sinne seiner Formulierungen im Schlussbericht und samt den zwei beantragten Ergänzungen eintreten und ihm zustimmen werden."

**Andres Bächtold (SP)** Fraktionserklärung \*

"Den Ausführungen des Präsidenten des Arbeitsausschusses kann und muss nichts hinzu gefügt werden. Bereits der Schlussbericht vom 13. Dezember letzten Jahres gibt lückenlos Aufschluss über die Arbeit und die Beratungen der Arbeitsgruppe, welche schlussendlich zu den jetzt zur Behandlung anstehenden Reglementen führten. Ich danke Roland Schöttle für sein Engagement in dieser Sache. Er hat es verstanden, durch die laufende Ergänzung der Arbeitspapiere als Essenz aus den Protokollen den Überblick zu behalten und eine effiziente Arbeitsweise zu gewährleisten. Dem Dank an den Bau- und Umweltreferenten, welcher sich nach anfänglichem Widerstand bereit erklärte, auch das Reglement für die Baukommissionen zur Diskussion zu stellen, und dann ebenso engagiert mit debattiert hat wie der Stadtbaumeister und der Stadtingenieur, schliesse ich mich gerne an.

Für uns war es tatsächlich enorm wichtig, uns vertieft Gedanken über Arbeitsweise und Pflichtenheft der Baukommissionen zu machen. Erst daraus ergab sich die Notwendigkeit und auch die Stossrichtung der neu zu schaffenden Bau-Fachkommission, welche nun als parlamentarische Begleitgruppe des Bau- und Umweltreferates frühzeitig bei Planungen und Bauvorhaben involviert werden soll. Ich denke, dass damit das Fundament gelegt ist, künftige Planungs- und Bauvorhaben in der und für die Stadt optimal abzuwickeln.

Wie sie bereits gehört haben, gibt es nun Probleme juristischer Art, die Bau-Fachkommission so einzusetzen, wie wir uns das etwas blauäugig vorgestellt haben.



Da die Bau-Fachkommission, so wie sich das Reglement jetzt präsentiert, keine Kontrollfunktionen übernehmen, sondern als beratendes Bindeglied zwischen Stadtrat und Parlament funktionieren soll, hätte mir eigentlich die - verbindliche - Empfehlung an den Stadtrat genügt, eine solche Kommission einzusetzen. Es macht aber vermutlich Sinn, die Vorlage betreffend Parlamentsreform abzuwarten und dann definitiv zu entscheiden, wie und wo die Bau-Fachkommission angesiedelt werden soll. Ich bitte allerdings das Büro, die Entwicklung im Auge zu behalten und bei sich allenfalls abzeichnenden Verzögerungen der WOV-Einführung bzw. der damit notwendigen Parlamentsreform, was ja immerhin möglich wäre, auf den heutigen Entscheid zurück zu kommen und einen andern Weg zu suchen, damit die Bau-Fachkommission spätestens im nächsten Jahr eingesetzt werden kann.

Die SP-Fraktion steht hinter den Anliegen des Arbeitsausschusses und unterstützt selbstverständlich die Empfehlung an den Stadtrat, das Reglement für Baukommissionen im Sinne des gelben Blattes - mit den Ergänzungen, die Roland Schöttle erwähnt hat -, zu revidieren.

Die Sistierung der Einsetzung einer Bau-Fachkommission werden wir jetzt wie bereits erwähnt akzeptieren, die Entwicklung aber ebenfalls im Auge behalten und falls notwendig zu gegebener Zeit darauf zurück kommen."

**Peter Möller (GB)** Fraktionserklärung OeBS/EVP/GB

"Vieles haben wir schon gehört. Wiederholungen möchte ich vermeiden, damit ich nicht zur Verlängerung dieser Sitzung beitrage. Ich teile die rechtlichen Bedenken bezüglich der Bau-Fachkommission nicht, denn diese erhält ja keine Kontrollbefugnisse. Ich kann mich aber mit dem Aussetzen der Behandlung einverstanden erklären, damit nicht doppelte Arbeit geleistet wird.

Zum Pflichtenheft für die Baukommissionen gibt es nichts mehr beizufügen. Es wurde alles gesagt. Mir liegt noch am Herzen, allen einen Dank auszusprechen, die in der Kommission mitgearbeitet haben, seien es politische Behörden oder Personen aus der Verwaltung. Ich habe selten eine derart konstruktive Arbeit in einer Kommission erlebt.

Im Namen der OeBS/EVP/GB-Fraktion kann ich Ihnen bekannt geben, dass wir auf die Vorlage eintreten und ihr mit den genannten Änderungen zustimmen."

**Stephan Schlatter (SVP)** Fraktionserklärung SVP/EDU

"Die SVP/EDU-Fraktion kann sich hinter das Pflichtenheft für Baukommissionen (gelbes Papier) stellen. In diesem Papier ist die Arbeit für Baukommissionen klipp und klar geregelt. Dieses Papier bringt aber auch erhebliche Pflichten. Die Mitglieder werden klar in Pflicht und Verantwortung stehen.

Ich bitte Sie, diesem Papier und dieser Vorlage zuzustimmen."

**Raphaël Rohner (FDP)** Votum

"Ich war ebenfalls Mitglied dieser Kommission, welche diese beiden Papiere vorbereitet hat. Ich denke, es sei hier am Platz - nicht im Sinne einer Wiederholung, sondern im Sinne einer Verstärkung des Votums von Peter Möller -, darauf hinzuweisen, dass man sehr wohl bei der Frage der Beurteilung, inwieweit diese Aufgabe unter die von der Stadtkanzlei der GPK überwiesenen Aufsichtsfunktionen fallen soll, unterschiedlicher Meinung sein kann.

Ich vertrete die Meinung von Peter Möller - ich bin unabhängig zu dieser Ansicht gekommen - dass es bei dieser Bau-Fachkommission nicht um eine Aufsichtsfunktion gemäss Art. 25 lit. a der Stadtverfassung geht. (An dieser Stelle stört ein Zuschauer auf der Tribüne die Ausführungen des Votanten).

Ich bin nicht dieser Ansicht, dass man bezüglich dieser Aufgabe, die wir der Bau-Fachkommission zuweisen wollten - die ja explizit als Begleitgruppe definiert wurde und der keine Kontroll- bzw. Aufsichtsaufgabe im Sinne des Gemeindegesetzes zugekommen wäre -, so puristisch ein Statement abgeben und im Anschluss daran dann diese Schlussfolgerungen ziehen muss, so wie sie jetzt von uns erfolgen.

Ich denke aber, dass es Sinn macht, wenn wir das Ganze sistieren und dann im Gesamtzusammenhang mit der grossen Reform an die Hand nehmen."

**Peter Wullschleger (CVP)** Votum

"Um die Juristenmeinungen zu vervollständigen, möchte ich mich Peter Möller und Raphaël Rohner anschliessen. Auch ich bin der Auffassung, dass die Beurteilung der Stadtkanzlei so nicht ganz richtig ist. Der Zweck, den man eigentlich mit dieser ständigen Bau-Fachkommission verfolgen wollte, nämlich ein Kommunikations-Organ zwischen der Verwaltung und dem Parlament zu schaffen, hat mit Aufsicht relativ wenig zu tun. Wenn man diesen Zweck verfolgt, könnte ich sagen, dass man die ganze Arbeit liegen lassen könnte, weil das Gemeindegesetz konkrete Vorgaben gibt und entsprechende Aufgaben den Geschäftsprüfungskommissionen der einzelnen Gemeinden zuweist. Das Ganze macht nach meiner Auffassung wirklich nur Sinn, wenn man einer solchen Bau-Fachkommission genau diesen Zweck - politische Kommunikation und politische Vermittlung - zuweisen will. Ansonsten können sich die VertreterInnen der CVP der Vorlage der Arbeitsgruppe einschliesslich den Reglementsergänzungen betr. Baukommission zustimmen."

**Ratspräsident Peter Neukomm**

"Ich danke auch für diese Juristenmeinung. Ich kann dem insofern beipflichten, als sich aus Sicht des Büros hier in letzter Zeit wirklich etwas gewandelt hat. In der damaligen Debatte, als wir dieses Thema nach der Zündelgut-Affäre diskutierten, ging es primär um die Aufsicht. Unterdessen hat sich offensichtlich auch die Meinung des Arbeitsausschusses soweit gewandelt, dass es bei dieser Bau-Fachkommission eher um ein kommunikatives und beratendes Gremium handeln sollte. In diesem Fall ist jedoch die Bezugnahme auf den Artikel 25 lit. a der Stadtverfassung falsch. Insofern muss man der Stadtkanzlei recht geben.

Es ist jedoch nicht sinnvoll, hier heute etwas über das Knie zu brechen, das man noch einmal und vor allem im Gesamtzusammenhang genau anschauen sollte. Ich bin Ihnen dankbar, dass Sie sich der Meinung des Büros anschliessen können."

Der Ratspräsident stellt fest, dass kein Antrag auf Nichteintreten gestellt wurde.

**EINTRETEN ist somit beschlossen.**

**DETAILBERATUNG**

Es folgen keine Wortmeldungen.

## ANTRÄGE

**Iren Eichenberger, 1. Vizepräsidentin** verliest die Anträge des Büros des GrSR.

1. Kenntnisnahme des Schlussberichts des Arbeitsausschusses „Pflichtenheft für Baukommissionen und ständige Bau-Fachkommission“ vom 13.12.2000.

Kein Gegenantrag - so beschlossen.

2. Überweisung der Vorlage an den Stadtrat mit der Empfehlung, das vom Ausschuss erarbeitete Reglement für Baukommissionen anstelle des Reglements vom 30.11.1999 in Kraft zu setzen.

Kein Gegenantrag - so beschlossen.

**Der Rat folgt im weiteren dem Antrag des Büros stillschweigend, dessen Antrag zur Schaffung einer ständigen Bau-Fachkommission im Sinne von Art. 25 lit. a der Stadtverfassung und der Inkraftsetzung des zugehörigen Reglementes, zurück zu ziehen.**

**(Anmerkung der Redaktion: Der Entscheid bezgl. allf. Schaffung einer ständigen Bau-Fachkommission gemäss Beschluss GrSR v. 27. Okt. 1998 Abs. 2 bleibt pendent.)**

**Roland Schöttle (FDP)** möchte sicher gestellt wissen, dass die von ihm vorgetragene Änderungen ins Reglement für Baukommissionen aufgenommen werden. (siehe Seite 18 dieses Protokolls)

Der Ratspräsident verweist darauf, dass diese Anträge als gestellt betrachtet werden.

## SCHLUSSABSTIMMUNG

Der Grosse Stadtrat heisst die bereinigten Anträge des Büros des GrSR mit **47 : 0 Stimmen** gut.

Das Geschäft ist erledigt.

## Traktandum 2 - INTERPELLATION Peter Neukomm (SP) vom 22.08.00 - Fusswegnetz

---

Der Ratspräsident übergibt den Vorsitz für die Behandlung dieses Geschäftes an die 1. Vizepräsidentin, Iren Eichenberger (OeBS).

**Peter Neukomm (SP)** Begründung \*

"Diejenigen unter Ihnen, die schon etwas länger in diesem Rat sind, können sich vielleicht noch erinnern: Vor über 6 Jahren, am 24.08.1994, habe ich eine Motion mit dem Titel „Fusswegnetz“ eingereicht. Am 10.01.1995 fand die Behandlung des Vorstosses statt. Aufgrund der Zusicherungen des damaligen Baureferenten Marcel Wenger folgten die Motionäre dem Vorschlag des Stadtrates zur Umwandlung der Motion in eine Interpellation. Im Rückblick gesehen war das ein Fehler. Immerhin haben wir damals aber auch noch in Aussicht gestellt, mit einem wachsamen Auge zu prüfen, ob die Versprechen des Stadtrates verwirklicht würden. In diesem Sinne ist unsere heutige Interpellation als Erfolgskontrolle zu verstehen.

Bevor ich auf das Versäumte eingehen werde, möchte ich noch einmal kurz rekapitulieren, was wir mit unserer Motion 1994 angestrebt haben. *Unsere Stadt sollte zum Vorbild und zur Vorreiterin in Sachen Fussgängerverkehr werden. Der Vorstoss sollte einen Beitrag dazu leisten, die Anliegen und Interessen der Zufussgehenden wieder intensiver ins öffentliche Bewusstsein zu tragen. Zusammengefasst forderten wir ein konzeptionelles Vorgehen im Hinblick auf die Planung, Realisierung und Kontrolle eines Fusswegnetzes.*

Die Vorteile des *Zufussgehens* sind ja offensichtlich: Es braucht kaum Energie, wenig Fläche, belastet die Umwelt kaum und fördert den sozialen Kontakt. Zudem zeitigt es erst noch einen positiven Einfluss auf die Volksgesundheit.

Gleichzeitig wissen wir alle um die *negativen Auswirkungen der ungebremsten Mobilitätsentwicklung*. Die Motionäre haben deshalb vor 6 Jahren gefordert, die politischen Prioritäten nach diesem Wissensstand zu richten und *den im Verdrängungskampf mit dem motorisierten Verkehr verloren gegangenen Lebensraum für die FussgängerInnen „zurückzuerobern“!*

Heute sind die Fussgängerinnen und Fussgänger sogar auf den wenigen Flächen, die ihnen alleine verblieben sind, durch schnellere MitbenutzerInnen von fahrbarem Spielzeug wie Rollerblades, Kickboards oder Scooter in die Defensive gedrängt. Eine klare rechtliche Regelung dieser unbefriedigenden Situation ist angezeigt. Gefordert ist dabei der Bundesgesetzgeber.

