



**Stadt Schaffhausen**  
**Grosser Stadtrat**

vom Ratsbüro genehmigt  
am 28.02.06

## **PROTOKOLL**

---

der 3. Sitzung  
vom Dienstag, 21. Februar 2006  
17.00 – 19.45 Uhr  
Grossratssaal der Rathauslaube

---

Vorsitz:	Dr. Paul Bösch	OeBS	Präsident 2006
Protokoll:	Gabriele Behring		(Nichtmitglied)
Stimmzähler:	Rolf Amstad Erwin Sutter	SP EDU	
Anwesend:	von total 50 Mitgliedern: Ratspräsident und 46 Mitglieder 5 Stadträte		
Entschuldigt für die ganze Sitzung:	Barbara Böhringer Marlies Besio Dieter Amsler	SVP CVP FDP	
Entschuldigt für den Anfang der Sitzung:	Christian Meister Stephan Schlatter Christian Bächtold	SVP SVP FDP	
Entschuldigt für den Schluss der Sitzung:	Rebekka Plüss Wilhelm Hefti	SP SP	

## **TRAKTANDEN**

- 1. Ersatzwahl in die Verwaltungskommission KSS für den Rest der  
Amtsdauer 2005-2008** **Seite 84**
- 2. VdSR Abgabe im Baurecht einer Teilfläche von 1'100 m2 der städtischen  
Parzelle GB Nr. 8564 „Merishausertal“** **Seite 84**
- 3. VdSR Reorganisation Städtische Werke** **Seite 86**

4. **Interpellation Dr. Raphaël Rohner (FDP): Stadtführung: Taugliches Mittel zur längerfristigen Lösung der Verkehrsprobleme und Entlastung der Schaffhauser Innenstadt?** Seite 96
5. **Motion Christian Meister (SVP): Einführung eines einheitlichen Nachtbustarifs** Nicht behandelt
6. **Motion Martin Egger (FDP): Leistungsvereinbarung Stiftung Hallen für Neue Kunst** Nicht behandelt
7. **Motion Christa Flückiger (SP): Teilsubventionierung der Spielgruppen in der Stadt Schaffhausen** Nicht behandelt
8. **Motion Peter Neukomm (SP): Tagesschulen jetzt!** Nicht behandelt

## PENDENTE GESCHÄFTE

EINGANG	TITEL DES GESCHÄFTES	
07.01.03	VdSR - Machbarkeitsstudie neues Fussballstadion	SPK
18.08.05	Motion Christian Meister (SVP): Einführung eines einheitlichen Nachtbustarifs	
23.08.05	Motion Martin Egger (FDP): Leistungsvereinbarung Stiftung Hallen für neue Kunst	
13.09.05	VdSR Perspektiven finanzielle Entwicklung 2006/2007 der Stadt Schaffhausen (Strategieplan Finanzen)	SPK
15.11.05	Motion Christa Flückiger (SP): Teilsubventionierung der Spielgruppen in der Stadt Schaffhausen	
10.01.06	Motion Peter Neukomm (SP): Tagesschulen jetzt	
10.01.06	VdSR Abgabe der städtischen Parzelle GB Nr. 21'545 „Schweizersbildstrasse“ im Baurecht	GPK
14.02.06	VdSR Bereich Soziales: Zusammenführung der Jugend- und Quartierarbeit	GPK
14.02.06	VdSR Neuregelung der Zusammensetzung des Stadtschulrates	GPK
14.02.06	Interpellation Urs Tanner (SP): Schulkleidung als Chance?	

### 2005 Kleine Anfragen:

33	Martin Egger (FDP)	Entwicklung der gefährlichen Hunderassen in der Stadt Schaffhausen	02.12.05
35	Urs Tanner (SP)	Keine Mannstoppmunition für die Schaffhauser Polizei	13.12.05
37	Esther Bänziger (SP)	Kosten und Betriebskonzept für die Schulcomputer	28.12.05

### 2006 Kleine Anfragen:

1	Rebekka Plüss (SP)	KulturWerkRaum	04.01.06
2	Käthi Tanner-Winzeler	Zuständigkeiten bei Schulhausumbauten	05.01.06
3	Dr. Raphaël Rohner (FDP)	Einführung von Strategiegesprächen zwischen Stadtrat und Fraktionen/Parteien	15.02.06
4	Stephan Schlatter (SVP)	Schulhaus Breite: Wie weiter?	20.01.06
5	Dr. Raphaël Rohner (FDP)	Vorkehrungen der Stadtverwaltung betreffend Pandemievorsorge	21.02.07

**BESCHLÜSSE UND ERLEDIGTE GESCHÄFTE:****Traktandum 1 Ersatzwahl in die Verwaltungskommission KSS für den Rest der Amtsdauer 2005-2008**

Der Grosse Stadtrat wählt für den Rest der Amtsdauer 2005-2008 **Peter Möller (SP)** mit **37 Stimmen** in die Verwaltungskommission der KSS Schaffhausen.

**Traktandum 2 VdSR Abgabe im Baurecht einer Teilfläche von 1'100 m2 der städtischen Parzelle GB Nr. 8564 „Merishausertal“**

Der Grosse Stadtrat heisst die Vorlage des Stadtrates vom 20.12.05, Seiten 1-4, den Antrag sowie die Beilage **einstimmig** wie folgt gut:

Der Grosse Stadtrat stimmt der Vergabe einer Teilfläche des Grundstückes GB Nr. 8564 "Merishausertal" im Baurecht an Daniele und Ursula Peruch-Sommer, 8200 Schaffhausen, zu den in der Vorlage des Stadtrates vom 20.12.05 genannten Bedingungen zu.

**Traktandum 3 VdSR Reorganisation Städtische Werke**

Der Grosse Stadtrat heisst die Vorlage des Stadtrates vom 23.08.05, die von der SPK gestellten Anträge, die Anhänge 1-6 und die Beilagen einstimmig wie folgt gut:

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht und Antrag des Stadtrates vom 23. August 2005.
2. Der Grosse Stadtrat genehmigt die zur Umsetzung der neuen Organisationsform der Werke notwendige Verfassungsänderung (Anhang 1)
3. Der Grosse Stadtrat genehmigt die Verordnung über Organisation und Geschäftsführung der Städtischen Werke Schaffhausen (Anhang 2).
4. Der Grosse Stadtrat genehmigt den Beschluss über die Berechnung der Ablieferungen der Städtischen Werke (Anhang 3).
5. Der Grosse Stadtrat genehmigt die Versorgungsaufträge für elektrische Energie, Erdgas sowie Trinkwasser (Anhänge 4-6).
6. Der Stadtrat wird beauftragt anzustreben, die Vereinbarung zwischen den Einwohnergemeinden Schaffhausen und Neuhausen am Rheinflall über die Vereinigung der Betriebsführung der Gas- und Wasserwerke vom 10. bzw. 21. Dezember 1971 mit der Gemeinde Neuhausen am Rheinflall auf der Basis der bisherigen Zusammenarbeit in einer neuen Form fortzusetzen.
7. Die Motionen Kurt Zubler (SP) „Städtische Werke ohne Verselbständigung erfolgreich am Markt“, vom 3. September 2002, und Peter Neukomm (SP) „Einführung einer objektivierbaren, erfolgsabhängigen Regelung der jährlichen

Abgaben der Städtischen Werke an das Gemeinwesen“, vom 4. März 2003, werden als erledigt abgeschrieben.

8. Der Beschluss über die Anpassung der Verfassung gemäss Ziffer 2 unterliegt nach Art. 10 lit c der Stadtverfassung dem obligatorischen Referendum.
9. Die Verordnung über Organisation und Geschäftsführung der Städtischen Werke Schaffhausen wird nach Art. 11 Abs. 1 lit i der Stadtverfassung unter Vorbehalt der Annahme der Verfassungsänderung dem fakultativen Referendum unterstellt.

**Traktandum 4      Interpellation Dr. Raphaël Rohner (FDP): Stadtumfahrung:  
Taugliches Mittel zur längerfristigen Lösung der  
Verkehrsprobleme und Entlastung der Schaffhauser  
Innenstadt?**

---

Die Interpellation wird vom Interpellanten detailliert begründet, von SR Veronika Heller umfassend beantwortet und im Rat ausführlich diskutiert.

## **BEGRÜSSUNG**

**Ratspräsident Dr. Paul Bösch (OeBS)** eröffnet die heutige **Ratsitzung Nr. 3** mit der Begrüssung der Ratskolleginnen und Ratskollegen, des Stadtpräsidenten, der Frau Stadträtin, der Herren Stadträte und des Gastes auf der Tribüne sowie der VertreterInnen der Medien. Speziell begrüsst Dr. Paul Bösch GrSR Jaqueline Lagler zu ihrer ersten Ratssitzung und Herbert Bolli, Leiter Städtische Werke, der sich für eine allfällige Unterstützung bezüglich Traktandum 3 bereithält.

## **MITTEILUNGEN des Ratspräsidenten:**

### **Neu eingegangenes Geschäft:**

*VdSR Neuregelung der Zusammensetzung des Stadtschulrates, vom 14.02.06.* Das Büro schlägt dem Rat vor, dieses voraussichtlich unbestrittene Geschäft direkt der GPK zur Vorberatung zuzuweisen. *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*

### **Die Ratsmitglieder haben erhalten bzw. auf ihren Pulten liegen auf:**

- Antwort auf die Kleine Anfrage Nr. 30/2005, Werner Schöni (SVP): Abgewiesener Asylbewerber erneut verurteilt vom 07.02.06
- Antwort auf Kleine Anfrage Nr. 31/2005, Werner Schöni (SVP): Sporthalle Schweizersbild Schaffhausen, Ausbauprojekt,
- Antwort auf die Kleine Anfrage Nr. 37/2005, Andres Bächtold (SP): Mit Gaslaternen Richtung Mittelalter? vom 14.02.06
- VdSR Bereich Soziales: Zusammenführung der Jugend- und Quartierarbeit vom 14.02.06. Usanzgemäss wird das Büro an seiner nächsten Sitzung über die Zuweisung beschliessen.
- VdSR Neuregelung der Zusammensetzung des Stadtschulrates vom 14.02.06
- Interpellation Urs Tanner (SP): Schulkleidung als Chance? vom 14.02.06
- Kleine Anfrage Nr. 3/3006, Dr. Raphaël Rohner (FDP): Einführung von Strategiegesprächen zwischen Stadtrat und Fraktionen/Parteien vom 15.02.06
- Kleine Anfrage Nr. 4/2006, Stephan Schlatter (SVP): Schulhaus Breite: Wie weiter? vom 21.01.06

- Kleine Anfrage Nr. 5/2006, Dr. Raphaël Rohner (FDP): Vorkehrungen der Stadtverwaltung betreffend Pandemievorsorge vom 21.02.06
- Systematisches Register der gültigen Erlasse der Stadt Schaffhausen per 15.02.06
- Neue Sitzordnung im GrSR und neues Mitgliederverzeichnis Stand 26.01.06
- Definitive Fassung Leistungsauftrag/Globalbudget WoV-Abteilungen, Stadt Schaffhausen, gemäss Beschluss GrSR vom 13.12.05
- Unterlagen zur VdSR Reorganisation Städtischen Werke: Änderungen der SPK
- Einladung zum Vortrag der Städtischen Werke zum Thema Gletscherschwund, Klimaerwärmung und CO<sub>2</sub> am 07.03.06, 18.30 Uhr, Kinopolis, Schaffhausen.

Im Einverständnis mit dem Büro und aufgrund der Aktualität des Vortragsthemas schlägt der Ratspräsident vor, die nächste Ratssitzung um eine Stunde zu verkürzen, damit möglichst viele InteressentInnen an dieser Veranstaltung teilnehmen können und weist darauf hin, dass die Städtischen Werke auf dem Herrenacker einen Shuttlebus für den direkten Transport ins Kinopolis bereit stellen werden. Ein Rücktransport wird ebenso ermöglicht. Es haben sich zwischen 22 bis 25 Personen gemeldet.

**Walter Hotz (FDP)** nimmt zu diesem Vorschlag wie folgt Stellung:

„Nun ist eine Mehrheit der Ratsmitglieder dem Antrag des Präsidenten, beziehungsweise des Büros gefolgt, die Sitzung am 07.03.06 um 18.30 Uhr zu beenden, damit die Werbeveranstaltung, das heisst der Informationsabend mit anschliessendem Apérobuffet der Städtischen Werke im Kinopolis besucht werden kann. Ich finde es nicht in Ordnung, dass eine Sitzung von nur eineinhalb Stunden durchgeführt wird und womöglich noch das volle Sitzungsgeld ausgezahlt wird. Ich stelle daher den Antrag, dass die Sitzung vom 07.03.06 nicht stattfindet. Sollten bis dann viele Traktanden zur Debatte stehen, könnte das Büro immer noch eine Doppelsitzung veranlassen. „

Der **Ratspräsident** erinnert daran, dass aufgrund der Dauer der letzten zwei Sitzungen einiges an Überzeit auf dem Konto stehe. Es liegt grundsätzlich im Zuständigkeitsbereich des Büros, über die Sitzung vom 07.03.06 zu beschliessen. **Dr. Paul Bösch (OeBS)** macht daher beliebt, den gestellten Antrag als Information zur Kenntnis zu nehmen.

#### **Protokoll:**

Das Protokoll Nr. 2 vom 24. Januar 2006 wurde vom Ratsbüro geprüft und liegt bei der Ratssekretärin zur Einsicht auf. Es werden keine Anmerkungen gemacht.

