

AGGLO-EXPRESS



Informationen für die grenzüberschreitende Agglomeration Schaffhausen–Hegau

Sonderausgabe
«MUSEUMSNACHT»

Positive Impulse für das Leben

Ein 90-Millionen-Programm hat der Kanton Schaffhausen vorbereitet. Es wird den Menschen in der Agglomeration, die bis in die deutsche Nachbarschaft reicht, viele Verbesserungen bringen.

VON **CHRISTOPH ZUPPINGER**

Was hat die Gestaltung des Rheinufers zu tun mit einem Viertelstundentakt von Bus und Bahn? Oder wie hängt die künftige Nutzung des SIG-Areals zusammen mit dem Bau einer eigenen Brücke nur für Fussgängerinnen und Velofahrer? Und warum diskutieren Spezialisten gleichzeitig darüber, wie Gebäude intensiver genutzt werden können und wie sie den Schleichverkehr durch Wohnviertel unterbinden können? Hinter all diesen Anliegen stehen Projekte, die direkt oder indirekt miteinander verflochten sind. Schaffhausen bereitet zurzeit das Agglomerationsprogramm vor – ein Paket, in dem die 90 Millionen Franken teuren Projekte mit all ihren Wechselwirkungen als komplexes Gesamtpaket präsentiert werden.

Schaffhausen kann dabei im grossen Stil von einem Impuls des Bundes profitieren, wie die anderen Agglomerationen auch. Die Stossrichtung des Bundes: Agglomerationen sollen gesamtheitlich gefördert werden. Die Kosten dieses Agglomerationsprogramms



Collage zum Schaffhauser Projekt Begegnungsraum zwischen Kammgarnhof und Rheinufer.

Bild Illustrationen 2008: www.sh-ift.ch

werden zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden ungefähr gedrittelt.

Mehr Raum für die Menschen

Konkret sieht das Agglomerationsprogramm vor, durch Bauprojekte den öffentlichen Verkehr zu fördern, die Siedlungsräume so zu planen, dass bestehende Gebäude besser und inten-

siver genutzt werden können, dass dort gebaut wird, wo gute Verkehrsverbindungen bestehen, wo es eine gute Infrastruktur gibt und wo nicht weitere Bauzonen ausgeschieden werden müssen.

Damit sollen bestehende Ressourcen besser genutzt werden, die Erholungsräume sollen geschützt werden und soweit möglich unangetastet blei-

ben und die Verkehrsströme sollen optimiert werden, unter Bevorzugung des umweltfreundlichen Velo- und öffentlichen Verkehrs sowie der Fussgänger. Ähnlich ist die Stossrichtung am Rheinufer: Der Zugang vom Kammgarnhof zum Rhein soll viel besser werden.

Fortsetzung auf Seite 3

Kommentar

Die zweite Ausgabe des «Agglo-Express»

WOLFGANG SCHREIBER

Sie halten, liebe Leserin, lieber Leser, eine in mancher Hinsicht aussergewöhnliche Zeitung in Ihren Händen, die nur im gemeinschaftlichen Geist entstehen konnte. So ist dieses Blatt die zweite Nummer des «Agglo-Express», in dem wir Sie auch künftig über die Entwicklung der Region, in der wir leben, informieren. Der «Agglo-Express» ist grenzüberschreitend: Er entstand in Zusammenarbeit mit dem Agglomerationsverein Schaffhausen und dem «Südkurier».

Ganz im Zentrum dieser grenzüberschreitenden Publikation stehen zwei Kantons- und Landesgrenzen überschreitende Projekte: Das Projekt Agglomeration Schaffhausen und die Museumsnacht Hegau-Schaffhausen. Für Nachtschwärmer – und wer wäre das nicht? – ist es unmöglich, von der Museumsnacht nicht in ihren Bann gezogen zu werden. Ähnlich fesselnd ist der Gedanke einer stärker zusammenwachsenden Region; über 40 deutsche und Schweizer (Schaffhauser und Thurgauer) Gemeinden gehören der Agglomeration bereits an, weitere werden mit Sicherheit folgen. Mit der eigenen Zeitung werden wir uns alle (noch) besser kennen- und verstehen lernen.

Positive Impulse für das Leben

Fortsetzung von Seite 1

Die dominante Strasse entlang dem Schaffhauser Rheinufer soll einen Deckel erhalten, der einen durchgehenden Begegnungsraum für die Menschen bis zum Rheinufer schafft.

Bewusst schaut das Agglomerationsprogramm über den eigenen Kirchenturm hinaus. Die Planung macht nicht an der Landesgrenze oder an der Grenze zum Kanton Zürich halt. Sondern sie berücksichtigt die Realitäten: Dass beispielsweise Büsingen oder Feuerthalen faktisch zum Zentrum der Agglomeration Schaffhausen gehören.

Im Gegensatz etwa zur Agglomeration Zürich, wo das Agglomerationsmit dem Kantonsgebiet fast identisch ist, sieht das bei der Agglomeration Schaffhausen ganz anders aus. Das Besondere an der Agglomeration Schaffhausen mit rund 75 000 Einwohnern ist, dass sie sich rund um die Stadt Schaffhausen auch nach Deutschland und auf Zürcher Gemeinden erstreckt.

Neue Wohn- und Arbeitsformen

Brachliegende Industriegebiete wie das SIG-Areal in Neuhausen sollen zu neuem Leben erweckt werden, wo gemischte Nutzungen erlaubt und erwünscht sind: Wohnen und Arbeiten, Einkaufen und Freizeitaktivitäten gleichzeitig, an einem Ort, der ideal liegt und gut erschlossen ist.