Bei unserer Forderung, die Anliegen der Zufussgehenden endlich ernster zu nehmen, können wir uns auf die Gesetzgebung von Bund und Kanton stützen. Nach dieser sollen die Fusswege in erster Linie den *Bedürfnissen der Benutzer* entsprechen. Die Zufussgehenden erwarten von einem Fusswegnetz, dass es sicher, direkt und dicht ist. Nur wenn man diesen Qualitätsansprüchen genügen kann, erreicht man, dass die Fusswege auch benutzt werden. Das Fuss- und Wanderweg-Gesetz (FWG) stellt deshalb zurecht relativ *hohe Anforderungen an ein Fusswegnetz*. Der *Gesetzgeber verlangt innerhalb der Siedlungsgebiete eine klare Trennung von Fusswegen und Verkehrswegen des motorisierten Verkehrs*. Trottoirs und Fussgängerstreifen für sich genommen erfüllen die Voraussetzungen nicht. Sie können lediglich als Verbindungsstücke dienen. Von allen VerkehrsteilnehmerInnen gemeinsam benutzte Strassenflächen sind dort von Bedeutung, wo die Strassen nicht primär dem Motorfahrzeugverkehr dienen müssen, wie z.B. bei verkehrsberuhigten Strassen in Wohnquartieren.

Auch im planerischen Bereich soll zwischen bestehenden und geplanten Wegen unterschieden werden. Aus einem Fusswegnetzplan muss hervorgehen, ob die Wege auf Trottoirs oder separat geführt werden. Wichtige Zielorte und Gefahrenpunkte sind dabei als Handlungsanweisungen einzutragen (vgl. Studie Fusswege im Vollzug, Bericht zur Erhebung im Kanton Schaffhausen des Büros Hesse+Schwarze+Partner vom 05.01.1993).

In der Stadt Schaffhausen existiert zwar ein Fussweg-Netzplan im Massstab 1 : 15'000, der in die Stadtplanung integriert ist und über Richtplancharakter verfügt. Er vermag nach Ansicht der Interpellanten den vorgenannten Anforderungen des FWG aber nicht zu genügen.

Wir wissen, wie das in unserer Stadt jeweils läuft: Gewisse Einzelanlagen werden projektiert und gebaut. Dabei werden vielleicht einige lokale Verbesserungen für FussgängerInnen erzielt.

Dabei wird aber kaum je die Frage gestellt, ob sich diese Einzelteile zu einem benutzerfreundlichen, vernetzten System ergänzen. Die Interpellanten sind der Meinung, dass es hier eben wirklich mehr braucht als eine blosse Abbildung des Ist-Zustandes unserer Fusswege. Es bedarf vielmehr eines *Planungsinstruments*, das auch die anspruchsvolle Aufgabe der *Koordination* des Fusswegnetzes *mit den übrigen raumwirksamen Tätigkeiten* auf unserem Siedlungsgebiet (Art. 5 FWG) erleichtern hilft. Denn Fusswegplanung ist keine isolierte Einzelplanung, sondern Teil der Siedlungs-, Quartier- und Verkehrsplanung. Verschiedene Ortschaften in der Schweiz haben dies erkannt und entsprechend vorbildlich gehandelt.

Was sind nun unsere Erwartungen?

#### **Wir erwarten**

**1. eine detaillierte Lageanalyse**, d.h. eine *Bestandesaufnahme mit Problemerkatalog und Zielsetzungen*. Dabei ist eine Erhebung der wichtigsten Fussgängerziele und -quellen sowie eine Erfassung der bestehenden Fusswege und Fussgängerverbindungen nötig. Im Rahmen dieser Bestandesaufnahme sind auch die Schwachstellen bestehender Fussgängerverbindungen zu eruieren. In der Folge hat ein Vergleich des Wünschbaren mit dem tatsächlich Vorhandenen die auszufüllenden Lücken aufzuzeigen. Dort werden sich Fragen stellen wie: Wo ist eine neue, direkte Verbindung nötig und sinnvoll? Muss ein neuer Fussweg geplant werden, um eine gefährliche Stelle zu umgehen? Muss mit privaten Landeigentümern eine Lösung gesucht werden? Sollen alte Fusswegverbindungen wieder reaktiviert werden? etc. Daraus soll dann eine Auflistung der konkreten Massnahmen zur Verbesserung des Fusswegnetzes und der Fusswege selbst resultieren.

#### **Wir erwarten**

**2. den Einbezug der Bevölkerung** in diesen Prozess.

Will man einen Umsteigeeffekt bewirken, müssen die Erfahrungen und Wünsche der Einwohnerschaft eingebaut werden. Deshalb wird auch durch das Raumplanungsgesetz RPG (Art. 4) und das FWG (Art. 4 Abs. 3) eine offene Planung gefordert. Den Interpellanten ist es ein besonderes Anliegen, dass die Betroffenen in den Quartieren so früh als möglich in die Planung miteinbezogen werden und nicht erst bei der Umsetzung im Rahmen der Nutzungsplanung.

#### **Wir erwarten**

**3., dass die Zielsetzungen und Lösungsvorschläge für die Verbesserung des Fusswegnetzes Eingang in den behördenverbindlichen Strassenrichtplan finden** (§ 1 VV FWG). Damit ist Gewähr geboten, dass insbesondere im Rahmen der Quartierplanung und bei Überbauungen eine Umsetzung erfolgt. Die Betroffenen haben dann auch etwas in der Hand, um sich darauf berufen zu können.

#### **Wir erwarten** schliesslich

**4. eine ständige Erfolgskontrolle bei der Umsetzung im Richtplan:**

Eine *Fusswegnetzplanung* muss *dynamisch* sein und sich den veränderten Verhältnissen anpassen können. Sie bedarf einer ständigen Rückkoppelung zwischen Bevölkerung und politischen Behörden. Art. 4 Abs. 1 lit. b FWG postuliert deshalb die Pflicht, die Pläne periodisch zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen. Nach Art. 9 Abs. 3 RPG sind Richtpläne alle 10 Jahre gesamthaft zu überprüfen und zu überarbeiten.

Im Januar 1995 hat uns - den damaligen Motionären und heutigen Interpellanten - der damalige Baureferent Marcel Wenger in Aussicht gestellt, eine Überprüfung des Fusswegnetzes im Sinne unserer Motion sei im Rahmen der Zonenplan-Revision ab 1996 vorgesehen. Wir müssen heute feststellen, dass diese Zusicherung nicht eingehalten worden ist und dies, obwohl wir uns doch bereits damals auf den *Massnahmeplan zur Oekobilanz* berufen konnten. Darin bekannte sich der Stadtrat dazu, die Situation der FussgängerInnen in unserer Stadt spürbar zu verbessern und postulierte eine Überprüfung des Fussgängernetzes mit 1. Priorität und eine bessere Erfassung der FussgängerInnen im Hinblick auf die Verkehrs- und Siedlungsplanung mit 2. Priorität.

Offensichtlich hat der Stadtrat die Prioritäten seither geändert. Anders ist es nicht zu erklären, dass von diesen verbalen Bekenntnissen noch wenig zu spüren ist. Das hängt wohl auch mit der fehlenden Lobby der Zufussgehenden zusammen. Während sich die Velofahrerinnen und Velofahrer in den vergangenen Jahren mit einer gut organisierten Interessenvertretung Gehör verschafft haben und einige ansehnliche Verbesserungen in unserer Stadt erwirken konnten, blieben die Fortschritte für die Fussgängerinnen und Fussgänger bescheiden.

Eine der wenigen *erwähnenswerten Initiativen* ging vor noch nicht allzu langer Zeit vom Stadtökologen und dem Schulrat aus. Diese nahmen sich der Sicherheit von *Kindergartenwegen* an und trugen mittels Umfragen bei den Eltern Erkenntnisse zusammen, welche nun der Auswertung harren. In diesem Bereich müsste einfach mehr passieren. Dazu gehört auch die Sicherheit von Schulwegen und anderen Fusswegen, z.B. auch zu Spiel- und Sportplätzen. Es darf nicht zugewartet werden, bis Eltern die Initiative übernehmen. Oftmals ist es dann nämlich zu spät, weil in der Zwischenzeit von privaten Grundeigentümern Fakten geschaffen worden sind, die den öffentlichen Interessen entgegenstehen. Hier ist das Baureferat gefordert. Wenn sich Elterngruppen aktiv um die Sicherheit der Schul- oder Kindergartenwege ihrer Kinder kümmern, sollten sie von den zuständigen Stellen mit ihren Anliegen nicht monatelang hängen gelassen werden. Hier sind die Prioritäten zu überdenken.

Nun sind wir nicht die einzigen, die feststellen müssen, dass es in Sachen Fusswegverbindungen in unserer Stadt nicht zum Besten bestellt ist: Auch der *runde Tisch Parkraumplanung* hat Ähnliches konstatiert. In seinem Schlussbericht vom Sommer 1999 *fordert* er deshalb eine *Verbesserung der Fussgängerbeziehungen*, insbesondere eine bessere Anbindung der Altstadt an die übrigen Quartiere. Eine der in diesem Zusammenhang ins Auge stechenden Schwachstellen stellt sicher die missliche Verkehrsanordnung im Bereich Adler, Schwabentor, Gegaschulhaus und Bachschulhaus dar. Aber z.B. auch die Fussgänger-Signalisation auf den touristischen Hauptachsen der Altstadt wird zu Recht immer wieder bemängelt.

Im Budget 2001 sind für unsere Anliegen wenig, unserer Meinung nach zu wenig Mittel eingesetzt. Nun wäre es also an der Zeit, dass in unserer Stadt auch in Sachen Fusswegnetz endlich ein Effort unternommen wird, nicht zuletzt deshalb, weil die Zonenplanrevision, auf die wir vor über 5 Jahren vertröstet worden sind, in vollem Gange ist.

Wir sind gespannt auf die stadträtliche Antwort. Besten Dank."

**Stadtrat Kurt Schönberger**

Antwort des Stadtrates \*

"Der Interpellant hat mit seiner Feststellung in einem gewissen Sinne recht: Das für die Realisierung resp. die Überarbeitung des Strassenrichtplanes (inkl. Fuss-, Wander- und Radwege) zuständige Tiefbauamt konnte seine Aufgabe nicht fristgerecht wahrnehmen. Geplant war eine Überarbeitung im Rahmen der ohnehin fälligen Anpassung des Strassenrichtplanes auf der Grundlage der Vollzugsverordnung zum kantonalen Strassengesetz, sowie der Verordnung des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen betreffend den Vollzug des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege, wonach die Gemeinden verpflichtet sind, Fusswegnetze in den Strassenrichtplan aufzunehmen. Erlaubt sei die Feststellung, dass der Strassenrichtplan ein zwar wichtiges und notwendiges Instrument für eine mögliche und beabsichtigte künftige Entwicklung darstellt, die Umsetzung, das Erkennen infolge geänderter Randbedingungen und das Reagieren darauf aber ebenso wichtig, wenn nicht noch wichtiger ist. Gerade bei der Realisierung und beim Schliessen von bestehenden Lücken im Fusswegnetz wurde in den letzten Jahren sehr viel investiert und der Stadtrat, und letztlich auch der Grosse Stadtrat mit der Budgetgenehmigung, haben sich immer stark engagiert in der Frage der Verbesserung des städtischen Fusswegnetzes.

Zu den Fragen der Interpellanten im Einzelnen:

*Frage 1: Warum wurde der Fusswegnetzplan der Stadt Schaffhausen in den vergangenen fünf Jahren nie überprüft?*

Es trifft nicht zu, dass in den vergangenen fünf Jahren keine Arbeiten zur Überprüfung der Fusswegverbindungen stattgefunden hätten. Vorarbeiten auf der Grundlage des seit 1985 bestehenden und behördenverbindlichen Strassenrichtplanes sind sehr wohl geleistet worden.

So sind z. Bsp. der Teil-Strassenrichtplan für Strassen- und Waldwege überarbeitet, in der Planungskommission im Herbst 1998 detailliert vorgestellt, und in der Zwischenzeit auch mittels "Geographischem Informationssystem", GIS, digital erfasst und den dafür zuständigen kantonalen Amtsstellen zur Vorprüfung eingereicht worden.

Der Teilrichtplan für Fuss-, Wander- und Radwege ist zurzeit noch in Bearbeitung. Amtsintern sind die Vorabklärungen aber soweit abgeschlossen, dass auch diese Daten digital erfasst und dargestellt werden können. Allein, und dies soll hier deutlich gesagt sein, der optimistische Zeitplan für die Realisierung konnte tatsächlich nicht eingehalten werden. Der Grund liegt unter anderem darin, dass im dafür zuständigen Tiefbauamt infolge Stellenwechsel und Umstrukturierung ein Personalengpass entstanden ist und immer noch besteht. Es mussten daher Prioritäten gesetzt werden, wobei v.a. Planungsarbeiten, wie etwa der hier angesprochene Richtplan, oder das Mehrjahresprogramm für die Erneuerung von Strassen, "zu kurz gekommen" sind. Andererseits hat aber auch die Umstellung auf digitale Arbeitsinstrumente (GIS) zu einer weiteren Verzögerung geführt.

*Frage 2: Warum wurde, entgegen der Zusage des Stadtrates, eine Überprüfung des Fusswegnetzplans im Rahmen der Zonenplanrevision bisher nicht an die Hand genommen?*

Auch diese Überprüfung ist bereits an die Hand genommen worden. Das für die Umsetzung der Revision von Bauordnung und Zonenplan zuständige Planungsbüro ist im Prozess der Richtplanüberarbeitung via Planungsstab orientiert. Die Richtplanung Strassen, Fuss- und Radwege ist im übrigen nach wie vor Bestandteil der gesamthaften Überprüfung von Bauordnung und Zonenplan und in das zeitliche Konzept eingebettet. Der Zusammenhang mit der Revision von Bauordnung und Zonenplan ist hingegen wieder nicht so eng, dass das eine ohne das andere nicht bearbeitet werden könnte. Bestehende Lücken im Fuss- und Radwegnetz müssen auch auf anderem Weg geschlossen werden, z.B. mit Quartierplänen, im Rahmen von Baubewilligungen oder von Einzelprojekten. Grundlage ist jedoch ein genehmigter Richtplan.

*Frage 3: Wie und wann wird der Stadtrat seine Zusage einlösen und seinen gesetzlichen Verpflichtungen (u.a. Art. 4 Abs. 1 lit. b FWG) nachkommen?*

Gemäss der Verordnung des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen betreffend den Vollzug des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege vom 3. Mai 1988 sind die Gemeinden verpflichtet, Fusswegnetze in den Strassenrichtplan aufzunehmen. Für die Änderung und die Anpassung der Strassenrichtpläne gelten die Vorschriften des Strassengesetzes. Konkret heisst dies, dass im kommunalen Strassenrichtplan neben den Kantonsstrassen und den kantonalen Rad- und Wanderwegen folgende Gemeindestrassen aufzuführen sind:

- a) Hauptstrassen
- b) Sammelstrassen
- c) Erschliessungsstrassen
- d) Güter- und Waldstrassen
- e) Rad-, Geh-, Reit- und Wanderwege.

