



Kantonsrat Schaffhausen

Protokoll der 3. Sitzung

vom 19. Februar 2024, 08.00 Uhr im Kantonsratssaal in Schaffhausen

Vorsitz Erich Schudel

Protokoll Claudia Porfido

Während der ganzen Sitzung abwesend (entschuldigt)

Sahana Elaiyathamby, Diego Faccani, Christian Heydecker, Daniel Meyer, Bruno Müller, Peter Neukomm

Während Teilen der Sitzung abwesend (entschuldigt)

Herbert Hirsiger

<i>Traktanden</i>	<i>Seite</i>
1. Postulat Nr. 2023/2 von Mayowa Alaye vom 27. Februar 2023 mit dem Titel «Potenziale von Cargo sous terrain (CST) für den Kanton Schaffhausen»	104
2. Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 9. Mai 2023 betreffend Genehmigung des kantonalen Strassenrichtplans	114

Neueingänge seit der letzten Sitzung vom 22. Januar 2024:

1. Antrag des Regierungsrats vom 23. Januar 2024 betreffend Zusatzkredite für den Bau eines zusätzlichen Stockwerks beim Bau Polizei- und Sicherheitszentrum
2. Antwort des Regierungsrats vom 23. Januar 2024 auf die Kleine Anfrage von Erhard Stamm vom 17. Oktober 2023 betreffend Bienen-schutz und Bestäubungsbedarf der landwirtschaftlichen Nutzpflanzen im Kanton Schaffhausen
3. Antwort des Regierungsrats vom 23. Januar 2024 auf die Kleine Anfrage Nr. 2023/22 von Isabelle Lüthi vom 20. Oktober 2023 betreffend Rechtsextremismus im Kanton Schaffhausen
4. Kleine Anfrage Nr. 2024/2 von Urs Capaul vom 25. Januar 2024 betreffend Medikamentenpreise und Abgabe von Generika
5. Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 13. Februar 2024 betreffend die Teilrevision des Gesetzes über das Arbeitsverhältnis des Staatspersonals vorgeburtlicher Mutterschaftsurlaub
6. Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 13. Februar 2024 betreffend die Bereinigung der Sammlung der Motionen und Postulate
7. Antwort des Regierungsrats vom 13. Februar 2024 auf die Kleine Anfrage Nr. 2023/23 von Gianluca Looser vom 5. November 2023 betreffend zweifelhafte Gutachtensaufträge der Schaffhauser Staatsanwaltschaft
8. Antwort des Regierungsrats vom 13. Februar 2024 auf die Kleine Anfrage Nr. 2023/24 von Sahara Elaiyathamby vom 20. November 2023 betreffend kantonale Gewaltprävention

9. Antwort des Regierungsrats vom 13. Februar auf die Kleine Anfrage Nr. 2023/26 von Matthias Freivogel vom 29. November 2023 betreffend Nachlese zur Ständeratswahl Stellungsbezüge von SHKB, EKS und Spitälern Schaffhausen

*

Mitteilungen des Präsidenten:

1. Die 9er-Spezialkommission 2024/1 betreffend «Mehr Demokratie in Schaffhausen - einfach und sicher: Volksbegehren auch elektronisch unterschreiben (E-Collecting)» (Orientierungsvorlage) setzt sich wie folgt zusammen: Urs Wohlgemuth (Erstgewählter), Tim Bucher, Lukas Bringolf, Matthias Freivogel, Christian Heydecker, Isabelle Lüthi, Roland Müller, Martin Schlatter und Erwin Sutter
2. Die 9er-Spezialkommission 2024/2 betreffend Stärkung der Tourismusdestination Rheinfall (Orientierungsvorlage) setzt sich wie folgt zusammen: Michael Mundt (Erstgewählter), Severin Brüngger, Tim Bucher, Urs Capaul, Melanie Flubacher Ruedlinger, Beat Hedinger, Arnold Isliker, Patrick Portmann und Daniel Preisig
3. Die 9er-Spezialkommission 2024/3 betreffend Änderung des Gemeindegengesetzes (separate Referenden gegen Budget und Steuerfuss) setzt sich wie folgt zusammen: René Schmidt (Erstgewählter), Iren Eichenberger, Diego Faccani, Lorenz Laich, Bruno Müller, Peter Neukomm, Daniel Preisig, Corinne Ullmann und Josef Würms.
4. Ich schlage Ihnen vor, den Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 23. Januar 2024 betreffend «Zusatzkredit für den Bau eines zusätzlichen Stockwerks beim Polizei- und Sicherheitszentrum» einer 9er-Spezialkommission zur Vorberatung zu überweisen – Ihrem Stillschweigen entnehme ich, dass Sie damit einverstanden sind
5. Ich schlage Ihnen vor, den Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 13. Februar 2024 betreffend «Teilrevision des Gesetzes über das

Arbeitsverhältnis des Staatspersonals (vorgeburtlicher Mutterschaftsurlaub)» einer 9er-Spezialkommission zur Vorberatung zu überweisen – Ihrem Stillschweigen entnehme ich, dass Sie damit einverstanden sind

6. Ich schlage Ihnen vor, den Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 13. Februar 2024 betreffend Bereinigung der Sammlung der Motionen und Postulate der GPK zur Vorberatung zu überweisen – Ihrem Stillschweigen entnehme ich, dass Sie damit einverstanden sind.

*

Protokolle sind keine zu genehmigen.

*

1. **Postulat Nr. 2023/2 von Mayowa Alaye vom 27. Februar 2023 mit dem Titel «Potenziale von Cargo sous terrain (CST) für den Kanton Schaffhausen»**

Fortsetzung der Debatte

Marco Passafaro (SP): Was sind die Faktoren für die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit des Kantons? Für die Wirtschaft sind heutzutage die relevanten Faktoren die Arbeitskräfte und deren Ausbildung, Wissen in Form von Hoch- und Fachhochschulen, Energie, schnelles Internet und Kommunikation und nicht zuletzt die Verkehrsanbindung. Die Wirkung der Faktoren kann man beobachten, wenn man den Kanton Zürich mit schlechter erschlossenen Kantonen vergleicht. Zürich hat alle Voraussetzungen und ist deshalb auch die wirtschaftliche Lokomotive der Schweiz. Für viele Gewerbe und Betriebe ist die verkehrstechnische Anbindung des Personenverkehrs durch Autobahnen und die Zugverbindung zum Flughafen beziehungsweise nach Zürich wichtig. In Schaffhausen können wir unter anderem damit punkten, dass wir in 30 Minuten am Flughafen Zürich sind und, dass wir an das Schnellzug- und Autobahnnetz angebunden sind. Für das produzierende Gewerbe ist die verkehrstechnische Anbindung für Güter mindestens ebenso wichtig wie die für Personen. Wenn wir unsere Wirtschaftskraft fördern, sollten wir sie systemisch fördern. Die Logistik ist in der heutigen Wirtschaftswelt eine Königsdisziplin, welche heute bereits wettbewerbsrelevant ist und deren Bedeutung in Zukunft noch weiter zunehmen wird. Strasse und Zug waren in der Vergangenheit die einzigen

Transportmittel für Güter. Die Strasse ist aber konstant überlastet und die Bahn für Kleinvolumengüter ungeeignet beziehungsweise für viele schnelle Güter zu langsam. Cargo sous terrain füllt genau die Lücke. Man entlastet die Strasse und hat eine rasche und günstige Anbindung an die Verteilzentren der Schweiz und an den Flughafen. Mit Cargo sous terrain könnte ein neues logistisches Zeitalter anbrechen. Ähnlich wie zu Alfred Eschers Zeiten, als die Eisenbahnstrecke von St. Gallen nach Lausanne gebaut worden war, wobei auch damals Schaffhausen als eine der ersten Städte ans Netz eingebunden wurde. Stellen Sie sich vor, diejenigen, die damals meinten, die Eisenbahn werde sich nie durchsetzen, hätten gewonnen. Wie hätte sich Schaffhausen bezüglich GF, SIG und Knorr entwickelt, wenn es damals verpasst worden wäre? Oder stellen Sie sich vor, man hätte eine 24-Stunden automatisierte Verbindung zum Flughafen nach Zürich, Genf oder nach Basel. Auch eine 24-Stunden-Anbindung an die grossen Logistik- und Verteilzentren wäre für die Region wichtig. Wenn Cargo sous terrain gebaut wird und wir nicht ein Teil des Netzes sind, wären deshalb verschiedene Verbindungen in und aus dem Kanton Schaffhausen deutlich langsamer und teurer. Die Kantone St. Gallen, Thurgau, Zürich, Bern, Basel, Luzern, Waadt und Genf haben das alle erkannt. Ähnliche Postulate in den Kantonen wurden überwiesen und deren Regierungen sind in Gesprächen mit Cargo sous terrain. Wenn die Region Schaffhausen logistisch nicht in die zweite Liga absteigen möchte, müssen wir am Ball bleiben. Der Kantonsrat hat Steuererleichterungen von mehreren Dutzend Millionen Franken pro Jahr genehmigt und nun soll uns eine einmalige Ausgabe von vielleicht 100'000 Franken für eine potenziell strategisch wichtige Option davon abhalten? Das Postulat fordert nicht, dass der Regierungsrat in Cargo sous terrain Geld investiert oder Land zur Verfügung stellt, sondern lediglich, dass er, wie andere Kantone, die Realisierbarkeit und den Sinn der Anbindung prüft. Das ist das Mindeste, was wir tun sollten. Logistik liegt im Kern einer modernen Wirtschaft. Schaffhausen sollte es nicht verpassen abzuklären, ob es sinnvoll wäre, bei einem solch wegweisenden Infrastrukturprojekt vorne mit dabei zu sein. Mit einer Überweisung des Postulats wahren wir die Chance, die logistische Zukunft des Kantons Schaffhausen zu gestalten. Unsere Fraktion wird grossmehrheitlich für die Überweisung des Postulats stimmen.

Urs Capaul (parteilos): Für einmal, und das ist eher die Ausnahme als die Regel, kann ich mich den Ausführungen von Baudirektor Kessler vollumfänglich anschliessen. Das Projekt erscheint visionär und hat mittlerweile einen beachtlichen Reifegrad erreicht. In der Schweiz soll mit Cargo sous terrain ein unterirdisches Netz erstellt werden, indem kleine, autonome E-Fahrzeuge vollautomatisch Güter transportieren. Die Waren sollen in Tun-

nels von Logistikzentren in die Städte geführt und dort oberirdisch fein verteilt werden. Ein Grund für die Umsetzung des gigantischen und teuren Projekts sei der Stau auf den Strassen. Dazu ein erster Kritikpunkt. Knapp 200'000 Stunden Verspätung häufen sich gemäss Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) jeden Tag auf allen Schweizer Strassen an, weil Personen- und Lastwagen in Staus feststecken oder nur langsam vorwärtskommen. Neun von zehn Stunden Verspätung gehen zulasten des Personenverkehrs, der Personenwagen. Der Rest entfällt auf Lieferwagen und den Schwerverkehr. Besonders häufig und lange stehen die Fahrzeuge auf Hauptstrassen still. Verkehrsüberlastungen auf Autobahnen verursachen lediglich 17% der verspäteten Zeit. Von Überlastungen sind insbesondere grössere Zentren und Agglomerationen betroffen und genau dort sollen die Güter gemäss Konzept Cargo sous terrain oberirdisch fein verteilt werden. Zudem ist insbesondere der Personen- und nicht der Güterverkehr die Ursache des Staus. Gerade in den Agglomerationen um die Städte wird die Verkehrsüberlastung insbesondere durch Pendler verursacht. Der Transportunternehmer Nils Planzer zweifelt deshalb daran, dass sich mit Cargo sous terrain die Engpässe auf der Strasse beseitigen lassen. Dies aufgrund des eher geringen Anteils des Güterverkehrs in den Staustunden und weil sich neu geschaffene Verkehrskapazitäten rasch wieder auffüllen. Auch ein Punkt gegen das Projekt ist die zerstreute Siedlungs- und Produktionsstruktur in der Schweiz. Sie würde den Bau vieler Hubs benötigen, also finanziell äusserst aufwendig und teuer sein. Deshalb kommt der Basler Regierungsrat zum Schluss: «Der Regierungsrat sieht beim Strassengüterverkehr allerdings vor allem Handlungsbedarf im Bereich der City-Logistik, daher bei der Zustellung und Abholung von Gütern auf der letzten Meile im Stadtverkehr. Die tatsächliche Notwendigkeit einer neuen, unterirdischen Verkehrsinfrastruktur ist aus Sicht des Regierungsrats nicht gegeben». Kritik kommt auch vom Verband des öffentlichen Verkehrs (VöV), der 130 Transportfirmen vertritt. Die Bahn könne rascher die nötigen Kapazitäten herstellen als Cargo sous terrain, zumal der Güterverkehr bisher gegenüber dem Personenverkehr benachteiligt werde, was naturgemäss die Konkurrenzfähigkeit der Bahn beeinträchtige. Deshalb ist die SBB im Oktober 2022 aus dem Projekt ausgestiegen und hat ihre Minderheitsbeteiligung daran abgegeben. Sie möchte für mehr Güter mehr Bahn und arbeitet mit Suisse Cargo Logistics die Basis für eine effiziente, automatisierte und nachhaltige Logistik in der Schweiz aus. Bis 2050 können so 60% mehr Güter auf der Schiene transportiert werden. Auch die SBB wollen sogenannte City-Hubs schaffen. Mit Swiss Cargo Logistics würde der Gütertransport bis 2050 auf der Strasse lediglich um 14% statt um prognostizierte 22% wachsen. Das entspricht jährlichen Einsparungen von einer Million Lastwagenfahrten, 470 Gigawattstunden Primärenergie und 26'000 Tonnen CO₂. Nur ist der Ausbau der Infrastruktur beim

SBB-Projekt deutlich günstiger als bei Cargo sous terrain. Nun möchte das Postulat auch einen Hub in Schaffhausen schaffen. Zumindest soll der Regierungsrat beauftragt werden, dies zu prüfen. Auch wenn unsere Fraktion das Postulat kontrovers diskutiert hat, zeigen die Aussagen des Basler Regierungsrats oder der SBB, dass dem Projekt ernsthafte und deutlich billigere Konkurrenz gewachsen ist. Wenn die Cargo sous terrain tatsächlich gebaut wird, dürfte es vermutlich auf der Achse Genf - Bern und Zürich - St. Gallen, also im Mittelland, der Fall sein. Ob die 3.5 Mrd. Franken für die Güter-U-Bahn auf der Strecke Härkingen nach Zürich volkswirtschaftlich sinnvoll investiert sind, wage ich angesichts der aktuellen Ausgangslage zu bezweifeln. Im Fall von Schaffhausen sind noch weitere Punkte zu beachten. Eine Röhre nach Schaffhausen käme genau in die strategischen und daher streng geschützten Trinkwasservorkommen im Zürcher Weinland zu liegen. Ich bezweifle, dass der Kanton Zürich die Zustimmung zur Durchquerung der Grundwasservorkommen ohne weiteres geben würde, zumal er sich auch gegenüber Anlagen zur punktuellen Erschliessung eines möglichen geologischen Tiefenlagers im Weinland energisch gewehrt hatte. Zudem benötigt jeder Hub zentrumsnahe grosse Flächen für die Güteranlieferung und für deren Umschlag, die notabene versiegelt werden müssen. Wo sollen die Flächen zentrumsnah, z.B. in Neuhausen oder Schaffhausen bereitgestellt werden? Würde es nicht nur die Stausituation in der Agglomeration Schaffhausen verstärken? Kommen Sie und verlangen aufgrund der Staus einen Ausbau der bestehenden Strassen? Ich frage Sie, könnte dieses Land nicht besser genutzt werden? Ich bin gegen fragwürdige Aufträge an den Regierungsrat, insbesondere, wenn sich die Rahmenbedingungen und Ausgangslage so darstellen, wie bei Cargo sous terrain. Das Projekt wird privat geplant und vorangetrieben. Deshalb soll sich die öffentliche Hand von solch risikoreichen Planungen fernhalten. Sollte das Projekt wirtschaftlich erfolgreich sein, wird die private Träger-schaft die notwendigen Ausbauschritte sicherlich veranlassen, ohne dass die öffentliche Hand eingreifen muss oder soll. Das hat auch der Bund so festgehalten. Es ist völlig irrelevant, ob es sich bei Cargo sous terrain um ein interessantes Projekt handelt, denn dem Aspekt könnte ich zustimmen. Ein Konkurrenzsystem zur Suisse Cargo Logistics zu bauen und damit zwei Systeme unwirtschaftlich arbeiten zu lassen, erachte ich jedoch als volkswirtschaftliche Dummheit. Ich habe deshalb das Postulat nicht unterzeichnet und werde einer Überweisung auch nicht zustimmen. Die Fraktion ist aber geteilter Meinung und dürfte sich mehrheitlich erst nach geführter Diskussion definitiv entscheiden.