Der öffentliche Verkehr soll noch attraktiver werden: mit einem Viertelstundentakt im Agglomerationszentrum; mit Bahnlinien, die nicht mehr in Schaffhausen enden, sondern vom Klettgau über Schaffhausen bis nach Thayngen oder Stein am Rhein zu Durchmesserlinien verknüpft werden. Unzeitgemässe Bahnhöfe werden modernisiert, neue Bahnhaltstellen, etwa am Rheinfall, gebaut.

Und die Höhendifferenzen zwischen innerstädtischen Hügeln und Tälern sollen spielend überwunden werden, weil sie die Lust am täglichen Velofahren und an Besorgungen zu Fuss vergrößern.

Die Überwindung der Höhendifferenzen hat zum Ziel, die Stadt auch für Fussgänger und Velofahrer baulich zu optimieren. Der Langsamverkehr soll nämlich so beliebt werden wie in Winterthur, einer eigentlichen Vorzeig-Velostadt. Wenn der Langsamverkehr überdurchschnittlich wächst, kann auf den Bau von teurer Verkehrsinfrastruktur (Strassen oder öffentlicher Verkehr) sogar teilweise verzichtet werden.

Brücke für eine attraktive Velostadt

Duraduct heisst die Idee einer Brücke, die in Schaffhausen die Quartiere Breite und Geissberg verbinden soll.

VON CHRISTOPH ZUPPINGER

Eine Strasse, die so steil ist, dass Velofahrer ihr Gefährt hochschieben müssen, ist keine velotaugliche Strasse. Und eine Stadt, die so hügelig ist, dass Zweiräder zwischen zwei Stadtquartieren nicht schnell und unkompliziert zirkulieren können, ist keine ideale Velostadt. Schaffhausen fiele eigentlich in diese Kategorie. Denn die Topographie mit den lästigen Höhendifferenzen verdirbt die konsequent lustvolle und selbstverständliche Fortbewegung mit eigener Muskelkraft. Wenn, ja wenn die Technik hier nicht der Natur ein sympathisches Schnippchen schlagen könnte.

Duraduct heisst die hilfreiche Idee einer Brücke, die 50 Meter über dem Mühlental schweben soll. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms könnte sie realisiert werden. Der Duraduct verbindet die zwei Quartiere Breite und Geissberg, verkürzt die Strecke um etwa zwei Kilometer. Und damit nicht genug: Er erschliesst auch gleich noch ein drittes Quartier, indem er mit einem Lift die Fussgänger und Velofahrer vom Mühlental auf die Brücke hinauftransportiert und bei Bedarf natürlich auch wieder hinunter. Beim Duraduct ist die Stadt Schaffhausen federführend, so, wie bei allen einzelnen Elementen des Gesamtpakets Agglomerationsprogramm vor allem die üblichen Zuständigkeiten gelten: also für den öffentlichen Verkehr hauptsächlich der Kanton und für Gemeindeaufgaben weiterhin die Gemeinden.

Die heutigen Defizite Schaffhausens als Velostadt sollen mit dem Duraduct, der eine überregionale Verbindung ohne grosse Höhendifferenzen

herstellen würde, und mit Verbesserungen des Velonetzes ausgeglichen werden. Hinken die Schaffhauserinnen und Schaffhauser heute noch stark hinter der Velovorzeigstadt Winterthur hinterher, können sie so vielleicht bald in begeisterte Langsamverkehrsaktivisten verwandelt werden, die Höhendifferenzen spielend überwinden. Vergleiche zeigen, dass in Schaffhausen für kurze Wege nur halb so oft die eigenen Füsse oder das Velo als Verkehrsmittel genutzt werden wie im schweizerischen Mittel. Der Bund unterstützt mit seiner Zusage zum Duraduct-Projekt die Haltung, dass diese Brücke für den Langsamverkehr auch finanziell förderungswürdig und wertvoll für die Agglomeration Schaffhausen ist. Stadtquartiere, die sich bisher kaum ausgetauscht haben, rücken näher zusammen. Und die Stadtbewohner sollen in Zukunft doppelt so viele Wege wie heute zu Fuss und mit dem Velo zurücklegen. Angestrebt wird das ehrgeizige Ziel, dass vom gesamten zusätzlichen Mehr-

verkehr der Langsamverkehr einen grösseren Anteil übernimmt. Dies würde auch das Strassennetz entlasten.

Rheinfall öffnet sich für Velos

Die Rheinufergestaltung sticht bei den Massnahmen für Fussgänger ins Auge. Das gesamte Rheinufer der Stadt Schaffhausen soll städtebaulich attraktiviert und aufgewertet werden, die Stadt soll sich Richtung Rhein und Natur öffnen. Auch die Velofahrer erhalten mehr Raum: Das Agglomerationsprogramm schliesst Lücken im Radwegnetz, bisher schwer zugängliche Bereiche wie das Charlottenfelsareal oder der Rheinfall öffnen sich dem Velo, das Rheinquai wird ausgebaut, und manchenorts entstehen neue oder grössere Veloabstellplätze. Velowege werden verbessert oder neu geführt: im Herblingertal, in Thayngen, zwischen Beringen und Löhningen, zwischen Schaffhausen und Hemmental sowie von Schaffhausen über Herblingen nach Stetten.



Die Schaffhauser Stadtquartiere Breite und Geissberg sollen mit dem Duraduct verbunden werden.

Bild ZVG

Neuer Wohnraum in der Waffenschmiede

Fabrikareale liegen heute noch brach. Doch das wird sich ändern. Das Agglomerationsprogramm sieht sie als Entwicklungsschwerpunkte.