Diese Aufzählung ist abschliessend. Sie ist in § 17 der Vollzugsverordnung zum kantonalen Strassengesetz geregelt. Wie schon in den Antworten zu Frage 1 und 2 erwähnt, wird die Stadt Schaffhausen einen zweiteiligen Strassenrichtplan erstellen mit Strassen und Güterwegen einerseits und Rad-, Geh- und Wanderwegen andererseits. Dieses Konzept ist schon beim gültigen Strassenrichtplan von 1985 angewendet worden und ist v.a. aus Gründen der Übersichtlichkeit notwendig. Teil A, beinhaltend Strassen, Güter- und Waldwege liegt heute bereits vor, Teil B, umfassend Rad-, Geh- und Wanderwege wird bis zum Frühjahr 2001 als Entwurf vorliegen.

Dannzumal wird der Stadtrat den gesetzlichen und auch vom Interpellanten geforderten Verpflichtungen nachgekommen sein.

Soweit diese von mir vorbereitete Antwort. Jetzt hat der Interpellant im Zuge seiner Begründung verschiedene weitere Fragen bzw. Forderungen gestellt. Ich habe mich gefragt, ob dies eine Motion oder eine Interpellation sei. Ich denke, wir nehmen diese Fragen entgegen. Wir müssen uns diese aber anhand des Protokolls vergegenwärtigen. Wir sind bereit, diese Problematik anzugehen, genau wie wir bereit sind, Anfragen aus der Bevölkerung, aus Quartiervereinen usw. ernst zu nehmen und Anliegen zu prüfen. Beispiele gibt es dafür. Im von Peter Neukomm erwähnten Fall (Breite) ist es etwas länger gegangen.



Es gibt andere Beispiele im Emmersberg- und Niklausen-Quartier, wo wir die Anliegen sehr ernst genommen und zusammen mit dem Quartierverein und Elternvereinigungen einerseits und dem Tiefbauamt und der Polizei andererseits Lösungen erarbeitet haben, die allseits befriedigend ausgefallen sind.

Wie nehmen die Fragen des Interpellanten auf, gehen der Sache nach, und werden bei Handlungsbedarf aktiv werden. Wir werden uns inbes. überlegen, in welcher Form wir die Bevölkerung bei weiteren Planungen und Projektierungen für Fuss- und Radwege einbeziehen müssen und können."

**Iren Eichenberger, Vorsitzende**

"Zur Frage des Baureferenten - ob Interpellation oder Motion - möchte ich nur kurz erläutern: Interpellation heisst ja interpellare, dazwischenbellen. Darum würde ich sagen, Peter Neukomm hat dazwischen gebellt, und wenn jetzt nichts passiert, so beisst er das nächste Mal."

**Peter Käppler (SP)** beantragt Diskussion.

Der Rat folgt diesem Antrag stillschweigend.

**Peter Käppler (SP)** Votum

"Noch einige Bemerkungen, in dem Sinne, wie es die Vorsitzende gesagt hat. Peter Neukomm hat bereits erwähnt, dass die FussgängerInnen keine Lobby haben - dies im Gegensatz zum privaten und öffentlichen Autoverkehr und den Velos, welche jeweils in den letzten Jahren viel Platz in unseren Debatten eingenommen haben. Ich weiss nicht, ob die FussgängerInnen deshalb immer zuletzt drankommen, weil sie wenig Platz benötigen und auch wendig sind. Das hat den Nachteil, dass sie sich leicht in eine Ecke drängen lassen und zum Teil als nicht existent betrachtet werden. Ich nenne ein paar Beispiele. Die Trottoirs in der Stadt werden inbes. im Sommer mit Werbetafeln, Gartenbeizen sowie mit falsch parkierten Autos und Velos belegt. Die ungeschnittenen Hecken wachsen in den Quartieren in die Gehsteige hinein. So werden die FussgängerInnen auf die Strasse abgedrängt, was nicht dem Sinn der Trottoirs entspricht. Es tauchen überall Hindernisse für Leute mit Kinderwagen und Rollstühlen in Form von Treppen und nicht abgeschrägten Trottoirkanten auf. Dazu kommen durch Velowege halbierte Gehsteige, die dann noch durch Trottinett- und RollbrettfahrerInnen mitbenutzt werden, sodass die Benützung der Gehsteige nicht mehr problem- und gefahrlos ist.

Alle Leute bewegen sich hie und da als FussgängerInnen; die einen mehr, die anderen weniger. Besonders in der Innenstadt sollte das Zufussgehen Spass machen. Die Sicherheit sollte auch auf den Trottoirs der Aussenquartiere und den Verbindungen zur Stadt gewährleistet sein. Schaffhausen hat einen relativ grossen Anteil an Leuten, die täglich ein bestimmtes Wegstück zu Fuss gehen. Wir sollten darauf bedacht sein, diesen Anteil hoch zu halten. Die FussgängerInnen sind die kostengünstigsten VerkehrsteilnehmerInnen.

Die Stadt sollte vermehrt Lobby sein für die FussgängerInnen, wie es der Baureferent vorhin in Aussicht gestellt hat. Es scheint uns wichtig, dass bei Umbauten auf die Behinderten und auf Leute mit Kinderwagen Rücksicht genommen wird. Weiter wären wir froh, wenn die Polizei die Freihaltung der Trottoirs besser durchsetzen würde.

Schliesslich möchten wir den Gedanken deponieren, ob es möglich wäre, beim Baureferat die Stelle einer/eines Obfrau/Obmannes für FussgängerInnen als Anlaufstelle zu installieren."

**Thomas Neukomm (SP)**

## Votum

"Ich möchte auch noch eine paar Worte loswerden im Sinne von interpellare. Wir haben bereits gehört, dass der Fussweg vernachlässigt worden ist. Gleichzeitig wird er je länger je mehr zusätzlichen Belastungen ausgesetzt. Zu diesen zusätzlichen Belastungen möchte ich ein paar Worte sagen. Die Trottoirs sind als Verkehrsfläche nicht geeignet für Rollbretter, Inline-Skaters, Kickboards und was sonst noch alles von der Freizeit-Industrie erfunden wird. Dieser neuen Problematik im Strassenraum ist nicht beizukommen mit dem alten Rezept "Entflechtung der VerkehrsteilnehmerInnen", wie wir es mit den FussgängerInnen, den VelofahrerInnen und den AutofahrerInnen gemacht haben, weil wir den Platz dazu nicht haben. Diese neuen Bewegungsformen erfordern neue Lösungen. Dies ist nicht einfach. Es läuft darauf hinaus, dass wir wieder zum Mischverkehr zurückkehren müssen. Es braucht ein der Situation angepasstes Fahrverhalten, weniger Regelungsdichte. Es ist wieder mehr Eigenverantwortung gefordert, weil man das Problem nicht mehr nur mit Separierungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen lösen kann. Ein Miteinander, statt ein Nebeneinander und Gegeneinander ist die Lösung - vor allem im Siedlungsgebiet.

Bezogen auf Schaffhausen stellen sich mir auch ein paar Fragen zu diesem Thema. Hat die Stadt z.B. bezüglich der Tendenzen im Strassenraum, wie ich sie vorhin erwähnt habe, schon reagiert und wenn Ja, wie? In den Fussgänger-Zonen z.B. gilt bekannterweise das Velofahr-Verbot. Dieses wird je länger je mehr unhaltbar, wenn die Kickboards und Trottinette durch die Fussgänger-Zone brausen und die Velos mit guter techn. Ausrüstung (Bremsen, Beleuchtung) und einer relativ guten Kontrollierbarkeit dies nicht dürfen. Ein anderes Beispiel ist der Schulweg. Die Jüngsten dürfen auf dem Weg zur Schule nicht mit dem Velo das Trottoir benützen. Aber mit dem Kickboard kommen sie heute. Gibt es da seitens des Schulamtes eine Stellungnahme zu Handen der Lehrerschaft, wie diese mit diesem Problem umgehen muss?

Eine andere Frage wäre: Welche Quartierzentren eignen sich als Begegnungs-Strasse, wie sie der Bund jetzt fördern will und wie sie schon mit Erfolg an anderen Orten realisiert worden sind?

Eine letzte Frage: Was geschieht eigentlich mit den historischen Fusswegen und Viehtriebs-Wegen? Sind Benutzungsmöglichkeit und Unterhalt dieser Wege gewährleistet?"

**Esther Bänziger (SP)**

## Votum

"Zu Fusswegen gehört auch eine gute Beleuchtung. Ich bin praktisch immer zu Fuss unterwegs; seit ich auf der Breite wohne, noch ausgiebiger als früher. Ich muss dem Baureferenten fast ein Kränzchen winden. Es hat zwar fast 10 Jahre gedauert, aber die Beleuchtung unterhalb des Stadions wurde tatsächlich installiert. Es fehlt aber immer noch die Signalisation bis zur Jugendherberge, z.B. fehlt noch der Fussgänger-Streifen. Weiter ist der Weg unterhalb der Breitenau, welcher ein stark benützter Schulweg ist, sehr schlecht beleuchtet. Hinzu kommt, dass Strassenlampen oft wochenlang defekt sind und daher nicht leuchten. Das wäre besser zu kontrollieren."

**Urs Tanner (SP)**

## Votum

"Als wahrscheinlich einziger Lobbyist der Kickboarder möchte ich mich kurz dazu äussern. Es ist eine Sache des Bundesgesetzgebers (SVG). Rollerblades, Kickboards usw. gelten als Spielzeug, welches auf Trottoirs, im Fahrverbot und auf verkehrsarmen Strassen benützt werden darf.

Ich erlebe es in der Praxis, dass das relativ gut funktioniert. Das Kopfsteinpflaster in der Altstadt ist für diese Fortbewegungsgeräte ein natürliches Hindernis. Darum habe ich mir jetzt Gummipneus gekauft. An die Adresse von Thomas Neukomm muss ich sagen, dass wir das nicht regeln können. So wie es im Moment gehandhabt wird, ist es nicht so schlecht, und es funktioniert relativ gut."

**Stadtrat Kurt Schönberger**

"Es ist eigentlich schade, dass jetzt so viele Fragen daher kommen, welche nicht vorher gestellt worden sind. Ich hätte diese Fragen im Einzelnen gerne beantwortet. Nun betreffen diese Fragen aber verschiedene Referate - vom Baureferat, über die Werke und das Schulamt bis hin zur Polizei. Der ganze Strauss ist hier aufgemacht worden. Auf einzelne Fragen kann ich da nicht antworten. Wir werden uns dies aufgrund des Protokolles verinnerlichen. Wo Abhilfe notwendig ist, werden wir dafür sorgen, dass die Zustände verbessert werden und hoffen, Sie damit zufrieden stellen zu können."

**Peter Neukomm (SP)**

## Schlusswort des Interpellanten

"Es ist so, die Diskussionsfreudigkeit bei Interessen der AutofahrerInnen hat ein ganz anderes Ausmass, als wenn es um die Interessen speziell der FussgängerInnen geht. Das zeigt sich heute wieder einmal. Ich danke Stadtrat Kurt Schönberger für seine wohlwollende Antwort auf unsere Fragen. Ich bin bis zu einem gewissen Punkt beruhigt, dass gewisse Arbeiten nun endlich in Gang gesetzt worden sind. Das ist nicht zuletzt auch ein Resultat unserer Hartnäckigkeit.

Die Erklärung, die SR Schönberger für das Versäumen der Fristen gegeben hat, ist zwar plausibel, aber für die FussgängerInnen trotzdem nicht sehr angenehm. Zwei Dinge, die aus den Erklärungen des SR hervorgegangen sind, möchte ich noch einmal betonen. Einerseits geht es uns eben nicht nur darum, die Fusswege, wie sie heute in den Plänen eingezeichnet sind, einfach zu digitalisieren. Es geht nicht um ein Abbild, sondern darum, das Fusswegnetz zu analysieren und Bereiche, wo ein Handlungsbedarf besteht, aufzuzeigen. Ich erwarte von der Stadtverwaltung und vom Tiefbauamt Prospektivität, Agieren und nicht Reagieren. Man soll sich Gedanken machen, wie man das Fusswegnetz wirklich verbessern kann. Das ist unser Anliegen; da erwarte ich mehr Engagement. Der Baureferent hat recht, wenn er darauf hinweist, dass bei den Quartierplänen und Baueingaben Anliegen von FussgängerInnen besonders wichtig sind und berücksichtigt werden sollen. Aber da soll man auch vom Baureferat aus, seitens der zuständigen Behörden ein besonderes Augenmerk auf diese Interessen und Anliegen der FussgängerInnen richten und es nicht den AnwohnerInnen und den Bauherren überlassen, sich diesbezüglich zu melden. Das ist unser Hauptanliegen.

Wir werden den weiteren Gang aufmerksam verfolgen. Ich hoffe, dass wir nicht noch einmal genötigt sein werden, hier mit einem Vorstoss vorstellig zu werden. Besten Dank."

Das Geschäft ist erledigt.

### Traktandum 3 - INTERPELLATION Walter Hotz (FDP) vom 5.09.00 "Dienstleistungen für Dritte"

---

#### Walter Hotz (FDP)

#### Begründung \*

"Unsere Verkehrsbetriebe können ihre Aufwände nicht vollständig durch selbst erwirtschaftete Erträge decken. Im Sinne einer ausreichenden Grundversorgung an Mobilität ist es unser aller Anliegen, mit Steuergeldern den Betrieb sicherzustellen. Das gelingt uns gut. Ich glaube, jeder der öfters mit öffentlichen Verkehrsmitteln in der Schweiz unterwegs ist, wird mir beipflichten, daß die VBSH keinen Vergleich zu scheuen haben, ja sogar - verglichen mit ähnlichen Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs - ein überaus attraktives Angebot präsentieren können.

