



Grosser Stadtrat der Stadt Schaffhausen

PROTOKOLL

Sitzung Nr. 15
Dienstag, 12. November 2019
18:00 - 20:40 Uhr
Grossratssaal der Rathauslaube
Genehmigt am: 9. Dezember 2019

Vorsitz:	Hermann Schlatter	SVP
Protokoll:	Sandra Ehrat	Ratssekretärin
Stimmzähler:	Michael Mundt Angela Penkov Jeanette Grüninger	SVP AL SP
Anwesend:	Von total 36 Mitgliedern: Ratspräsident und 33 Mitglieder	
Entschuldigt:		
Ganze Sitzung:	Dr. Nathalie Zumstein Diego Faccani	CVP FDP

TRAKTANDEN

1	Postulat René Schmidt (GLP) vom 19. März 2019: Verkehrsbeschränkung für Motorfahrzeuge auf der Kistenpass-Strasse	Seite 11
2	Postulat Nino Zubler (JUSO) vom 2. April 2019: Abstellplätze Fahrende	Seite 21
3	Postulat Stefan Marti (SP) vom 2. April 2019: Mehr Lebensqualität und Klimaschutz - weniger Lärm, Abgase und Stau!	Seite 27
4	Verfahrenspostulat Urs Tanner (SP) vom 3. April 2019: Keine Machtballung/3 Kommissionen reichen!	Seite 39
5	Verfahrenspostulat Urs Tanner (SP) vom 3. April 2019: Ratspräsidium pur	Seite 39
6	Verfahrenspostulat Urs Tanner (SP) vom 3. April 2019: Abberufung aus Kommissionen	Seite 39

PENDENTE GESCHÄFTE 2019**VdSR, Interpellationen, Postulate, Kleine Anfragen, Diverses
Eingang Nr., Von, Titel des Geschäfts**

VdSR

06.08.2019	VdSR: Entwicklung Kammgarn	11-er SPK
15.08.2019	VdSR: Abgabe der Liegenschaft Rheinschulhaus im Baurecht an die "Stiftung Forum für Weiterbildung"	GPK
20.08.2019	VdSR: Botschaft des Stadtrats an den Grossen Stadtrat Schaffhausen zum Budget 2020 und zum Finanzplan 2020 bis 2023 inklusive Budget	GPK
05.11.2019	VdSR: Nachträge zum Budget 2020 (Novemberbrief).	GPK
10.09.2019	VdSR: Abschlussbericht zur Umsetzung der Massnahmen Frühe Förderung in der Stadt Schaffhausen.	FK Soziales
24.09.2019	Orientierungsvorlage des Stadtrats: Massnahmen zur Reduktion des Parkierungsdrucks in den Quartieren.	FK Bau

Motion

18.06.2019	Nr. 1, Motion Bea Will (AL): Anpassung der Parkplatzverordnung
11.09.2019	Nr. 2, Motion Urs Tanner (SP): Attraktivierung des Parlaments: Stellvertretungsmöglichkeit im Grossen Stadtrat
17.09.2019	Nr. 3, Motion Christian Ulmer (SP): Grosser Stadtrat zurück zu alter Stärke: 50 statt 36 Mitglieder

Interpellationen

16.05.2019	Nr. 1, Interpellation Michael Mundt (SVP): Profi-Betrieb FC Schaffhausen und Stadion - wie weiter?
20.08.2019	Nr. 2, Interpellation Bernhard Egli (GLP): Heckensträucher und Waldbäume - eine Klimamassnahme

Postulate

07.05.2019	Nr. 12, Postulat Marco Planas (SP): Sportstadt Schaffhausen
16.05.2019	Nr. 13, Postulat Christian Ulmer (SP): Schaffhauser Altstadt als Lebensraum erhalten
03.06.2019	Nr. 14, Postulat Christian Ulmer (SP): Verkehrssicherheit rund um die Schulhäuser verbessern
03.06.2019	Nr. 15, Postulat Stefan Marti (SP): Konkurrenzfähige Lehrerinnen- und Lehrerlöhne z.B. durch die Wiedereinführung einer Ortszulage

- 02.07.2019 **Nr. 16, Postulat Martin Egger (FDP):** Variante "Abgabe im Baurecht Kammgarn Westflügel" nochmals prüfen
- 20.08.2019 **Nr. 17, Postulat Bea Will (AL):** Gender-, familien- und rollstuhlgerechte öffentliche Toiletten
- 20.08.2019 **Nr. 18, Postulat Diego Faccani (FDP):** Smart City - wo ist der Nutzen und was kostet es?
- 20.08.2019 **Nr. 19, Postulat Diego Faccani (FDP):** Ist die heutige Struktur der Städtischen Werke noch zweckdienlich?
- 20.08.2019 **Nr. 20, Postulat Nicole Herren (FDP):** Transparenz bei Vergabepaxis von öffentlichem Grund
- 03.09.2019 **Nr. 21, Postulat Till Hardmeier (FDP):** Rheintreppen anstatt R(h)einrutschen
- 03.09.2019 **Nr. 22, Postulat Monika Lacher (SP):** Attraktivierung des Walther-Bringolf-Platzes
- 03.09.2019 **Nr. 23, Postulat René Schmidt (GLP):** SH POWER Stromprodukte nur noch aus 100 % erneuerbaren Energien
- 17.09.2019 **Nr. 24, Postulat Ibrahim Tas (SP):** Blindenleitsystem
- 12.11.2019 **Nr. 25: Postulat Raphael Kräuchi (GLP):** Sichere Fussgängerwege in der Stadt Schaffhausen

Kleine Anfragen

- 19.08.2019 **Nr. 23, Kleine Anfrage Stefan Oetterli (SVP):** Schandfleck Schützenhausparkplatz
- 03.09.2019 **Nr. 29, Kleine Anfrage Michael Mundt (SVP):** Ungerechtfertigte Besserstellung von Mitarbeitenden bei SH POWER?
- 29.10.2019 **Nr. 31, Kleine Anfrage Dr. Nathalie Zumstein (CVP):** Konzessionsgebühren für private Entsorgungsfirmen?
- 29.10.2019 **Nr. 32, Kleine Anfrage Iren Eichenberger (Grüne):** Rhybadisaison 2020 ohne Lärm und Staub
- 29.10.2019 **Nr. 33, Kleine Anfrage Dr. Bernhard Egli (GLP):** "Fussgängerstreifen verschwunden!"
- 12.11.2019 **Nr. 34, Kleine Anfrage Res Hauser (JFSH):** Werden Parkplätze auf dem Stadtgebiet ersatzlos gestrichen?

Diverses

(VdSR = Vorlage des Stadtrats)

BESCHLÜSSE UND ERLEDIGTE GESCHÄFTE

**Traktandum 1 Postulat René Schmidt (GLP) vom 19. März 2019:
Verkehrsbeschränkung für Motorfahrzeuge auf der
Kistenpass-Strasse**

Das Postulat wird von René Schmidt (GLP) begründet, von Stadträtin Dr. Katrin Bernath beantwortet und im Grossen Stadtrat diskutiert.

Das Postulat wird vom Grossen Stadtrat in der **Schlussabstimmung mit 18 : 14 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) überwiesen.**

**Traktandum 2 Postulat Nino Zubler (JUSO) vom 2. April 2019:
Abstellplätze Fahrende**

Das Postulat wird von Nino Zubler (JUSO) begründet, von Stadtrat Simon Stocker beantwortet und im Grossen Stadtrat diskutiert.

Das Postulat wird vom Grossen Stadtrat in der **Schlussabstimmung mit 18 : 15 Stimmen (bei 1 Enthaltung) nicht überwiesen.**

**Traktandum 3 Postulat Stefan Marti (SP) vom 2. April 2019:
Mehr Lebensqualität und Klimaschutz - weniger Lärm,
Abgase und Stau!**

Das Postulat wird von Stefan Marti (SP) begründet, von Stadträtin Dr. Katrin Bernath beantwortet und im Grossen Stadtrat diskutiert.

Das Postulat wird vom Grossen Stadtrat in der **Schlussabstimmung mit 17 : 15 Stimmen (bei 1 Enthaltung) überwiesen.**

**Traktandum 4 Verfahrenspostulat Urs Tanner (SP) vom 3. April 2019:
Keine Machtballung/3 Kommissionen reichen!**

Das Verfahrenspostulat wird von Urs Tanner (SP) begründet, vom Büro des Grossen Stadtrats beantwortet und im Grossen Stadtrat diskutiert.

Das Verfahrenspostulat wird vom Grossen Stadtrat in der **Schlussabstimmung mit 23 : 10 Stimmen (bei 1 Enthaltung) nicht überwiesen.**

**Traktandum 5 Verfahrenspostulat Urs Tanner (SP) vom 3. April 2019:
Ratspräsidium pur**

Das Verfahrenspostulat wird von Urs Tanner (SP) begründet, vom Büro des Grossen Stadtrats beantwortet und im Grossen Stadtrat diskutiert.

Das Verfahrenspostulat wird vom Grossen Stadtrat in der **Schlussabstimmung mit 22 : 10 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) nicht überwiesen.**

**Traktandum 6 Verfahrenspostulat Urs Tanner (SP) vom 3. April 2019:
Abberufung aus Kommissionen**

Das Verfahrenspostulat wird von Urs Tanner (SP) begründet, vom Büro des Grossen Stadtrats beantwortet und im Grossen Stadtrat diskutiert.

Das Verfahrenspostulat wird vom Grossen Stadtrat in der **Schlussabstimmung mit 25 : 9 Stimmen nicht überwiesen.**

BEGRÜSSUNG

Der **Ratspräsident, Hermann Schlatter (SVP)**, eröffnet die Ratssitzung Nr. 15 vom 12. November 2019 mit der Begrüssung der Ratsmitglieder, des Stadtpräsidenten, der Frau Stadträtin, der Herren Stadträte, der Gäste auf der Tribüne sowie der Medienberichterstatte(r)innen und Medienberichterstatte(r).

DIE RATSMITGLIEDER HABEN ERHALTEN ODER ES LIEGEN HEUTE AUF IHREN PULTEN AUF:

- **Antwort des Stadtrats auf die Kleine Anfrage Nr. 25/2019 von Stefan Marti (SP) vom 29. Oktober 2019:** Wie geht es dem Schaffhauser Wald?
- **Antwort des Stadtrats auf die Kleine Anfrage Nr. 24/2019 von Marco Planas (SP) vom 29. Oktober 2019:** Ausgangsmöglichkeiten für Jugendliche 16+.
- **Vorlage des Stadtrats vom 5. November 2019:** Nachträge zum Budget 2020 (Novemberbrief).
- **Änderung Postulatstext: Postulat Nr. 5/2019 von Stefan Marti (SP) vom 2. April 2019:** Velo-Postulat - mehr Lebensqualität und Klimaschutz - weniger Lärm, Abgase und Stau!
- **Antwort des Stadtrats auf die Kleine Anfrage Nr. 30/2019 von Nicole Herren (FDP) vom 30. September 2019:** Zwängerei rund um den Platz.

VERHANDLUNGSBEREIT GEMELDETE GESCHÄFTE:

Keine.

Mitteilungen des Ratspräsidenten:

- Das Büro hat darüber beraten, ob wir die **Abstimmungszeit** von 30 Sekunden reduzieren wollen, kam aber zum Schluss, vorderhand noch bei den 30 Sekunden zu bleiben. Dies bietet Ihnen die Möglichkeit, Ihre Eingabe noch zu korrigieren.
- Der Regierungsrat ist auf die **Abstimmungsbeschwerde SH POWER Werkhof** zum Zusatzkredit nicht eingetreten. Dies infolge verpasster Frist. Auch inhaltlich hat er die Beschwerde abgewiesen.
- Bevor wir zu den Zuweisungen kommen, haben wir die **Anwesenheitskontrolle** durchzuführen. Gemäss § 12 Abs. 1 des kantonalen Reglements ist zu Beginn jeder Sitzung des Grossen Stadtrats eine Testabstimmung durchzuführen, die zugleich als Anwesenheitskontrolle dient. Sollten Sie feststellen, dass Sie nicht erfasst werden, melden Sie sich unverzüglich bei den Stimmzählenden. Bitte beachten Sie, dass Sie erst dann die Taste drücken, wenn der Countdown zu laufen beginnt. Sind die Stimmzählenden bereit? Dann beginnt die Abstimmung **JETZT**.

<i>Es sind 34 Ratsmitglieder anwesend.</i>
--

ZUWEISUNGSVORSCHLÄGE DES BÜROS:

Keine.

PROTOKOLL

Das Protokoll der Ratssitzung Nr. 14 vom 29. Oktober 2019 ist geschrieben, aber vom Büro noch nicht genehmigt worden. Somit können wir das Protokoll heute noch nicht genehmigen.

TRAKTANDENLISTE

Die Traktandenliste für die heutige Sitzung wurde dem Parlament rechtzeitig zugestellt und in den Medien publiziert.

Ratspräsident Hermann Schlatter (SVP)

"Martin Egger (FDP), Präsident der Spezialkommission "Entwicklung Kammgarnareal" hat mitgeteilt, dass er einen Antrag zur Traktandenliste stellen wolle. Darf ich Martin Egger (FDP) bitten."

Martin Egger (FDP)

"Am 1. November 2019 fand die erste Sitzung der Spezialkommission "Entwicklung Kammgarnareal" statt. Die Kommission hat nach intensiver Diskussion beschlossen, die Arbeit bis zur Behandlung meines Postulats "Variante "Abgabe im Baurecht Kammgarn Westflügel" nochmals prüfen" zu sistieren. Die Kommissionsmitglieder diskutierten ebenfalls eine dringliche Behandlung des Postulats, gemäss Art. 60 unserer Geschäftsordnung. Dies möchte ich jetzt im Namen der Mitglieder der Spezialkommission beantragen.

Ich stelle somit den Antrag auf Änderung der heutigen Traktandenliste. Ich bitte Sie, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, die Behandlung des Postulats "Variante "Abgabe im Baurecht Kammgarn Westflügel" nochmals prüfen" vom 2. Juli 2019 auf Position 1 der heutigen Traktandenliste zu setzen. Mit Ihrer Zustimmung könnte die Kommissionsarbeit wie geplant fortgesetzt werden. Ich bitte Sie als Kommissionspräsident um Ihre Unterstützung. Besten Dank."

Ratspräsident Hermann Schlatter (SVP)

"Gibt es weitere Wortmeldungen?"

Michael Mundt (SVP)

"Ich war in der Spezialkommission "Kammgarn" sozusagen an vorderster Front mit dabei, als es um die Thematik des noch nicht behandelten Postulats von Martin Egger (FDP) bezüglich Baurechtsabgabe ging.

Den Entscheid, die Kommission so lange zu sistieren bis das Postulat im Rat behandelt worden ist, macht aus meiner Sicht Sinn. Warum dies allerdings nicht längst geschehen ist, das frage ich mich schon.

Stadtpräsident Peter Neukomm hat sich während der Kommissionssitzung bereit erklärt, das Postulat von Martin Egger (FDP) heute, anlässlich dieser heutigen Sitzung, zu behandeln, wenn denn der entsprechende Antrag auf Änderung der Traktandenliste eine 2/3-Mehrheit finden sollte. Ein Vorgehen, welches ich an der Kommissionssitzung ebenfalls befürwortete.

Im Nachhinein jedoch fragte ich mich allerdings schon, weshalb dann Peter Neukomm dem Büro das Postulat nicht längst verhandlungsbereit gemeldet hat, wenn dieses doch soweit ist? Mir drängt sich hier der Verdacht auf, dass das Postulat gezielt hinausgezögert wurde, nur um die aktuelle Kammgarn-Vorlage vorab durchzubringen und dann im Nachhinein das Postulat sozusagen als belanglos abschreiben zu können, ohne dass die berechtigte Diskussion über die Baurechtsabgabe nochmals geführt wird.

Dieses Vorgehen finde ich demokratisch bedenklich, weshalb ich dem Antrag auf Änderung der Traktandenliste heute nicht zustimmen werde. Wenn das Postulat verhandlungsbereit ist, bitte ich den Stadtpräsidenten, dies dem Büro für eine ordentliche Traktandierung so mitzuteilen. Die Vorlage kann solange warten, insbesondere da aus IWC-Kreisen zu vernehmen ist, dass ja noch nicht einmal der Vertrag für die Zusammenarbeit bei der Tiefgarage unterzeichnet worden ist, was ja doch ein wesentlicher Teil der Vorlage darstellt.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit."

Nicole Herren (FDP)

"Die FDP/JFSH-Fraktion hat den Antrag der Spezialkommission "Entwicklung Kammgarn" zur dringlichen Behandlung des Postulats von Martin Egger (FDP) "Variante "Abgabe im Baurecht Kammgarn Westflügel" nochmals prüfen" intensiv diskutiert. Alle Mitglieder unserer Fraktion stehen geschlossen hinter einer raschen Entwicklung des Kammgarnareals.

Damit dies jedoch gelingt, muss den Stimmberechtigten ein ausdiskutiertes und breit abgestütztes Projekt vorgelegt werden. Dies ist aus unserer Sicht in der jetzigen Vorlage nicht der Fall. Die Anliegen der FDP/JFSH mit einer gemischten öffentlichen und wirtschaftlichen Nutzung, wie wir sie im Rahmen der vorhergegangenen Diskussionen vorgebracht haben, sind unserer Meinung nach nicht angemessen berücksichtigt. Falls bis zur Abstimmung vom Grossen Stadtrat und vom Stadtrat keine Anpassungen und Kompromisse in die jetzige Vorlage einfließen, werden wir das Vorhaben an der Urne nicht unterstützen können.

Wie wir aus verschiedenen Reaktionen – auch von Seiten des Stadtrats - bereits vernommen haben, sollen bei der Behandlung des Postulats von Martin Egger (FDP) "Variante "Abgabe im Baurecht Kammgarn Westflügel" nochmals prüfen" wieder die gleichen Argumente, wie schon bei der Behandlung des Postulats von Markus Leu (SVP) "Kammgarn Westflügel: Im Baurecht schnell entwickeln!" vorgebracht werden.

