



Grosser Stadtrat der Stadt Schaffhausen

PROTOKOLL

Sitzung Nr. 7/2023 und 8/2023
Dienstag, 9. Mai 2023
17:00 - 21:47 Uhr
Kantonsratssaal der Rathauslaube
Genehmigt am: 19. Juni 2023

Sitzung Nr. 7

Vorsitz:	Michael Mundt	SVP
Protokoll:	Sandra Ehrat	Ratssekretärin
Stimmzählende:	Jeanette Grüniger Christoph Hak	SP GLP
Anwesend:	Von total 36 Mitgliedern: Ratspräsident und 32 Mitglieder	
Entschuldigt: Ganze Sitzung:	Monika Lacher Martin Egger Stephan Schlatter Severin Brüngger	SP FDP FDP FDP
Anfang der Sitzung:	Hansueli Scheck Severin Brüngger Urs Tanner Shendrit Sadiku Stefan Oetterli Gaétan Surber	SVP FDP parteilos parteilos SVP Junge Grüne

Sitzung Nr. 8

Vorsitz:	Michael Mundt	SVP
Protokoll:	Sandra Ehrat	Ratssekretärin
Stimmenzählende:	Jeanette Grüninger Dr. Bernhard Egli	SP GLP
Anwesend:	Von total 36 Mitgliedern: Ratspräsident und 32 Mitglieder	
Entschuldigt: Ganze Sitzung:	Monika Lacher Martin Egger Stephan Schlatter	SP FDP FDP
Anfang der Sitzung:	Severin Brüngger	FDP

TRAKTANDEN

1	Ersatzwahl von vier StimmzählerInnen für das Wahlbüro der Stadt Schaffhausen: - Austritt Julian Stoffel; Eintritt Julian Marti - Austritt Maurus Pfalzgraf; Eintritt Rita Schirmer - Austritt Gian-Luca Loser; Eintritt Lena Halter - Austritt Ester Schmitz; Eintritt Laurin Egger	Seite 13
2	Vorlage des Stadtrats vom 10. November 2022: Revision der Parkplatzverordnung	Seite 14
3	Vorlage des Stadtrats vom 24. Januar 2023: Fachstelle Frühe Förderung und Projekt Frühe Deutschförderung: Überführung ins Definitivum	Seite 31
4	Postulat von Matthias Frick (SP) vom 7. Juni 2022: Oberflächenparkierung in der Altstadt auf Elektroautos beschränken	Seite 38
5	Postulat von Bea Will (SP) vom 29. November 2022: KITA in der Altstadt!	Seite 46
6	Postulat von Daniela Furter (Grüne) vom 13. Dezember 2022: Alternativen zur 2. Röhre Fäsenstaub prüfen	Seite 58
7	Interpellation von Stefan Bruderer (SP) vom 31. Oktober 2022: Kann der zweite Fäsenstaubtunnel überhaupt quaterverträglich gebaut werden?	Seite 67

PENDENTE GESCHÄFTE 2022 und 2023**VdSR, Interpellationen, Postulate, Kleine Anfragen, Diverses
Eingang Nr., Von, Titel des Geschäfts****Vorlagen des Stadtrats**

17.01.2023	Vorlage des Stadtrats: Botschaft zur Volksinitiative «Nein zu Tempo 30 auf Hauptstrassen»	9-er Spezialkommission
14.02.2023	Vorlage des Stadtrats: Bericht über die hängigen Motionen und Postulate Bericht und Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 16. März 2023 zur Vorlage des Stadtrats vom 14. Februar 2023: Bericht über die hängigen Motionen und Postulate	Geschäftsprüfungskommission
28.02.2023	Vorlage des Stadtrats: Aufwertung und Verkehrsoptimierung Bereich «Adlerunterführung/Schwabentor»	Baufachkommission
07.03.2023	Vorlage des Stadtrats: Pilotprojekt Einführung von Schulassistenten an den städtischen Schulen	Bildungskommission
28.03.2023	Vorlage des Stadtrats: Bericht zur Jahresrechnung 2023 inkl. Finanzbericht, Jahresrechnung der Einwohnergemeinde Schaffhausen 2022 inkl. Betriebe (SH POWER, KSD) und Jahres- und Verwaltungsbericht 2022	Geschäftsprüfungskommission

Petitionen

Keine.

Volksmotion

Keine.

Motionen

22.02.2022	Nr. 2/2022: Motion von Matthias Frick (SP): Parkierungsverordnung
07.03.2023	Nr. 1/2023: Motion von Martin Egger (FDP): Mehr Mitsprache für die Stimmbevölkerung der Stadt Schaffhausen
14.03.2023	Nr. 2/2023: Motion von Urs Tanner (parteilos): Öffentlichkeitsprinzip radikal, einfach, transparent & unbürokratisch
09.05.2023	Nr. 3/2023: Motion von Gaéтан Surber (Junge Grüne): Steuergutschrift für Schaffhauser*innen

Interpellationen

25.01.2022	Nr. 1/2022: Interpellation von Georg Merz (Grüne): Reduktion der Anzahl Personenwagen auf Stadtgebiet
27.02.2023	Nr. 1/2023 Interpellation von Thomas Stamm (SVP): Mit der Klimaverordnung wird das Energiestadtlabel überflüssig

Postulate

16.03.2022	Nr. 7/2022: Postulat von Urs Tanner (SP): 25 Millionen Rahmenkredit
------------	--

- für erneuerbare Energien 2.0
- 06.09.2022 **Nr. 13/2022: Postulat von Iren Eichenberger (Grüne):** Die Trennung vom Gasnetz - ein teurer Spass
- 01.11.2022 **Nr. 14/2022: Postulat von Daniela Furter (Grüne):** Tempo 30 für die Bachstrasse als Pilotversuch
- 01.11.2022 **Nr. 15/2022: Postulat von Urs Tanner (SP):** Teuerungsausgleich
- 25.11.2022 **Nr. 16/2022: Postulat von Daniela Furter (Grüne):** Velofahrende unterstützen das Schaffhauser Gewerbe
- 13.12.2022 **Nr. 19/2022: Postulat von Daniel Spitz (GLP):** Ein neues Zuhause für das Kinder- und Jugendheim
- 03.01.2023 **Nr. 1/2023: Postulat von Daniela Furter (Grüne):** Feuerwerksfreie Feiertage
- 24.01.2023 **Nr. 2/2023: Postulat von Livia Munz (SP):** Vorgeburtlicher Mutterschutz
- 24.01.2023 **Nr. 3/2023: Postulat von Monika Lacher (SP):** Den Durchpark endlich realisieren.
- 24.01.2023 **Nr. 4/2023: Postulat von Nicole Herren (FDP):** Konzept Veloparkplätze in der Altstadt Schaffhausen
- 27.01.2023 **Nr. 5/2023: Postulat von Livia Munz (SP) und Lukas Ottiger (GLP):** Sistierung Abriss Pflegezentrum
- 21.02.2023 **Nr. 6/2023: Postulat von Marco Planas (parteilos):** Sprechstunde des Stadtpräsidenten/des Stadtrats
- 21.02.2023 **Nr. 7/2023: Postulat von Angela Penkov (SP):** Attraktivierung Neustadt - Begegnungszone jetzt!
- 07.03.2023 **Nr. 8/2023: Postulat von Nathalie Zumstein (Die Mitte) und Marco Planas (parteilos):** Anbindung des Eschheimertals an das öffentliche Verkehrsnetz
- Stellungnahme des Stadtrats auf das Postulat Nr. 8/2023 vom 7. März 2023 von Dr. Nathalie Zumstein (Die Mitte) und Marco Planas (parteilos):** Anbindung des Eschheimertals an das öffentliche Verkehrsnetz (*vertraulich bis zur Behandlung im Grossen Stadtrat*)
- 21.03.2023 **Nr. 9/2023: Postulat von Thomas Stamm (SVP):** Durach erleben - Adlerstrasse renaturieren anstatt asphaltieren.

Verfahrenspostulate

Keine.

Kleine Anfragen

- 15.02.2023 **Nr. 8/2023: Kleine Anfrage von Severin Brüngger (FDP):** Interessenskonflikte im Stadtrat
- 15.02.2023 **Nr. 9/2023: Kleine Anfrage von Monika Lacher (SP):** Verbesserte Arbeitsbedingungen für das städtische Heim- und Spitex-Personal
- 21.02.2023 **Nr. 11/2023: Kleine Anfrage von Thomas Weber (SP):** Geplante Kameraüberwachung der SBB mit Gesichtserfassung am Bahnhof Schaffhausen
- 22.02.2023 **Nr. 12/2023: Kleine Anfrage von Christoph Hak (GLP):** Bundesbahn ist watching you
- 28.02.2023 **Nr. 13/2023: Kleine Anfrage von Daniela Furter (Grüne):** Installationsplätze für den Bau der zweiten Röhre Fäsenstaub
- 01.03.2023 **Nr. 14/2023: Kleine Anfrage von Mariano Fioretti (SVP):** Ideologische Solaroffensive um jeden Preis auch mit Solaranlagen aus Zwangsarbeit - «Es gibt bei jedem Energieträger negative Effekte»

- 09.03.2023 **Nr. 16/2023: Kleine Anfrage von Marco Planas (parteilos):** Warum soll die Funkerhütte abgerissen werden?
- 20.03.2023 **Nr. 17/2023: Kleine Anfrage von Christoph Hak (GLP):** Leerstände in städtischen Liegenschaften
- 04.04.2023 **Nr. 20/2023: Kleine Anfrage von Mariano Fioretti (SVP):** Stadtratsprotokolle: Lügengeschichten des Stadtrats
- 04.04.2023 **Nr. 21/2023: Kleine Anfrage von Christian Ranft (SP):** Credit Suisse Immobilien
- 11.04.2023 **Nr. 22/2023: Kleine Anfrage** von Sandra Schöpfer (EDU): Zur Aufhebung der Parkplätze an der Randenstrasse Hemmental Parzelle Nr. 2078
- 04.05.2023 **Nr. 23/2023: Kleine Anfrage** von Matthias Frick (SP): Neueinbau und Ersatz fossiler Wärmeerzeugungsanlagen
- 09.05.2023 **Nr. 24/2023: Kleine Anfrage von Livia Munz (SP):** Wertschätzung gegenüber Lehrpersonen
- 09.05.2023 **Nr. 25/2023: Kleine Anfrage von Christian Ranft (SP):** Zukunft Mosergarten

Diverses

- **Bericht zum Regionalen Naturpark Schaffhausen für das Jahr 2022** von Stephan Schlatter (FDP)

BESCHLÜSSE UND ERLEDIGTE GESCHÄFTE

Traktandum 1 Ersatzwahl von vier StimmenzählerInnen für das Wahlbüro der Stadt Schaffhausen

- Austritt Julian Stoffel; Eintritt Julian Marti
- Austritt Maurus Pfalzgraf; Eintritt Rita Schirmer
- Austritt Gian-Luca Loser; Eintritt Lena Halter
- Austritt Ester Schmitz; Eintritt Laurin Egger

Julian Marti, Rita Schirmer, Lena Halter und Laurin Egger werden in stiller Wahl (gemäss Art. 66 Geschäftsordnung Grosse Stadtrat) für den Rest der laufenden Legislaturperiode gewählt.

Traktandum 2 Vorlage des Stadtrats vom 10. November 2022: Revision der Parkplatzverordnung

Der Grosse Stadtrat heisst die Vorlage des Stadtrats vom 10. November 2022: Revision der Parkplatzverordnung sowie den Bericht und Antrag der Baufachkommission vom 19. April 2023 in der Schlussabstimmung mit 21 : 7 Stimmen, bei 3 Enthaltungen, wie folgt gut:

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrats vom 10. November 2022 betreffend die Revision der Parkplatzverordnung sowie vom Bericht und Antrag der Baufachkommission vom 19. April 2023.
2. Die revidierte Parkplatzverordnung gemäss Beilage 1 zum Kommissionbericht vom 19. April 2023 wird genehmigt und nach Art. 25 lit. b in Verbindung mit Art. 11 der Stadtverfassung dem fakultativen Referendum unterstellt.
3. Die am 10. Dezember 2019 vom Grossen Stadtrat überwiesene Motion von Grossstadträtin Bea Will «Anpassung der Parkplatzverordnung» wird abgeschrieben.

Traktandum 3 Vorlage des Stadtrats vom 24. Januar 2023: Fachstelle Frühe Förderung und Projekt Frühe Deutschförderung: Überführung ins Definitivum

Der Grosse Stadtrat heisst die Vorlage des Stadtrats vom 24. Januar 2023: Fachstelle Frühe Förderung und Projekt Frühe Deutschförderung: Überführung ins Definitivum sowie den Bericht der Bildungskommission vom 29. März 2023 in der Schlussabstimmung mit 24 : 1 Stimmen, bei 4 Enthaltungen, wie folgt gut:

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrats vom 24. Januar 2023.

2. Der Grosse Stadtrat genehmigt einen Nachtragskredit 2023 in der Höhe von 42'400 Franken inklusive Sozialleistungen als wiederkehrende, neue Ausgabe für die zusätzlichen personellen Ressourcen für die Überführung der befristeten Fachstelle Frühe Förderung Stadt Schaffhausen in die Regelstruktur und die Überführung des Projekts Frühe Deutschförderung ins Definitivum.

**Traktandum 4 Postulat von Matthias Frick (SP) vom 7. Juni 2022:
Oberflächenparkierung in der Altstadt auf Elektroautos
beschränken**

Das Postulat wird von Matthias Frick (SP) begründet, von Stadtpräsident Peter Neukomm beantwortet und im Grossen Stadtrat diskutiert.

Das Postulat wird vom Grossen Stadtrat in der Schlussabstimmung mit 19 : 11 Stimmen, bei 2 Enthaltungen, nicht überwiesen.

**Traktandum 5 Postulat von Bea Will (SP) vom 29. November 2022:
KITA in der Altstadt**

Das Postulat wird von Bea Will (SP) begründet, von Stadtrat Dr. Raphaël Rohner beantwortet und im Grossen Stadtrat diskutiert.

Das Postulat wird vom Grossen Stadtrat in der Schlussabstimmung mit 18 : 13 Stimmen, bei 1 Enthaltung, überwiesen.

**Traktandum 6 Postulat von Daniela Furter (Grüne) vom 13. Dezember 2022:
Alternativen zur 2. Röhre Fäsenstaub prüfen**

Das Postulat wird von Daniela Furter (Grüne) begründet, von Stadträtin Dr. Katrin Bernath beantwortet und im Grossen Stadtrat diskutiert.

Das Postulat wird vom Grossen Stadtrat in der Schlussabstimmung mit 17 : 13 Stimmen, bei 1 Enthaltung, überwiesen.