#### **Persönliche Erklärung von Urs Tanner (SP)**

„Erlauben Sie mir eine persönliche Erklärung zur Traktandenliste. Es ist unserer Fraktion sauer aufgestossen, zu einem Geschäft seriös Stellung zu beziehen, von welchem an unserer Fraktionssitzung vom letzten Dienstag leider nicht alle Mitglieder im Besitze sämtlicher aktueller Unterlagen waren. Ich spreche zu Traktandum 3-Reorganisation der Städtischen Werke. Leider ist die Bitte um Verschiebung dieses Traktandums bei allen anderen Fraktionen aufgelaufen, was wir bedauern. Im Sinne einer konstruktiven Zusammenarbeit schlucken wir letztmalig heute Abend eine solche Kröte und wollen keine Abstimmung über die Traktandenliste durchführen. Wir bitten Sie für die Zukunft und für eine seriöse Arbeit, sich an die Usanz zu halten,

dass für eine sorgfältige Besprechung von Geschäften in den Fraktionen alle Unterlagen vorhanden sein müssen. Nachträglich wurden immerhin noch rund 15 Seiten verschickt, deren Inhalt nicht ganz unwichtig für die Vorlage war. Im Sinne der Kleinen Anfrage von R. Rohner *Strategiegespräche* würde ich vorschlagen, dass die Fraktionspräsidenten in Zukunft die dienstäglichen Fraktionssitzungen mit eingeschalteten Handys betreiben mögen, so könnte man sich schnell und schmerzlos über entstehende Probleme kurzschliessen, wenn sie noch aktuell und brennend sind. „

#### **Persönliche Erklärung von Werner Schöni (SVP)**

„Der Stadtrat hat meine Kleine Anfrage *Abgewiesener Asylbewerber erneut verurteilt* beantwortet, dafür danke ich ihm. Aus seinen Zeilen entnehme ich, dass es sich der Stadtrat mit der Beantwortung nicht einfach gemacht hat und mein ungutes Gefühl teilt. Man kann zum Asylwesen als Ganzes stehen wie man will, aber ich erlebe in meinem Arbeitsalltag kaum einen Tag, wo nicht versucht wird, uns auf irgendeine Art über den Tisch zu ziehen. Es berührt mich schon, wenn auch in diesem Fall Kantons- und Stadtbehörden offen und unumwunden zugeben müssen, dass sie keine Mittel in der Hand haben, derartige Missbräuche durch unser Rechtssystem eindämmen zu können. Ich wünsche mir sowohl von der Stadt wie auch vom Kanton, dass Sie alle Möglichkeiten nützen, um Instrumente schaffen zu helfen, die in derartigen Fällen ein konsequentes Durchgreifen ermöglichen. „

#### **Persönliche Erklärung von Peter Neukomm (SP)**

„Werner Schöni hat mich herausgefordert, weil ich seine Kleine Anfrage in diesem Rat absolut deplatziert fand, da weder der Stadtrat noch das –parlament irgendetwas zu diesem Thema zu sagen hat. Das Asylwesen ist bekanntlich Sache der Kantone und des Bundes. Der erwähnte Fall, den ich persönlich sehr gut kenne, ist von internationaler Dimension, und der Stadtrat hat dazu gar nichts zu sagen. Du müsstest bei Deinem Bundesrat vorstellig werden, welcher dafür sorgen müsste, dass solche Länder die Leute zurücknehmen und sicher nicht die Stadtbehörde in Schaffhausen. „

#### **Traktandenliste:**

Die Traktandenliste für die heutige Sitzung wurde rechtzeitig zugestellt. Es erfolgen keine Änderungsanträge.

#### **Traktandum 1      Ersatzwahl in die Verwaltungskommission KSS für den Rest der Amtsdauer 2005-2008**

-----  
**Urs Tanner (SP)** schlägt im Namen der SP/AL-Fraktion **Peter Möller (SP)** vor. Es erfolgen keine weiteren Wahlvorschläge.

Zahl der Stimmberechtigten	50
Zahl der ausgeteilten Wahlzettel	46
Zahl der eingegangenen Wahlzettel	46
Zahl der leeren und ungültigen Stimmen	4
Zahl der gültigen Stimmen	42
Absolutes Mehr: 42 : 2 = 21	aufgerundet 22

**Gewählt wurde      Peter Möller (SP)      mit      37 Stimmen**  
Vereinzelte: 5 Stimmen

**Das Geschäft ist erledigt.**

**Traktandum 2 VdSR Abgabe im Baurecht einer Teilfläche von 1'100 m<sup>2</sup> der städtischen Parzelle GB Nr. 8564 „Merishausertal“**

---

Dieses Geschäft wurde usanzgemäss in der GPK vorberaten.

**Kurt Zubler (SP)**

**Sprecher der GPK \***

„Es freut mich, heute Abend über die Verhandlungen der GPK zur Vorlage des Stadtrates vom 20. Dezember 2005 zur Abgabe im Baurecht einer Teilfläche von 1'100 m<sup>2</sup> der städtischen Parzelle GB Nr. 8564 „Merishausertal“ zu berichten.

Es freut mich vor allem deshalb, weil es sich um eine äusserst positive Angelegenheit handelt, die ich kurz und bündig vorstellen kann.

Über die Lage des Areals konnten Sie sich in der Vorlage informieren, ebenso über die Baurechtsbedingungen, die den Richtlinien zur Vergabe von Grundstücken der Stadt Schaffhausen im Baurecht entsprechen. Zu diesen Punkten werde ich mich deshalb nicht weiter äussern und nur noch eine kurze Würdigung der Baurechtsnehmenden anschliessen. Das Baurecht soll – wie Sie der Vorlage entnehmen können – an das innovative Unternehmerehepaar Daniele und Ursula Peruch-Sommer abgegeben werden. Das ist eine grosse Freude, denn damit kommt das Instrument wieder einmal in seiner besten Qualität zum Tragen. Mit diesem Schritt ermöglichen wir einem lokalen Betrieb, sich in Schaffhausen weiterzuentwickeln. Besonders erfreulich ist in diesem Fall, dass wir damit die Entwicklung eines in der Schaffhauser Altstadt tätigen Familienbetriebs fördern. Solche Geschäfte gehören, wie Sie alle wissen, ja zunehmend zu den raren Spezies. Das Ehepaar Peruch-Sommer kann damit die Herstellung ihrer Produkte optimieren und uns Schaffhauserinnen und Schaffhausern damit auch in Zukunft grosse Gaumenfreuden bereiten.

Die GPK hat das Geschäft an ihrer Sitzung vom 19. Januar 2006 behandelt. Sie wurde von Albert Tanner und Peter Käppler in gewohnt kompetenter Art informiert, ist auf die Vorlage eingetreten und hat der Abgabe im Baurecht gemäss dieser Vorlage mit 6 : 0 Stimmen, bei einer Abwesenheit, mit Freude zugestimmt. Das gleiche kann ich Ihnen auch aus der **SP/AL-Fraktion** berichten: Wir werden auf die Vorlage eintreten und ihr einstimmig zustimmen. „

**Walter Hotz (FDP)**

**FDP/JFDP/CVP-Fraktionserklärung \***

„Das zu behandelnde Baurecht ist soeben von unserem Rats- und Geschäftsprüfungskommissionsmitglied Kurt Zubler ausführlich und kompetent vorgestellt worden. Die FDP/JFDP/CVP-Fraktion wird einstimmig auf die Vorlage eintreten und ihr zustimmen. Meine Fraktion nimmt gerne zur Kenntnis, dass die Firma Peruch einen Neubau auf besagtem Grundstück realisieren will, um die Frischteigwaren und die Essigprodukte (Aceto balsamico) vereinfacht unter einem Dach produzieren zu können. Wir wünschen dem Baurechtsinteressenten weiterhin viel Erfolg, dass der Verkauf der Produkte gesteigert werden kann und somit, wie vorgesehen, neue Arbeitsplätze geschaffen werden können.

Erlauben Sie mir noch einige persönliche Bemerkungen:

Einmal mehr wurden wir in der Geschäftsprüfungskommission von Albert Tanner kompetent über das zu behandelnde Baurecht und über die momentane aktuelle Situation der Baurechtsparzellen, die im städtischen Eigentum sind, orientiert. Hier haben wir es mit einer Abteilung, beziehungsweise mit einem Kadermann zu tun, der nicht wie ein Beamter, sondern als kundenbewusster Angestellter arbeitet. Effizient, ohne grosse Bürokratie, mit viel Eigeninitiative und ohne wirkungsorientierte Organisation. Dies notabene als Monopolbetrieb.

Es freut mich auch, dass ein städtischer Betrieb wie die Firma Peruch ohne Subventionen und andere städtische Schutzmassnahmen erfolgreich seine Produkte in der Altstadt verkauft. Es zeigt sich einmal mehr, dass Betriebe vom wirtschaftlichen Druck profitieren, die innovativ und am Markt sind. „

**Alfred Zollinger (SVP)**

**SVP/JSVP/EDU-Fraktionserklärung**

„Es freut unsere Fraktion selbstverständlich sehr, dass dieses Baurecht von einem einheimischen Unternehmer beantragt wird, damit deren Verarbeitung optimiert und dadurch auch effizienter gestaltet werden kann. Herrn und Frau Peruch wünschen wir für die Zukunft viel Erfolg und Freude am neuen Standort. Die SVP/JSVP/EDU-Fraktion wird auf die Vorlage eintreten und ihr auch zustimmen. „

**Rainer Schmidig (EVP)**

**OeBS/EVP-Fraktionserklärung**

„Unsere Fraktion wird mit Freude auf diese Vorlage eintreten und ihr zustimmen.“

**SR Peter Kämpfer**

**Stellungnahme**

„Ich möchte mich zuerst für die gute Aufnahme des Geschäftes bedanken. Die Stadt wurde vom Unternehmerehepaar Peruch-Sommer kontaktiert, da das Unternehmen aus allen Nähten platzt und auf der Suche nach einem Grundstück für ihren neuen Produktionsstandort ist. Ich gebe die positive Bemerkung von GrSR W. Hotz gerne an die zuständige Abteilung Liegenschaften weiter und kann Ihnen gleichzeitig versichern, dass die Philosophie der Kundenfreundlichkeit in allen Abteilungen gelten soll. Daran wird intensiv gearbeitet. Das Grundstück GB Nr. 8564 erfüllt das vom Baurechtsnehmer gewünschte Ziel, seine Produkte effizient und optimiert an einem Standort herstellen zu können.“

Ich möchte kurz zur aktuellen Situation im Merishausertal informieren: Die der Stadt zur Verfügung stehenden erschlossenen Parzellen in dieser Gewerbezone werden immer weniger. Dies ist auch der Grund, warum über das Budget eine weitere Tranche bewilligt wurde, die eine weitere Erschliessung des Merishausertals in diesem Jahr ermöglicht.

Der Stadtrat teilt ihre Freude an dieser Baurechtsvergabe und wünscht dem Unternehmen weiterhin viel Erfolg. „

Der **Ratspräsident** stellt fest, dass kein Antrag auf Nichteintreten gestellt wurde. **EINTRETEN ist somit beschlossen.**

**DETAILBERATUNG**

Der 1. Vizepräsident, Alfred Tappolet (SVP), verliest die VdSR vom 20.12.05, Seiten 1-4, den Antrag sowie die Beilage (Merishausertal-Übersicht).



### **ANTRAG**

Der Grosse Stadtrat stimmt der Vergabe einer Teilfläche des Grundstückes GB Nr. 8564 "Merishauseral" im Baurecht an Daniele und Ursula Peruch-Sommer, 8200 Schaffhausen, zu den in der Vorlage des Stadtrates vom 20.12.05 genannten Bedingungen zu.

**Infolge offensichtlicher Einstimmigkeit verzichtet der Ratspräsident auf eine Schlussabstimmung.**

**Das Geschäft ist erledigt.**

### **Traktandum 3      VdSR Reorganisation Städtische Werke**

---

Dieses Geschäft wurde in einer SPK vorberaten.

#### **Edgar Mittler (FDP)**

#### **Sprecher der SPK \***

„Wie Urs Tanner bereits erwähnte, sind bei der Kommunikation Verzögerungen aufgetreten, sodass die SPK-Mitglieder erst einen Tag nach den Fraktionssitzungen im Besitz der Änderungen waren. In der SPK war man eigentlich der Meinung, dass die Änderungen – es handelt sich dabei um Marginalien – erst an der Ratssitzung mündlich vorgetragen werden sollten. Im Nachhinein habe ich mich entschlossen, diese Änderungen doch schriftlich festzuhalten und den Ratsmitgliedern vorgängig abzugeben. Sämtliche SPK-Mitglieder waren an den Fraktionssitzungen im Besitz der von Werner Künzle prompt erstellen Protokolle und daher in der Lage, entsprechend zu orientieren, respektive Fragen aus den Fraktionen zu beantworten. Trotzdem ist klar, dass wir in Zukunft darauf achten müssen, dass die Fraktionen rechtzeitig im Besitz der Unterlagen sind.

Diese Vorlage, die noch einer Volksabstimmung bedarf, wurde von einer 13er-SPK in zwei Sitzungen behandelt und einstimmig, bei einer Abwesenheit, genehmigt. Dies ist absolut nicht selbstverständlich, handelt es sich hier doch um eine recht komplexe Materie. Die Vorarbeiten zu dieser Vorlage erfolgten durch die Arbeitsgruppe Strategien, Strukturen und Finanzen (AG SSF), welche aus 10 Vertretern dieses Rates, 4 Vertretern des Neuhauser Einwohnerrates, dem Stadtpräsidenten, dem Stadtschreiber, einem Neuhauser Gemeinderat sowie der Werksdirektion zusammengesetzt war. Begleitet und beraten wurde die AG SSF durch die Herren Risch und Testi der BDS Consulting AG, Schaffhausen.

Diese Arbeitsgruppe wurde nach der Ablehnung der Verselbständigung der Städtischen Werke durch die Stimmberechtigten am 2. Juni 2002 mit dem Auftrag gebildet: „Ausarbeitung von Alternativen zur Verselbständigung, sowie Lösungsvorschläge erarbeiten in den Fragen betr. Kompetenzregelung, betr. Flexibilität der Werke und betr. Regelung der Ablieferungen.“

An zehn Sitzungen wurden diese Fragen diskutiert, Lösungen erarbeitet und eine neue Strategie entwickelt. Wie bereits gesagt, bildeten diese Unterlagen die Basis für die heutige, zur Behandlung anstehende Vorlage. Dank dieser Vorarbeit war es unserer SPK möglich, die umfassende Vorlage speditiv zu behandeln. Dafür danke ich allen Kommissionsmitgliedern sehr herzlich. Ebenso danken möchte ich dem Stadtpräsidenten, dem Werksdirektor, Herbert Bolli, sowie dem ebenfalls

anwesenden Berater, Christian Risch, für ihre kompetenten Ausführungen und die umfassenden Unterlagen. Einen besonderen Dank richte ich an Werner Künzle, der beide Protokolle ausführlich und sehr speditiv ausgefertigt hat, sowie an Hanspeter Pletscher, Stadtratsweibel, für den prompten Versand der Unterlagen und Einladungen.

Sie haben Unterlagen erhalten mit den Änderungen der SPK. Es betrifft dies eine kleine Wortanpassung im Kapitel 4.1 der Vorlage. Auf Seite 11 im Kapitel 7, letzte Zeile, fällt der Satz „*resp. die vorsorgliche Kündigung derselben*“ weg, weil nicht notwendig.

Im Weiteren hat die SPK Änderungen in den Anhängen 1, 2, 3 und 6 vorgenommen, dies zum Teil aus rechtlichen Überlegungen oder zum besseren Verständnis der Problematik wie zum Beispiel die Aufnahme der Definition des Cashflows.