VON CHRISTOPH ZUPPINGER

Die Maschinen stampfen, es riecht durchdringend nach Metall, und die Arbeiter unterhalten sich in Zeichensprache, weil es so laut ist. Eisenbahndrehgestelle, Verpackungsmaschinen oder Panzerwannen stellen die Arbeiter in den Fabrikhallen der Waffenschmieden und der Maschinenindustrie her. Der Stahl dafür kommt selbstverständlich aus der lokalen Stahlgiesserei. – Diese Zeiten sind im Kanton Schaffhausen vorbei. In den neunziger Jahren hat sie ein grosser Niedergang in der Industrie, vor allem der Maschinenindustrie beendet.

Heute liegen Fabrikareale brach, sind unternutzt oder beherbergen kleine Firmen. Jedenfalls erinnert wenig an ihre grosse Bedeutung und an die vielfältigen Aktivitäten, denen sie dienten. Keine Spur mehr von der Domi-

nanz, die sie noch im 20. Jahrhundert ausstrahlten.

Alle Nutzungen erlaubt

Das soll sich ändern. Denn die Fabrikareale sind zentrumsnah, meist gut erschlossen und attraktiv. Das Agglomerationsprogramm setzt sich eine Entwicklung nach innen zum Ziel. Und Industriebrachen eignen sich dabei hervorragend als Entwicklungsschwerpunkte. Denn hier soll die Mischnutzung zum Standard werden: Wohnen und Arbeiten am selben Ort oder in unmittelbarer Nähe ist zeitgemäss und umweltfreundlich. Ein Auto ist überflüssig, wenn man quasi aus dem Bett ins Büro nebenan purzeln kann.

Doch das Nutzungspotential solcher Entwicklungsschwerpunkte wie des SIG-Areals in Neuhausen oder der ehemaligen GF-Stahlgiesserei im Mühlental in Schaffhausen ist noch viel grösser.

Neben Wohnen und Arbeiten sollen diese Areale auch fürs Einkaufen und die Freizeit genutzt werden können. Platz gibt es genug: Für mehr Leute, mehr Firmen und Gewerbebetriebe und damit mehr Arbeitsplätze und für alle Einrichtungen, die es braucht, um Arbeit und Vergnügen kombinieren zu können.



Das SIG-Areal in Neuhausen ist ein Beispiel für einen der Entwicklungsschwerpunkte des Agglomerationsprogramms.

Bild Internet Google

Bus- und Bahnerschliessung

Das Aggloprogramm schafft dort Entwicklungsschwerpunkte, wo das Angebot des öffentlichen Verkehrs schon jetzt gut ist oder wo es einfach und kostengünstig verbessert werden kann. Ziel ist entweder eine Bahnhaltestelle in maximal 300 Metern Entfernung und ein Viertelstundentakt oder eine Bushaltestelle in höchstens 150

Metern Entfernung mit einem 10-Minuten-Takt.

Entwicklungsschwerpunkte müssen Gebiete mit einem grossen Potential sein. In der Praxis heisst das, leere Flächen dürfen überbaut werden – auch mit hohen Gebäuden –, bestehende Gebäude können abgerissen, anders genutzt, saniert oder aufgestockt und verändert werden. Die Idee eines «menschlichen

Agglomeration Sechs Entwicklungsschwerpunkte

Im Agglomerationsprogramm sind sechs Entwicklungsschwerpunkte (ESP) ausgeschieden: Vorderes Mühlental (inklusive Bleiche/Diana), Herblingertal und Vordere Breite in Schaffhausen sowie je einer in den Gemeinden Beringen, Thayngen und Neuhausen (SIG-Areal). Die ESP dienen einer Mischnutzung und erlauben eine hohe Einwohner- und Arbeitsplatzdichte, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln müssen sie sehr gut erschlossen sein. Sie werden im kantonalen Richtplan definiert und festgelegt.

Ameisenhaufens» dient hier als treffendes Bild: Möglichst viele Menschen sollen in neuen Entwicklungsschwerpunkten wohnen und arbeiten, sich in sympathischer Nähe und auf verschiedenen Stockwerken einrichten: Der «Ameisenhaufen» kann so auf einer definierten Fläche konzentriert werden und in die Höhe wachsen, statt sich in die Fläche auszubreiten.

Interview Regierungsrat Reto Dubach

Schaffhausen wird eine S-Bahn erhalten

Reto Dubach ist Präsident des Vereins Agglomeration Schaffhausen und als Regierungsrat kantonaler Baudirektor. Er ist massgeblich und federführend beteiligt gewesen an der Bildung und Gründung des Vereins Agglomeration Schaffhausen.

VON CHRISTOPH ZUPPINGER

Das Agglomerationsprogramm ist komplex, was will es genau?

Reto Dubach: Beim Agglomerationsprogramm geht es um eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen und eine bessere Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung innerhalb der Agglomeration. Dazu gehört neben dem eigentlichen Zentrum eines Gebietes auch der ganze Einzugsbereich. Der Wohnort liegt ja häufig an einem andern Ort als der Arbeitsort: Gearbeitet wird im Zentrum, gewohnt wird vielfach auch am Rande eines Ballungsraumes. All das gehört zur Agglomeration und braucht gute Verkehrsverbindungen, damit die Distanzen in einer vernünftigen Zeit zurückgelegt werden können.

Wie einfach gestaltet sich die Arbeit in einem Verein, in dem die unterschiedlichsten Interessen unter einen Hut gebracht werden müssen?