Urs Wohlgemuth (FDP): «Wir sind uns einig, dass das Projekt Cargo sous terrain eine neue Versorgungs- und Entsorgungsinfrastruktur zugunsten der Schweiz schafft, um die Lebensqualität für künftige Generationen zu

sichern», so die Aussage der Medienmitteilung. Nun haben die Kantone das Wort. Wir sind uns auch einig, dass solche wirtschaftlichen Ideen und Innovationen für unser Land notwendig sind. Wie es richtig dargestellt wird, ist Cargo sous terrain ein City-Logistiksystem mit dem Zweck, Städte durch kleine Logistiktunnels miteinander zu verbinden, um den Verkehr nachhaltig zu verbessern. Das ist gut, denn auch das Bundesparlament hat mit dem Gesetz für die unterirdischen Gütertransportanlagen ein Gesetz verabschiedet, welches die Voraussetzungen geschaffen hat, dass das Projekt Cargo sous terrain verwirklicht werden kann. Das Gesetz stellt sicher, dass der Zugang zu den unterirdischen Anlagen allen zu den gleichen Bedingungen offensteht und regelt die Voraussetzungen, unter denen die privatwirtschaftlich initiierte Cargo sous terrain bewilligt werden kann. Der Bund wird sich aber nicht an der Finanzierung von Bau und Betrieb entsprechender Anlagen beteiligen. Er hält zudem weiterhin daran fest, dass über die gesamte Lebensdauer hinweg eine Schweizer Mehrheit an der Anlage sichergestellt werden muss. Nun komme ich wieder aus einer anderen Seite, bin aber nah bei Kantonsrat Urs Capaul. Die erste Anbindung soll Zürich - Härkingen sein. Wir sprechen auch von der grauen Energie, die produziert wird. Die Webseite und die Medienmitteilungen versprechen ab 2031 ein übergreifendes vernetztes Gesamt-Logistiksystem. Realistisch ist gemäss meinen eigenen Kontakten bei Cargo sous terrain und den Aktionären eher ein Baustart mit Einsprachen im 2028 entgegen dem Jahr 2026, wie heute prognostiziert wird. Die früheste Fertigstellung wäre für die ersten 70 Kilometer das Jahr 2033 und das hat mich zu einer kleinen Rechnung veranlasst: 70 Kilometer in fünf Jahren, danach die Anbindung Bern - Basel, darauf folgen Genf - St. Gallen und Thun - Luzern, also rund 400 Kilometer Cargo sous terrain. Machen wir es für die Rechnung relativ einfach und nehmen 420 Kilometer an und sagen, 70 Kilometer in fünf Jahren, dann haben wir gut 30 Jahre. Das Jahr 2026 plus 30 Jahre im besten Fall, dann wären wir im Jahr 2056, wenn es optimistisch läuft, bis Schaffhausen überhaupt in die Kränze kommt und wir überhaupt einen Anschluss haben. 2056 hat, inklusive mir, für einen grossen Teil im Saal Cargo sous terrain eine neue Bedeutung gekriegt. Wir stellten uns auch die Frage, weshalb Schaffhausen in keiner Medienmitteilung erwähnt wird. Ganz einfach, es findet im Strategiepapier von Cargo sous terrain nicht statt. Das heisst, wir sind – Stand heute – wahrscheinlich eher uninteressant. Auf was möchte ich hinaus? Cargo sous terrain ist ein Projekt mit grosser Aussenwirkung und enorm viel Prestige für die Schweiz, aber es ist auch ein privates Wirtschaftsprojekt. Die Cargo sous terrain ist kein Trend, sondern ein, wie es auch Herr Sutterlüti von der Geschäftsleitung sagt, Generationenprojekt und man soll Geduld haben und sich die Zeit nehmen. Wir können also noch gut zuwarten und zuschauen, wie die ersten Etappen anlaufen und von den Erfahrungen profitieren. Schaffhausen spielt für die Pläne von

Cargo sous terrain noch keine Rolle. Weshalb sollten wir etwas erzwingen, was nicht einmal wirtschaftlich erkannt wird? Beim Projekt spricht man von mehr als 100 Mio. Franken Eigenkapital und einem Bauprojekt von 33 Mrd. Franken. Wenn Cargo sous terrain an Schaffhausen interessiert wäre, könnte man auch 80'000 oder 100'000 Franken sprechen, da es eigentlich nicht viel ist. Wir von der FDP-Die Mitte-Fraktion sind der Meinung, dass Cargo sous terrain ein wichtiges und innovatives Projekt ist. Wir sind aber auch klar der Überzeugung, dass wir mit dem Postulat mindestens 15 Jahre zu früh sind. Deshalb wird die FDP-Die Mitte-Fraktion das Postulat grossmehrheitlich nicht überweisen und dem Regierungsrat folgen.

Arnold Isliker (SVP): Bei Cargo sous terrain handelt es sich um ein unterirdisches Projekt für den Kleingüterverkehr. Bis im Jahr 2045 soll das Schienennetz auf bis zu 500 Kilometer Länge ausgebaut werden. Ziel ist die Reduktion von CO₂, was sowieso fragwürdig ist, da die Hauptsponsoren Coop, Migros, Mobiliar sowie die Post, in Zukunft auf Elektro- und Wasserstoff-Lkws setzen. Kosten geschätzt 30 bis 35 Mrd. Franken. Wer es glaubt, denn die Tunnelprojekte sind immer massiv teurer geworden. Sie können sich ausrechnen, dass die Konsumgüter teurer werden, da vom Bund keine finanziellen Mittel gesprochen werden, weil sich selbst die Logistikfirma Planzer, als grösster Transport- und Logistikunternehmer, von dem Projekt zurückgezogen hat. Wenn man die Bauzeit vom Lötschberg- und Albulatunnel von acht Jahren vergleicht, sind die 500 Kilometer irgendwo im Jahr 2300. Ueli Stückelberger, Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr, glaubt nicht, dass das Projekt mit diesen finanziellen Mitteln realisiert werden kann. Was passiert, wenn mitten in der Realisation das Geld von privaten Investoren ausgeht? Muss der Bund wie bei den Banken oder der Swissair einspringen? Dass das Projekt völlig überrissen ist, ist Tatsache. Zudem können nur Kleingüter transportiert werden, somit fallen nur wenige Lkw-Fahrten auf der Strasse weg. Der Hauptverkehr wird durch Personenwagen verursacht. In der Schweiz verkehren 4.5 Millionen Personenwagen und 50'000 Lkws, von denen nur 20'000 die regionalen Strecken – das Mittelland – befahren, welches die Hauptachse für den zentralen Güterverkehr ist. Dazu kommen noch die Zulieferer aus dem Ausland, welche die Zentren mit den Containern direkt anfahren. Abhilfe könnte geschaffen werden, indem man das Nachtfahrverbot auch für die Lkws aufheben würde, denn sie werden immer leiser. Der Ständerat hat dem Projekt grünes Licht gegeben und den rechtlichen Rahmen bewilligt. Aber im Ständerat, gleich wie bei den Postulanten, sitzen keine Logistikfachleute. Da das Projekt ohne Finanzierung vom Bund auskommen soll, ist die Euphorie verständlich. Cargo sous terrain löst das heutige Verkehrsproblem aber nicht. Selbst die fahrende Landstrasse, also wo fahrende Lkws von der Strasse auf die Bahn verladen und quer durch die Schweiz transportiert

wurden, existiert nicht mehr, da unrentabel. Mobility Pricing oder Nutzung von digitalen Daten könnten Abhilfe schaffen, aber das ist noch nicht mehrheitsfähig. Bundesrat Leuenberger hat damals bei der LSVA versprochen, dass der Güterverkehr auf die Bahn verlagert würde, was nicht geschehen ist. Es hat sich nur verteuert. Wir wurden schlichtweg angelogen, wie noch bei anderen Projekte, die aus dem Bundeshaus kommen. Bis Ende 2023 sollten 3 Mrd. Franken zur Verfügung stehen. Wer soll es richten? Die Pensionskasse der Migros ist dabei, was für mich jedoch fragwürdig ist, wenn Pensionskassengelder in solche Projekte gesteckt werden sollen. Zudem ist der Ast nach Schaffhausen in den Plänen von Cargo sous terrain gar nicht geplant. Weshalb soll der Kanton überhaupt noch Vorarbeit leisten? Wenn uns die Postulanten wenigstens erklären könnten, wer für die 1.5 Mrd. Franken für den Ast nach Schaffhausen, ohne Verteuerung der Lebensmittel, aufkommen soll, könnte man noch halbherzig zustimmen. Dass die Kosten nicht aus der Luft gegriffen sind, ist Tatsache. Für die 70 Kilometer Distanz zwischen Härkingen und Zürich sind 3 Mrd. Franken geplant. Die Strecke Winterthur – Schaffhausen ist 30 Kilometer lang und für eine Wohnbevölkerung von etwa 100'000 Personen eine völlige Utopie. Solche Vorlagen sollten besser überlegt werden, damit unsere überstrapazierte Traktandenliste nicht noch mehr belastet wird. Die SVP-EDU-Fraktion lehnt das Postulat ab und wir bitten Sie, es auch zu tun. Vielleicht überzeugt es auch die zwei Mitunterzeichnenden unserer Fraktion. Wir haben in Zukunft noch andere Anliegen zu stemmen, welche unserem Geldbeutel belastet werden. Mit Ihrem Konsumverhalten könnten Sie auch einen Beitrag dazu leisten.

Tim Bucher (GLP): Wir müssen ein paar Dinge bereinigen, denn im Saal kursieren Halbwahrheiten und auch falsche Aussagen. Zu Beginn bin ich von der Haltung des Regierungsrats und auch von einigen Kantonsräten enttäuscht, die man solchen innovativen Zukunftsprojekten gegenüber bringt. Ich habe die Entwicklungsstrategie, das strategische Papier, wie sich Schaffhausen in den nächsten Jahrzehnten entwickeln soll, in der Hand. Auf der ersten Seite steht fett markiert «Schaffhausen, Pioniergeist und Ermöglicherregion». Haben Sie in den Voten irgendetwas von Ermöglichen oder Pioniergeist gehört? Ich glaube nicht. Es geht um die strategischen Grundlagen von Schaffhausen, wie wir uns in den nächsten Jahrzehnten entwickeln wollen, um Machermentalität, um Innovation und darum, Vorreiter zu sein. Um es zu erreichen, müssen wir investieren und nach vorne gehen. Das erreichen wir nicht einfach so und passiert auch nicht von heute auf morgen. Wenn wir investieren, kriegen wir nach ökonomischer Theorie auch einen *Return on Investment*. Deshalb verstehe ich die Zurückhaltung nicht. Die Aussage, dass die öffentliche Hand nichts an das Projekt zahlen möchte, ist falsch, denn sie muss nichts zahlen. Die

private Organisation Cargo sous terrain wollte vom Bund keine Unterstützung, weil sie die Teilprojekte nicht ausschreiben wollten, da sie sonst noch länger als sonst schon gebraucht hätten. So ist das Projekt schneller und kann unbürokratischer über die Bühne gehen. Der Bund beteiligt sich indirekt am Projekt mit Studien und Machbarkeitserklärungen im Millionenbereich. Es ist also nicht so, dass der Bund das Projekt einfach zur Seite schiebt. Zudem ist es doch auch lobenswert, wenn private Investoren ihr privates Geld in die Hand nehmen, um ein zukunftssträchtiges Infrastruktursystem in der Schweiz zu bauen. Deshalb verstehe ich nicht, dass man sagt, dass es Private sind, die etwas mit ihrem Geld spielen möchten. Von dem Infrastruktursystem profitieren wir und auch die nächsten Generationen. Wenn wir die Haltung vor 50 Jahren gehabt hätten, hätten wir kein Gotthardtunnel und auch keinen Anschluss an das Jungfraujoch. Weiter zur Aussage, dass die öffentliche Hand keine privaten Projekte finanzieren soll. Ja, das soll sie nicht. Sie beteiligt sich auch nicht mit Aktienkapital, sondern sie setzt die Rahmenbedingungen. In vielen Teilen der Politik setzt der Staat Rahmenbedingungen für eine wirtschaftsfreundliche Politik und das ist auch gut so. Wir haben letztes Mal in der Diskussion über Beringen gehört, weshalb man beim kommenden Datacenter nicht eingeschritten ist. Da hat uns der Volkswirtschaftsdirektor erzählt, dass es ein völlig falsches Zeichen gewesen wäre, wenn wir private Investoren daran gehindert hätten, nach Schaffhausen zu kommen und zu investieren. Nun hindern wir das Projekt daran, nach Schaffhausen zu kommen. Es wurde auch falsch zitiert, dass die Anschlussstudie gar nichts bringen würde, da das Projekt sowieso nicht nach Schaffhausen kommen würde, da auch die gemachte Studie vom Kanton Thurgau nichts gebracht hätte. Laut Verwaltungsrat wurde der Anschluss aufgrund der Studie vom Kanton Thurgau bis nach St. Margrethen erweitert. Das war gemäss Regierungs- und Verwaltungsrat ein direktes Resultat der Studie. Da müssen Sie mir nicht erzählen, dass eine Studie über Schaffhausen gar nichts bringt. Das stimmt einfach nicht. Wir haben das Geld bereits wesentlich schlechter ausgegeben als für eine Studie, die in ein so zukunftssträchtiges Projekt investieren könnte. Auch gesagt wurde, dass das Projekt 0% Realisierungschance habe. Immerhin haben es gewisse Redner erkannt, dass die Strecke Zürich – Härkingen gerade geplant wird. Ich habe Kollegen, die in das Projekt involviert sind. Wir wollen aber nicht, dass der Anschluss Cargo sous terrain gebaut wird und Schaffhausen danach kommt, denn dann wären wir in einem späten Zeitalter. Wir wollen, dass Schaffhausen nach Winterthur kommt und der Anschluss Winterthur kommt nach Zürich – Härkingen und ist einer der Ersten. Das habe ich nicht aus Medienmitteilungen, sondern vom Verwaltungsrat. Wir können nun die Studie machen und die Grundlagen dafür schaffen, dass wir nach Winterthur einen flüssigen Übergang hätten und einen Anschluss bekommen. Wenn wir das nicht möchten, sind

wir wirklich zu früh. Ich möchte aber für Schaffhausen einen möglichst frühen Anschluss nach Winterthur und nicht erst im Jahr 2060, wenn bereits jede Region Cargo sous terrain als Normalstandard hat, denn dann ist es auch kein grosser Vorteil mehr. Es stimmt auch nicht, dass alle grossen Logistiker ausgestiegen sind. Es ist die Firma Planzer, die einfach direkt als privater Unternehmer gegen das Projekt schießt. Bei jedem Artikel in der NZZ, wo noch ein kritisches Wort zum Projekt gebraucht wird, ruft man die Firma Planzer an. Es gibt aber extrem viele Logistikunternehmen, die in das Projekt involviert und auch weiterhin involviert sind, wie z.B. die Post, DPD, Cargo 24 und die Rhenus-Logistik, die auch in Schaffhausen tätig ist. Die Firma Planzer war in einer frühen Sonderphase dabei, wollte nicht Teil des Projekts sein und hat auch keine Aktien aufgrund einer schlechten Geschäftsentwicklung verkauft, denn sie hatte niemals Aktien. Somit ist der einzige grosse Logistiker im Land nicht Teil einer Logistikinnovation. Was hat das wohl für Hintergedanken? Geht es da vielleicht um eine mögliche Konkurrenzierung seines Geschäfts? Ja. Wie Sie gesehen haben, hält der grosse Teil der Gegenargumente einer genauen Prüfung nicht stand. Schlussendlich stellen sich uns die Fragen, ob wir die Rahmenbedingungen setzen möchten, dass Schaffhausen frühzeitig einen Anschluss erhält und, dass unsere Wirtschaft und das Gewerbe von einem Anschluss profitieren? Haben wir auch genug Selbstvertrauen, um für unseren Kanton einen Anschluss zu fordern? Ich bin davon überzeugt und möchte einen Anschluss für unseren Kanton. Ich möchte, dass das Gewerbe und die Wirtschaft profitieren und ich als stolzer Schaffhauser habe auch genug Selbstvertrauen in unsere Region. Geben Sie sich einen Ruck, vor allem die wirtschaftsfreundlichen Kräfte im Saal, und stimmen Sie dem Projekt zu.

Marco Passafaro (SP): Der erste Kilometer, den man baut, also Prototypen, sind am teuersten. Der erste Quantencomputer war unheimlich teuer und die Nachfolgenden waren bereits günstiger. Technologie-Projekte laufen nicht nach der linearen und monetären Zeit. Erklären Sie Schaffhausen bitte nicht einfach so zur logistischen Provinz. Wir haben den drittgrössten Grenzübergang in Schaffhausen. Logistisch hat es eine Bedeutung und wenn wir uns nun ins Gespräch bringen, sind wir vielleicht später dabei. Wenn wir es nicht abklären und kein Teil der Planung sind, wird es einfach viel schwieriger. Nun wäre der richtige Zeitpunkt, denn es wird jetzt geplant. Thun ist übrigens auch ein Ast und wenn Thun dabei sein kann, wieso kann Schaffhausen nicht dabei sein? Ich möchte Sie bitten, ein bisschen visionär zu sein und dem Postulat zuzustimmen.

Mayowa Alaye (GLP): Ich bin in dem Sinn positiv gestimmt, dass die allermeisten Redner das Projekt grundsätzlich gut finden. Die grosse Mehrheit des Rats sieht das Potenzial von Cargo sous terrain und versteht auch, weshalb der Vorstoss gekommen ist, beziehungsweise weshalb, ein Anschluss für Schaffhausen interessant sein könnte. Bei vielen Voten ging es darum, dass Cargo sous terrain nicht realisiert wird, oder ob sich am Schluss herausstellt, dass es doch zu gross geplant war, dass das Geld nicht reicht, und, dass die Konkurrenz gross ist – je nachdem, wie man es sieht. Diskutiert wurde auch, ob sich ein Anschluss für Schaffhausen lohnt. Die einen sagen Ja, die anderen Nein. Genau das wissen wir nicht und deshalb haben wir den Vorstoss eingereicht. Was wir aber wissen, ist, dass wir nun unser Potenzial abklären können. Wir haben uns natürlich die Fragen auch gestellt, ob Schaffhausen überhaupt infrage kommt oder ob es ein sowieso verlorener Fall wäre. Deshalb haben wir uns auch ausführlich mit der für die Erweiterung des Netzes zuständigen Person von Cargo sous terrain unterhalten. Versprechen, dass Schaffhausen angeschlossen wird, kann niemand, denn man weiss es heute schlicht und einfach nicht. Niemand kann aber sagen, dass sich der Anschluss nicht lohnt und es viel zu früh sei, denn es gilt nun, die Synergien zu nutzen. Schaffhausen sollte nicht erst angeschlossen werden, wenn das Projekt bereits steht, denn es würde das Projekt natürlich auch noch einmal verteuern. Man möchte nun in der Planungsphase wissen, ob Schaffhausen angeschlossen werden könnte, und falls ja, wie man z.B. die Synergien nutzen könnte, sodass auch ein Anschluss nach Schaffhausen gleich mitgeplant werden könnte. Cargo sous terrain wird einen neuen Standard in der Logistik etablieren und Schaffhausen möchte mit dabei sein. Die Frage, die wir gerade diskutieren, ist nicht, wie es um das Projekt steht. Wir diskutieren nicht, ob Cargo sous terrain gebaut wird oder nicht, denn der Bau kommt auf jeden Fall. Fraglich ist nur, ob Schaffhausen angeschlossen werden könnte oder nicht. Wenn wir Nein sagen, wird es ziemlich sicher nicht angeschlossen. Bei einem Ja könnte es zu einem Anschluss kommen. Es ist eine grosse Chance für unsere Region, die wir nicht verpassen sollten.