Beim Antrag 6 wurde die „*vorsorgliche Kündigungsklausel mit der Gemeinde Neuhausen*“ gestrichen und der Wortlaut leicht geändert. Ich werde bei der Detailberatung, wenn nötig und erwünscht, nochmals auf die wichtigsten Änderungen zurückkommen.

Nach der Ablehnung der Verselbständigung der Städtischen Werke SH und NH mussten die Werke, unter Respektierung des Volksentscheides, neue Wege suchen, um im künftigen freien Markt schnell handeln zu können. Im städtischen Parlament wurde ein Motion von Kollege Kurt Zubler (SP) erheblich erklärt, mit dem Auftrag an den Stadtrat, die Kompetenzen, Abläufe und Strukturen der Werke in ihrer heutigen Rechtsform anzupassen. Ebenso erheblich erklärt wurde eine Motion von Kollege Peter Neukomm (SP) mit dem Auftrag an den Stadtrat, eine objektivierbare, erfolgsabhängige Regelung der jährlichen Abgaben der städtischen Werke an das Gemeinwesen auszuarbeiten.

Dringender Handlungsbedarf für die Erlangung der notwendigen Wettbewerbsfähigkeit der Werke besteht aus vielen Gründen, auf die ich aber an dieser Stelle nicht detailliert eingehen möchte. Nur soviel: Die EU hat beschlossen, dass der ganze Energiemarkt für alle Kunden per 1. Juli 2007 geöffnet sein muss. Gemäss Bundesgerichtsentscheid gilt der Strommarkt in der Schweiz de jure heute schon als geöffnet. Gemäss Vorlage für das neue Stromverteilgesetz an die Eidgenössischen Räte ist in einem ersten Schritt vorgesehen, den Markt für alle Gewerbe und Industriekunden zu öffnen. Die Energiekommission (Urek) wünscht sogar eine gleichzeitige Strommarkt-Liberalisierung für alle Kunden.

Das von der AG SSF ausgearbeitete Strategiepapier hat unter zahlreichen weiteren Aspekten die folgenden Kernaussagen definiert wie:

- Sichere und nachhaltige Versorgung mit Strom zu vorteilhaften Bedingungen
- Erhalten der Entscheidungs- und Kompetenzzentren in der Region
- Erhalten der Arbeitsplätze in der Region
- Konsequente Nutzung der Synergien im Querverbund Strom, Gas und Wasser

Daraus ergaben sich folgende, strategische Ziele der städtischen Werke. Ich zitiere hier nur eine, nach meinem Gutdünken erstellte Auswahl der wichtigsten Zielsetzungen:

*Marktziele*

- Versorgung der Region mit hoher Verfügbarkeit, kostengünstig, mit Gas, Strom und Wasser
- Enge Kundenbindung mit hoher Servicequalität und attraktiven Dienstleistungen
- Enge Zusammenarbeit mit weiteren Gemeinden
- Erweitern und Ausbauen der Energiedienstleistungen

*Finanzielle Ziele*

- Gewährleistung einer angemessenen Verzinsung des eingesetzten Kapitals
- Verbesserung der Marktposition und Wahrung der Selbständigkeit

*Personalziele*

- Sicherstellung attraktiver Arbeits- und Ausbildungsplätze

*Infrastruktur- und Organisationsziele*

- Sicherstellung der Versorgungsqualität und Werterhaltung der Anlagen

*Strategische und operative Führungsziele*

- Nachhaltige, effektive Unternehmensführung
- Definition der Aufgaben und Kompetenzen der strategischen und operativen Führung
- Einführung von marktgerechten Entscheidungsprozessen

Die wichtigste Voraussetzung für den künftigen Erfolg der Werke sind einfache, klar definierte Zuständigkeiten. Sämtliche SPK-Mitglieder konnten sich mit der vorgeschlagenen neuen Organisationsstruktur identifizieren, wonach es anstelle der bisherigen VK EWS und VK GWW für beide Gemeinden nur noch *eine Verwaltungskommission* gibt, die wohl gemeinsam tagt, hingegen bei Investitionsentscheidungen getrennt Beschluss fasst. Die Kompetenzregelung zeigt folgende Zuständigkeiten:

1. Zuständig für die Eigentümerinteressen ist allein und abschliessend das Stadtparlament, beziehungsweise der Souverän.
2. Die strategische und operative Aufsicht über die Werke übt die Verwaltungskommission aus. Deren Aufgaben und Kompetenzen sind allerdings den veränderten Anforderungen anzupassen. Wie Sie der VO über die Organisation und Geschäftsführung der StWSH, Anhang 2, entnehmen können, liegen unter anderem folgende Aufgaben in der Kompetenz der VK:
  - Periodische Überprüfung der Strategie
  - Ausgestaltung des Rechnungswesens, der Rechnungslegung sowie der Budgetierung
  - Ernennung sowie Abberufung der mit der GL betrauten Personen
  - Vorberatung der Jahresrechnung, der Budget und Kreditvorlagen z.H. des SR und des Grossen Stadtrates
  - Festlegung der Detailtarife und Konditionen für die einzelnen Bezugsgruppen, immer innerhalb der vom GrSR festgelegten Rahmentarife

- Entscheide über die Beschaffung und Verwendung der Mittel innerhalb des vom GrSR bewilligten Globalbudgets

Stichwort Globalbudget: Als weitere wesentliche Neuerung ist für die Werke die Globalbudgetierung vorgesehen, das heisst das auf der Basis von Leistungsaufträgen durch den GrStR genehmigte Globalbudget bildet den Rahmen für die durch die VK zu bewilligenden Detailbudgets.

Das neue Ablieferungsmodell, damit ist die Höhe der jährlichen Ablieferungen der Werke an die Stadtkasse gemeint, basiert auf folgenden hauptsächlichen Prämissen:

- Nicht auf willkürlichen politischen Entscheiden beruhend
- Nach anerkannten Kriterien der Finanzlehre und der betriebswirtschaftlichen Grundsätzen
- Substanzverzehr oder die Aushöhlung der Werke verhindern
- Ausbau und Instandhaltung der Netze sicherstellen zwecks Gewährleistung der Versorgungssicherheit

Gestützt auf diese Prämissen schlägt das Projektteam AG SSF, respektive der Stadträte eine Ablieferungspolitik vor, die sich in erster Linie nach dem langfristig erzielten durchschnittlichen Cashflow, sowie den langfristig getätigten, durchschnittlichen Investitionen abstützt.

Mit dieser Formel wird sichergestellt, dass die Ablieferungen nicht nur auf *ein* Bemessungsjahr abgestellt werden, sondern eben auch die oben erwähnten Prämissen erfüllt. In der SPK wurde intensiv über das vorgeschlagene Modell diskutiert. Vor allem wollte man Klarheit über die auf den ersten Blick komplizierte verbale Formulierung.

So wurden Fragen nach der Definition der Berechnung des Cashflows, nach der Auswirkung der Auflösung von Rückstellungen oder von Fondsentnahmen, über die Rechnungslegungsgrundsätze nach Swiss GAAP FER gestellt, die aber alle zur vollen Zufriedenheit und zu unserem besseren Verständnis beantwortet werden konnten. Die genaue Definition des Cashflow sowie die Verpflichtung der Werke, die Rechnungslegung nach den Grundsätzen von Swiss GAAP FER zu erstellen, wurde explizit in den „Beschluss über die Berechnung der Ablieferung der StW (Anhang 3)“ aufgenommen.

Entscheidend über die Höhe der Ablieferung werden also in Zukunft die langjährigen Mittel der Investitionen und des Cashflows sein, was dazu führen könnte, dass in einem schlechten Geschäftsjahr Ablieferungen in üblicher Höhe erfolgen müssen, in einem guten Jahr aber weniger Ablieferungen getätigt werden müssen. Der Stadtpräsident sprach denn auch von einer neuen Kultur, die gewöhnungsbedürftig sei und bezüglich der Ablieferungshöhe der Politik eine Entwöhnungsphase bescheren werde.

Arbeitsgruppe und SPK haben auch die durch die Werke finanzierten Liegenschaften auf ihre Betriebsnotwendigkeit hin überprüft und sind zum Schluss gekommen, dass Wohnliegenschaften innerhalb der Werkareale oder in den Grundwasser-Schutzzonen keinen direkten Bezug zur Betriebsführung haben und deshalb in das Finanzvermögen der Stadt transferiert werden sollen. Allerdings sollen diese über

Gastarife und Wassergebühren finanzierten Liegenschaften nicht entschädigungslos überführt werden, gehen doch den Werken dadurch Mietzinseinnahmen von jährlich rund Fr. 240'000.-- verloren. Auf der Basis einer Verkehrs- und Ertragswertschätzung des kantonalen Amtes für Grundstückschätzungen wurde ein Übergabepreis von Fr. 3,6 Mio. vereinbart. Die SPK stellte in diesem Zusammenhang Fragen nach allfälligen Altlasten und nach allfälligen Auswirkungen auf die Ablieferungen der Werke, welche aber ebenfalls zur vollen Zufriedenheit der Fragesteller beantwortet werden konnten.

Die vorgesehenen Änderungen der Organisation, der Kompetenzen und der Ablieferungskriterien erfordern eine Anpassung der Stadtverfassung. Aufgrund eines Hinweises von SPK-Mitglied Peter Möller (SP) musste der Querverweis von Art. 45 ter auf Art. 45 bis geändert werden. Die Verfassungsänderung wurde vom Volkswirtschaftsdepartement des Kantons Schaffhausen geprüft und deren Modifikationen in die vorliegende Vorlage eingearbeitet.

Bei der VO über die Organisation und Geschäftsführung der StWSH (Anhang 2) sind in den Artikeln 8, 9, 10, 12, 16, 18 und 19 Änderungen vorgenommen, und der Art. 14 ist ersatzlos gestrichen worden. Es handelte sich vor allem um redaktionelle Änderungen oder Anpassungen an die gängige Praxis.

Einzig bei Art. 17 hat man sich nach entsprechenden Abklärungen entschieden, dass die Verletzung der Geheimhaltungspflicht nach Art. 293 StGB, das heisst als Vergehen und nicht nach Art. 320, welche eine Verletzung des Amtsgeheimnisses bedeuten würde, geahndet werden soll.

Über die Änderungen, respektive die Aufnahme des neuen Art. 2 und des neuen Art. 4 im Beschluss über die Berechnung der Ablieferung der StW (Anhang 3) habe ich Sie bereits im Zusammenhang mit dem neuen Ablieferungsmodell orientiert.

Bei den Versorgungsaufträgen der Stadt Schaffhausen an die StWSH betreffend Versorgung mit Energie, Erdgas und Trinkwasser hat die Kommission vor allem über die Formulierung „moderat gewinnorientiert“ bei Strom und Gas und „nicht gewinnorientiert“ beim Wasser diskutiert. Die Befürchtung, die Werke würden mit Strom und Gas grosse Gewinne erzielen, war allerdings nicht begründet. Einerseits sei aufgrund des Leistungsauftrages die Erzielung eines grossen Gewinnes gar nicht möglich, und andererseits bildeten die Rechnungslegung nach Swiss GAAP FER zusammen mit dem Ablieferungsmodell genügend Sicherheitsmechanismen. Hingegen verbiete die Bundesgesetzgebung beim Wasser eine Gewinnorientierung.

Die SPK hat sich in der Folge mit 10 : 1 Stimmen bei Strom und Gas für die Formulierung „moderat gewinnorientiert“ entschieden.

Markante Änderungen im Vergleich zu den bisherigen Regelungen ergeben sich also bei der Präzisierung der administrativen Abläufe, der Kompetenzerweiterung für die VK, der Festlegung der Rechnungslegungsgrundsätze durch die Einführung der Globalbudgetierung sowie durch die Verankerung von objektiven Kriterien für die Ablieferungspolitik.

Diese Neuorganisation der Städtischen Werke schafft transparente Strukturen und definiert klare Kompetenzen, ohne zusätzliche Kosten und personelle

Veränderungen zu verursachen, und dies scheint mir doch bemerkenswert. Mit der zu behandelnden Vorlage wird also für die Städtischen Werke eine wesentliche Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit in der laufenden Liberalisierung des Energiemarktes gewährleistet.

Wie ich eingangs erwähnt habe, hat die SPK der Vorlage einstimmig, mit einer Abwesenheit, zugestimmt, und ich lade Sie ein, dies ebenfalls zu tun.

Ich darf Ihnen noch die Fraktionserklärung der **FDP/JFDP/CVP-Fraktion** mitteilen: Wir werden auf die Vorlage eintreten und ihr zustimmen. „

### **Josef Eugster (SVP)**

### **SVP/JSVP-EDU-Fraktionserklärung \***

„Im Prinzip ist alles gesagt, Edi Mittler hat die Vorlage sehr ausführlich präsentiert, sodass sich leider gewisse Wiederholungen nicht umgehen lassen. Aber ich werde mich kurz halten.

Im Wesentlichen sind drei Punkte in der Vorlage, die für die Zukunft der Städtischen Werke Schaffhausen und Neuhausen am Rheinflall auch langfristig von besonderer Bedeutung sind.

#### 1. *Kompetenzregelung*

- Die Zuständigkeit für die Eigentümerinteressen ist allein beim Stadtparlament, respektive beim Souverän.
- Die strategische und operative Aufsicht wird durch zwei Verwaltungskommissionen wahrgenommen:
  - VK Strom, Gas, Wasser Schaffhausen
  - VK Gas, Wasser Neuhausen am RheinflallDie Kompetenzen, aber auch die Verantwortung müssen den veränderten Anforderungen angepasst werden. Das bedeutet, dass Mitglieder in die VK gewählt werden, die bereit sind, diese Verantwortung mitzutragen.  
Vielleicht ist es dann auch möglich, gewisse Beschlüsse ohne parlamentarische Spezialkommission im Grossen Stadtrat zu verabschieden.
- Die operative Führungsverantwortung liegt unverändert bei der Geschäftsleitung der Städtischen Werke Schaffhausen und Neuhausen am Rheinflall.

#### 2. *Rechnungsmodell*

Die Rechnungslegung erfolgt nach SWISS GAAP FER. SWISS GAAP bedeutet: *Grundsätzlich in der Schweiz akzeptierte Buchhaltungsführung* und FER: *Fachempfehlung für Rechnungswesen*.

Die Rechnungslegung nach diesem Modell ist einfach, leicht verständlich und transparent. Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ist auch für nicht Finanzfachleute verständlich dargelegt, was wiederum Voraussetzung für den folgenden Punkt 3, Ablieferungsmodell, ist.

#### 3. *Ablieferungsmodell*

- Das in grosser Arbeit entwickelte Ablieferungsmodell stellt in erster Linie sicher, dass die Werke langfristig nicht ausgehöhlt werden.