Dieses Top-Angebot, meine Damen und Herren, war uns im Voranschlag 1999 einen Reinverlust von 5 Millionen und 752 Tausend Franken wert. Und ich betone, wohl keiner in diesem Saal behauptet ernsthaft, daß dieses Geld in den Sand gesetzt wurde. Wir sind den älteren Mitmenschen, unseren Kindern und nicht zuletzt unserer Umwelt einen gut ausgebauten öffentlichen Verkehr schuldig. Ganz besonders freut es die finanzpolitisch sensibleren Gemüter immer wieder, wenn mit den knappen Mitteln sparsam umgegangen wird.

Positiv aufgefallen ist uns im Geschäftsbericht der VBSH, dass der Nettoaufwand rund zweihunderttausend Franken tiefer ausgefallen ist als budgetiert; und dies bei insgesamt geringerem Ertrag aus Billetverkäufen. Man fragt sich: Wie hat dies das Team um Direktor Walter Herrmann hingekriegt? Im Bericht findet sich zum einen der Hinweis auf tiefere Personalkosten trotz ansatzweise eingeführtem Leistungslohnsystem. Wir gratulieren zu solcher Sparsamkeit. Auf der Ertragsseite findet sich schließlich ein Posten, der zu einigen Überlegungen Anlass gibt. Mit Leistungen für Dritte konnte ein Ertrag von rund 236 Tausend Franken erwirtschaftet werden; knapp 200 Tausend Franken mehr als budgetiert. In den Erläuterungen findet sich der Grund für die willkommene Verbesserung dieser Ertragsposition. Im Auftrag von Volvo Trucks (Schweiz) AG konnte die VBSH größere Anpassungsarbeiten an Bussen verschiedenster schweizerischer Transport-Unternehmungen ausführen.

Unserer Rechnung bekommt diese Tatsache sicherlich gut. Ob die Übernahme von Aufträgen einer privatwirtschaftlich geführten Unternehmung von volkswirtschaftlichem Interesse ist, muß diskutiert werden. Wären die Anpassungsarbeiten nämlich nicht von der VBSH übernommen worden, hätte Volvo Trucks (Schweiz) AG sich einen privaten Betrieb suchen müssen, da die eigenen Ressourcen zur Modifikation der Busse offenbar nicht ausreichten. Ob dieser private Betrieb in der Stadt Schaffhausen domiziliert gewesen wäre oder anderswo, soll keine Rolle spielen. Die Verpflichtung zum marktwirtschaftlichen Gedanken, der den meisten von uns nahe steht, soll weder an Kantons- noch Landesgrenzen halt machen.

Sicherlich ist es richtig, wenn zur Überbrückung von Senken in der Auslastung, Aufträge auch von privater Hand übernommen werden. Ob ein solch großer Auftrag, der sich schätzungsweise im Rahmen von rund 150'000 Franken bewegt, in diese Kategorie fällt, scheint uns fraglich.

Besonders kritisch wird es dann, wenn von staatlicher Hand Offerten gemacht werden, bei denen Private nicht mehr mithalten können. Gerade bei Non-Profit-Betrieben wie der VBSH besteht die Gefahr, diesen Fehler zu machen. Man muß sich nämlich die Frage stellen, ob Stellenprozente nötig sind, die letztlich nur Private konkurrenzieren. Wir wollen niemandem etwas unterstellen, nur pochen wir darauf, die Kalkulation und Umstände dieser Aufträge etwas erhellt dargestellt zu erhalten.

Walter Hermann und sein Team machen genau das, was man von einem verantwortungsvollen Unternehmer verlangt - das Gedeihen seiner Unternehmung mit viel Sachverstand, Kreativität und Einfallsreichtum zu sichern. Der Erfolg ist überdurchschnittlich und bringt unsere Verkehrsbetriebe dorthin, wo sie sind - unter die besten der Branche. Darum ist auch der Auftrag von Volvo Trucks (Schweiz) AG aus der Warte VBSH sicher positiv zu beurteilen.

Nur möchten wir diskutieren, ob es nicht grundsätzlich besser wäre, private Aufträge den Privaten zu überlassen. Dies ist eine Frage, die keinesfalls zum Vornherein mit Ja oder Nein beantwortet werden kann. Bei größeren Auftragsvergaben sollten allerdings Grundsätze besprochen werden, damit sie nicht vergessen gehen. Dies möchten wir mit dieser Interpellation bewirken und freuen uns auf die Antwort von stadträtlicher Seite. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit."

**Stadträtin Veronika Heller**      Antwort des Stadtrates \*

"Es ist schon eine Weile her, seit Walter Hotz seinen Vorstoss einreichte. Da gab es bei den VBSH einiges Stirnrunzeln; so auch in der Verwaltungskommission. Wir waren dann aber beruhigt, als uns der damalige Vertreter der FDP-Fraktion versicherte, es gehe eigentlich nur darum, den VBSH Gelegenheit zu geben, aufzuzeigen, wie gut und erfolgreich sie tatsächlich arbeiten. Diese Gelegenheit nehme ich selbstverständlich gerne wahr. Dass der Interpellant die gute Geschäftsführung anerkennt, freut mich.

Wenn ich nun seine Interpellation beantworte, so gehe ich ein auf die vier Fragen, die er beantwortet haben wollte. Das ist das eine. Weil Walter Hotz mittlerweile selbst in die VK der VBSH gewählt worden ist, wird er noch Gelegenheit haben, seine Kenntnisse im Laufe der nächsten vier Jahre zu vertiefen.

Grossstadtrat Walter Hotz stellt in seiner Interpellation «Dienstleistungen für Dritte» fest, dass die Verkehrsbetriebe Schaffhausen 1999 dank Fremdaufträgen, insbesondere seitens Volvo Trucks (Schweiz) AG, einen erfreulichen Ertragszuwachs von Fr. 150'000.– erwirtschaftet haben. Er stellt in diesem Zusammenhang folgende Fragen:

1. Worauf ist die Auftragsvergabe der Volvo Trucks (Schweiz) AG an die Verkehrsbetriebe Schaffhausen zurückzuführen?
2. Was für Arbeiten wurden dabei konkret ausgeführt?
3. Inwieweit wurden damit private Unternehmungen direkt oder indirekt konkurrenziert?

4. Widerspricht die Annahme solcher Aufträge nicht generell dem Grundsatz, wonach staatliche Unternehmungen keine Aufträge, die von Privaten ausgeführt werden können, übernehmen sollen?

Der Stadtrat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

### **Unternehmerisches Handeln**

Die Verkehrsbetriebe verpflichten sich in ihrem Leitbild – welches seinerzeit auch dem Grossen Stadtrat zur Kenntnisnahme vorgelegt wurde – zu unternehmerischem Handeln:

Zitat:

«Unsere Leistungen erbringen wir effizient und kostenbewusst, wobei wir stets die Anforderungen des Marktes beachten und ökologischen Kriterien angemessen Rechnung tragen.

Wir streben eine anpassungsfähige, flexible und rationelle Organisation an.

Markt- und ergebnisorientierte Führungs- und Steuerungsinstrumente sollen uns ein zielgerichtetes und vorausschauendes Handeln ermöglichen.»

Mit der Einhaltung dieser unternehmerischen Grundsätze wollen die Verkehrsbetriebe die benötigte Abgeltung ihrer Leistungen durch die Stadt Schaffhausen und die Gemeinde Neuhausen am Rheinfall so tief wie möglich halten. In ihrer gesamten Tätigkeit und damit auch im Garagenbereich setzen die Verkehrsbetriebe ihre Ressourcen so effizient wie möglich ein. Die Infrastruktur soll bestmöglich ausgelastet werden (beispielsweise auch durch die Nutzung des Prüfstandes durch das Kantonale Strassenverkehrsamt). In diesem Sinne frönen die Verkehrsbetriebe auch nicht dem weitverbreiteten Grundsatz «Defizite dem Staat, Gewinne den Privaten», sondern sie versuchen, soweit möglich, durch Zusatzerträge die sonst hohen Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr zu reduzieren.

### **Zu den einzelnen Fragen**

#### **1. Worauf ist die Auftragsvergabe der Volvo Trucks (Schweiz) AG an die Verkehrsbetriebe Schaffhausen zurückzuführen?**

Mit der Beschaffung von zehn Volvo-Stadtautobussen mit Aufbauten der Carrosserie Hess AG – Vertragsunterzeichnung 1995, Auslieferung in den Jahren 1995 bis 1998 – haben die VBSH mit den Lieferanten vereinbart, dass sie Garantiarbeiten im Rahmen des Möglichen selbst ausführen und zu festgelegten Verrechnungssätzen an Volvo Truck (Schweiz) AG verrechnen können.

Den Verkehrsbetrieben Schaffhausen ist es mit grosser Eigeninitiative und entsprechender Schulung gelungen, sich rasch ein grosses Know How in Bezug auf die neuen Volvo-Autobusse anzueignen. Ausserdem gehörten die VBSH zu den ersten Unternehmungen, welche eine grössere Anzahl von Volvo-Niederflur-Stadtbussen beschafften (im Stadtbusbereich hatte Volvo nach dem Aufkommen der Niederflurtechnik zu Beginn der 90iger-Jahre vorübergehend nur noch einen geringen Marktanteil in der Schweiz).

Die äusserst hohen Kilometerleistungen der VBSH-Volvo-Busse – 90'000 bis 100'000 Kilometer pro Bus im Jahr – führten zudem dazu, dass Garantie- und Anpassungsarbeiten zumeist zuerst bei den VBSH nötig wurden. Mit diesen Voraussetzungen haben sich die VBSH in Bezug auf die Marke Volvo rasch zu einem der kompetentesten Bus-Garagenbetriebe entwickelt.

Neben den Arbeiten an den eigenen Fahrzeugen vertraute Volvo deshalb auch Modifikationsarbeiten, welche andere Verkehrsbetriebe od. Busunternehmungen betrafen, den VBSH an. Verschiedene Unternehmungen mit Volvo-Bussen gelangten im Übrigen bei Problemen bald direkt an die VBSH oder wurden aufgrund hoher interner Auslastung durch Volvo an die VBSH verwiesen. Damit konnten die VBSH je länger je mehr Arbeiten verschiedenster Art für andere Busunternehmungen ausführen.

Beispielsweise entwickelten die VBSH-Mitarbeiter 1999 eine Modifikation im hinteren Chassisbereich, welche nach intensiven Gesprächen mit den Lieferanten Volvo Trucks (Schweiz) AG und Carrosserie Hess AG auch für die anderen in der Schweiz ausgelieferten Autobusse Volvo B10L übernommen wurde. Diese Arbeiten konnten in Schaffhausen ausgeführt werden.

## **2. Was für Arbeiten wurden dabei konkret ausgeführt?**

Diese Frage ist schon weitgehend beantwortet. Neben Garantiearbeiten an eigenen und Drittfahrzeugen konnten auch Modifikationen an Volvo-Bussen ausgeführt werden. Der rasch über die Kantonsgrenzen hinausgehende Bekanntheitsgrad ermöglichte aber auch weitere Reparaturarbeiten an Volvo-Bussen.

## **3. Inwieweit wurden damit private Unternehmungen direkt oder indirekt konkurrenziert?**

Private Unternehmungen wurden mit diesen Arbeiten praktisch nicht konkurrenziert, stammen die Aufträge doch vor allem von andern, ausserkantonalen Busunternehmungen. Zudem haben die VBSH 1996, vor Aufnahme der Arbeiten, Gespräche mit dem ortsansässigen Gewerbe geführt, unter anderem mit den Nutzfahrzeuggaragen Nufarep in Neuhausen am Rheinfall, Vetterli AG, Schaffhausen, Garage Heinrich Bühler, Bibern, und A. Rattin AG, Mercedes-Reparaturwerkstatt, Neuhausen a.Rhf. Keiner dieser Betriebe hatte etwas gegen die VBSH-Aktivitäten einzuwenden. Der Autogewerbeverband Schaffhausen orientierte seine Mitglieder offiziell in seiner Zeitschrift «AGVS aktuell».

Zusammengefasst: Hätte die VBSH-Garage diese Arbeiten nicht durchgeführt, wären die Anpassungs- und Reparaturarbeiten (und somit auch die Arbeit und der Verdienst) sicher nicht im Kanton Schaffhausen geblieben. Von einer Konkurrenzierung des privaten Gewerbes im Raum Schaffhausen kann deshalb nicht die Rede sein.

## **4. Widerspricht die Annahme solcher Aufträge nicht generell dem Grundsatz, wonach staatliche Unternehmungen keine Aufträge, die von Privaten ausgeführt werden können, übernehmen sollen?**

Die Ausführungen haben gezeigt, dass die VSBH mit grosser Eigeninitiative, insbesondere ihres Technischen Leiters Peter Leu, dem hierfür ein grosses Lob gebührt, Aufträge in ihrem Betrieb ausführen konnten, die sonst ausserhalb der Region geblieben wären. Eine Konkurrenzierung des privaten ortsansässigen Gewerbes erfolgte nicht. Die VSBH werden auch in Zukunft so unternehmerisch wie möglich handeln, sich dabei aber immer auf ihre Kernaufgaben beschränken. Trotzdem kann dies im Einzelfall einmal zu einer Konfliktsituation mit dem Gewerbe führen. Wir gehen aber davon aus, dass Sie, sehr geehrte Grossstadträtinnen und Grossstadträte, sich lieber initiative, dynamische städtische Unternehmungen wünschen als solche, die brav verwalten und damit auch nie auch nur einen kleinen Konflikt heraufbeschwören. In diesem Sinne ist der Stadtrat überzeugt, dass die Verkehrsbetriebe auf dem richtigen Weg sind.

Weil die VSBH so gut sind, gibt es sie schon seit 100 Jahren. Zum Jubiläumfest vom Freitag, den 11. Mai 2001 ab 19.00 Uhr im Busdepot auf dem Ebnat darf ich Sie - mit Begleitung - schon heute herzlich einladen, um dieses Ereignis - zusammen mit dem Personal und weiteren Gästen - zu feiern.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit."

**Bernhard Egli (OeBS)** beantragt Diskussion.

Der Rat folgt diesem Antrag stillschweigend.