Abstimmung

Das Postulat von Kantonsrätin Mayowa Alaye wird mit 19 : 34 Stimmen als nicht erheblich erklärt. Das Geschäft ist erledigt.

*

2. Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 9. Mai 2023 betreffend Genehmigung des kantonalen Strassenrichtplans

Grundlage: Amtsdrukschrift 23-45
Kommissionsvorlage: Amtsdrukschrift 23-14

Kommissionspräsident Markus Müller (SVP): Wir haben die Teilrevision des Strassen- und Fahrradrichtplans in vier Sitzungen beraten. Der Wanderwegrichtplan ist zwar Bestandteil des Strassenrichtplans, hat aber keine Änderung erfahren und wurde vor wenigen Jahren bereits angepasst. Über ihn, wie auch über den Status des Strassen- und Radwegrichtplans und was bisher aus der letzten Richtplanteilrevision realisiert wurde, informierten uns Baudirektor Martin Kessler und Kantonsingenieur Dino Giuliani ausführlich. Es ist auch im Bericht des Regierungsrats nachzulesen. Die Kommission hat sich ohne ideologische Scheuklappen immer wieder gefunden und legt Ihnen heute einen Richtplan vor, hinter dem alle stehen und der so vom Kantonsrat genehmigt werden könnte. Könnte deshalb, weil nach Abschluss der Beratungen und erst als Reaktion auf den Kommissionsbericht über die Änderungen 6a und 6b, eine öffentliche Diskussion geführt wurde. Ich bedanke mich an der Stelle bei allen für die konstruktive Mitarbeit, seien es die Kommissionsmitglieder, der Regierungsrat, der Kantonsingenieur, oder die administrative Betreuung durch das Kantonsratsbüro. Es wird immer wieder moniert, dass der Kantonsrat dem Richtplan nur zustimmen oder ihn ablehnen könne. Formell ist das so, aber praktisch natürlich nicht, denn die Spezialkommission kann Anträge stellen. Der Regierungsrat nimmt dazu Stellung und übernimmt sie entweder in die modifizierte Richtplanrevision – was geschehen ist – oder er lehnt sie ab. Der Regierungsrat hat alle Vorschläge und Beschlüsse der Spezialkommission übernommen, ausser einem betreffend Ramsen. Zudem wurde eine Einigung gefunden, die nicht in den Richtplan einfliessen muss. Damit empfiehlt die Spezialkommission dem Kantonsrat die Revision einstimmig zur Annahme. Natürlich kann aber auch der Kantonsrat noch Änderungen vorschlagen. Sie müssten aber mittels Planungserklärungen formuliert und ausgemehrt werden. Sollten solche Erklärungen aus der Beratung hervorgehen, muss der Kantonsrat konsequenterweise die Richtplanrevision ablehnen oder zurückweisen und es kommt der gleiche Mechanismus wie vorher zum Tragen. Der Gesamtregierungsrat müsste darüber befinden und ihn dem Kantonsrat erneut vorlegen. Wichtig ist, dass die Gemeinden eine Mitsprache beim Entwurf hatten. Sie hatten aber auch das Recht auf die Mitsprache im Beratungsprozess der Kommission. Im Fall der Radwege hat sich die Mitsprache konkret und zielführend ausgewirkt. Beim Anschluss Merishausen, initial auch, indem der Gemeinderat gegenüber dem Regierungsrat signalisiert hat, dass er mit der von der

Kommission vorgeschlagenen Lösung leben könnte. Erst später hat es sich aufgrund der Intervention von Gewerbetreibenden anders dargestellt. Wichtig ist, dass Sie heute nicht einzeln über die von der Kommission beantragten und vom Regierungsrat übernommenen Änderungen abstimmen müssen, sondern über die angepasste Richtplanrevision als Ganzes. Zudem mussten wir in der Kommission immer wieder in Erinnerung rufen, dass es keine Projektierungen, sondern Richtplanfeststellungen sind. Ich bitte auch darum, nicht über die exakte Routenführung oder, ob ein Kreisell genau dort gebaut werden wird, zu debattieren. Das kommt beim konkreten Projekt und da haben Sie auch ein Mitspracherecht im Budgetprozess. Der Richtplan schaut zudem in die Zukunft, ist aber kein Wunschkonzert. Wir hatten in der Kommission diverse Anträge, was auch noch wünschbar wäre oder was der Kanton über die Gemeinden hinweg vorgeben würde. Wir haben die Anträge als nicht Richtplan würdig abgelehnt. Ich bitte Sie, die Anträge heute nicht zu wiederholen. Zu den Teilrichtplänen haben wir ausführlich im Kommissionsbericht berichtet. Im Teilbrief Kantonsstrassen haben die Spange Beringen und der Anschluss Merishausen an die H4 zu grossen Diskussionen geführt. Dass die Klettgauer Dörfer entlastet werden müssen, war grundsätzlich unbestritten. Die Verkehrszahlen sind enorm und wachsend. Nochmals, die schlussendliche Linienführung ist Sache der Projektierung. Im Vergleich dazu sind die Verkehrszahlen im Raum Merishausen klein. Auf der Strecke von Schaffhausen nach Merishausen sind es auf der K723 lediglich 1800 Fahrzeuge. Das sind sechsmal weniger, als durch die Gemeinde Beringen fliessen. Das hat die Kommission dazu bewogen, zu beantragen, den Vollanschluss von Merishausen an die H4 aus dem Richtplan zu streichen. Dies aufgrund des grossen Verbrauchs an Kulturland, der geringen Verkehrszahl, die Entwicklung der Gemeinde trotz fehlendem Anschluss an die H4, dem Umstand, dass offenbar viele Autofahrende den Umweg über die H4 gar nicht wollen und nicht zuletzt aufgrund der uns kommunizierten Meinung der Bevölkerung durch den Gemeinderat. Gleichzeitig hat die Kommission beantragt, den 2013 im Richtplan aufgenommenen Halbanschluss nicht weiter zu verfolgen. Wir haben aber festgestellt, dass die Radwegführung so oder so verbessert werden muss, da sie im Moment gefährlich ist. Das hat uns das Tiefbauamt und der Regierungsrat auch zugesichert. Deshalb benötigt es dazu keinen Richtplaneintrag. Durch die Streichung des Vollanschlusses, wie übrigens im Fall eines Halbanschlusses auch, ist die ursprünglich vorgeschlagene Änderung 6b, Umklassierung der überlokalen Kantonsstrasse K725 zur kantonalen Radroute, mit entsprechender Schliessung für den Individualverkehr, hinfällig. Die Streichung wurde von der Kommission beantragt und vom Regierungsrat akzeptiert. In den Medien wurde angeführt, dass die Radwege beziehungsweise die Markierungen nicht gesetzeskonform seien. Natürlich ist das so, aber es hat noch diverse andere Radwege im

Kanton, wo dies der Fall ist. Wenn sich die Gesetzgebung so rasch ändert – und was gestern Trend und *State of the Art* war, heute nicht mehr erlaubt ist – kommt man mit dem Umbauen nicht nach. Das Tiefbauamt ist daran, alle Radwege im Kanton zu überprüfen und wenn nötig, Massnahmen einzuleiten. Der Prozess läuft also. Es ist in den letzten Tagen viel geschrieben worden, dass man den Anschluss aus Gemeindesicht nicht möchte. Es werden in der Detailberatung sicher entsprechende Anträge gestellt, die in Planungserklärungen formuliert werden können oder aber, wenn es sich lediglich um die Beibehaltung des Richtplans 2013, also um den Halbanschluss handelt, pragmatisch vom Regierungsrat sofort übernommen werden können. Zum Teilbrief Radrouten: Das Gebot der Rücksichtnahme auf schwächere Verkehrsteilnehmer und die Forderung nach mehr Sicherheit, machen bei der heutigen Verkehrsdichte eine Entflechtung nötig, zumindest dort, wo der Nutzen gross ist und das Angebot auch von den Radfahrenden angenommen wird. Schülern und Pendlern zwischen Wohnort, Schule und Arbeitsort kommt der Vorrang zu. «Nicht zu vergessen sind auch die vielen, die in ihrer Freizeit das Fahrrad besteigen und sich einer gesundheitsfördernden Sportart widmen oder aber auf dem Zweirad ihre Erholung finden». Das Zitat stammt aus den Schaffhauser Nachrichten vor genau 40 Jahren und kam aus der Feder vom damaligen Baudirektor Ernst Neukomm. Er rief mit dem Zitat das Stimmvolk auf, der Radroutenrichtplanrevision zuzustimmen. Wenn man ins Archiv geht, wurde damals viel geschrieben, das Ganze wurde im Kantonsrat halbiert und von der FDP-Seite propagiert, von 3 Mio. Franken auf 1.5 Mio. Franken gestrichen. Das Zitat gilt heute sogar noch mehr, ist doch die Bedeutung des Radverkehrs seither enorm gestiegen. Für den angesprochenen Pendlerverkehr verlangt die Bundesgesetzgebung zudem neu, dass die Gemeinden mit direkten Radrouten für den Berufsverkehr verbunden werden. Das schlägt die vorliegende Richtplanrevision genau vor und wurde von der Kommission letztendlich akzeptiert. Ich weiss nicht genau, wie die Schaffhauser Nachrichten dazu gekommen sind, am 7. Februar zu schreiben: «Gestrichen wurden von der kantonsrätlichen Kommission die direkten Fahrradwege zwischen Siblingen und Löhningen, sowie Beringen und Löhningen». Das stimmt natürlich überhaupt nicht und steht auch anders im Kommissionsbericht. Wenn man den Kommissionspräsidenten gefragt hätte, wie es Radio Munot getan hat und korrekt berichtet hätte, hätte man es gesehen. Es wurden diverse Anträge gestellt, Radrouten anders oder neu zu führen. Wir haben sie im Sinne der Konzentration auf das Nötige und Vordringliche abgelehnt. Vieles ist zudem nicht «richtplan-würdig» und relevant, sondern kann ohne Richtplaneintrag budgetiert und realisiert werden. Die Spezialkommission empfiehlt Ihnen einstimmig, dem angepassten Richtplan zuzustimmen.

Gerne gebe ich Ihnen noch die Stellungnahme der SVP-EDU-Fraktion bekannt. Die Fraktion hat ohne Gegenstimme beschlossen, dass sie am Anschluss festhalten möchte. Kantonsrat Daniel Preisig wird deshalb den Antrag betreffend dem Anschluss Merishausen an die H4, dem Richtplaneintrag des Strassenrichtplans 2013, der den Halbanschluss vorsieht, so zu belassen, auch stellen. Sicher muss dazu auf der H4 nichts zurückgebaut werden. Allfällige Temporeduktionen gehören auch nicht in den Richtplan – darüber müssen wir heute gar nicht sprechen. Wenn dem stattgegeben wird, wird die Mehrheit der Fraktion dem revidierten Richtplan zustimmen.

Regierungsrat Martin Kessler (FDP): Kommissionspräsident Markus Müller hat bereits ausführlich und deutlich erklärt, wie die Beratung ablaufen sollte. Ich möchte es aber noch einmal bekräftigen, damit es auch wirklich allen Mitgliedern des Kantonsrats klar ist. Sie als Kantonsräte, können zum Strassenrichtplan grundsätzlich nur Ja oder Nein sagen, oder verbunden mit einem klaren Auftrag an den Regierungsrat, eine Rückweisung machen. Das ist grundsätzlich das normale Standardverfahren. Nun hat sich auf Grund der in den letzten zwei Wochen angelaufenen Diskussionen doch einiges bewegt. Viel wurde geschrieben, telefoniert und auch bilateral besprochen. Ich gehe davon aus, dass heute der eine oder andere Wunsch oder Antrag aufs Tapet kommen wird. Ich bitte Sie auch, die Anträge in Form einer Planungserklärung zu machen und am Schluss, wenn eine oder mehrere Planungserklärungen angenommen wurde, gibt es einen Rückweisungsantrag an den Regierungsrat und dann wissen wir, was wir zu tun haben, nämlich im Sinne der Planungserklärungen tätig zu werden und eine neue, revidierte Vorlage dem Kantonsrat vorzulegen. Es gibt nun ein Thema, das intensiver diskutiert wurde, nämlich der Anschluss Merishausen an die ehemalige A4 und heutige H4. Überraschenderweise wurde von der Kommission auch die Streichung des alten Richtplaneintrags (Stand 2013) beim Regierungsrat beantragt, welcher dem Antrag auch folgte. Darüber sprechen wir nun natürlich auch. Der Regierungsrat war ursprünglich aber der Ansicht, dass es sogar einen Vollanschluss geben soll. Einen neuen Knoten, rund 300 Meter unterhalb von Merishausen. In Abstimmung mit dem Gemeinderat wurde es als die beste Variante betrachtet und wir haben sie in unserer Vorlage auch gebracht. Das heisst, der Regierungsrat war gegenüber einem Anschluss Merishausen immer offen. Das hat nun dazu geführt, dass wir im Regierungsrat über das Wochenende einen Zirkularbeschluss gefasst haben, der uns sozusagen ermächtigt, dem Kantonsrat zuzustimmen, wenn Sie einer Planungserklärung oder einem Antrag zur Wiederaufnahme des Anschlusses Merishausen (Stand Strassenrichtplan 2013) zustimmen. Ich würde das Geschäft zurücknehmen und es Ihnen eine Sekunde später wieder zur Weiterberatung übergeben. Das Anliegen des Kantonsrats wäre somit erfüllt. Es

wurde durch die Medien angekündigt, dass Kantonsrat Daniel Preisig den Antrag dazu stellen wird. Das erlaubt uns allen ein speditives Vorgehen, wenn es letztendlich nur um den Antrag geht. Falls andere abgelehnt würden, wenn es denn andere gibt, oder, wenn andere Planungserklärungen angenommen würden, muss die Vorlage sowieso an den Regierungsrat zurück, und es wird mehr Arbeit und Abklärungen geben, bis wir Ihnen wieder eine entsprechende Vorlage zuweisen können.

2. Vizepräsident Christian Di Ronco (Die Mitte): Gerne gebe ich Ihnen die Stellungnahme der FDP-Die Mitte-Fraktion zum kantonalen Strassenrichtplan bekannt. Der Regierungsrat hat eine entsprechende Vorlage ausgearbeitet und einer Spezialkommission zur Beratung gegeben. Praxisgemäss möchte der Regierungsrat hören, wie die Vorschläge durch die vorberatende Kommission beurteilt werden. Somit ist die Spezialkommission beim Geschäft eine Art *Sounding Board* des Regierungsrats, die Anpassungsvorschläge zu Händen des Regierungsrats abgeben kann. Der Regierungsrat kann die Empfehlungen der Kommission übernehmen oder nicht. Das Resultat aus den Beratungen in der Spezialkommission kennen Sie. Wir können heute dem Geschäft nur noch zustimmen, es ablehnen oder dem Regierungsrat mit einer Planungserklärung einen Wegweiser mit auf den Weg geben, sollte es eine Mehrheit für eine solche Erklärung geben. Die Gemeinden wurden während den Beratungen miteinbezogen. Die Änderungen bei den Rad- und Wanderwegen sind nicht umstritten, da zusammen mit den Gemeinden gute Lösungen gefunden worden sind. Bei den Anpassungen der Strassenführungen wird vor allem die Streichung des Voll- oder Halbanschlusses Merishausen an die H4 diskutiert. Das ist überraschend, waren doch der Gemeinderat, wahrscheinlich in seiner Mehrheit, und die Versammlung aus Merishausen uneinig bezüglich eines solchen Anschlusses. Aus Sicht der FDP-Die Mitte-Fraktion machte deshalb die Streichung aus dem Richtplan durchaus Sinn. Weshalb? Seit 30 Jahren ist der Halbanschluss im Richtplan enthalten – passiert ist nichts. Ist Merishausen deshalb abgenabelt und in seiner Entwicklung behindert? Die Fragen können Sie sich selber beantworten. Merishausen hat sich in der Zeit stark entwickelt und ist erheblich gewachsen. Aktuell liegen die Verkehrszahlen auf der Kantonsstrasse K725 bei weniger als 2000 Fahrzeugen pro Tag, inklusive ÖV, Traktoren- und Landwirtschaftsverkehr, was im Vergleich mit anderen Kantonsstrassen z.B. im Klettgau wenig ist. Es geht also um eine bescheidene Anzahl an Fahrzeugen. Bei allem Verständnis für das Anliegen der Gewerbetreibenden, ist bei den tiefen Verkehrszahlen ein derartiger Landverschleiss und eine Investition von mehreren Millionen für einen solchen Anschluss gerechtfertigt? Kommt hinzu, dass die K725 sowohl bei einem Halb- wie auch bei einem Vollanschluss

ohnehin nicht zurückgebaut werden kann, weil der öffentliche, der landwirtschaftliche und der Langsamverkehr auf die Strasse angewiesen sind. Es wäre also eine weder Fisch- noch Vogellösung, die aber in beiden Varianten viel kostet, und das bei weniger als 2000 Fahrzeugen pro Tag und einer bis jetzt höchst lauwarmen Unterstützung durch die Direktbetroffenen. Wir und der Regierungsrat sind aber der Meinung, dass die Kantonsstrasse 725 aufgewertet und vor allem für die Radfahrer eine bessere Situation geschaffen werden muss und das nicht erst in ein oder zwei Jahren, sondern es soll möglichst schnell, bereits im Budget 2025, ein Betrag für eine solch bauliche Massnahme eingestellt werden. Die Investition erachten wir als sinnvoll und richtig. Der Regierungsrat hat bereits signalisiert, dass er für die Aufnahme eines Halbanschlusses ist, wenn eine Mehrheit gegeben ist. Da wird sich natürlich die FDP-Die Mitte-Fraktion nicht verwehren. Die Änderung Nummer 4, H14 Spange Beringen West, ist wichtig, um die Bevölkerung vom täglichen Verkehr von rund 11'000 Fahrzeugen zu entlasten. Es ist aber kein vorliegendes Strassenbauprojekt, das bewilligt werden soll, sondern eine Projektskizze, also eine Idee. Besser wäre es gewesen, man hätte nur einen Strich im Richtplan gemacht. Wichtig ist aber, dass die Spange im Strassenrichtplan aufgenommen ist. Das war beim Galgenbuck auch so. Am Anfang war die Idee und ein Strich im Strassenrichtplan – mehr nicht – aber das heutige Resultat ist beeindruckend. Je nach Strassenachse gesehen, haben wir in Neuhausen eine Reduktion der Fahrzeuge bis zu 50%. Wir hatten auf der Schaffhauserstrasse täglich 22'000 Fahrzeuge. Nun sind es noch 11'000 Fahrzeuge. Die Bevölkerung wird es Ihnen danken, wenn die Spange möglichst rasch realisiert wird. Die FDP-Die Mitte-Fraktion hat dementsprechend an ihrer letzten Sitzung grossmehrheitlich beschlossen, der nun vorliegenden Revision des kantonalen Strassenrichtplans mit den vorgenommenen Änderungen zuzustimmen.