- Die unseligen Diskussionen über die jährliche Ablieferung an die Stadt sind damit endgültig vom Tisch.
- Durch den ermittelten Durchschnitt innerhalb einer Zeitspanne von fünf Jahren ist sichergestellt, dass eine einigermaßen ausgeglichene Differenz zwischen Gewinn und Investitionen resultiert und keine grossen Schwankungen entstehen.
- Zudem muss der so ermittelte Durchschnitt der Investitionen mindestens 80% der letzten 10 Jahre betragen.  
Sollten darauf Überschüsse resultieren, werden diese zweckgebunden den Erneuerungs- und Instandhaltungsrückstellungen zugewiesen.

Alles in allem ein Modell, das nach meiner Ansicht richtungsweisend auch für andere Werke sein könnte. Die Verhandlungen über die zukünftige Zusammenarbeit mit der Gemeinde Neuhausen sind nach meinen Informationen auf gutem Wege.

Ich kann Ihnen mitteilen, dass die SVP/JSVP/EDU-Fraktion einstimmig auf die Vorlage eintreten und ihr auch zustimmen wird. „

### **Alfons Cadario (EVP)**

### **OeBS/EVP-Fraktionserklärung \***

„Ich kann mich den detaillierten Ausführungen des Kommissionspräsidenten anschliessen und werde mich entsprechend kurz fassen.

Als Voraussetzungen für den künftigen Erfolg der Werke sind einfache, klar definierte Zuständigkeiten notwendig. Dies erfordert eine Neustrukturierung der betroffenen Verwaltungsabteilungen der Stadt Schaffhausen und der Gemeinde Neuhausen am Rheinfluss.

Viele gemeindeeigene Werke in der Schweiz sind Teil der Gemeindeverwaltung und haben weitere Aufgaben in den Bereichen der Wasser-, Gas-, Fernwärmeversorgung sowie in der kabelbasierten Telekommunikation. Eine Strukturbereinigung hat wegen der Ablehnung zum EMG und der unsicheren Entwicklung im Elektrizitätssektor nur beschränkt stattgefunden. In den letzten Jahren hat sich das Stimmvolk tendenziell zurückhaltend gezeigt gegenüber Ausgliederungen oder Verselbständigungen von Gemeindewerken.

Die Preisüberwachung hat 2003 eine Erhebung der Stromtarife für alle Gemeinden der Schweiz durchgeführt. Dieser Vergleich liefert erstmals einen vollständigen Überblick über die in der Schweiz praktizierten Tarife für Elektrizität. Er erlaubt jedoch keine Aussage, ob die Tarife zu hoch oder angemessen sind. Die untersuchten Tarife beinhalten sowohl die Netznutzung als auch die Energie. Die Bandbreite der Strompreise innerhalb der Endverbraucher-kategorie Haushalte mit weniger als 1'600 Kilowattstunden pro Jahr reicht von 3 bis 43 Rappen pro Kilowattstunde. Die Unterschiede innerhalb der Kantone sind zum Teil beträchtlich. Im Kanton Schaffhausen sind die Unterschiede relativ gering.

Die zeitliche Entwicklung der Strompreise für Endverbraucher seit September 2002, dem Zeitpunkt der EMG-Abstimmung, in der Schweiz tendiert in den letzten Monaten trotz ansteigenden Grosshandelspreisen nach unten.

Die Liberalisierung der Energiemärkte wird auf uns zu kommen, ob wir wollen oder nicht. Es besteht bereits heute schon eine beschränkte Liberalisierung. In diesem

Umfeld müssen die Städtischen Werke schnell und effizient auf den Markt reagieren können. In der Kompetenzenregelung hatte sich die AG SSF auf die Variante mit der klaren Dreiteilung der Zuständigkeiten geeinigt. In Zukunft werden die Stadt Schaffhausen und die Gemeinde Neuhausen je eine Verwaltungskommission haben, welche gemeinsam tagen. Mit dem klaren Ablieferungsmodell werden objektive Kriterien für die Ablieferung an die Stadtkasse erreicht. Ein Substanzverzehr oder eine Aushöhlung der Werke wird auf diese Weise verhindert und der Ausbau und die Instandhaltung der Netze gewährleistet.

Die OeBS/EVP-Fraktion wird auf die Vorlage eintreten und den geänderten Anträgen der SPK zustimmen. „

### **Kurt Zubler (SP)**

### **SP/AL-Fraktionserklärung**

„Wir sprechen heute Abend über ein umfangreiches Geschäft, das seinen Ursprung in der Ablehnung der Volksabstimmung über die Verselbständigung der Werke im Juni 2002 hat. Ich möchte an dieser Stelle speziell Stadtpräsident Marcel Wenger erwähnen, der sich sehr schnell mit der Niederlage abgefunden, die neue Ausgangslage akzeptiert und seine ganze Kraft für eine gute Lösung eingesetzt hat. Ich bin überzeugt, dass die heutige Diskussion über diese Vorlage damit zu tun hat, dass er die politischen Mittel entwickelt hat, die eine konstruktive Weiterarbeit ermöglichen. Das Gleiche gilt auch für Herbert Bolli und die Leitung der Städtischen Werke. Auch sie haben sehr schnell und kooperativ mitgearbeitet. Die beiden Berater Risch und Testi haben die Verhandlungen ebenso - und dies trotz anfänglicher Skepsis, weil sie einer Verselbständigung gegenüber positiv eingestellt waren - professionell und konstruktiv begleitet und gute Lösungsvorschläge unterbreitet, nicht zuletzt auch dieses heute viel gepriesene Ablieferungsmodell. Der Vorlage liegen zwei Motionen von Peter Neukomm und mir zugrunde. Es war ein langer, aber aufgrund der sorgfältigen Vorarbeiten seitens aller Beteiligten notwendiger Prozess, der zur Erarbeitung der heutigen Vorlage geführt hat.

Zwei wichtige Schwerpunkte sind erwähnenswert:

1. Vereinfachung der Organisationsstruktur und der Entscheidungsprozesse
2. Objektivierung der Abgabepolitik

Der erste Punkt wurde nicht zuletzt durch meine Motion angeregt und war eine Entgegennahme der Kritik, dass mit der bestehenden Struktur nicht mehr „gewirtschaftet“ werden kann. In Zukunft ist nur noch *eine Verwaltungskommission* mit mehr Kompetenzen vorgesehen. Josef Eugster hat es bereits erwähnt, damit sind natürlich auch mehr Verantwortungsbereiche verbunden, das heisst, dass die Vertreter eine grosse Verantwortung übernehmen, und wir als Parlament, das diese Vertreter entsendet, müssen uns dessen wohlbewusst sein. Es sind in den jetzigen Kommissionen 3 und 5, das heisst 8 Verantwortliche, in Zukunft wird sich die Verantwortung auf 4 Parlamentsmitglieder verteilen. Weniger Schultern müssen somit mehr Verantwortung tragen. Ein Element, das miteingebaut wurde, ist die Amtszeitbeschränkung ähnlich der GPK, weil eine gewisse Gefahr besteht, dass sich eine derart eng mit einer Verwaltungseinheit zusammenarbeitende VK vom Parlament „entfernen“ könnte.

Bei der Regelung über die Abgaben existiert ein gewisses Risiko, man könnte es „Gewöhnungsrisiko“ nennen. Dies wurde bereits erwähnt. Es kann durchaus vorkommen, dass in einem Jahr mit negativen Zahlen Ausschüttungen erfolgen und



in einem sehr guten keine. Diese neue Politik muss akzeptiert werden, weil sie die langfristige Qualität, Weiterentwicklung und -führung der Werke optimal unterstützt und sicherstellt. „

### **SR Marcel Wenger**

### **Stellungnahme**

„Ich danke dem SPK-Präsidenten Edi Mittler für die ausgezeichnete Vorstellung der Vorlage und die unterstützenden Worte, mit der Sie diese komplexe Vorlage in der heutigen Ratsdebatte begleitet haben.

Ich erinnere mich gut an den 2. Juni 2002. Es war für mich – wie bereits von Kurt Zubler in seiner politischen Würdigung erwähnt – ein sehr schwieriger Tag. Wir glaubten damals, mit einer Verselbständigung der Städtischen Werke im Gewand einer Aktiengesellschaft das Ei des Kolumbus gefunden zu haben, trotz öffentlich rechtlich erschwerter Bedingungen, Kontrollen und Baurechten. Rund zwei Drittel der Stimmbevölkerung hat damals gesagt, keine in dieser Form aufgegleiste Verselbständigung zu wollen. Der Entscheid des Volkes war klar. Ich bin Ihnen und insbesondere dem Kommissionspräsidenten sehr dankbar, dass alle Parteien die anlässlich der Diskussion entstandenen Schützengräben schnell verlassen haben, um gemeinsam einen strategischen und strukturellen Ansatz und die Lösung des heutigen Ablieferungsmodells zu suchen und auch zu finden. Für mich war es ein wichtiger und mustergültiger Prozess, wo es darum ging, komplexe Fragestellungen gemeinsam zu lösen. Es handelte sich beim vorliegenden Geschäft immerhin um den grössten Vermögensbestand der Stadt Schaffhausen. Alle Akteure waren sich dieser Bedeutung auch bewusst.

Es wurde daher beschlossen, dass der Grosse Stadtrat in Zukunft zuständig für die Wahrung der Eigentümerinteressen und diese wichtige Position des städtischen Haushaltes ist. Die in Zukunft aufgrund der per Juni 2007 bevorstehenden Veränderungen im Energiemarkt benötigten schnelleren Reaktionsmöglichkeiten auf dem Markt müssen durch handlungsfähige Strukturen - immer unter Berücksichtigung der verfassungsrechtlichen Möglichkeiten im Rahmen des übergeordneten kantonalen Rechtes - sichergestellt und gewährleistet werden. Der Kanton musste daher - in seiner schwierigen Doppelrolle als Aufsichtsbehörde und Mitkonkurrent – die gefundenen Lösungsansätze der Strategie-, Struktur- und Finanzarbeitsgruppe in Form einer VK mit erweiterten Kompetenzen genehmigen. Der Kanton hat für seine Werke die Lösung der Verselbständigung über das Gesetz gesucht und gefunden und somit andere Schwergewichte wie die Stadt gelegt. Nur mit einer handlungsfähigen Verwaltungskommission können die in Zukunft im Energiemarkt verlangten Zeitgeschwindigkeiten eingehalten werden. Wie bereits von Kurt Zubler erwähnt, muss der GrSR beim Auswahlprozess der Vertretungen in die VK eine hohe Sorgfalt walten lassen.

Aufgrund meiner 18-jährigen Erfahrungen als Werkreferent bin ich persönlich davon überzeugt, dass wir uns in zukünftigen Budgetdebatten mit dem neuen Ablieferungsmodell viel Zeit und Mühe ersparen können. Wenn Sie einen Blick in die Anhänge werfen, sehen Sie, dass wir in der Vergangenheit nicht immer eine hervorragende Substanzerhaltungspolitik betrieben haben. In den 90iger Jahren fand ein gewisser Substanzverzehr statt, dessen Folgen sich vor allem in einem liberalisierten Energiemarkt mit hohem Konkurrenzdruck und Risikosituationen in den Tarifentwicklungen negativ auswirken können. Edi Mittler hat ebenso darauf hingewiesen. Die neue Formel aus der Feder von Finanzgelehrten ist nicht gerade

auf den ersten Blick augenfällig, glättet jedoch die Ablieferungsanstrengungen und berücksichtigt einen ausgewogenen Wert der Investitionen und die Entwicklung des Cashflows der Werke in der Vergangenheit.

Wir stehen vor einer komplexen Vorlage, die in erster Linie auch dem Willen unserer Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern klar entspricht. Das ist auch unsere Aufgabe, und ich möchte allen Beteiligten herzlich danken, vor allem den Städtischen Werken, die anfangs in Richtung Verselbständigung gearbeitet haben und später entsprechend umzudenken hatten.

Die echte Freiheit liegt jedoch immer noch im Geschäft mit dem Kunden, und dieses Geschäft wollen wir ja noch möglichst lange weiterführen, weil es Arbeitsplätze sichert, unsere Energiepolitik ermöglicht und das Überleben der Stadt Schaffhausen in schwierigen Zeiten sicherstellt. Ich hoffe, dass wir in der Detailberatung gut vorankommen werden. „

Der **Ratspräsident** stellt fest, dass kein Antrag auf Nichteintreten gestellt wurde. **EINTRETEN ist somit beschlossen.**

#### **DETAILBERATUNG**

Der 1. *Vizepräsident, Alfred Tappolet (SVP)*, verliest die Vorlage vom 23.08.05, Seiten 1-12, die von der SPK gestellten Anträge, die Beilagen 1a, b und 2 sowie die Anhänge 1- 6 (mit den SPK-Änderungen).

**Anhang 1** mit den Änderungen gemäss SPK: Kein Gegenantrag, so beschlossen.

**Anhang 2** mit den Änderungen gemäss SPK:

#### **Urs Tanner (SP), zu Artikel 6 Zusammensetzung**

„In der Fraktion ist noch das Anliegen aufgetaucht, bei den zu wählenden VK-Mitgliedern für Transparenz zu sorgen, und zwar im Sinne der angestrebten OR-Revision, welche eine Offenlegung von Bezügen und Beteiligungen anstrebt. Ziel ist, auszuschliessen, dass Parlamentsmitglieder gewählt werden, bei denen es zu Interessenskollisionen kommen kann. Wir wollen VertreterInnen der Stadt, die voll und ganz die Interessen der Stadt und der Städtischen Werke vertreten. In diesem Sinne schlägt Ihnen die **SP/AL-Fraktion** einen neuen Absatz vor, der wie folgt lauten soll:

*Antrag neuer Absatz zu Art. 6, Abs. 4:*

*Verwaltungskommissionsmitglieder haben ihre Beteiligungen in den Branchen Gas, Wasser, Strom und Kommunikation offen zu legen. „*

**Edgar Mittler (FDP)** zeigt sich zwar von diesem Antrag überrascht, der in der SPK nicht besprochen wurde, spricht sich jedoch trotzdem für eine Unterstützung in Sinne des erwähnten Transparenzprinzips aus.

**Stadtpräsident Marcel Wenger** äussert nach kurzer Rücksprache mit dem SR ebenso sein Einverständnis für die beantragte Offenlegung.

Der Rat heisst den von **Urs Tanner (SP)** gestellten Antrag in der anschliessenden Abstimmung einstimmig gut.