**Bernhard Egli (OeBS)** Votum \*

"Einerseits habe ich etwas Verständnis für die aufgeworfenen Fragen und die vorgetragenen Sorgen des Interpellanten, andererseits habe ich aber Mühe, wenn nun plötzlich immer wieder postulierte Maxime wie Orientierung am Markt, Steigerung der Rentabilität, gesunde Konkurrenz, verantwortungsvolle Unternehmensführung nun nicht mehr gelten sollen.

Die aufgeworfene Problematik zwischen staatlichen und privaten Unternehmungen wird äusserst brisant, wenn wir mehr städtische Abteilungen oder gar alle in WOV-Betriebe umwandeln wollen. Dann hat der Grundsatz, "wonach staatliche Unternehmungen keine Aufträge, die von Privaten ausgeführt werden können, übernehmen sollen", ausgedient, dann haben der Markt und die Konkurrenz zu spielen!"

**Peter Käppler (SP)** Votum

"Ich möchte mich kurz zur Frage 4 äussern, die der Interpellant aufgeworfen hat. Für uns kommt diese Frage aus der falschen Ecke; aus dieser wird sonst immer unternehmerisches Denken und Handeln gefordert. Jetzt tönt es wie Halt! Der Interpellant wünscht, diesen Grundsatz zu diskutieren. Das tun wir gerne. Die Konkurrenz zwischen staatlichen und privaten Unternehmungen wird auf immer mehr Ebenen zunehmen. Ich denke dabei an versch. Ausschreibungen von staatlichen Aufträgen für Private. Aber es wird auch umgekehrt kommen - Stichwort Verselbständigung der städtischen Werke. Wenn dies kommt, werden diese auch ausserhalb ihres jetzigen Tätigkeitsbereiches versuchen müssen, Aufträge zu akquirieren, um überleben zu können. Das ist die Konsequenz dieser Idee. Sie stellen auch immer Forderung nach weniger Steuern und effizienter Führung der Betriebe.



Dann ist es aber nicht zulässig, dass Sie diesen Betrieben Einschränkungen bei der Akquisition von Aufträgen auferlegen. Ob die Arbeitsplätze in staatlichen oder privaten Betrieben sind, spielt für mich keine Rolle, wenn Arbeit gesichert oder zusätzlich geschaffen werden kann. Ich finde es sinnvoll, wenn die Betriebe durch solche Aufträge besser ausgelastet werden können. Vor allem wird für uns die Rechnung der VBSH günstiger. Das ist wichtig und gibt uns die Sicherheit, dass wir uns diesen öffentlichen Verkehr leisten können. Wir müssen uns klar werden, ob wir gute städtische Betriebe wollen, die rentieren. Wir dürfen stolz sein auf die Vorbildfunktion, welche die VBSH in unserer Stadt ausübt. Es wäre wünschenswert, wenn mehr staatliche Betriebe sich so verhalten würden."

**Alfons Cadario (EVP)** Votum

"Man müsste die Verantwortlichen der VBSH rügen, wenn sie diese Aufträge nicht ausgeführt hätten. Es ist nämlich üblich im öffentlichen Verkehr, dass die Garantiarbeiten durch die Transportunternehmen, welche diese Fahrzeuge nutzen, gegen Verrechnung selbst erledigt werden. Das ist auch bei den Schienenfahrzeugen so, weil die Leute, die den Unterhalt besorgen, so ihre Fahrzeuge am besten kennen lernen. Es ist sinnvoll und kommt volkswirtschaftlich viel billiger, wenn dies direkt in der Werkstatt der Transportunternehmen erledigt wird."

**Christian Hablützel (SP)** Votum

"Ich habe mich ein bisschen gewundert über diesen Vorstoss. Ich möchte auch zur Frage 4 sprechen. Wir können es uns schlecht leisten, mit solchen Doppel-Botschaften zu operieren. Auf der einen Seite erwarten wir Deregulierung, wir reden von Marktorientierung, wir unterstellen den staatlichen Betrieben, keine betriebswirtschaftlichen Logiken zu beherrschen. Auf der anderen Seite reden wir von sofortiger Privatisierung, oder wir versuchen die erfolgreichen (staatlichen) Betriebe einzubinden, wenn sich diese etwas in Richtung Markt bewegen. Ich möchte sehr dafür plädieren - wenn wir in diese Richtung weiter gehen und mit der Liberalisierung ernst machen (das im echten Sinne von liberal) - die staatlichen Betriebe in eine gesunde Konkurrenz zu den privatwirtschaftlichen Betrieben zu stellen. Das würde auch den privatwirtschaftlichen Betrieben Anlass geben, ihre eigenen Leistungen zu verbessern. Ich wehre mich stark dagegen - deshalb bin ich jetzt auch aufgestanden -, diesen in der Frage 4 genannten Grundsatz als Grundsatz noch stehen zu lassen, weil dieser gar nicht existiert, nämlich dass staatliche Betriebe keine Aufträge annehmen sollen. Ich erinnere an die Universitäten und andere öffentliche Institutionen, die das schon lange tun. Es scheint mir wichtig, dass wir uns nicht auf dieser Ebene dauernd über die öffentlichen Betriebe unterhalten. Ich bin froh, dass die zuständige Referentin für die VBSH die Gelegenheit hatte, hier eine fundierte Antwort zu geben und aufzuzeigen, was erfolgreiches Wirtschaften auch in einem solchen Bereich bedeuten kann."

**Peter Wullschleger (CVP)** Votum

"So einfach ist das Leben nicht. Ich habe jetzt wieder das Gefühl, dass da divergierende Meinungen aufeinander prallen, die es als solche gar nicht sind; nur müssen wir über das Gleiche sprechen. Ich spreche auch zu dieser Frage 4 der Interpellation. Es geht natürlich nicht an, wenn eine Abteilung einer öffentlichen Verwaltung Arbeiten ausführt, die subventioniert wären durch Steuergelder. Dort liegt letztlich die Problematik."

Man hat überall in den Städten und Kommunen Submissions-Verordnungen, wo es darum geht, dass man allen Anbietern die gleichen Möglichkeiten einräumt. Dann kommt eine Abteilung beispielsweise einer Verwaltung, welche zu Dumpingpreisen offerieren kann, welche nur möglich sind, weil irgendwo das Defizit von der öffentlichen Hand gedeckt wird. Das wäre vielleicht der Punkt gewesen - so habe ich die Interpellation verstanden -, wo ich jetzt auch noch gerne von der zuständigen Referentin etwas gehört hätte. Wurden diese Arbeiten mit anderen Worten zu entsprechenden Preisen offeriert? Dann ist das o.k. Es ist wirklich nur zu gratulieren, wenn eine Abteilung einer öffentlichen Verwaltung sich zu einem Kompetenzzentrum entwickeln kann. Das ist sogar wünschenswert. Nach meinem Dafürhalten geht es hier lediglich um die Frage, zu welchen Preisen offeriert wurde. Wenn hier quersubventioniert wurde, wäre dies nicht richtig."

**Roland Schöttle (FDP)**                      Votum

"Als ehemaliges Mitglied der Verwaltungskommission habe ich diese Arbeiten als Minderung des Submissionsanteils betrachtet, d.h. Erträge erwirtschaften durch Ressourcen, die (zwangsläufig) vorhanden sind. Dies bewirkt eine Minderung der öffentlichen Beiträge - der SteuerzahlerInnen. In diesem Sinne ist es legitim, das zu tun. Im übrigen denke ich, dass WOV den Markt öffnen wird für die öffentlichen Betriebe aller Art, um sich am Markt echt beteiligen zu können. WOV wird mit sich bringen, dass die öffentlichen und privaten Betriebe in eine echte Konkurrenz zueinander treten werden. Darum sind wir auf dem richtigen Weg. Die Frage 4 ist so zu beantworten. Den erwähnten Grundsatz gibt es in der heutigen Zeit tatsächlich nicht mehr. Auch im Gewerbe dringt diese Mentalität immer mehr durch. Wir stehen hier in einem globalen Kampf, wo diese Abgrenzungen nicht mehr tragbar sind. Die Referentin der VBSH hat diese Interpellation sehr gut beantwortet. In dem Sinne ist auch zu verstehen, dass ich damals in der Verwaltungskommission der VBSH gesagt habe, damit soll Gelegenheit gegeben werden, dies öffentlich kund zu tun. Es ist an der Zeit, das zu machen. Ich gratuliere dem Team von Walter Herrmann ebenfalls. Es geht uns schliesslich darum, dass wir möglichst wenig Steuergelder für diesen Betrieb, der zwangsläufig nicht selbsttragend sein kann, aufwenden müssen."

**Stadträtin Veronika Heller**

"Ich möchte noch auf die Frage von Peter Wullschleger eingehen. Diese 150'000 Franken mögen uns beeindrucken. Dieser Betrag resultiert jedoch nicht aus einem Auftrag, der sich über das ganze Jahr erstreckt, sondern dieser setzt sich aus vielen kleinen Aufträgen von Busunternehmen anderer Städte und Kantone zusammen, welche nicht der Submissionsverordnung unterstehen. Man würde Walter Herrmann als Betriebswirtschaftler, der er mit Leib und Seele ist - auch noch neben dem Verständnis für den ÖV und für die soziale Verantwortung -, wirklich schlecht verstehen, wenn Sie davon ausgehen, er habe mit Dumpingpreisen gearbeitet. Das hat er mit absoluter Sicherheit nicht getan. Er hat versucht, den richtigen Preis festzusetzen. Wenn Sie in einem Bereich praktisch konkurrenzlos dastehen, müssen Sie schauen, wo man sich treffen will. Dumpingpreise sind das mit absoluter Sicherheit keine."

**Walter Hotz (FDP)**                      Schlusswort des Interpellanten

"Frau Heller, ich danke Ihnen für Ihre Antwort. Es hat mich insbesondere beruhigt, dass mind. die Gewerbebetriebe im Kanton Schaffhausen angefragt worden sind und dass diese Betriebe diese Aufträge nicht ausführen konnten oder wollten."

Zu meiner Begründung möchte ich sagen, dass ich die VBSH überhaupt nicht "in die Pfanne gehauen" habe. Im Gegenteil, es ist ein sehr gut geführter Betrieb. Es hat mich gefreut, dass überhaupt eine Diskussion stattgefunden hat. Dass ich in die Verwaltungskommission der VBSH gewählt würde, habe ich bei der Einreichung meiner Interpellation anfangs September 2000 nicht gewusst. Für Ihre Antwort danke ich Ihnen nochmals recht herzlich."

Das Geschäft ist erledigt.

#### **Traktandum 4 - INTERPELLATION Alfred Zollinger (SVP) vom 19.09.00 "Galgenbucktunnel"**

---

##### **Alfred Zollinger (SVP) Begründung \***

"Schon seit längerer Zeit wird immer wieder darüber diskutiert, wie der Durchgangsverkehr in Neuhausen, vor allem an der Klettgauerstrasse und der Rosenbergstrasse, reduziert bzw. umgeleitet werden könnte.

Die mögliche Lösung ist der Bau eines Tunnels von der "Mühlene" in die "Enge", der Galgenbucktunnel. Dadurch könnte die Verkehrsbelastung in Neuhausen drastisch reduziert werden. Zahlen von bis zu 26'000 Fahrzeugen an der Klettgauerstrasse werden genannt. Erinnerungen an die Bachstrasse vor der Eröffnung der Stadumfahrung werden wach. Und der Bau dieses Galgenbucktunnels, der an die N4 angeschlossen werden muss, würde Verhältnisse schaffen, wie wir sie heute an der Bachstrasse seit Vollendung der Stadtangente haben.

Neben dem Tunnel muss auch der öffentliche Verkehr in den unteren und oberen Klettgau ausgebaut werden. Viele "Klettgauer" haben ihren Arbeitsplatz in der Stadt Schaffhausen, im Ebnat, Herblinger- sowie im Merishausertal. Und auf dem Areal "Landhuus" sind bekanntlich weitere Arbeitsplätze geplant. Heute und auch morgen ist das schnellste Verkehrsmittel für diese Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer das Auto. Deshalb ist das eine mit dem andern zu realisieren, dh. neben dem Bau des Galgenbucktunnels muss auch der öv im Klettgau attraktiver gestaltet werden, damit er nicht noch weiter an Boden verliert. Ich bin überzeugt, dass bei entsprechendem Handeln für unsere Stadt, vor allem was die Arbeitsplätze in der Altstadt und der näheren Umgebung betrifft, kaum Mehrverkehr entstehen wird, sofern die Strasse durch den Galgenbucktunnel mit der A4-Umfahrung verbunden und in und vom Klettgau z.B. der Halbstunden-Takt eingeführt wird. Das hätte auch den Vorteil, dass einerseits alle Schaffhauser-Industriegebiete ohne aufwändige Stadt- bzw. Quartierdurchquerungen, und die Arbeitsplätze im Zentrum unserer Stadt in wenigen Minuten vom Bahnhof aus erreicht werden könnten. Und - bekanntlich ist der Immissionsausstoss bei einem regelmässig laufenden Verkehr viel kleiner, dh. reinere und bessere Luft, was mehrfach in Studien ausgewiesen worden ist.

Visionen auf der einen, Kosten auf der anderen Seite. Es ist mir klar, dass mit einer solchen Realisierung erhebliche Investitionskosten anfallen werden. Deshalb ist es unumgänglich, dass die Stadt Schaffhausen (vorerst Stadtrat und Grosser Stadtrat) mit dem Kanton Schaffhausen und der Gemeinde Neuhausen a/Rhf. zusammen den

gleichen Standpunkt vertreten, besteht doch nur dann die Möglichkeit, Bundesbeiträge zu erhalten.

Daher habe ich dem Stadtrat die folgenden Fragen gestellt:

Zu Frage 1: *Welches ist die Haltung des Stadtrates zum Galgenbucktunnel?*

Hier erwarte ich lediglich eine klare Stellungnahme.

Zu Frage 2: *Bestehen bereits Vorstellungen, wie der Galgenbucktunnel-Verkehr in der "Mühlernen" abgenommen bzw. aufgefangen werden kann?*

Hier interessiert mich: Hat es in der "Schublade" bereits Projekte bzw. sind bereits Varianten vorhanden?