Patrick Portmann (SP): Seitens der SP waren die Kantonsräte Daniel Meyer und Bruno Müller mit mir zusammen in der Kommission. Sie sind beide heute nicht anwesend, aber mein Erklärungsstatement beinhaltet auch ihre Gedanken. Durch die Berichterstattung anhand des Schreibens der Gewerbetreibenden aus Merishausen haben sich in den letzten Tagen die Ereignisse tatsächlich etwas überschlagen. Die SP-Fraktion hat sich bereits bei der Vernehmlassung zur aktuellen Revision des Strassenrichtplans mit einer umfangreichen und ausführlichen Antwort beteiligt und die Vorlage intensiv in der Fraktion besprochen und uns auch in der Spezialkommission eingebracht. Wir anerkennen, dass ein Teil unserer Anliegen in die Vorlage eingeflossen ist. Beim Teilrichtplan Strassen begrüßen wir es, dass mit der geplanten Spange Beringen West, die Gemeinde Beringen von einem Teil des Durchgangsverkehrs entlastet wird und damit die

Lebensqualität für die betroffenen Anwohner verbessert wird. In einer Güterabwägung gewichten wir den Bevölkerungsschutz stärker als den für die Spange Beringen West benötigten Verlust an Kulturlandfläche. Bei dem Punkt hat es innerhalb der SP oder der Kommissionsmitglieder durchaus einen *Gap* gegeben. Beispielsweise habe ich es etwas anders betrachtet. Ich habe nicht verstanden, weshalb man Beringen entlastet und gleichzeitig die Beringer den hausgemachten Verkehr durchaus stark vorantreiben. Der Streichung des Anschlusses von Merishausen an die H4 haben wir als Kompromiss zugestimmt, um Kulturland zu schützen, da uns im Gegenzug vom Regierungsrat zugesichert wurde, dass bereits im Budget 2025 ein Kredit aufgenommen wird, um die Strecke auszubauen und für die Fahrradfahrenden sicherer zu gestalten. Eine Verschiebung des Kredits ins Budget 2026 wäre für uns nicht akzeptabel. Beim Teilrichtplan Radwege sind bei der aktuellen Revision Verbesserungen für den Radverkehr gegenüber der letzten Revision aus dem Jahr 2013 erreicht worden. Sie beschränken sich aber nur auf Bereiche auf nicht überbautem Gebiet, nicht aber für die Situation in den Gemeinden und der Stadt. Damit wird eindrücklich aufgezeigt, dass der Regierungsrat keine Vision für ein attraktives Radroutennetz für den Alltagsverkehr hat. Ein Netz, das durchgehende und von der Fahrbahn des Automobilverkehrs abgetrennte und damit sichere Fahrspuren hat. Ein Fahrradnetz, das dem Langsamverkehr eine durchgehende Ost-West- und Nord-Südverbindung zur Verfügung stellt. Exemplarisch zeigt sich das am Beispiel der Stadt Schaffhausen: Für einen Radfahrenden aus Thayngen kommend, beginnt der Flickenteppich des städtischen Radnetzes beim Herblingermarkt. Bereits beim Kreisel müssen sechs Fahrspuren mit Schutzinseln gequert werden, um auf das nächste Stück des nicht übersichtlichen Radwegs Richtung Stadtmitte zu gelangen. Weiter geht es auf der Achse Herblingen Krebsbach und Spitalstrasse zum Kreisel Obertor. Werktags kommt es während des Mittags- und Feierabendverkehrs zu regelmässigen Rückstauungen bei den beiden Kreiseln Bleiche und Diana beziehungsweise beim Obertor. Autos beanspruchen teilweise die gelb markierte Fahrradspur, drängen die Radfahrenden ab und verunmöglichen es, das sie im Kreisel in der Fahrbahnmitte fahren können, um nicht von rechtsabbiegenden Autos abgeschossen zu werden. Das wohl übelste Wegstück in Richtung Neuhausen Enge ist aber die Steigstrasse. Teilweise ist das Trottoir, welches als Radspur markiert ist, so schmal, dass Radfahrer und entgegenkommende Fussgänger unmöglich kreuzen können. Die Missstände sind seit Jahren bekannt. Nur werden die Verantwortlichkeiten zwischen der Stadt und dem Kanton hin und hergeschoben. Beispielsweise beim Alternativprojekt zum Duraduct, wo auf einen entsprechenden Eintrag verzichtet wurde und die Stadt auf mangelnde Kapazitäten beim Tiefbau hinweist. Dabei wäre es mit der Zusammenlegung der Tiefbauaktivitäten der Stadt Schaffhausen und des

Kantons die Aufgabe von Tiefbau Schaffhausen Lösungen auszuarbeiten. Dafür müssten aber vor allem ein politischer Wille und eine gemeinsame Absprache bestehen. Generell stellen wir fest, dass der Zeithorizont für die Umsetzung der im Richtplan vorgesehen Verbesserungen des Radnetzes zu lange dauern. Weiter stützt sich der Kanton auf den künftigen Ausbau des Fäsenstaubtunnels und den Ausbau in Richtung Herblingen ab. Dabei ist es nicht einmal sicher, ob das Projekt in der aktuellen Ausführungsvariante das Referendum übersteht, denn die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden muss höchste Priorität haben und sollte nicht einen Umsetzungshorizont von Jahrzehnten haben. Wir haben uns natürlich auch zu unterschiedlichen Themenfeldern innerhalb der Fraktion unterhalten. Vor allem zum Teil-Vollanschluss in Merishausen. Den *Gap* gab es teilweise bei der Spange Beringen und beim Radroutennetz. Da hat es Kommissionsmitglieder gegeben, die andere Punkte für wichtiger erachtet haben. Ich habe das Themenfeld des Erhalts der Kulturlandfläche eingebracht und habe es teilweise etwas höher bewertet und andere Kommissionsmitglieder in der SP haben das Fahrradwegnetz höher bewertet. Wir haben uns aber auch mit den Gemeinden zusammengefunden. Bei den Radwegen gibt es keinen weiteren Diskussionsbedarf. Allerdings haben wir sicherlich noch Fragen bei der Spange Beringen. Es ist wichtig, wie man sie umsetzen möchte. Nun zu Merishausen. Ich habe mich mit vielen Dorfbewohnern aus Merishausen unterhalten. Tatsächlich sprechen wir aus der Stadt mit den Betroffenen in Merishausen und möchten nicht etwas verhindern. Der fehlende Informationsfluss aber und die widersprüchlichen Positionen des Gemeinderats, welche sich bis zum Schluss zeigten, ist suboptimal. In den Schaffhauser Nachrichten stand am letzten Mittwoch der Hilferuf der Gewerbetreibenden aus Merishausen und man hat auch mein Zitat gesehen. Sie dürfen der SP also nicht den Vorwurf machen, dass wir Gemeinden wie Merishausen nicht ernst nehmen, aber der Teilanschluss ist in Merishausen durchaus auch umstritten. Es gibt zu Merishausen Aussagen von Personen, die teilweise gar keine Gewerbetreibenden aus Merishausen sind. Es ist sogar der Verdacht gefallen, dass sich der Gemeinderat dahinter versteckt und das kann ich so nicht verifizieren. Übrigens haben die Kommissionsmitglieder auch vonseiten des Regierungsrats die Rückmeldung erhalten, dass der Gemeinderat aus Merishausen die Streichung des Voll- und Teilanschlusses so entgegennimmt und unterstützt. Das war der letzte Stand und darüber haben wir am letzten Montag in der Fraktion auch getagt. Seitens der SP-Fraktion sind wir für die Diskussion offen. Wie wir uns entscheiden, kann ich noch nicht sagen. Es gibt diverse Fraktionsmitglieder, die Punkte einbringen werden und Fragen haben. Von meiner Seite her weiss ich nicht, ob wir die Temporeduktion auf der H4 in der Kommission besprochen haben, wenn es einen Teilanschluss gäbe.

Iren Eichenberger (Grüne): Der knapp vier Seiten umfassende Bericht auf Ihrem Laptop ist die eingedampfte Fassung von vier intensiven Halbtages-sitzungen. Die Leistung ist dem Kommissionspräsidenten Markus Müller zu verdanken, der auch die Sitzungen zielgerichtet, aber offen für die Diskussion, geleitet hat. Dank gilt zudem Regierungsrat Martin Kessler und Kantonsingenieur Dino Giuliani, die uns halfen, im Verkehrsdschungel von Strassen-, Rad- und Wanderwegen nicht die Orientierung zu verlieren und in Abwesenheit auch ein grosser Dank an die Protokollführerin Claudia Indermühle. Aus Sicht der Grünen standen die Wahrung der Flächen mit geschützten Arten und ein geiziger Umgang mit Fruchtfolgeflächen, die, wenn immer möglich, durch Nutzung bestehender Flur- und Landwirtschaftswege geschont werden sollten. Daraus erschliesst sich unsere skeptische Haltung, z.B. zu der vorgeschlagenen Spange Beringen und Löhningen, von selbst. Auch wir haben Verständnis für den Anspruch der Gemeinden, ihre Dorfstrassen im Zentrum vom Durchgangsverkehr zu befreien. Die gewinnbringendste Alternative zum Strassenbau oder Umfahrungen ist aber unbestritten die Nutzung des attraktiven ÖV-Angebots, dass der Kanton gerade im Klettgau zur Verfügung stellt. Das Ziel vor 15 Jahren des Angebots war, jährlich 50% der wachsenden Mobilität zu absorbieren. Wo stehen wir heute? Positiv ist aber das Bestreben der Gemeinden, für den wachsenden Fahrrad-Pendlerverkehr sichere Wege zu schaffen. Wir hoffen natürlich, dass die nach Rücksprache mit Beringen und Löhningen schonendere Variante durch Verlagerung der Radwege auf bestehende Flurwege rücksichtsvoll umgesetzt wird. Den Finger heben wir auf weiterhin bedrohliche Skizzen, z.B. für die Radverbindung zur Siblinger Höhe oder der Spange Beringen. Es gilt bei der effektiven Projektierung die eingetragenen Schutzgebiete zu respektieren. Der Streichung des Halbanschlusses Merishausen, wie ihn die Spezialkommission beantragt, weinen wir keine Tränen nach. Zu viel wertvolles Kulturland müsste dafür geopfert werden und 1800 Fahrzeuge pro Tag rechtfertigen den direkten Anschluss nicht. Der angekündigte Rückweisungsantrag zwecks Wiederaufnahme in den Richtplan hegt bei uns keine Sympathie. Hingegen verlasse ich mich auf die Zusage des Regierungsrats, dass die abklassierte H4 ab IWC, auf Tempo 80 gesetzt wird und die Wildzäune entfernt werden. Sie soll dem motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen, während die K725, den Radfahrenden, dem ÖV und den Landwirtschaftsfahrzeugen vorbehalten bleibt. In dem Szenario muss aber auch die Fahrradsicherheit erhöht werden, wie es das Tiefbauamt in der Kommission versprochen hat. Aus unserer Fraktion wird es aber dazu noch Wortmeldungen geben. Ich hoffe, wir alle halten am Antrag der Spezialkommission fest. Alles Weitere wird der spannende Verlauf der Geschichte zeigen.

Tim Bucher (GLP): Gerne gebe ich Ihnen die Stellungnahme der GLP-EVP-Fraktion zum kantonalen Strassenrichtplan bekannt. Zunächst einmal begrüßen wir die Überarbeitung des Strassenrichtplans sowie die Berücksichtigung von Änderungsvorschlägen aus der Spezialkommission, die zu einer breiten Akzeptanz sowohl in der Politik als auch bei der Bevölkerung führen. Allerdings vermissen wir in der vorliegenden Vorlage eine klar erkennbare strategische Ausrichtung des Regierungsrats im Bereich Verkehr beziehungsweise Mobilität. Die strategischen Ziele, die mit der Revision des Strassenrichtplans erreicht werden sollen, sind nicht ausreichend dargelegt. Es fehlen klare Zielsetzungen wie beispielsweise die Förderung klimaschonender Mobilität oder die allgemeine Reduzierung derselben. Obwohl uns bewusst ist, dass die strategische Perspektive hauptsächlich im kantonalen Richtplan im Kapitel Verkehr dargestellt ist, erscheint es uns unverständlich, weshalb der Strassenrichtplan vor der Überarbeitung des entsprechenden Kapitels im kantonalen Richtplan revidiert wird. Dies führt zu einer verpassten Gelegenheit, da sich die Teilrichtpläne eigentlich nach den dort festgelegten Leitlinien richten sollten. Eine gemeinsame Vorlage beider Pläne an den Kantonsrat wäre aus fachlicher als auch aus politischer Sicht wünschenswert gewesen. Kommen wir nun zu den konkreten Änderungen im Teilrichtplan Kantonsstrassen. Wir begrüßen es ausdrücklich, dass die unverhältnismässige Umfahrung Oberklettgau endgültig verworfen wird. Das Nachfolgeprojekt, die Spange Beringen West, sorgte trotzdem für Diskussionen. Unseres Erachtens ist das Projekt angesichts des grossen Verbrauchs von Fruchtfolgeflächen und des geringen Nutzens fraglich. Die Kritik von Naturschutzverbänden und des Bauernverbands bestätigen unsere Bedenken. Wir befürchten, dass die Spange Beringen nicht den gewünschten Effekt erzielen wird und die Bevölkerung weiterhin die Ortsdurchfahrt durch Beringen bevorzugt, da sie direkter und schneller erscheint. Zudem soll angemerkt werden, dass keine Strassen-erweiterung, kein Strassenausbau und keine Umfahrung das hohe Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen negativen Folgen nachhaltig lösen. Durch die indirekte Förderung des Individualverkehrs verschlimmert man mit viel Steuergeld das Problem sogar, nach dem Motto: «Wer Strassen sät, erntet Verkehr». Stattdessen sollten Radwege und der ÖV aus dem Klettgau nach Schaffhausen verbessert und ausgebaut werden. Dies entlastet die Strassen nachhaltig und langfristig und ebnet nebenbei auch den Weg zur Erreichung unserer Klimaziele. Deshalb sehen wir das Projekt kritisch. Da aber damit die Umfahrung Oberklettgau definitiv vom Tisch ist und sofern eine natur- und landwirtschaftsverträgliche Variante bei der Spange Beringen vom Regierungsrat gewählt wird, können wir aber im Sinne eines Kompromisses zustimmen. Es sind aber zusätzliche flankierende Massnahmen zu beschliessen, sowohl innerhalb der Gemeinde Beringen als auch eine Verbesserung des ÖV-Angebots in den Klettgau.

Kommen wir zum zweiten grossen Streitpunkt, nämlich dem Autobahnanschluss von Merishausen. Wir haben zwar Verständnis für die Befürworter der Gemeinde, denn welche Gemeinde würde zu einem Autobahnanschluss schon Nein sagen? Trotz dem Verständnis sehen wir aber den Anschluss kritisch, da eine beträchtliche Anzahl von Bürgern aus Merishausen dem Anschluss mindestens kritisch gegenübersteht, sei es aufgrund des Flächenverbrauchs, der Beeinträchtigung der Natur oder drohender Enteignungen. Insgesamt steht der Nutzen des Projekts in einem fraglichen Verhältnis zu den Kosten. Der Zeitgewinn für die lokale Bevölkerung wäre minimal, während die Auswirkungen auf Natur- und Landschaftsschutz erheblich wären. Zudem hat sich die Angst der Gemeinde, sich ohne Anschluss nicht weiterentwickeln zu können, nicht verwirklicht. Die Gemeinde hat sich in den letzten Jahrzehnten ohne Autobahnanschluss prächtig entwickelt. Zum Schluss sollte auch erwähnt werden, dass die Rückmeldung des Gemeinderats Merishausen auf die Streichung des Anschlusses überraschenderweise akzeptiert wurde. Da muss man sich bereits fragen, ob man einer Gemeinde einen Autobahnanschluss bauen möchte, wenn nicht einmal der Gemeinderat darum kämpft. Der einzige echte Vorteil des Projekts besteht darin, dass die alte Kantonsstrasse zu einem Fahrradweg umgenutzt werden könnte, was aber bei näherer Betrachtung keine grosse Verbesserung für den Radverkehr bringt. Der Fahrradweg bis zum Logierhaus wäre immer noch nicht durchgängig und der öffentliche Verkehr als auch der Landwirtschaftsverkehr fahren weiterhin auf der Strasse. Die Situation für den Radverkehr kann nur mittels eines separaten Radwegs verbessert werden, dafür benötigt es aber keinen Autobahnanschluss. Die Verbesserung der Radroute von Merishausen nach Schaffhausen hat der Regierungsrat erfreulicherweise entgegengenommen und wird sie umsetzen. Kommen wir zum Teilrichtplan Radrouten. Unsere Fraktion begrüsst die grossflächige kantonale Verbesserung des Radroutennetzes, welche mit der Vorlage einhergeht. Auch die angedachte Schwachstellenanalyse des Radroutennetzes nehmen wir mit Freude zur Kenntnis. Die Förderung des Radverkehrs ist entscheidend für eine nachhaltige und zukunftsfähige Verkehrsentwicklung. Die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad entlastet die Strassen, reduziert Lärm und CO₂-Emissionen und fördert die Gesundheit der Bevölkerung. Alles in allem sind die enthaltenden Änderungen im Radroutennetz für unsere Fraktion ein nicht verzichtbarer Bestandteil der Vorlage. Wir möchten aber darauf hinweisen, dass unsere Fraktion die Streichung und die verpasste Aufnahme von einigen Radrouten bedauert. Wir bestehen weiterhin darauf, dass das Radwegnetz umgehend und zügig erweitert und verbessert wird, um eine sichere und qualitativ hochwertige Infrastruktur für Radfahrer zu gewährleisten. Die GLP-EVP-Fraktion dankt dem Baudepartement und seinen Mitarbeitenden für die ausgearbeitete

Vorlage. Der vorliegende kantonale Strassenrichtplan stellt eine ausgewogene Vorlage hinsichtlich Landschafts- und Naturschutz, Radförderung und Engpassbeseitigung dar. Als Gesamtpaket können wir trotz einiger kritischer Punkte dem vorliegenden Strassenrichtplan grossmehrheitlich zustimmen.