Mit diesem Vorgehen findet nach unserer Meinung jedoch keine ernsthafte Auseinandersetzung mit dem Thema und auch keine offene, transparente und sachliche Diskussion statt. Dieses Vorgehen können wir nicht unterstützen und schon gar nicht verstehen. Wenn sich die Gegebenheiten ändern, dann muss unserer Meinung nach die ganze Situation noch einmal ernsthaft geprüft werden und nicht bereits vorgefasste Meinungen und bereits vorgetragene Argumente und Stellungnahmen aus der Schublade hervorgeholt werden.

Damit der Stadtrat und die Fraktionen genügend Zeit haben, sich noch einmal vertieft mit diesem sehr wichtigen Thema "Entwicklung Kammgarnareal" auseinander zu

setzen, unterstützt darum ein Teil unserer Fraktion (sie werden wissen welcher!) den Antrag der Spezialkommission auf dringliche Behandlung nicht.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit."

René Schmidt (GLP)

"Die glp/Grüne/CVP/EVP-Fraktion unterstützt den Antrag von Martin Egger (FDP). Es ist wichtig, dass wir dieses Postulat heute behandeln, damit die Spezialkommission (SPK) die Vorlage des Stadtrats zur Entwicklung des Kammgarnareals weiter beraten kann. Wer diesem Antrag nicht zustimmt, blockiert mit Absicht die Stadtentwicklung in den Bereichen Wirtschaft, Bildung und Freizeit. Das ist verantwortungslos.

Noch ein Wort zur SVP und FDP, mindestens zu einige Personen dieser Parteien. Es wäre eine echte Heldentat, wenn ihr das Vorziehen eures eigenen Postulats verhindern wollt. Ich danke für die Unterstützung des Antrags von Martin Egger (FDP)."

Christian Ulmer (SP)

"Es ist schon interessant, wie Michael Mundt (SVP) hier argumentiert. Es ist nämlich genau umgekehrt. Die einzigen, die hier eine Diskussion verhindern und das Projekt verzögern wollen sind die SVP und Teile der FDP. Ich gehe davon aus, dass wir das heute besprechen können. Es wäre ein Affront, wenn man jetzt dieses Postulat zurückstellen würde. Wir müssen dieses heute hier besprechen.

Wir haben das Baurecht bereits behandelt und haben es damals klar zurückgewiesen. Jetzt machen wir dies erneut und dann können wir in die Beratungen gehen. Es braucht hier kein Update dieser Vorlage mehr und die Ausgangslage hat sich auch nicht verändert. Es geht jetzt den einen nur darum, dieses Projekt zu verzögern. Ich finde dies schade, wenn jetzt der Spiess einfach umgedreht wird. Es war in der Spezialkommission ein Zufallsmehr. Wir waren verhandlungsbereit und die Meinungen waren gebildet. Jetzt geht es schon in den Abstimmungskampf. Die Spezialkommission hat ihre Termine, diese sollten eingehalten werden und dann ziehen wir dieses Geschäft durch. Vielen Dank."

Stadtpräsident Peter Neukomm

"Ich weiss gar nicht, wie ich mich dazu äussern soll. Ich finde dieses "Kasperlitheater" ziemlich traurig. Die Spezialkommission (SPK) hat zur Vorlage "Entwicklung Kammgarnareal" an ihrer ersten Sitzung von 1. November 2019 beschlossen, die Beratungen bis zur Behandlung des Postulats von Martin Egger (FDP) "Variante "Abgabe im Baurecht Kammgarn Westflügel" nochmals prüfen" im Grossen Stadtrat, zu sistieren. Diesen Entscheid gilt es zu respektieren. Ich respektiere ihn. Wir sind in der Kommission übereingekommen, alle, auch Michael Mundt (SVP), dass der Vorstoss heute mit einer 2/3-Mehrheit an die Spitze der Traktandenliste gesetzt wird, damit wir nicht unnötig Zeit verlieren. Die weiteren Termine der SPK sind angesetzt. Der nächste soll noch diesen Monat, am 25. November 2019, stattfinden. Dann soll über das Eintreten entschieden werden. Die Fraktionen sind über diesen Fahrplan informiert worden.

Nun ist plötzlich alles wieder anders, weil Herr Michael Mundt (SVP) einen "Verdacht" geschöpft hat. Das ist spannend! Und sein Verdacht ist richtig! Natürlich ist es so.

Warum? Das werde ich später genau erläutern. Was mich sehr enttäuscht ist, dass wir hier offensichtlich keine Verlässlichkeit mehr haben in der Zusammenarbeit und auch keine Ehrlichkeit mehr. Es geht nicht mehr um ein konstruktives Miteinander, sondern es geht nur noch um Obstruktionen. So bringen wir leider unsere Stadt nicht vorwärts. Das ist eine Enttäuschung. Ich appelliere erneut an Sie, akzeptieren Sie doch auch einmal demokratisch gefällte Entscheide.

Vor wenigen Monaten wurde mir hier an dieser Stelle vorgeworfen, das war in der ersten Hälfte 2018, dass der Stadtrat zu wenig schnell vorwärts macht mit dieser Vorlage. Es müsse schneller gehen. Heute hat man es überhaupt nicht mehr eilig. Man will auf Verzögerung machen. Ich nehme das zur Kenntnis, finde das aber nicht wirklich gut.

Dass keine ernsthafte Auseinandersetzung mit den Argumenten für ein Baurecht stattgefunden hat, liebe Nicole Herren (FDP), stimmt so nicht. Ich verweise dich auf das Protokoll vom 3. Juli 2018. Dort siehst du eine einlässliche Auseinandersetzung des Stadtrats mit den Argumenten für eine Abgabe im Baurecht.

Nun aber noch zum Verdacht von Michael Mundt (SVP). Schauen Sie, wo kämen wir hin, wenn der Grosse Stadtrat Grundsatzentscheide fällt, der Stadtrat hält sich an diese, bringt eine Vorlage und dann gibt es Parlamentarier, die nicht damit leben können, dass der Grundsatzentscheid einmal so gefällt worden ist. Diese bringen dann erneut einen Vorstoss und sagen, der Stadtrat hat gemäss Auftrag des Parlaments weitergearbeitet. Wir bringen jetzt wieder einen Vorstoss und so können wir alles wieder zum Stoppen bringen. Da geht es um Verlässlichkeit. Wenn Sie uns einen Auftrag erteilen, dann arbeiten wir entsprechend diesem Auftrag. Das haben wir hier gemacht. Der Entscheid des Grossen Stadtrats am 3. Juli 2018 war, dass sie den Kammgarn Westflügel nicht im Baurecht abgeben wollen. Wir haben dies zur Kenntnis genommen und diesen Entscheid respektiert. Wir konnten diesen auch nachvollziehen, weil er unserer Meinung nach richtig ist. Daraufhin kam unsere Vorlage. Unsere Vorlage entspricht genau dem, dass wir einen möglichst hohen Mehrwert für die Bevölkerung mit diesem gemischten Nutzungslayout schaffen möchten, zusammen mit unseren Partnern.

Wenn das hier in diesem Rat einreisst, dass wenn der Stadtrat Vorlagen bringt und während der Behandlung dieser Vorlagen immer wieder Vorstösse kommen, dass man diese Vorlage doch nicht behandeln dürfe, dann werden wir irgendwann nicht mehr handlungsfähig sein. Sie können dies schon so machen, aber leider bringen wir unsere Stadt so nicht vorwärts.

Ich bitte Sie, lassen Sie uns dieses Postulat behandeln, auch wenn wir die gleiche Idee zum gleichen Anstoss schon einmal behandelt haben im Jahr 2018. Wir werden Ihnen sagen, warum wir nach wie vor der Meinung sind, dass es sinnvoll ist, dass die Stadt dieses Areal selber entwickelt. Danach können Sie entscheiden.

Ich bitte Sie, lassen Sie uns dieses Postulat traktandieren. Das wäre sinnvoll und verlässlich, wenn dies in der Kommission beschlossen wird, dass man dann auch heute dazu steht. Es gibt keine neuen Erkenntnisse, die dies in Fragen stellen könnten. Es ist wichtig, dass wir an der Vorlage weiterarbeiten können. Dann können wir anschliessend über die Vorlage diskutieren. Alles andere ist Zeitverzögerung. Besten Dank."

Ratspräsident Hermann Schlatter (SVP)

"Gemäss Art. 35 der Geschäftsordnung (GO) braucht es für die Abänderung der Traktandenliste eine 2/3-Mehrheit.

Bei 34 anwesenden Ratsmitgliedern beträgt die 2/3-Mehrheit 23 Ratsmitglieder.

Wir kommen nun zur Abstimmung.

Der Antrag erhielt 20 Stimmen, damit wurde die 2/3-Mehrheit nicht erreicht. Damit bleibt die Traktandenliste so bestehen, wie sie publiziert wurde.

Damit kommen wir zu Traktandum 1."

**Traktandum 1 Postulat René Schmidt (GLP) vom 19. März 2019:
Verkehrsbeschränkung für Motorfahrzeuge auf der
Kistenpass-Strasse**

René Schmidt (GLP)**Begründung**

"Gerne ergänze ich die Begründung des Postulats "Verkehrsbeschränkung für Motorfahrzeuge auf der Kistenpass-Strasse". Dieses Postulat ist ein politischer Gassenhauer. Inhaltlich gleiche Vorstösse wurden bereits 1985 und 2010 für erheblich erklärt. Zudem habe ich 2016 eine Kleine Anfrage eingereicht. Die Umsetzung der Postulate ist aus verschiedenen Gründen nicht erfolgt. Immerhin stellte der Stadtrat in der Antwort auf die Kleine Anfrage in Aussicht, die Situation des Kistenpasses nach Eröffnung des Galgenbucktunnels neu zu beurteilen. Das heisst, die zeitliche Richtigkeit des Vorstosses ist perfekt, da innert Monatsfrist der Galgenbuckeltunnel zwischen der Enge und Schaffhausen eröffnet wird.

Wie Sie wissen, führen die Anfahrtswege zum Kistenpass, sowohl in der Stadt als auch in Beringen, durch belebte Wohnquartiere. Ebenfalls durchquert der Kistenpass ein wichtiges Naherholungs- und Naturgebiet. Er befindet sich vollumfänglich im sogenannten "Engeren Randenschutzgebiet (ERS)" des BLN-Objekts Randen, für welches besondere Landschafts- und Naturschutzvorschriften bestehen und insbesondere der Belagseinbau bei Strassen eingeschränkt wird. Sodann liegt der Kistenpass in einem Amphibien-Wandergebiet, weshalb im Frühling jeweils ein dreimonatiges Nachtfahrverbot angeordnet wird. Zudem handelt es sich um einen beliebten Wanderweg. Diese Gesichtspunkte müssen bei der Prüfung von Verkehrseinschränkungen nach Art. 12 Strassenverkehrsgesetz (STRG) in die erforderliche Interessenabwägung einfließen.

Sowohl die Landwirte als auch viele Anwohner der Breite beklagen in den letzten Jahren eine Zunahme des Verkehrs über den Kistenpass. Meine subjektive Wahrnehmung bestätigt diese Tatsache. Mir ist aber auch klar, dass ein Grossteil des Verkehrs sogenannte "hausgemacht" ist. Das Eschheimertal mit seinem naturnahen Umfeld lockt als Naherholungsgebiet zahlreiche Freizeitsuchende und Hundebesitzer an.

Ich nehme an, unsere Baureferentin wird Ihnen die politische Geschichte der letzten Jahre rund um den Kistenpass aufzeigen. Ich muss auch annehmen, dass nicht überall mit Begeisterung auf eine allfällige Sperrung reagiert würde. Eher kritisch dürften

Personen reagieren, die in den Beringer Anwohnerquartieren wohnen und die die schnelle Verbindung in die Stadt benutzen. Zur Situation des Restaurants Beringer Randenturm und Eschheimertal: Für mich ist klar, dass eine Sperrung die Zufahrt zu den beiden bekannten und geschätzten Restaurants nicht behindern darf. Es sind kleine Juwelen, die sowohl von Wanderern, Bikern als auch von Personen besucht werden, die nicht so gut zu Fuss sind und daher das Auto brauchen. Aus diesem Grund ist es für mich selbstverständlich, dass die Zufahrt auch weiterhin von Schaffhausen wie auch von Beringen gewährleistet wird.

Gestatten Sie mir noch kurz ein paar Ausführungen zum Kistenpass. Der Wegabschnitt hat eine Länge von rund 750 Metern. Er ist praktisch auf der ganzen Länge mit einem oft löchrigen Grien-Belag versehen. Im Sommer wird dieser Grien-Belag jeweils zur Staubwüste. Der Staub wird massiv aufgewirbelt und bedeckt auch die Felder links und rechts.

Rund 450 Meter davon liegen auf städtischer Gemarkung, ungefähr 300 Meter auf der Gemarkung der Gemeinde Beringen. Der offizielle Name dieses Verbindungswegs ist Färberwieslistrasse. Soweit der Weg auf städtischer Gemarkung liegt, befindet er sich im Eigentum der direkt angrenzenden Parzellen beziehungsweise deren jeweiligen Eigentümer. Dies sind insgesamt acht Parzellen, welche sich den Besitz als Güterweg mit öffentlichem Charakter teilen. Die Stadt ist weder Eigentümerin des Weges noch hat sie über eine Anschlussparzelle einen subjektiv dinglichen Anspruch. Auf Beringer Gemarkung befindet sich der Weg im Eigentum der Güterkooperation Beringen. Somit gilt der Abschnitt auf Stadtgebiet als Privatstrasse. Trotzdem wird der Unterhalt des Kistenpasses auf Stadtgemarkung, einer alten Tradition entsprechend, durch das Tiefbauamt Schaffhausen ausgeführt. Für den motorisierten Individualverkehr ist der Kistenpass herausfordernd, da ein Kreuzen mit Personenwagen nur mit Ausweichen in den Strassengraben möglich ist. Die Geschwindigkeit wurde auf 30 km/h beschränkt. Die Einhaltung der Geschwindigkeitslimite wird aber selten respektiert und ab und zu kontrolliert. Ich denke, da werden immer wieder saftige Bussen fällig.

Mit dem Wunsch, keine autopolitische Grundsatzdiskussion in diesem Rat zu führen, hoffe ich, dass Sie dem Vorstoss zustimmen werden. Vielen Dank."

SR Dr. Katrin Bernath

Stellungnahme Stadtrat

"Gerne nehme ich im Namen des Stadtrats Stellung zum Postulat von René Schmidt (GLP).

Ausgangslage

Die Route über den "Kistenpass" führt ab Schaffhausen von der "Hohlenbaumstrasse" über die "Randenstrasse" - "Lahnstrasse" - "Wolfsbuckstrasse" - "Kistenpass" - "Färberwisli" nach Beringen. Die maximal erlaubte Geschwindigkeit von 30 km/h ist auf Seite Schaffhausen und Seite Beringen signalisiert und mit wiederholten Signalen angezeigt. Über diese Route führt aus Richtung Schaffhausen auch die Zufahrt zu den signalisierten Parkplätzen auf dem "Wolfsbuck", zum "Beringer Randenturm" und zum "Eschheimertal".

Das ganze Gebiet in diesem Bereich liegt teilweise im Naturschutzgebiet und es ist ein Ausflugsziel als regionales sowie überregionales Naherholungsgebiet. Das ganze Gebiet wird zum Spazieren und Wandern rege benützt. Zudem ist im "Eschheimertal" ein rollstuhlgängiger Weg angelegt.

Jeweils im Frühling, während der Froschwanderungen zu den Laichplätzen, wird die Überfahrt über den "Kistenpass" in beide Richtungen gesperrt. Die Zufahrten aus Richtung Schaffhausen zum "Beringer-Randenturm" und "Eschheimertal" sowie zu den signalisierten Parkplätzen sind gestattet. Aus Richtung Beringen ist die Zufahrt zum Parkplatz "Färberwisli" und zum "Beringer-Randenturm" ebenfalls gewährt. Die entsprechende Signalisation wird jeweils auf Seite Schaffhausen und Seite Beringen erstellt.

Das ab Höhe "Wolfsbuck" bis zum "Färberwisli" führende Strassenstück ist eine Kiesstrasse. Dies führt bei trockenen Verhältnissen zu Staubwolken, welche die angrenzenden Felder und Äcker mit Strassenstaub bedecken. Die Belastung des Belags durch den Verkehr führt insbesondere bei nassem Wetter zu Schäden und die Fahrbahn muss regelmässig unterhalten werden.

Rückblick

Der Grosse Stadtrat hat den Stadtrat am 7. September 2010 beauftragt, den "Kistenpass" zu sperren, um das Breitequartier vom Schleichverkehr aus dem "Klettgau" zu entlasten (Motion Martin Roost vom 11. Mai 2010). Mit Verkehrsanordnung der Verwaltungspolizei vom 4. Juli 2011 wurde die Überfahrt über den "Kistenpass" zwischen Schaffhausen und Beringen dauernd gesperrt und mit Fahrverbot signalisiert. Die Zufahrten aus Richtung Schaffhausen zu den signalisierten Parkplätzen auf dem "Wolfsbuck" und zum "Eschheimertal" sowie zum "Beringer Randenturm" sollten gestattet bleiben. Aus Richtung Beringen sollte die Zufahrt zu den Parkplätzen "Färberwisli" und "Randenturm" ebenfalls erlaubt sein. Beringen erliess parallel ebenfalls ein Fahrverbot für diese Strecke.

In der Folge wurden beide Fahrverbote erfolgreich vor dem Regierungsrat angefochten. Die Stadt entschied sich, den regierungsrätlichen Entscheid wegen Verletzung der Gemeindeautonomie anzufechten. Insbesondere machte der Stadtrat geltend, dass der "Kistenpass" selbst im kantonalen Strassenrichtplan vom 17. Juni 1996 als Wanderweg aufgeführt ist. Damit würden für Einschränkungen des Durchgangsverkehrs naturgemäss nicht die gleich hohen Voraussetzungen wie bei Strassen gelten, die primär für den motorisierten Verkehr bestimmt sind.

Das Obergericht wies mit Urteil vom 11. April 2014 den Entscheid zurück an den Regierungsrat mit dem Auftrag, weitere Abklärungen zu treffen und hielt unter anderem fest, unter welchen Voraussetzungen der Kanton befugt ist, die Sperrung des "Kistenpasses" zu untersagen. Insbesondere müsse eine Interessenabwägung nach Art. 12 des Strassengesetzes vorgenommen werden. Zudem müssen die aufgrund von Art. 14 des Fuss- und Wanderweggesetz beschwerdeberechtigten ideellen Organisationen angehört werden.