Dubach: Es ist eine grosse Herausforderung, all diese Interessen zu bündeln und auch zu schauen, dass wir alle am gleichen Strang und auch noch in dieselbe Richtung ziehen. Die grösste Herausforderung war am Anfang zu bewältigen, als es um die Gründung dieses Vereins Agglomeration Schaffhausen ging. Es brauchte viel Zeit und war ein langer Prozess, bis die Vertreter der Gemeinden, der umliegenden Kantone und die süddeutschen Nachbarn sich auf ein gemeinsames Ziel geeinigt hatten; bis das Bewusstsein geschärft werden konnte, dass nur mit gemeinsamen Anstrengungen und mit der Koordination aller Aktivitäten unsere Agglomeration weiter an Standortqualität gewinnt – und damit auch gegenüber den anderen Regionen wettbewerbsfähig bleibt. Früher stand das Konkurrenzdenken im Vordergrund, heute bündeln wir die Kräfte in der Region.

Wie sieht eine solche Bündelung der Kräfte über die Kantons- und Landesgrenzen hinaus konkret aus?

Dubach: Der Verkehrsbereich ist ein gutes Beispiel. Der Verkehr hört nicht an der Grenze auf, sondern er überquert die Grenze. Noch vor nicht allzu langer Zeit war man noch viel mehr mit seinem Wohnort verbunden. Man wohnte vielleicht irgendwo auf dem Land, und wenn man 20 Kilometer weit gehen wollte, war das eine Tagesreise. Heute hat man dieselbe Distanz in einer halben oder einer Viertelstunde zurückgelegt. Die Mobilität ist viel grösser geworden, gleichzeitig sind wir Globalisierungstendenzen ausgesetzt. Distanzen spielen heute keine Rolle mehr. Das hat auf unsere Lebensgewohnheiten und die ganze Entwicklung fundamentale Auswirkungen. Mit dem Agglomerationsprogramm versuchen wir, auf diese Bedürfnisse zu reagieren. Früher musste man nicht zwingend gute Verkehrsverbindungen zwischen Ortschaften anbieten – weil ja eben der Verkehr viel träger verlief und das Bedürfnis nicht ausgeprägt war. Heute ist das total anders.



Der Schaffhauser Regierungsrat Reto Dubach ist Präsident des Vereins Agglomeration Schaffhausen. Der Verein reagiert auf die grösser gewordene Mobilität.

Bild Selwyn Hoffmann

Diese Verkehrsbeziehungen gibt es ja schon mit angrenzenden Regionen, Kantonen und auch mit Deutschland. Wo verändert sich im Verkehrsbereich konkret etwas durch das Agglomerationsprogramm?

Dubach: Wir werden die Stadtbahn realisieren. Konkret bedeutet das, dass wir einen Viertelstundentakt einrichten zwischen den Entwicklungsschwerpunkten in unserem Kanton, also zwischen Thayngen–Herblingen–Schaffhausen–Neuhausen–Beringen bis weiter Richtung Neunkirch. Das ist eine konkrete Folge. Schaffhausen erhält eine S-Bahn – so, wie das andere Agglomerationen natürlich schon lange haben. Hier haben wir definitiv einen Nachholbedarf.

Welche ändern Bereiche des Agglomerationsprogramms sind Ihnen wichtig?

Dubach: Es war uns von Anfang an klar in den Diskussionen, dass es nicht allein der Verkehr sein darf, welchen wir in der Agglomeration gemeinsam bewältigen wollten. Alle Agglomerationsprogramme in der Schweiz, für die ja der Bund den Anstoss gegeben hat, behandeln Verkehrsaspekte. Das Agglomerationsprogramm löste bei uns die grundsätzliche Frage aus, was wir neben den Verkehrsthemen für gemeinsame Herausforderungen haben. Beispielsweise im Bereich Kultur haben wir viele Aktivitäten in der Agglomeration entwickelt, wie etwa die Museumsnacht, die jedes Jahr stattfindet – ein ganz toller Event. Mit der Criminale haben wir einen weiteren grenzüberschreitenden Kultur Anlass gehabt. Der slowUp, ein sportlicher Freizeitanlass, wird alljährlich mit grossem Erfolg in der Agglomeration Schaffhausen organisiert, ungeachtet der Landesgrenzen. Er führt die Menschen zusammen und verstärkt das Verständnis füreinander immer mehr. Wir sind jetzt daran, neue Projekte gemeinsam zu realisieren: etwa den regionalen Naturpark, den wir unter dem Dach der Agglomeration bearbeiten. Oder die Rheinufergestaltung von Stein am Rhein bis nach Rheinau hinunter. Wir möchten gemeinsam die Wege entlang des Rheinufer noch attraktiver gestalten können – beispielsweise mit der

Verbesserung des Radwegs dem Rhein entlang.

Machen wir einen Zeitsprung bis zu dem Zeitpunkt, an dem alle Projekte des Agglomerationsprogramms realisiert wären: Was würde uns besonders ins Auge fallen?

Dubach: Geändert hätte sich vor allem der öffentliche Verkehr, weil insbesondere viel mehr Züge oder auch Busse fahren würden. Eine bessere Taktichte, die natürlich dazu führen soll, dass die Leute anstelle eines Autos vermehrt den öffentlichen Verkehr benutzen. Man könnte den Nachbarn im Zug oder im Bus antreffen, der früher immer mit dem Auto zur Arbeit gefahren war.

Wie hätte sich das Stadtbild verändert?

Dubach: Wir haben Neugestaltungen vorgesehen, etwa bei der Rheinuferstrasse. Da erzielen wir sicherlich Fortschritte: Künftig wird von der Altstadt her ein besserer Zugang zum Rhein möglich sein. Wenn wir das Agglomerationsprogramm haben, wird Schaffhausen aber auch den Halbstundentakt nach Zürich haben: Unsere Region wird mehr pulsieren, als es heute der Fall ist.