Kantonsratspräsident Erich Schudel (SVP): Sie haben keinen Antrag auf Nichteintreten gestellt. Eintreten ist somit beschlossen.

Urs Capaul (parteilos): Auf der Seite 41 des Berichts und Antrags des Regierungsrats betreffend kantonalen Strassenrichtplan steht: «Die Ausbauprojekte Radrouten wirken sich ebenfalls auf die Umwelt aus. Der Bau von separaten Radwegen führt zu Landbeanspruchungen, Fruchtfolgeflächen sind zu kompensieren und allfällige ökologische Ausgleichsmassnahmen sind Bestandteil der Ausbauprojekte». Ich habe es bereits beim Datencenter gesagt: Allfällige ökologische Ausgleichsmassnahmen innerhalb und ausserhalb der Siedlung sind Bestandteil eines jeden Projekts nach Art. 18b Abs. 2 NHG. Wenn aber schutzwürdige Flächen davon betroffen sind, geht es nicht um ökologische Ausgleichsmassnahmen, sondern um Ersatzmassnahmen und das heisst auch, solche Flächen sind vollständig zu kompensieren. Das ist der Unterschied zu den ökologischen Ausgleichsmassnahmen. Vielleicht merkt es sich die Verwaltung nun für das nächste Mal, damit ich es nicht jedes Mal wiederholen muss.

Detailberatung

Daniel Preisig (SVP): Ich spreche zum Halbanschluss Merishausen im Teilrichtplan Strassen. Leider hat Merishausen aktuell keine Vertretung im Kantonsrat und das merkt man heute. Ich bin in Merishausen aufgewachsen, im Herzen noch immer ein Merishauser und fühle mich verpflichtet, für das Dorf einzustehen. Bereits in meiner Kindheit war einer der grössten Wünsche der Bevölkerung aus Merishausen, eine Ein- und Ausfahrt auf die damalige A4. Bald 60 Jahre warten die Einwohner aus Merishausen. Ich kann mich gut an die 1150-Jahresfeier des Dorfes erinnern. Ich war 20 Jahre jung und bereits da machte man sich darüber lustig, dass die Umsetzung des Halbanschlusses so lange dauert. Das war 1996, also vor bald 30 Jahren. Schnelle Verkehrsverbindungen sind entscheidend für die Standortattraktivität. Das gilt nicht nur für Thayngen oder den Klettgau, sondern auch für das Durachtal. Mit einem Halbanschluss wird Merishausen mit aktuell über 900 Einwohnern besser erschlossen und die Kosten dafür sind überschaubar. Es benötigt nur eine Einfahrt in und eine Ausfahrt aus der bestehenden Schnellstrasse. Die Strasse selbst sowie die Zufahrt

sind bereits vorhanden. Gleichzeitig könnte die heute unbefriedigende Sicherheitssituation für Radfahrer auf der alten Hauptstrasse gelöst werden. Die mit dem ursprünglichen Richtplanentwurf des Regierungsrats vorgeschlagene Kreisellösung mochte nicht wirklich überzeugen. Zum einen hätten dafür eine grosse Zubringerstrasse und ein gewaltiger Kreisel mit entsprechendem Landverbrauch gebaut werden müssen. Zum anderen müsste vor der Einfahrt in den Kreisel unnötig abgebremst und danach gleich neben dem Dorf wieder beschleunigt werden, was zu einer stärkeren Lärmbelastung für das Dorf geführt hätte. Leider wurden die Rückmeldungen aus der Gemeinde Merishausen in der Kommission missverstanden. Die negativen Rückmeldungen aus dem Dorf richteten sich primär gegen die Lösung mit dem Kreisel, nicht aber gegen die bisher geplante Lösung mit dem Halbanschluss mit einer Ein- und Ausfahrt nach und von Schaffhausen. Der Halbanschluss bei der Langwies beim Dorfeingang rechts unten ist immer noch die favorisierte Lösung vieler Bewohner in Merishausen. Gemeindepräsident Herbert Werner bestätigte mir auch auf Anfrage, dass auch der Gemeinderat nach wie vor hinter der Lösung mit dem Halbanschluss steht. Es ist deshalb unverständlich, weshalb die Kommission nicht nur die Kreisellösung ablehnte, sondern auch gleich noch den Halbanschluss, wie er zuvor bereits im bisherigen Richtplan enthalten war. Daraufhin wandten sich der frühere Gemeindegemeinschafter Lucien Brühlmann und der frühere Gemeindepräsident Max Wirth, im Namen des Gewerbes mit einem Schreiben an uns Kantonsräte. Sie bitten uns, den Streichungsantrag der vorberatenden Kommission rückgängig zu machen und den Halbanschluss Merishausen an die H4 im Strassenrichtplan zu belassen. Es liegt nun an uns, den aufgrund eines Missverständnisses gefällten Entscheid in der Kommission zu korrigieren und ich bin froh, dass der Regierungsrat bereit ist, das Anliegen aufzunehmen und die Vorlage zurückzunehmen und anzupassen. Wie angekündigt und vom Regierungsrat erwartet, stelle ich hiermit die verlangten Anträge. Zuerst den Antrag zur Planungserklärung: «Der Regierungsrat wird eingeladen, den Strassenrichtplan so anzupassen, dass der Halbanschluss an die H4, im Richtplan bestehen bleibt». Ich stelle Ihnen zudem den Antrag, die Vorlage an den Regierungsrat zurückzuweisen, und zwar mit dem Auftrag, den Halbanschluss in Merishausen an die H4 im Strassenrichtplan zu belassen. Was sind die Vorteile der Variante Halbanschluss? Merishausen wird von einer schnelleren Verbindung an das Schnellstrassennetz als Wohn- und Wirtschaftsstandort profitieren. Ich bin klar der Meinung, dass, nachdem im Kanton an verschiedenen anderen Orten, und zwar völlig zurecht in das Verkehrsnetz investiert wurde, es Merishausen auch verdient hat, dass endlich etwas geht und wenn ich den Stadtratshut anziehe, auch die Stadt davon profitiert, wenn der Verkehr aus und nach Merishausen auf das

Schnellstrassennetz geleitet wird. Dadurch werden auch das Schweizersbild und die Breite entlastet. Autofahrer, die von Merishausen in den Klettgau möchten oder umgekehrt, fahren mit dem direkten Schnellstrassenzugang nicht mehr über die Lochstrasse auf die Breite und über die Rosenbergstrasse nach Neuhausen Richtung Klettgau. Mit der Umlenkung des Autos- und Lastwagenverkehrs auf die Schnellstrasse können zudem die Sicherheitsprobleme auf der bisherigen Hauptstrasse gelöst werden. Deshalb ist auch Pro Velo für eine Rückweisung und den Halbanschluss. Es macht doch absolut keinen Sinn, zwei Kantonsstrassen parallel durch das gleiche Tal zu führen. In dem Sinn kann ich auch das Anliegen von Kantonsrat Maurus Pfalzgraf unterstützen, nach Fertigstellung des Halbanschlusses den frei gespielten Teil der alten Hauptstrasse zwischen Merishausen Langwies und dem Manufakturzentrum der IWC für den Individualverkehr einzuschränken. So könnte die alte Strasse für den Radverkehr, die Landwirtschaft und gegebenenfalls auch den Bus reserviert bleiben. Wo die Kompromissbereitschaft meiner Fraktion aber aufhört und wir nicht zustimmen können, ist die Idee funktionstüchtige Strassen vorzeitig zurückzubauen. Das wäre eine unsinnige Vernichtung von Volksvermögen. Wie die Halbanschlusslösung genau aussehen soll, müsste vom Regierungsrat in Absprache mit der Gemeinde Merishausen abgeklärt und konkret aufgezeigt werden. Es macht Sinn, wenn wir der konkreten Lösungsfindung durch den Regierungsrat nochmals etwas Zeit geben. Ich bin natürlich mit einer effizienten Arbeitsweise einverstanden, wenn der Regierungsrat signalisiert, dass er es sofort erledigen kann, möchte aber gleichzeitig zu bedenken geben, dass, wenn wir danach noch einen Investitionskredit bewilligen müssen, wir die Sicherheit und eine klare Zustimmung der Gemeinde Merishausen benötigen. Damit verbunden ist aber auch eine konkrete Umsetzungsvorlage. Nicht, dass unsere Nachfahren in 60 Jahren wieder über die Grundsätze diskutieren müssen.

Regierungsrat Martin Kessler (FDP): Die Argumente für oder gegen einen Anschluss von Merishausen an die H4 gibt es und es gibt sie bereits schon lange. Kantonsrat Daniel Preisig hat auch die Argumente die für einen Anschluss aus Sicht der Stadt Schaffhausen sprechen, aufgezählt. Ich könnte es noch ergänzen, dass nicht nur das Schweizersbild und die Breite entlastet werden, sondern auch das Mühlental, denn viele aus Merishausen, die z.B. ins Stadtzentrum möchten, fahren über die alte Kantonsstrasse K725. Es ist so, dass ein grosser Teil der rund 2000 Fahrzeuge des täglichen Durchgangsverkehrs natürlich, wenn ein Anschluss vorhanden wäre, den Weg über die H4 nehmen und somit die entsprechende Entlastung stattfinden würde. Es gibt aber auch Gegenargumente, welche nicht zuletzt auch in der Beratung der Gemeindeversammlung zustande

kamen. Es gab einmal einen Infoanlass, wo Kantonsingenieur Dino Giuliani, die verschiedenen Varianten in Merishausen vorgestellt hat. Das war im bestehenden Richtplaneintrag, also im Dorf oder am Dorfausgang von Merishausen. Im jetzigen Richtplaneintragsstandort gibt es verschiedene Varianten von einer einfachen Kreuzung bis hin zum Vollanschluss mit einem Kreisel. Die Gemeinde hat intensiv darüber diskutiert, aber es kam auch damals keine klare Haltung heraus. Letztlich hat sich der Gemeinderat aber auch mit der Kommission zusammen für die vorgeschlagene Version entschieden und sie hat Eingang in die Vorlage gefunden. Ich muss Ihnen aber noch etwas zur Widersprüchlichkeit der Aussagen des Gemeinderats sagen. Ich möchte mich aber auf keinem Fall an einem Gemeinderats*bashing* anschliessen, denn ich habe enormen Respekt vor der Arbeit von Gemeinderäten. Kantonsrat Daniel Preisig hat aber auch gesagt, dass der Gemeindepräsident ihm gegenüber klar die Haltung vertreten hat, dass sie weiterhin einen Halbanschluss haben möchte – also Stand Strassenrichtplan 2013. Nun ist es aber so, dass ich den Gemeindepräsidenten mit dem Gemeinderatsprotokollauszug konfrontiert habe, den sie uns im Rahmen der Kommissionsarbeit auf die Vernehmlassungsanfrage geschickt haben. Ich habe ihm den Beschluss vorgelesen und der heisst, erstens: «Der Gemeinderat spricht sich für die Beibehaltung des Halbanschlusses mit der Umsetzung in frühestens 10 bis 15 Jahren, oder für die Streichung des Halbanschlusses, aus. Zwingend muss jedoch die Kantonsstrasse K725 für den Radverkehr ausgebaut werden». Ja, was will man denn anders verstehen als die Streichung des Halbanschlusses, wenn es schwarz auf weiss steht? Der Gemeindepräsident hat gestockt und gesagt, dass es falsch sei und nicht die Meinung des Gemeinderats widerspiegele – auch wenn es im Beschluss steht. Ich möchte das einfach klarstellen, weil es wahrscheinlich bei vielen von uns zur Verwirrung geführt hat, und der Gemeindepräsident hat mich sozusagen auch mandatiert, das zu sagen, dass es wirklich ein Fehler ist, den sie beim Protokoll übersehen haben. Deshalb stimmt es so, dass der Gemeinderat mehrheitlich für die Beibehaltung des Anschlusses in Merishausen an die H4 ist. Noch etwas aus dem Strassengesetz. Der Art. 28 verlangt die Netzplanung und die Festlegung der Knoten – nicht mehr. Er bestimmt weder das Tempo, noch wie breit die Strasse sein soll und ob es ein Halb-, Voll-, oder Kreiselanschluss sein muss. Es ist einfach ein Knoten, sprich ein Anschluss und deshalb müssen Sie es nun auch nicht wirklich ausdiskutieren, sondern Sie müssen entscheiden, ob früher oder später ein Knoten, ein Anschluss, in Merishausen entstehen soll. Wenn Sie den Antrag von Kantonsrat Daniel Preisig annehmen, ist es für den Regierungsrat in Ordnung und Sie können mit der Beratung weiterfahren. Es benötigt auch keinen Rückweisungsantrag mehr. Das ist der Stand der jetzigen Erkenntnis meinerseits.

Raphaël Rohner (FDP): Ich werde ebenfalls der Effizienzhalber darauf verzichten, Beschreibungen von Routen, Aussagen zu Randsteinen, Bordsteinen und Ähnliches zu machen, sondern das Ganze aus einer politisch übergeordneten Optik zu betrachten. Ich möchte aber auch gleich festhalten, dass ich die Anträge von Ratskollege Daniel Preisig unterstützen werde, ob mit oder ohne Rückweisung, denn das ist eine Formalie, die dann noch mit dem Herrn Staatsschreiber besprochen wird. Weshalb bin ich dafür? Gerade wir, die wir als Vertreter und damit meine ich vor allem die Vertreter von Beringen, Schaffhausen, Neuhausen und Thayngen, also der wirtschaftlich starken Zentrumsgemeinden, im Kantonsrat Einsitz nehmen, sind gehalten, Massnahmen, die eine wirtschaftliche Entwicklung von Landgemeinden behindern oder gar verunmöglichen, abzulehnen. Es geht auch um eine Ausgewogenheit innerhalb unseres Kantons und mithin unter uns Gemeinden. Wer von Gemeindeautonomie spricht, muss auch Vorhaben unterstützen, die den Landsgemeinden eine faire Chance bieten, sich mit ihrem Gewerbe, mit ihren KMU-Dienstleistungsbetrieben und so weiter, zu entwickeln und damit ihre Standortattraktivität zu erhalten beziehungsweise auch zu stärken. Das ist eine Massnahme, die uns allen zugutekommt. In dem Sinn habe ich bereits geschlossen und bitte Sie ebenfalls, den Anträgen von Kantonsrat Daniel Preisig zuzustimmen.

René Schmidt (GLP): Unsere Fraktion hat sich mehrheitlich positiv zu den Anpassungen des Strassenrichtplans geäussert. Doch mit der Entscheidung der Spezialkommission, den Halbanschluss in Merishausen zu streichen, kann ich mich nicht einverstanden erklären. Dass der Vollanschluss der H14 mit Kreiseln aufgrund des grossen Verbrauchs von landwirtschaftlicher Ackerfläche abgelehnt wurde, ist für mich nachvollziehbar. Hingegen findet sich im Kommissionsbericht keine schlüssige Begründung, weshalb der Halbanschluss von der Kommissionmehrheit gestrichen wurde. Es gibt wohl auch keinen Grund. Die 900 Einwohner zählende Gemeinde Merishausen ist in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen. Es stellt sich die Frage, ob das prosperierende nebelarme Dorf zu einem verschlafenen Kurort werden sollte. Der Hilferuf des Gemeinderats und des Gewerbes darf nicht ignoriert werden. Die wirtschaftliche Bedeutung von Arbeitsplätzen und von Pendlern, die in Merishausen ihren Wohnsitz haben, ist zu unterstützen. Es gibt viele Pendler und nicht alle können den ÖV benutzen. Fröhlichmorgens und am späten Nachmittag steht eine Halbstundentakt-Busverbindung zur Verfügung, ansonsten gilt der Stundentakt. Die Kantonsstrasse K725 ist unübersichtlich, schmal und für Radfahrende gefährlich. Eine Umwandlung zum Fahrrad- und Landwirtschaftsweg wäre zielführend. Eine erneute Überprüfung einer Anschlusslösung mit Halbanschluss ist unter Berücksichtigung aller beteiligten Kreise und unter Einbezug der

Radroute sicherlich angebracht. Ich unterstütze damit auch den Antrag von Kantonsrat Daniel Preisig.