Das Baudepartement des Kantons Schaffhausen unterbreitete dem Stadtrat, den Ansätzen des obergerichtlichen Urteils folgend, einen Vorschlag für die Offenhaltung des "Kistenpasses" mit Verlegung der Wanderwegroute und einer Abgeltung des Unterhalts. Angesichts dieser Rechtslage schloss der Stadtrat mit dem Baudepartement eine entsprechende Vereinbarung zur Beendigung der Streitigkeit ab. Darin wurde festgehalten, dass der Kistenpass als kommunaler Verkehrsweg erhalten bleibt, die Stadt für den Unterhalt nach ihrem Ermessen zuständig ist und der Kanton einen jährlichen pauschalen Beitrag von 2'000 Franken an den Unterhalt leistet. Damit wurde das Verfahren per Saldo aller Ansprüche erledigt. Nachdem die Verlegung des

Wanderwegs über den "Kistenpass" in die Wege geleitet wurde und die betroffenen Gemeinden nicht mehr auf eine dauernde Sperrung des "Kistenpasses" bestanden, hat der Regierungsrat die Verkehrsbeschränkung im März 2016 aufgehoben.

Mit Datum vom 23. Februar 2016 hat sich Grossstadtrat René Schmidt (GLP) in einer Kleine Anfrage beim Stadtrat erkundigt, wie der Stadtrat die Situation beim Kistenpass beurteilt. In seiner Antwort vom 5. Juli 2016 hat der Stadtrat die rechtliche Situation und die Vereinbarung mit dem Kanton erläutert. Zudem hat der Stadtrat festgehalten, dass die Situation des "Kistenpasses" nach Eröffnung des "Galgenbucktunnels" neu zu beurteilen sei. Es sei mit einer Entlastung der Strecke vom motorisierten Verkehr zu rechnen. Dank der Verlegung des Wanderwegs sei die Situation entschärft worden.

Aktuelle Situation

Mit dem Postulat wird der Stadtrat gebeten, die Verkehrsbeschränkung beziehungsweise Sperrung der "Kistenpass-Strasse" zu prüfen und die Umsetzung mit der Eröffnung des "Galgenbucktunnels" zu koordinieren. Eine mögliche Verkehrsbeschränkung wäre ein Nachtfahrverbot.

Wird eine Verkehrsbeschränkung oder Sperrung in Betracht gezogen, sind die Vor- und Nachteile in einer Interessenabwägung in Absprache mit der Gemeinde Beringen und mit dem Kanton erneut zu prüfen. Auch der Quartierverein Breite soll einbezogen werden, da das Anliegen bereits in der "Zukunftswerkstatt Breite" formuliert wurde.

Die Situation zum Jahr 2011 hat sich insoweit verändert, als dass der Wanderweg verlegt wurde. Mit der Eröffnung des "Galgenbucktunnels" ändert sich die Situation dahingehend, dass eine zusätzliche direkte Verbindung auf der Verkehrsachse zwischen Schaffhausen und dem Klettgau zur Verfügung steht.

Eine entscheidende Frage ist, wie sich das Verkehrsaufkommen nach der Eröffnung des "Galgenbucktunnels" entwickeln wird. In den vergangenen Jahren wurde ein Anstieg verzeichnet, wobei die früheren Zählungen nur an der Lahnstrasse erfolgten. Das heisst, in den rund 1'000 Fahrzeugen täglich, die in einer aktuellen Messung durchgeführt wurden, sind auch die Fahrten inbegriffen, die nur zu den Parkplätzen und nicht über den Kistenpass gehen. Rund ein Fünftel davon sind Zweiräder, das heisst Velos und Motorfahräder. Eine aktuelle Verkehrszählung auf dem Kistenpass liegt vor und diese zeigt durchschnittlich rund 600 Fahrzeuge pro Tag, der Anteil Zweiräder liegt nur bei 7 Prozent. An den Werktagen ist das Verkehrsaufkommen höher als am Wochenende, die Spitzen sind beim Abendverkehr.

Damit verlässliche Grundlagen für eine Neubeurteilung vorliegen, werden nach der Öffnung des "Galgenbucktunnels" weitere Verkehrszählungen vorgenommen.

In Abhängigkeit des Verkehrsaufkommens sind die Auswirkungen des motorisierten Verkehrs auf das Quartier und auf die Natur zu beurteilen. Die Vorteile einer direkten Verbindung über diese Route sind gegenüber den Nachteilen für das Quartier, die Erholungssuchenden und die Natur abzuwägen. Weitere Kriterien sind die Verkehrssituation im Quartier unter anderem bei der Kreuzung Hohlenbaumstrasse/Randenstrasse und der Aufwand für den Unterhalt.

Wie bereits in der Stellungnahme zur Kleinen Anfrage im Jahr 2016 festgehalten, ist der Stadtrat bereit, die Situation nach der Eröffnung des "Galgenbucktunnels" neu zu beurteilen. Dazu sollen die Entwicklung im ersten Betriebsjahr beobachtet und die

Auswirkungen wie oben beschrieben beurteilt werden. Auf diesen Grundlagen können Varianten zum zukünftigen Verkehrsregime über den Kistenpass ergebnisoffen geprüft werden.

Entsprechend ist der Stadtrat bereit, den mit dem Postulat geforderten Prüfauftrag entgegen zu nehmen."

Stephan P. Schlatter (FDP)

FDP/JFSH-Fraktionserklärung

"Ich darf Ihnen die Meinung der Freisinnigen und Jungfreisinnigen näherbringen.

Das Postulat kommt viel zu früh. Bevor wir schon wieder neue Verbote aussprechen, sollten wir erst einmal die Auswirkungen des Galgenbucktunnels abwarten.

Dass die Anwohner der Lahnstrasse, an der auch der Postulant wohnt, diesen Verkehr nicht mögen, ist klar. Man bedenke aber immer, dass die Strasse und der Verkehr zuerst da waren und man dies halt vor einem Umzug erkennen sollte.

Die Strasse über den Kistenpass ist aber auch gar nicht attraktiv. Ich habe das in Vorbereitung zu unserer Fraktionssitzung selber getestet und ein "Wettrennen" gegen meine Frau veranstaltet. Ich über den Kistenpass und meine Frau über die Enge nach Beringen und zurück. Ergebnis: Meine Frau schlug mich um Längen und sie fährt ganz sicher nicht schneller als ich. Und das im dichten Abendverkehr. Und nein, ich bin nicht unnötig in der Gegend herumgefahren, denn mein Auto musste sowieso zum Service nach Beringen. Von wegen grün und so.

Es ist also kein Zeitgewinn, zudem strapaziert man die Stossdämpfer und staubig wird man auch. Das ist ja aber gut so, denn dann fahren eben nur diejenigen Leute über den Kistenpass, die das ganz bewusst wollen.

Wir dürfen nicht vergessen, dass ein sehr grosser Anteil am Verkehr auf der Lahnstrasse durch Wanderer, Hündeler, Jogger (man fährt ja mit dem Auto zum Joggen) und so weiter gemacht wird. Weiter würde uns interessieren, wie die Zufahrt zu den Restaurants Beringer Randenturm und Eschheimertal weiterhin möglich bleiben soll? Und wie soll man dann kontrollieren, ob nicht jemand doch noch weiterfährt? Wollen wir hier Betriebe ruinieren, denn das ist nicht ganz einfach, wenn die Fahrt auf dieser Strasse verboten ist, aber man doch zufahren darf zu den Restaurants. Das hindert die Gäste oft.

Was uns nun aber wirklich ärgert, ist diese unmögliche Verbotspolitik unter grünem Deckmantel. Umweltschutz und Ruhe für einige wenige sollen hinhalten, um ganz vielen das Leben schwer zu machen. Das geht in unseren Augen ganz und gar nicht und aus diesem Grund lehnen wir das Postulat ab. Vielen Dank."

Matthias Frick (AL)

AL-Fraktionserklärung

"Vorausschicken möchte ich einen Beitrag zur autopolitischen Grundsatzdiskussion. Die Alternative Liste sieht die Rolle des Autos als Verkehrsmittel der Massen kritisch. Der Hauptgrund dafür ist augenfällig. Nämlich die Umweltproblematik aufgrund überkommener Antriebssysteme, die mit fossilen Energien betrieben werden, die Ineffizienz des Verbrennungsmotors an sich mit einem Wirkungsgrad von rund 25 %, die Ineffizienz bezüglich des bewegten Gesamtgewichts im Vergleich zum eigentlich

zu transportierenden Gewicht, der immense Rollwiderstand eines Pneu auf der Strasse im Vergleich zum eisernen Rad auf Schienen. Andererseits der Energieaufwand bei Produktion, die Lärmemissionen im Betrieb und der Platzbedarf all dieser Stehzeuge, denn Autos sind nur einen geringen Teil ihrer Einsatzzeit wirklich Fahrzeuge. Ganz zu schweigen von den verheerenden Auswirkungen auf unsere Siedlungsstrukturen, welche das Auto und die individuelle Massenmotorisierung mit sich gebracht hat. Ein Teil dieser Probleme wird in naher Zukunft Geschichte sein, aber nicht alle.

Wir, als Partei, stehen für eine Verkehrswende ein, die mit geeigneten Massnahmen endlich einzuleiten ist. Gleichzeitig sind wir uns aber bewusst, dass das Auto ein fester Bestandteil dieser unserer Welt ist, der nicht verschwinden wird und auch nicht zum Verschwinden gebracht werden kann. Nur schon, weil es Anwendungen gibt, für die das Auto das richtige Verkehrsmittel ist.

Es gilt also Rahmenbedingungen zu entwerfen und in Regelungen zu giessen, welche das Gesamtsystem "Verkehr" in die richtige Richtung beeinflussen. Der Modalsplit muss zu Ungunsten des Autos verändert werden, die schädlichen Auswirkungen, wie Umweltzerstörung und Lärmbelastung müssen eingedämmt werden. Die Massnahmen dafür aber haben – wie jeder Eingriff in die Entscheidungsfreiheiten der Menschen – sachgerecht und verhältnismässig zu sein.

Wir haben uns gefragt, was ist das Ziel dieses Vorstosses? Oder woher kommt die Motivation, diesen einzureichen? Dass der Postulant Vorstandsmitglied oder ehemaliges Vorstandsmitglied des Quartiervereins Breite ist, kommt wohl nicht von ungefähr.

In einer Gesamtbetrachtung der Thematik "Verkehr" ist der Kistenpass weniger als ein Nebenschauplatz. Er spielt rein gar keine Rolle. Dieser Vorstoss ist der Vorstoss eines Interessenvertreters des Quartiervereins Breite oder wohl noch enger gefasst, der Anwohner der Lahnstrasse. Das ist ein durchaus legitimer Vorstoss.

Ich habe mich bei Stadträtin Dr. Katrin Bernath über die Ergebnisse der Verkehrszählung an der Lahnstrasse respektive beim Kistenpass informiert. Ich muss zugeben, mich haben die Zahlen überrascht. Vor allem die Zahlen zu den eigentlichen Kistenpassquerungen. Ich hatte aus einer kantonsrätlichen Sitzung von vor etwa zehn Jahren wesentlich tiefere Zahlen in Erinnerung. Sie müssen in den vergangenen Jahren wohl angestiegen sein.

Aber nicht so weit angestiegen, dass man in Aktivismus verfallen müsste. 600 Fahrzeuge pro Tag, das sind bei circa 18 Stunden Nicht-Schlafenszeit, etwa gut 30 Autos pro Stunde, das heisst alle zwei Minuten eines. Es wird meines Erachtens hier ein Problem hochgespielt, das nicht wirklich ernst ist.

Damit sage ich nicht, dass die Wanderer auf der Schaffhauser Seite des Kistenpasses oder die Anwohner beim Quartier unterhalb des Griesbachs nicht von Verkehr betroffen sind. Sie sind aber wahrscheinlich nicht ganz so arg betroffen, wie die Anwohner der Stokarbergstrasse. Dort aber hat man den Partikularinteressen der Anwohner erst kürzlich eine Absage erteilt. Ich bin zudem der Ansicht, dass, wer Auto fährt, bis zu einem gewissen Grad auch Autoverkehr ertragen soll. Erst recht, wenn er meint, im Grünen wohnen zu müssen. Diese Grenze ist mit einem Auto jede zweite Minute noch nicht erreicht. Das ist meine persönliche Meinung.

Eine Sperrung des Kistenpasses, in der Art wie es sich der Postulant vorstellt, wird die hier bereits erwähnten Probleme nicht lösen, da weiterhin Fahrzeuge über die Kiesstrasse fahren werden. Der Verkehr, der tatsächlich besteht, kommt nicht einfach nur vom Durchgangsverkehr. Das weisst auch du, René Schmidt (GLP). Du hast es hier erwähnt.

Wenn man ernsthaft etwas unternehmen will gegen die Verkehrsbelastung am Schaffhauser Zugang zum Kistenpass, dann muss ein Fahrverbot erlassen werden, das ausser der Landwirtschaft und dem Forst eben auch all die Hündeler trifft, die dort oben ihre Hunde versäubern. Und dieses Ansinnen müsste man so auch öffentlich kommunizieren. Aber wollen Sie ernsthaft gegen die Hündeler vorgehen? Ich habe zwar nichts übrig für Leute, die in dicht besiedeltem Gebiet Hunde halten und dann mit dem Auto ins Grüne fahren um mit ihren Tieren spazieren zu gehen. Aber ich sehe auch diesbezüglich das Problem nicht als derart arg, dass sich die Politik darum kümmern müsste.

Wenn die Überweisung dieses Postulats als Auftrag an den Stadtrat verstanden wird, jetzt endlich diese Sperrung des Kistenpasses durchzusetzen, dann empfehlen wir die Nichtüberweisung, da eine Sperrung aus heutiger Optik nicht verhältnismässig wäre.

Es gäbe andere Baustellen in der Verkehrspolitik, nicht in der Quartierpolitik, wo Handeln dringlich wäre. Es gäbe in dieser Stadt Strassen, die aufgrund der Lärmemissionen vorher gesperrt werden müssten, bei denen im Gesamtkontext der Verkehrspolitik eine viel höhere Dringlichkeit besteht, ein Fahrverbot zu erlassen, weil das fehlende Vorhandensein eines solchen Verbots direkt zusätzlichen Verkehr generiert.

Wenn der Auftrag des Postulats aber heisst: Genau beobachten, was im Zuge der Eröffnung des Galgenbucktunnels mit den Verkehrszahlen am Kistenpass passiert und in - sagen wir zwei Jahren - nach dieser Eröffnung wir erneut darüber diskutieren, dann sind wir für eine Überweisung des Postulats."

Stephan Leu (SVP)

SVP/JSVP/EDU-Fraktionserklärung

"Es freut mich, Ihnen die Fraktionsmeinung der SVP/JSVP/EDU-Fraktion vorzutragen.

Dieses Postulat haben wir an der letzten Fraktionssitzung kurz und intensiv besprochen, da wir uns alle rasch einig waren.

Dass der Kistenpass nach starken Regenfällen schnell ausgewaschen ist, hat überhaupt nichts mit dem Verkehr zu tun, sondern mit dem fehlenden Quergefälle der Strasse. Dies hat zur Folge, dass das Wasser nicht abfliessen kann und somit wird der Grienbelag auf den Flachstellen aufgeweicht. Wenn nun der Forst- und Landwirtschaftsverkehr mit seinen schweren Geräten über diese aufgeweichten Strassenstellen fährt, entstehen Schlaglöcher. Die wenigen Autos, die den Kistenpass benutzen, richten kaum Schäden an. Zudem glauben wir nicht, dass bei schlechtem Wetter viele Autofahrer über den Kistenpass fahren, da sie sonst ihr Auto erheblich verschmutzen.

Dieses Postulat wurde nach unserer Auffassung lediglich zum Wohl der eigenen Wohnlage von Herrn René Schmidt (GLP) eingereicht. Wie Sie ja alle wissen, wohnt

René Schmidt (GLP) an der Lahnstrasse, der Auffahrt zum Kistenpass. Der hauptsächliche Verkehr an der Lahnstrasse geht vermutlich nicht nach Beringen über den Kistenpass, sondern ist hausgemacht, nämlich Anwohner- oder Ausflugsverkehr ins Eschheimertal.

Mir selber käme es nie in den Sinn, über den Kistenpass zu fahren, wenn ich von Hemmental nach Beringen möchte. Mit der Fahrt über den Kistenpass spart man überhaupt keine Fahrzeit ein.

Mit der geplanten Eröffnung des Galgenbucktunnels am 6. Dezember 2019 wird die ganze Situation noch mehr entlastet, so dass der Verkehr über den Kistenpass wohl weiter abnehmen wird. Daher sehen wir nicht ein, warum dieser für den motorisierten Verkehr eingeschränkt respektive gesperrt werden soll. Wir meinen, das ist reine Sankt-Florian-Politik von Grossstadtrat René Schmidt (GLP).

Mit diesem Postulat zeigt es sich einmal mehr, dass die Grünen den Autofahrer schikanieren wollen. Wir lehnen dieses Postulat einstimmig ab und bitten Sie, dies ebenfalls zu tun. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit."

Monika Lacher (SP)

SP/JUSO-Fraktionserklärung

"Gerne teile ich Ihnen die Meinung der SP/JUSO-Fraktion mit.

Das vorliegende Postulat zeigt exemplarisch auf, dass in der städtischen Agglomeration oft ein Interessenskonflikt zwischen Verkehrsaufkommen, Artenschutz und Erhalt von Naherholungsgebieten besteht. Auch auf dem Kistenpass ist dieser Konflikt offensichtlich.

Die meisten von uns kennen diese oder ähnliche Situationen: Wir sind am Wandern, ein Auto naht, wir springen auf die Seite, mühsam überholt uns das Fahrzeug, wir sind danach vollgespritzt mit Schlamm, Wasser oder Staub. Dieses Szenario ist auf der Kistenpassstrasse keine Seltenheit und für die zahlreichen Menschen, welche sich in diesem einmaligen stadtnahen Naherholungsgebiet aufhalten, eine massive Einschränkung.