Zu Frage 3: *Haben zwischen dem Regierungsrat und dem Stadtrat bereits entsprechende Gespräche stattgefunden?*

Sofern JA, welches sind die Resultate? Wurde auch über die Investitionskosten gesprochen und wurden Wege gesucht, um in den Genuss von Bundesbeiträgen zu gelangen - z.B. Gesuch um Aufklassierung der entsprechenden Hauptstrassen etc.?

Sofern NEIN, wann werden diese Gespräche aufgenommen und was wird deren Ziel sein?

Der Stadtrat ist gefordert, denn eine relativ breite Öffentlichkeit interessiert sich für dieses Thema. Mit Interesse erwarte ich die Beantwortung meiner Fragen."

**Stadtrat Kurt Schönberger** Antwort des Stadtrates \*

"In der Tat haben wir es hier mit einem brisanten Thema zu tun. Beim vorliegenden Projekt geht es um ein Vorhaben, welches zwar ausserhalb der Gemarkung unserer Stadt liegt, andererseits aber ist der Galgenbucktunnel ein wichtiger Bestandteil übergeordneter Verkehrsbeziehungen. Ein Vorhaben also auch, das für die Region Schaffhausen insofern einen hohen Stellenwert besitzt, als es mit Blick auf die Wirtschaftsentwicklung für die ganze Region optimale Verkehrsverbindungen schaffen soll. Die für die Zukunft wichtigen Fragen, wie etwa die planerischen Absichten zu den internationalen Ost-West-, resp. Nord-Süd-Verbindungen, sind noch offen und warten auf eine Lösung. Die Stadt Schaffhausen wird sicher von diesen Entwicklungen direkt oder indirekt betroffen sein, und sie wird mit Sicherheit auch eine wichtige Rolle in der Entscheidungsfindung einnehmen müssen. Diese Entscheidungen haben allerdings primär auf nationaler und internationaler Ebene zu erfolgen, und hier herrscht zurzeit Funkstille. Weshalb ich dies erwähne, hat folgenden Grund: Je nach dereinst gewähltem übergeordneten Verkehrskonzept könnte dem Galgenbucktunnel eine wichtige oder eine weniger wichtige Rolle zukommen. Es scheint mir deshalb wichtig, im Zusammenhang mit der Fragenbeantwortung zum Galgenbucktunnel, sich auch Gedanken zur Gesamtverkehrssituation zu machen. Zu dieser Gesamtverkehrssituation kann im Zusammenhang mit der heutigen Interpellation aber nur am Rande eingetreten werden, indem der Wunsch nach Abklärung allfälliger Zusammenhänge angebracht wird. Die folgenden Ausführungen beschränken sich deshalb auf das isolierte Projekt des Galgenbuckttunnels, und stützen sich auf wenige, bis heute lediglich spärlich vorhandene und wenig präzierte Grundlagenuntersuchungen ab.

Die Idee eines Tunnels durch den Galgenbuck ist nicht ganz neu. Schon in den 60-er Jahren hat man sich dazu grundsätzliche Gedanken gemacht; allein zur Ausführung ist es nicht gekommen. Im kantonalen Strassenrichtplan, Teilrichtplan Kantonsstrassen, vom März 1980, ist der Galgenbucktunnel als überregionale Strasse ausgewiesen und in der kantonalen Richtplanung (Beschluss über die Genehmigung des kantonalen Richtplanes vom 11. Mai 1987) ist der Tunnel als sog. Vororientierung ebenfalls enthalten. In dem vom Grossen Rat bewilligten, aktuellen kantonalen Richtplan Verkehr 1999 ist der Galgenbucktunnel ebenfalls Bestandteil und als geplante, überregionale Strasse vermerkt. Zum Galgenbucktunnel heisst es:

Zitat aus dem kantonalen Richtplan:

*„Der Bau eines Tunnels von "Mühlernen" bis zur "Enge" ist eine mögliche Lösung bestehender Verkehrsprobleme bei der Ortsdurchfahrt Neuhausen am Rheinfall. Gemäss aktuellem Wissensstand bietet der Bau des Galgenbucktunnels die einzige Möglichkeit, die Gemeinde Neuhausen am Rheinfall teilweise vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Mit einer Verkehrsbelastung von über 25'000 Fahrzeugen weist die Klettgauerstrasse in Neuhausen am Rheinfall nach Eröffnung der Tunneltangente der A4 die mit Abstand grösste Verkehrsbelastung im Kanton Schaffhausen auf. Neben dem Durchgangsverkehr ist ein wesentlicher Teil des Verkehrs hausgemacht. Das Verkehrsaufkommen auf der West-Ost-Achse (Basel-Lindau) im Rahmen der Arbeiten an der A98 ist ungewiss. Zusätzlich soll die unbefriedigende Verkehrssituation in Neuhausen am Rheinfall auf andere Verbesserungen überprüft und realisierbare Massnahmen sollen rasch umgesetzt werden.“*

Auch das WERS-Projekt Nr. 15 "Gesamtverkehrskonzept", eines der 17 Einzelprojekte, welche die Projektgruppe "WERS" in Auftrag gegeben hatte, befasste sich mit dem Galgenbucktunnel. Der Bericht vom April 1997 enthält eine detaillierte, aktuelle Analyse der Ist-Situation im Bereich Verkehr für die Region Schaffhausen, sowie Aussagen über den Planungsstand und die Planungsabsichten im Verkehrswesen. Darüber hinaus werden im Bericht Aussagen über einzelne Projekte formuliert, wobei der Galgenbucktunnel als Entlastungsmassnahme vom ständig ansteigenden Verkehr der heute vollständig im Siedlungsgebiet der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall liegenden Durchgangsstrassen erwähnt wird. Als Grundsatz wird im Bericht weiter erwähnt, dass das Ziel des Strassenkonzeptes nicht darin besteht, den Strassenverkehr zu fördern, sondern aufzuzeigen, wie derjenige Teil der Mobilität, der auf dem Landweg abgewickelt werden muss, in vernünftige Bahnen gelenkt werden soll.

Verschiedene, in letzter Zeit eingereichte parlamentarische Vorstösse auf Bundes-Kantons- und Kommunalebene zeigen, dass der Galgenbucktunnel von grosser aktueller Bedeutung ist. Die Fragenstellungen weisen aber auch darauf hin, dass noch Vieles unklar ist, was nicht weiter verwunderlich ist, denn vertiefte Abklärungen zum Bau des Galgenbucktunnels bestehen zur Zeit nicht. Zwar sind auf Stufe Ideenskizzen schon einige Entwürfe vorhanden, die die technische Machbarkeit aufzeigen sollen. Im Weiteren liegt die "Verkehrsentlastungsstudie Neuhausen am Rheinfall" vom August 1992 vor, in welcher als optimale Variante der Bau des Galgenbucktunnels zur Entlastung von Neuhausen am Rheinfall zusammen mit einer angemessenen Förderung des öffentlichen Verkehrs im Klettgau empfohlen wird.

Aufgrund der wenigen verfügbaren Unterlagen, die wie erwähnt noch zu vertiefen sind, dürfte sich der von einer Umfahrung von Neuhausen am Rheinflall ausgelöste Mehrverkehr auf dem Gebiet der Stadt Schaffhausen im engeren Anschlussbereich Schaffhausen Süd auf ca. 20% belaufen. Grundlage dieser Zahlen sind zum einen die erwähnte „Verkehrsentlastungsstudie Neuhausen am Rheinflall“ des Institutes für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau der ETH Zürich aus dem Jahre 1992, zum anderen eine „Verkehrsumlagerungsstudie mit Galgenbucktunnel“ aus dem Jahre 1997 des Büros Hansueli Erb in Winterthur. Beide Untersuchungen kommen in etwa zum selben Schluss, nämlich eben zu einer Verkehrszunahme auf dem Gebiet der Stadt Schaffhausen von 20 %. Dieser angenommene Mehrverkehr verteilt sich auf die Anschlussstrecken Fäsenstaubtunnel, Cholfirsttunnel und die Mühlenstrasse zu je ca. einem Drittel. Daraus lässt sich vermuten und ableiten, dass über die zu erstellenden Anschlüsse eines Galgenbucktunnels an das bestehende Strassennetz **keine weiteren Strassenbauten infolge des zu erwartenden Neuverkehrs nötig werden.**

Insbesondere nicht bekannt sind hingegen die genauen Anschlüsse, deren konzeptionelle Ausgestaltung, die Linienführung, detaillierte Abklärungen zum zu erwartenden Verkehrsaufkommen, geologische Abklärungen und Überlegungen zur Umweltverträglichkeit.

Als sicher gilt, dass die Gemeinde Neuhausen am Rheinflall mit dem Bau des Galgenbucktunnels vom Durchgangsverkehr entlastet wird und sich damit verbunden eine Reduktion der Strassenverkehrsemissionen ergeben wird.

Bis Ende Jahr sollen laut Aussagen der zuständigen Stellen vom Bundesamt für Strassenbau zusätzliche Abklärungen getroffen werden, damit auf Bundesebene entschieden werden kann, ob der Galgenbucktunnel als Anschlussbauwerk an die A4 realisiert werden kann.

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auch darauf, dass Bundesrat Leuenberger am 30. November 2000 die Postulate von Ständerat Peter Briner und von Nationalrat Gerold Bührer zur Prüfung entgegengenommen hat.

Von Seiten des Kantons wurde kürzlich mit dem Gebietsbeauftragten des ASTRA, dem Bundesamt für Strassenbau, das weitere Vorgehen wie folgt besprochen:

Die ASTRA wird anhand der beim Kanton vorhandenen Unterlagen wie

- Verkehrsentlastungsstudie 1992
- Bautechnische Vorstudie 1992
- Verkehrstechnische Machbarkeitsstudie (Bahntal) 1993
- Verkehrszählungen 1996/97 (vor/nach Eröffnung N4)
- Verkehrsumlagerungsstudie 1997 (mit Galgenbucktunnel)

und durch Vergleiche mit anderen, ähnlich gelagerten Fällen im Nationalstrassennetz das Anliegen prüfen. So wie es zur Zeit aussieht, bestehen laut Aussagen des Kantonsingenieurs gute Chancen, dass die Prüfung positiv ausfallen wird.

Im Anschluss daran muss der Bundesrat entscheiden, ob er dem Kanton Schaffhausen im Rahmen des bestehenden Netzbeschlusses für die Nationalstrassen einen Auftrag für die Ausarbeitung eines Generellen Projektes erteilt. Dabei wird mitentscheidend sein, wie die politischen Signale aus dem Kanton Schaffhausen tönen. Wenn sich ein „Grabenkrieg“ abzeichnet, wird sich der Bundesrat vermutlich mit dem Geschäft eher schwer tun. Im umgekehrten Fall dürfte der Auftrag erteilt werden. Die Behandlung einer Interpellation und eines Postulates im Grossen Rat werden dabei auch ganz entscheidende Zeichen setzen. Dazu kommt, dass auch im Einwohnerrat Neuhausen am Rheinfall noch eine Motion hängig ist. Auch hier wäre ein positives Signal der Sache sehr dienlich.

Für die Stadt Schaffhausen resultiert durch den Galgenbucktunnel eine bessere Anknüpfung an die regionalen Verkehrsachsen, welche sowohl dem Individualverkehr als auch dem öffentlichen Verkehr zugute kommen. Gute verkehrstechnische Angebote werden auch genutzt. Es ist deshalb, wie bereits erwähnt, mit Auswirkungen auch auf das städtische Strassennetz zu rechnen. Dieses ist in seiner Kapazität beschränkt, könnte den heute abschätzbaren Mehrverkehr jedoch **ohne zusätzliche Ausbauten** aufnehmen.

Aufgrund dieser Ausgangslage nimmt der Stadtrat zu den einzelnen Fragen des Interpellanten wie folgt Stellung:

### **Frage 1: Welches ist die Haltung des Stadtrates zum Galgenbucktunnel?**

Die Stadt Schaffhausen liegt im Fadenkreuz wichtiger Ost-West- und Nord-Süd-Verkehrsverbindungen. Verkehrsentwicklungen in und um Schaffhausen verfolgt der Stadtrat deshalb immer mit allergrösstem Interesse, werden doch gerade in diesem Bereich Entscheidungen gefällt, die für die zukünftige Entwicklung der Stadt einen ganz bedeutenden Einfluss haben. Gute, sorgfältig geplante und richtig ausgeführte Verkehrswege können zu einer Verbesserung in verschiedener Hinsicht beitragen. Wichtig scheint dem Stadtrat in diesem Zusammenhang das weitsichtige Erkennen von wichtigen Problemen und die Inangriffnahme planerischer Tätigkeiten zum richtigen Zeitpunkt unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeit mit wirtschaftlicher, oekologischer und sozialer Gesamtverträglichkeit.

Im Projekt Galgenbucktunnel sieht der Stadtrat eine Chance, allenfalls regionale Verkehrsprobleme lösen zu können, und er befürwortet eine entsprechende Abklärung ausdrücklich. Es betrifft dies insbesondere die Aufwertung der Erreichbarkeit und der verkehrstechnischen Erschliessung der Stadt Schaffhausen sowie die Entlastung der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall vom Durchgangsverkehr. Der Stadtrat unterstützt deshalb ein Vorgehen, welches als nächsten Schritt detaillierte Abklärungen auf Stufe Vorprojekt beinhaltet, wobei die nachfolgend aufgelisteten Aspekte ganz speziell abgeklärt werden müssen:

- Untersuchungen zu den Verkehrsfragen: Wie wirkt sich der Tunnel auf die Verkehrszahlen lokal und regional, insbesondere aber auch für die Stadt Schaffhausen aus?
- Welches sind die Auswirkungen auf und welche Chancen ergeben sich für den öffentlichen Verkehr, und wie wird der nicht motorisierte Individualverkehr (FussgängerInnen, VelofahrerInnen) mit in die Überlegungen einbezogen?

- Wie sehen die Anschlussbauwerke aus und wo genau liegen sie? Welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die Stadt Schaffhausen?
- Inwiefern ist ein Gesamtverkehrskonzept, welches Stellung nimmt zu überregionalen Verkehrsfragen und die Stadt Schaffhausen ebenfalls tangiert, massgebend für die Beurteilung der Machbarkeit?
- Wie sieht die Wirtschaftlichkeit aus (Kosten-Nutzen-Analyse), und inwiefern sind oekologische Kriterien massgebend?