Maurus Pfalzgraf (Junge Grüne): Aktuell führen zwei parallele asphaltierte Strassen nach beziehungsweise durch Merishausen. Beide werden von Autos genutzt. Die eine ist für Fahrräder gesperrt, die andere ist für Radfahrende kriminell. Kantonsrat Daniel Preisig hat seinen Antrag bereits gestellt. Dies mit dem Auftrag, dass der Halbanschluss im Richtplan zu belassen sei, obwohl sich die Kommission bereits für die Streichung ausgesprochen hat. Ich, als Linksgrüner, kann nicht ohne weiteres seinem Antrag zustimmen, einfach ein neues Strassenbauwerk oder einen Knoten zu erstellen, ohne gleichzeitig eine sinnvolle Entlastung an einem anderen Ort anzustreben. Ich bin der Meinung, dass nur eine der beiden parallelen Strassen für Autos frei sein sollte und es grundsätzlich Sinn macht, die Strasse an Merishausen anzuschliessen. Gleichzeitig muss aber auch gesichert werden, dass danach nicht einfach beide Strassen für Autos freigegeben sind und die Fahrräder weiterhin keinen Platz haben. Wenn die Planungserklärung eine Mehrheit bekommt, werde ich mich dem Antrag von Kantonsrat Daniel Preisig anschliessen – sonst nicht. Deshalb stelle ich die Planungserklärung, dass, sobald Merishausen an die H4 angeschlossen ist, die asphaltierte Strasse zwischen Merishausen Langwies und dem IWC-Manufakturzentrum nicht mehr für Autos, sondern für Fahrräder, den ÖV und die Landwirtschaft bestimmt sein soll und das durch geeignete Massnahmen sicherzustellen ist. Falls es nicht noch Wortmeldungen zur Planungserklärung gibt, können wir bald darüber abstimmen, dass die Diskussion weiterkommt.

Lorenz Laich (FDP): Ich bin erfreut über den Verlauf der Diskussion, muss aber vorausschicken, dass der Kontext im Rahmen der Diskussion in der Fraktion am letzten Montag natürlich etwas geprägt aufgrund der Statements, die aus der Gemeinde Merishausen zu vernehmen gewesen sind, war. Im Grundsatz aber vertreten wir als liberale Partei die Ansicht, dass man Meinungen, die auf kommunaler Ebene geäussert werden, grundsätzlich berücksichtigen sollte. Nun sind in der Zwischenzeit noch andere Kontakte erfolgt, wie z.B. mit meinem ehemaligen Fraktionskollegen Max Wirth, aber auch mit Privatpersonen aus Merishausen, die mir andere Signale gegeben haben. Sie stehen klar für einen Knoten in Merishausen ein und es ist auch widersinnig, wenn man eine Schnellstrasse, eine Strasseninfrastruktur hat und sie nicht genutzt werden kann. Die Gemeinde Merishausen wird dadurch gezwungen bis zum Schweizersbild über den Kreis Logierhaus zu fahren, an welchem die International School of Schaffhausen mit vielen Kindern steht, die da ein- und ausgehen. Insofern war es auch für mich im Rahmen der Beratung in der Kommission etwas

schwierig, nachzuvollziehen, wie es dazu gekommen ist. Grundsätzlich aber, hätte ich den Antrag gestellt, wenn ihn nicht bereits Kantonsrat Daniel Preisig gestellt hätte. Denn das ist die richtige und pragmatische Vorgehensweise, bei welcher auch der Regierungsrat das Signal erhält, um rasch zu agieren. Kantonsrat Tim Bucher hat den Regierungsrat im vorgängigen Traktandum zudem relativ salopp gegeißelt, dass eine Strategie fehle. Wenn ich aber nun sein Votum gehört habe, dass man bezüglich der Radwege, den Flächenverbrauch von Strassen vermindern soll, stellt sich mir die Frage, wo bei Cargo sous terrain die Strategie der GLP ist. Da geht es nicht nur um einen Tunnel, sondern auch um Terminals, wo die Güter an die Oberfläche kommen, und mit grossen Lastkraftwagen abgeholt werden müssen. Das benötigt auch Flächenbedarf. Sind bei der einen Sache, wo es um Logistikinfrastuktur geht, plötzlich irgendwelche Flächen verbrauchsanliegend massgebend, die dafürsprechen, etwas dagegen zu sprechen? Ich mache keinen Hehl daraus, denn im Klettgau haben wir richtigerweise viele Lobbyisten die für die Verkehrswege im Klettgau eintreten. Da mache ich auch Kantonsrat Markus Müller überhaupt keinen Vorwurf, aber es gibt auch die Bevölkerung und das Gewerbe im Reiat. Auch wenn dort die Verkehrsströme nicht so intensiv sind, haben sie auch den Anspruch, dass sie auf eine intakte und sogar bereits bestehende Strasseninfrastruktur zugreifen können. Deswegen bitte ich euch, im beantragten Sinn von Kantonsrat Daniel Preisig zuzustimmen.

Melanie Flubacher Ruedlinger (SP): Mir und wahrscheinlich auch einem Teil der Fraktion leuchten die vorgebrachten Argumente für den Teilschluss ein und wir möchten die Inputs aus der Gemeinde auch berücksichtigen. Ich werde bei den Radwegen auch noch eine Planungserklärung stellen, welche einen Radweg entlang der Neunkircher Strasse zwischen Hallau und Neunkirch wieder aufnimmt und ich bitte Sie, dort vielleicht auch den Einwohnern aus Hallau Gehör zu schenken, die auf mich zugekommen sind und sich für den Radweg ausgesprochen haben, der die Sicherheit der Schüler berücksichtigt.

Matthias Freivogel (SP): Ich bin Abgeordneter aus der Stadt Schaffhausen und um was geht es mir? Es geht mir darum, dass Bewohner aus der Stadt Schaffhausen, vor allem im Langsamverkehr, in das schöne Durachtal fahren können, gefahrlos die Landschaft geniessen und von dort auch Richtung Randen und Barga ins Buchberghaus fahren können. Das ist Naherholung pur für die Städter. Gleichwertig geht es mir darum, dass die Bewohner von Merisshausen mit dem ÖV und dem Individualverkehr zügig in den Rest des Kantons, der Schweiz und der Umgebung gelangen können. Das sind zwei Interessen, die sich nicht ausschliessen. Was sollen wir nun dafür tun? Kantonsrat Daniel Preisig hat den Regierungsrat mit

seinem Entwurf einer Planungserklärung eingeladen, den Halbanschluss beizubehalten. Das ist eine Option, um mein dargelegtes Szenario für die Städter und Merishauser zu realisieren. Es gibt freilich auch noch andere, aber wir dürfen es in der Planung nicht ausschliessen. Zudem geht meine Planungserklärung in die Richtung von Kantonsrat Daniel Preisig, nur fehlt mir in seiner Erklärung der Radverkehr. Deshalb bitte ich Sie, Kantonsrat Daniel Preisig und Maurus Pfalzgraf, eine Symbiose einzugehen. Kantonsrat Maurus Pfalzgraf hat den Regierungsrat nicht eingeladen, hätte aber nun die Möglichkeit, indem er sich der Einladung anschliesst und den Einladungssatz von Kantonsrat Daniel Preisig an seine Planungserklärung anhängt. Dadurch haben wir den Ansatz der Trennung des Radverkehrs mit dem Motorfahrzeugverkehr des Rats und die Option. Nichts ist einfacher als das. Schliessen Sie sich zusammen und dann haben wir die geeignete Planungserklärung und könnten zum nächsten Übergehen.

Kommissionspräsident Markus Müller (SVP): Sie machen nun bereits wieder den Fehler im Detail der Planung und Projektierung zu sein. Zudem habe ich ausführlich darüber berichtet, weshalb die Kommission so entschieden hat. Die Meinung der Bevölkerung und der Behörden war wichtig und sind nun relativiert worden. Über das müssen wir nicht mehr sprechen. Nun bestimmen wir aber schlussendlich, ob wir ihn beibehalten wollen oder nicht. Der Knoten ist nichts Neues, denn er ist bereits seit Jahrzehnten darin enthalten. Deshalb ist es relativ einfach. Ich bitte Sie, auch nur von einem Knoten zu sprechen und nicht von einem Halb-, oder Vollanschluss, denn am Schluss gibt es daraus ein Projekt und das beinhaltet, das bestätigt hoffentlich Regierungsrat Martin Kessler, dass auch die K725 angeschaut wird. Im Projekt wird bestimmt, was da kommt. Geschwindigkeitsmassnahmen gehören nicht a priori in den Richtplan. Wenn es bauliche Massnahmen gibt, ist es ein Projekt und das ist nicht richtplanrelevant. Haben wir doch etwas Vertrauen zu den Planern und überweisen wir es. Ich habe als Kommissionspräsident keine Probleme, meine Meinung anzupassen, wenn die Argumente stichhaltig sind, aber überlassen wir die Planung und die Projektierung den Fachleuten und machen sie nicht im Saal, sonst planen wir an der nächsten Sitzung immer noch.

Regierungsrat Martin Kessler (FDP): Ich kann die Aussage des Kommissionspräsidenten bestärken. Bitte mischen Sie die zwei Planungserklärungen nicht miteinander. Der Planungserklärungsantrag von Kantonsrat Maurus Pfalzgraf entspricht der Änderung Nummer 6b auf der Seite 20 in der Vorlage des Regierungsrats. Sie beinhaltet die Aufhebung der Kantonsstrasse K725 und die Umklassierung zu einer kantonalen Radroute. Darüber hat sich der Regierungsrat über das Wochenende jedoch nicht unterhalten. Wenn Sie der Planungserklärung zustimmen, muss auch ein

Rückweisungsantrag folgen und wir müssen das Paket nochmals gesamthaft überarbeiten. Ich denke aber, dass es für Merishausen nicht notwendig ist. Der Antrag von Kantonsrat Daniel Preisig mit dem Anschluss Merishausen ist das eine. Die Verbesserung der Situation für die Radfahrer auf der K725 das andere. Es besteht auf dieser Strasse definitiv Verbesserungspotenzial und das haben wir in der Spezialkommission auch beschrieben und ausführlich diskutiert. Es wird vermutlich sogar mit dem Budget 2025 gemacht. Vielleicht kann man aber auch bereits im 2024 mit den Arbeiten starten. Es geht um lokale Verbreiterungen, Erhöhungen der Sichtweiten und um die bestehenden Radstreifenmarkierungen, die beidseitig angebracht sind. Sie entsprechen nicht mehr den heutigen Vorgaben. Der Radstreifen von Merishausen in Fahrtrichtung Schaffhausen muss komplett entfernt werden und der Radstreifen von Schaffhausen Richtung Merishausen wird auf 1.5 Meter verbreitert. Das sind in etwa die vorgesehenen Massnahmen. Man würde es wahrscheinlich auch machen, wenn es eine reine Radroute wäre, weil es auch im Vorschlag von Kantonsrat Maurus Pfalzgraf enthalten ist. Der öffentliche Verkehr, der Bus und der Landwirtschaftsverkehr werden weiterhin über die ehemalige oder alte Kantonsstrasse fahren. Ich schlage Ihnen vor, die Strasse auch als Kantonsstrasse zu belassen, weil es trotzdem einen gewissen Gewerbeverkehr geben wird, der weiterhin im Bereich des Industriegebiets im Merishausertal stattfinden wird. Wir sprechen aktuell von knapp 2'000 Fahrzeugen, welche die Strasse täglich benutzen. Künftig werden es wahrscheinlich zwischen 1'500 und 1'800 Fahrzeuge sein, die ihren Weg über den Anschluss auf die H4 einschlagen und nicht mehr über die alte Kantonsstrasse fahren. Ich verstehe das Anliegen, denn es war auch Teil der ursprünglichen Vorlage. Es gibt aber auch gute Gründe, es so zu belassen, wie es nun von der Spezialkommission und dem Regierungsrat beantragt wird. Lehnen Sie den Antrag von Kantonsrat Maurus Pfalzgraf ab und stimmen Sie dem Antrag von Kantonsrat Daniel Preisig zu. Das ist die Empfehlung des gesamten Regierungsrats.

Erhard Stamm (SVP KMU): Ich stelle den Ordnungsantrag, die Diskussion abzubrechen und über den Antrag von Kantonsrat Daniel Preisig abzustimmen.

Maurus Pfalzgraf (Junge Grüne): Mir wäre die Diskussion noch wichtig, denn ich habe eine Planungserklärung gestellt und ich möchte, dass darüber abgestimmt wird.

Kurt Zubler (SP): Ich bitte Sie, den Ordnungsantrag abzulehnen, und zwar deshalb, weil Baudirektor Martin Kessler nun eine neue Position eingenommen hat. Er hat auch gesagt, dass man der Kommission folgen soll.

Sie hat aber 6a und 6b gestrichen. Nun kommt im Rat auf, dass 6a wieder aufzunehmen ist, und darüber zu diskutieren wäre wichtig. Weshalb soll 6b nicht auch wieder aufgenommen werden? Das ist doch eine neue Information für alle auf, die gesagt haben, dass es den Halbanschluss geben soll, in der Überzeugung, dass es aber dagegen das andere gibt.

Abstimmung

Der Ordnungsantrag von Kantonsrat Erhard Stamm auf Abbruch der Diskussion wird mit 20 : 30 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt. Die Beratung wird fortgesetzt.

Marco Passafaro (SP): Prinzipiell ist der Reiat nicht so verkehrsarm, wie es dargestellt wurde. Thayngen hat die A4 und das ist wahrscheinlich die grösste Strasse im Kanton. Wenn in Thayngen ein Anschluss der A4 geschlossen werden würde, wäre es für mich eine Katastrophe. Nun sprechen wir aber darüber, einen Anschluss zu machen, und genau mit dem gleichen Argument hat man eine effiziente Strasse und sollte den Anschluss machen. Das Einzige, was dagegenspricht, ist der Kulturlandverlust. Wenn man aber die ehemalige Kantonsstrasse von der IWC bis nach Merishausen um 2 Meter, also von 6 auf 4 Meter zurückbaut, gewinnen wir 5 Hektaren Land. Damit kann man mehr als einen üppigen Anschluss machen. Deshalb ist für mich das Argument auch entkräftet. Was aber natürlich nicht geht, ist, wenn man an die jetzige Kantonsstrasse und das ist neu, verbreitert und gleichzeitig noch einen Anschluss macht. Das wäre für mich etwas zu viel des Guten, ist doppelt gemoppelt, Geld aus dem Fenster geworfen, verschwendetes Kulturland und gehört nicht in den Richtplan.

Kurt Zubler (SP): Die Änderung 6b ist im Richtplan und das, was Kantonsrat Maurus Pfalzgraf fordert, ist in der ursprünglichen Fassung des Regierungsrats und Richtplan relevant. Es ist nicht so, dass es eine falsche Überlegung ist. Tatsächlich ist man aber vom Vollanschluss auf den Halbanschluss zurückgegangen. Die beiden Dinge gehören aber für uns klar zusammen und nun nur noch den Halbanschluss zu machen und die Variante 6b rauszunehmen, geht nicht. Ich finde es auch erstaunlich und bin sicher, dass es bezüglich der Zustimmung Schwierigkeiten geben wird. Ich würde empfehlen, beide Punkte – ausser dem Vollanschluss – wieder reinzunehmen, wie es in der ursprünglichen Fassung des Regierungsrats war.

Patrick Portmann (SP): Ich schliesse mich Regierungsrat Martin Kessler an, denn auch ich habe grossen Respekt vor den Gemeinderäten aus den

einzelnen Gemeinden. In der Kommission hatten wir auch keine Missverständnisse, wie es erwähnt wurde. Übrigens kam der Antrag, den Halbanchluss zu streichen, nicht von der SP, sondern aus der Reihe der FDP, was mich etwas überraschte. Ich konnte aber den Schilderungen von Kantonsrat Christian Heydecker durchaus folgen. Nun komme ich aber zum Punkt. Die IG PRO KULTURLAND, die wir vor 1.5 Jahren gegründet haben, kam zum Entschluss, den Landverschleiss möglichst klein zu halten. Wenn man einen Knoten oder einen Halbanchluss genehmigen würde, wäre der Landverschleiss mit den Ausführungen von Regierungsrat Martin Kessler definitiv da und irrsinnig. Merishausen hat sich entwickelt. Dort wohnen heute Menschen, die die Strasse nicht vor der Haustüre möchten. Das war 1996 noch nicht so. Das war auch ein Argument aus der Bevölkerung von Merishausen. Die Menschen möchten in ein Dorf ziehen und das soll seinen ländlichen Charakter beibehalten und da geht es auch um den Landverschleiss. Bitte keine weitere Bodenversiegelung für so viel Geld und für eine kürzere Fahrtzeit von nur etwa drei Minuten. Die meisten aus Merishausen fahren übrigens durch das Birch. Die Kommission hat alle Punkte ernstgenommen und kam zum Entschluss, dass die Bodenversiegelung versus den Mehrwert für die Bevölkerung in Merishausen in keinem Verhältnis stände.

Regierungsrat Martin Kessler (FDP): Nein, bei einem Anschluss an Merishausen mit einem Knoten gibt es keinen grossen oder irrsinnigen Kulturlandverschleiss. Wie der Knoten gestaltet wird, wird Gegenstand der kommenden Planungen sein. Es kann sein, dass es einen Vollanschluss geben könnte, der wahrscheinlich etwas Kulturland benötigt. Das Kulturland ist aber für den Halbanchluss lange ausparzelliert und bereits im Besitz der ASTRA beziehungsweise dem Kanton. Deshalb ist es kein Problem. Es könnte aber auch die von Teilen des Rats gewünschte Variante sein, dass man z.B. die Kantonsstrasse H4 in einem gewissen Bereich verschmälert und einen einfachen Anschluss macht, oder die Einfahrt von Merishausen auf die H4 führt und gleich wieder auf der gleichen Strasse weg, so, wie wir es an vielen anderen Orten im Kanton auch haben. Das würde prinzipiell funktionieren. Man würde mit den Gemeinden zusammen die bestmögliche Variante evaluieren und schlussendlich gibt es einen Kreditantrag an den Kantonsrat. Dass die Kosten über 1 Mio. Franken betragen und es somit mindestens dem fakultativen Referendum unterstehen würde, ist klar. Wenn es in die Richtung geht, dass man z.B. auf der ganzen Länge der H4 zwei Meter Pannestreifen wegnimmt, wird es viele Millionen Franken kosten. All die belasteten Asphaltbeläge, die entsorgt werden müssen, lassen grüssen. Daneben ärgere ich mich bei einem Projekt, wo wir gerne Solaranlagen entlang der Kantonsstrasse bauen möchten, es aber gemäss ENHK im BLN-Gebiet nicht möglich sein soll, aufgrund der

schützenswerten Hecken. Sie wollen aber locker einmal auf der ganzen Länge der Strasse zwei Meter weg bauen und ich weiss nicht, was mit den Hecken passieren soll. Eine PV-Anlage jedoch, soll man nicht bauen können. Da habe ich gewisse Verständnisschwierigkeiten. Aber über so etwas würde auf jeden Fall natürlich das Volk an der Urne zu befinden haben. Wir tun gut daran, wenn wir angesichts der Grösse der Bevölkerung des Dorfes, auch der zukünftigen Entwicklung und auch mit Rücksicht auf die finanzielle Situation des Kantons eine pragmatische Lösung wählen und realisieren würden und es keinen Vollanschluss sein wird.