**Traktandum 7 Interpellation von Stefan Bruderer (SP) vom 31. Oktober
2022:
Kann der zweite Fäsenstaubtunnel überhaupt quartier-
verträglich gebaut werden?**

Die Interpellation wird von Stefan Bruderer (SP) begründet, von Stadträtin Dr. Katrin Bernath beantwortet und im Grossen Stadtrat diskutiert.

BEGRÜSSUNG

Der **Ratspräsident, Michael Mundt (SVP)**, eröffnet die Ratssitzung Nr. 7 und Nr. 8 vom 9. Mai 2023 mit der Begrüssung der Ratsmitglieder, des Stadtpräsidenten, der Stadträtinnen und Stadträte, der Medienberichterstatterinnen und Medienberichtersterter sowie der Besucherinnen und Besucher auf der Tribüne und an den Bildschirmen.

PROTOKOLL

Die Ratsprotokolle Nr. 5 vom 21. März 2023 und Nr. 6 vom 4. April 2023 sind vom Büro genehmigt und im Internet publiziert worden.

Begehren auf Änderungen sind innert 14 Tagen nach Publikation im Internet dem Ratsbüro schriftlich mitzuteilen. Das Protokoll gilt somit unter dem Vorbehalt von Art. 32 Abs. 1 und 3 der Geschäftsordnung des Grossen Stadtrats als genehmigt.

MITTEILUNGEN DES RATSPRÄSIDENTEN

Die Ratsmitglieder haben folgende Unterlagen erhalten oder sie liegen heute auf Ihren Pulten auf:

- **Jahres- und Verwaltungsbericht 2022**
- **Bericht und Antrag der Baufachkommission** vom 19. April 2023 zur Vorlage des Stadtrats vom 20. November 2022: Revision der Parkplatzverordnung
- **Bericht und Antrag der Geschäftsprüfungskommission** vom 16. März 2023 zur Vorlage des Stadtrats vom 14. Februar 2023: Bericht über die hängigen Motionen und Postulate
- **Bericht der Bildungskommission** vom 29. März 2023 zur Vorlage des Stadtrats vom 24. Januar 2023: Fachstelle Frühe Förderung und Projekt Frühe Deutschförderung: Überführung ins Definitivum
- **Bericht zum Regionalen Naturpark Schaffhausen für das Jahr 2022** von Stephan Schlatter (FDP)
- **Kleine Anfrage** Nr. 19/2023 vom 4. April 2023 von Martin Egger (FDP): Entspricht die Vergabe der Koordinationsstelle Innenstadtentwicklung den Regeln «Good Governance» und wie hat der Stadtrat die Submissionsregeln eingehalten?
- **Kleine Anfrage** Nr. 20/2023 vom 4. April 2023 von Mariano Fioretti (SVP): Stadtratsprotokolle: Lügengeschichten des Stadtrats
- **Kleine Anfrage** Nr. 21/2023 vom 4. April 2023 von Christian Ranft (SP): Credit Suisse Immobilien
- **Kleine Anfrage** Nr. 22/2023 vom 11. April 2023 von Sandra Schöpfer (EDU): Zur Aufhebung der Parkplätze an der Randenstrasse Hemmental Parzelle Nr. 2078
- **Kleine Anfrage** Nr. 23/2023 vom 4. Mai 2023 von Matthias Frick (SP): Neueinbau und Ersatz fossiler Wärmeerzeugungsanlagen
- **Stellungnahme des Stadtrats auf das Postulat** Nr. 8/2023 vom 7. März 2023 von Dr. Nathalie Zumstein (Die Mitte) und Marco Planas (parteilos): Anbindung des Eschheimertals an das öffentliche Verkehrsnetz (*vertraulich bis zur Behandlung im Grossen Stadtrat*)
- **Antwort des Stadtrats auf die Kleine Anfrage** Nr. 2/2023 vom 8. Januar 2023 von Urs Tanner (parteilos): Plauderbänkli gegen Einsamkeit
- **Antwort des Stadtrats auf die Kleine Anfrage** Nr. 5/2023 vom 20. Januar 2023 von Marco Planas (parteilos): Wann kommt der vom Parlament geforderte Polizeiposten am Bahnhof?

- **Antwort des Stadtrats auf die Kleine Anfrage** Nr. 15/2023 vom 2. März 2023 von Matthias Frick (SP): Behandlungsfristen von Initiativen II
- **Antwort des Stadtrats auf die Kleine Anfrage** Nr. 19/2023 vom 4. April 2023 von Martin Egger (FDP): Entspricht die Vergabe der Koordinationsstelle Innenstadtentwicklung den Regeln «Good Governance» und wie hat der Stadtrat die Submissionsregeln eingehalten?
- **Antwort des Stadtrats auf die Kleine Anfrage** Nr. 18/2023 vom 25. März 2023 von Walter Hotz (SVP): Anforderungsprofil und Aufgabenstellung an die LOF* – Leap of Faith AG, Koordinationsstelle Innenstadtentwicklung
- **Antwort des Stadtrats auf die Kleine Anfrage** Nr. 6/2023 vom 31. Januar 2023 von Urs Tanner (parteilos): Power-to-Gas in Schaffhausen

VERHANDLUNGSBEREIT GEMELDETE GESCHÄFTE

Der Stadtrat meldet folgenden Vorstoss als verhandlungsbereit:

- **Postulat** von Urs Tanner (parteilos) vom 16. März 2022: 25 Millionen Rahmenkredit für erneuerbare Energien 2.0
- **Postulat** von Nathalie Zumstein (Die Mitte) und Marco Planas (parteilos) vom 7. März 2023: Anbindung des Eschheimertals an das öffentliche Verkehrsnetz

Die Fachkommissionen und Spezialkommissionen melden folgende Geschäfte als verhandlungsbereit:

- Geschäftsprüfungskommission: **Vorlage des Stadtrats vom 14. Februar 2023: Bericht über die hängigen Motionen und Postulate**
- Baufachkommission: **Vorlage des Stadtrats vom 10. November 2022: Revision der Parkplatzverordnung (heute traktandiert)**
- Bildungskommission: **Vorlage des Stadtrats vom 24. Januar 2023: Fachstelle Frühe Förderung und Projekt Frühe Deutschförderung: Überführung ins Definitivum (heute traktandiert)**

ANWESENHEITSKONTROLLE

Bevor wir zu den Zuweisungen kommen, haben wir die Anwesenheitskontrolle durchzuführen.

Gemäss § 12 Abs. 1 des kantonalen Reglements ist zu Beginn jeder Sitzung des Grossen Stadtrats eine Testabstimmung durchzuführen, die zugleich als Anwesenheitskontrolle dient. Sollten Sie feststellen, dass Sie nicht erfasst werden, melden Sie sich unverzüglich bei den Stimmzählenden. Bitte beachten Sie, dass Sie erst dann die Taste drücken, wenn der Countdown zu laufen beginnt.

Es sind **27 Ratsmitglieder** anwesend.

(Monika Lacher (SP), Martin Egger (FDP), Stephan Schlatter (FDP) sind für die ganze Sitzung entschuldigt; Hansueli Scheck (SVP), Stefan Oetterli (SVP), Severin Brüngger (FDP), Urs Tanner (parteilos), Gaétan Surber (Junge Grüne) und Shendrit Sadiku (parteilos) sind für den Anfang der Sitzung entschuldigt.)

ZUWEISUNGSVORSCHLÄGE DES BÜROS

Keine.

Ratspräsident Michael Mundt (SVP)

Marco Planas (parteilos) hat eine persönliche Erklärung nach Art. 35a Abs. 1 der Geschäftsordnung angemeldet. Gerne erteile ich Ihm das Wort und wie in der Geschäftsordnung festgehalten, haben Sie gerne drei Minuten Zeit.

Marco Planas (parteilos) - persönliche Erklärung

Gerne verlese ich meine – selbstverständlich maximal drei Minuten dauernde – persönliche Erklärung zum Moratorium des Stadtrats in Bezug auf meine Kleine Anfrage zur Zukunft der Funkerhütte. Moratorium deshalb, weil die Kleine Anfrage bereits vor zwei Monaten eingereicht wurde und wir bis heute keine Antwort erhalten haben. Es ist mir bewusst, dass die Geschäftsordnung dem Stadtrat drei Monate für die Beantwortung einräumt – in diesem Fall ist aber Eile geboten, denn immerhin wurde dem Pächter auf Ende Juni gekündigt, und seine letzte Hoffnung liegt auf einer positiven Antwort oder überhaupt auf einer Antwort des Stadtrats.

Zur Erinnerung: Die Funkerhütte ist bei Jung und Alt äusserst beliebt und wird praktisch jedes Wochenende kostengünstig für private Anlässe gemietet. Sei es für Konzerte, Kindergeburtstage oder Familienfeste. Verschwindet die Funkerhütte, verliert die Bevölkerung einen idealen Ort für kleinere bis mittelgrosse Veranstaltungen, von denen es auf Stadtgebiet leider trotz grosser Nachfrage immer weniger gibt.

Dass die Funkerhütte nun einer Heizzentrale weichen soll, ist nur schwer nachvollziehbar. Erst recht, wenn es stimmt, was dem Pächter auf Nachfrage hin von SH POWER mitgeteilt worden ist:

1. Wurde dem Pächter gesagt, dass lediglich ein Provisorium geplant sei, welches in wenigen Jahren wieder abgerissen werde und auch problemlos auf der anderen Strassenseite hätte geplant werden können.
2. Sei es gemäss Rückmeldung von SH POWER noch ungewiss, wo die definitive Heizzentrale einst erstellt werden soll. Feststehe lediglich, dass dies NICHT am heutigen Standort der Funkerhütte sein wird.

Wenn die von der Bevölkerung beliebte Funkerhütte nun tatsächlich einem Provisorium weichen soll, welches problemlos wo anders hingestellt werden könnte, muss der Stadtrat aktiv werden und diese Übung im Sinne der Bevölkerung abbrechen.

In einer positiven und vernünftigen Antwort des Stadtrats liegt auch die letzte Hoffnung des Pächters der Funkerhütte, der bis diesen Freitag entscheiden muss, ob er seinen Einspruch gegen die Kündigung weiterziehen möchte oder nicht. Diese mit beachtlichen Kosten verbundene Entscheidung fällt ihm umso schwerer, weil er bis heute im Ungewissen darüber ist, ob sich der Stadtrat für sein Anliegen einsetzt oder nicht.

Daher bitte ich den Stadtrat, die Kleine Anfrage, so schnell wie möglich, am liebsten bis am Donnerstag zu beantworten. Damit hat der Pächter Gewissheit, ob sich der Kampf gegen Windmühlen weiterhin lohnt oder er die Fahnen streichen und die Hütte schweren Herzens ihrem Schicksal überlassen soll. Besten Dank.

TRAKTANDENLISTE

Die Traktandenliste für die heutige Sitzung wurde dem Parlament rechtzeitig zugestellt und in den Medien publiziert. Wird dazu das Wort verlangt?

Markus Leu (SVP) - Präsident der Baufachkommission

Die Baufachkommission stellt einstimmig den Kommissionsantrag, das Postulat von Thomas Stamm (SVP) «Durach erleben – Adlerstrasse renaturieren anstatt asphaltieren» als dringlich zu erklären und an der kommenden Sitzung des Grossen Stadtrats vom 23. Mai 2023 zu traktandieren und abschliessend zu beraten.

Begründung:

Die Baufachkommission ist zurzeit an der Beratung der Vorlage des Stadtrats vom 28. Februar 2023: Aufwertung und Verkehrsoptimierung Bereich «Adlerunterführung/Schwabentor.

Da das Postulat von Thomas Stamm (SVP) bei einer allfälligen Überweisung einen grossen Einfluss auf diese Vorlage hat, sei es planerisch, aber auch finanziell, ist nicht von der Hand zu weisen.

Deshalb ist es aus unserer Sicht zwingend, dass vor dem Abschluss der Beratungen dieser Vorlage in der Baufachkommission Klarheit herrscht, ob dieses Postulat überwiesen wird oder nicht.

Wird das Postulat überwiesen, so müssen wir die Vorlage in der Baufachkommission sistieren, sprich an den Stadtrat zurückweisen, damit die Planung ergänzt werden kann und auch die Kosten müssen neu berechnet werden.

Sollte das Postulat nicht überwiesen werden, so können wir diese Vorlage weiter- und fertigberaten.

Geschätzte Grossstadträtinnen und Grossstadträte, aus all diesen Gründen bitten wir Sie, unserem Kommissionsantrag zuzustimmen. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Abstimmung Nr. 1

Kommissionsantrag der Baufachkommission

Zustimmungen: 26 Stimmen

Ablehnungen: 0 Stimmen

Enthaltungen: 1 Stimme

Dem Kommissionsantrag der Baufachkommission wird mit 26 : 0 Stimmen, bei 1 Enthaltung, zugestimmt.

Das Postulat von Thomas Stamm (SVP) «Durach erleben – Adlerstrasse renaturieren anstatt asphaltieren» wird somit an der Sitzung des Grossen Stadtrats vom 23. Mai 2023 auf Position 1 oder 2 der Traktandenliste gesetzt.

Ratspräsident Michael Mundt (SVP)

Das Postulat wird nach der neuen Geschäftsordnung behandelt. Ich bitte daher den Stadtrat dem Parlament bis spätestens bis Montag kommende Woche die schriftliche Stellungnahme zukommen zu lassen, damit wir das Traktandum an der Fraktions-sitzung vorbesprechen können. Unabhängig davon, ob der Stadtrat bereit ist dieses Postulat entgegenzunehmen oder nicht, werden wir das Traktandum so auf die Traktandenliste aufnehmen, dass dieses an der nächsten Sitzung diskutiert wird. Ich interpretiere Ihre Zustimmung zur Änderung der Traktandenliste so, dass nach neuer Geschäftsordnung auch gleich Diskussion zum Postulat verlangt und beantragt wird. Ansonsten bitte jetzt melden. Dann werden wir so verfahren.

Die Traktandenliste gilt somit als genehmigt.

Traktandum 1 **Ersatzwahl von vier StimmenzählerInnen für das Wahlbüro der Stadt Schaffhausen:**
- **Austritt Julian Stoffel; Eintritt Julian Marti**
- **Austritt Maurus Pfalzgraf; Eintritt Rita Schirmer**
- **Austritt Gian-Luca Loser; Eintritt Lena Halter**
- **Austritt Ester Schmitz; Eintritt Laurin Egger**

Ratspräsident Michael Mundt (SVP)

Das Wahlbüro der Stadt Schaffhausen hat vier Rücktritte zu verzeichnen:

- Julian Stoffel (SP)
- Maurus Pfalzgraf (Grüne)
- Gian-Luca Loser (Grüne)
- Ester Schmitz (FDP).