Der motorisierte Verkehr auf dem Kistenpass steht aber nicht nur im Konflikt mit der Naherholungsfunktion des Eschheimertals. Auch für die Bewohnerinnen und Bewohner des Breitequartiers ist er immer wieder Stein des Anstosses.

Zwar bringen die Beringer Bewohnerinnen und Bewohner immer wieder ihren teilweise berechtigten Wunsch ein, auf dieser für sie viel kürzeren Strecke in die Stadt fahren zu können. Für das Breitequartier bringt dieser Schleichverkehr aber vor allem Lärm und Abgase.

Glücklicherweise wird die Schleichverkehrproblematik mit der Eröffnung des Galgenbucktunnels behoben. Die Stadt Schaffhausen und der Klettgau werden näher zusammenrücken. Diese Tatsache muss unbedingt in die Entscheidung im Umgang mit dem motorisierten Verkehr auf dem Kistenpass einbezogen werden.

Wir sind davon überzeugt, dass zukünftig den Beringern und auch den Schaffhausern der Weg durch den Galgenbuckunnel zugemutet werden kann. Immerhin gelangt man sehr schnell entweder in die Stadt oder nach Beringen. Natürlich sollte die Strasse

während der Amphibienwanderung vollständig gesperrt bleiben.

In einer Interessensabwägung ist unsere Fraktion zum Schluss gekommen, dass es nötig ist, im Escheimental zukünftig den Erholungsuchenden und den Tieren den Vortritt zu lassen. Deshalb werden wir das Postulat geschlossen überweisen."

René Schmidt (GLP)

glp/Grüne/CVP/EVP-Fraktionserklärung

"Nun wissen Sie alle, wo ich wohne. Ich darf aber auch verraten, dass es nicht mein Impuls war, sondern von verschiedenen Leuten, die ich kenne. Ich wohne schon lange dort und lebe mit der aktuellen Situation. So wie es ist, ist es tragbar. Es geht hier nicht um eine autopolitische Diskussion. Es geht einmal mehr um Naturschutzgebiete, um Wanderer und um den Erholungsraum. Darauf ist niemand eingegangen. Alle haben mit dem Auto argumentiert. Das ist eigentlich falsch.

Das Postulat verlangt, dass der motorisierte Verkehr im Escheimental wirksam eingeschränkt wird. Einerseits zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebiets und andererseits auch zum Schutz der Wohnquartiere an beiden Enden der überflüssigen Überfahrt. Das habe ich an verschiedenen Orten gehört.

Was zum Schutz von Kröten und anderen Amphibien und deren Nachwuchspflege während einiger Wochen im Jahr problemlos möglich ist, die vollständige Schliessung des Kistenpasses nachts, muss doch zum Schutz der ruhesuchenden Menschen während der übrigen Zeiten ebenfalls möglich sein.

Der Kistenpass verläuft durch eine Landwirtschaftszone. Wir haben gehört, Verbote sind schwierig einzuhalten. Das hat auch der FDP-Sprecher angetönt. Meine Damen und Herren, wenn Sie durch den Wald spazieren, dann sehen Sie überall diese Verbotstafeln. Diese Verbotstafeln werden eingehalten. Es steht auf den Waldstrassen nicht an jeder Ecke ein Polizist mit dem Blöckli oder irgendeine Kontrolle, sondern wenn etwas verboten ist, dann ist es verboten. Dann halten wir uns daran. Wenn es nicht eingehalten wird, müssen natürlich Kontrollen sein. Das ist mir schon klar.

Im Bereich des Escheimerweiher, auf einer Länge von rund 125 Metern, tangiert der Kistenpass auch eine Naturschutzzone. Zudem sind davon unmittelbar auch zwei Amphibienlaichbiotope von nationaler Bedeutung betroffen, da wichtige Amphibienlaichzüge den Kistenpass queren. Für das Gebiet Escheimental und Griesbach wurde von der Stadt in Zusammenarbeit mit den betroffenen Landwirten zudem ein Vernetzungsprojekt gestartet, um auch die vorhandenen seltenen Brutvogelarten zu schonen und die Lebensräume zu verbessern.

Eigentlich wäre der Kistenpass ein Rad- und Wanderweg. Weil der Autoverkehr massiv zugenommen hat, fühlen sich Velofahrer und Wanderer zunehmend gestört. Auch das Schaffhauser Obergericht hat vor einigen Jahren festgestellt, dass es *"möglicherweise" zu viel Verkehr hat.*

Eine generelle oder teilzeitliche Sperrung des Kistenpasses mit einem Fahrverbot für Personenwagen und Motorräder ist meiner Meinung nach möglich und kann kostengünstig ausgeführt werden. Ein Fahrverbot für Lastwagen existiert bereits. Es sind einzig die entsprechenden Signale jeweils am Anfang und Ende der Strecke anzubringen. Das ist nur die Strecke auf der Höhe, wo die Privatstrasse beginnt oder anders gesagt, die Schotterstrasse.

Bei der Signalisierung ist eine Lösung vorzusehen, welche den Zugang zu den beiden Restaurants von beiden Seiten zulässt, ebenso weiterhin zugelassen ist natürlich auch der forst- und landwirtschaftliche Verkehr.

Nach der Öffnung des Galgenbucktunnels ist es nun Zeit, eine richtungsweisende Verkehrsbeschränkung zu prüfen und angemessen umzusetzen.

Die glp/Grüne/CVP/EVP-Fraktion wird das Postulat einstimmig erheblich erklären."

Urs Tanner (SP)

Votum

"Unser Kollege René Schmidt (GLP) ist wirklich ein sehr sanfter "Grüner". Das darf ich als Ex-Präsident von "Schaffhausen autofrei" und sehr alter grün-roter Parlamentarier hier sagen. Hören Sie doch auf mit diesen Peinlichkeiten, René Schmidt (GLP) seinen Wohnort vorzuwerfen. Ja, beim Art. 2a der Stadtverfassung, "Fifty-Fifty", war ich auch dabei. Ich habe keinen Motor am Weidling, das können Sie mir deshalb auch vorwerfen. Wir machen doch Lobbypolitik. Wenn die Partei der Klimanotstände hier diesen symbolischen Vorstoss nicht einmal annehmen will, dann nehme ich euch den Klimanotstand auch nicht mehr ganz ab.

Hören Sie doch auf die Argumente der Grünen, das sind gute Argumente. Wir kennen die ganzen Gerichtsurteile. Wir sind einfach nicht gut unterwegs. Wir haben 9'000 Flugkilometer pro Jahr, die können wir hier nicht beschneiden. Diese Abstimmungen kommen alle nächstes Jahr. Wir haben 5 Millionen Personenwagen. Vielleicht stimmen wir aus falschen Gründen dem Vorstoss von Kollege René Schmidt (GLP) zu. Diesen Link der AL verstehe ich nicht ganz und wenn wir die Mehrheiten hier so verschenken, dann können wir eigentlich einpacken. Stimmen Sie doch diesem symbolischen Vorstoss von Kollege René Schmidt (GLP) einfach zu. Er wird in seinem kurzen Schlusswort sicher nochmals darauf verweisen. Vielen Dank."

René Schmidt (GLP)

Schlusswort

"Der Sprecher der SP hat mir da sehr viel Rückenwind gemacht. Vielen Dank. Ich hoffe, er hält in dieser Situation auch durch. Ich weiss einfach nicht, warum dies als so kompliziert angeschaut wird. Wenn man ein Gebiet, das eine unnötige Verbindung ist, schützen kann und dies durch ein Naturschutzgebiet führt, in dem die Kröten im Frühling geschützt werden und dann die Durchfahrt ganz gesperrt wird. Warum kann man sich dafür nicht erwärmen? Es sollte eine Situation entstehen, in der eine naturnahe Begegnung möglich ist. Viele von euch haben den Beringer Randen zu Fuss erwandert. erinnert euch an die lästigen Autos, die euch geplagt haben. Andere sind ins Eschheimetal gewandert oder haben im Eschheimetal einen Apéro organisiert. Es geht darum, dort, wo effektiv die Natur die Strasse überdeckt, sollte ein Schutz stattfinden und deshalb bitte ich euch, dass ihr dieses Postulat überweist. Die glp/Grüne/CVP/EVP-Fraktion wird das Postulat einstimmig für erheblich erklären. Das ist mir in der Fraktionserklärung untergegangen. Dankeschön."

SCHLUSSABSTIMMUNG

Das Postulat wird vom Grossen Stadtrat in der Schlussabstimmung mit 18 : 14 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) als erheblich erklärt.

Das Geschäft ist somit erledigt.

Traktandum 2 **Postulat Nino Zubler (JUSO) vom 2. April 2019: Abstellplätze Fahrende**

Nino Zubler

Begründung

"Gerne erläutere ich Ihnen die Beweggründe meines Postulats.

Bei den Fahrenden handelt es sich um eine anerkannte Schweizer Minderheit, auf deren Wohnbedürfnisse gemäss Bundesgesetzen Rücksicht zu nehmen ist. Was die Zahl der Stellplätze im Kanton Schaffhausen betrifft, besteht Handlungsbedarf, wie es auch im Richtplan zur Teilrevision des Raumplanungsgesetzes festgehalten wird. Der Kanton sucht zusammen mit den Gemeinden geeignete Orte und übernimmt in einem nächsten Schritt die Kosten für die Einrichtung eines Durchgangsplatzes. Nun fehlt aber scheinbar auf kantonaler Ebene der politische Wille, Initiative zu ergreifen. Gleichzeitig hat der Kanton auch das Problem, dass er auf die Mitarbeit der Gemeinden angewiesen ist. Es sind nämlich die Gemeinden, die den Nutzplan für ihr eigenes Land entwerfen und der Kanton bewilligt das Ganze dann. Der Ball liegt also in gewisser Weise bei den Gemeinden.

Dieser Vorstoss fordert deshalb die Stadt und indirekt den Kanton zum Handeln auf, denn das ständige Aufschieben der Problematik ist unhaltbar und das absolute Gegenteil einer lösungsorientierten Politik.

Fixe Stellplätze haben den Vorteil, dass sie den Kontakt zwischen den Behörden und den Fahrenden verbessern und automatisieren. So können beispielsweise Bildungsprogramme für die Kinder der Fahrenden besser vermittelt werden, da sich Lehrpersonen bei einem festen Platz einfacher und schneller an die Familien der Fahrenden wenden können. Gut ausgebildete junge Menschen finden eher ein festes Auskommen und driften nicht in die Sozialhilfe ab, was gesellschaftlich wünschenswert sowie kostensparend ist.

Die bisherige Praxis mit spontanen Lösungen, wie so geschehen auf einem Feld im benachbarten Feuerthalen, bringt ebenfalls Probleme mit sich, da die nötige Infrastruktur, wie sanitäre Anlagen, Strom und Wasserzugang sowie Kehrrichtentsorgung nicht vorhanden sind. Dazu können die Fahrenden sich an solchen spontanen Plätzen nicht beim Kanton anmelden, erhalten keine Erwerbsbewilligung und verdienen kein Geld, was wiederum Kosten für die Allgemeinheit verursacht.

Als gelungenes Beispiel dient der Durchgangsplatz am Stadtrand von Winterthur. Dort melden sich die Fahrenden über ein Self-Check-in im Kanton an, beziehen dann ihren Platz und bezahlen pro Tag 15 Franken. Die Einhaltung der Regeln wird circa zweimal

wöchentlich von der Polizei kontrolliert. Ein solch effizientes Bewirtschaftungssystem hält den Behördenaufwand klein und die Kosten tief.

Ein fixer Durchgangsort verbessert also die Situation für die fahrende Bevölkerung und regelt den Austausch mit den Behörden. Die Stadt profitiert von der finanziellen Beteiligung des Kantons. Dies ist für alle Parteien ein Plus und wir kommen dem gesetzten Ziel des Richtplans näher.

Aus all diesen Gründen hoffe ich deshalb, dass Sie mein Postulat überweisen werden. Vielen Dank."

SR Simon Stocker

Stellungnahme Stadtrat

"Der Präsident des Grossen Stadtrats hat gewünscht, dass man sich kürzer fasst. Wir als Stadtrat versuchen uns daran zu halten und gehen als Beispiel voran, hoffen aber, dass auch die Mitglieder mitmachen. Ich muss deshalb etwas spontan kürzen.

In der Raumplanung sind die speziellen Bedürfnisse der Fahrenden zu berücksichtigen und vorgesehene Zonen beziehungsweise Standorte, wenn möglich überregional, zu koordinieren. Im kantonalen Richtplan wurde der Kanton daher verpflichtet, in Zusammenarbeit mit den Gemeinden zu prüfen, ob ein geeignetes Platzangebot geschaffen werden kann. 2015 ist der Kanton hierfür auf die Stadt zugekommen, die Stadt hat Hand geboten und konkrete Grundstücke überprüft. Ich stelle hier schon einmal fest, dass wir unseren Anteil geleistet haben und nicht etwa warten.

Es ist auch eine Tatsache, dass die entsprechenden Grundstücke als nicht geeignet angesehen wurden. Ein entsprechendes Grundstück liegt in der Industriezone und im Quartierplangebiet Herblingertal. Diese Zone ist für Bauten von Industrie- und Grossgewerbe bestimmt. Auf dem vorgesehenen Grundstück soll das geplante Polizei- und Sicherheitszentrum gebaut werden, das in der Zwischenzeit durch die Volksabstimmung ist und in absehbarer Zeit mit dem Bau begonnen werden kann.

Dieser Umstand wie auch die nicht vorhandene Zonenkonformität haben zu einer Ablehnung geführt. Auch ein weiteres Grundstück im Mühlental wurde geprüft. Da es sich in der Gewerbezone befindet, wurde das als nicht zonenkonform erachtet. Mit Stadtratsbeschluss vom 7. April 2015 wurde dies dem Kanton mitgeteilt.

Im neuen Richtplan räumt der Regierungsrat ein, dass die Suche *"bisher erfolglos"* geblieben ist. Er verweist auf eine spätere Richtplanrevision, um dieses Thema anzugehen. *"Der Kanton prüft weiterhin Massnahmen zur Erfüllung dieses Auftrags"*, heisst es darin. Es obliegt Ihnen, ob der Kanton einen fehlenden politischen Willen hat. Das möchte ich hier nicht beurteilen, aber ich möchte Sie einladen, wenn überhaupt, dieses Thema auf Kantonsebene zu forcieren.

Wenn Fahrende in den letzten Jahren im Kanton Schaffhausen Rast gemacht haben, dann war dies etwa in den Gemeinden Wilchingen (auf Privatgrund) oder in Neuhausen am Rheinfluss. Der Kanton ist hier also weiter gefordert, einen entsprechenden Platz zu finden und zu finanzieren.

Die Stadt Schaffhausen hat ihre Hausaufgaben erledigt. Und es ist leider so, dass entsprechende Flächen nicht oder nur kaum zur Verfügung stehen. Sollte der Kanton mit einer konkreten Anfrage auf die Stadt zukommen, würden wir auch ein nächstes

Mal die konkrete Anfrage prüfen. Die Stadt verschliesst sich nicht einer Lösung und ist ebenfalls der Meinung, dass es im Kanton einen entsprechenden Platz haben muss. Für die Suche eines Platzes sollen Kriterien festgelegt und mit Blick auf den gesamten Kanton oder über die Kantonsgrenze hinaus, ein geeigneter Standort gesucht werden. Im Vordergrund steht der bestgeeignete Standort und nicht die Gemeinde, die sich zuerst meldet. Der Kanton muss prüfen, wo ist der bestgeeignete Standort und dann bieten wir ein nächstes Mal wieder Hand um eine Prüfung vorzunehmen.

Aus diesem Grund bitten wir Sie, das Postulat in eine Interpellation umzuwandeln. Ein weiterer Auftrag zur Prüfung liegt beim Kanton und wir bieten Hand."

Ratspräsident Hermann Schlatter (SVP)

"Bevor ich die Sprecherin der AL bitte, möchte ich noch kurz auf den Art. 57 Abs. 3 Geschäftsordnung eingehen, der vorsieht, dass grundsätzlich, wenn der Stadtrat bereit wäre ein Postulat unverändert entgegenzunehmen, dass dann auf eine Diskussion verzichtet werden könnte, wenn alle dieser Meinung sind. Dann gibt es gar keine Diskussion."

Angela Penkov (AL)

AL-Fraktionserklärung

"Gerne nehme ich im Namen der AL Stellung zu Nino Zublers (JUSO) Postulat.

Nino Zubler (JUSO) hat in seinem Einstiegsvotum seine Forderung an den Stadtrat ausführlich erklärt und darauf hingewiesen, wie die Stadt als handelnde Kraft aktiv werden kann. Er zeigt ausserdem anhand von Beispielen in Bern und Basel im Postulatstext und heute auch in Winterthur auf, wie Durchgangsplätze auf Stadtgebiet erfolgreich umgesetzt werden konnten. Dies wäre auch in Schaffhausen möglich. Davon sind wir überzeugt.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass in der Schweiz zu wenige und mangelhafte Halte- und Durchgangsplätze für inländische, sowie auch für ausländische Fahrende existieren. Bis 2022 müssten schweizweit mehr als 50 zusätzliche Durchgangsplätze geschaffen werden, um die notwendigen Bedingungen zu erfüllen um die Rechte der Jenischen, Sinti und Roma ausreichend zu berücksichtigen.

Aufgrund des internationalen Rechts werden die Schweizer Behörden verpflichtet anzuerkennen, dass Jenische, Sinti und Roma die fahrende Lebensweise ausüben und so ihre Identität bewahren können.

Werden keine oder zu wenige Halteplätze zur Verfügung gestellt, verstösst dies gegen den Minderheitenschutz und das Diskriminierungsverbot.

Weiter werden Grundrechte wie Schutz der Menschenwürde, die Niederlassungsfreiheit, der Schutz des Privat- und Familienlebens sowie der Schutz des kulturellen Lebens von Minderheiten unzureichend berücksichtigt. Was besonders fatal ist, da wir hier von Menschen sprechen, die rechtlich keine Stimme haben und an den Entscheidungsprozessen nicht partizipieren können. Dennoch, sie haben einen Anspruch auf diese Plätze, auch wenn sie dies auf dem Klageweg nicht fordern können.