**Anhang 3a und 3b** mit den Änderungen gemäss SPK: Kein Gegenantrag, so beschlossen.

**Anhang 6** mit den Änderungen gemäss SPK: Kein Gegenantrag, so beschlossen

### ANTRÄGE

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht und Antrag des Stadtrates vom 23. August 2005.  
*Kein Gegenantrag, so beschlossen.*
2. Der Grosse Stadtrat genehmigt die zur Umsetzung der neuen Organisationsform der Werke notwendige Verfassungsänderung (Anhang 1).  
*Kein Gegenantrag, so beschlossen.*
3. Der Grosse Stadtrat genehmigt die Verordnung über Organisation und Geschäftsführung der Städtischen Werke Schaffhausen (Anhang 2).  
*Kein Gegenantrag, so beschlossen.*
4. Der Grosse Stadtrat genehmigt den Beschluss über die Berechnung der Ablieferungen der Städtischen Werke (Anhang 3).  
*Kein Gegenantrag, so beschlossen.*
5. Der Grosse Stadtrat genehmigt die Versorgungsaufträge für elektrische Energie, Erdgas sowie Trinkwasser (Anhänge 4-6).  
*Kein Gegenantrag, so beschlossen.*
6. Der Stadtrat wird beauftragt anzustreben, die Vereinbarung zwischen den Einwohnergemeinden Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfall über die Vereinigung der Betriebsführung der Gas- und Wasserwerke vom 10. beziehungsweise 21. Dezember 1971 mit der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall auf der Basis der bisherigen Zusammenarbeit in einer neuen Form fortzusetzen.  
*Kein Gegenantrag, so beschlossen.*
7. Die Motionen Kurt Zubler (SP), „Städtische Werke ohne Verselbständigung erfolgreich am Markt“, vom 3. September 2002, und Peter Neukomm (SP), „Einführung einer objektivierbaren, erfolgsabhängigen Regelung der jährlichen Abgaben der Städtischen Werke an das Gemeinwesen“, vom 4. März 2003, werden als erledigt abgeschrieben.  
*Kein Gegenantrag, so beschlossen.*
8. Der Beschluss über die Anpassung der Verfassung gemäss Ziffer 2 unterliegt nach Art. 10 lit. c der Stadtverfassung dem obligatorischen Referendum.  
*Kein Gegenantrag, so beschlossen.*
9. Die Verordnung über Organisation und Geschäftsführung der Städtischen Werke Schaffhausen wird nach Art. 11 Abs. 1 lit. i der Stadtverfassung unter Vorbehalt der Annahme der Verfassungsänderung dem fakultativen Referendum unterstellt.  
*Kein Gegenantrag, so beschlossen.*

### SCHLUSSABSTIMMUNG

Der Grosse Stadtrat heisst die Vorlage des Stadtrates vom 23.08.05, die von der SPK gestellten Anträge sowie die Anhänge 1-6 (mit den Änderungen der SPK) und die Beilagen **einstimmig** gut.

**Das Geschäft ist erledigt.**

**Traktandum 4      Interpellation Dr. Raphaël Rohner (FDP): Stadtumfahrung:  
Taugliches Mittel zur längerfristigen Lösung der  
Verkehrsprobleme und Entlastung der Schaffhauser  
Innenstadt?**

-----  
**Dr. Raphaël Rohner (FDP)**

**Begründung \***

„Die Planung von Verkehrsführungsvarianten hat schon immer und bestimmt nicht ganz zu Unrecht die Gemüter der Bevölkerung und der Politik bewegt.

Wir leben in einer sogenannten mobilen Gesellschaft. Es wird von uns allen Flexibilität und Mobilität in Beruf und Alltag verlangt beziehungsweise vorausgesetzt und wir wünschen sie uns auch für die Bereiche privater Aktivitäten, ob wir dies nun wahr haben wollen oder nicht. Entziehen können wir uns somit auch nicht den zahlreichen Fragen und vielschichtigen Problemkreisen, die sich im Zusammenhang mit der Bereitstellung der notwendigen baulichen und technischen Infrastruktur, welche zur Erfüllung dieser an uns gesetzten Ansprüche und zur Befriedigung unserer eigenen diesbezüglichen Bedürfnisse vorhanden sein müssen, stellen.

Wir können in der Schweiz auf eine gute und bewährte Tradition eines doch recht weitgehenden Konsenses der politischen Parteien und Entscheidungsträger in Bezug auf den Stellenwert und Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots, das unter anderem auch den Privatverkehr entlasten soll, abstützen. Diese Feststellung gilt nicht zuletzt auch für unseren Kanton, für unsere Stadt.

Und trotzdem: Auch grössere Planungsvorhaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs führen zu heftigen politischen Auseinandersetzungen. Ich erinnere Sie an die Diskussionen im Vorfeld der Abstimmungen über die Bahn 2000 und die Neat. Nur unter Einbezug der Anliegen des Bundes, der betroffenen Kantone, Gemeinden und Interessenvertretungen konnte jeweils der zur Schaffung einer breit abgestützten politischen und gesellschaftlichen Basis notwendige Konsens gefunden werden. Verschiedenste Lösungsansätze und -varianten mussten zusammen beraten und ausdiskutiert werden. Bereinigungen in der Planung und Änderungen in der Priorisierung waren die logische und auch richtige Folge dieser Diskussionen. Das Gespräch im Sinne einer Differenzbereinigung unter den verschiedenen Meinungsträgern war dazu unabdingbare Voraussetzung und wurde auch eingehend geführt.

Planungsvorhaben für den privaten Individualverkehr haben es nun in sich, dass sie die Emotionen noch weit mehr schüren, als diejenigen für den öffentlichen Verkehr. Die meisten von uns erinnern sich an die in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts geführten Auseinandersetzungen in Schaffhausen betreffend E 70, die eines unserer schönsten Naherholungsgebiete – den Scharen – hätte überqueren sollen. Auch wir als seinerzeit junge Kantonsschüler haben uns mit Vehemenz und

Interesse an der Diskussion beteiligt. Die politischen Slogans wie „... warum sollen die Mercedes-Fritzen, durch unseren schönen Scharen flitzen?...“ gaben zum Ausdruck, was eine damalige Mehrheit der Bevölkerung in Bezug auf dieses Vorhaben empfand und schliesslich auch ihren Niederschlag bei der Lösungsfindung fand.

Auch dannzumal wurde parallel zu diesen emotional sehr stark geprägten Diskussionen und Aktionen – die zu einer lebendigen Demokratie gehören, ich gebe es zu – nach Varianten einer Lösungen und neuen Möglichkeiten gesucht. Die zum Teil unterschiedlichen Interessen des Bundes, von Kanton, Stadt und Gemeinden, von Verbänden wurden – so wie es sich eben auch für eine tragfähige Demokratie gehört – formuliert, offen auf den Tisch gelegt, ausdiskutiert und bildeten schliesslich die Basis für eine Lösung, die mehrheitsfähig wurde und zum Bau der Stadtdurchfahrt mit Rheinbrücke und Fäsenstautunnel führte. Ohne diesen Meinungsbildungsprozess, worin auch all die Vorbehalte und Widerstände ihren Platz finden konnten, wäre dies nicht möglich gewesen, unsere Stadt hätte aber auch nicht eine nachhaltige Verkehrsentslastung erfahren können, wie wir sie nun alle schätzen.

Eines galt seinerzeit wie es auch heute gilt: Ohne dass zu einem bestimmten Zeitpunkt seitens des Kantons und des Bundes das Thema nicht aufgegriffen und im Grundsatz zur Diskussion gestellt worden wäre, hätte der Prozess nicht in Gang gesetzt und das anstehende Verkehrsproblem, das nicht negiert und damit einfach als erledigt betrachtet werden konnte, zu keiner sinnvollen Lösung, so wie es nun den verschiedensten Interessen und Ansprüchen weitgehend Rechnung trägt, geführt werden können. Das haben wir zur Kenntnis zu nehmen.

Nun sind wir lange Zeit verschont geblieben von Verkehrsplanungen dieser Dimension, wenn man vom Galgenbucktunnel absieht.

Dann folgte in diesem Frühsommer – für viele nicht ganz unerwartet, für andere wiederum gleichsam aus heiterem Himmel – ein Medienartikel, der die Gemüter in Wallung brachte, so wie es in Schaffhausen ja gute Tradition ist:

Am 11. Juni 2005 wurde im Regionalteil der „Schaffhauser Nachrichten“ erstmals über Planungsabsichten für eine zukünftige Umfahrung von Schaffhausen orientiert. Diese Information erfolgte vor einer eigentlichen offiziellen Orientierung der Öffentlichkeit seitens der dafür verantwortlichen kantonalen politischen Behörden. Diese sollte erst einige Tage später, nämlich am 27. Juni 2005, folgen.

Zu lesen stand in den „Schaffhauser Nachrichten“, dass der Kanton Schaffhausen im Einvernehmen mit den beiden Nachbarkantonen Thurgau und Zürich sowie dem Bundesland Baden-Württemberg Möglichkeiten eines Ausbaus oder einer Entlastung der bestehenden Stadttangente der Nationalstrasse A 4 ausarbeiten und prüfen wolle. Der Zeithorizont für die Realisierung betrage ungefähr 20 Jahre. Auf einer farbig gestalteten Kartenskizze wurden mögliche Varianten vorgestellt, welche von

- einer Erweiterung der Stadtdurchfahrt auf 2x2 Spuren
- über einem sogenannten Bypass tief 2x1-spurig
- einem Bypass 2x1-spurig mit Anschluss Langwiesen

- einer recht grosszügig, wenn nicht gar grossspurig anmutenden Ostumfahrung 2x1-spurig mit Anschlüssen Paradies und Büsingen
- bis hin zum Bypass und Ostumfahrung 2x1-spurig führt beziehungsweise führen soll.

Wie Sie wissen, war die politische Reaktion recht heftig, und damit die Diskussion initialisiert:

Am 14. Juni 2005 hat der Stadtpräsident wiederum in den „Schaffhauser Nachrichten“ pointiert und mit dem ihm eigenen und ihn auch auszeichnenden Engagement und Herzblut zu diesen Planungsszenarien Stellung bezogen. Er formulierte das, was viele Einwohnerinnen und Einwohner der nahen und weiteren Umgebung wohl dachten, als sie wenige Tage zuvor in den Schaffhauser Nachrichten von den angeführten Varianten hatten Kenntnis nehmen müssen. Er nahm Stellung für seine Stadt und legte damit die Verhandlungsposition der städtischen Exekutive zwar nicht im Einzelnen, aber doch immerhin im Grundtenor fest.

Marcel Wenger blieb nicht der alleinige „Rufer in der Wüste“: Das angebotene Variantenspektrum führte zu einer ganzen Reihe von Reaktionen von Politikerinnen und Politikern, von Bürgerinnen und Bürgern, die ihre Vorbehalte – und teilweise auch Präferenzen – formulierten.

So blieb denn dem Baudirektor des Kantons Schaffhausen am 27. Juni 2005 an seiner Zusammenkunft mit seiner Zürcher Amtskollegin Dorothee Fierz, seinem Thurgauer Amtskollegen Hans Peter Ruprecht sowie Landrat Frank Hämmerle aus Konstanz durchgeführten Medienkonferenz die nicht ganz einfache Aufgabe, seine Planung, die in Form eines Syntheseberichts zur strategischen Planung der überregionalen Strassenverbindungen im Raum Schaffhausen-Thurgau-Weinland vorgelegt wurde, trotz teilweise schon bezogener Positionen noch möglichst sachbezogen den anwesenden Medienvertreterinnen und –vertretern vorzustellen, was ihm denn auch ganz gut gelungen ist.

Der von der FA Grunder AG im Auftrag der Kantone Schaffhausen, Thurgau und Zürich erstellte Bericht beinhaltet eine Darstellung der Ausgangslage, eine saubere Analyse der Problemstellungen und zeigt die möglichen – nicht nur die wünschbaren – Wege zu ihrer Lösung auf. Die Expertengruppe empfiehlt einen Ausbau der Nord-Süd-Achse zwischen Uhwiesen und Bietingen (D), glaubt aber, dass darüber hinaus auch eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen Waldshut und Winterthur und zwischen Waldshut und Geisingen anzustreben sei.

Zu der für uns im Vordergrund stehenden Frage einer Entlastung, beziehungsweise eines Ausbaus der Nord-Süd-Achse wird vorgeschlagen, die genannten verschiedenen Varianten einer näheren Prüfung zu unterziehen.

Der Kanton Schaffhausen ist von den an der Studie mitbeteiligten Kantonen Zürich und Thurgau mit der Federführung bei den weiteren Arbeiten für die Planungsstudie A4 – A81 beauftragt worden. Ebenso haben alle drei Kantone die Absicht geäussert, die Ergebnisse in die kantonalen Richtpläne aufzunehmen, was denn zwischenzeitlich auch getan wurde: Der Kanton Schaffhausen hat bei der im Herbst 2005 abgeschlossenen Überarbeitung des kantonalen Richtplanes das zeitlich prioritäre Element der Studie, den ausgewiesenen Bedarf zur mittelfristigen

Kapazitätserhöhung auf der Nord-Süd-Achse, aufgegriffen und mit Beschluss des Kantonsrates vom 31. Oktober 2005 im Richtplan aufgenommen.

Der Schaffhauser Baudirektor verwies im Übrigen darauf, dass die Schaffhauser Regierung am 14. Juni 2005 beim Bund beantragt habe, eine Planungsstudie zu den fünf Umfahrungsvarianten zu machen und betonte dabei, dass in keiner Weise feststehe, welche Lösung schliesslich gewählt werde. Diese Planungsstudie stellt die erste Stufe des gesamten Planungs- und Projektierungsprozesses im Nationalstrassenwesen dar. Ihr Vorhandensein ist die Voraussetzung für die Aufnahme von neuen Abschnitten in das Nationalstrassennetz durch die Bundesversammlung. Diesem Antrag hat das ASTRA zwischenzeitlich stattgegeben. Es hat dem Kanton Schaffhausen den entsprechenden Auftrag erteilt. Mit dieser Beauftragung ist natürlich auch die Zusicherung einer Bundesbeteiligung an den Planungskosten nach geltendem Nationalstrassenrecht verbunden. Diese beträgt derzeit 80%; der Rest ist auf die Kantone Zürich, Thurgau und Schaffhausen verteilt. Ab Inkrafttreten der NFA am 1. Januar 2008 wird alles vom Bund finanziert werden.

Klar ist aus Sicht der Vertreter der Kantone Thurgau, Zürich und Schaffhausen, dass die Funktionsfähigkeit der heute vorhandenen überregionalen Verkehrsverbindungen im geografischen Schnittpunkt zwischen Stuttgart und Zürich sowie von Basel und Lindau mittel- und langfristig sichergestellt werden muss. Zu diesem Zweck soll eine Überprüfung der zur Zeit vorhandenen Verkehrsnetzkapazitäten überprüft werden und die Frage eines allfälligen Ausbaubedarfs frühzeitig analysiert und geklärt werden.