Die Vertretungen im Wahlbüro sind entsprechend den Wählerstärken der Parteien definiert. Demzufolge wird es einen eins zu eins Ersatz aus den Parteien geben. Von diesen betroffenen Parteien wurden folgende Personen als Ersatz nominiert:

- Julian Marti (SP)
- Rita Schirmer (Grüne)
- Lena Halter (Grüne)
- Laurin Egger (FDP)

Werden hier und heute weitere Wahlvorschläge gemacht? Wenn nein schlage ich Ihnen vor, eine stille Wahl gemäss Art. 66 der Geschäftsordnung durchzuführen. Gibt es hierzu einen Gegenantrag?

Wenn nicht, dann erkläre ich Julian Marti, Rita Schirmer, Lena Halter und Laurin Egger in stiller Wahl für den Rest der Amtsperiode 2021/2024 als gewählt.

Ich danke den bisherigen Stimmenzähler für ihren Einsatz im Wahlbüro der Stadt und gratuliere den vier Gewählten zu ihrer Wahl und wünsche ihnen eine interessante Zeit als StimmenzählerInnen im Wahlbüro der Stadt Schaffhausen.

**Traktandum 2 Vorlage des Stadtrats vom 10. November 2022:
Revision der Parkplatzverordnung**

Markus Leu (SVP)

**Bericht aus der
Baufachkommission**

Es freut mich, Ihnen von den Beratungen aus der Baufachkommission über die erwähnte Vorlage zu berichten.

An den Sitzungen vom 11. Januar 2023, 22. Februar 2023 und 15. März 2023 hat die Baufachkommission diese Vorlage eingehend und abschliessend beraten.

Sie alle haben einen ausführlichen Kommissionsbericht erhalten, in dem die wichtigsten Punkte, bei denen Meinungsverschiedenheiten herrschten, beschrieben sind. Somit werde ich mich hier lediglich noch auf einige gestellte Fragen, auf welche im Kommissionsbericht nicht eingegangen wurden, konzentrieren. Diese Fragen wurden alle zu unserer Zufriedenheit beantwortet.

Diverse Frage gab es zu den Gemeinschaftsanlagen, wie zum Beispiel:

Frage: Was für Zusicherungen braucht es, damit eine Gemeinschaftsanlage gebaut werden darf?

Antwort: Hier braucht es eine schriftliche Zusicherung oder noch besser einen Grundbucheintrag.

Frage: Wie viele Parkplätze dürfen auf Vorrat, sprich als Reserveparkplätze, gebaut werden?

Antwort: Hier gibt es keine genauen Regelungen. In der Diskussion wurde von rund 25 % Reserve gesprochen. In diesem Fall muss praktische Erfahrung gesammelt werden.

Weiter wurde gefragt, ob für Wohnwagen, Oldtimer, Traktoren usw. Zusatzparkplätze erstellt werden dürfen. Die Antwort war klar ein Nein.

Weiter gab es viele Fragen zu den Veloparkplätzen, wie Abmessungen, Lage und Überdachungen und so weiter. Hier mussten wir feststellen, dass schon sehr vieles in den VSS-Normen geregelt wird und diese schon heute bei den Baubewilligungen ihre Anwendung finden.

Ebenfalls gab es Fragen zu Elektroladestellen, Abstellplätze für Motorräder und so weiter.

Zusammengefasst kann gesagt werden, dass jeder Artikel dieser Verordnung kritisch hinterfragt und diskutiert wurde.

Rückmeldungen aus den Fraktionen:

Für die Vertreter der Linksparteien war es sehr wichtig, dass mit dieser Verordnung ein autofreies Wohnen sprich Bauen ermöglicht wird. Ebenfalls erachten sie die Obergrenze der Parkplätze als sehr wichtig.

Aus Sicht der Vertreter der bürgerlichen Parteien kommt eine Obergrenze der Parkplätze überhaupt nicht in Frage. Es wurde mit einem Referendum gedroht. Weiter wurde die Anzahl der Veloparkplätze in Frage gestellt.

In der folgenden Diskussion war die Revision der Parkplatzverordnung unbestritten, da die bestehende Verordnung schon lange nicht mehr den heutigen Bedürfnissen entspricht. So einigten wir uns darauf, dass es doch möglich sein muss, einen Kompromissvorschlag auszuarbeiten, bei dem alle etwas hergeben müssen und am Schluss eine Vorlage vorliegt, der alle zustimmen können.

So machte wir uns an die Arbeit für diesen, nun Ihnen geschätzte Grosstadträtinnen und -räte vorliegenden Kompromissvorschlag, dem unserer Meinung nach, alle Parteien zustimmen können. So wurde die Vorlage bei der Schlussabstimmung mit 6 : 0 Stimmen, bei einer Enthaltung, verabschiedet.

Zum Schluss gilt es noch unseren Dank an die Baureferentin Dr. Katrin Bernath, Albin Sigrist, Leiter der Baupolizei sowie an Stephanie Keller, Rechtsdienst, für die gute Vorstellung und die kompetente Beantwortung unserer Fragen auszusprechen. Ein grosser Dank geht an unserer Ratssekretärin Sandra Ehrat für die schnelle und perfekte Protokollierung. Ein weiterer Dank geht an meine Kommissionskolleginnen und -kollegen für die gute und sachliche Zusammenarbeit trotz grosser Meinungsunterschiede.

Geschätzte Grosstadträteinnen und -räte, die Baufachkommission empfiehlt Ihnen mit 6 : 0 Stimmen, bei einer Enthaltung, auf diese Vorlage einzutreten und ihr mit den Änderungen der Baufachkommission zuzustimmen. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Sandra Schöpfer (EDU)

SVP/EDU-Fraktionserklärung

Es freut mich, Ihnen die Fraktionsmeinung der SVP und EDU zur Vorlage des Stadtrats vom 10. November 2022 zur Revision der Parkplatzverordnung vorzutragen. Wir haben diese Vorlage in unserer Fraktion gründlich studiert und diskutiert.

Ich möchte mich bei Stadträtin Frau Dr. Katrin Bernath sowie Rechtsberaterin Stephanie Keller und dem Fachspezialist Leiter Baupolizei Albin Sigrist bedanken, die uns die Vorlage vorgestellt, unsere Fragen beantwortet und die Anpassungen vorgenommen haben. Der Dank gehört insbesondere auch meinen Kolleginnen und Kollegen der Baufachkommission für die nicht nur angeregten Diskussionen, sondern auch für den gegenseitigen Respekt und die gegenseitige Kompromisshaltung und Lösungsfindung sowie an Markus Leu (SVP) für die speditive und strukturierte Leitung der Sitzungen und wie immer, und nicht selbstverständlich, Sandra Ehrat für die ausführliche Protokollführung.

Liebe Ratskolleginnen und Ratskollegen, diese Vorlage gab viele rote Köpfe im Vorfeld bereits bei der Vorstellung der Vorlage an die Verbände und Gremien. Im Bericht lesen wir von den vielen kontroversen Diskussionen. Es geht hier um ein Thema, bei dem bei den Parlamentariern und Parlamentarierinnen sehr unterschiedliche Meinungen und Ziele verfolgt werden. Allen ist klar und wichtig, dass die heutige Verordnung aus dem Jahr 1971 überholt werden muss. Doch die Frage stellt sich auf welche Seite diese angepasst werden muss. Damit die neue Verordnung von allen akzeptiert und bald umgesetzt werden kann, braucht es von allen Parteien eine grosszügige Haltung und wie in der Kommission ausgearbeitet eine Kompromisslösung.

Unsere Fraktion sieht bei der Vorlage eine grosse Einschränkung im privaten

Eigentum. Immer mehr Vorschriften schränken uns auf dem eigenen Grund und Boden ein und wollen uns sagen, wie wir leben sollen. Es kann doch nicht sein, dass der Staat vorschreibt, wie viele Fahrzeuge ein Privater maximal haben darf; genau das soll die Verordnung mit der Anzahl Parkfelder regulieren.

Veloparkplätze sind immer mehr ein Thema und es ist gut, wenn bei Überbauungen und Mehrfamilienhäuser bedarfsgerecht solche Flächen zur Verfügung gestellt werden. Doch bei kleinen Einheiten und auf dem privaten Grund soll der Besitzer selbst entscheiden, wie er seine Flächen einteilt und wie er unterwegs ist, ob mit dem Rollator, mit dem Ferrari, einem schön restaurierten Oldtimer oder einfach nur zu Fuss. Dabei ist zu erwähnen, dass ein Camper, ein Wohnwagen oder ein Anhänger auf einem neu überbauten Grundstück keinen Platz mehr hat. Man müsste gerade auf das Auto verzichten und überlässt den Parkplatz dem Camper.

Unsere Fraktionsmitglieder finden, die Vorlage gehe viel zu weit und die einen fragen sich, ob es überhaupt eine Parkplatzverordnung braucht.

In der Baufachkommission konnten wir einen gegenseitigen Kompromiss ausarbeiten. Mit der neuen Verordnung ohne Einschränkung der maximalen Parkplatzzahl. Wie es die Baufachkommission beantragt, kann unsere Fraktion zähneknirschend die anderen Punkte der Anzahl Veloabstellplätze und der begrünten Parkfelder als Kompromiss in Kauf nehmen und wir werden mehrheitlich dem Antrag der Baufachkommission zustimmen.

Wenn der in der Baufachkommission erarbeitete Kompromiss von einer Partei aufgebrochen wird, sieht sich auch unsere Fraktion nicht mehr gehalten, der Vorlage zuzustimmen. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Jeanette Grüninger (SP)

SP/JUSO-Fraktionserklärung

Unsere Fraktion hat die Diskussion über die Vorlage intensiv und kontrovers geführt. Positiv begrüßen auch wir, dass die langanstehende Revision der alten Parkplatzverordnung aus dem Jahr 1971 den heutigen Gegebenheiten angepasst wird.

Wie sah es dann mit der individuellen Mobilität in den Jahren um 1970 aus? Welche baulichen Massnahmen genügten für die Unterbringung der privaten Verkehrsmittel?

Einfamilienhäuser, eine Garage mit Vorplatz und Veloschopf im Garten. Siedlungen pro Wohnblock mit 14 bis 16 Wohnungen bekamen vier Garagen mit Vorplatz plus zwei Besucherplätze und ein kleiner Veloraum im Kellergeschoss. Das war der damalige Standard.

In der Zeit um 1970 genügte pro Familie mit vier Kindern ein oder vielfach kein Personenwagen, zwei Velos mit Kindersitz und Seitentaschen und für die Jugendlichen ab 14 Jahren, wenn das Geld reichte, ein Mofa. Für weite Reisen war der Öffentliche Verkehr da.

Damals klebte sich noch niemand auf den Boden, um für das Klima zu streiken. Autofreie Tage wurden durch die Ölkrise ausgelöst und sind mir in bleibender Erinnerung geblieben. Wie breit waren die Strassen ohne Autoverkehr? Wie unbeschwert konnten wir auf den Autobahnen spazieren gehen? Das war ein Erlebnis.

Nun werden die Strassen stetig mehr und immer breiter. Die individuelle Mobilität, vor allem für die Freizeit, hat enorm zugenommen, sei es mit Auto, Velos oder sonstigen Verkehrsmitteln. Der Freizeitverkehr hat sich in den letzten 30 Jahren fast verdoppelt und beansprucht jetzt beinahe etwa die Hälfte des Gesamtverkehrs.

Die Bevölkerung ist gewachsen, der wirtschaftliche Aufschwung brachte mehr Vermögen und Komfort. Heute im Jahr 2023 stehen pro Familie meist eins bis drei Autos oder vier bis sieben Velos zur Verfügung.

Der zunehmende Platzbedarf für Verkehrsmittel muss aus unserer Sicht darum dringend neu geregelt werden, da sich unser Boden kaum vergrössert und das Klima unnötig belastet wird.

Mit der vom Stadtrat erarbeiteten Vorlage vom 10. November 2022: Revision der Parkplatzverordnung könnte dieser Tatsache endlich Rechnung getragen werden.

Die SP/JUSO-Fraktion hat die von der Baukommission neu erarbeiteten Artikel grösstenteils mit ihrem Einverständnis zur Kenntnis genommen. Auch wir sind auf Kompromiss aus, jedoch die Mehrheit der Fraktion kann aber die Streichung des Maximums für private Abstellplätze und die Änderung von Art. 8 in punkto minimal erforderliche Veloabstellplätze nicht mittragen. Wir werden darum bei diesen zwei Artikeln den Antrag stellen, die Streichung beziehungsweise die Änderung aufzuheben.

Die Schlussabstimmung wird je nach Ergebnis der Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat mehr oder weniger positiv ausfallen. Danke.

Lukas Ottiger (GLP)

glp/Grüne/Die Mitte/EVP-Fraktionserklärung

Unsere Fraktion hat sich mehrfach mit der Vorlage zur Revision der Parkplatzverordnung beschäftigt. Dies war einerseits der Komplexität der Vorlage aber auch unterschiedlicher Ansichten in Detailfragen geschuldet. Wo die einen den Vorschlag des Stadtrats als sinnvoll erachteten, befürchteten andere, dass wegen der maximalen Obergrenze künftig vermehrt Fahrzeuge in den Quartierstrassen parkiert werden. Von allen begrüsst wurde, dass neu autoarmes Bauen, unter Auflagen, möglich sein wird. Zentral war für uns aber vor allem, dass das veraltete Regelwerk endlich in eine neue zeitgemässe und klare Form überführt wird.

Unsere Vertretungen in der Baufachkommission zeigten sich deshalb äusserst diskussions- und kompromissbereit. Wir sind froh, dass sich die Baufachkommission zu einer einvernehmlichen Lösung durchringen konnte, und wir bedanken uns für die konstruktive Zusammenarbeit.

Mit dem vorliegenden Kommissionsvorschlag mit Aufhebung des Maximalwerts, haben wir eine schlanke Lösung, die der Bauherrschaft sehr grosse Freiheiten bietet. Diese Lösung ist äusserst mehrheitsfähig. Das zeigt auch das Resultat der Schlussabstimmung in der Baufachkommission.

Unsere Fraktion wird an diesem Kompromiss nicht mehr rütteln. Wir treten auf die Vorlage ein und werden in der Beratung den Anträgen der Baufachkommission folgen.

Besten Dank.

Nicole Herren (FDP)

FDP-Fraktionserklärung

Gerne nehme ich im Namen der FDP-Fraktion Stellung zur Vorlage des Stadtrats: Revision der Parkplatzverordnung. Diese Vorlage hat nicht nur in unserer Fraktion, sondern auch in diversen Verbänden für sehr viel Gesprächsstoff gesorgt und unser Fraktionsmitglied in der Baufachkommission hatte es nicht ganz einfach.