Aufgrund dieser Fragestellung ist die Antwort des Stadtrates gegeben. Er befürwortet vertiefte Abklärungen mit detaillierten Sachdaten, welche eine Entscheidungsfindung erst möglich machen. Damit man in dieser Sache einen Schritt weiterkommt, unterstützt der Stadtrat die dazu erforderlichen Planungsarbeiten auf Stufe Vorprojekt. Er hält es für unerlässlich, dass dazu von Anfang an alle interessierten Kreise in die Planung miteinbezogen werden. Ebenso ist das Mitspracherecht der Stadt Schaffhausen von Anfang an sicherzustellen.

### **Frage 2: Bestehen bereits Vorstellungen, wie der Galgenbucktunnel-Verkehr in der "Mühlene" abgenommen bzw. aufgefangen werden kann?**

Mit Ausnahme von einigen Vorabklärungen bestehen dazu noch keine Vorstellungen. Es scheint jedoch als gesichert, dass der Anschluss Mühlene technisch realisierbar ist. So zeigt das Resultat einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahre 1993 beim Anschluss Bahntal einen 2-spurigen Kreislauf. Es sind aber auch andere Varianten denkbar. Das Gleiche gilt im Übrigen auch für den Tunnel selbst, sowie die Frage, wo genau der Tunnel in der Enge einmündet. Im Einzelnen sind dazu weitere intensive Abklärungen bezüglich Leistungsfähigkeit, Geometrie, Gefällsverhältnisse, Geologie, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit erforderlich. Ein wichtiger Punkt dürfte auch die Gesamtanordnung sein und nicht zuletzt die erwähnten einzuhaltenden Randbedingungen bezüglich der übergeordneten Einbindung ins Strassennetz unter Berücksichtigung der relevanten gesamtverkehrstechnischen Aspekte. Wie schon erwähnt, ist infolge des Galgenbucktunnels nach heutigen Erkenntnissen jedoch nicht damit zu rechnen, dass auf städtischem Gebiet ein Ausbau des Strassennetzes erforderlich wird. Der erwartete Mehrverkehr von ca 20% verteilt sich etwa gleichmässig auf den Fäsenstaubtunnel, den Cholfirsttunnel und die Mühlenestrasse. Dies allein rechtfertigt aber noch keinen Ausbau des Strassennetzes.

### **Frage 3: Haben zwischen dem Regierungsrat und dem Stadtrat bereits entsprechende Gespräche stattgefunden?**

Kontakte auf Sachbearbeiterebene bestehen in dieser Sache schon seit einiger Zeit und immer wieder. Auf politischer Ebene hat in den letzten Tagen ein erster loser Kontakt mit dem neuen Departementsvorsteher stattgefunden. Dabei ist dem Regierungsrat die grundsätzlich positive Haltung des Stadtrates in Bezug auf nähere Abklärungen, wie oben beschrieben, signalisiert und sind die in der heutigen Antwort des Stadtrates enthaltenen Bedingungen übermittelt worden. Der Vertreter des Regierungsrates hat darauf ganz grundsätzlich positiv reagiert. Über allfällige Investitionskosten wurde dabei nicht gesprochen; auch nicht darüber, in welcher Höhe Bundesbeiträge erhältlich sein werden. Dafür ist der heutige Zeitpunkt in der Tat noch zu früh. Es kann sein, dass anlässlich der Beantwortung der politischen Vorstösse im kantonalen Parlament Antworten auf diese Fragen gegeben werden. Soweit die Antwort des Stadtrates."



**Bea Hauser (SP)** beantragt Diskussion.

Der Rat folgt diesem Antrag stillschweigend.

**Bea Hauser (SP)**

Votum

"Ich habe mit Interesse die Ausführungen des Baureferenten gehört. Ich habe vor allem vom Rückblick in die Vergangenheit Kenntnis genommen - Richtplan 1980, Richtplan 1987. Der Galgenbucktunnel war zweimal drin, einmal ist er heraus gefallen, im neuesten Richtplan ist er wieder als überregionale Variante enthalten. In den vergangenen 20 Jahren ist eigentlich gar nichts passiert - ausser dass er einmal drin war und wieder draussen. Sicher ist, dass keine Grundlagenuntersuchung gemacht wurde. Darum habe ich festgestellt, dass der Druck der bürgerlichen Parteien-VertreterInnen im letzten halben Jahr auf Bund, Kanton und Stadt und deren Parlamente für die Projektierung eines Galgenbucktunnels so wahnsinnig stark geworden ist. Die SP hat diese Bemühungen mit einer gewissen Verwunderung zur Kenntnis genommen, denn Stadtrat Schönberger hat es ja angesprochen: Solange die Abnahme des Verkehrs, dieses Mehrverkehrs von 20% - wahrscheinlich werden es dann 30% sein - für die Stadt nicht geklärt ist, ist dieser Tunnel für uns kein Thema. Ich finde es wahnsinnig, dass wir seit 20 Jahren darüber sprechen, aber weder der Kanton noch die Stadt in dieser Zeit Gelder in die Hand genommen haben, um einen Vorprojektierungs-Kredit zu sprechen, um überhaupt die Grundlagen zu schaffen und diese Untersuchungen zu machen. Wenn wir von den Finanzen reden, sprechen wir von 280 - 300 Mio Franken, ohne dass wir wissen, wie hoch die Bundesbeiträge sein würden.

Wir alle wissen, dass der die Gemeinde Neuhausen sicherlich drückende Verkehr hausgemachter Verkehr ist. Dieser wird sich also nicht verringern. Es fehlt ein Gesamtverkehrs-Konzept; dieses fehlt auch seit 20 Jahren. Schon in ihren Wahlkämpfen für den Regierungsrat haben Hans-Peter Lenherr und Heinz Albicker offen gesprochen, dass sie die 150 - 200'000 Franken für einen Vorprojektierungs-Kredit im Grossen Rat beantragen werden. Diese beiden RR sind nun gewählt. Der Regierungsrat des Kt. Schaffhausen hat eine bürgerliche Mehrheit. Dieser Vorprojektierungs-Kredit wird in den Grossen Rat kommen und er wird angenommen werden. Da kann das Schaffhauser Stadtparlament überhaupt nichts dagegen machen.

Zum Thema Verkehr kann ich nicht oft genug sagen: Jede neue Strasse, jeder neue Tunnel bringt Mehrverkehr mit sich. Wie schon erwähnt, es werden nicht nur 20% sein, wie die Planer 1987 übrigens meinten. Heute schreiben wir das Jahr 2001. Ein Galgenbucktunnel bedeutet schlichtweg mehr Verkehr auf Stadtgebiet. Jetzt haben wir endlich eine gute Sache auf der Bachstrasse, die Rheinuferstrasse ist zeitweise schon wieder ziemlich voll - und mit dem Galgenbucktunnel noch mind. 20% mehr Verkehr. Ich muss Sie fragen, wollen wir das wirklich? Unserer Fraktion wäre es lieber, Stadt und Kanton würden mehr Mittel in den öffentlichen Verkehr investieren. Beides können wir uns mit unseren angespannten Finanzen nicht leisten. ÖV in Richtung Zürich, Stuttgart, Basel, Friedrichshafen oder vor allem ganz wichtig in den Klettgau. Der Interpellant hat es ja erwähnt, der obere und untere Klettgau sollte besser erschlossen werden. Dort möchten wir das immer spärlicher vorhandene Geld investieren."

**Bernhard Egli (OeBS)** Votum

"Ende letzten Jahres hat der Grosse Rat den neuen Richtplan diskutiert, worin festgelegt ist, dass ein Galgenbucktunnel mindestens in den nächsten Jahren rein schon aus finanziellen Gründen nicht in Frage kommt. Der kantonale Richtplan wurde weitgehend unbestritten genehmigt. Trotz seiner Genehmigung tauchen zahlreiche Vorstösse - auch im Kantonsparlament - bezüglich Galgenbucktunnel auf.

- Das Schlechteste am Galgenbucktunnel wäre die Förderung und Attraktivierung des West-Ost-Transitverkehrs auf der Achse Basel - Lindau durch den Kanton Schaffhausen. Dieser ist jetzt seitens Deutschland um den Kanton SH herum geplant. Der Strassenbau ist fast abgeschlossen.
- Das Zweitschlechteste am Galgenbucktunnel wären die immensen Kosten, eine nicht tragbare Staatsverschuldung: Statt Steuerfuss-Senkung zur Attraktivierung des Standortes Schaffhausen würde dadurch eine Steuerfuss-Erhöhung mit einer Verschlechterung des Standortes Schaffhausen resultieren.
- Das Drittschlechteste am Galgenbucktunnel ist, dass er die Verkehrsproblematik nicht löst, sondern lediglich um einige Hundert Meter in Richtung der Stadt Schaffhausen verschiebt. Wie weit dann die Gemeinde Neuhausen entlastet wird, wenn der Rückstau bis nach Neuhausen hinein reicht, das werden die vorgängig zu machenden Untersuchungen aufzeigen.

Aufgrund dieser Vorgaben wirken die Vorstösse von Schaffhauser Parlamentariern in Bern wie von einer anderen Welt.

Die Alternative zum Galgenbucktunnel heisst Verkehrsentflechtung im Klettgau (Schiene/Strasse): Aufhebung der Bahnübergänge, Ermöglichung eines Halbstunden-Taktes Schaffhausen - Erzingen. Davon würden Bahnreisende und Autofahrende profitieren - letztere, weil keine geschlossenen Barrieren mehr den Verkehrsfluss hemmen. Solch eine Entflechtung kostet, sie würde jedoch sehr viel bringen. Man könnte den ganzen Klettgau besser anschliessen. Diese Entflechtung würde wahrscheinlich auf der Achse durch Neuhausen mehr bringen als ein Galgenbucktunnel. Vielleicht hat man das in den letzten 10 Jahren verpasst.

Gegen vertiefte Abklärungen, wie sie der Stadtrat erwähnt hat, ist sicher nichts einzuwenden. Sie sind zu begrüssen, insbesondere dann, wenn dabei die Interessen der Stadt von Anfang an vertreten sind und ökologische Aspekte umfassend untersucht werden."

**Christian Hablützel (SP)** Votum

"Zürich hat sich an seinem Ypsilon verschluckt, Schaffhausen hängt sich auf am Galgenbuck" - könnte man sagen, wenn wir die Verkehrssituation beobachten. Jeder von Ihnen, der schon selber eine Studie gefälscht hat, weiss wie das ist mit den Studien. Dann stellen wir fest, dass noch keine Studie im Verkehrsbereich aussagekräftige Zahlen bezüglich dem Wachstum des Verkehrsvolumens hervor gebracht hat. Die Strasse, welche wir nach Zürich ausgebaut haben, ist seit 15 Jahren eine Baustelle. Der Verkehr nimmt jedes Jahr in einem Ausmass zu, das uns nie vorher gesagt wurde. Ich kann mich nur den VorrednerInnen und -Rednern anschliessen. Wir werden mit jeder neuen Strasse, die in ein Zentrum hinein führt, die Situation antreffen, dass die Zentren kollabieren.

Ich möchte den Stadtrat bei dieser Gelegenheit warmherzigst auffordern, sich von diesem Projekt zu verabschieden und nicht Geld zu verlocken in eine Studie, die dann zum Schluss kommt, dass man es halbwegs wagen könnte, und sich dann nach dem Bau herausstellt, dass es nicht zu tragen ist. Ich möchte den Stadtrat auffordern, langfristig zu denken, und sich - wenn schon - eine weiträumige Umfahrung der Agglomeration Neuhausen und Schaffhausen zu überlegen. Das ist nämlich das, was sich die Zürcher jetzt seit 20 Jahren nach ihrem Y-Absturz überlegen müssen und immer noch nicht realisiert haben. Wenn ich die Verkehrsentwicklungen im europäischen Raum betrachte, dann sind diese 1- und 2-spurigen Tunnels nie in der Lage, dem wachsenden Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. Da gebe ich ebenfalls meinen Vorrednern recht, da wird uns nur die Entflechtung des Verkehrs helfen. Wir werden im Nahverkehr darauf setzen müssen, mit schnellen öffentlichen Verbindungen Entlastungen zu schaffen."

**Walter Hotz (FDP)**                      Votum

"Vor einer Woche haben wir in unserer Fraktion über diese Interpellation gesprochen. Marcel Wenger hat gesagt, dass sich der Bund bei einer positiven Stimmung aus Schaffhausen mit 80% an den Baukosten des Galgenbucktunnels beteiligen würde. Ob das stimmt, kann ich nicht beurteilen.

Den Gegnern des Galgenbucktunnels möchte ich aber ein paar Gedankenanstösse für ihre zukünftigen Überlegungen mitgeben, damit sie vielleicht in Zukunft diesem Projekt auch zustimmen könnten. Der Zeithorizont für die Fertigstellung dieses Tunnels beträgt mindestens 15 - 20 Jahre. Straßenbauten sind ökologisch sinnvoll, wenn die Auswirkungen des Straßenverkehrs dadurch reduziert werden.

Mit dem Galgenbuckttunnel kann das Lärmproblem weitgehend gelöst werden. Als Folge davon wird die Lebensqualität in den betroffenen Stadtteilen erhöht. Ich denke hier insbesondere an die Schaffhauserstrasse, Klettgauerstrasse und Rosenbergstrasse in Neuhausen und an die Stokarbergstrasse und Steigstrasse in Schaffhausen.

Meine Damen und Herren, erlauben Sie mir, Sie noch kurz auf die technischen Entwicklungen aufmerksam zu machen. Bei den Luftschadstoffen ist absehbar, daß durch weitere Technologieschübe die Problematik der Stickoxyde und der Partikelemissionen bis 2015 behoben sein wird. Langfristig stellt das Kohlendioxyd als Mitverursacher des Treibhauseffektes eine Herausforderung dar. Nach heutigem Stand der Technik ist eine endgültige Behebung erst zu erwarten, wenn die Verbrennungsmotoren durch Brennstoffzellen (Wasserstoffmotoren) ersetzt werden. Diese neuartigen Antriebe sind derzeit im Versuchsbetrieb. Die breite serienmäßige Einführung zu konkurrenzfähigen Preisen ist etwa ab 2010 zu erwarten, so daß der Fahrzeugpark etwa ab 2020 überwiegend aus emissionsfreien Antrieben bestehen wird. Tunnellüftungen werden somit vereinfacht und die Betriebskosten maßgeblich reduziert.