Dieser Ansatz scheint mir richtig und gehört zu den strategischen Aufgaben der Regierungen der betroffenen Kantone im Bereich der Verkehrsplanung. Auch der Kantonsrat wird sich im Rahmen der anstehenden Anpassungen des Richtplanes im kommenden Herbst damit zu befassen haben und kann die vorliegenden Variantenvorschläge in seine Überlegungen gerade mit einbeziehen.

Dass die Stadt Schaffhausen und ihre Nachbargemeinden in dieser Diskussion ihre Anliegen und Vorbehalte aufgrund einer doch recht unterschiedlichen Interessenlage frühzeitig einbringen müssen und sollen, ist aus meiner Sicht ebenfalls richtig und trägt zum eingangs angeführten, bei einer derart komplexen verkehrsplanerischen Fragestellung unabdingbaren Prozess einer frühzeitig einsetzenden und breit abgestützten Meinungsbildung bei.

Gleich wie wir es in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts bei der Initialisierung der Diskussion betreffend E 70 und Stadtdurchfahrt mit Fäsenstaubtunnel erleben mussten, können wir aber die Augen nicht verschliessen und einen Handlungsbedarf in Bezug auf den Ausbau der Nord-Südachse a priori nicht verneinen. Dass wir unsere schönen Naherholungs- und Wohnzonen wie auch verheissungsvolle Stadtentwicklungsgebiete nicht gefährdet sehen wollen, ist indessen klar. Dafür würde auch ich mich notfalls mit dem gleichen Herzblut und zusammen mit unserem Stadtpräsidenten einsetzen.

Diese berechtigten städtischen Anliegen sollen im jetzigen Zeitpunkt durch den Stadtrat in geeigneter Form, auf einer konstruktiven Basis abgestützt, aber durchaus mit Nachdruck eingebracht werden. Und dazu braucht es das Gespräch. Für mich heisst das: „Mitdenken und Mitwirken!“ Jetzt, da die Planungsstudie in Auftrag

gegeben worden ist, wäre der richtige Zeitpunkt gegeben, sich entsprechend einzubringen.

Auch die kommunale Politik steht in der Pflicht und hat – selbst wenn die angeführten berechtigten Bedenken bestehen – zusammen mit der für die strategische Ausrichtung der Verkehrsplanung in unserem Kanton verantwortlichen Regierung nach Wegen und Lösungen zu suchen.

Ich gehe nämlich mit der auch von den Experten vertretenen Meinung, wonach allein der Ausbau der Weinlandautobahn A 4 zwischen Winterthur und Schaffhausen zu erheblichen Kapazitätsengpässen führen wird, einig. Nun kann es ja kaum allen Ernstes die Meinung von uns sein, dass wir davon ausgehen, diese Engpässe würden nicht wieder zu einer zusätzlichen und mittelfristig unzumutbaren Belastung des Bereichs der Altstadt wie der Bachstrasse führen. Also muss doch bereits jetzt nach Abhilfe – und zwar nach einer tauglichen – gesucht werden!

Was im Übrigen mit der Eröffnung des Galgenbucktunnels an zusätzlichem Verkehrsaufkommen auf unsere Stadt zukommt, ist mindestens abschätzbar. Beides zusammen wird aber mit Bestimmtheit zu einer Mehrbelastung der Stadt führen.

Im Kontext dieser Problematik sind denn auch die in der Interpellation gestellten Fragen zu verstehen, auf deren Beantwortung seitens des Stadtrates ich nun mit Interesse warte. Sie haben aufgrund der Tatsache, dass zwischenzeitlich, wie in meiner Interpellationsbegründung erwähnt, einiges in dieser Sache gegangen ist, in keiner Weise an Aktualität verloren. „

**SR Veronika Heller**

**Stellungnahme \***

„Die Antwort des Stadtrates datiert vom September des vergangenen Jahres, hat aber auch noch aktualisierende Schritte in der Zwischenzeit erfahren.

Bevor der Stadtrat die sehr detaillierten Fragen der Interpellation beantwortet, lohnt sich ein kritischer Blick auf die Verkehrspolitik vergangener Jahre und ebenso ein Blick in die Zukunft. Beides erleichtert die Standortbestimmung in Fragen der Mobilität, die seit jeher zu den umstrittenen Politikfeldern in unserem dicht besiedelten und mit stark divergierenden Nutzungen belegten Land gehörten.

So war die Schweiz mit dem Bau der Nationalstrassen aufgrund ihrer föderalen und kleinräumigen Struktur in Europa eines der Länder, das trotz hervorragender wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit relativ spät zu einem flächendeckenden, überregionalen Nationalstrassennetz gekommen ist. Das hatte den Vorteil, dass verschiedene Fehler bautechnischer Natur nicht wiederholt zu werden brauchten, hatte aber auch den Nachteil, dass die Planung wegen des knappen zur Verfügung stehenden Kulturlandes und der hohen Siedlungsdichte Rücksicht zu nehmen hatte auf gewachsene Siedlungsstrukturen. Häufig war es zwar möglich, die grossen Zentren zu verbinden, aber die Agglomerationen selber leiden bis heute darunter, dass die Strassenplanung sich vorerst zu stark auf die Überlandautobahnen und ihre Fertigstellung konzentriert hatte und erst danach die Frage nach erträglichen, für die Bevölkerung der Agglomerationen verkraftbaren Stadtdurchfahrten oder -tangente gestellt wurde. Dies, obwohl allen Planenden bereits in der ersten Phase des Nationalstrassenbaus bewusst sein musste, dass die heiklen und besonders aufwendigen strassenbaulichen Projekte in unserem Land (die Nord-Süd-Durchfahrt



von Zürich, die Luzerner Stadtdurchfahrt, die St. Galler Autobahnerschliessung, die Führung der Autobahn A1 nach Westen und der Anschluss von Lausanne und Genf oder die landschaftlich heikle "Trans-Juranne") erst noch bevorstehen würden.

Dank hoher volkswirtschaftlicher Leistungen und damals ausgezeichneter Finanzlage unseres Landes war es jedoch Bund, Kantonen und Städten möglich, in den drei vergangenen Jahrzehnten bis zum Jahrtausendwechsel einen noch nie da gewesenen Strassenbau-Boom zu bewältigen. Gesamtschweizerisch hat die Strassenfläche seit den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts um über 33'000 ha zugenommen, was mehr als der gesamten Fläche des Kantons Schaffhausen entspricht (Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE). Dies führte dazu, dass sich in Kantonen mit sehr beschränkter Kulturlandfläche und Agglomerationen mit hoher Siedlungsdichte immer stärkerer Widerstand zu regen begann: Es ging um Fragen der Lebensqualität, des Lärms, der Luftreinhaltung, des Kulturlandverlustes.

Sie alle erinnern sich, wie unser vermögendes Land auf die sich abzeichnenden Spannungen reagierte. Mit Bahn 2000 und der NEAT wurden Grossprojekte zur Kapazitätssteigerung des alpenquerenden Güter- und des überregionalen Personenverkehrs ins Leben gerufen. Parallel dazu wurden für Hunderte von Millionen Franken Lärmsanierungen entlang der Autobahnen, Überdachungen, Verglasungen, Begrünungen und Tunnelvarianten geprüft, teilweise realisiert und wieder verworfen. Die Zustimmung zum Bau immer neuer Umfahrungen, Kreisel, Autobahnknoten und Hochleistungsstrassen wurde durch eine ebenso beeindruckende Offensive im Ausbau der Verkehrsinfrastruktur unseres Landes buchstäblich erkaufte. Und nun steht die Schweiz nach zwei grossen Rezessionen da und stellt fest: Die Mittel für die NEAT reichen nicht, die Gelder für Bahn 2000 werden knapp, der Bund muss sparen. So ist es zur Zeit noch offen, ob und wieviel Mittel des Bundes für den Aggloverkehr bereitgestellt werden, weil die zweite Röhre am Gotthard den bislang begangenen Doppelpfad – einerseits Förderung des öffentlichen Verkehrs, andererseits auch Weiterausbau der Infrastrukturen für den motorisierten Individualverkehr – zum ersten Mal in der jüngeren Geschichte der Schweiz in die Sackgasse einer generellen Ablehnung führte. Damit ist die Geschichte vom Schweizer als schienenbegeistertem, sich im Prinzip zum ÖV bekennenden, aber im Privatleben die grosse, SUV-begleitete Freiheit des Autofahrers praktizierenden Konsumenten erst einmal vorbei (SUV=Sport Utility Vehicle). Die Verteilungskämpfe um die verbleibenden Infrastrukturmilliarden haben sich mit dem Scheitern der damaligen Bundesvorlagen angekündigt.

Ein Blick auf die umwelt- und verkehrspolitische Realität von heute lässt den Schluss zu, dass das Volk mit seiner Abwendung von der bisherigen Doppelspurpolitik wohl gar keine so schlechte Zäsur gesetzt hat. Wir können sie uns nämlich schlicht und einfach nicht mehr leisten. Warum?

#### *Finanzielle Gründe:*

Die Mobilität stiftet hohen Nutzen, dies ist ohne Zweifel richtig. Sonst würde ja die Verkehrsleistung gar nicht erbracht. Der Verkehr sorgt in der Schweiz gemäss Nationalem Forschungsprogramm NFP 41 mit rund 30 Milliarden Franken für fast 8% der schweizerischen Wertschöpfung. Fast die Hälfte davon entsteht im privaten Strassenverkehr. Die Nutzen der Mobilität fallen den Verkehrsteilnehmenden direkt zu oder werden über den Markt umverteilt und zugerechnet.

Der Verkehr weist aber einige Spezialitäten auf, die ihn von anderen Gütern unterscheiden. Verkehr ist einerseits ein ‚Schmiermittel der Wirtschaft‘ (zur Raumüberwindung) und wird getätigt, um andere nutzenstiftende Tätigkeiten auszuüben (z.B. Güterverkehr oder Pendlerfahrt). Weitere Spezialitäten sind sein grosser Ressourcenverzehr (und die daraus resultierende Umweltbelastung) sowie die langlebigen Infrastrukturen, die notwendig sind. Infrastruktur- und Umweltkosten sollen im Folgenden noch genauer betrachtet werden.

Die Kosten für den Strassenbau (inkl. Ausbau und Landerwerb) sowie für den Strassenunterhalt beliefen sich in der Schweiz im Jahr 2003 auf Fr. 4,1 Milliarden Franken (Quelle: Litra, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr). Hinzu kommen Kosten für die Bahninfrastruktur von insgesamt 3,9 Milliarden Franken. Dies ergibt Infrastrukturinvestitionen von rund 8 Milliarden Franken im Jahr 2003. Die Betriebskosten der Strassen machen nochmals 2,8 Milliarden Franken aus, für die Bahn betragen sie 3,7 Milliarden Franken (Sachkosten+Kapitalkosten+Abschreibungen, Quelle: Bundesamt für Statistik). Dies ergibt jährliche Investitions- und Betriebskosten für die Verkehrssysteme von rund 14,5 Milliarden Franken. Die schweizerische Strassenrechnung fällt zwar dank Mineralsteuerertrag sowie den kantonalen Motorfahrzeugsteuern weitgehend ausgeglichen aus. Dennoch: seit 1970 sind 88 Milliarden Franken für Strasseninfrastrukturen (exklusive Betrieb und Unterhalt) investiert worden. Diese Infrastrukturen gilt es auch zukünftig zu unter- und erhalten, und daher sind die entsprechenden finanziellen und personellen Mittel bereitzustellen.

Nicht berücksichtigt sind indessen die externen Kosten der Strasse von rund 4,7 Milliarden Franken pro Jahr und der Bahn von 0,4 Milliarden Franken. Unter den externen Kosten werden diejenigen Kosten verstanden, welche nicht von den Verursachern, sondern von der Allgemeinheit getragen werden. Zum Beispiel für Gesundheit, Unfälle, Lärm, Gebäudeschäden sowie Schäden an Natur- und Landschaft. Müssten weitere externe Kosten wie zum Beispiel Staukosten oder die Kosten für die Klimaveränderung eingerechnet werden, so fielen gemäss NFP 41 ein stolzer Betrag von jährlich rund 10 Milliarden Franken externen Kosten an.

Offensichtlich wird ein grundlegendes ökonomisches Gesetz verletzt, nämlich jenes von Angebot und Nachfrage, da die Preise nicht alle Kosten decken und somit die Knappheit der Güter (= Mobilität) nur ungenügend widerspiegeln. Der Preis ist zu tief, und die relative Abnahme der Mobilitätskosten führt zu einer Ausdehnung der Stadt in die Agglomeration. Dies bedeutet, dass die Attraktivität der periurbanen Lagen im Vergleich zu den zentralen Lagen zunimmt. Oder mit andern Worten: Die vermögenden Haushalte lassen sich ausserhalb des Zentrums nieder, im Zentrum verbleiben sozial schwächere Schichten. Da die Dichte am Stadtrand tiefer ist als im Zentrum, nimmt die Zersiedlung zu. Zusätzlich sinken die Pendlerkosten, weil der Autoverkehr relativ zur Einkommenshöhe immer billiger wird und weil der öffentliche Verkehr subventioniert wird.

Die Folgen sind uns bekannt: Steuerausfälle im Zentrum, dafür höhere Kosten für die Bereitstellung der Infrastrukturen und für den Lärmschutz. Dass diese Schere auf Dauer nicht weiter auseinander klaffen darf, ist selbstverständlich. Letztlich tragen die Agglomerationen und insbesondere die Zentren die negativen Auswirkungen der Mobilität. Immerhin leben in den städtischen Räumen (Einzelstadt, Agglomerationen) rund 75% der schweizerischen Wohnbevölkerung.

Da die Zentren die anfallenden Lasten nicht mehr selber tragen können, sind auch beim Verkehr Prioritäten zu setzen. Dies geschieht in der Stadt mit dem Gesamtverkehrskonzept auf Richtplanstufe, das heisst auf der Planungsstufe, die behördenverbindlich ist.

#### *Umweltbelastungen/Gesundheit:*

Die Trennung der verschiedenen Funktionen wie Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit bewirkt eine starke Zunahme der Verkehrsströme, oft in Form von Radialverkehr aus den Umlandgemeinden ins Zentrum und zurück, immer mehr aber auch in Form von Tangentialverkehr zwischen den verschiedenen Umlandgemeinden rund um das Zentrum. Der Tangentialverkehr ist dabei mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr viel schwieriger zu bewältigen und lässt den Motorfahrzeugverkehr stark anwachsen. Auch bei der Erschliessung des Zentrums ist der öffentliche Verkehr nur dann konkurrenzfähig, wenn die Zersiedlung im Umland nicht allzu stark ist. Der öffentliche Verkehr ist darauf angewiesen, dass das Einzugsgebiet ausreichend dicht besiedelt ist. Besonders in den Zentren haben die Verkehrsinfrastrukturen des Individualverkehrs ihre Kapazitätsgrenzen oft erreicht. Entsprechend hoch ist der Druck, neue Verbindungen, Umfahrungen und Kapazitätserweiterungen zu bauen. Im Siedlungsgebiet ist der Verkehr ein Hauptverursacher von Umweltbelastungen.