Stephan Schlatter (FDP) war ja bereits in der Baufachkommission eher kritisch gegenüber der Vorlage und hat seine Bedenken und Anliegen in der Kommission eingebracht. Glücklicherweise konnten in der Kommission dann Kompromisse gefunden werden, mit welchen auch wir einigermaßen leben können oder können müssen.

Obwohl ich hier noch einmal betonen möchte, dass diese Verordnung äusserst stark in den freien Markt eingreift und zu grossen Einschränkungen des Privateigentums führt.

Die Motion von Bea Will (SP) wollte das autofreie Wohnen ermöglichen und wurde so überwiesen. Ich zitiere aus dem Motionstext: *«Zielsetzung ist die Schaffung der rechtlichen Grundlage für autofreies Wohnen»*.

Der Stadtrat hingegen benutzt die Revision um ideologisch gegen die Freiheit der Bürger vorzugehen. Die neue Parkplatzverordnung hat mit all den ausgelagerten Beratungen zehntausende von Franken gekostet. Dabei hätte man nur autofreies Wohnen ermöglichen sollen.

Der Stadtrat hat es vorgezogen, ein völlig überdimensioniertes Bürokratie-Monster aufzuziehen. Beamte ziehen Kreise um Bushaltestellen und entscheiden dann, wie viele Parkplätze erstellt werden können. Das muss man sich mal auf der Zunge zergehen lassen. Das ist doch nicht normal. Wir brauchen Deregulierung und nicht zusätzliche und unnötige Regulierung.

Denn schon heute ist sich jeder Bauherr bewusst, dass Veloparkplätze ein absolutes Muss sind und unbedingt bei einem Neubau dazugehören. Auch in grösserer Anzahl als vielleicht bisher. Aber daraus eine Vorschrift zu machen, in der ein Veloparkplatz pro Zimmer erstellt werden muss, ist absolut unverständlich und überflüssig. Auch hier erlaubt sich der Stadtrat einen völlig unnötigen Eingriff in die unternehmerische Freiheit eines Bauherrn, sei es bei Einfamilienhäusern oder grösseren Überbauungen mit Mehrfamilienhäusern.

Beteiligungspflicht Art. 15:

Weshalb braucht es diesen Artikel? Wenn ein Bauherr keine Autoparkplätze erstellen will, soll ihm das doch überlassen sein. Ganz im Sinne der Motion von Bea Will (SP). Er ist am Schluss dafür verantwortlich, dass er seine Wohnungen vermieten oder verkaufen kann. Oder muss dann jedes Mal ein Quartierplan für autoarmes Wohnen erstellt werden? Und was geschieht, wenn keine Gemeinschaftsanlage, wo man sich beteiligen könnte, besteht?

Gemäss Anmerkung der Baufachkommission soll dieser Artikel, welcher dem Artikel 27, Abs. 3 der Bauordnung entspricht, im Rahmen der Revision der Bauordnung

aufgehoben werden. Macht es da Sinn, dass wir diesen Artikel in der Verordnung der Stadt belassen?

Für mich gehörten deshalb Art. 15 und 16 gestrichen.! Ob ich dazu einen Antrag stellen werde, hängt von der heutigen Diskussion ab.

Für uns ebenfalls äusserst störend ist Art. 17 Ersatzabgabepflicht.

Erstens ist es eine Zumutung und erneut ein Eingriff in den freien Markt, wenn pro nicht gebauten Parkplatz 10'000 Franken in die Staatskasse einbezahlt werden müssen.

Und zweitens soll gemäss Abs. 5 der Parkplatzgebührenfond offenbar so angepasst werden, dass daraus nun auch noch die Veloinfrastruktur ausgebaut werden kann.

Einmal mehr bezahlen die bösen Autofahrer den lieben Velofahrern die neu zu erstellende Veloinfrastruktur. Und womit beteiligen sich die Velofahrer an den Kosten? Sie bezahlen rein gar nichts, weder Veloparkplatzgebühren noch Strassenverkehrsgebühren. Dafür jetzt noch den Parkplatzgebührenfond zu plündern, geht in unseren Augen gar nicht. Besser wäre es, damit beispielsweise ein unterirdisches Parkhaus in der Altstadt zu bauen oder ähnliches, eben wie bis anhin den Öffentlichen Verkehr zu fördern.

Wenn die Vorlage unverändert, also so, wie sie aus der Baufachkommission vorgeschlagen wurde, angenommen wird, werden wir der Vorlage zähneknirschend zustimmen. Insbesondere die Obergrenze bei den Autoparkplätzen war uns ein grosser Dorn im Auge. In der Fraktion war die Zustimmung noch «grossmehrheitlich». Da wir heute nur zu zweit sind, sieht das Resultat der Zustimmung etwas anders aus.

Falls es aber Änderungen an der Vorlage geben wird und eventuelle Anträge, die in der Kommission keine Mehrheit fanden, hier im Rat wiederaufgenommen werden, sehen wir uns gezwungen, das Referendum zu ergreifen. Besten Dank.

SR Dr. Katrin Bernath

Stellungnahme des Stadtrats

Gerne nehme ich im Namen des Stadtrats Stellung zur Vorlage bezüglich «Revision der Parkplatzverordnung» (PPVO).

Gleich vorneweg festhalten möchte ich zwei Punkte:

1. Die Stadt Schaffhausen hat bereits seit 1971 eine der Verordnung über die Erstellung von privaten Autoabstellplätzen - kurz «Parkplatzverordnung». Es geht hier um die Revision einer *bestehenden Verordnung*.
2. Die Parkplatzverordnung regelt den Bau von Parkplätzen im Zusammenhang mit Bauvorhaben; es geht heute *nicht* um die Nutzung öffentlicher Parkplätze oder um die Nutzung des öffentlichen Grunds für die Parkierung.

1. Einleitung und Vorgehen

Die derzeit gültige Verordnung wurde letztmals im Jahr 1990 teilrevidiert. Diverse Bestimmungen sind in der Zwischenzeit überholt.

Ein erster Anlauf zur Revision der PPVO wurde bereits 2011 genommen. Nach der damals erfolgten Vernehmlassung wurde das Vorhaben aber aufgrund der sehr

unterschiedlichen Interessenslage nicht weiterbearbeitet.

Der Bedarf zur Anpassung der Verordnung besteht aber weiterhin. Wir haben diese Aufgabe wieder angepackt und einen an die heutigen Gegebenheiten und Entwicklungen angepassten Vorschlag erarbeitet, der sich auch am Beispiel anderer Städte orientiert. Dies entspricht auch dem Auftrag, den Sie uns mit der Überweisung der Motion zur Anpassung der PPVO bereits vor rund drei Jahren erteilt haben.

Die Revision der PPVO wurde von einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe bearbeitet, unterstützt durch ein in diesem Thema versiertes Ingenieurbüro. Es war auch sinnvoll, hier die ganze Verordnung anzuschauen, weil vieles überholt war und es macht keinen Sinne, eine Änderung zu machen, wenn man dann im Nachhinein merkt, dass anderes auch angepasst werden sollte. Es waren verschiedene Themen, die zu bearbeiten waren. Zum ersten Entwurf wurde zuerst eine verwaltungsinterne Vernehmlassung durchgeführt. Anschliessend verabschiedete der Stadtrat den Verordnungsentwurf zur externen Vernehmlassung.

Die Auswertung der eingegangenen Vernehmlassungsantworten zeigte, dass der Revisionsbedarf grundsätzlich unbestritten ist. Sie zeigte aber auch – nicht überraschend – ein sehr breites Spektrum an Meinungen.

Ausgehend von den kontroversen Rückmeldungen haben wir verschiedene Änderungen vorgenommen. Dabei wurden insbesondere Regelungen ergänzt, welche in bestimmten Fällen mehr Flexibilität und höhere Werte beim Maximalwert erlauben würden. Wie die Diskussionen in der Baufachkommission zeigten, wurden diese und weitere Anpassungen von einigen Parteien nicht als vertretbarer Kompromiss beurteilt.

An dieser Stelle bedanke ich mich bei Markus Leu (SVP) für die umsichtige und zielorientierte Diskussionsleitung in der Baufachkommission und bei allen Kommissionsmitgliedern für die Bereitschaft, zusammen zu einer tragfähigen Lösung zu kommen. Es wurde eine sehr wichtige Arbeit geleistet und ich denke, bei so kontroversen Themen kommen wir nur so zu Lösungen.

Die Grundlagen und Inhalte der Revision sowie die Änderungen der Baufachkommission sind in der Vorlage und im Kommissionsbericht ausführlich erläutert. Deshalb verzichte ich hier auf ausführliche Erläuterungen dazu und gehe nur auf einige zentrale Aspekte ein.

2. Zu ausgewählten Inhalten der PPVO

1. Flexibilisierung der Pflicht zur Erstellung von Parkplätzen

Die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze wird mit der revidierten Verordnung reduziert. Diese Liberalisierung betrifft alle Nutzungen, das Ausmass ist abhängig von der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Wie bisher, ist die Altstadt von der Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen ausgenommen.

Heute kann von der geforderten minimalen Anzahl Parkplätze, die bei Bauvorhaben auf privatem Grund zu erstellen sind, nur im Rahmen eines Quartierplans abgewichen werden. Neu wird in der PPVO geregelt, unter welchen Bedingungen die Anzahl Abstellplätze für Bewohnende und Beschäftigte reduziert werden kann, wenn das von der Bauherrschaft gewünscht wird.

Diese neu in Art. 7 festgehaltene Regelung war eine zentrale Forderung der eingangs

erwähnten Motion und in den Diskussionen zur revidierten Verordnung auch unumstritten.

2. Maximale Anzahl Parkplätze

Der am stärksten kritisierte und diskutierte Punkt betrifft die Einführung von Maximalwerten. Gemäss dem nun vorliegenden in der Baufachkommission ausgehandelten Kompromiss wurde dieses Maximum gestrichen.

Damit haben sich mehrere vom Kommissionspräsidenten erläuterte Fragen erledigt, zum Beispiel zu Parkplätzen für Wohnwagen, Oldtimer und so weiter.

Der Stadtrat anerkennt die engagierte Kommissionsarbeit und die resultierende Lösung; entsprechend verzichten wir darauf, am ursprünglichen Antrag festzuhalten. Dies gilt auch für alle anderen im Bericht und Antrag der Baufachkommission aufgeführten Änderungen.

3. Anordnung und Gestaltung der Parkplätze

Abstellplätze für Motorfahrzeuge sollen nach Möglichkeit unterirdisch angelegt werden. Die heute bestehende Vorgabe, dass ein Viertel der Parkplätze für Besuchende im Freien anzulegen ist, ist nicht mehr zeitgemäss. Dies ist auch ein Beispiel, warum eine gesamtheitliche Betrachtung und Prüfung, was angepasst werden soll, notwendig war.

Für eine stadtverträgliche Gestaltung der oberirdischen Parkplätze sollen diese in der Regel unversiegelt und begrünt sein. Das ist angesichts der Auswirkungen des Klimawandels von besonderer Bedeutung. Wenn das Wasser versickern und im Boden gespeichert werden kann, reduziert dies Hochwasserrisiken, entlastet die Kanalisation und trägt zu einem positiven Mikroklima bei.

4. Veloparkplätze

Eine weitere Änderung betrifft die neuen minimalen Bedarfswerte für Veloparkplätze. Zu diesem Punkt hat die Baufachkommission beschlossen, dass halbe Zimmer nicht mitgezählt werden. Für die Anordnung der Abstellplätze für Velos werden die einschlägigen Normen herangezogen, die in der Praxis angewendet werden. In den Erläuterungen zur Verordnung wird auch auf Leitfäden anderer Kantone hingewiesen, da der Kanton Schaffhausen keine entsprechenden Grundlagen hat.

3. Abschluss

Der Handlungsbedarf zur Revision der PPVO leitet sich aus veränderten Rahmenbedingungen, Entwicklungen und übergeordneten Zielsetzungen ab.

Damit sich die Stadt Schaffhausen weiterentwickeln kann, mit Beibehaltung der hohen Lebensqualität und guten Rahmenbedingungen für die wirtschaftlichen Aktivitäten, ist – wie im Richtplan Siedlung aufgezeigt – eine Siedlungsentwicklung nach innen erforderlich. Die raumplanerischen Rahmenbedingungen erfordern einen haushalterischen Umgang mit dem Boden. So sollen auch die für die Parkierung benötigten Flächen optimal dimensioniert und effizient genutzt werden.

Flexiblere Vorgaben zur Mindestanzahl der Parkplätze und noch besser auf das ÖV-Angebot abgestimmte Minimalwerte tragen dazu bei, dieses Ziel zu erreichen. Mit dem Verzicht auf Maximalwerte steigt die Herausforderung, den beschränkten Raum im Siedlungsgebiet effizient zu nutzen.

Nach der Beratung in der Baufachkommission liegt eine Fassung der revidierten Parkplatzverordnung vor, die, wie auch in verschiedenen Stellungnahmen der Fraktionen erläutert, das Ergebnis von kontroversen Diskussionen ist. So liegt heute ein gutes Beispiel dazu vor, wie unser politisches System funktioniert: Wir kommen nur zu Lösungen, wenn alle bereit sind, einen Schritt auf die anderen zuzumachen.

In diesem Sinne empfehle ich Ihnen, im Namen des Stadtrats, auf die Vorlage einzutreten und den Anträgen mit den Änderungen der Baufachkommission zuzustimmen.

Auf einen Punkt kann ich nachher noch genauer eingehen, wenn er diskutiert wird. Ich möchte nur kurz die Regelungen für Gemeinschaftsanlagen und zur Ersatzabgabe erläutern. Die gelten natürlich nur dann, wenn jemand einen Parkplatz braucht. Wenn jemand auf den Parkplatz verzichten will und im Sinne des autoarmen Wohnens ein Mobilitätskonzept vorlegt, dann muss man nicht auch noch eine Ersatzabgabe zahlen. Von dem her, Nicole Herren (FDP), besteht dieses Problem da nicht. Zudem ist es so, dass wir sowohl für Gemeinschaftsanlagen als auch bezüglich Ersatzabgaben bereits Regelungen haben. Das ist nichts Neues. Es geht nur darum, dass diese präzisiert werden sollen. Es ist nicht so, dass wir etwas Neues erfunden haben. Ich denke, die Diskussion in der Kommission hat gut gezeigt, dass auch da alles sehr sorgfältig erarbeitet wurde und wir konnten die Fragen beantworten. Wenn jetzt hier noch Fragen aufkommen, so hoffen wir, dass wir diese ebenfalls alle beantworten können. Besten Dank.

Matthias Frick (SP)

Votum

Sieg auf der ganzen Linie! Das ist das, was sich die Automobilverbände und unsere Tageszeitung nach diesem Abend wohl auf die Fahnen schreiben können.