Die Umsetzung des Programms kostet rund 90 Millionen Franken. Das ist ein grosser Betrag. Wie begründen Sie diese hohen Kosten?

Dubach: Es ist ein grosser Betrag. Ich bin aber überzeugt, dass dieser Betrag gut investiert ist. Gute Verkehrsverbindungen innerhalb der eigenen Agglomeration, aber auch zu anderen, grösseren Agglomerationen wie Zürich oder Winterthur sind eine Grundvoraussetzung dafür, dass sich eine Region positiv entwickeln kann. Wenn man die Schweiz aus der Vogelperspektive betrachtet, sieht man, dass überall dort Siedlungsentwicklung stattgefunden hat, wo gute Verkehrsverbindungen bestehen: also entlang den Nationalstrassen oder auch an all den Orten, die einen direkten Halbstundentakt Richtung Zürich haben. Deshalb ist es ausserordentlich wichtig, dass wir in diesen Bereich investieren. Kommt hinzu, dass wir einen Nachholbedarf

haben. Der öffentliche Verkehr ist bei uns in den letzten Jahren zu kurz gekommen. Schauen Sie etwa Zürich an mit den S-Bahnen, die heute absolute Normalität sind: Wir wollen heute in einen Bereich investieren, der früher eher vernachlässigt worden ist.

Könnte man nicht einfach punktuell einzelne Massnahmen realisieren?

Dubach: Das Agglomerationsprogramm ist ein Gesamtsystem von Strasse, Schiene und Langsamverkehr, den man nicht vernachlässigen darf. Nur wenn das System im gesamten angeschaut wird, führt es insgesamt zu Verbesserungen. Ausschliesslich punktuelle Verbesserungen wären eine «Pflasterpolitik», die insgesamt zu wenig bringt.

Wäre die Aufteilung des Agglomerationsprogramms in einzelne Massnahmen möglich?

Dubach: Bei den bevorstehenden Beratungen über das Agglomerationsprogramm werden sicherlich die einzelnen Massnahmen erneut angeschaut. Möglich, dass das eine oder andere Vorhaben nicht realisiert wird. Eine nochmalige Überprüfung könnte ja ergeben, dass das Bedürfnis eine Investition nicht rechtfertigt. Aber in grossen Zügen sollte das Aggloprogramm so realisiert werden, wie es jetzt aufgegleist worden ist von all den Vertretern der Kantone und der Gemeinden. Es besteht ein Grundkonsens, der jetzt auf diese Art und Weise realisiert werden soll, denn es ist ein in sich stimmiges Gesamtkonzept.

Wo könnte es politischen Widerstand gegen das Projekt geben?

Dubach: Bei den Parteien wird es die Gesamtsumme sein, die sicherlich Diskussionen auslöst. Die Frage wird sein, wollen und können sich das der Kanton und die Gemeinden leisten? Auch die Frage, ob der öffentliche Verkehr (ÖV) wirklich eine tragende Rolle übernehmen kann in unserer Agglomeration, wird gestellt werden. Ich spreche vor allem deswegen den ÖV an, weil immer wieder gesagt wird, dass die Busse dann noch öfter leer herumfahren. Diesen Einwand hört man oft. Aber hier

müssen wir natürlich sehen, dass die Verkehrsteilnehmer grundsätzlich entscheiden, ob sie ÖV benutzen oder nicht: Sie benutzen ihn vor allem dann, wenn regelmässig öffentliche Verkehrsmittel angeboten werden und sie nicht jedesmal den Fahrplan lange studieren müssen. Dann, und nur dann, kann der ÖV eine Alternative sein zum Strassenverkehr. Und dann wird es sicherlich einzelne Vorhaben geben, die noch Diskussionen auslösen werden. Vor allem im Bereich des Langsamverkehrs wird es schon unterschiedliche Positionen geben.

Das Projekt einer Brücke über das Durachtal, der Duraduct, springt ja ins Auge. Er soll für Fussgänger und Velofahrer drei Stadtviertel miteinander verbinden. Erwarten Sie bei diesem Projekt Gegenwind?

Dubach: Beim Duraduct können die Zuständigkeiten im Hinblick auf die Realisierung solcher Vorhaben gut erläutert werden. Der Kanton hat nicht überall die Federführung. Aufgrund der gesetzlichen Aufgabenverteilung liegt beim Duraduct die Verantwortlichkeit primär bei der Stadt Schaffhausen. Auch bei anderen Agglomerationsvorhaben sind die Gemeinden zuständig. Das hat Auswirkungen auf der Kostenseite: Der Kanton beteiligt sich dort an den Kosten, wo er gesetzlich verpflichtet ist. Der Duraduct gehört nicht dazu. Persönlich bin ich der Auffassung, dass es ein interessantes Projekt ist – auch ein Projekt, das zwei Stadtquartiere viel näher zueinander führen kann, das Impulse auslösen kann. Mit dem Duraduct kann auch das Mühlental direkt erschlossen werden. Vor diesem Hintergrund gehe ich davon aus, dass der Duraduct auf der einen Seite Anhänger hat, auf der anderen Seite in der Öffentlichkeit doch stark diskutiert wird.

Der Impuls für das Agglomerationsprogramm kommt ja vom Bund. Lässt sich Schaffhausen fremdbestimmen?