Wer übernimmt also die Verantwortung? Als grösste Gemeinde des Kantons sehen

wir hier die Stadt in der Pflicht. Wir haben den Stadtrat gehört und wir glauben nicht, dass die Hausaufgaben gemacht wurden. Wir können und wollen es nicht glauben, dass die Stadt für 10 Stellplätze keine Flächen zur Verfügung stellen kann. Wir bitten den Stadtrat, nochmals über die Bücher zu gehen und auf unnötige Ballspiele mit dem Kanton zu verzichten. Gerne bieten wir auch Hand bei der Suche nach geeigneten Parzellen.

Wir bitten Sie, das Postulat von Nino Zubler (JUSO) zu überweisen. Vielen Dank fürs Zuhören."

Susanne Kobler (SVP)

SVP/JSVP/EDU-Fraktionserklärung

"Gerne teile ich Ihnen die Fraktionsmeinung der SVP/JSVP/EDU-Fraktion mit.

Wie im Postulat erwähnt wird, hat der Kanton mit den Gemeinden bereits geprüft, ob es einen geeigneten Abstellplatz für Fahrende gibt. Offensichtlich leider erfolglos. Wir gehen davon aus, dass der Regierungsrat im Rahmen dieser Abklärungen auch mit dem Stadtrat das Gespräch gesucht hat. Dieser dürfte daher bereits abgeklärt haben, ob es auf Stadtgebiet ein geeignetes Gebiet für die Fahrenden gäbe. Da kein Resultat vorliegt, war dies wohl ebenfalls erfolglos.

Aus unserer Sicht sind im Stadtgebiet keine geeigneten Plätze vorhanden. Da doch gewisse Infrastrukturen wie Trinkwasser, Abwasser, Strom und Abfallversorgung vorhanden sein müssen, sollte ein solcher Platz zudem auch eine gewisse Grösse aufweisen. Nicht zu unterschätzen sind auch die zwangsläufig entstehenden Lärmemissionen, wie man dies auch in der Zeitung vom 20. August 2018 lesen konnte. Aufgrund der höheren Bevölkerungsdichte in der Stadt erachten wir es als sinnvoller, dass sich so ein Platz eher auf ländlichem Gebiet befinden sollte.

Gerne hätten wir hierzu vom Postulanten einige konkrete Vorschläge gehört, wo genau er sich denn einen solchen Platz auf Stadtgebiet vorstellen könnte.

Da die Abklärungen, wie anfangs gesagt, bereits durch den Kanton getroffen worden sind, erachten wir es als unnötig, nun den Stadtrat nochmals damit zu beauftragen. Unsere Fraktion wird daher das Postulat geschlossen ablehnen. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit."

Stephan P. Schlatter (FDP)

FDP/JFSH-Fraktionserklärung

"Es ist löblich, dass die Stadt Schaffhausen auch hier eine Vorreiterrolle spielen und den Fahrenden einen Standplatz zur Verfügung stellen soll.

Wie der Postulant richtig angeführt hat, hatte der Kanton vom Bund den Auftrag, die Umsetzung der Teilrevision des Raumplanungsgesetzes von 1. Mai 2014 an die Hand zu nehmen und bewilligen zu lassen. Er suggeriert hier, dass seit fünf Jahren nichts gemacht wird, was aber einfach nicht stimmt.

Der Kantonsrat hat an seiner Sitzung vom 18. Dezember 2018 der Anpassung des kantonalen Richtplans (Kapitel Siedlung) zugestimmt und dem Bund zur Bewilligung vorgelegt. Der Bund hat im April 2019 die Anpassungen genehmigt.

In eben genanntem Kapitel unter Ziffer 2-1-4 Fahrende steht klar geschrieben, wer auf

wen zugehen muss, um dieses Problem zu lösen. Es ist der Kanton, welcher zusammen mit den Gemeinden nach einer Lösung suchen muss und nicht umgekehrt.

Was der Postulant in seinem Prüfungsauftrag auch nicht vermerkt hat ist, dass sich ein geeigneter Durchgangsort in einer Bauzone befinden muss. Er bemerkt zwar richtigerweise, dass der Kanton die Kosten für die Einrichtung übernimmt. Was ja auch schön und nett ist, aber nicht zwingend zielführend, nur, weil das Geld von einer anderen Seite kommt. Steuergeld bleibt Steuergeld.

Es ist bekannt, dass die Stadt nicht mehr über allzu viel Bauzone verfügt und gut daran tut, diese für die eigene Entwicklung zu behalten. Es gibt andere Gemeinden im Kanton, welche über Bauzonen satt verfügen und diese zur Verfügung stellen könnten. Diese bewegen sich aber auch nicht, da sie sich in ihrer eigenen Entwicklung nicht einengen lassen wollen. Unseres Erachtens ist es nicht Aufgabe der Stadt, die Arbeit des Kantons zu machen.

Die FDP/JFSH-Fraktion wird dieses Postulat nicht für erheblich erklären. Wir sind bei diesem Thema gerne wieder die bösen Mädchen und Buben, denn offene Türen einschlagen, scheppert viel zu wenig."

Georg Merz (Grüne SH)

glp/Grüne/CVP/EVP-Fraktionserklärung

"Die Fraktion von glp/Grüne/CVP/EVP hat dieses Postulat diskutiert.

Die Forderung nach Standplätzen für Fahrende ist berechtigt. Der Bund verpflichtet die Kantone, solche Plätze zu bezeichnen. Der Kantonsrat hat Gelder für den Bau und den Unterhalt solcher Plätze auch bewilligt. Nun ist es am Regierungsrat, im ganzen Kanton geeignete Plätze zu suchen und mit den betroffenen Gemeinden Verträge zu erarbeiten.

Wir haben diskutiert, solche Plätze bei bestehenden Campingplätzen zu realisieren, weil dort die Infrastrukturen wie Toiletten und Duschen, sowie die Abfallentsorgung schon vorhanden wären. Wegen den unterschiedlichen Ansprüchen der Fahrenden und der Camper würde diese Idee jedoch nicht akzeptiert werden.

Unsere Fraktion lehnt ein Vorpreschen unseres Stadtrats in dieser Frage ab und wird das Postulat aus diesen Gründen mehrheitlich nicht überweisen. Dankeschön."

Nino Zubler

SP/JUSO-Fraktionserklärung

"Die SP/JUSO-Fraktion hält das Postulat für einen Schritt in die richtige Richtung. Wir setzen uns traditionell für Minderheiten, wie die Fahrenden, ein. Denn auch sie sollen in unserer diversen und fortschrittlichen Gesellschaft ihren Platz finden.

Daneben ist es uns klar, dass in diesem Bereich endlich gehandelt und klare Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen, statt weiter Zuzuwarten.

Meine Fraktion wird das Postulat deshalb grossmehrheitlich, ich hoffe nach meinem Votum alle, unterstützen. Vielen Dank."

Matthias Frick (AL)**Votum**

"Was haben wir für ein Jahr? 2019? Der Auftrag Durchgangs- und Standplätze zu schaffen kommt aus dem Jahre 2003 und ist nun mehr als 15 Jahre alt. In dieser Zeit hat die Zahl der Stand- und Durchgangsplätze ständig abgenommen. Während es in der ganzen Schweiz im Jahr 2000 noch 46 Durchgangsplätze gab, waren es 2015 gerade mal deren 31. Dass die Vorredner die Tätigkeit der Stadt Schaffhausen gelobt haben, ist einfach nur lächerlich. Es ist doch klar, dass die grösste Gemeinde im Kanton einen Standplatz braucht. Wenn man einfach auf die Zuständigkeit des Kantons verweist, führt man das Schwarzpeterspiel fort.

Sagen wir es doch einmal Deutsch und deutlich. Viele wollen einfach keine Fahrenden in ihrer Nähe. Aus welchen diffusen Ängsten auch immer. Wer das ist, werden wir nach der Abstimmung über dieses Postulat ganz genau wissen. Denjenigen, denen die Fahrenden kein Dorn im Auge sind, hatten bisher offensichtlich auch nicht den Mut, sich für sie einzusetzen. Und wenn doch, dann suchen sie eher missmutig in der Peripherie der Siedlungsgebiete nach irgendwelchen abgelegenen Industriebrachen. Das ist falsch. Die Fahrenden sind Menschen wie wir, die auch das Recht haben sich in der Mitte unserer Gesellschaft zu bewegen. Also sollten die Durchgangsplätze nicht ins Nirgendwo verlegt werden.

Sanitäre Anlagen, einen Wasser- und Stromanschluss sowie Platz für rund fünfzehn Wohnwagen. Mehr braucht es nicht, um die Schweizer Fahrenden, bestehend aus Jenischen und Sinti, zufriedenzustellen. Wir brauchen dafür keine grossen Abklärungen. Wenn man jedes Jahr mehrfach den städtischen Parkplatz beim Schützenhaus für die Angehörigen von Zirkussen freihalten kann, so kann man das auch für Fahrende.

Ich fordere den Stadtrat namens meiner Fraktion auf, nach Überweisung dieses Postulats per sofort das Nötige zu veranlassen und bis zur Einrichtung eines anderen Platzes den Fahrenden den Schützenhausparkplatz anzubieten."

Christoph Schlatter (SP)**Votum**

"Es erstaunt vermutlich nicht, dass ich hierzu auch noch etwas sagen muss. Es ist ein Thema, bei dem es um Menschen geht. Da sind wir konsequent und immer dagegen. Ob es Flüchtlinge sind, ob es Lehrlinge sind, die eine Integrationsvorlehre machen, es spielt keine Rolle und jetzt kommen die Fahrenden noch dazu. Nur dieses Mal funktioniert das nicht mit dem Kanton. Der Stadtrat hat darauf hingewiesen, dass eigentlich auch Private aktiv werden könnten, demzufolge könnte ja auch die Stadt etwas machen. Also wir brauchen den Kanton nicht und deshalb fordere ich Sie auf, Farbe zu bekennen wie es mein Vorredner gemacht hat und sagen Sie einmal Ja, wenigstens in dieser Angelegenheit. Denken Sie daran, hier geht es nicht um Ausländer, sondern um Fahrende und diese sind zu 90 Prozent Schweizer Bürger."

Nino Zubler**Schlusswort**

"Ich möchte noch auf ein paar Punkte eingehen, die jetzt in der Diskussion aufgekommen sind. Zur Fraktionserklärung der SVP/JSVP/EDU. Die Infrastruktur wird eingerichtet, wenn der Platz eingerichtet wird. Zu argumentieren, dass es an Wasser- und Hygieneanschlüssen fehlt, klappt nicht, denn das wird erst mit dem entsprechenden Platz eingerichtet.

Ich bin nicht Experte, in welchen Zonen wie was geplant ist. Das ist Aufgabe der Stadt, bei der Überweisung einen entsprechenden Platz zu suchen. Das ist nicht meine Aufgabe.

Zum Votum der Stadt. Das Beispiel Wilchingen. Auf privatem Grund können die Fahrenden keine Erwerbsbewilligung erhalten und dürfen nicht arbeiten. Das ist meines Erachtens nicht unbedingt eine gute Lösung.

Es können ja speziell für Durchgangsplätze Sonderzonen errichtet werden. So könnte in einem Industriegebiet und angrenzend an ein Industriegebiet eine Sonderzone errichtet werden. Bei Durchgangsplätzen ist es auch so, dass die Auflagen was Lärm und so weiter angeht, tiefer als bei festen Stellplätzen sind.

Ich werde das Postulat nicht in eine Interpellation umwandeln. Das Ende einer Interpellation kenne ich. Jeder bestätigt, dass die Forderung nach Durchgangsplätzen legitim ist. Wenn es aber darum geht aktiv zu handeln, dann unternimmt niemand etwas.

Ich bitte Sie, mein Postulat zu überweisen. Vielen Dank."

SCHLUSSABSTIMMUNG

Das Postulat wird vom Grossen Stadtrat in der Schlussabstimmung mit 18 : 15 Stimmen (bei 1 Enthaltung) als nicht erheblich erklärt.

Das Geschäft ist somit erledigt.

Traktandum 3 Postulat Stefan Marti (SP) vom 2. April 2019: Mehr Lebensqualität und Klimaschutz - weniger Lärm, Abgase und Stau!

Stefan Marti (SP)

Begründung

"Das Volk hat mit grosser Überzeugung dem Bundesbeschluss Velo zugestimmt. Nun geht es darum, auch in der Stadt Schaffhausen vorwärts zu machen. Klar, Schaffhausen wird wahrscheinlich nicht so schnell eine Velostadt werden, wie etwa Winterthur oder Bern, aber zu "Dameriege" und "Schiiterbiege" passt eigentlich auch das Velo ganz gut.

Ein Drittel der in Schaffhausen mit dem Auto zurückgelegten Strecken sind kürzer als 3 km und könnten problemlos mit dem Velo zurückgelegt werden. Fast die Hälfte des Autoverkehrs in der Schweiz ist Freizeitverkehr. Man fährt mit dem Auto zur Sportanlage, um sich fit zu halten.

Ich denke es leuchtet jedem ein, dass es sich auf einer gut ausgebauten Strasse besser fährt und es viel angenehmer als auf einer holprigen, unübersichtlichen und engen Strasse ist. Dies gilt eben nicht nur für Autos, sondern auch für Velos. Nicht nur Autofahren macht mehr Spass, wenn man zu zweit neben einander sitzen kann,

sondern auch das Velofahren.

Velofahren muss so attraktiv wie Autofahren werden. Oder sagen wir mal, das Velo sollte bei allen zukünftigen Planungen prioritär oder mindestens – allermindestens – nicht, wie bisher, schlechter als das Auto behandelt werden. Leider sind die städtischen Pendlerstrecken aber nicht gut ausgebaut und oft gefährlich. Es gibt kein sicheres durchgehendes Netz von Radwegen. Das Befahren der Innenstadt wird durch unnötige, unliberale Verbote behindert.

Die gegenwärtige Bevorzugung des Autos widerspricht dem verfassungsmässigen Grundsatz der Gleichbehandlung für alle Verkehrsteilnehmer.

Erfreulicherweise ist im Zusammenhang mit meinem Postulat für rote Velowege schon einiges gegangen. Dennoch möchten wir den Stadtrat auffordern, in den nächsten Jahren die Fahrradinfrastruktur deutlich zu verbessern. Dabei wären folgende Vorschläge in der allfälligen Vorlage zu prüfen:

- Möglichst viele von der Autofahrbahn getrennte, das heisst sichere Velostrecken (Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer). Dabei meine ich, dass die Kombination Fahrräder und Fussgänger weit weniger tödlich ist, als Fahrräder und Autos. Deshalb bin ich ein Befürworter kombinierter Trottoirs und Radwege.
- Ein durchgehendes Netz von Velowegverbindungen auf dem Stadtgebiet: Sind Sie schon mal mit dem Velo von Buchthalen auf die Breite gefahren? Da haben Sie zuerst einen holprigen Biker Trail (Buchthalerstrasse), dann fahren Sie durchs Untergries, wo Sie höllisch aufpassen müssen, dass keine Autotür plötzlich aufgeht oder jemand rückwärts aus den Parklücken kommt oder der Chauffeur aus einem grossen Lieferwagen gerade seine Ladung vor Ihnen durchschiebt. Dann queren Sie, auf den Pedalen stehend, bei der neuen Signalanlage die scharfkantigen Rampen, wo es harte Reifen braucht. Und schon kommen Sie in die Kirchofegasse, wo Sie sich zwischen parkierten Autos und Gegenverkehr hindurchquetschen müssen. Immerhin der Herrenacker ist dann schnell überquert, wenn nicht gerade wieder mal ein Event ist und dann kommt der Haberhausdurchgang. Absteigen, schieben vorgeschrieben, obwohl ein Veloschieber dreimal so viel Platz braucht wie ein Velofahrer. Und so weiter.

Sie merken, es ist ein echtes Abenteuer und ich bin mir nicht sicher, ob ich meinem Kind nicht sagen würde, komm, ich fahr dich "schnell" in die Spielvi, wobei ja dann das "schnell" eben auch nicht so schnell ist.

Die Stadt müsste dringend die für das Ziel der Gleichbehandlung und Förderung des Veloverkehrs notwendigen personellen und finanziellen Mittel zur Verfügung stellen.

Gerne möchte ich nochmals die Neuformulierung des Postulatstexts verlesen, welche bereits an den Ratspräsidenten weitergeleitet wurde. Ich denke es ist ein sehr bescheidenes Ziel, dafür aber nach Absprache mit den entsprechenden Stellen auch messbar.

"Der Stadtrat wird gebeten Bericht und Antrag zu stellen, wie der Veloverkehr auf Stadtgebiet bis in zehn Jahren verdoppelt werden kann."

Zum Schluss: Falls nun im Laufe der Verhandlung mehrere Fraktionen deutlich

machen würden, dass sie die Zahl "10" (von zehn Jahren) auf sagen wir "5" (fünf Jahre) halbieren möchten, würde ich den Postulatstext noch so gerne nochmals anpassen. Besten Dank."

SR Dr. Katrin Bernath

Stellungnahme Stadtrat

"Gerne nehme ich im Namen des Stadtrats Stellung zum Postulat Stefan Marti (SP) und Mitunterzeichnende, "Velo-Postulat - mehr Lebensqualität und Klimaschutz - weniger Lärm, Abgase und Stau!" (Nr. 5/2019)

1. Ausgangslage

Den Städten, Agglomerationen und Metropolitanräumen kommt als Motoren der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung eine steigende Bedeutung zu. Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung haben eine zunehmende Mobilität mit entsprechender Überlastung der Verkehrssysteme und zusätzlichen Umweltbelastungen zur Folge. Effiziente und umweltfreundliche Verkehrssysteme in den Agglomerationen sind ein entscheidender Standortfaktor und tragen somit dazu bei, die Wirtschaftskraft der Agglomerationen zu erhalten und zu steigern. In diesem Kontext nimmt der Veloverkehr neben dem öffentlichen Verkehr, dem motorisierten Individualverkehr mit zunehmendem Anteil an Elektrofahrzeugen und dem Fussverkehr eine immer bedeutendere Rolle ein, auch in der Stadt Schaffhausen. Mit der Verbreitung des E-Bikes hat der Veloverkehr auch in Agglomerationen und Städten mit schwierigeren topographischen Verhältnissen wie in Schaffhausen ein bedeutendes Entwicklungspotenzial.