Mit grossem Bedauern muss ich Sie beglückwünschen. Offensichtlich alles richtig-gemacht.

Worüber reden wir eigentlich? Stadträtin Dr. Katrin Bernath hat hier schon für etwas Aufklärung gesorgt, zumindest hat sie den Versuch unternommen, dennoch bekomme ich immer wieder das Gefühl, den meisten Leuten, mit denen ich über diese Parkplatzverordnung spreche, fehle die Gesamtsicht. Die einen sehen nur die Veloparkplätze, die anderen nur die Autoparkplätze.

Fakt ist: Seit mehr als 50 Jahren verlangt ein Gesetz in der Stadt, dass zu jeder Wohneinheit Autoparkplätze – ausschliesslich Autoparkplätze – gebaut werden müssen und Ausnahmen sind nicht vorgesehen. Das ist ein richtig harter Eingriff ins Privateigentum, der aber die üblichen Hüter des Privateigentums nicht über Gebühr schert, wohl, weil sie gleichzeitig auch Vertreter der verbissenen Motorenfraktion sind. Je mehr Autos und Autofahrten desto besser, dieses Ziel überschattet alles, dafür sind diese Kreise sogar bereit, auf den sonst immer geforderten absoluten Schutz des Privateigentums zu verzichten.

Wir haben in den letzten 50 Jahren einen enormen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erlebt und damit einhergehend ein enormes Verkehrswachstum. Zwangsparkplätze in privaten Liegenschaften – damit meine ich auch Mietskasernen – gehören eben auch zu diesem Ausbauprogramm der Verkehrsinfrastruktur für Strassenverkehrswachstum. Wir heizen strukturell das Wachstum des Autoverkehrs an, wenn wir immer

mehr Garagen bauen und alle Leute zwingen, mit ihren Mieten ein Maximum an Autoparkplätzen in der Tiefgarage mitzufinanzieren.

Ein erwähnenswerter Fakt in diesem Zusammenhang ist, dass das Verkehrswachstum primär auf den Freizeitverkehr zurückzuführen ist. Im Jahr 2022 lag der Anteil des Freizeitverkehrs am Gesamtverkehr bereits bei über 45 %, Quelle Bundesamt für Statistik, Tendenz steigend.

Der motorisierte Strassenverkehr belastet uns alle mannigfach und ein weiterer Anstieg ist unvereinbar mit Umwelt- und Klimazielen. Daran wird auch eine vollständige Elektrifizierung des Strassenverkehrs, die absehbar ist, nichts ändern. Das liegt vor allem an der katastrophalen Energiebilanz des Autoverkehrs. Der Autoverkehr absolut muss sinken, nicht nur relativ. Wenn wir tatsächlich etwas ändern wollen, das ist natürlich die Voraussetzung, dann müssen wir handeln. Zwangsparkplätze für Autos – genauso wie eine zweite Fäsenstaubröhre – sind schlicht und einfach unvereinbar mit diesem Ziel.

Leider stelle ich fest: Die wenigsten in der Schaffhauser Politik wollen Avantgarde sein.

Wenn wir ernsthaft die Verkehrswende verfolgen wollen, dann genügt das, was wir hier besprechen, bei weitem nicht. Im Gegenteil: Wer keinen Parkplatz bauen will, kann das zwar neu, aber er muss absurde Bedingungen erfüllen.

Mir geht es bei dieser Kritik nicht um überzeugte Individuen in ihrem Einfamilienhaus. Die erfüllen diese Anforderungen einfach. Relevant sind diejenigen, die Mietskasernen errichten. Wegen ihnen wird diese revidierte Verordnung nicht in der breiten Masse zu autofreiem Wohnen führen. Diese Verordnung zementiert auf Jahre hinaus eine fehlgeleitete Verkehrs- und Siedlungspolitik und das Unglaubliche daran ist, dass ein angeblich so links-grüner Stadtrat diese Verordnungsrevision vorgeschlagen und ein angeblich so links-grünes Parlament die Vorlage verschlimmbessert hat und am Schluss so verabschiedet wird.

Streiten werden wir uns hier heute noch darum, ob es eine Parkplatzzobergrenze geben soll und ob halbe Zimmer für Berechnung des Bedarfs für Veloparkplätze hinzugezogen werden oder nicht. Das sind Nebenschauplätze.

Das, was hier vorliegt, ist meines Erachtens, wie eingangs gesagt, kein Kompromiss. Der Kompromiss war das, was der Stadtrat zuhanden des Grossen Stadtrats verabschiedet hat. Meine Empfehlung an die Baureferentin: Taktik ändern.

Ich persönlich kann dieser Verordnung in dieser Form, wie sie aus der Kommission gekommen ist, nicht zustimmen. Und ich empfehle allen, die sich ernsthaft der Verkehrswende verpflichtet fühlen, es mir gleich zu tun. Es ist nicht unser Kompromiss. Es ist der Kompromiss der Motorenfraktion, die weitermachen will, wie bisher.

Urs Tanner (SP)

Votum

Auf den Moment, wo die Gruppe der Fraktionslosen grösser ist als die FDP-Fraktion, habe ich lange gewartet. Dazu muss ich etwas sagen. Wir sind heute immerhin zu Dritt, sowenig braucht es. Auch wenn ich nicht mehr dieselbe Partei teile mit Kollege Matthias Frick (SP) unterschreibe ich 99 % deines engagierten Votums. Vielen Dank, da sieht man auch, dass Autobesitzer radikale Grüne sein können. Ich gehöre zu

denen, die gar nichts besitzen, nur ein paar Sachen, aber kein Auto. Ich habe Kollegin Nicole Herren (FDP) sehr gut zugehört. Ganz alleine finanziert ihr das dann doch nicht. Du kennst wahrscheinlich auch den Begriff der externen Kosten. Auch diese komischen Freaks, ohne Autos und mit komischen Fahrrädern, bezahlen da mit, über Steuern, über externe Kosten und das sind in der Schweiz pro Kopf und Nase pro Jahr 1'600 Franken.

Als ich das letzte Mal gezählt habe, kam ich auf 6.4 Millionen Personenwagen in der ganzen Schweiz und etwa 9 Millionen Menschen schweizweit. Das sind imposante Zahlen, etwas mehr als 1971. Hier jetzt maximale Zahlen zu definieren, was Luzern, Winterthur, Rapperswil-Jona und Wetzikon geschafft haben, also ein Maximum reinzuschreiben, geht durchaus.

Natürlich unterstütze ich den Antrag der SP/JUSO-Fraktion in diesem Sinne. Es ist durchaus möglich, eine Oberzahl zu definieren.

Mariano Fioretti (SVP)

Votum

Ich persönlich kann mit dieser Vorlage nichts, aber gar nichts, anfangen, weil ich grösste Mühe habe, wenn mir irgendjemand vorschreiben will, wie und was und wo ich was bauen kann auf meinem eigenen Grundstück. Das stört mich sehr und es kann doch nicht sein, dass ich Veloparkplätze bauen muss, wenn ich gar kein Velo habe oder Leute einen Veloparkplatz bauen müssen, die selber gar nie Velofahren können. Dafür gibt es verschiedene Gründe. Das geht so aus meiner Sicht nicht.

Für die linke Ratsseite, dieses Mal nehme ich die Mitte raus, autofreies Wohnen. Das Wagenareal ist Ihnen sicher allen noch ein Begriff. Da habe ich gefordert, dass man eine Tiefgarage baut, damit man zum Beispiel die Tellstrasse von den Autos entlasten kann. Ideologisch Nein, kommt nicht in Frage, autofreies Wohnen. Da habe ich meine grösste Mühe. Wir bevorzugen eine Baurichtung, eine ideologische Richtung, und zwingen das den anderen, die anders denken, einfach aufs Auge auf.

Noch etwas zu Kollege Matthias Frick (SP): Er fährt selber auch Auto, darum schätze ich ihn auch und er hat sogar noch einen Autoanhänger. Er hat gesagt, mit diesen Autoparkplätzen heizen wir den Autoboom an. Da blendet er natürlich etwas aus. Er weiss natürlich genau, dass im Kanton Schaffhausen über 3'000 neue Personen wohnen, das sind circa 1'300 neue Haushaltungen und dass diese Leute zu Fuss oder in Zukunft zu Fuss gehen wollen, glaube ich nicht. Das weiss auch er, dass das nicht so ist.

Ich habe mit dieser Vorlage wirklich grösste Mühe und ich kann sie nicht unterstützen, weil sie zu fest in das private Eigentum eingreift und Vorschriften macht, wo ich finde, das muss den Eigentümern überlassen werden, was und wie und wo sie ihr Velo hinstellen wollen. Das darf man ihnen nicht vorschreiben.

Ich bitte Sie, lehnen Sie diese Vorlage ab, aber nicht aus denselben Gründen wie Kollege Matthias Frick (SP). Danke.

SR Dr. Katrin Bernath

Ich möchte kurz auf einzelne Punkte eingehen. Das Thema von Matthias Frick (SP) mit diesen «absurden» Anforderungen für autoarmes Wohnen. Es ist ein Nachweis notwendig, ja, das ist dazu notwendig, damit die Autos nicht einfach auf den Quartierstrassen stehen und sich jemand die Tiefgaragenplätze sparen möchte. Die Anforderungen sind aber mit vertretbarem Aufwand verbunden. Auch hier, wir sind nicht irgendwie speziell. Das gilt in anderen Städten genauso. Zum Antrag von der SP, das Maximum zu streichen. Ja, andere Städte können das, die haben ein Maximum, aber in Schaffhausen braucht es manchmal etwas länger. Wir gehen in kleineren Schritten vorwärts.

Wir haben den Vorwurf gehört, dass zu viele neue Vorschriften kommen. Mariano Fioretti (SVP), es werden auch Vorschriften gelockert.

Generell könnten wir jetzt stundenlang über dieses Thema diskutieren. Wir haben gehört, das Thema ist sehr kontrovers und Parkplätze sind wahrscheinlich das Lieblingsthema um sich zu streiten, sich zu profilieren oder was auch immer.

Ich bitte Sie aber alle, die Arbeit der Baufachkommission, die das sehr sorgfältig gemacht hat, jetzt nicht zu gefährden und jetzt nicht am Schluss, wie bereits vor 12 Jahren, als alles in der Schublade gelandet ist, wieder so etwas zu produzieren. Übernehmen Sie Verantwortung, denn wir haben eine Aufgabe, die ja unbestritten ist, alle wollen die Verordnung revidieren und so zu einem Ziel kommen. Das im Wissen darum, dass alle nicht vielleicht ihr Maximum oder ihre Ideallösung haben, aber doch eine Lösung, mit der wir alle leben können.

DETAILBERATUNG

Der **Ratspräsident Michael Mundt (SVP)** stellt fest, dass sich die Wortmeldungen zum Eintreten erschöpft haben. Ein Antrag auf Nicht-Eintreten ist nicht gestellt worden. **Somit ist Eintreten beschlossen.**

Bemerkungen des Ratspräsidenten zum weiteren Vorgehen:

Wir kommen zur Detailberatung.

Ich bitte die **2. Vizepräsidentin, Angela Penkov (SP)**, die Vorlage des Stadtrats vom 10. November 2022: Revision der Parkplatzverordnung inklusive der revidierten Parkplatzverordnung sowie den Bericht und Antrag der Baufachkommission seitenweise bis zu den Anträgen zu verlesen.

Die **2. Vizepräsidentin, Angela Penkov (SP)**, verliest die Vorlage des Stadtrats vom 10. November 2022: Revision der Parkplatzverordnung die Seiten 1 bis 25 bis zu den Anträgen inklusive der Beilage Revidierte Parkplatzverordnung der Stadt Schaffhausen (RSS 400.4) sowie den Bericht und Antrag der Baufachkommission seitenweise.

Parkplatzverordnung - Art. 1 Zweck

Jeanette Grüniger (SP)

Die SP/JUSO-Fraktion möchte hier doch nochmals die maximale Anzahl von Autoabstellplätzen diskutieren. Das ist ein zentraler Punkt der Parkplatzverordnung. Wie Sie schon gehört haben, gibt es das schon in vielen Städten und wird dort seit einiger Zeit auch gelebt. Ich habe nachgeforscht und in Basel ein Argument gefunden. Da ist es auch schon lange eingeführt und Basel kenne ich auch privat, wie sie mit den Autos umgehen. Sie lieben auch Oldtimer, sind heute aber meistens mit dem Velo unterwegs, in allen Schichten. Basel hat das angenommen, mit der Begründung, dass mit der Festlegung der maximalen Anzahl der Parkplätze das Verkehrsaufkommen im Kantonsgebiet auf einem stadt- und umweltverträglichen Niveau bleibt. Zitat: «*Wir bekommen so eine Regulierung der Fahrten auf unserem Strassennetz, das auf räumliche und klimatische Verhältnisse Rücksicht nimmt.*»

Darum möchte ich folgendes **beantragen**:

Art. 1a: In die Version des Stadtrats zurückzuführen d.h.:

*a) die Anzahl der minimal erforderlichen **und der maximal zulässigen** privaten Abstellplätze für Personenwagen, die minimal erforderliche Anzahl Abstellplätze für Velos und Motorräder, die Erstellung von Abstellflächen für Kinderwagen, Velohänger und fahrzeugähnliche Geräte.*

Wenn Sie Artikel 1a zustimmen, hätte das die Folge, dass in Art. 6 Abs. 1 und Abs. 3 die Streichung aufgehoben wird und die Tabelle wieder angepasst wird. In Art. 7 Abs. 1 bis 4 würde ebenfalls die Streichung aufgehoben. Das wären die Folgen, wenn Sie Art. 1a mit der Änderung annehmen würden.

Ratspräsident Michael Mundt (SVP)

Wir haben einen Antrag, den Art. 1a wieder in seine ursprüngliche Version zurückzuführen, dies hat Folgewirkungen für diverse weitere Artikel. Ich mache Ihnen daher beliebt, dass wir in einem ersten Schritt über den Art. 1a abstimmen. Wenn dieser Antrag eine Mehrheit findet, diesen Artikel wieder zurück zu ändern, dann würden wir die anderen Artikel nachher bei der Beratung entsprechend anschauen und ebenfalls zurückführen. Wir stimmen jetzt nur über den Art. 1a ab. Gibt es hierzu Wortmeldungen?

Lukas Ottiger (GLP)

Wie schon bereits mehrfach angetönt, haben wir in der Baufachkommission wirklich hart um diesen Kompromiss gerungen. Es gibt auch wichtige Aspekte, die in dieser Verordnung enthalten sind, die Oberflächenparkplätze, die nicht mehr versiegelt werden sollen und vor allem auch das autoarme Bauen, das möglich ist.