Dubach: Nein, überhaupt nicht. Bei der Ausarbeitung des Aggloprogramms waren wir völlig frei. Der Bund hat allerdings Investitionsanreize geschaffen, indem er finanzielle Mittel versprochen hat für den Fall, dass die Agglomerationen Verkehrsprogramme ausarbeiten. Der Bund hat das ja nicht ohne Grund gemacht. Er hat das deswegen gemacht, weil er festgestellt hat, dass die wirtschaftlichen Motoren der Schweiz die Agglomerationen sind und er deswegen auch für seine Motoren schauen muss. Für die Verkehrsprogramme stellt er auch finanzielle Mittel bereit. Wir haben den Ball dankbar aufgenommen, sehen den Nachholbedarf und wollen uns deshalb auch engagieren und investieren.

Werden Sie sich als Privatperson nach der Realisierung des Agglomerationsprogramms anders bewegen, als sie heute unterwegs sind?

Dubach: Ich werde kaum anders unterwegs sein, weil ich heute schon zu den regelmässigen Benützern des öffentlichen Verkehrs gehöre. Insofern kann ich nicht mehr umsteigen. Aber ich bin natürlich dankbar, wenn der öffentliche Verkehr noch vermehrt eine Alternative wird zum Strassenverkehr. Was ich mir vorstellen könnte, wäre dass ich künftig, sofern es die Zeit zulässt, am Abend einmal mit dem ÖV ins Klettgau fahre und dort einen schönen Abend in einem Landgasthof verbringe und dann auch wieder mit dem ÖV zurückfahre. Das ist heute doch etwas schwieriger.

Worauf freuen Sie sich persönlich am meisten?

Dubach: Auf die Einweihung der Stadtbahn und auf die Neugestaltung der Rheinuferstrasse, die einen direkten Zugang zum Rhein bringen wird.

Strassenverkehr**Autos sanft
in die Bahnen
lenken**

Die Autobenutzer finden wenige bauliche Massnahmen im Agglomerationsprogramm. Im dichtbesiedelten Agglomerationszentrum soll der «motorisierte Individualverkehr» vor allem intelligent organisiert, dosiert und gelenkt werden. Etwa mit dem Parkleitsystem Schaffhausen oder flankierenden Massnahmen bei der Inbetriebnahme des Galgenbuckeltunnels.

Der Strassenverkehr soll gut funktionieren, das ist auch für die Busse des öffentlichen Verkehrs wichtig, so die Leitlinien des Programms.

Der Computer als «Pfortner»

Wenn der Verkehr auf den Strassen durch hohes Verkehrsaufkommen beispielsweise in den Zeiten vor Arbeitsbeginn und nach der Arbeitszeit staut, dann sollen diese Staus an einem «sinnvollen Ort» entstehen. Sinnvolle Orte sind nach dieser Festlegung Bereiche ausserhalb der Agglomeration. Sobald sich ein Stau aufbaut, sorgt der Computer einer Pfortneranlage dafür, dass die stehenden und stinkenden Autos vor dem Siedlungsgebiet warten und dann paketweise und ohne grosse weitere Verzögerung durch die Agglomeration fahren können.

Busse können den Stau schneller durchqueren, indem sie am stehenden Individualverkehr vorbeigelotst werden. Diese Lösung hat den Vorteil, dass nicht ausschliesslich neue, breitere und grössere Strassen gebaut werden müssen und der Beton überhandnimmt, sondern dass Computersoftware viele dieser Aufgaben übernehmen kann. Softwaregesteuerte Lösungen können sich auch relativ schnell veränderten Situationen anpassen.

Alternativen zum Autofahren

Insgesamt bemüht sich das Agglomerationsprogramm schwergewichtig darum, Strassen aufzuwerten und gute Alternativen zum Autofahren zu schaffen. Das bedeutet, einerseits den Verkehr flüssig zu halten, andererseits den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Strasse sowie den Langsamverkehr der Fussgänger und Velofahrer zu fördern. Das erwartete Verkehrswachstum soll künftig denn auch zur Hälfte durch den Langsam- und den öffentlichen Verkehr bewältigt werden. (cz)

Viertelstundentakt in der Zukunft

Was im Luftverkehr ein Hub ist, das ist im öffentlichen Verkehr in der Agglomeration der Bahnhof Schaffhausen: eine moderne Drehscheibe, zu der die Passagiere transportiert werden und wo sie umsteigen können. Als Standard ist ein Viertelstundentakt für die Stadtbahn und für Züge im Kerngebiet geplant.

VON CHRISTOPH ZUPPINGER

Jetzige ÖV-Haltestellen sollen aufgewertet, neue Bahnhaltestellen gebaut und der Komfort verbessert werden – beispielsweise an den Stationen Thayngen, Jestetten, Herblingen, Beringen oder am Rheinfall. Der Regionalverkehr erhält einen Halbstunden-Grundtakt, der im Agglomerationskern zum Viertelstundentakt verdichtet wird. Die Bahnlinien, die von Schaffhausen ausgehen, sollen quer durch den Kanton zu Durchmesserlinien verknüpft werden (vergleiche dazu den separaten Artikel zu den Durchmesserlinien). Diese erlauben direkte, umsteigefreie Fahrten beispielsweise von Beringen nach Thayngen.

Das Rendez-vous-Prinzip

Der Bahnhof Schaffhausen wird als Drehscheibe mit «Hubfunktion» noch stärker ausgebaut. Dazu gehört der Bau eines neuen Perrons, für das Gleis 6, auf der Bahnhof-Westseite. Das Gleis 6, auf dem zurzeit nur Züge durch den Bahnhof durchfahren, soll neu auch dem Passagierverkehr offenstehen. Zum Ausbau des Bahnhofs gehören auch neue Abstellmöglichkeiten für Velos.