Da die Thematik weitgehend bekannt ist, soll nur auf einige Punkte hingewiesen werden.

Ein besonderes Problem stellen die inhalierbaren Feinstäube, die sogenannten PM10, dar. Diese können die Lungen und damit die Gesundheit gefährden. Sie hatten ja anfangs dieses Jahres genügend Gelegenheit, sich dieses Thema zu Gemüte zu führen, war es doch von morgens früh bis abends spät in allen Medien, und zwar genau bis zum 16. Januar. Dann hat es zuerst geschneit, anschliessend geregnet und die Medien haben sich einem neuen Thema zugewendet. Dies ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass die Feinstaubproblematik nicht erst dieses Jahr erfunden wurde.

Ein weiteres Problem sind die Lärmimmissionen, welche in einzelnen Quartieren unerträglich sind und zu erheblichen Sanierungskosten in Form von Lärmschutzwänden und Lärmschutzfenstern führen. Der Lärm hindert auch die Entwicklung einer Stadt, wenn etwa aus Lärmgründen keine Einzonung stattfinden kann. Der Flächenverbrauch für die Verkehrsinfrastrukturen ist ebenfalls enorm und in mehrerer Hinsicht problematisch:

- Die Versiegelung führt zu zunehmenden oberflächlichen Abflüssen und damit zu höheren Erosionsleistungen in den Fliessgewässern.
- Der oberflächliche Niederschlagsabfluss über die Kanalisation verdünnt die Abwässer und reduziert damit die Reinigungseffizienz der Kläranlage.
- Der Verbrauch des endlichen und nicht vermehrbaren Gutes Boden stösst aus Sicht der Landwirtschaft sowie des Naturschutzes an Grenzen.

#### *Gesamtwirtschaftliche Gründe:*

Nachdem international, national und regional durch die Umstrukturierung unserer Wirtschaft erhöhte Mobilität sowohl bei Sachgütern wie bei Personen verlangt wird, ist zu fragen, ob die Mobilität im künftigen Zeitalter der Telematik dasselbe

Wachstumspotenzial hat, welches sie bei der Überwindung der Schwelle von der Industrie- zur Wissens- und Dienstleistungsgesellschaft in den 90er Jahren hatte. Mit anderen Worten: Welche Rolle spielt die Mobilität bei der künftigen Steigerung der Produktivität in unseren Volkswirtschaften? Dazu ist zunächst festzustellen, dass wir uns heute auf einem nie gekanntem Niveau der Mobilität sowohl für Sachwerte wie für Personendienstleistungen bewegen. Die internationalen Warenflüsse, aber auch die Kilometerleistungen der Arbeitnehmenden sind exponential angestiegen. Die Liberalisierung des Welthandels und des Personenverkehrs innerhalb und zwischen den Wirtschaftssystemen hat dazu kräftig beigetragen.

Andererseits sind wir just in jüngster Vergangenheit auch mit den negativen Seiten der Mobilitätszunahme konfrontiert. So gelangen Warenflüsse in unsere Binnenwirtschaft, die unter völlig anderen, weitaus schlechteren Umwelt- und sozialen Standards zustande gekommen und deshalb im Verein mit der bisher billig verfügbaren Transportenergie geeignet sind, unsere eigenen Produktionsstrukturen zu zerstören. Paul Samuelson spricht in solchen Fällen davon, dass die Theorie des Ausgleichs komparativer Kostenvorteile bis zum angeblichen Handelsgleichgewicht zwischen zwei konkurrierenden Wirtschaftssystemen eine reine Illusion sei. Samuelson ist immerhin einer der liberalen Vordenker der Volkswirtschaftslehre, aber auch er anerkennt inzwischen, dass rein monetär gesteuerte Handelssysteme ihre Tücken haben. Leider erfahren das die Lego-Angestellten in Baar am eigenen Leib. Ob sie solange warten können, bis die Theorie des Ausgleichs komparativer Kostenvorteile ihnen eines Tages wieder einen Arbeitsplatz in der Gastronomie oder in der „Klötzchenforschung“ bescheren wird, ist mehr als fraglich. Aber: Die billige Transportenergie und eine nicht differenzierte Mehrwertbesteuerung, ohne Standardsätze, machen es möglich. Arbeitsplatzverlust ist das Resultat.

War die gestiegene Mobilität bisher immer eine Begleiterscheinung besserer Produktivität und grösseren Wachstums, müssen wir uns heute allen Ernstes die Frage stellen, ob es nicht auch für diese Grösse in der Volkswirtschaft einen Kulminationspunkt gibt, von dem weg eine noch weitere Steigerung nicht mehr das pawlowsche Glockenzeichen für Wachstum, sondern die Alarmglocke für den Niedergang einer Volkswirtschaft sein kann. Wenn ich mir die Billigimporte an landwirtschaftlichen Produkten, Textilien, Autos, Elektronik und anderem anschau, so darf man sich diese Frage zu Recht stellen. Oder finden Sie es richtig, wenn nicht standardgemäss hergestellte Produkte dank massiver Strassenbauinvestitionen der Staaten und einem bislang tiefen Energiepreis den Weg in die Regale unserer Supermärkte finden, währenddem die Schweizer Produzenten ihre Betriebe auf extensive Nutzung umstellen und als Landschaftsgärtner am Rocksäum des Bundes hängen? Die Mobilität macht es möglich.

Was der Stadtrat Ihnen damit sagen will, ist klar: Mobilität ist für sich allein kein Produktionsfaktor. Es sind zunächst einmal Bereitstellungskosten für volkswirtschaftliche Vorgänge, die später zum Erfolg führen können, aber auch zum Misserfolg, je nach Wirtschaftsverfassung und Umweltzustand. Diese Kosten müssen in einem verkräftbaren Verhältnis zu den erzielten Margen stehen. Und dieses Verhältnis ist besonders kritisch anzuschauen, je höher das Niveau der bereits erreichten Mobilität einer Volkswirtschaft ist.

Es erscheint dem Stadtrat dringlich, auch über die Stadt-, Kantons- und Landesgrenzen hinauszuschauen, um die volkswirtschaftlichen Auswirkungen der

Mobilität grundsätzlich zu diskutieren. Im Folgenden sollen die Fragen der Interpellanten kurz beantwortet werden. Der Stadtrat verweist dabei ausdrücklich auf den Bericht Gesamtverkehrskonzept Stadt Schaffhausen Phase I (Analyse), welcher den Fraktionen zur Stellungnahme zugestellt wurde.

Das Gesamtverkehrskonzept (kurz: GVK) der Stadt ist mittlerweile, nach Abschluss der Vernehmlassung der Phase I, in die Phase II gestartet, mit einem ehrgeizigen Zeitplan:

Am 9. Januar 2006 wurde das Vorhaben der Planungskommission vorgestellt. Am 27. März 2006 wird die erste Runde des Mitwirkungsverfahrens stattfinden. Die zweite Runde ist für den 19. Juni 2006 vorgesehen, die dritte Runde im Herbst dieses Jahres. Die Teilnehmenden am Mitwirkungsverfahren werden mit den Mitgliedern der Planungskommission weitgehend identisch sein, das heisst, dass breite Bevölkerungsschichten an den zu findenden Lösungen wirklich mitwirken können.

Und nun folgt die **Beantwortung der Fragen der Interpellation:**

- 1. Wie beurteilt der Stadtrat die Verkehrsentwicklung (unter Berücksichtigung des Tunnelbaus „Galgenbuck“) in der Region Schaffhausen mit Schwerpunkt Stadt in den nächsten 10 bis 20 Jahren?*

Zitat aus dem Bericht Gesamtverkehrskonzept Phase I: „Weil die Verkehrsbelastung der Stadttangente im Jahr 2020 mit knapp 28'000 Fahrzeugen die Kapazitätsgrenze erreichen wird, wird die A4 in der heutigen Form die dannzumal stark überlastete Bachstrasse nicht mehr ausreichend entlasten können. Dieser Zustand wird zu folgenden negativen Auswirkungen führen, die den aktuellen Zielsetzungen der Stadt, aber auch den Nachhaltigkeitskriterien des Bundes entgegenlaufen:

Deutliche Verschlechterung der Verkehrsqualität beim MIV (Rückstaus an den kritischen Knoten während einer längeren Zeitdauer) und folglich auch beim Strassen-ÖV. Damit verschlechtert sich die Erreichbarkeit der Stadt Schaffhausen. Die Verkehrsteilnehmer, insbesondere die Pendler, müssen grössere Zeitverluste in Kauf nehmen. Darunter leiden die Standortattraktivität und damit die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt. Anwohnende, RadfahrerInnen und Fussgänger sind von übermässigen Luft- und Lärmimmissionen sowie von verstärkten Trennwirkungen betroffen. Das beeinträchtigt die Wohn- und Aufenthaltsqualität. Die hohen Verkehrsbelastungen wirken sich negativ auf die städtebauliche Entwicklung aus. Eine Verbesserung der Lebensqualität im Zentrum der Stadt Schaffhausen ist nicht möglich.“

Auswirkungen des Galgenbucktunnels auf das Stadtnetz: „Der geplante Galgenbucktunnel als neue Strassenverbindung zwischen Neuhausen und Schaffhausen entlastet in erster Linie das Strassennetz von Neuhausen sowie auf Stadtgebiet die Stokarbergstrasse, die Sonnenburggutstrasse, die Rietstrasse und die Steigstrasse. Demgegenüber steht ein prognostizierter Mehrverkehr infolge Galgenbucktunnel auf den Achsen Mühlenstrasse, Grabenstrasse und Rheinuferstrasse. Durch die Attraktivitätssteigerung für die Verkehrsverbindung in den Klettgau, verbunden mit Zersiedlungstendenzen, die gefördert werden, wird neben der erwünschten Verlagerung auch zusätzlicher Verkehr generiert, welcher

auf rund 3'000 Fahrzeuge pro Tag geschätzt wird. Im Weiteren ist zu erwarten, dass die Stadttangente infolge des Galgenbucktunnels früher als ursprünglich vorgesehen ihre Kapazitätsgrenzen erreichen wird.“

2. *Gibt es nach Ansicht des Stadtrates Handlungsbedarf, Lösungen für die prognostizierte Zunahme des Verkehrs im Bereich der Stadttangenten zu erarbeiten?*

Der Stadtrat hat im Rahmen der Phase I des Gesamtverkehrskonzeptes klar dargelegt, dass Handlungsbedarf besteht und dieser mit Phase II (Massnahmen) angegangen werden soll.

3. *Ist der Stadtrat der Meinung, dass solche Lösungen im nationalen und internationalen Kontext erarbeitet werden müssen?*

Der Stadtrat sieht ein mehrstufiges Vorgehen:

- *Hausaufgaben der Stadt lösen.* Immerhin sind rund 80% des gesamten Verkehrsaufkommens Ziel- und Quellverkehr und damit primär hausgemacht. Mit dem städtischen Gesamtverkehrskonzept werden auf Richtplanstufe Lösungen aufgezeigt und auch erarbeitet.
- *Teilnahme am kantonalen Agglomerationsprojekt,* um die Verkehrsprobleme der Region anzugehen. Dieses wird am 7. März 2006 vorgestellt werden, von der Stadt werden Walter Herrmann und Hansjörg Müller beteiligt sein und arbeiten aktiv mit.
- *Teilnahme der Stadt an interkantonalen und internationalen Gesprächen und Planungen* zur Erarbeitung von langfristigen Verkehrslösungen. Der Stadtrat signalisiert Gesprächsbereitschaft, muss aber leider darauf hinweisen, dass die Stadt bisher an solchen Gesprächen nicht beteiligt war, sondern meist vor vollendete Tatsachen gestellt wurde.

4. *Ist der Stadtrat bereit, sämtliche Lösungsvarianten mit ihren Vor- und Nachteilen auf deren Realisierbarkeit im Rahmen eines breit abgestützten Meinungsbildungsprozesses zu prüfen?*

Der Stadtrat hat bereits im vorgelegten Bericht Gesamtverkehrskonzept Phase I ausdrücklich dargelegt, dass er einen partizipativen Ansatz wählt, um einen breit abgestützten Konsens bezüglich Zielen und Lösungsansätzen zu erreichen. Das heisst, alle wichtigen Akteure im Zusammenhang mit den Verkehrserschliessungsfragen werden im Rahmen der Phase II des Gesamtverkehrskonzeptes in den Prozess einbezogen.

5. *Welche der bekannten Varianten erachtet der Stadtrat als realistisch und in Wahrung der Interessenslage der Stadt als umsetzbar?*
6. *Welches sind seine eigenen Vorschläge zur Verhinderung einer erneuten und massiven Belastung der Innenstadt (Bachstrasse)?*

Der Stadtrat will hier noch keine Variantendiskussionen führen, sondern diese sollen im Rahmen der Phase II zum Gesamtverkehrskonzept unter Einbezug wichtiger

Akteure stattfinden. Was ich Ihnen hier jedoch bereits verraten kann: Der viel beachtete Leserbrief des Stadtratpräsidenten hat natürlich auch eine Einstimmigkeit im Stadtrat gefunden. Diese Art von Variantenausarbeitung kann kaum etwas anderes heissen wie „Geld zum Fenster hinauswerfen“.