Jetzt kann man sich fragen, was die Konsequenz ist, wenn man diesen Artikel wieder aufnimmt. Es wird ein Referendum geben und die Chancen sind gross, dass dieses Referendum gewonnen wird. Immer, wenn es um das Auto geht, dann ist die Chance sehr gross und dann haben wir gar nichts.

Ich empfehle Ihnen den Antrag abzulehnen, damit wir das, was wir in der Baufachkommission vereinbart haben in trockene Tücher bringen. Danke.

Abstimmung Nr. 2

Version von Art. 1a gemäss Baufachkommission: 20 Stimmen

Antrag von Jeanette Grüniger (SP) auf Ergänzung von Art. 1a gemäss ursprünglicher Vorlage des Stadtrats: 11 Stimmen

Enthaltungen: 0 Stimmen

Der Antrag von Jeanette Grüniger (SP) wird mit 20 : 11 Stimmen abgelehnt. Somit gilt die Formulierung der Baufachkommission.

Ratspräsident Michael Mundt (SVP)

Ich gehe nun davon aus, dass keine Anträge mehr zu den Folgeartikeln kommen werden.

Hermann Schlatter (SVP)

Ich hätte noch eine Frage. Offensichtlich ist es jetzt so, dass wir dem Vorschlag der Baufachkommission folgen und damit die obere Limite für das Erstellen von Parkplätzen nicht eingeführt wird. Was bedeutet das, wenn ein Privater hingehet und zusammen mit dem Stadtrat ein Quartierplanverfahren durchführt für sein Grundstück? Dann geht es meistens um Mehrfamilienhäuser. Wird dann der Stadtrat trotzdem Gebrauch machen von einer oberen Limite oder wird auch dann keine obere Limite vorgegeben?

SR Dr. Katrin Bernath

Es ändert sich nichts an der bisherigen Praxis. Es wird im Einzelfall angeschaut, was sinnvoll und was notwendig ist.

Parkplatzverordnung Art. 8 - Anzahl minimal erforderliche Abstellplätze Velos**Matthias Frick (SP)**

Ich habe eine Frage zu Art. 8 Abs. 1. Da hat ja die Kommission bestimmt, dass halbe Zimmer nicht berücksichtigt werden sollen, für die Berechnung des Bedarfs an Veloabstellplätzen. Mich nimmt Wunder, was das jetzt in der Konsequenz bedeutet.

Angenommen, ich baue ein Mehrfamilienhaus mit drei 4.5 Zimmer Wohnungen. Bedeutet diese Änderung nun, dass $3 \times 4 = 12$ Veloparkplätze gebaut werden müssen oder sind es $3 \times 4.5 = 13.5$, abgerundet also 13 Veloabstellplätze, die gebaut werden müssen?

Bei grösseren Überbauungen ist das durchaus relevant.

SR Dr. Katrin Bernath

Es heisst, dass halbe Zimmer nicht berücksichtigt werden, also $3 \times 4 = 12$ Veloparkplätze. Es gibt Normen, wo zum Teil steht, halbe Zimmer werden abgerundet. Als wir dann ein Beispiel gerechnet haben, der Leiter der Baupolizei und ich, haben wir festgestellt, dass wir unterschiedlich gerechnet haben. Es war nicht klar, ob die halben Zimmer bei der Wohnung abgerundet werden oder am Schluss. Mit unserer jetzigen Regelung ist klar, die halben Zimmer werden von Beginn weg nicht mitgezählt. Es ist

so, bei grösseren Überbauungen macht das mehr aus d.h. je grösser die Überbauung ist, desto mehr kann es ins Gewicht fallen. Es ist aber vor allem wichtig, dass es klar ist und einheitlich angewendet wird.

Matthias Frick (SP)

Genau das habe ich befürchtet. Die Kommission hat bei der Regelung für die Autoparkplätze – dort, wo die Bruttogeschossfläche massgeblich ist, also über das ganze Haus gerechnet wird – bestimmt, dass Bruchteile über 0.5 des Gesamtbedarfs aufgerundet werden. Bei den Veloparkplätzen aber, wo pro Wohnung gerechnet wird, hat man bestimmt, dass halbe Zimmer abgerundet werden.

Ich mache Ihnen ein Beispiel. Ich selbst wohne mit meiner Partnerin in einer 4.5-Zimmer-Wohnung. Wir haben zwei Kinder. Und wir Erwachsenen haben je ein konventionelles Velo. Aktuell kaufen wir Elektrovers. Damit haben wir bereits ausgeschöpft, was uns in einer neuen Überbauung nach den neuesten Normen, die wir beschliessen, zur Verfügung haben werden. Das erste Kind hat bereits heute ein Velo. Dafür wird es in der neusten Überbauung also kein Abstellplatz geben. Und für das Velo des zweiten Kindes auch nicht. Es sei denn in den anderen Wohnungen hätten alle keine Velos oder viel weniger Velos. Genau das finde ich problematisch.

Ich stelle Ihnen daher den **Antrag**, in **Art. 8 Abs. 1** das Wort **«nicht»** zu streichen, so dass der Satz unter der Tabelle in Zukunft heisst:

«Für die Berechnung des minimalen Bedarfes werden halbe Zimmer berücksichtigt.»

Für eine ganze Wohnüberbauung sollte das durchaus etwas ausmachen.

Markus Leu (SVP)

Es ist nicht verboten mehr Veloparkplätze zu bauen. In diesem Artikel wird das Minimum vorgeschrieben. Wenn Sie bauen, dann können Sie 100 Veloparkplätze bauen, wenn Sie das wollen. Diese 0.5 spielt doch jetzt keine Rolle. Wir haben in der Kommission lange hin- und herdiskutiert und uns jetzt so geeinigt. Ich bitte Sie, lassen Sie diesen Satz analog dem Kommissionsbericht wie es die Baufachkommission verabschiedet hat. Ansonsten gibt es wirklich ein Referendum. Lukas Ottiger (GLP) hat es bereits erwähnt.

Nicole Herren (FDP)

Lieber Matthias Frick (SP), das ist ganz einfach. Wenn du sechs Velos besitzt, dann musst du eine 6-Zimmer-Wohnung haben und sonst hast du nicht mehr Anspruch. Das geht doch nicht. Ich kann doch auch nicht sagen, ich habe eine 4-Zimmer-Wohnung und habe drei Autos und ich will diese jetzt parkieren. Entweder ist das eine Regelung, die gilt und die gilt auch für dich und wenn du dir sechs Velos leistest, dann leiste dir eine grössere Wohnung oder parkiere an den öffentlichen Veloparkplätzen.

Abstimmung Nr. 3

Version von Art. 8 Abs. 1 gemäss Baufachkommission: 19 Stimmen

Antrag von Matthias Frick (SP) das Wort «nicht» bei Satz unter der Tabelle zu streichen: 10 Stimmen

Enthaltungen: 2 Stimmen

Der Antrag von Matthias Frick (SP) wird mit 19 : 10 Stimmen, bei 2 Enthaltungen, abgelehnt. Somit gilt die Formulierung der Baufachkommission.

Matthias Frick (SP)

Nun, da keiner unserer Anträge eine Mehrheit gefunden hat, können wir leider unsere geschlossene Zustimmung zu dieser Vorlage nicht zusichern. **Ich beantrage daher die Rückweisung der Vorlage an die Baufachkommission im Sinne einer zweiten Lesung.**

Damit hat die Kommission die Möglichkeit, die hier gestellten Anträge noch einmal zu diskutieren. Gerne möchte ich Ihnen mit auf den Weg geben, dass anstatt des Verzichts auf eine Obergrenze der Parkplätze eine andere Variante diskutiert werden soll, nämlich den Geltungsbereich der Parkplatzverordnung auf Mehrfamilienhäuser zu beschränken. Damit wären die Einfamilienhausbesitzer, die über ihr Eigentum bestimmen wollen, von jeglichen Einschränkungen und Vorschriften befreit, die Mieter aber, die ihrem Vermieter praktisch schutzlos ausgeliefert sind, kämen in den Genuss der Ergebnisse dieser Regelung.

Ratspräsident Michael Mundt (SVP)

Wir haben somit einen Rückweisungsantrag an die Baufachkommission zur nochmaligen Thematisierung der heute besprochenen Anträge.

Nicole Herren (FDP)

In meinem Verständnis haben wir das klar geregelt. Wir haben abgestimmt und wollten es nicht. Dann möchte ich dich doch noch bitten, Matthias Frick (SP), es geht nicht nur um Einfamilien- und Mehrfamilienhäuser, es geht auch noch um das Gewerbe. Dazu hast du nichts gesagt. Das sind keine Mehrfamilienhäuser, Gewerbebauten sind anders.

Markus Leu (SVP)

Es macht absolut keinen Sinn, diese Vorlage nochmals zurückzuweisen. Wir haben lange diskutiert und gekämpft und es war ein hin und her. Ich will es gar nicht mehr in der Baufachkommission. Dann kann eine Spezialkommission gebildet werden. Lehnen Sie diesen Antrag bitte ab.

Lukas Ottiger (GLP)

Ich kann zu Markus Leu (SVP) noch ergänzen. Wir haben diese Variante bereits diskutiert. Es bringt nichts, die Vorlage nochmals zurückzuweisen, denn wir haben die Diskussion zu genau diesem Thema schon geführt und übrigens auch das Ausscheiden von Güteklassen haben wir diskutiert. Wir haben verschiedenste

Varianten ins Spiel gebracht und durchdiskutiert. Danke.

Abstimmung Nr. 4

Antrag Matthias Frick (SP) - Rückweisung an die Baufachkommission: 5 Stimmen

Keine Rückweisung an die Baufachkommission: 24 Stimmen

Enthaltungen: 2 Stimmen

Der Rückweisungsantrag von Matthias Frick (SP) wird mit 24 : 5 Stimmen, bei 2 Enthaltungen, abgelehnt. Die Vorlage wird somit weiterberaten.

ANTRÄGE

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrats vom 10. November 2022 betreffend die Revision der Parkplatzverordnung sowie vom Bericht und Antrag der Baufachkommission vom 19. April 2023. *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*
2. Die revidierte Parkplatzverordnung gemäss Beilage 1 zum Kommissionsbericht vom 19. April 2023 wird genehmigt und nach Art. 25 lit. b in Verbindung mit Art. 11 der Stadtverfassung dem fakultativen Referendum unterstellt. Kein Gegenantrag, so beschlossen.
3. Die am 10. Dezember 2019 vom Grossen Stadtrat überwiesene Motion von Grossstadträtin Bea Will «Anpassung der Parkplatzverordnung» wird abgeschrieben. *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*

SCHLUSSABSTIMMUNG (ABSTIMMUNG NR. 5)

Der Grosse Stadtrat heisst die Vorlage des Stadtrats vom 10. November 2022 betreffend die Revision der Parkplatzverordnung sowie vom Bericht und Antrag der Baufachkommission vom 19. April 2023 in der Schlussabstimmung mit 21 : 7 Stimmen, bei 3 Enthaltungen, gut.

Das Geschäft ist erledigt.

**Traktandum 3 Vorlage des Stadtrats vom 24. Januar 2023:
Fachstelle Frühe Förderung und Projekt Frühe Deutsch-
förderung: Überführung ins Definitivum**

Christoph Hak (GLP)

**Bericht aus der
Bildungskommission**

Ich freue mich, Ihnen hiermit die Meinung der Bildungskommission zur Vorlage des Stadtrats vom 24. Januar 2023: Fachstelle Frühe Förderung und Projekt Frühe Deutschförderung: Überführung ins Definitivum zu überbringen.

Die Bildungskommission hat die Vorlage an den Sitzungen vom 1. März 2023 und vom 29. März 2023 eingehend und abschliessend beraten. Die Vorlage wurde der Bildungskommission durch den Stadtrat Dr. Raphaël Rohner, die Stabsleiterin des Bildungsreferats Katrin Huber und den Abteilungsleiter Kinder- und Jugendbetreuung Alex Klett ausführlich vorgestellt. Für die Beantwortung von weiteren Fragen war an der zweiten Lesung zusätzlich die Fachstellenleiterin Kathrin Borer anwesend. Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen genannten für die kompetenten Ausführungen und aufschlussreichen Antworten bedanken. Des Weiteren bedanke ich mich bei unserer Ratssekretärin Sandra Ehrat für die gute und rasche Protokollführung.

Gesellschaftliche Integration ist eine sogenannte Universalaufgabe. Jeder Mensch muss sich im Laufe seines Heranwachsens in die Gesellschaft integrieren. Den meisten von uns fiel das mehr oder weniger leicht. Auch, weil wir die nötigen Voraussetzungen und Schlüsselqualifikationen mitbrachten. Eine der wichtigsten Schlüsselqualifikationen für eine erfolgreiche Integration ist die Sprache. Beim Spracherwerb, da sind sich die Fachleute einig, kann man sagen, je früher eine Sprache erlernt wird, desto einfacher ist es. Soviel zum theoretischen Input von meiner Seite.

Nun ist die Integration von Zugewanderten eine der grössten Herausforderungen der heutigen Zeit – ob uns das passt oder nicht – die Menschen sind hier und die Kinder kommen irgendwann in die Schule. Wie gesagt ist dazu das Beherrschen unserer Sprache wichtig, je früher diese erlernt wird, desto besser und vor allem auch desto günstiger. Und damit sind wir bei der Vorlage.

Mit dem Pilotprojekt, welches dieser Rat am 3. April 2018 gutgeheissen hat, konnte man wichtige Erkenntnisse sammeln und nun will der Stadtrat mit der heute zu diskutierenden Vorlage den Piloten ins Definitivum überführen. In der Kommission zu reden gab die Tatsache, dass mit dieser Vorlage nur über die Verwaltungsstruktur, nicht aber über ebenfalls nötige Massnahmen befunden werden kann. Die Massnahmen werden dann diesem Rat zu einem späteren Zeitpunkt vorgelegt. Dies sei dem Umstand geschuldet, dass der Pilot jetzt ausläuft und es darum eilt, die Fachstelle ins Definitivum zu überführen, um nicht eine Vakanz zu schaffen, sondern das Wissen und die Kompetenz zu erhalten. Ein Argument, welches in Zeiten des Fachkräftemangels sicher seine Richtigkeit hat. Der zweite Kritikpunkt betraf den Betrag im Antrag, welcher nur die Mehrkosten, aber nicht den Gesamtbetrag ausweist. Dies sei aber nach Aussagen des Stadtrats so statthaft.

Weitere Fragen bezogen sich zum einen auf die strukturelle Anbindung, die Strukturen und ob die moderate Stellenprozentenerhöhung den Anforderungen genüge. Hier liess sich die Kommission von den anwesenden Fachpersonen beruhigen respektive überzeugen, dass mit dem Pilotprojekt der richtige Weg eingeschlagen wurde und es

richtig sei, den eingeschlagenen Weg, wie in der Vorlage beschrieben, weiter zu verfolgen.