Busse und Züge, also alle ÖV-Fahrzeuge, treffen sich am Bahnhof regelmässig und künftig in einem schnelleren Takt zu einem Rendez-vous: Der Bahnknoten Schaffhausen wird ausgebaut. Der Knotenausbau und das Rendez-vous-Prinzip sehen rund um die Minuten 15 und 45 einen vollen Knoten vor. Das bedeutet, dass aus allen Himmelsrichtungen Regionalzüge einlau-



Einfahrt in den Bahnhof Schaffhausen, der zur Drehscheibe des Agglomerationsverkehrs ausgebaut werden soll.

Bild Selwyn Hoffmann

fen, die Passagiere auf Busse und andere Züge umsteigen können und dann anschliessend gleich weiterfahren. Der Taktfahrplan sieht vor dass genau eine Viertelstunde versetzt, also zu den Minuten 00 und 30 ein «kleiner» Knoten aktiviert wird. Dieser bedient die Ziele im Agglomerations-Kerngebiet, die von einem Viertelstundentakt profitieren.

In dieses Taktsystem mit hoher Frequenz bleiben auch die städtischen und die Regionalbusse integriert. Das Agglomerationsprogramm sieht eine Erweiterung des städtischen Busnetzes sowie eine Optimierung der Busverbindungen vor.

Konkret sollen Buslinien verlängert, die Verknüpfungen verschiedener Linien verbessert und die Äste von Buslinien neu untereinander kombiniert werden. Schlecht erschlossene Gebiete wie beispielsweise der Rundbuck in Neuhausen oder Arbeitsplatz-

gebiete im Herblingertal sollen besser bedient werden.

Der ÖV als Schrittmacher

Die geplante Realisierung der Stadtbahn setzt auch neue technische Massstäbe: Die Perrons werden auf das Einstiegsniveau der Zugkompositionen erhöht, und die Bahnhöfe werden behindertengerecht gestaltet. Nach dem Doppelspurausbau der DB-Hochrheinlinie im Klettgau, die Deutschland vollständig selber bezahlt, würde das Agglomerationsprogramm eine Elektrifizierung dieser Strecke mitfinanzieren.

Neue Haltestellen vor allem bei den Entwicklungsschwerpunkten – wie in Neuhausen Zentrum, auf der Rheinfällebrücke oder in Beringen Ost – machen die Bahn noch attraktiver. Überhaupt geben Entwicklungsschwerpunkte wichtige Impulse, denn in deren Umfeld werden auch bestehende Bahnhalte-

**Bahnhof Schaffhausen
Sitzenbleiben dank
Durchmesserlinie**

Bahnlinien, die heute im Bahnhof Schaffhausen enden, sollen zu Durchmesserlinien verknüpft werden, die den ganzen Kanton miteinander verbinden. Die Passagiere profitieren davon. Sie müssen seltener umsteigen und können einen Zug wählen, in dem sie sitzenbleiben können. Im Klettgau sieht das so aus, dass die Züge im Halbstundentakt von Erzingen nach Schaffhausen fahren und dort dann neu auf die Seelinie nach Stein am Rhein durchgebunden werden. Ebenfalls aus dem Klettgau und ebenfalls im Halbstundentakt fährt ein Zug von Neunkirch nach Schaffhausen, wo er nach Thayngen durchgebunden wird. Dadurch dass die beiden Klettgauer Züge jeweils eine Viertelstunde versetzt zueinander den Bahnhof Schaffhausen passieren, haben die Klettgauer zwischen Erzingen und Neunkirch einen Halbstundentakt, während die Klettgauer ab Neunkirch Züge im Viertelstundentakt erhalten. Diese transportieren sie wahlweise nach Stein am Rhein oder Thayngen. Eine weitere Durchmesserlinie verknüpft Singen über Schaffhausen mit Jestetten. In Kombination mit einer anderen Linie (S5 nach Zürich) erhalten auch die Bewohner zwischen Schaffhausen und Jestetten den Viertelstundentakt. Der Komfort erhöht sich also durch eine höhere Zugfrequenz im Agglomerations-Kerngebiet und durch neue, umsteigefreie Verbindungen im ganzen Kanton.

punkte optimiert und modernisiert: so zum Beispiel in Herblingen, wo ein neues Stadion mit gemischter Nutzung entsteht.

Die Verkehrsentwicklung hat auf dem Hintergrund des Agglomerationsprogramms weitreichende Konsequenzen: Wo es keinen öV-Anschluss gibt, sollen keine Einzonungen vorgenommen werden. An Lagen mit guter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr hingegen, gibt es neue, reizvolle Wohngebiete. Siedlungsentwicklung ist grundsätzlich dort möglich, wo die öV-Versorgung gut ist oder wo ein solches Angebot mit geringem Aufwand eingerichtet werden kann.

**Innere Reserven schonen die Natur und
machen neue Entwicklungen möglich**

Die Stadt Schaffhausen und die umliegenden Gebiete stellen den Agglomerations-schwerpunkt dar. Die Siedlungsentwicklung soll hauptsächlich hier stattfinden.

Die Stadt Schaffhausen und die umliegenden Gebiete stellen den Agglomerations-schwerpunkt dar. Damit die Kräfte nicht verzettelt werden, soll die Siedlungsentwicklung hauptsächlich in diesem Siedlungsschwerpunkt stattfinden. Also dort, wo es ein gutes öffentliches Verkehrsangebot gibt oder mit kleinem Aufwand geschaffen werden kann, und auch dort, wo nur wenig neue Verkehrsinfrastruktur nötig ist. Verkehrsintensive Einrichtungen wie Einkaufszentren oder Sportstadion sollen hier ermöglicht werden.