Iren Eichenberger (Grüne): Wenn ich von Kantonsräten, die gar nicht in der Kommission sassen, höre, dass es ein Missverständnis gegeben habe, bin ich skeptisch. Deshalb möchte ich wortwörtlich aus dem Kommissionsprotokoll zitieren, was das Missverständnis, Kantonsrat Christian Heydecker, gesagt hat: «Aus meiner Sicht sollte die Situation so belassen werden, wie sie ist» – gemeint ist, die aktuelle Situation von Merishausen ohne Anschluss – «Aber auch die Hinweise von Kantonsingenieur Dino Giuliani, also Temporeduktion, Verbreiterung der Fahrradspur auf der Strasse K725, Entfernung der Wildzäune, Tempolimit 80 auf der H4, zu optimieren. In dem Sinn haben wir der Streichung der Varianten 6a und 6b zugestimmt. Deshalb handelt es sich offensichtlich nicht um ein Missverständnis.

Kantonsratspräsident Erich Schudel (SVP). Ich möchte Sie alle daran erinnern, dass es absolut verboten ist, wortwörtlich aus den Kommissionsprotokollen zu zitieren, denn sie unterstehen – Stand heute – dem Kommissionsgeheimnis.

Andreas Schnetzler (EDU): Ich muss Ihnen nun die Illusion nehmen. Es wurde gesagt, dass, selbst wenn, die bisherige Hauptstrasse zu einem Radweg würde, man sie verschmälern könnte. Stellen Sie sich vor, ein Landwirt fährt mit zwei Kipper Weizen Richtung Schaffhausen und der Bus kommt ihm entgegen. Die Strasse kann man, selbst wenn sie ein Radweg wird, nicht verschmälern, weil sie darauf nicht kreuzen können. Das ist einfach Realität. Deshalb bin ich auch nicht für den Antrag bezüglich eines Radwegs. Ich möchte es so belassen und einfach den Verkehr von der Strasse minimieren. Selbst beim Antrag von Kantonsrat Maurus Pfalzgraf benötigt es die Breite, weil die Landwirtschaftsfahrzeuge und der Bus auf den Strassen fahren möchten.

Tim Bucher (GLP): In der Kommission war es klar, dass man die Strassenbreite nicht kürzen kann und der Antrag von Kantonsrat Maurus Pfalzgraf so nicht möglich ist. Es gingen alle in der Kommission davon aus, dass der Fahrradweg auf der alten Strasse nach Merishausen für Autos gesperrt

wird, falls der Anschluss kommt. Die Diskussion sollte sein, ob der Anschluss wiederaufgenommen wird und damit auch die gesperrte Strasse für die Fahrräder oder nicht. Ich bin überrascht, dass nun der Regierungsrat den Anschluss wieder reinnehmen möchte und trotzdem Autos auf der alten Strasse fahren lässt. Zudem muss es nicht mehr in die Kommission. So geht es nicht. Deshalb bitte ich Kantonsrat Daniel Preisig, seinen Antrag klar zu formulieren, dass die alte Strasse zu einem Fahrradweg wird, auf dem auch der ÖV und der Landwirtschaftsverkehr, ohne Kürzung oder Schmälerung der Strasse, fahren dürfen. Sonst muss es zurück in die Kommission und wir müssen es in der Gänze noch einmal diskutieren. Meine Fraktion ist grossmehrheitlich gegenüber einem Anschluss, der einen Radweg enthält, kritisch und wenn er entfällt, sind wahrscheinlich noch weniger Sympathien bis zur vollständigen Ablehnung der Vorlage vorhanden. Weiter möchte ich anmerken, dass mit einem Anschluss an Merishausen und der gesperrten Strasse für die Autos, die Situation für die Fahrräder nicht geklärt ist. Es gibt immer noch das Stück von der IWC zum Logierhaus, welches für Fahrräder noch nicht gut ausgebaut wurde. Auch dort benötigt es Verbesserungen. Hierzu möchte ich gerne vom Regierungsrat hören, was da passiert, denn es ist relevant für das Projekt. Zudem müssen wir es in der Vorlage auflisten, sonst kann ich dem Projekt nicht zustimmen.

Urs Capaul (parteilos): Für mich ist klar, dass der Landverschleiss reduziert oder minimiert werden soll und, dass für Radfahrer wesentlich mehr gemacht werden soll. Trotzdem sollten wir aber etwas Vernunft walten lassen. Stellen Sie sich vor, es wohnt jemand eingangs Merishausen und nicht in Beringen. Er arbeitet in der Nachtschicht bei der IWC und fährt mit dem Auto zum Arbeitsort. Was macht er, wenn der Halbanschluss kommt? Er fährt ins Schweizersbild und wieder zurück zur IWC, was einfach blödsinnig ist. Für Einzelfälle macht es also keinen Sinn, wenn eine Totalspernung der Strasse K725 erfolgt. Ich bitte den Regierungsrat, bei der Umsetzung der Planung zu berücksichtigen, dass trotzdem einzelne Fahrzeuge dort durchfahren können, dass es nicht zu einer absoluten Umwegfahreie führt.

Lorenz Laich (FDP): Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass unsere Zurückhaltung bezüglich eines Knotens in Merishausen, wesentlich aufgrund der Rückmeldungen des Gemeinderats von Merishausen geprägt war und, dass wir auch auf kantonaler Ebene Rücksicht auf die Belange der Gemeinden nehmen. Das hat sich nun aber entsprechend relativiert. Kantonsrat Tim Bucher hat beim Regierungsrat die Strategie erwähnt, ist nun jedoch im Mikrobereich. Der Richtplan ist ein strategischer Plan, ein strategischer Aspekt. Deshalb müssen wir nicht über Radstreifen,

Strassenbreiten oder sonstige Details sprechen, sonst diskutieren wir an der nächsten Sitzung noch darüber. Gehen wir davon aus, dass ein versierter Fachmann wie Kantonsingenieur Dino Giuliani unsere Inputs und auch die Anliegen der Bevölkerung und Gemeinden bis auf die Tribüne gehört hat. Er wird so einen gesunden Menschenverstand haben und dafür besorgt sein, dass die Anliegen der Bevölkerung, der Radfahrer und so weiter, möglichst unter einen Hut gebracht werden.

Arnold Isliker (SVP): Wir sprechen den ganzen Morgen über einen Radfahrerstreifen und Radfahrer, aber mich nähme einmal wunder, wie viele Radfahrer die Strecke tagtäglich benutzen und wie viele es sind, wenn es schneit oder regnet. Bei schlechtem Wetter werden es gegen null sein und wenn man einen separaten Radweg bauen möchte, kommt wieder die Naturschutzkommission und sagt, dass wir nicht asphaltieren dürfen. Siehe im Wangental, wo die Radfahrer wieder die Hauptstrasse benützen und nicht den naturbelassenen Radweg benutzen. Das ist das Fazit.

Daniel Preisig (SVP): Manchmal muss man zuhören, manchmal muss man miteinander sprechen und das haben Kantonsrat Maurus Pfalzgraf und ich gemacht. Ich möchte die Planungserklärungen zusammenführen, und zwar haben wir gemeinsam folgende neue Formulierung festgelegt: «Der Regierungsrat wird eingeladen, den Strassenrichtplan so anzupassen, dass der Halbanschluss in Merishausen an die H4 im Richtplan bestehen bleibt und eine Regelung erarbeitet wird, welche eine möglichst gute Trennung des Individualverkehrs, des ÖV und des langsamen Verkehrs vorsieht». Ich hoffe, dass mit der neuen Formulierung eine grosse Mehrheit des Rats dahinterstehen kann und wir so eine gute Lösung für Merishausen und auch den Kanton finden können. Die Konsequenz ist klar, es kommt zur Rückweisung. Das Geschäft wird heute nicht abschliessend erledigt werden können. Wenn ich es mir aber überlege, ist es vielleicht auch besser, wenn wir uns noch etwas Zeit lassen. So kann auch mit der Gemeinde Merishausen eine Klärung herbeigeführt werden, um eine gute Lösung zu finden. Es können auch die Möglichkeiten für die Radführung und den Landverbrauch geklärt werden und schlussendlich auch eine gute Lösung für die Linienführung der Linie 23 des ÖV. Da müssen wir auch noch einige Fragen beantworten. Ich bitte Sie, der neuen Planungserklärung zuzustimmen.

Maurus Pfalzgraf (Junge Grüne): Mein Anliegen ist in der neuen Planungserklärung aufgenommen. Ich ziehe meinen Antrag somit zurück.

Abstimmung

Mit 43 : 5 Stimmen bei 3 Enthaltungen wird dem Antrag von Kantonsrat Daniel Preisig und Maurus Pfalzgraf zugestimmt.

Fortsetzung der Debatte in der Detailberatung Teilrichtplan Kantonsstrassen

Andreas Schnetzler (EDU): Ich spreche zuhanden des Protokolls zur Vorlage 23-45, Änderung Nummer 4, Spange Beringen auf der Seite 17 und vor allem zur Abbildung 5. Ich habe in der Kommission einen Vorschlag gemacht, bei dem man etwas Kulturland einsparen könnte. Er sieht vor, auf der H14, ohne einen Kreisel zu bauen und den Kreisel auf der H13 anders einzuführen – mehr in Richtung Guntmadingen. Die Antwort des Regierungsrats und des Baudepartements war, dass das vorliegende eine Korridorplanung sei und die Abbildung 5 nicht bindend ist. Zudem sei eine Änderung der Strassenführung nach wie vor möglich. Ja, es geht um Kulturland, um eine Umnutzung der bisherigen Strasse Beringen – Guntmadingen. Es stellt sich die genau gleiche Frage wieder, ob es ein reiner Radweg werden soll oder nur stückweit. Nach meiner Variante wäre er noch länger, da auch die Hauptstrasse genutzt werden könnte. Schlussendlich geht es aber um Landenteignungsverfahren. Was wir bei der Richtplanrevision beschliessen, wird viele Gerichtsprozesse und Enteignungen mit sich ziehen. Deshalb möchte ich vom Regierungsrat noch einmal eine klare Aussage, dass die Variante, so wie es nun auch in der Abbildung 5 eingezeichnet ist, nicht bindend ist, sondern, dass wir grundsätzlich von einem Korridor sprechen. Einfach, dass es klar ist, wenn es später vor Gericht verwendet wird. Die Abbildung 5 lag dem Kantonsrat vor und das ist die Variante, die wir umsetzen wollen und müssen, mit einem Korridor, der noch verschiedene Möglichkeiten, auch landsparende, offenlässt.

Regierungsrat Martin Kessler (FDP): Gerne kann ich die gewünschte Bestätigung zuhanden des Protokolls machen. Massgebend ist schlussendlich der Eintrag im Richtplan und dort sieht man aktuell auch nicht mehr, als eine gestrichelte Linienführung. Es gab verschiedenste Varianten, wie man die Linienführung machen könnte. Eine Skizze davon hat Eingang in die Vorlage gefunden, damit man sich das auch in etwa vorstellen könnte. Es ist aber tatsächlich nichts in Stein gemeisselt und es wird auch noch nicht nächstes und auch nicht übernächstes Jahr gebaut werden.

Patrick Portmann (SP): Ich kann mich dem Anliegen von Kantonsrat Andreas Schnetzler anschliessen. In der Kommission hat Regierungsrat Martin Kessler die gleiche Antwort wie nun auch gegeben, dass es zu stark ins Detail geht. Ich möchte beliebt machen, dass, wenn man die Spange tatsächlich baut, wirklich so wenig wie möglich Landverschleiss betreibt. Das

Anliegen ist berechtigt, auch aufgrund der Anstösser. Es ist bereits besonders, dass wir eine neue Strasse zur Entlastung realisieren und die Beringer selber viel Verkehr verursachen, da sie den Individualverkehr nutzen. Dies gefällt mir nicht so, auch mit dem Hintergrund, dass wir die S-Bahn Schaffhausen realisiert und diverse Klettgauer Gemeinden einen guten ÖV-Anschluss haben. Wir können die Leute nicht umerziehen, aber wir sollten bei Neubaustrassenprojekten zurückhaltend sein. Ich kann das Anliegen aber grundsätzlich unterstützen.

Kommissionspräsident Markus Müller (SVP): Wie es Regierungsrat Martin Kessler gesagt hat, ist es ein Strich in der Landschaft. Da gibt es auch kein Bauverbot. Wenn da jemand bauen und seinen Betrieb erweitern möchte, kann er das grundsätzlich machen. Wir haben es in der Klettgauumfahrung erlebt. Dort wurden Siedlungen gebaut, wo wir ursprünglich die Strasse geplant haben. Machen wir aber nun keine Projektierung, sondern lassen es so stehen, denn es ist in dem Sinn auch nicht verbindlich. Ich möchte nicht noch mehr Zeit über etwas verlieren, das wir bereits in der Kommission ausführlich besprochen haben.

Urs Capaul (parteilos): Auch wenn es nur ein Strich ist, ist unter anderem ein Naturschutzgebiet davon betroffen. Deshalb sollte er neben dem Naturschutzgebiet durchgeführt werden. Wenn trotzdem Teile davon betroffen wären, so ist klar, dass am gleichen Standort eine 1 : 1 Kompensation notwendig wäre und das möchte ich klar deklariert haben.

Kantonsratspräsident Erich Schudel (SVP): Wir haben keine weiteren Wortmeldungen zum Teilrichtplan Strassen.

Teilrichtplan Radrouten

Melanie Flubacher Ruedlinger (SP): Ich möchte auch eine Planungserklärung stellen, und zwar geht es um einen direkten Radweg entlang der Neunkircher Strasse zwischen Hallau und Neunkirch. Nördlich des Städtchens Neunkirch wird die gemeinsame Oberstufe Unterklettgau (GOSU) geplant, wo in Zukunft Schüler aus den umliegenden Gemeinden in die Oberstufe gehen. Nun geht es darum, dass die Schulwege der Schüler aus den Gemeinden Hallau und Wilchingen sicherer gestaltet werden. Es gibt zwar zwei Freizeitradwege zwischen den Gemeinden Hallau und Neunkirch, sie stellen jedoch einen Umweg dar. Die Schüler, welche am Morgen bereits um 07.30 Uhr in der Schule sein oder auch in der kurzen Mittagspause rasch wieder an die Schule zurückkommen sollten, werden dadurch wahrscheinlich den direktesten Weg zwischen Hallau und

Neunkirch wählen und der führt als direkte Verbindung der Neunkircher Strasse entlang. Ich bitte Sie, die Planungserklärung im Sinne der Verkehrssicherheit für die Schüler zu unterstützen. Es darf nicht sein, dass zuerst etwas auf der zu wenig gesicherten Strecke passiert, bevor wir handeln. Der Strassenrichtplan soll zukunftsweisend sein und Entwicklungen, die in Zukunft angestrebt werden, aufnehmen und da gilt es auch, dass der zukünftigen Generation das Fahrradfahren als echte Alternative zur Autofahrt attraktiv gestaltet und nicht vermiest wird.

Erwin Sutter (EDU): Ich komme nochmals auf den Radweg von Schaffhausen nach Merishausen zurück. Es gibt nämlich einen bestehenden Weg, der im Richtplan nie enthalten war. Wenn Sie von Schaffhausen in Richtung Merishausen fahren, gibt es beim Restaurant Ziegelhütte eine Abzweigung auf die Längenbergstrasse. Auf ihr können Sie entlang der H4 fahren. Es ist eigentlich kein Fahrradweg, wohl eher ein Forstweg, aber, wenn man ihn ausbauen würde, könnte man den Radweg völlig von der Kantonsstrasse K715 trennen und man hätte eine gute Lösung. Weshalb hat man den Weg nie ins Auge gefasst?

Kommissionspräsident Markus Müller (SVP): Was Kantonsrat Erwin Sutter aufbringt, ist genau ein Bestandteil, der von uns überwiesenen Planungserklärung von Kantonsrat Maurus Pfalzgraf und Daniel Preisig und wir sollten nicht wieder darüber diskutieren. Der Antrag von Kantonsrätin Melanie Flubacher Ruedlinger wurde von einem Parteimitglied von ihr in der Kommission gestellt und wir haben ihn mit 7: 2 Stimmen abgelehnt. Die Begründung ist vor allem der unverhältnismässige grosse Landverschleiss. Zudem gibt es Alternativen und die Strasse ist auch nicht wahn-sinnig gross befahren.

Regierungsrat Martin Kessler (FDP): Bis anhin haben wir darüber diskutiert, nicht noch mehr Strassen zu bauen. Deshalb erscheint es mir etwas sonderlich, wenn man nun noch eine zusätzliche Strasse auszubauen und zu asphaltieren wünscht, weil der Nachbar nebenan nur asphaltierte Radwege möchte. Aber, wenn nun tatsächlich eine Rückweisung erfolgt, kann man es natürlich auch anschauen und entsprechend die bestmögliche Radroute vorschlagen. Das Thema mit dem separaten Radweg zwischen Hallau und Neunkirch in der Planungserklärung von Kantonsrätin Melanie Flubacher Ruedlinger, wurde auch intensiv in der Kommission diskutiert. Es gibt hierzu in der Vorlage keinen Antrag, weil es aus Sicht des Regierungsrats unverhältnismässig wäre, nochmals einen Radweg zu bauen, da bereits eine asphaltierte Radwegverbindung von Hallau nach Neunkirch über den Morgarten besteht. Ich habe es in der Kommission ausgerechnet und aufgezeigt. Wenn ich mich richtig erinnere, ist die Längendifferenz 600

Meter. Klar, kann man darüber diskutieren, ob 600 Meter lang oder kurz sind und ob sich die Schüler daranhalten oder nicht. Man muss sich keine Illusionen machen, der eine oder andere wird entsprechend doch mit dem Fahrrad auf der Kantonsstrasse fahren. Das Argument des Regierungsrats, weshalb man keinen zusätzlichen Antrag auf einen separaten Fahrradweg stellt, ist letztendlich der Kulturlandverschleiss. Wenn wir einen entsprechend ausgebauten Radweg bauen, benötigt es viel Fläche, für ein geringes Verkehrsaufkommen und wo auch bereits eine Alternative besteht. Da sind wir wirklich in der Zwickmühle, dass man *nice to have* auch gegenüber der Realität abwägen muss und wir nicht endlos Boden zur Verfügung haben. Entscheiden tun aber Sie.