Das Grundanliegen des Postulats, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in der Stadt Schaffhausen zu erhöhen, ist somit sehr berechtigt. Das Verkehrsmittel Velo ist im Vergleich zum Auto, dem Motorrad und dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr effizient, umweltfreundlich, platzsparend und kostengünstig. Gerade auch vor dem Hintergrund der räumlichen Verdichtung gemäss städtischem Siedlungsrichtplan ist eine Steigerung des Veloverkehrs wichtig, sodass die Qualität der Verkehrsabwicklung in der Agglomeration Schaffhausen trotz Bevölkerungswachstum erhalten werden kann. Dazu benötigt es gezielte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur.

2. Veloverkehr in Schaffhausen

Der Veloverkehr ist ein Puzzleteil des Gesamtverkehrssystems. Entsprechend sind die Zielsetzungen und Massnahmen im Kontext aller Verkehrsträger und der Siedlungsentwicklung festzulegen. Die im Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahr 2008 festgelegte Strategie hält fest, dass das Gesamtverkehrssystem mithelfen soll, die Standortgunst von Schaffhausen als Wohn- und Arbeitsstadt, trotz des prognostizierten Verkehrswachstums, sicherzustellen und zu verbessern. Dazu bedarf es einerseits einer attraktiven Verkehrserschliessung, die eine gute Erreichbarkeit auch längerfristig sicherstellt. Andererseits sollen die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt und die Menschen minimiert werden.

Daraus lassen sich folgende Teilstrategien für den Verkehr ableiten:

- Verkehr vermeiden.
- Verkehr verlagern.
- Verkehr umwelt- und sozialverträglich abwickeln.
- Verkehrssystem finanzierbar gestalten.

Ohne die Ergebnisse der anstehenden Aktualisierung des Gesamtverkehrskonzepts vorweg zu nehmen lässt sich festhalten, dass diese Teilstrategien aus dem Jahr 2008 immer noch aktuell sind. Als genereller Grundsatz sollen die Verkehrsträger öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr gleichberechtigt behandelt werden.

Zur Situation für den Veloverkehr hat der Stadtrat bei der Beantwortung der Kleinen Anfrage "Velostadt Schaffhausen" im August 2018 Stellung genommen. Diese bezog sich auf die Ergebnisse der Umfrage zur Velofreundlichkeit der Städte, die von Pro Velo alle vier Jahre schweizweit durchgeführt wird. Die Stadt Schaffhausen hat bereits zum dritten Mal an der Umfrage teilgenommen. Über alle 34 Städte betrachtet, stellen die Velofahrerinnen und Velofahrer nur gerade zehn Städten eine genügende Note aus. Die Durchschnittsnote aller Städte liegt mit 3.8 sowie die der mittleren Städte mit 3.7 im ungenügenden Bereich. Die Situation für den Veloverkehr wird also insgesamt sehr kritisch beurteilt. Schaffhausen erreichte bei den mittleren Städten zusammen mit vier weiteren die Note 3.7 und liegt somit im Durchschnitt der mittleren Städte.

Am besten beurteilt wurden in Schaffhausen die pauschale Aussage *"Ich kann hier gut Velofahren"* sowie die "Kategorie Wegnetz" mit der Note 4.2. Am schlechtesten wurde der "Komfort" mit Note 3.2 bewertet, dies vor allem bei den Aspekten "Baustellen bequem befahrbar" und "Ampeln abgestimmt". Weiter wurde in Schaffhausen die Schnee- und Eisräumung bemängelt. Widersprüchlich sind die Aussagen bezüglich Sicherheit. Die einzelnen Aspekte in der "Kategorie Sicherheit" werden im Durchschnitt mit der Note 3.6 beurteilt. Gleichzeitig fühlen sich 91 % der Befragten sicher oder meist sicher, wenn sie mit dem Velo unterwegs sind.

3. Strategische Zielsetzungen

Wie einleitend erläutert, sind die strategischen Grundsätze für das Verkehrssystem in der Stadt Schaffhausen im Gesamtverkehrskonzept festgehalten. Im bestehenden Konzept aus dem Jahr 2008 wurden keine quantitativen Zielsetzungen festgelegt.

Der Blick in andere Städte zeigt, dass Ziele zum Modalsplit, zum Anteil verschiedener Verkehrsträger, entweder qualitativ ("erhöhen") oder quantitativ ("Anteil von x Prozent", "Erhöhung um x Prozent") formuliert werden. So hat beispielsweise die Stadt Bern beschlossen, dass das Velo bis 2030 einen Anteil von 20 Prozent am Gesamtverkehr erreichen soll. Seit mehreren Jahren liegt er bei rund 11 Prozent. Das vom Postulanten ursprünglich geforderte Ziel wäre somit in Bern bereits erreicht.

Die Schwierigkeit bei einem solchen Ziel ist allerdings, wie Sie bereits gehört haben, dass nicht immer die gleiche Grundlage verwendet wird. So bezieht sich die im Postulat genannte Zahl von 2 Prozent aus dem Mikrozensus auf den Anteil der in Kilometern zurückgelegten Distanzen, die Zahlen in Bern aber auf den Anteil der Wegstrecken. Hinzu kommt, dass die Zahlen das Verkehrsverhalten nach dem Wohnortprinzip beschreiben, das heisst die Strecken werden von den in Schaffhausen wohnhaften Personen zurückgelegt, aber nicht nur innerhalb der Stadt Schaffhausen. Die Zahl misst somit nicht die auf Stadtgebiet zurückgelegten Kilometer, sondern die von der Stadtbevölkerung zurückgelegten Kilometer.

Ein weiterer Nachteil der Zahlen aus dem Mikrozensus Verkehr ist, dass diese nur alle fünf Jahre, basierend auf einer Stichprobe, ermittelt werden. Verlässlichere Zahlen liefern die Zählstellen, die an verschiedenen Orten in der Stadt fest installiert wurden oder temporär aufgestellt werden. Während die Messungen für den motorisierten

Verkehr schon seit längerer Zeit erfolgen, wurden die Velo-Messstellen erst vor rund einem Jahr installiert.

Anhand dieser Zählungen kann die Entwicklung des Veloverkehrs zukünftig nun sehr gut verfolgt werden und es sind detaillierte Auswertungen nach Jahres- und Tageszeit möglich. Deshalb ist eine Zielsetzung, die anhand dieser Zahlen überprüft werden kann, sinnvoller.

Nach Ansicht des Stadtrats wäre eine Zielvorgabe zur Verdoppelung des Veloverkehrs innerhalb von zehn Jahren sinnvoller als die ursprünglich im Postulat genannte Erhöhung auf 10 Prozent. Eine entsprechende Zielvorgabe kann bei der Aktualisierung des Gesamtverkehrskonzepts aufgenommen werden. Sie ist eine Herausforderung, aber im Vergleich mit anderen Städten realistisch.

Anhand der an verschiedenen Orten ermittelten Verkehrszahlen ist eine systematische Wirkungsanalyse möglich, die auf belastbaren Daten basiert.

Auch im Kontext des Gesamtverkehrssystems ist eine solche Zielsetzung angemessen. Die Verkehrsmodellierungen von Bund und Kanton zeigen, dass es in den nächsten Jahren zu einer Verkehrszunahme auf dem städtischen Netz kommt, die auch von Faktoren ausserhalb unserer Stadt beeinflusst ist. Damit das erwartete Verkehrswachstum in den begrenzten räumlichen Verhältnissen im Stadtgebiet aufgenommen werden kann, muss das Wachstum in erster Linie über die bezüglich Raumnutzung effizienteren Verkehrsmittel erfolgen, das heisst beim öffentlichen Verkehr und beim Aktivverkehr zu Fuss und mit dem Velo. Insbesondere sind wir darauf angewiesen, dass der innerstädtische Quell-/Zielverkehr möglichst über andere Verkehrsträger abgewickelt wird, als über den motorisierten Individualverkehr (MIV). Dies ist auch eine Voraussetzung dafür, dass der Verkehrsfluss für diejenigen gewährleistet ist, die auf Autos oder Lieferwagen angewiesen sind, wie beispielsweise das lokale Gewerbe.

Damit die Ziele erreicht werden können, sind entsprechende Massnahmen umzusetzen. Die Hauptstossrichtungen und prioritären Massnahmen werden im Gesamtverkehrskonzept festgehalten. Die Umsetzung einzelner Projekte beziehungsweise die dazu notwendigen Kredite werden jeweils über das Budget oder über Vorlagen dem Grossen Stadtrat zur Entscheid vorgelegt.

4. Bauliche Massnahmen

Die Verbesserung des Verkehrssystems und insbesondere der Sicherheit im Verkehr ist eine Daueraufgabe. Einen Beitrag dazu leisten sowohl der Strassenunterhalt (zum Beispiel mit Belagssanierungen, Erneuerung von Markierungen) als auch umfassendere Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur.

So wird die Situation für den Veloverkehr laufend durch diverse kleinere Massnahmen verbessert, beispielsweise durch den Velostreifen und die vorgelagerte Veloaufstellspur an der Moserstrasse, die neue Veloampel bei der Adlerunterführung sowie rote Markierungen zur Erhöhung der Sicherheit. Zudem wurden Massnahmen zur Verbesserung der Veloparkierung rund um den Bahnhof geprüft und als erster Schritt die Abstellanlage beim Landhausparkplatz aufgewertet. Zur Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr tragen auch verschiedene Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei, die in vielen Quartieren in den letzten Jahren umgesetzt wurden.

Damit der Veloverkehr auch für weniger geübte Fahrerinnen und Fahrer, insbesondere auch für Kinder, eine sichere Alternative darstellt, ist eine entsprechende Infrastruktur zentral. Von besonderer Wichtigkeit sind sichere Verbindungen zwischen den Quartieren und die Bereitstellung von Veloparkierungsmöglichkeiten an geeigneten Orten, vor allem um den Bahnhof.

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen - unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger - wird vom Bund mit dem Instrument "Agglomerationsprogramm" finanziell unterstützt. Die Agglomerationsprogramme unterstützen die Siedlungsentwicklung nach innen. Die Verbesserung der bestehenden Strasseninfrastruktur zugunsten des Veloverkehrs und der Bau von Neuanlagen zur Förderung des Langsamverkehrs werden aufgrund der positiven Raum- und Umweltwirkungen besonders gefördert.

Die Agglomeration Schaffhausen mit den Kerngemeinden Schaffhausen, Neuhausen am Rheinfall, Beringen und Thayngen hat an den Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation (AP1 und AP2) teilgenommen. Zentrale Projekte dieser Programme sind der Ausbau der Bahninfrastruktur (S-Bahn) und der Ausbau des Trolleybusnetzes beziehungsweise neu die Elektrifizierung der Busflotte. Aber auch beim motorisierten Individualverkehr und beim Langsamverkehr wurden mehrere Massnahmen aufgenommen, die zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems beitragen sollen, dies im Sinne einer verbesserten Verkehrsabwicklung, einer Erhöhung der Verkehrssicherheit, einer Attraktivierung des öffentlichen Raums und einer Verbesserung der Umwelteinflüsse. Der Bund hat die Schaffhauser Agglomerationsprogramme als sehr ausgewogen und mit dem damals höchsten Beitragssatz von 40 Prozent gewürdigt.

Die S-Bahn konnte im Kanton Schaffhausen bereits erfolgreich realisiert werden. Der Ausbau des Trolleybusnetzes wird mit der Elektrifizierung der Busflotte (E-Busse) hinfällig. Es ist aber erfreulich, dass der Bund diesen Strategiewechsel anerkannt hat und sich am Infrastrukturausbau für die Ladestationen im Rahmen des 2. Agglomerationsprogramms (AP2) beteiligt. Bei der Umsetzung verschiedener Massnahmen bei der Strasseninfrastruktur und insbesondere der Veloinfrastruktur ist die Stadt Schaffhausen allerdings im Verzug. Mit der Zusammenlegung der Tiefbauämter von Kanton und Stadt zu Tiefbau Schaffhausen wurden nun aber die organisatorischen Voraussetzungen geschaffen, um die städtischen Agglomerationsprojekte im vorgegebenen Zeitrahmen bis 2027 zu realisieren. Vorbehalten bleibt selbstverständlich die Zustimmung der zuständigen politischen Instanzen, insbesondere bei der Freigabe der dazu benötigten finanziellen Mittel. Bei den Massnahmen, die in erster Linie auf den Veloverkehr ausgerichtet sind, werden der "Duraduct mit Lift" und die "Veloabstellanlage Bahnhof Süd" prioritär bearbeitet, wobei letztere von den Plänen der SBB abhängig ist.

Die Agglomeration Schaffhausen hat auf die Einreichung des AP3 verzichtet. Am AP4 wird Schaffhausen nun wieder teilnehmen. Die Vorbereitungsarbeiten sind unter Federführung von Tiefbau Schaffhausen am Laufen. Eine Kerngruppe mit Vertreterinnen und Vertretern der involvierten kantonalen Ämter, der Stadt Schaffhausen und verschiedener Gemeinden begleitet die Programmentwicklung.

5. Fazit

Mit dem Gesamtverkehrskonzept und den Agglomerationsprogrammen strebt der Stadtrat Verbesserungen des Verkehrssystems in der Stadt Schaffhausen unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger an. Aus Sicht des Stadtrats ist es sinnvoll, bei der anstehenden Aktualisierung des Gesamtverkehrskonzepts konkrete Zielsetzungen festzulegen. Diese sollen mit den regelmässig ermittelten Daten überprüfbar sein.

Entsprechend ist der Stadtrat offen, den Prüfungsauftrag entgegen zu nehmen, wenn das Ziel, wie vorgeschlagen so formuliert wird, dass der Veloverkehr innerhalb von zehn Jahren verdoppelt werden soll. Mit dieser Umsetzung über das Gesamtverkehrskonzept, in dem die übergeordneten Zielsetzungen, Handlungsfelder und Hauptmassnahmen festgehalten werden, wird kein separater Bericht zum Postulat erstellt und das Postulat soll abgeschrieben werden, wenn das aktualisierte Gesamtverkehrskonzept mit den entsprechenden Zielen vorliegt.

Die einzelnen Massnahmen werden dem Grossen Stadtrat als Kreditbegehren im Rahmen des ordentlichen Budgetprozesses oder in separaten Vorlagen vorgelegt."

Mariano Fioretti (SVP)

SVP/JSVP/EDU-Fraktionserklärung

"Erneut schafft es ein weiterer autofeindlicher linker Vorstoss ins Parlament. Einmal ist es der links-grüne Stadtrat, dann wieder die links-grüne Ratsmehrheit, die den Automobilisten den Verleider anhängen wollen. Ich verzichte an dieser Stelle auf das aufzählen aller autofeindlichen Anläufe, denn Sie kennen diese ja alle bestens.

Die links-grüne Quartierparkierschikane ist allen Schaffhauserinnen und Schaffhausern noch in bester Erinnerung. Nun sollen die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer des motorisierten Verkehrs staatlich umerzogen werden. Meine sehr geehrten Damen und Herren, das geht so natürlich nicht, denn wir sind ein freies und mündiges Volk, das nicht durch den Staat bevormundet werden muss oder will. Solche erzieherischen Massnahmen kennt man von Staaten, die es mit den Volksrechten nicht so genau nehmen oder das Volk als lästiges Übel sehen. Dass es bei diesem Vorstoss nicht ums Klima geht, liegt wohl auf der Hand.

Haben doch genau diese Ratskolleginnen- und Kollegen das Postulat zum Erhalt der Busnischen nicht unterstützt. Dieser Busnischen Vorstoss nützt nicht nur der Umwelt, sondern allen Verkehrsteilnehmern. Denn ein flüssiger Verkehr belastet die Umwelt viel weniger als ein stockender Verkehr. Wäre es Ihnen Ernst, lieber Kollege Stefan Marti (SP), hätten Sie den Vorstoss aus innerer Überzeugung unterstützt, denn dieser erfüllt einen Grossteil Ihrer Forderungen. Weniger Lärm, Abgase und Stau.

Sie kommen jetzt wohl etwas in Erklärungsnotstand, denn Ihre ideologische Argumentationsschiene wurde enttarnt. Wie Sie selbst wissen, geht es bei diesem linken Vorstoss nur darum, den motorisierten Verkehr zu schikanieren. Zu dieser autofeindlichen Haltung müsste man auch stehen, wenn man einen Verkehrs-umerziehungsvorstoss einreicht. Doch da denkt der Postulant wohl schon an die Wahlen 2020.

Er spricht von Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer, das ist leider nur der links-grüne Deckmantel. Schaut man genauer hin, fällt es einem wie Schuppen von den Augen. Der motorisierte Verkehr soll von der Strasse verbannt werden.

Selbstverständlich soll der motorisierte Verkehrsteilnehmer die linken autofeindlichen Träumereien mit seinen Strassensteuern, Abgaben und Benzinzöllen bezahlen. Dies ganz nach dem Gusto der autofeindlichen Ratslinken.

Wenn man von Gleichbehandlung spricht, dann doch bitte auch bei den Kosten und Abgaben. Doch davon wollen Sie, Kollege Stefan Marti (SP) nichts wissen. Wer hier von Autobevorzugung spricht, der blendet die Fakten bewusst aus, denn sonst würde er nicht so einen Vorstoss einreichen.

Falls Sie sich nicht mehr erinnern können, helfe ich Ihnen gerne mit ein paar Beispielen, die Erinnerungslücke zu schliessen. Lichtsignalanlage Bachstrasse Übergang Vordergasse/Unterstadt. Dort wird der Verkehr künstlich gestaut, indem die Ampel beinahe eine Minute auf Rot steht. Rückstaus bis zum Schwabentor sind genauso keine Seltenheit, wie der Rückstau bis über die Feuerthalerbrücke und Schifflande.

An der Emmersbergstrasse staut sich der Verkehr zu den Stosszeiten sehr weit zurück. Bei der Adlerunterführung wurde eine Veloampel installiert und die Folgen daraus sind Rückstaus über beide Spuren in Richtung altes Busdepot sowie auf der Spitalstrasse. Wer hier von einer Bevorzugung der Autos spricht, der ist wohl nicht in Schaffhausen unterwegs oder will absichtlich die Fakten durch linke Parteiideologie ersetzen. Beides ist hier fehl am Platz.