Es gibt viele «innere Reserven», die eine weitere Entwicklung erlauben: durch Umnutzungen von Gebäuden, durch Verdichten oder durch die Nutzung von brachliegenden Flächen beispielsweise. Oder indem Baulücken geschlossen werden. Die ehemalige Eisen- und Stahlgiesserei im Mühlental

ist ein solches Beispiel, das Platz für viele neue Nutzungen bietet. Hier liesse sich etwa ein Hotel realisieren oder ein neues Altersheim; auch ein nationales Sporthallenzentrum fände hier einen idealen Standort.

Ein- und Umzonungen vorgesehen

Um solche inneren Reserven nutzbar zu machen, sollen im Rahmen des Agglomerationsprogramms Ein- und Umzonungen vorgenommen sowie Bauzonen abgetauscht werden; gleichzeitig sollen aber Einzonungen abseits des öffentlichen Verkehrs unterlassen werden. Nur noch in klar bestimmten Gebieten, die optimale Voraussetzungen erfüllen, würden verkehrsintensive Anlagen zugelassen. Dies bedeutet automatisch, dass ausserhalb dieser einzeln aufgeführten Gebiete neue verkehrsintensive Nutzungen verboten sind.

Zusammenfassend sind also verkehrsintensive Anlagen in Entwicklungsschwerpunkten erlaubt. Sie sind aufgrund ihrer Lage, Grösse und Erschliessungsqualität für viele Menschen rasch und direkt erreichbar. Die Entwicklungsschwerpunkte werden durch den Kanton und die Standortgemeinden besonders gefördert. Ziel ist es, die Nachfrage nach Nutzflächen für

arbeitsplatzintensive oder flächenintensive Gewerbegebiete, für Zentrumsgebiete mit Mischnutzung, für verkehrsintensive Einrichtungen sowie für Wohnschwerpunkte auf wenige, dafür besonders geeignete Standorte zu konzentrieren.

Die Entwicklungsschwerpunkte dürfen nur in Gemeinden des Agglomerations-schwerpunkts Schaffhausen liegen. Dazu gehören Beringen, Feuerthalen, Flurlingen, Neuhausen am Rheinfall, die Stadt Schaffhausen und Thayngen. All diese Gemeinden haben grosse Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen, gewachsene Zentren, übergeordnete Zentrumsfunktionen, starke Pendlerbeziehungen, ein gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs, und sie verfügen über eine kompakte Siedlung und ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet innerhalb der Agglomeration.

Die Agglomeration soll hauptsächlich in diesem Agglomerations-schwerpunkt gefördert werden, vor allem in Gebieten, die vom öffentlichen Verkehr gut bedient werden. Um dies zu erreichen, sollen die Gemeinden auch eine aktive Haltung in der Landpolitik einnehmen, beispielsweise durch einen Bauzonenabtausch bei Neueinzonungen. (cz)

Ausflugsziele in der Agglomeration**Ländlich essen und trinken**

Ob zu Fuss oder mit dem Velo, der Hegau und die Region Schaffhausen bieten mannigfaltige Ausflugsziele, oft gekrönt von besonderen Ausblicken.

An einigen dieser Orte laden Besenwirtschaften zur Einkehr ein und belohnen den Wanderer oder Radler mit einem zünftigen Vesper. So zum Beispiel im Hegau das Friedinger Schloßle, wo man nach Anmeldung mit Gesellschaften sogar ein Rittermahl geniessen kann (Telefon 0151 112 150 76).

Auch der Laurentiushof in Hilzingen bietet zu einer grandiosen Aussicht eine schmackhafte Speisekarte mit rustikalen Gerichten, aber auch frischen Kuchen (Telefon 07731 6 41 38). Die Domäne auf dem Hohentwiel kennt wohl jeder in der Region. Nicht aber die Möglichkeit – allerdings nur nach Voranmeldung –, heimische Leckereien aus eigener Herstellung zu kosten (Telefon 07731 18 14 06). Die Jägermühle an der Aachquelle in Aach ist das ganze Jahr geöffnet. Dieses Gasthaus hat sich auf Kaffee und Kuchen und Weisswurstfrühstück mit Bretzeln für Radfahrer spezialisiert (Telefon 07774 428).

Zwei Monate im Herbst und zwei Monate im Frühjahr öffnet das Weingut Zolg in Gailingen (07734 65 98) seine Besenwirtschaft. Hier gibt es ab 13. September natürlich Wein, eigene Brände und dazu eine Vesperkarte. Auch das Hofgut Homboll in Hilzingen-Weiterdingen (Telefon 07739 236) ist eine echte Besenwirtschaft im Herbst (ab 18. September) und im Frühjahr. Hier sind die besonderen Spezialitäten frischer Most und Dünnele.

Die Region Schaffhausen ist reich gesegnet mit guten Restaurants. Wie aber steht es mit Besenbeizen und Vesperstuben? Auch hier kann die Region viele gute Adressen nachweisen. Zum Beispiel die Taverne Nohl auf dem Nohlbuck über dem Rhein und nahe dem Rheinfall. Maya und Hansueli Nohl-Aerne haben die Tradition des Gasthauses an einem Pilgerweg wieder aufleben lassen (079 313 55 13 oder 078 818 67 66).

Wer statt des Rheinfalls lieber den Schienerberg besucht, dem sei das zur Gemeinde Hemishofen gehörende Hofgut Oberwald empfohlen. Dort weiden Angusrinder, und Familie Zimmermann (052 741 24 21) serviert Vesperplättli und Getränke. Im Winter haben sie geschlossen. (gtr./schr.)