*7. Wie wurde die Meinung des Stadtrates in der SPK „Revision Richtplan“ auf kantonalen Ebene vertreten?*

Der Stadtrat hat an der kantonalen Vernehmlassung teilgenommen und dem Regierungsrat Folgendes unterbreitet:

„Der Stadtrat begrüsst ausdrücklich, dass das Problem einer zukünftigen Überlastung der A4 im Bereich der Stadt Schaffhausen neu im kantonalen Richtplan angesprochen wird. Die Situationsanalyse des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes (Gesamtverkehrskonzept für die Stadt Schaffhausen, Schlussbericht Phase 1, 11.01.2005) kommt zu denselben Ergebnissen. Der Stadtrat ist der Auffassung, dass dieses Problem unverzüglich planerisch anzugehen ist und die notwendigen Untersuchungen und Abklärungen zügig vorgenommen werden sollten. Die Ergebnisse dieser Abklärungen hingegen sollten nicht bereits durch die Festlegung auf eine Süd-Ost-Umfahrung vorweggenommen werden, auch wenn offensichtlich der Begriff 'Süd-Ost-Umfahrung' ein Bündel ganz unterschiedlicher denkbarer Linienführungen umfasst. Die Ergebnisse der Vernehmlassung – generelle Ablehnung von Thurgauer und Zürcher Seite – haben gezeigt, dass mit Verwendung des Begriffs 'Süd-Ost-Umfahrung' bereits in einem sehr frühen Projektstadium unnötige Fronten geschaffen werden, die einer späteren gemeinsamen Lösungsfindung hinderlich werden könnten. Für den Stadtrat ist von entscheidender Bedeutung, dass im Zuge der Lösungsfindung sämtliche Alternativen zu einer grossräumigen Umfahrung von Schaffhausen sorgfältig geprüft werden. Insbesondere ist zu prüfen, inwiefern im Sinne der im städtischen Gesamtverkehrskonzept dargelegten Teilstrategie 'Verkehr vermeiden' bei der Verkehrserzeugung mit geeigneten Massnahmen angesetzt werden kann. Erst wenn sich zeigen sollte, dass derartige Massnahmen nicht genügend zur Verkehrsentslastung beitragen, ist eine grossräumige Umfahrung von Schaffhausen näher zu prüfen.“

*8. Ist der Stadtrat bereit, mit dem Regierungsrat konstruktive Gespräche aufzunehmen und gemeinsam eine Planung vorzunehmen, die den Interessen der Stadt wie auch der umliegenden Nachbargemeinden gerecht wird?*

Der Stadtrat hat sich immer für eine gemeinsame Planung bei übergeordneten Fragestellungen eingesetzt. Dies kommt etwa zum Ausdruck, wenn der Stadtrat von der Verkehrsreferentin im Aggloprojekt vertreten ist, städtische Mitarbeiter ins kantonale Agglomerationsprojekt delegiert oder der Kanton in der begleitenden Arbeitsgruppe zum Gesamtverkehrskonzept der Stadt Einsitz hat.

Soweit zum Stand der Dinge. Das Projekt, der Verkehr und die Mobilität entwickeln sich laufend. Der Stadtrat wird ein wachsames Auge darauf werfen. Der Stadtrat bittet diejenigen, die Gelegenheit haben, an den Veranstaltungen des Mitwirkungsverfahrens teilzunehmen, entweder persönlich zu kommen oder sich

vertreten zu lassen, damit sich aus den Diskussionen der für die Stadt akzeptable Standpunkt feststellen lässt. Man kann sich durchaus fragen, ob nicht eine Kapazitätserweiterung der Stadttangente das Beste wäre. Hätte man diese Variante jedoch früher vorgeschlagen und die Stadttangente wäre als Autobahn ausgebaut worden, wären die Chancen anno dazumal gleich Null gewesen. Zu einem späteren Zeitpunkt könnte dieses Thema allerdings nochmals neu aufgenommen werden, der dafür notwendige Platz auf der Westseite erscheint mir durchaus gegeben. Die verschiedenen Szenarien sollten jedoch im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes diskutiert werden. Ob heute Abend im Rat noch weiter diskutiert wird, hängt vom Präsidenten ab. „

**Thomas Hauser (FDP) beantragt Diskussion.**

**Thomas Hauser (FDP)**

**Votum \***

„Es ist natürlich schon ungeschickt, wenn zwei richtungsgetrennte vierspurige Strassen nur zweispurig verbunden sind, wie dies zwischen Bietingen und Winterthur der Fall ist. Diesen Umstand einfach mit einem Ausbau der Strasse Winterthur-Bietingen in der Umgebung der Stadt Schaffhausen zu lösen, ist aus verschiedenen Gründen abzulehnen. Heute konnte man im Radio hören, dass sich die Regierung eine zweite Tunnelröhre durch die Stadt Schaffhausen vorstellen könnte. Man muss allerdings feststellen, dass Raum und Platz dafür schlicht fehlen. Eine zweite Tunnelröhre, eine zweite Pylonbrücke und ein Galgenbucktunnel, alles als Treffpunkt im Urwerf, ist unmöglich. Dass die Strassenanlage heute schon zu eng ist, zeigt die 60km-Tafel mit der unseligen, 365 Tage im Jahr funktionierenden Blitzanlage auf der Pylonbrücke. Auch zwei zusätzliche Spuren zwischen Herblingen und Thayngen durch das Naturschutzgebiet sind ebenso unvorstellbar. Was kann man machen? Bestehende Brücken und Strassen nutzen, das ist das einfachste. Wir haben in Hemishofen eine wenig befahrene Brücke und in Konstanz eine ebenso selten benutzte Autobahnbrücke. Dort könnte man den Verkehr von Nord nach Süd elegant durchleiten. Jetzt kann man das Argument vorbringen, es sei unfair, den Verkehr den Deutschen abzuschieben. Schaffhausen hat sich jedoch bereit erklärt, zwischen Schaffhausen und Biegen, „unter sieben Brücken“, eine wunderbare Strasse zu erstellen und den Verkehr aufzufangen. Was haben die Deutschen gemacht? Sie sind in Bietingen gelandet. Mit einer besseren Nutzung der Brücken in Hemishofen und Konstanz hätten wir 6 zusätzliche Spuren, und dies sollte genügen. „

**Peter Möller (SP)**

**SP/AL-Stellungnahme \***

„In den Schaffhauser Nachrichten werden aus dem Departement des FDP-Baudirektors des Kantons stammende Vorstellungen zu Varianten einer Stadtumfahrung dargelegt. Der FDP-Stadtpräsident nimmt dazu unverzüglich Stellung und kritisiert sie. Dies wiederum veranlasst den FDP-Fraktionspräsidenten, eine Interpellation einzureichen. Als Nicht-FDP-Mitglied fragt man sich da unweigerlich: Wäre nicht eine interne Lösung möglich und sogar noch viel schneller gewesen?

Das Thema ist zu wichtig, um es Ausmarchungen innerhalb der FDP zu überlassen. Ich nehme die Gelegenheit gerne wahr, Ihnen unsere Haltung zu den Verkehrsfragen mitzuteilen. Dabei werde ich mich aber angesichts der schon fortgeschrittenen Zeit und der langen Ausführungen des Stadtrates, die mir sehr gut gefallen haben und welche wir über breite Strecken unterschreiben können, sehr kurz halten.



Für die SP/AL-Fraktion kann eine vernünftige zukunftssträchtige Lösung der Verkehrsprobleme in und um die Stadt Schaffhausen nicht der Bau von immer mehr Strassen, Autobahnen, Kreisel und Tunnels sein. Vielmehr ist zunächst einmal eine innovative Verkehrspolitik gefordert, mit der Zielsetzung, den motorisierten Verkehr zu vermeiden und zu verlagern. Ein Mittel hierzu ist die konsequente Förderung des Langsamverkehrs, das heisst der Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch Muskelkraft. Denn denken wir daran, drei Viertel aller Autofahrten sind kürzer als drei Kilometer und mehr als die Hälfte des Verkehrs ist Freizeit- und Einkaufsverkehr.

Ebenso notwendig ist aber der weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Kanton, vor allem Richtung Klettgau und Reiat, damit grössere Distanzen bequem mit diesem ÖV zurückgelegt werden können. Unter Umständen könnte sich dann auch der unsägliche Galgenbucktunnel, welcher für die Stadt grösste Probleme vor allem im Bereich Mühlengen schaffen würde, als überflüssig erweisen. Vorstellbar sind auch Fördermassnahmen von Car sharing-Projekten oder das vermehrte Propagieren von Mitfahrzentralen, respektive –gelegenheiten. Ist Ihnen schon aufgefallen, wie viele Fahrzeuge jeweils nur mit einer Person besetzt sind?

Bevor nun wieder Grossbauprojekte wie neue Rheinüberquerungen zwischen Stein am Rhein und Schaffhausen geplant werden, müssen zuerst alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft werden. Notwendig ist, dass der Kanton – denn er ist federführend – zusammen mit der Stadt und den betroffenen Gemeinden Lösungen erarbeitet, die den Verkehr sozial und umweltverträglich gestalten, aber auch wirtschaftlich tragbar sind. Wir haben es gehört, das Geld wird knapper. „

### **Iren Eichenberger (OeBS)**

### **Votum**

„Unsere Fraktion, vor allem im Kantonsrat, hat sich zu diesem Thema schon hinlänglich geäussert, daher fasse ich mich kurz. Für uns stimmt alles, was Veronika Heller gesagt hat, auch die vom Stadtrat bisher vertretene Meinung. Es stimmt dieses Mal sogar auch, was Thomas Hauser sagt, für uns zumindest. Ich möchte, in Weiterführung der Frage von Peter Möller, die Anregung geben, die FPD soll in ihrer internen Diskussion Thomas Hauser als Mediator einschalten, und dann machen auch wir mit. „

### **Edgar Zehnder (SVP)**

### **Votum**

„Eigentlich müsste ich – wie Alfred Tappolet – seit 19.30 Uhr in einer anderen Sitzung sein. Das Thema erscheint mir wichtig genug, um mich zu Wort zu melden. Frau Finanzreferentin, wir haben jetzt eine Vorlesung gehört, was Sie über Mobilität und Volkswirtschaft denken. Die Auslegungen entsprechen nicht immer der Meinung der bürgerlichen Seite. Ich bitte Sie, den Planungsstudien offen entgegenzutreten. Für eine allseits akzeptierte Lösung ist es wichtig, dass alle technischen Möglichkeiten ausgeschöpft werden und untereinander verglichen werden können. Unmöglich, lieber Thomas, ist heute im Bauwesen überhaupt nichts mehr, es ist hauptsächlich eine Frage der Finanzen und der Zumutbarkeit. Wenn wir noch lange genug warten, wird der Bund alle Kosten übernehmen. Er wird dann aber auch sagen, wie er die Lösung sieht. Ich finde es schade, dass der Stadtpräsident bereits im Vorfeld mögliche Ansätze untergräbt, ohne nötige Grundlagenkenntnisse ablehnt sowie das Ganze zur Ablehnung empfiehlt. Es ist wirklich schön, zu sehen, wie sich jeder als Verkehrsplaner sieht, nach dem Motto: Ich fahre auch Auto, also weiss ich auch Bescheid. „

**Stadtpräsident Marcel Wenger****Votum**

„Ich ergreife sehr gerne das Wort, zumal ich bei der Beantwortung der Interpellation sehr wichtige Passagen mitgestaltet habe. Ich übernehme auch die Verantwortung, dass ich auf die einseitige Präsentation der sogenannten Ostumfahrvarianten reagiert habe. Es war mir nach dieser Präsentation schlicht egal, welcher politischen Partei ich angehöre, da ich mich in meiner *Funktion als Stadtpräsident* herausgefordert fühlte und eine meiner Aufgaben darin besteht, dafür Sorge zu tragen, dass das einzige Wohnentwicklungsgebiet, das wir im Osten der Stadt Schaffhausen mit der schönsten Strom- und Schiffflussfahrt in Europa haben, nicht in Mitleidenschaft gezogen wird und durch die vorgestellten Varianten schief in der Landschaft steht.

Dies hat mit Parteipolitik gar nichts zu tun, sondern damit, dass wir alle unsere Aufgaben haben. Wenn wir alles, was in diesen politischen Hallen geschieht, immer auf der Ebene der Parteizugehörigkeit ansiedeln möchten, kommen wir nicht weiter. Jugendrichter Möller müsste dies als Jurist wissen.

Edgar Zehnder möchte ich nur sagen, dass ich mich sehr intensiv mit allen Varianten beschäftigt habe. Auch nach der Vorstellungsrunde durch die kantonalen Chefbeamten im Stadtrat, an der ich ganz klar meine Ablehnung signalisiert habe, bin ich nicht der Meinung, dass es brauchbare Varianten sind.

Wir sollten diese Situation möglichst schnell akzeptieren und endlich den Ausbau der Bahninfrastruktur in Angriff nehmen. Das Beispiel der Mittelthurgaubahn zeigt, dass der motorisierte Individualverkehr entlang der Seelinie massiv reduziert werden konnte, was den kleinen Dörfern und kleinen Ortschaften entlang des Untersees eine massive Qualitätsverbesserung gebracht hat. Investitionen in diese Richtung wären weitaus sinnvoller. „

**Dr. Raphaël Rohner (FDP)****Schlusswort**

„Ich danke Ihnen für die Diskussion und dem Stadtrat für die umfassende Darlegung der Rahmenbedingungen. Das ging schon sehr weit, fast so weit, wie seinerzeit, als Stadtrat Kurt Schönberger sich zu einer Bauvorlage in extenso über die Geschichte und Entwicklung des Munots geäußert hatte. Wir haben sehr gute Hintergrundinformationen erhalten. Unabhängig von jeglicher Parteizugehörigkeit ist die Bereitschaft vorhanden, gemeinsam zu diskutieren, Lösungen zu erarbeiten, als Gesamtpaket zu schnüren und dieses gegenüber dem Kanton in konstruktiver Weise zu kommunizieren. Ich glaube, auch dort ist das Bemühen offensichtlich, einen Weg zu finden. Man muss jene Situation durchaus erkennen, die nicht immer ganz einfach ist. Ich persönlich habe diese Variantenvorlage des letzten Sommers in diesem Sinne verstanden und positiv entgegen genommen. Wenn der Stadtrat seine Bereitschaft signalisiert, die Kommunikation weiterzuführen, sind wir eingeladen, bei der Diskussion über das GVK mitzuwirken. Wir haben teilweise bereits signalisiert, nicht besonders glücklich darüber zu sein, mindestens wir von der FDP, und nun müssen wir Grundlagen zum konstruktiven Diskurs mit dem Kanton schaffen. Vielleicht können wir in 20 Jahren, wenn die meisten nicht mehr in diesem Rat und wahrscheinlich am Suchen eines Altersheimplatzes sein werden, an der Einweihung eines möglichst vernünftigen Projektes teilnehmen können. „

**Das Geschäft ist erledigt.**

**SCHLUSSWORT DES PRÄSIDENTEN:**

„Wie angekündigt, werden wir uns am 7. März zu einer verkürzten Sitzung treffen. Wegen Abwesenheit von Christian Meister (SVP) wird das erste Traktandum die Motion von Martin Egger (FDP) sein. Dies zu seiner Information für eine aktualisierte Vorbereitung. „

Der **Ratspräsident** schliesst die Sitzung um 19.45 Uhr.

Die Ratssekretärin:

Gabriele Behring-Hirt

**Nächste Ratssitzung: Dienstag, 7. März 2006, 17.00 Uhr**

Schaffhausen, 28.02.06