Was folgt wohl als nächstes auf diese Verkehrserziehungsmassnahme unter dem Denkmantel des Klimaschutzes? Wird uns dann vorgeschrieben, was wir essen oder trinken dürfen? Das hatten wir doch schon einmal. Da war doch vor ein paar Jahren eine eindrückliche und wohl legendäre Abstimmung, welche in diese Richtung ging. Stichworte wie Fleisch- und Kaffeeverbote sind da auch gefallen. Müssen wir beim nächsten Vorstoss auf unsere gesunde Schweizer Milch verzichten, weil Kühe Methan ausstossen? Wir dürfen gespannt sein, was den links-grünen Ratsmitgliedern noch alles einfällt.

Unsere Fraktion sagt einstimmig Nein zum autofeindlichen Verkehrserziehungsvorstoss."

Bea Will (AL)

AL-Fraktionserklärung

"Der Stadtrat wird gebeten Bericht und Antrag zu stellen, wie der Veloverkehr auf Stadtgebiet bis in zehn Jahren verdoppelt werden kann" – mit dieser inhaltlichen Änderung am ursprünglichen Postulatstext hat Stefan Marti (SP) bereits einen Kompromiss vorbereitet.

Die AL bedankt sich bei Stefan Marti (SP) für diesen guten Vorstoss und hätte ihn auch unterstützt, wenn er das Postulat mit dem ursprünglichen Inhalt belassen hätte. So moderat wie es jetzt daherkommt, sollte von keiner Seite her auch nur ein Fünkchen Widerstand dagegen aufkommen.

Wir haben einen Bundesbeschluss, der in Kraft ist und wir haben einen gegenwärtigen Zustand in der Stadt, welcher das Auto, beziehungsweise den motorisierten Individualverkehr noch immer massiv bevorzugt. Wir sind in Schaffhausen noch sehr weit weg vom Grundsatz der Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmenden.

Es ist höchste Zeit, dass Fahrradfahrende neben den Bussen, den Cars, den PKW's und LKW's den Platz erhalten, der ihnen im Verkehr zusteht. Städte in nördlichen Ländern wie Holland, Dänemark, Schweden und vereinzelt auch in Deutschland, machen es vor. Beim letzten Pro-Velowettbewerb um die beste Velostadt der Schweiz, lag Schaffhausen als mittelgrosse Stadt auf dem drittletzten Platz.

Es gibt also definitiv noch genug zu tun und zu verbessern im Bereich "Veloförderung" um in zwei Jahren bereits besser dazustehen bei diesem Wettbewerb. Burgdorf, Chur und sogar Winterthur können uns als Vorbild dienen und auch Bern ist ambitioniert unterwegs, eine gute Velostadt zu werden. Es sind dort bereits Massnahmen vorgeschlagen, aufgegleist, installiert und umgesetzt worden.

Die Vorschläge, welche Stefan Marti (SP) in seinem Postulat aufführt, welche zu prüfen und in eine Vorlage aufzunehmen sind, unterstützen wir allesamt. Um aus Schaffhausen eine Velostadt zu machen, braucht es politischen Willen und Ressourcen im Bereich Planung, Bau, Umwelt und Verkehr.

Am nächsten Sonntag haben wir mit einigen Abstimmungen vor, die Stadt ein Stückweit vorwärts zu bringen. Daneben freue ich mich, wenn wir in weiteren Schritten unsere Stadt im Bereich Klimaschutz vorwärtsbringen und dazu gehört für uns unter anderem der von der öffentlichen Hand aus zu erleichternde Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Velo-, Fussgänger-, Bus- und Zugverkehr durch eine gute, dementsprechende Infrastruktur. Das wird uns allen zu Gute kommen. Davon sind wir überzeugt.

Es bleibt noch ein grosser Optimierungsraum, bis sich alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt und vor allem auch sicher fühlen können.

Manchmal wundere ich mich wirklich, wo unsere Stadt Schaffhausen die Ambition hat "avantgardistisch" zu sein, einmal vorne mitzuhalten, einmal grösser zu denken als andere Städte in der Schweiz. Ein Ja zur neuen Busflotte ist ein Anfang. Aber es muss noch mehr geben, es muss weitergehen.

Vielleicht stehen wir als Kulturstadt im Verhältnis zu ähnlich kleinen Städten, in den vorderen Rängen, was auch sehr schön ist, aber als Familien-, Bildungs-, Klima-, und Velostadt hinken wir noch weit hinter anderen Städten der Schweiz her.

Ich freue mich, wenigstens ein bisschen, wenn wir dieses Postulat geschlossen überweisen, damit wieder ein kleiner Schritt in die richtige Richtung getan ist. Das Fahrrad ist ein bewährtes emissionsfreies Verkehrsmittel der Vergangenheit, der Gegenwart und der Zukunft.

Die Strecken in unserer Stadt sind alle relativ kurz und sehr gut machbar für alle körperlich nicht beeinträchtigten Menschen. Mit einem E-Bike kommen sogar die, welche sich gerne komfortabler bewegen auf alle unsere städtischen Hügel.

Auf die Umsetzung von neuen, sichtbaren und sicheren Radwegen und hoffentlich auch ein paar vereinzelt Veloschnellstrassen und einem Duraduct, der drei unserer Stadtquartiere wunderbar neu verbindet, freuen wir uns sehr!

Manchmal wünschte ich mir, dass ich ein Studium als Stadtplanerin absolviert hätte, denn es würde mir sehr grossen Spass bereiten Städte neu zu erfinden, zu ergänzen

oder so umzuplanen, dass sie für mehr Menschen freundlicher wären! "Vive la Vélorution!"

Besten Dank fürs Zuhören."

Res Hauser (JFSH)**FDP/JFSH-Fraktionserklärung**

"Gerne nehme ich für die FDP/JFSH-Fraktion Stellung zum Velo-Postulat. Aus unserer Sicht kann es nicht Aufgabe der Stadt sein, den Veloverkehr gegenüber dem gesamten Verkehrsaufkommen aufzumotzen. Klar ist, dass die Voraussetzungen um von A nach B zu kommen für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet sein und für die Sicherheit gesorgt werden muss. Dies ist in der Stadt Schaffhausen jedoch schon gegeben.

Denn seien wir mal ehrlich, zu gefährlichen Situationen kommt es mit den Velofahrern nur, wenn diese sich nicht an die Verkehrsregeln halten und denken, dass zum Beispiel die Ampeln für sie nicht gelten. Der wahre Grund, dass die Stadt Schaffhausen nicht attraktiv für Velofahrer ist, liegt nicht an der Infrastruktur, sondern an der Topografie. Da es von der Altstadt aus fast in jede Richtung einen Hügel gibt, wird das Velofahren ziemlich unattraktiv. Ich als ehemaliger Buchthaler kenne dieses Problem nur gut genug. Noch etwas zur Bemerkung von Stefan Marti (SP). Ich habe auf der Breite Tennis gespielt und den Weg von Buchthalen auf die Breite kenne ich sehr wohl und habe diesen nicht selten absolviert. Meine Eltern mussten kein Postulat einreichen für einen sauberen Veloweg.

Diese Topografie hat jedoch einen anderen Vorteil gegen Lärm und Abgase, da sie für die Elektrobusse eine gute Voraussetzung bietet und diese bergab Richtung Bahnhof mit der Rekuperation beginnen können. Doch dies ist eine andere Geschichte. Um das Ziel des vorliegenden Postulats zu erfüllen, braucht es also nicht nur sehr hohe Ausgaben, sondern auch Verbote. Und gegen diese Verbote wehren wir uns vehement.

Zudem gibt es bei den geforderten Punkten auch noch einen Widerspruch. Getrennte Velowege führen zwar zu erhöhter Sicherheit, wenn auf diesen Wegen jedoch die E-Bikes mit den Ladestationen gefördert werden, geht diese zusätzliche Sicherheit gleich wieder flöten. Denn diese E-Bikes sind mehr ein Motorrad als ein Velo und sorgen für gefährliche Situationen auf den Strassen beziehungsweise Velowegen.

Der Postulant erwähnte sogar, dass man Fussgänger- und Velowege kombinieren sollte. Wenn E-Bikes in Zukunft auf dem Trottoir fahren, wird das sicherlich zu sehr gefährlichen Situationen kommen. Ich habe noch eine Frage an den Postulanten. Er sagte, dass es unliberale Verbote in der Stadt Schaffhausen für Velofahrer gibt, die offenbar für Autos nicht gelten. Wo sind diese? Willst du mit dem Velo durch das Fäsenstaubtunnel fahren?

Aus diesen Gründen werden wir das Postulat geschlossen ablehnen."

Georg Merz (Grüne SH)**glp/Grüne/CVP/EVP-Fraktionserklärung**

"Die glp/Grüne/CVP/EVP-Fraktion unterstützt dieses Postulat von Stefan Marti (SP).

Die Stimmberechtigten haben am 23. September 2018 den Gegenentwurf zur Velo-

Initiative an der Urne mit über 70 % Ja-Stimmen angenommen. Es ist deshalb richtig, wenn der Stadtrat beauftragt wird, diese Erwartungen zu erfüllen.

Bei der Überarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts aus dem Jahr 2008 sind für Velofahrende und für Fussgänger bessere Wege und eine Erhöhung der Sicherheit zu planen, auch wenn dies gewisse Einschränkungen des motorisierten individuellen Verkehrs bedeuten könnte. Ich spreche nicht, dass der motorisierte Verkehr von den Strassen verbannt werden sollte.

Gerade im Bereich der Altstadt und in bestehenden Quartieren werden die Strassenräume oft nicht vergrössert werden können. Eine Umverteilung der Flächen, zum Beispiel die Umwandlung von heutigen Strassen mit Gegenverkehr zu Einbahnstrassen und der Bau von Velowegen, könnten dabei notwendig werden.

Unsere Fraktion befürwortet die Überweisung dieses Postulats."

Iren Eichenberger (Grüne SH)

Votum

"Selbstverständlich werde ich diesem Postulat zustimmen. Es ist wichtig und nötig und wird hoffentlich die erwartete Entlastung für alle Verkehrsteilnehmer bringen. Was mir nicht ganz geheuer ist, ist die kuschelige Umarmung der Velofahrenden mit den Fussgängern. Als Fussgängerin fühle ich mich effektiv bedroht, wenn Velos ungetrennt von den Fussgängern ihre Fahrbahn haben. Das ist faktisch immer zum Nachteil der Schwächeren, also der Fussgänger. Was der Katze gut ist, ist nicht immer gut für das kleine Mäuschen.

Es gab eine Zeit wo versucht wurde, in pädagogischer Absicht Verkehrserziehung zu leisten, indem man diese beiden Langsamverkehrsteilnehmer in Einigkeit miteinander verkehren liess. Das geht nicht auf. Achten Sie sich, was in der Innenstadt/ Fussgängerzone passiert, wenn diese Zone von den Velofahrenden missachtet wird, was leider immer häufiger geschieht. Das ist unhaltbar und von den Velofahrenden nicht fair.

In der Fussgängerzone verkehren sehr viele Menschen, die sich dort geschützt fühlen. Zum Beispiel ältere Menschen, die vom Altersheim Kirchhofplatz her kommen mit dem Rollator, ein bisschen unbeholfen und unsicher auf den Füßen sind. Für diese Menschen ist es eine effektive Bedrohung, wenn ein Velo sehr schnell an ihnen vorbeifährt. Objektiv gesehen muss es nicht einmal besonders schnell fahren, aber für einen Menschen, der verunsichert ist, ist das eine Gefahr.

Ich bitte sehr und ich habe Vertrauen in den Stadtrat, dass er mit diesem Postulat, das eine absolut sinnvolle Zielsetzung erreichen will, sinnvoll verfährt und massvoll bleibt und den Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer, der Fussgänger, wahrt. Das dies nötig ist, hat man letzte Woche wieder gesehen mit dem Unfall, der sogar auf einem Fussgängerstreifen geschehen ist. Das ist unhaltbar."

Kurt Reuter (SVP)

Votum

"Ich als Grüner und Velofahrer möchte doch auch noch etwas erwähnen zu den verschiedenen Punkten, die Stefan Marti (SP) aufgeführt hat. Ich glaube von der Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer ist im Moment der Velofahrer eher bessergestellt. Ich bin einige Male hinter dir, Stefan Marti (SP) gefahren, vom

Schulhaus in die Bruderhöflistrasse. Ich habe festgestellt, dass ich um einiges langsamer bin mit dem Auto als du. Bei der Moserstrasse bist du beim Fussgängerstreifen das erste Mal über das Rotlicht gefahren, beim zweiten Mal bei der Linksabiegung bist du auch bei Rot durchgefahren. Ich würde sagen man könnte den Steuerfuss in der Stadt Schaffhausen um 5 % reduzieren, wenn man richtige Polizeikontrollen machen würde. Ich glaube, die Punkte, die du aufgeführt hast, sind bei uns schon eingeführt. Der Velofahrer ist in der Stadt Schaffhausen viel schneller als der Autofahrer."

Martin Egger (FDP)**Votum**

"Hier wird ein falsches Bild vermittelt, wenn Stefan Marti (SP) sagt, er wüsche gemeinsame Velo- und Fussgängerwege. Ich darf für mich in Anspruch nehmen, dass ich mehr Kilometer mit dem Velo fahre, als mit dem Auto. Nicht unbedingt innerstädtisch, das gebe ich zu. Der grösste Horror sind gemischte Velo- und Fussgängerwege. Auf den gut ausgebauten Velo- und Fussgängerwegen sind Kinderwagen, Fussgänger, Trottinets, Velofahrer, Rennradfahrer, E-Bikefahrer und es gibt keine erhöhte Sicherheit. Hier wird ein total falsches Bild vermittelt.

Da stimme ich mit Iren Eichenberger (Grüne) überein. Was noch neu dazukommt sind die E-Trottinets. Sehr gefährlich auf den Trottoirs. Der nächste Vorstoss wird sicher kommen, getrennte Velowege für E-Bikes und E-Trottinets. Mit Verboten funktioniert das ja meistens nicht. Was meiner Meinung nach fehlt ist der gesunde Menschenverstand und die Rücksichtnahme jedes einzelnen. Wenn das wieder einkehren würde, dann müssten wir uns nicht über den Ausbau und über getrennte Fahrwege unterhalten."

Stefan Marti (SP)**Schlusswort**

"Hier noch kurz meine SP/JUSO-Fraktionserklärung. Die SP Fraktion unterstützt das Anliegen auch in dieser Softvariante, weil sie lieb und nett, kompromissfähig und realistisch ist. In unserem tiefsten Herzen würden wir aber den Veloanteil lieber in fünf Jahren verdoppelt sehen.

Der Stadtrat findet sicher sinnvolle und mehrheitsfähige Lösungen, falls das Postulat überwiesen wird. Danke für alle, die mich unterstützen.

Noch zu Mariano Fioretti (SVP). Ich besitze selber ein schönes Auto und ich fahre sogar gerne Auto. Ich verfolge zwar keine SVP-ler mit meinem Auto durch die Stadt. Mir sind schon fast die Tränen gekommen, bei all den Schikanen, die du als Autofahrer täglich erleben musst. Mir geht es nicht so schlimm.

Zum Liberalismus. Fäsenstaubtunnel. Was hat der Tunnel gekostet und was kosten Radwege? Das Auto wird bevorzugt, weil es stärker finanziert wird. Bezahlen tun dies alle Steuerzahler.

Ich war kürzlich wieder in Köln. Da fahren die Velos mitten durch die Fussgängerzone und das ist kein Problem. Alle haben sich daran gewöhnt. Es gibt viele Städte, wo das normal ist. Die Leute fahren angepasst und man fährt niemanden tot. Es ist fast unmöglich, mit dem Velo jemanden totzufahren, auch wenn man gerne möchte. Witz beiseite.

Ich wäre sehr froh, wenn es alle drei Jahre Zwischenberichte geben würde. Das fände ich sinnvoll. Auch wenn wir dieses Postulat abschreiben, denn in zehn Jahren werden vermutlich nicht mehr viele von uns in diesem Rat anwesend sein. Danke für Ihre Geduld."

SCHLUSSABSTIMMUNG

Das Postulat wird vom Grossen Stadtrat in der Schlussabstimmung mit 17 : 15 Stimmen (bei 1 Enthaltung) als erheblich erklärt.

Das Geschäft ist somit erledigt.

**Traktandum 4 Verfahrenspostulat Urs Tanner (SP) vom 3. April 2019:
Keine Machtballung/3 Kommissionen reichen!**

**Traktandum 5 Verfahrenspostulat Urs Tanner (SP) vom 3. April 2019:
Ratspräsidium pur**

**Traktandum 6 Verfahrenspostulat Urs Tanner (SP) vom 3. April 2019:
Abberufung aus Kommissionen**

Hermann Schlatter (SVP)

Vorgehen

"In Absprache mit Grossstadtrat Urs Tanner (SP) habe ich respektive das Büro festgelegt, die drei Postulate zusammen zu behandeln."

Urs Tanner (SP)

Begründung

"Gerne nehme ich Stellung zu den drei Verfahrenspostulaten. Ich entschuldige mich auch nochmals, dass das Geschäft an der vorletzten Sitzung nicht behandelt werden konnte. Der Körper funktioniert nicht immer, wie man will. Danke auch noch für die Genesungswünsche.

Sie haben Ihre Meinung schon gemacht, und das ist in Ordnung so. Trotzdem versuche ich Ihnen nochmals kurz die Beweggründe zu erklären. Ich glaube, dass die Annahme oder Ablehnung meiner Vorstösse viel Klarheit für die Zukunft bringen wird.

1. Keine Machtballung/3 Kommissionen reichen!

Es soll keine ungesunde Machtballung geben. Wir sind 36 Mitglieder, 3 Kommissionen pro Mitglied müsste reichen. Es gibt ein wenig die Tendenz zu halben "Berufspolitikern", welche auf allen Staatsebenen Ämtern anhäufen. Das ist nicht verboten, aber wir sind mit 36 Mitgliedern genug Parlamentarierinnen und Parlamentarier, um die Arbeit vernünftig zu schultern.