Zum anderen drehten sich viele Fragen, ob und in welchem Umfang die Angebote auch genutzt werden und ob Freiwilligkeit oder Obligatorium der richtige Weg sei, damit die Kinder, welche eine frühe Förderung benötigen, von den Angeboten profitieren können. Hier liess sich die Bildungskommission mehrheitlich überzeugen, dass es so funktioniert, ohne dass eine gesetzliche Verpflichtung besteht.

Auch wurde diskutiert, ob nun die Stadt eher auf den Kanton warten solle oder ob die Stadt in dieser Frage eine Vorreiterrolle spielen sollte. Daneben wurden noch viele allgemeine Fragen zum Thema Frühe Förderung und zu verwandten Themen gestellt, auf welche ich an dieser Stelle nicht vertieft eingehen möchte. Sie liegen, inklusive Beantwortung in schriftlicher Form, vor. Wenn ich unsere Traktandenliste anschau, so möchte ich mich hier kurzfassen. Die Kommission hat am Schluss mit 7 : 0 Stimmen der Vorlage zugestimmt und es sind keine Änderungsanträge gemacht worden.

Wir empfehlen Ihnen, liebe Kolleginnen und Kollegen, dies der Bildungskommission gleich zu tun und dieser soliden Vorlage, mit der sehr moderaten Erhöhung der Stellenprozente, ebenfalls zuzustimmen. Herzlichen Dank.

Livia Munz (SP)

SP/JUSO-Fraktionserklärung

«*Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr*» lautet ein weit verbreitetes Sprichwort. Laut Margrit Stamm, Professorin für Erziehungswissenschaften, müsste das Sprichwort folgendermassen lauten: «*Was Hänschen nicht lernt, wird für Hans eine Herausforderung, eine zwar arbeitsintensive, aber eine, die ebenso Erfolg versprechen kann.*»

Während der frühen Kindheit können Kinder sehr viel und schnell lernen. Später braucht es einen viel grösseren Aufwand und deutlich mehr Unterstützung. Dies gilt nicht nur in Bezug auf die Thematik Frühe Deutschförderung, sondern auf die gesamte kognitive und motorische Entwicklung des Kindes. Mit dem zusätzlichen Aufwand meine ich allerdings nicht nur den Arbeitsaufwand, sondern auch den finanziellen Aufwand in Form von Fördermassnahmen. Dies kann im Rahmen von logopädischer, psychomotorischer, sprachlicher oder auch heilpädagogischer Unterstützung sein. Letzteres hoffentlich ab dem Jahr 2026 auch in der Stadt Schaffhausen.

Salopp gesagt, lohnt sich jeder in frühe Förderung investierte Franken um ein Mehrfaches. Denn je mehr Kinder in der frühen Kindheit einfach und spielerisch Deutsch lernen, desto weniger Kinder benötigen danach Deutsch als Zweitsprache im Schulunterricht. Aus diesem Grund ist die frühe Förderung aus Sicht der SP enorm wichtig.

Selbstverständlich unterstützen wir diese Vorlage und die Überführung des Pilotversuchs ins Definitivum. Unserer Meinung nach hätte die frühe Deutschförderung auch noch mehr fordern können. Ebenso würden wir es schätzen, wenn die frühe Deutschförderung obligatorisch wäre und dafür auch mehr und stärker subventionierte Kita- und Spielgruppenplätze zur Verfügung stehen würden. Jaja, jetzt werfen sie natürlich wieder die Hände und sagen, wer soll das denn alles bezahlen? Aber ich betone nochmals jeder hier investierte Franken lohnt sich um ein Mehrfaches. Ein Tag in der Kita kostet etwa gleich viel wie eine DAZ-Lehrperson für zwei Lektionen.

Die frühe Deutschförderung ist übrigens eine Massnahme, die der Grosse Stadtrat in einer Vorlage im Jahr 2014, verabschiedet hat. Heute im Jahr 2023 wurden noch nicht alle zehn Massnahmen aus diesem Massnahmenkatalog eingeführt.

Wir würden es enorm schätzen, wenn es im Bereich Frühe Förderung schneller und intensiver vorwärtsgehen würde. Wir warten gespannt auf die Spielgruppenvorlage. Ebenfalls würden wir uns über eine baldige Vorlage zur aufsuchenden Familienarbeit freuen. Ja, ich weiss, es ist viel Arbeit – es ist aber eine Arbeit, die sich lohnt. Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Till Hardmeier (FDP)**FDP-Fraktionserklärung**

Diese Vorlage ist ein Pfad, den man schon 2014 eingeschlagen hat. Man wollte damals verschiedene Massnahmen anschauen. Eine davon ist dieses Pilotprojekt. 2019 hat man ein positives Fazit im Abschlussbericht zu fünf Jahren Pilotprojekt gezogen und jetzt haben wir die Vorlage, dies ins Definitivum zu überführen.

Unsere Fraktion unterstützt die frühe Sprachstanderhebung und das nachfolgende Angebot, wenn Defizite vorliegen. Je früher die Kinder die Sprache lernen, desto einfacher ist die Integration und der Zugang zur Bildung. Zeit und Geld sind hier sehr gut eingesetzt. Auch die Ideen zur Digitalisierung des Fragebogens sind gut.

Wir haben die Situation rund um die Vorlage und auch in der Stadt aber auch kritisch in der Fraktion diskutiert und sind mit drei Punkten nicht ganz glücklich:

1. In manchen Familien können die Eltern gut Deutsch. Aber die Kinder werden von den Grosseltern bereut und sprechen zu wenig Deutsch. Hier sollte man die Eltern mehr in die Pflicht nehmen, kann sie aber nicht zwingen.
2. In manchen Quartieren hat es so viele Kinder mit mangelnden Deutschkenntnissen, dass Eltern wegziehen, weil die Kinder mit guten Sprachkenntnissen unterfordert sind.
3. Die Leitung der Fachstelle und auch der Fachspezialistin sind gut ausgebildete und entsprechend teure Leute. Für den Aufbau mag das Sinn machen – danach kann man das hinterfragen.

Wir sind aber insgesamt glücklich mit der Vorlage. Wir treten ein, stimmen zu und loben den Bildungsreferenten für diese wichtige Verbesserung im Bildungswesen und die gute Vorlage.

Stefan Oetterli (SVP)**SVP/EDU-Fraktionserklärung**

Ich darf Ihnen die Fraktionsmeinung der SVP/EDU-Fraktion zur Vorlage des Stadtrats vom 24. Januar 2023: Fachstelle Frühe Förderung und Projekt Frühe Deutschförderung: Überführung ins Definitivum, bekannt geben.

Zuerst möchte ich meinen Kolleginnen und Kollegen der Bildungskommission danken für die angeregten Diskussionen sowie dem Präsidenten Christoph Hak (GLP) für die umsichtige Leitung. Weiter gebührt ein Dank allen involvierten Stellen für das Vorstellen der Vorlage sowie immer an Sandra Ehrat für die gute Protokollierung.

An der Sitzung vom 3. April 2018 bewilligte der Grosse Stadtrat eine fünfjährige Pilotphase zur Umsetzung eines Konzepts zur Sprachstandserhebung und die Entwicklung Programmstelle, Frühe Deutschförderung für die Stadt Schaffhausen. Für diese Einschätzung wird allen Eltern mit zweijährigen Kindern ein Fragebogen zur Selbsteinschätzung ihres Kindes versendet. Das sind pro Jahrgang etwas über 300 Kinder. Der Rücklauf der Fragebögen wird mit 90 % bis 95 % angegeben, was sehr beachtlich ist. Von diesen Kindern haben circa 48 %, also etwa 150 Kinder einen Förderbedarf. Den Eltern dieser Kinder wird empfohlen, ihre Kinder in eine entsprechende Fördereinrichtung zu schicken um die Deutschkenntnisse spürbar zu verbessern. 80 % davon nehmen diese Empfehlung an. Zwei Jahre später wird das Prozedere wiederholt um zu sehen, ob sich die Deutschkenntnisse verbessert haben. Zu erwähnen ist auch, dass dies bis zum Eintritt in den Kindergarten auf freiwilliger Basis geschieht.

Unsere Fraktion begrüsst die Bestrebungen, die Deutschkenntnisse der Kinder so früh wie möglich zu fördern. Weiter finden wir auch richtig, alle involvierten Stellen, Kitas, Spielgruppen etc. zu professionalisieren und besser zu vernetzen.

Was aber in unserer Fraktion zur Kritik Anlass gab war, ob das wirklich alles so einen grossen administrativen Aufwand braucht und ob dadurch die hohen Kosten der Fachstelle gerechtfertigt sind.

Des Weiteren hat sich unsere Fraktion gefragt, ob mit dem Aufteilen der Pensen auf diese kleinen Stellenprozente überhaupt effizient gearbeitet werden kann. Bis nur der Computer aufgeschaltet und die Kaffeemaschine aufgewärmt ist, ist schon einiges an Arbeitszeit weg

Die Löhne sind nach Ansicht der Fraktion und einer einfachen «Milchbüchlirechnung» hochgerechnet, sehr gut dotiert. Bitte nicht wieder den Einwand die Stadt zahle schlecht.

Nach unserer Ansicht hätte die angekündigte Spielgruppenvorlage auch in diese Vorlage gehört. Aber man wollte angeblich ein Sturm im Wasserglas vermeiden und das Fuder nicht überladen. Anders ausgedrückt, es riecht nach Salamtaktik.

Also, ich werde dieser Vorlage zustimmen, Hansueli Scheck (SVP) hätte das auch getan, wenn er hier wäre. Der Rest der Fraktion wird sich entweder enthalten oder Nein stimmen. Besten Dank für die Aufmerksamkeit.

Gaétan Surber (Junge Grüne)

**glp/Grüne/Die Mitte/EVP-
Fraktionserklärung**

Eine wichtige Aufgabe der Politik ist es, die Rahmenbedingen zu schaffen, damit die erfolgreiche Integration von Zugewanderten gelingen kann. Hierfür bildet die sprachliche Frühförderung, die leider viel zu lange stiefmütterlich behandelt wurde, einen Grundpfeiler.

Wir nehmen mit dieser Vorlage verhältnismässig wenig Geld in die Hand, um für unsere Gesellschaft einen hohen Return on Investment zu erzielen.

Wenn Kinder bei ihrer Einschulung mangelhafte Sprachkenntnisse aufweisen, dann

sind jeweils viele Ressourcen, wie Deutsch als Zweitsprache-Unterricht oder heilpädagogisches Personal, und somit auch viel Geld nötig, um Defizite aufzuarbeiten. Ausserdem stellt dies auch für die Lehrpersonen eine erhebliche zusätzliche Belastung dar. Wie wir wissen, ist hier dringend Bedarf nötig, um die Situation dieses Berufsstands zu attraktivieren.

Des Weiteren erhöht sich mit der sprachlichen Frühförderung die Chancengleichheit, sodass Kinder von Beginn an ihrer Schulkarriere das nötige sprachliche Rüstzeug erhalten, um am Unterricht aktiv teilnehmen zu können. Die Sinnhaftigkeit der sprachlichen Frühförderung ist in unserer Fraktion unumstritten und somit unterstützen wir die Überführung der frühen Deutschförderung ins Definitivum geschlossen. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

SR Dr. Raphaël Rohner

Stellungnahme des Stadtrats

Im Namen des Stadtrats danke ich Ihnen für die wohlwollende Aufnahme dieser Vorlage. Diese Vorlage, die sich bewusst auf die zwei Themen Frühe Förderung und Frühe Deutschförderung fokussiert. Nicht deswegen, weil wir uns scheuen auch die anderen Themen anzugehen, sondern weil wir uns bewusst sind, dass Schritt für Schritt mit entsprechender qualitativer guter Umsetzung schliesslich und endlich zum besseren Ziel führt, als wenn man mit einem grossangelegten Vorhaben, vor allem auch die Akteure, auf allen Ebenen überfordert.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, Sie wissen es, dem Stadtrat und insbesondere auch mir als zuständigen Referenten ist es eine Herzensangelegenheit, die Rahmenbedingungen für Kinder mit Migrationshintergrund, ohne Möglichkeiten zu Hause, in ausreichender Art und Weise mit der deutschen Sprache in Kontakt zu bringen und diese auch zu lernen und zu üben. Wohlverstanden spreche ich hier von der Mundart und nicht in der Hochsprache, diese Rahmenbedingungen zu verbessern.

Mit diesen hier in der Vorlage vorgeschlagenen und austarierten Massnahmen machen wir den Schritt, der entscheidend ist für eine Verbesserung der Chance all dieser Kinder ab Kindergarten Eintritt bis in die Berufsbildung und später. Gleichzeitig zur Partizipation an einer Gesellschaft, die aufgrund der komplexen Lebensverhältnisse voraussetzt, dass man die deutsche Sprache beherrscht.

Wer das Interview gelesen hat vor einigen Wochen in den Schaffhauser Nachrichten mit mir, wo ich mich zu bildungspolitischen Themen geäussert habe und insbesondere auch zur Thematik der fehlenden deutschen Sprachkompetenzen, der weiss, wovon ich spreche. Ich weiss selber, wovon ich spreche, wenn ich mich da auf verschiedenes beziehe, nicht nur Gespräche, sondern auch Unterrichtsbesuche, die ich in den letzten Monaten und Jahren absolviert habe. Unter anderem in den Schaffhauser Kindergärten, aber auch an der Primarschule und in der Realschule, wo man dann genau sieht und erkennen kann, was es für fatale Konsequenzen hat, wenn Kinder nicht über ausreichende Sprachkompetenzen verfügen.

Ich verzichte hier nochmals die ganze Vorlage vorzulesen. Ich danke den Mitgliedern der Bildungskommission für die konstruktive Diskussion, für die gute Aufnahme und ich danke vor allem auch dem Kommissionspräsidenten, der hier kurz zusammengefasst die wesentlichen Punkte aufgegriffen hat.

Die Politik der frühen Kindheit ist ein Politikthema, das vor 20 Jahren noch keines war,

und das in der heutigen Zeit zu den entscheidenden Herausforderungen der politisch Verantwortlichen auf allen drei staatlichen Ebenen geworden ist. Wir versuchen diesen Herausforderungen angemessen gerecht zu werden mit Massnahmen, die auch fachlich und sachlich hinterlegt sind.

Wir sind davon überzeugt, dass wir hier einen ersten wichtigen Schritt in die richtige Richtung machen. Selbstverständlich werden Evaluationen auch künftig regelmässig durchgeführt werden. Selbstverständlich werden auch die Pensen überprüft, wobei hier komme ich noch auf einige Anmerkungen der Sprecherinnen und Sprecher der Fraktionen. Wir sind bewusst bei diesen kleinen Pensen geblieben, weil das bis anhin so funktioniert hat und jetzt mit einer moderaten Steigerung auch funktionieren sollte.