Josef Würms (SVP): Im oberen Bezirk gibt es auch noch Radwege. Ich werde aber keinen Planungserklärungsantrag stellen, obwohl Ramsen mit dem Inhalt des Richtplans nicht glücklich ist. Ich habe es auch in der Kommission eingebracht, wurde gutgeheissen und vom Regierungsrat wieder abgelehnt. Um was geht es? Es geht um die Radstrecke. Wir können im Reiat in Hofen starten, fahren der Biber entlang über Schweizer und Deutsches Gebiet bis nach Ramsen. Bei der Ortschaft Ramsen hört der kantonale Radweg aber auf und wir dürfen nicht mehr bis in die Bibermühle fahren, und den Rundweg nach Dörflingen, Büsingen und Schaffhausen nehmen. Der Radweg wird durch das Dorf Ramsen nach Hemishofen geführt, wo man wieder den kantonalen Radweg befahren kann. Im Kantonsrat hat man uns zugesichert, dass Ramsen mit 8.78 Kilometer Radweg in das kantonale Netz übernommen wird. Nun wurde es im Richtplan, entgegen dem Entschluss, massiv gekürzt. Was ist der Grund? Der Bund hat Alltags- und Freizeitrouten festgelegt und das Teilstück ist leider rausgefallen. Es hätte andere Wege in der Gemeinde Ramsen gegeben, die keine Alltagsrouten sind, sondern Deutschland mit Deutschland verbinden und keine Schüler darauf fahren. Nun ist aber die von uns benutzte Linie aus der Stadt in den Reiat hellblau gezeichnet. In der Vernehmlassung war er noch dunkelblau, weil Gailingen in Süddeutschland einen Antrag gestellt hat, dass eine Radroute von Büsingen nach Gailingen und von Gailingen nach Ramsen gebaut wird. Der Regierungsrat hat uns zwar versprochen, dass, solange der Radweg nicht gebaut wird, der andere Radweg kantonal bleibt. Ich hoffe, der Regierungsrat steht dazu, dass das Stück von Ramsen bis Bibermühle im kantonalen Netz bleibt und übernommen wird. Ich habe vor zwei Jahren den Grundbucheintrag unterschrieben. Er wurde aber nicht ausgeführt, weil sie nun anderer Meinung sind.

Marco Passafaro (SP): Ich habe auch keine Planungserklärung, aber einen Vorschlag. Es gibt auf den Seiten 32 und 33 die Änderung Nummer

10 mit zwei Radwegen, die parallel aneinander vorbeiführen. Es wäre möglich, da eine Verbindung über eine unbefahrene geteerte Strasse zu machen. Alles, was es bräuchte, wären ein paar Schilder und etwas Farbe und wir hätten wieder einen zusätzlichen Radweg mehr, von der Solenbergstrasse zum Robinsonspielplatz. Ganz einfach und fast gratis. Ich würde beliebt machen, das auch aufzunehmen.

Stefan Lacher (SP): Die Aussage von Regierungsrat Martin Kessler zur Planungserklärung von Kantonsrätin Melanie Flubacher Ruedlinger hat mich etwas irritiert. Wenn es um Anschlüsse für das Gewerbe in Merishausen geht, ist der Landverbrauch anscheinend nicht so gewichtig einzustufen, als wenn es um Schüler auf Radwegen geht. Wir minimieren Gefahren, wenn wir die Schüler nicht auf der Landstrasse fahren lassen. Wir als Schüler waren vermutlich alle einmal clever genug, dass wir auch in dem Alter erkannt haben, dass 600 Meter weniger fahren, doch etwas angenehmer ist. Ich bitte Sie, und es ist auch ein Wunsch aus den Gemeinden, es gleich einzustufen, wie die Wünsche aus Merishausen, denn es ist ein legitimes Anliegen und wenn wir sowieso noch mal darüber gehen, dann können wir legitime Anliegen auch aufnehmen.

Jannik Schraff (GLP): Die Kantonsstrasse von Hallau nach Neunkirch ist nicht wirklich radfreundlich und ich bin überzeugt, dass es eine Strecke wird, die viel befahren sein wird, wenn das GOSU-Projekt kommt. Der Bau beginnt übrigens demnächst. Es wäre also absolut angebracht, denn aus meiner Sicht ist die Sicherheit der Schüler höher zu gewichten als der Kulturlandverlust.

Abstimmung

Der Planungserklärung von Kantonsrätin Melanie Flubacher Ruedlinger wird mit 29 : 21 Stimmen zugestimmt und wird somit auch angehängt.

Josef Würms (SVP): Da nun das Geschäft doch noch zurück an den Regierungsrat und in die Kommission muss, stelle ich nun ebenfalls eine Planungserklärung. Sie beinhaltet die Strecke zwischen Ramsen und der Bibernmühle von der Freizeitroute in die Alltagsroute aufzunehmen. So, wie sie im aktuellen Richtplan bestellt ist und bitte Sie, dem Antrag zuzustimmen.

Kommissionspräsident Markus Müller (SVP): Nun geht das Wunschkonzert los und Sie können weitere Wünsche anbringen. Ich hätte auch

noch ein paar Radwege und habe kein Problem damit. Wenn Sie nun unsere Planungserklärung überweisen, ist es für mich ein Kommissionersatz und es macht keinen Sinn, dass wir sie in die Kommission zurücknehmen. Der Kantonsrat hat in seiner Mehrheit bereits entschieden. Nun liegt es in der ersten Phase am Regierungsrat, ob er es übernehmen möchte oder nicht und legt uns den Richtplan erneut vor. Für mich ist es klar, dass der Regierungsrat zu den überwiesenen Planungserklärungen Stellung beziehen muss und die Kommission entscheidet, ob wir das im Richtplan möchten oder nicht. Danach bringt der Regierungsrat den Richtplan wieder in den Rat zur Abstimmung. Die Kommission jedoch hat dazu eigentlich nichts mehr zu sagen, weil wir unsere Meinung geäußert haben und der Rat uns quasi zugestimmt oder uns überstimmt hat.

Regierungsrat Martin Kessler (FDP): Ich sehe es etwas differenzierter. Meines Erachtens entscheidet das Ratsbüro, ob ein Geschäft in einer Spezialkommission behandelt wird oder nicht. Ob die Zusammensetzung der Spezialkommission geeignet ist, über das weitere Vorgehen oder die nächste Vorlage zu diskutieren, ist eine andere Sache. Wir haben bereits über all die Sachen, die nun plötzlich diskutiert werden, intensiv in der Spezialkommission diskutiert und es gab auch eindeutige Abstimmungsergebnisse. Daher kann man sich durchaus darüber unterhalten, ob es Sinn macht, das Geschäft nochmals in der Kommission zu beraten. Es ist aber auch so, dass Sie noch Dutzende von Planungserklärungen abgeben können. Der Regierungsrat ist nicht daran gebunden, sie umzusetzen. Es ist aber klar, dass wir uns mit den Anträgen auseinandersetzen müssen und wir werden Ihnen auch unsere Abwägungen, welche zum entsprechenden Resultat geführt haben, sachlich kundtun. Was nun mit dem gestarteten Wunschkonzert passiert, ist nämlich tatsächlich genau das, was ich verhindern wollte. Deshalb haben wir uns über das Wochenende im Regierungsrat die Mühe gemacht, den Zirkularbeschluss zu erreichen. Sie sehen es aber anders. Das ist für mich auch in Ordnung. Ihre Traktandenliste müssen Sie verantworten, denn letztendlich entscheiden Sie – stimmen Sie ab.

Kurt Zubler (SP): Was genau ist nun der Effekt? Ich kann nicht einordnen, ob es sich um Alltags- oder Freizeitrouten handelt. Geht es da ums Geld, um den Ausbau, oder um die Asphaltierung?

Regierungsrat Martin Kessler (FDP): Es ist natürlich im Interesse der Gemeinde Ramsen verständlich, dass die Klassierung als Alltagsroute dunkelblau gemacht wird, weil es damit klar geregelt ist, wer den Ausbau und den Unterhalt bezahlt. Das wäre nämlich der Kanton. Das ist aber ge-

nau der Teil der mit Ramsen getroffenen Abmachung, wo sich die Gemeinde damit einverstanden erklärt hat, dass der Kanton, solange die Alltagsroute, die Verbindung zu Deutschland nicht realisiert ist, die Strasse weiterhin wie eine kantonale Radroute behandelt und auch entsprechend die Investitionen tätigen wird. Meines Erachtens macht es nicht viel Sinn, wenn Sie dem Antrag von Kantonsrat Josef Würms folgen, denn es wird aktuell auch bezüglich der Finanzströme keine Änderung passieren.

Abstimmung

Der Planungserklärung von Kantonsrat Josef Würms wird mit 29 : 10 Stimmen bei 11 Enthaltungen zugestimmt.

Zum Teilrichtplan Wanderwege sind keine Wortmeldungen gewünscht.

Daniel Preisig (SVP): Auf Anraten unseres Rechtsberaters habe ich den Rückweisungsantrag umformuliert, weil es mehrere angenommen Planungserklärungen gibt. Der Rückweisungsantrag lautet neu, dass ich Ihnen den Antrag stelle, die Vorlage im Sinne der Planungserklärungen an den Regierungsrat zurückzuweisen.

Abstimmung

Der Rückweisungsantrag von Kantonsrat Daniel Preisig wird mit 46 : 0 Stimmen bei 4 Enthaltungen an den Regierungsrat zurückgewiesen. Das Geschäft ist somit für heute erledigt.

Schluss der Sitzung: 12:12 Uhr

Nachnamen	Vornamen	Fraktionen	Parteien	Abst. 1	Abst. 2	Abst. 3	Abst. 4	Abst. 5	Abst. 6
Aellig	Pentti	SVP-EDU	SVP	Nein	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja
Alaye	Mayowa	GLP-EVP	GLP	Ja	Nein	Nein	Nein	Ja	Ja
Böhni	Ulrich	GLP-EVP	GLP	Ja	Nein	Nein	Ja	Nein	V/A/N
Brenn	Franziska	SP	SP	Ja	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja
Bringolf	Lukas	SVP-EDU	SVP	Nein	Ja	Ja	Nein	V/A/N	Ja
Brüngger	Severin	FDP-Die Mitte	FDP	Nein	Nein	Ja	Nein	Nein	Enth
Bucher	Tim	GLP-EVP	GLP	Ja	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja
Capaul	Urs	GRÜNE-Junge Grüne	parteilos	Nein	Nein	Ja	Ja	Enth	Ja
De Ventura	Linda	SP	SP	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja
Derksen	Theresia	FDP-Die Mitte	Die Mitte	Nein	Nein	Ja	Enth	Ja	Ja
Di Ronco	Christian	FDP-Die Mitte	Die Mitte	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja
Eichenberger	Iren	GRÜNE-Junge Grüne	GRÜNE	Nein	Nein	Ja	Ja	Enth	Ja
Elaiyathamby	Sahana	SP	SP	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N
Erb	Samuel	SVP-EDU	SVP Senioren	Nein	Ja	Ja	Nein	Enth	Ja
Faccani	Diego	FDP-Die Mitte	FDP	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N
Fehr	Markus	SVP-EDU	SVP	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja
Fioretti	Mariano	SVP-EDU	SVP	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja
Flubacher Ruedlinger	Melanie	SP	SP	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja
Freivogel	Matthias	SP	SP	Ja	Nein	Ja	Ja	Enth	Ja
Graf	Hansueli	SVP-EDU	SVP	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja
Gruhler Heinzer	Irene	SP	SP	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja
Hedinger	Beat	FDP-Die Mitte	FDP	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja
Heydecke	Christian	FDP-Die Mitte	FDP	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N
Hirsiger	Herbert	SVP-EDU	SVP	Nein	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N
Hotz	Walter	SVP-EDU	SVP	Nein	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja
Isiker	Arnold	SVP-EDU	SVP	Nein	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja
Knapp	Hannes	SP	SP	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja
Lacher	Stefan	SP	SP	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja
Laich	Lorenz	FDP-Die Mitte	FDP	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	V/A/N
Looser	Gianluca	GRÜNE-Junge Grüne	Junge Grüne	Ja	Nein	Ja	Ja	Enth	Ja
Lüthi	Isabelle	SP	SP	Ja	Nein	Ja	Ja	Enth	Ja
Meyer	Daniel	SP	SP	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N
Montanari	Marcel	FDP-Die Mitte	FDP	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N
Müller	Roland	GRÜNE-Junge Grüne	GRÜNE	Nein	Nein	Ja	Ja	Enth	Ja
Müller	Andrea	SVP-EDU	SVP	Nein	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja
Müller	Markus	SVP-EDU	SVP	Nein	Ja	Enth	Nein	Enth	Ja
Müller	Bruno	SP	SP	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N
Mundt	Michael	SVP-EDU	SVP	Nein	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja
Neukomm	Peter	SP	SP	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N
Neumann	Eva	SP	SP	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Enth
Passafaro	Marco	SP	SP	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja
Pfalzgraf	Maurus	GRÜNE-Junge Grüne	Junge Grüne	Ja	Nein	Ja	Ja	V/A/N	Ja
Portmann	Patrick	SP	SP	Ja	Nein	Nein	Ja	Ja	Enth

Nachnamen	Vornamen	Fraktionen	Parteien	Abst. 1	Abst. 2	Abst. 3	Abst. 4	Abst. 5	Abst. 6
Preisig	Daniel	SVP-EDU	SVP	Nein	Enth	Ja	Nein	Ja	Ja
Rohner	Raphaël	FDP-Die Mitte	FDP	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja
Salathé	Regula	GLP-EVP	EVP	Ja	Nein	Enth	Ja	Nein	Ja
Scheck	Peter	SVP-EDU	SVP	Nein	Ja	Ja	Nein	Enth	Ja
Schlatter	Martin	SVP-EDU	SVP	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja
Schmidig	Rainer	GLP-EVP	EVP	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja
Schmidt	René	GLP-EVP	GLP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Schmeizler	Andreas	SVP-EDU	EDU	Nein	Ja	Nein	Nein	Ja	Enth
Schruff	Jannik	GLP-EVP	GLP	Ja	Nein	Enth	Ja	Enth	Ja
Schudel	Erich	SVP-EDU	SVP	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja
Stamm	Erhard	SVP-EDU	SVP	Nein	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja
Sutter	Erwin	SVP-EDU	EDU	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja
Ullmann	Corinne	SVP-EDU	SVP	Nein	Enth	V/A/N	V/A/N	Ja	Ja
Werner	Peter	SVP-EDU	SVP	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja
Wohlgemuth	Urs	FDP-Die Mitte	FDP	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja
Würms	Josef	SVP-EDU	SVP	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Zubler	Kurt	SP	SP	Nein	Nein	Ja	Ja	Enth	Ja
			Ja	19	20	43	29	29	46
			Nein	34	30	5	21	10	0
			Enthaltung	0	2	3	1	11	4
			V / A / N	7	8	9	9	10	10
			Total	60	60	60	60	60	60

Vakanz, Abwesenheit, Nicht-Teilnahme

Nr.	Traktandum	Betreff	Abstimmung	Stimmen
Abstimmung 1	Postulat Nr. 2023/2 von Mayowa Alaye vom 27. Februar 2023 mit dem Titel «Potenziale von Cargo sous terrain (CST) für den Kanton Schaffhausen»	Erheblichkeitserklärung	Ja Nein Enth V//A/N Total	19 34 0 7 60
Die Abstimmungen Nr. 2 - 6 beziehen sich auf folgendes Geschäft: Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 9. Mai 2023 betreffend Genehmigung des kantonalen Strassenrichtplanes				
Abstimmung 2	<u>Ordnungsantrag Erhard Stamm</u> Abbruch der Diskussion	Ordnungsantrag	Ja Nein Enth V//A/N Total	20 30 2 8 60
Abstimmung 3	<u>Antrag Daniel Preisig/Maurus Pfalzgraf</u> Planungserklärung zu <u>Teilrichtplan Kantonsstrassen:</u> <i>Der Regierungsrat wird eingeladen, den Strassenrichtplan so anzupassen, dass der Merishäuser Halbinschluss an die H4 im Richtplan bestehen bleibt und eine Regelung erarbeitet wird, welche eine möglichst gute Trennung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs vorsieht.</i>	Antrag Planungserklärung	Ja Nein Enth V//A/N Total	43 5 3 9 60
Abstimmung 4	<u>Antrag Melanie Flubacher Ruedlinger</u> Planungserklärung zu <u>Teilrichtplan Radrouten:</u> <i>Radweg entlang der Neukircherstrasse zwischen Hallau und Neunkirch.</i>	Antrag Planungserklärung	Ja Nein Enth V//A/N Total	29 21 1 9 60
Abstimmung 5	<u>Antrag Josef Würms</u> Planungserklärung zu <u>Teilrichtplan Radrouten:</u> <i>Teil Ramsen - Bibermühle muss in den Alltagsrouten gelassen werden.</i>	Antrag Planungserklärung	Ja Nein Enth V//A/N Total	29 10 11 10 60
Abstimmung 6	Antrag Daniel Preisig Rückweisung der Vorlage im Sinne der Planungserklärungen	Antrag Rückweisung	Ja Nein Enth V//A/N Total	46 0 4 10 60