Gerne bringe ich hier ein Beispiel aus der Schaffhauser Kantonsgeschichte, Band 2, S. 708:

"Heinrich Ammann (1820 -1867) begann sein ungestümes politisches Wirken als

Redaktor und Jurist. Seine vorwärtsstürmende "Schaffhauser Zeitung" war 1845 – 1852 mit spitzer Feder in radikal-liberalen Geist verfasst. (...) Im Kanton und in der Stadt Schaffhausen gab es kaum ein Amt, das Heinrich Ammann nicht übernommen hätte. Er war Staatsanwalt und Appellationsgerichtspräsident, National –und Ständerat, Kantonsrat und Regierungsrat, Stadtrat, Stadtschulrat und Stadtpräsident, zum Teil gleichzeitig und mehrmals. (...) Von der Vielgeschäftigkeit offensichtlich aufgezehrt, starb er mit 47 Jahren."

Ich weiss, dass Sie dieses Anliegen vielleicht als Arroganz der grossen Fraktion interpretieren, was man, das gebe ich zu, so sehen kann. Ich weiss, dass Sie argumentieren werden, man habe halt nicht genug Köpfe und das Problem sei eher theoretischer Natur. Auch das trifft wahrscheinlich zu. Trotzdem ist es eben gut, die Arbeit, das Wissen und die Macht auf viele Köpfe zu verteilen. Einzelne Personen, mich eingenommen, neigen dazu, zu viel anzuhäufen.

2. Ratspräsidium pur

Die Geschäftsordnung (GO) regelt das Präsidium in Artikel 13 folgendermassen:

¹ Die Präsidentin oder der Präsident des Grossen Stadtrats

- a) leitet die Verhandlungen des Rats und sorgt für die Einhaltung dieser Geschäftsordnung
- b) informiert über die den Rat betreffenden Belange
- c) führt zusammen mit der Ratssekretärin oder dem Ratssekretär die rechtsverbindliche Unterschrift für den Rat
- d) führt die Geschäfts- und Terminkontrolle
- e) vertritt den Rat nach aussen und bezeichnet im Verhinderungsfall diejenigen Personen, die den Rat an Veranstaltungen vertreten

Unsere Forderung ist inhaltlich nichts Neues, wurde meistens so gehandhabt und soll jetzt eben Gesetz in der GO werden. Das höchste Amt in der Stadt Schaffhausen soll möglichst unabhängig, neutral und fokussiert geführt werden. Wer dieses Amt anstrebt, soll sich ein Jahr lang darauf konzentrieren dürfen.

Nennen Sie mich naiv, nennen Sie mich einen Puristen, das sind für mich keine Schimpfwörter.

Ich verlange nicht, dass die Präsidentin/der Präsident völlig unpolitisch über allen Parteien schwebt. Solche Personen sitzen nicht im Grossen Stadtrat. Aber in der Vergangenheit wurde das oft ungeschrieben so gehalten. Man muss die Vergangenheit nicht glorifizieren; aber ein Jahr sich nur der anstrengenden Arbeit als Präsidentin/Präsident widmen, ohne Kommissionsarbeit, wäre für mich ein Idealzustand.

Sie werden das Argument der Kontinuität in Kommissionen bringen, das hat etwas an sich; aber, zu oft halten wir uns für unersetzlich und machen uns unersetzlich. Es ist aber falsch, jeder muss und kann ersetzt werden.

3. Abberufung aus Kommissionen

Kommen wir zu meinem mir eigentlich wichtigsten Anliegen, der Abberufung.

Wollen Sie wirklich verurteilte Diebe oder Betrüger oder Veruntreuer in wichtigen Kommissionen. Hier habe ich für eine Ablehnung Null Verständnis. Hier geht es nicht

um Spiele und Intrigen. Die Hürde ist massiv, nämlich eine 2/3-Mehrheit der Anwesenden. In Zahlen bei 36 Anwesenden sind das 24 Anwesende. Stimmen Sie dieser Notbremse zu, vielleicht, ich hoffe es nicht, werden Sie eines Tages froh sein darum.

Wenn ich zum Beispiel im Januar 2021 in die Geschäftsprüfungskommission gewählt werde und im Februar 2021 werde ich wegen Veruntreuung und Betrug verurteilt, dann haben Sie mich für die nächsten vier Jahre an der "Backe". Das ist so und das wollen Sie sicher nicht wirklich.

Auf Antrag eines Ratsmitgliedes können Kommissionsmitglieder jederzeit mit einer 2/3-Mehrheit der anwesenden Ratsmitglieder abberufen werden. (Gemeint sind Kommissionen, wie in Art. 19 bis 22 der GO aufgeführt).

Wenn Sie denken, ich werde mit der dritten Niederlage Ruhe geben, dann irren Sie sich. Im Hintergrund denke ich auch über eine Amtszeitbeschränkung nach und das würde mich persönlich massiv treffen. Herzlichen Dank."

Michael Mundt (SVP)

Stellungnahme des Büros

"Im Namen des Büros nehme ich gerne zu den Verfahrenspostulaten von Urs Tanner (SP) Stellung.

Wir haben die Verfahrenspostulate an einer ausserordentlichen Bürositzung ausgiebig diskutiert. Das Ergebnis war der Ihnen vorliegende Bericht und die Stellungnahme diesbezüglich. Trotzdem möchte ich hier an dieser Stelle nochmals kurz auf einige Punkte eingehen. Ich werde dies der Reihe nach tun, wie die Postulate auf der Traktandenliste aufgeführt sind und in welcher wir anschliessend über diese abstimmen werden.

Zum ersten Verfahrenspostulat: "Keine Machtballung/3 Kommissionen reichen!"

Nach Auffassung des Büros möchte Urs Tanner (SP) mit diesem Verfahrenspostulat erreichen, dass ein Mitglied des Grossen Stadtrats nicht gleichzeitig in mehr als drei Kommissionen Einsitz nehmen kann. Gemeint sind Kommissionen wie in Art. 19 bis 22 in unserer Geschäftsordnung (GO) definiert.

Nun, gemäss Abklärungen unsererseits, trifft dies aktuell auf kein Parlamentsmitglied der Stadt Schaffhausen zu. Auch in der nahen Vergangenheit konnten wir kein Mitglied ausfindig machen, welches zeitgleich in mehr als drei Kommissionen Einsitz hatte. Urs Tanner (SP) bezieht sich in seiner Begründung auf Heinrich Ammann, welcher Mitte des 19. Jahrhunderts mehrere politische Ämter zur gleichen Zeit innehatte – allerdings auf verschiedenen Staatsebenen.

Bedenken bezüglich des Postulats kamen auch von unseren kleineren Fraktionen, da es schwierig sein könnte, genügend Personen für die verschiedenen Aufgaben im Parlament zu finden und es daher vielleicht mal vorkommen könnte, dass eine Person eventuell zur selben Zeit mehrere Ämter innehaben könnte.

Das Büro ist mehrheitlich der Meinung, dass die Bestimmungen, wie aktuell in der GO festgehalten, ausreichend sind und es hier keine weiteren Einschränkungen bedarf.

Zum zweiten Verfahrenspostulat: "Ratspräsidium pur"

Wie auch beim ersten Verfahrenspostulat ist die Mehrheit des Büros der Auffassung, dass diese Einschränkung nicht in die GO aufgenommen werden muss.

Die Vergangenheit zeigt, dass es immer wieder Ratspräsidentinnen und -präsidenten gab, welche gleichzeitig noch in Kommissionen mitgewirkt haben. So beispielsweise Cornelia Stamm Hurter (SVP), Rainer Schmidig (EVP) und auch Stefan Marti (SP). Probleme oder Interessenskonflikte konnten wir dabei keine ausmachen – im Gegenteil. Wir erachten es als eher problematisch, wenn sich ein gut eingearbeitetes Kommissionsmitglied, unabhängig von der Art der Kommission, für ein Jahr nur des Amtes wegen zurückziehen muss und dann einem Stellvertreter Platz macht, welcher mit der Materie möglicherweise nicht gleich gut vertraut ist.

Zum dritten Verfahrenspostulat: "Abberufung aus Kommissionen"

Der Mehrheit der Büromitglieder sind die Formulierungen zu allgemein und zu wenig verbindlich gehalten, um diesem Verfahrenspostulat zustimmen zu können.

Ebenfalls befürchtet die Mehrheit, dass mit einer gewissen Willkür unliebsame und unbequeme Kommissionsmitglieder abgewählt werden könnten, wenn dieser Passus so in die GO aufgenommen würde.

Allgemein stellt sich weiter auch die Frage, wer denn für die Untersuchung eines von Urs Tanner (SP) angesprochenen Fehlverhaltens zuständig wäre. Konsequenterweise müsste hier dann jeweils eine PUK eingesetzt werden, was aber aufgrund der hohen Anwendungshürden als eher unwahrscheinlich erachtet wird. Und was genau soll denn alles als Fehlverhalten gelten? Handelt es sich hierbei nur um Verfehlungen anlässlich des Ratsbetriebs oder allenfalls auch private Vergehen?

Aufgrund dieser Ausführungen und der detaillierten schriftlichen Stellungnahme empfiehlt Ihnen das Büro, mit einem Verhältnis von 5 : 1 Stimmen, alle drei Verfahrenspostulate für nicht erheblich zu erklären. Ich möchte dabei noch erwähnen, dass das Büro zum Zeitpunkt des Beschlusses noch über drei Stimmzählende verfügte, noch nicht vier.

Besten Dank."

Michael Mundt (SVP)**SVP/JSVP/EDU-Fraktionserklärung**

"Ich möchte der SP beliebt machen, dass sie hier mit gutem Beispiel vorangeht. Vielleicht kann Christian Ulmer (SP), der jetzt das Präsidium des Stadtschulrats neu inne haben wird diese Konsequenzen ziehen und beispielsweise aus dem Grossen Stadtrat zurücktreten. Das wäre vielleicht eine Option um diesem gerecht zu werden.

Die SVP/JSVP/EDU-Fraktion schliesst sich den Ausführungen des Büros an und wird die drei Verfahrenspostulate geschlossen ablehnen.

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit."

Raphael Kräuchi (GLP)**glp/Grüne/CVP/EVP-Fraktionserklärung**

"Gerne übermittle ich Ihnen, in Vertretung unseres Büromitglieds Dr. Nathalie Zumstein (CVP), die Haltung der glp/Grüne/CVP/EVP/-Fraktion zu den drei Verfahrenspostulaten von Grossstadtrat Urs Tanner (SP).

Unsere Fraktion empfiehlt Ihnen ebenfalls, alle drei Verfahrenspostulate nicht zu überweisen. Wir teilen dabei im Wesentlichen die Überlegungen des Büros zu diesen drei Traktanden und möchten noch folgende Ergänzungen anbringen beziehungsweise bereits Gesagtes unterstreichen.

Das Postulat "Keine Machtballung/3 Kommissionen reichen!" findet unsere Fraktion unnötig, denn dass eine Person in gleich vier Kommissionen sitzt, kommt in der Praxis offenbar gar nie vor. Wegen der Verkleinerung des Parlaments muss eine Kumulation möglich bleiben, vor allem aus Rücksicht auf kleinere Fraktionen.

Zum "Verfahrenspostulat Ratspräsidium pur". Ein Austritt eines Grossstadtrats aus einer ständigen Kommission, nur gerade während des Präsidialjahres, ist wenig sinnvoll. Für ein neues Mitglied braucht es immer eine gewisse Zeit, sich einzuarbeiten und ausserdem ist Konstanz für eine ständige Kommission äusserst wichtig. Ein Grossstadtrat sollte in seinem Präsidialjahr jedoch nicht gleichzeitig auch noch Präsident einer ständigen oder nichtständigen Kommission sein. Da gehen wir ebenfalls mit dem Büro einig.

Zum Verfahrenspostulat "Abberufung aus Kommissionen". Mit diesem Postulat will Grossstadtrat Urs Tanner (SP), dass Kommissionsmitglieder "bei krassem Fehlverhalten" aus einer Kommission abberufen werden können, als Beispiel nennt er Amtsgeheimnisverletzung oder eine strafrechtliche Verurteilung. Er sieht dafür eine hohe Hürde vor. Trotzdem findet unsere Fraktion dieses Postulat heikel, weil damit viele ungeklärte Fragen verbunden sind, wie bereits in der Stellungnahme des Büros erwähnt.

Daher darf es nicht sein, dass eine 2/3-Mehrheit der Ratsmitglieder darüber entscheidet, ob ein "krasses Fehlverhalten" vorliegt oder nicht. Das kann zu Hexenjagden innerhalb unseres Parlaments führen, zu einem Klima des Misstrauens und trägt die Gefahr von Fehlentscheiden in sich mit Auswirkungen, die nicht wieder gut zu machen sind. Wir sind daher der Meinung, dass solche Fälle durch eine PUK untersucht werden sollten. Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit."

Angela Penkov (AL)**AL-Fraktionserklärung**

"Gerne fasse ich Ihnen die Haltung der AL zu den Postulaten von Urs Tanner (SP) kurz zusammen. Grundsätzlich schliessen wir uns grösstenteils den Überlegungen an, welche sich das Ratsbüro zu den Postulaten gemacht hat und soeben vom Büromitglied Michael Mundt (SVP) vorgetragen wurden.

Beginnen wir mit der "Machtballung". Urs Tanner (SP) erachtet eine Anhäufung von Ämtern in Kanton und Stadt als kritisch und sieht die Gefahr einer Machtballung. Soviel kann die AL noch nachvollziehen. Wir stehen Doppel- und Dreifachmandaten sehr kritisch gegenüber und versuchen diese in der eigenen Partei so gut wie möglich zu vermeiden. Mit mehr oder weniger Erfolg. Wir arbeiten daran.

Dieses Problem über eine Änderung der Geschäftsordnung (GO) in der Stadt zu lösen, erscheint uns nicht plausibel. Zumal gar keine Ratsmitglieder in mehr als drei Kommissionen Einsitz halten, erachten wir den Vorstoss als unnötig.

Zum "Ratspräsidium pur". Wir können den Gedankengang nachvollziehen, der Urs Tanner (SP) zum Verfassen dieses Postulats bewog. Analog zum Kantonsrat wäre es auch in der Stadt wünschenswert, wenn sich der Präsident/die Präsidentin voll und ganz seinem Amt widmet. Urs Tanner (SP) schreibt:

"Das höchste Amt in der Stadt Schaffhausen soll möglichst unabhängig, neutral und fokussiert geführt werden. Wer dieses Amt anstrebt soll sich ein Jahr lang darauf konzentrieren dürfen."

Hier sind wir einer Meinung mit Urs Tanner (SP). Ein Präsident/eine Präsidentin soll sich bewusst sein, welchen Hut sie anzieht, wenn sie den Ratssaal betritt und den Rat höchst neutral und fokussiert führen. Im Ratspräsidium wie auch im Ratsbüro, gehören parteiideologische Gedanken hintenangestellt. Das dürfen sich alle Ratspräsidenten und Ratspräsidentinnen hinter die Ohren schreiben.

Da es aufgrund der Grösse unseres Rats und auch aufgrund der Grösse der einzelnen Fraktionen eine erhebliche Schwierigkeit darstellt, für ein Amtsjahr den Präsidenten oder die Präsidentin aus einzelnen Kommissionen abzuziehen, da dies Kommissionen in ihrer Zusammenarbeit sogar schwächen könnte, stimmen wir auch hier gegen eine Überweisung des Postulats.

Den Grundgedanken dahinter können wir verstehen.

Zur Abberufung von Kommissionen. Hier kann ich mich sehr kurz fassen. Wer entscheidet, wann ein krasses Fehlverhalten vorliegt? Und was genau ist krasses Fehlverhalten? Und warum sollte der Grosse Stadtrat im Stande sein, dies zu beurteilen und jemanden mit einer 2/3- Mehrheit an den Pranger zu stellen?

Der Grosse Stadtrat ist kein Gericht – zum Glück nicht. Auch hier sehen wir keinen Grund für eine Überweisung. Danke fürs Zuhören."

Nicole Herren (FDP)

FDP/JFSH-Fraktionserklärung

"Die FDP/JFSH-Fraktion steht hinter dem Antrag des Büros und wir lehnen alle drei Verfahrenspostulate ab."

Urs Tanner (SP)

Schlusswort

"Ich verzichte auf ein Schlusswort."

SCHLUSSABSTIMMUNGEN

Das Verfahrenspostulat von Urs Tanner (SP) betreffend "Keine Machtballung/3 Kommissionen reichen!" wird vom Grossen Stadtrat in der Schlussabstimmung mit 23 : 10 Stimmen (bei 1 Enthaltung) als nicht erheblich erklärt.

Das Verfahrenspostulat von Urs Tanner (SP) betreffend "Ratspräsidium pur" wird vom Grossen Stadtrat in der Schlussabstimmung mit 22 : 10 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) als nicht erheblich erklärt.

Das Verfahrenspostulat von Urs Tanner (SP) betreffend "Abberufung aus Kommissionen" wird vom Grossen Stadtrat in der Schlussabstimmung mit 25 : 9 Stimmen als nicht erheblich erklärt.

Die Geschäfte sind somit erledigt.

SCHLUSSMITTEILUNGEN DES RATSPRÄSIDENTEN

Während der Sitzung sind folgende Vorstösse eingegangen:

- Postulat von Raphael Kräuchi (GLP): Sichere Fussgängerwege in der Stadt Schaffhausen.
- Kleine Anfrage von Res Hauser (JFSH): Werden Parkplätze auf dem Stadtgebiet weiterhin ersatzlos gestrichen?

Die nächste Ratssitzung findet am Dienstag, 26. November 2019, 16.00 Uhr (Doppelsitzung, Budgetdebatte 2020) statt.
--

Die Ratssitzung vom **10. Dezember 2019 startet um 17.00 Uhr (Doppelsitzung ohne Pause)** gemäss heutiger Abstimmung im Grossen Stadtrat.

Ich wünsche Ihnen allen einen schönen Abend und danke für das aktive Mitmachen.

Der **Ratspräsident** beendet die Sitzung um **20:40 Uhr**.

Die Ratssekretärin:

Sandra Ehrat

Schaffhausen, 9. Dezember 2019 saneh