Es geht daher bei der Verkehrsführung künftig nicht mehr nur um Umweltprobleme, sondern auch um die städtebauliche Verträglichkeit. Dazu drängt sich die unterirdische Führung bestehender Hauptstraßen geradezu auf, insbesondere wenn es um prioritäre Netzergänzungen geht.

Neue Verkehrskonzepte müssen vom Mut getragen sein, die heute anstehenden Probleme mit nachhaltigen Projekten zu lösen.

Solche Lösungen müssen den Stadtverkehr dort verflüssigen, wo es stadtverträglich ist. Gleichzeitig müssen sie den knappen und stark genutzten oberirdischen Lebens- und Wirtschaftsraum schützen und wo immer möglich aufwerten. Diese Aufwertung darf Geld kosten, da sie die Standortqualität und damit das wirtschaftliche Potenzial der Stadt Schaffhausen verbessert. Gefragt sind aber auch Innovation und Bereitschaft von allen politischen Parteien. Nicht maximale, sondern optimale Straßenbauten sind gefordert. Maßgeschneiderte Tunnellösungen sind der urbane Ansatz zur Lösung der innerstädtischen Verkehrsprobleme.

Ich persönlich unterstütze ein solches Projekt. Vielleicht nehmen Sie diese Gedanken mit in Ihre Überlegungen."

**Thomas Hauser (FDP)**                      Votum

"Vor 20 Jahren sassen wir in diesem Ratssaal und haben über die N4 debattiert. "Es gibt 30% Mehrverkehr in Schaffhausen. Wenn die N4 einmal gesperrt ist, gibt es den totalen Kollaps in der Innenstadt", wurde argumentiert. Man hat die teuersten Varianten aufgezeigt und wollte damit die N4 bekämpfen.

Was ist eingetreten? Nach 20 Jahren wurde der Tunnel eingeweiht. Wie es Alfred Zollinger gesagt hat, für die Stadt war dies ein Segen. Warum überträgt man das nicht auf den Galgenbucktunnel und kommt statt dessen wieder mit denselben Gegenargumenten? Nehmen wir doch das zur Kenntnis, was mit der N4 passiert ist. In Schaffhausen hat es funktioniert mit der N4, Herr Hablützel, in Zürich mit dem Y vielleicht nicht. In Schaffhausen wollte man diese grosse Umfahrung ja auch (E 70). Wer hat sie bekämpft vor über 25 Jahren? Nicht die Bürgerlichen!

Senden wir doch seitens der Stadt ein positives Signal Richtung Bern aus! Operieren wir nicht mit Zahlen, die nicht belegbar sind und die in Schaffhausen noch gar nie zutrafen."

**Esther Bänziger (SP)**                      Votum

"Auch Du, Thomas Hauser, kannst die Zahlen ja nicht belegen. Festzustellen ist, dass der Verkehr in Schaffhausen auch ohne den Galgenbucktunnel wieder zunimmt. Ich möchte Ihnen auch etwas zu bedenken geben. Ich habe diese Woche in einer Nachrichtensendung von einer Studie gehört, wonach es offensichtlich ist, dass sich das Erdklima in diesem Jahrhundert um 1,4 - 5,6 ° erwärmen wird. Sie alle wissen, was das heisst. Dies hat mit dem Verkehr etwas zu tun. Irgendwann einmal ist einfach Schluss!"

**Peter Kämpfer (SP)**                      Votum

"Ich bin mir heute Abend manchmal vorgekommen, wie im Einwohnerrat von Neuhausen. Ich möchte jetzt aber als Stadtbewohner sprechen. Es geht mir nicht darum, St. Florianpolitik zu betreiben. Ich verstehe die Probleme der Neuhauser Bevölkerung. Aber es wurde schon oft gesagt, dass ein Tunnel an der vorgesehenen Stelle den verkehrsgeplagten Einwohnern von Neuhausen nicht viel bringt. Er dient hauptsächlich der Beschleunigung des Strassenverkehrs. Es geht darum, die Stadt besser an das internationale Verkehrsnetz anzuschliessen. Ich bin als Stadtbewohner nicht bereit, dass die Stadt bezahlen muss für die verfehlte Siedlungspolitik in diesem Kanton, indem zwar gefördert wurde, dass Leute auf dem Land wohnen, aber in den letzten 20 Jahren unter Führung des abgetretenen Regierungsrates Kunz die Förderung des öffentlichen Verkehrs verschlafen wurde.

Das muss man auch einmal sagen.

Es wurde gewünscht, dass wir ein Signal aussenden nach Bern. Bern würde Geld sprechen für dieses Projekt, wenn es ein einmütiges (positives) Signal gäbe. Ich kann Ihnen sagen, geben Sie das Signal. Es wird sicher zu einem Grabenkrieg führen, weil die Stadt nicht bereit ist, diesen Mehrverkehr abzunehmen.

Es wurde weiter gesagt, es gehe ja noch 15 Jahre, bis das Projekt im besten Fall realisiert werden kann. Wo sind denn die Rezepte für die nächsten 15 Jahre? Neuhausen leidet jetzt schon, nicht erst in 15 Jahren unter diesem Verkehr. Wir müssen doch Sofortlösungen anbieten. Die einfachste Lösung wäre die Entflechtung des Verkehrs, ein verbesserter ÖV in den Klettgau, damit die Leute wirklich auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit können. Das wird immer boykottiert, da wird nichts gemacht. Das kann ich nicht begreifen."

**Bernhard Egli (OeBS)** Votum

"Thomas Hauser, etwas machen wir falsch, wenn wir den N4-Tunnel mit dem Galgenbucktunnel gleichsetzen. Beim N4-Tunnel haben wir einen Nord-Süd-Verkehr - einen starken Durchgangsverkehr (früher) durch die Stadt, beim West-Ost-Verkehr haben wir das nicht. Die Deutschen fahren um unseren Kanton herum. Dieser Strassenbau ist nahezu abgeschlossen. Wenn wir jetzt einen Galgenbucktunnel bauen, dann produzieren wir neu einen West-Ost-Transit. Der Neuhauser Verkehr ist fast vollständig ein Ziel-Quellverkehr. Dies unterscheidet die Situation von jener bei der N4."

**Roland Schöttle (FDP)** Votum

"Es ist tatsächlich so, wie wenn es vor 30 Jahren wäre. Damals hat man ähnliche Diskussionen geführt um den Tunnel, den wir jetzt als Segen betrachten, der unseren StadtbewohnerInnen dient. Ich kann es überhaupt nicht verstehen, dass immer noch die These aufrecht erhalten wird, wenn wir ein Tunnel zur Entlastung einer kritischen Situation bauen würden, dass dann mehr Verkehr angezogen würde.

Bernhard Egli, Du hast jetzt gerade wortwörtlich gesagt, die Deutschen umfahren ja den Kanton Schaffhausen im West-Ost-Verkehr. Für mich wäre das einmal eine Bestätigung dieser These, wenn die Autoproduktionen zurückgingen. Aber die Autoproduktionen wachsen, ob wir den Galgenbucktunnel bauen oder nicht. Wir haben den ständig zunehmenden Motorfahrzeug-Verkehr, der ausserhalb unserer Macht wächst, zu bewältigen. Wir werden in wenigen Jahren tatsächlich vor der Frage stehen, wie bewältigen wir den stark zugenommenen Nord-Süd-Verkehr durch den Tunnel, der wahrscheinlich dann irgendwann auf eine Vergrösserung angesprochen wird.

Wenn Peter Kämpfer von schnellen Lösungen spricht und nicht nur sagt, bringt endlich schnellere Lösungen, so muss er sagen, was eine bessere Lösung ist. Wir sollten die Vogel Strauss-Politik aufgeben mit der Einstellung, wir Schaffhauser haben das Problem jetzt gelöst und die Neuhauser ersticken im tagtäglich wachsenden Verkehr unseres eigenen Kantons. Das ist Ziel-Quellverkehr unserer Region. Den müsste man zur Entlastung von Neuhausen besser führen und leiten. Da wäre tatsächlich der kürzeste Weg durch ein Tunnel das Beste. Daher bin ich sehr stark dafür, dass man hier endlich vorwärts macht, was politisch schon viel früher hätte mit mehr Druck gemacht werden sollen."

**Erwin Sutter (EDU)**

Votum

"Ich bin jemand, der die Klettgauerstrasse in Neuhausen schon seit vielen Jahren mind. viermal pro Tag überquert. Ich habe die Entwicklung dort miterlebt. Die Situation ist wirklich dramatisch geworden. Die Verkehrszunahme ist extrem. Wenn Esther Bänziger die Klimaerwärmung anspricht, so hat dies damit eigentlich gar nichts zu tun. Der Verkehr ist global gesehen extrem gewachsen.

Heute haben wir in Neuhausen auf der Achse Klettgauerstrasse/Schaffhauserstrasse stockenden Kolonnenverkehr. Das ist sinnlos. Da würde der Galgenbucktunnel einiges bringen. Bezüglich dem Zürcher Ypsilon ist zu sagen, wenn man das nie gebaut hätte, dann würde Zürich heute im Verkehr "ersaufen".

Wir müssen also etwas tun. Letztlich geht es darum, dass der Verkehr, der eben kommt - da können wir machen, was wir wollen - einigermassen flüssig bleibt. Das ist die beste Lösung. Natürlich bin ich auch für den öffentlichen Verkehr, dass man die Situation für den Klettgau ein bisschen besser macht. Die DB ist hier angesprochen mit einer besseren Linienführung.

Ein Tunnel durch den Galgenbuck wäre für Neuhausen und die Stadt sicher positiv. Mit einem Tunnel gibt es keinen Rückstau nach Neuhausen, Bernhard Egli."

**Hansueli Alder (OeBS)**

Votum

"Ich möchte Roland Schöttle entgegen. Er hat gesagt, dass die Autoproduktion weiter wächst und mehr Fahrzeuge unterwegs sein werden in den nächsten Jahren. Es gibt ein Rezept, wie man den Mehrverkehr zumindest etwas abfangen kann. Das heisst ein gut ausgebauter Nahverkehr. Das würde auch bedeuten, endlich eine gute Anbindung der Klettgauer Gemeinden an die Bahn- und Buslinien. Das muss eine Grundbedingung sein, um überhaupt dann über einen späteren Bau eines Galgenbucktunnels zu befinden. Zuerst müssen wir diese Aufgabe einmal erledigen, dann können wir weiter denken.

Zwischenruf von Roland Schöttle: "Man muss beides parallel machen!"

**Stadtrat Kurt Schönberger**

"Ich bin froh, dass wir diese Diskussionen haben führen können. Es ist schade, dass jetzt keine Abstimmung erfolgen kann. Aber so wie ich das sehe - vielleicht ist das ein bisschen kühn - spüre ich doch eine positive Grundstimmung... ." (Das darauf folgende Gelächter im Saal übertönt die weiteren Worte).

"Noch zwei Anmerkungen. Zum Mehrverkehr: Die Zahlen sind angezweifelt worden. Ich habe von zwei Studien gesprochen; die eine ist aus dem Jahre 1992, die andere aus dem Jahr 1997. Unabhängig voneinander kommen die auf eine Verkehrszunahme von 20%.

Bezüglich Kostenübernahme ist gesagt worden, weder die Stadt noch der Kanton hätten da irgendwelche Beiträge gesprochen. Ich kann Ihnen sagen, dass vom Bund in Aussicht gestellt worden ist, dass an eine Vorprojektierung 85% bezahlt wird, vorausgesetzt dass eine positive Stimmung in dieser Region zu diesem Projekt besteht.

Es gibt in der Politik einen hehren Grundsatz: "Gouverner c'est prévoir."

Das möchte ich für uns in Anspruch nehmen. Ich möchte nicht einer Entwicklung hinten nach hinken oder hinterher laufen, wo wir Vorwürfe bekommen aus dem Parlament, man hätte diese Entwicklung verschlafen. Es ist Aufgabe der Politik der Stadt Schaffhausen, sich dieser Sache anzunehmen, damit wir von Anfang an dabei sind. Wir wollen mitsprechen, uns einbringen und bei der Suche nach Lösungen mitbestimmen können. Daher bin ich sehr dankbar für diesen Vorstoss von Alfred Zollinger und die Diskussion zu diesem Thema von heute Abend."

**Alfred Zollinger (SVP)** Schlusswort des Interpellanten

"Dass die Standpunkte in der Diskussion unterschiedlich waren, hat mich nicht überrascht. Damit habe ich gerechnet. Wichtig ist eines: Wir müssen etwas weiter als über die Nasenspitze hinaus schauen. Wir müssen in die Zukunft schauen. Das ist auch der Grund, weshalb diese Interpellation zustande gekommen ist. Es ist wichtig, dass man von Anfang an dabei ist. Deshalb wollte ich vom Stadtrat wissen, wie weit das schon geschehen ist.

Eines muss ich klar sagen: Wenn Sie Zürich mit Schaffhausen vergleichen, dann ist das immer ein Unterschied, Christian Hablützel. Das Y in Zürich führt in die Stadt hinein, der Galgenbucktunnel verläuft an der Stadt Schaffhausen vorbei. Ich habe klar gesagt, dieser Galgenbucktunnel muss an die A4 angehängt werden, damit der Verkehr, welcher vom Klettgau kommt und Richtung Winterthur/Zürich geht, über die A4 fliesst und nicht über die "Mühlene" oder sonst wo durch geführt werden muss. Das ist ein grosser Unterschied.

Bezüglich des Mehrverkehrs und den angesprochenen Studien: Es kommt immer darauf an, auf welcher Seite Sie stehen; je nach dem ist eine Studie dann gut oder schlecht. Lassen Sie die Sache auf uns zukommen, die Gespräche führen und sehen, wie es weiter geht. Das ist das Wichtigste an der ganzen Sache.

Das Geschäft ist erledigt.

An dieser Stelle schliesst der Ratspräsident die Sitzung.

Der Ratssekretär:

René Gisler

Nächste Sitzung: Dienstag, 20. Februar 2001