Ich bitte Sie auch zu berücksichtigen, dass wir in der Stadt Schaffhausen über die Jahresarbeitszeit verfügen und demzufolge Mitarbeitende eben auch entsprechend flexibel eingesetzt werden können.

Zum Zweiten habe ich noch eine Anmerkung zum Votum von Livia Munz (SP). Ich weiss, man könnte und man müsste und man hätte. Ich bitte aber immerhin zu bedenken, dass wir mit dieser Vorlage nicht zu denjenigen gehören, die primär im Konjunktiv funktionieren und Ankündigung betreiben, sondern zu denjenigen, die auch was tun. Ob es immer richtig ist, das ist eine andere Frage, aber den Mut haben einmal etwas anzupacken und zu tun. Dieter Wiesmann würde sagen: Sisich all da! Ich danke Ihnen.

DETAILBERATUNG

Der **Ratspräsident Michael Mundt (SVP)** stellt fest, dass sich die Wortmeldungen zum Eintreten erschöpft haben. Ein Antrag auf Nicht-Eintreten ist nicht gestellt worden. **Somit ist Eintreten beschlossen.**

Bemerkungen des Ratspräsidenten zum weiteren Vorgehen:

Wir kommen zur Detailberatung.

Ich bitte die **2. Vizepräsidentin, Angela Penkov (SP)**, die Vorlage des Stadtrats vom 24. Januar 2023: Fachstelle Frühe Förderung und Projekt Frühe Deutschförderung: Überführung ins Definitivum seitenweise bis zu den Anträgen sowie den Bericht der Bildungskommission und die Beilage Antworten auf die Fragen aus den Parteien vom 27. März 2023 zu verlesen.

Die **2. Vizepräsidentin, Angela Penkov (SP)**, verliest die Vorlage des Stadtrats vom 24. Januar 2023: Fachstelle Frühe Förderung und Projekt Frühe Deutschförderung: Überführung ins Definitivum die Seiten 1 bis 21 bis zu den Anträgen inklusive den Bericht der Bildungskommission und die Beilage Antworten auf die Fragen aus den Parteien vom 27. März 2023 seitenweise.

ANTRÄGE

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrats vom 24. Januar 2023. *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*
2. Der Grosse Stadtrat genehmigt einen Nachtragskredit 2023 in der Höhe von 42'400 Franken inklusive Sozialleistungen als wiederkehrende, neue Ausgabe für die zusätzlichen personellen Ressourcen für die Überführung der befristeten Fachstelle Frühe Förderung Stadt Schaffhausen in die Regelstruktur und die Überführung des Projekts Frühe Deutschförderung ins Definitivum. *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*

SCHLUSSABSTIMMUNG (ABSTIMMUNG NR. 6)

Der Grosse Stadtrat heisst die Vorlage des Stadtrats vom 24. Januar 2023 betreffend die Fachstelle Frühe Förderung und Projekt Frühe Deutschförderung: Überführung ins Definitivum sowie vom Bericht der Bildungskommission vom 29. März 2023 in der Schlussabstimmung mit 24 : 1 Stimmen, bei 4 Enthaltungen, gut.

Das Geschäft ist erledigt.

Sitzung Nr. 8**BEGRÜSSUNG**

Der **Ratspräsident, Michael Mundt (SVP)**, eröffnet die Ratssitzung Nr. 8 vom 9. Mai 2023 mit der Begrüssung aller anwesenden Personen.

ANWESENHEITSKONTROLLE

Wir führen nun erneut eine Anwesenheitskontrolle durch.

Gemäss § 12 Abs. 1 des kantonalen Reglements ist zu Beginn jeder Sitzung des Grossen Stadtrats eine Testabstimmung durchzuführen, die zugleich als Anwesenheitskontrolle dient. Sollten Sie feststellen, dass Sie nicht erfasst werden, melden Sie sich unverzüglich bei den Stimmzählenden. Bitte beachten Sie, dass Sie erst dann die Taste drücken, wenn der Countdown zu laufen beginnt.

Es sind **32 Ratsmitglieder** anwesend.

(Monika Lacher (SP), Martin Egger (FDP), Stephan Schlatter (FDP) sind für die ganze Sitzung entschuldigt; Severin Brünger (FDP) für den Anfang der Sitzung.)

**Traktandum 4 Postulat von Matthias Frick (SP) vom 7. Juni 2022:
Oberflächenparkierung in der Altstadt auf Elektroautos
beschränken****Matthias Frick (SP)****Begründung**

Vorneweg, ich möchte, dass Schaffhausen sich zur Avantgarde zählen kann. Das habe ich vorher schon ein wenig angetönt. Deshalb reiche ich auch avantgardistische Vorstösse ein. In vollem Bewusstsein, dass im Allgemeinen weder im Stadtrat noch im Grossen Stadtrat Mehrheiten für Avantgardismus bestehen.

Wir haben ein Autoproblem in der Altstadt. Ich denke, das unterschreiben hier drin die meisten. Nur verstehen alle etwas Anderes darunter. Die einen glauben, das Problem läge darin, dass es zu wenig Parkplätze für Autos in der Altstadt habe, namentlich Oberflächenparkplätze und die anderen wiederum, dass es zu viele Autos an sich in der Stadt habe.

Ich gehöre bekanntlich zur zweiten Fraktion. Auch wenn ich selbst ein Auto besitze und das erst noch ein Verbrenner ist. Ich sehe darin übrigens absolut keinen Widerspruch zu meinem Vorstoss. Das sage ich nur, weil es gewissen Votanten immer wieder in den Sinn kommt, mit dem persönlichen Beispiel zu argumentieren. Politik sollte sich meiner Ansicht nach an einem übergeordneten Interesse orientieren und nicht an Einzelinteressen.

Offensichtlich für alle ist: Das Leben in der Stadt ist tot, wo Autos durchfahren. Die Behauptung, dass irgendein Zusammenhang zwischen den Oberflächenparkplätzen und dem Geschäftserfolg des Gewerbes bestehe, ist offensichtlich konstruiert. Da gibt es diverse Studien, die genau das Gegenteil belegen. Und konkrete Beispiele aus Schaffhausen. Ich sage nur: Neustadt, wo heute noch der ganzen Strasse entlang

Parkplätze bestehen, aber als erstes ein Geschäft nach dem anderen geschlossen hat, bis es praktisch gar nichts mehr gab. Ich kannte die Neustadt nie anders als heute, aber, wenn man Fotos aus den 70-er oder gar 80-er Jahren anschaut, hatte es da Metzgereien und Lebensmittelläden. Es war ein lebendiges Gewerbegebiet.

Strukturwandel monokausal erklären zu wollen, ist sowieso immer eine schlechte Idee. Damit beende ich meine Einleitung.

Ich finde, man könnte anstatt einfach praktisch alle Oberflächenparkplätze innerhalb der Altstadt aufzuheben, sie grossmehrheitlich ausschliesslich für Elektrofahrzeuge reservieren. Da heute noch sehr wenige Personen ein solches Elektrofahrzeug haben, würde das den Verkehr in der Altstadt schlagartig reduzieren. Es wäre eine Privilegierung von denjenigen Leuten, die sich ein Elektroauto leisten können und leisten wollen. Das ist mir bewusst und das nehme ich billigend in Kauf. Denn es ist eine Bevorzugung aus Gründen und daher begründbar. Gerichtsfest begründbar, da bin ich überzeugt davon, wenn man die entsprechende rechtliche Grundlage sorgfältig formuliert. Denn das Leben in der Altstadt gewänne merklich an Qualität, wäre sie von lästigem Verkehr entlastet. Das wiederum würde sie attraktiver machen als Wohnort, auch für Familien. Was wiederum zu mehr Leben in der Altstadt führen würde, damit einhergehend eine steigende Nachfrage in den Geschäften und so weiter.

Wenn dann in etwa zehn Jahren die Elektrofahrzeuge mehr als die Hälfte der Fahrzeugflotte ausmachen, dann wird die Verkehrsreduktion nicht mehr spürbar sein, das muss ich zugeben. Aber die Lärmreduktion, die ein Elektromotor gegenüber dem Verbrennungsmotor mit sich bringt, die wird bleiben. Mit der Überweisung dieses Vorstosses würde dieser Rat dafür sorgen, dass wir in Schaffhausen die positiven Seiten der Traktionsumstellung, nämlich die merkliche Entlastung von Strassenlärm, die sowieso kommen wird sobald der ganze Verkehr elektrifiziert sein wird, bereits heute in unserer Stadt realisieren könnten. Das meine ich mit avantgardistisch. Sie, meine Damen und Herren, haben es in der Hand.

Stadtpräsident Peter Neukomm

Stellungnahme des Stadtrats

Gerne deponiere ich hier die Stellungnahme des Stadtrats zu diesem Postulat. Der Postulant erhofft sich, dass mit der Beschränkung der Oberflächenparkplätze in der Altstadt auf Elektrofahrzeuge nicht nur die Elektromobilität gefördert würde, sondern auch der Parkplatzsuchverkehr und die Lärmemissionen in der Altstadt gemindert würden.

Alle drei Anliegen, also die Förderung der Elektromobilität, die Verminderung des Parkplatzsuchverkehrs und die Verminderung von Lärmemissionen des Verkehrs, sind berechtigt und auch aus Sicht des Stadtrats wichtig, um die Lebensqualität in und um die Altstadt zu erhalten und auszubauen.

Der Stadtrat hat diese Anliegen deshalb im Gesamtverkehrskonzept und in der Vorlage zur Förderung der Elektromobilität berücksichtigt.

Gemäss dem aktuellen Gesamtverkehrskonzept 2020, das im Frühling 2021 vom Stadtrat verabschiedet wurde, soll das städtische Verkehrssystem alle Bevölkerungsgruppen, die Wirtschaft und Besuchende, gleichermassen berücksichtigen und gleichzeitig die Umwelt, das Klima und die Finanzen schonen.

Im Gesamtverkehrskonzept werden auch das Parkierungsangebot und -management thematisiert. Als negativer Punkt wird festgehalten, dass es kein Parkleitsystem gibt, welches diese Suchfahrten minimiert. Ein solches war im 2001 erstellten «Richtplan Parkierung» vorgesehen, wurde aber an der Urne zweimal abgelehnt.

In Zusammenhang mit dem vorliegenden Postulat besonders zu erwähnen, ist die Massnahme «Optimierung des Parkraummanagements in der Altstadt». Hierfür könnten künftig Ansätze der Smart City niederschwellige Verbesserungen bringen. Dabei geht es um die direkte Lenkung des Parkverkehrs, um die Vermeidung von Parksuchverkehr und eine auf die privaten Parkhäuser abgestimmte Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze.

Diese Themen waren auch Gegenstand der folgenden Postulate:

- Stefan Marti (SP) «Marktgerechtes Parkieren auf öffentlichem Grund (Nr. 8/2022)»,
- Lukas Ottiger (GLP) «Motorisierter Verkehr in der Altstadt: So viel wie nötig - so wenig wie möglich» (Nr. 9/2022)» und
- Christoph Hak (GLP) «Ladestationen für Elektroautos in der Altstadt»,

welche am 4. April 2023 in diesem Rat behandelt worden sind.

Das Gesamtverkehrskonzept und die darin enthaltenen Massnahmen müssen nun umgesetzt werden, was einige Jahre in Anspruch nehmen wird. Damit werden die Anliegen des Postulanten betreffend Parkplatzsuchverkehr und Lärmemissionen adressiert. Auch die Förderung der Elektromobilität ist aufgegleist.

Der Stadtrat hat dieses Ziel in den Legislatorschwerpunkten 2021 - 2024 verankert und am 23. März 2021 eine Vorlage mit Grundsätzen und Massnahmen zur Förderung der Elektromobilität verabschiedet. Die Vorlage ist zwischenzeitlich auch vom Grossen Stadtrat genehmigt worden. Eines der Handlungsfelder betrifft den Ausbau von Infrastrukturen und Dienstleistungen, namentlich auch von Ladeinfrastruktur.

Als besondere Herausforderung wurde dabei die Situation in den Wohnquartieren identifiziert, in denen keine privaten Abstellplätze und damit auch keine Lademöglichkeiten bestehen. In zentrumsnahen Parkhäusern, bei Einkaufszentren, touristischen Attraktionen oder anderen stark frequentierten Orten hingegen können Ladestationen wirtschaftlich betrieben werden. Das betrifft auch die Altstadt. Aus Sicht des Stadtrats soll die Erschliessung der Ladeinfrastruktur im Bereich der Altstadt indes hauptsächlich in den Parkhäusern und Tiefgaragen erfolgen.

Nebst der Infrastruktur fokussieren sich die Bemühungen der Stadt auch auf die folgenden drei Handlungsfelder:

- Planung und Finanzierung: Rahmenbedingungen, Finanzierung, rechtliche Aspekte
- Vorbildfunktion der Stadt (Fahrzeugbeschaffung und Flottenmanagement)
- Information, Beratung, Sensibilisierung

Die Details können der entsprechenden Vorlage des Stadtrats entnommen werden.

Die Anliegen des vorliegenden Postulats sind also im Grundsatz bereits in der städtischen Verkehrspolitik verankert. Darüber hinaus die Oberflächenparkierung in der Altstadt ausschliesslich für Elektrofahrzeuge zu bestimmen, wie es das Postulat fordert, wäre aus rechtlicher Sicht nicht verhältnismässig.

Gemäss Art. 36 BauG besteht für die Gemeinden die Möglichkeit, besondere Bauvorschriften bezüglich Abstellplätzen in bestimmten Gebieten zu erlassen, wobei sie bestimmen könnten, dass an bestimmten Orten keine oder nur beschränkte Parkierungsmöglichkeiten geschaffen werden können, soweit öffentliche Interessen jene an der Erstellung von Abstellplätzen überwiegen.

Gestützt darauf wurde eine Parkplatzverordnung erlassen, welche jedoch nur die Erstellung von privaten Autoabstellplätzen betrifft, Sie kennen das. Derzeit besteht keine gesetzliche Grundlage, welche bestimmte Fahrzeugtypen wie Elektroautos bevorzugen beziehungsweise benachteiligen.

Für das Anliegen des Postulats müsste also zuerst eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden, damit nur noch Elektrofahrzeuge in die Altstadt fahren dürften. Eine solche gesetzliche Grundlage für eine Sonderbehandlung zu schaffen macht wenig Sinn, wenn man bedenkt, dass der Nutzen zeitlich befristet wäre, da ohnehin eine Verdrängung der Verbrennermotoren durch E-Autos zu erwarten ist, zumal ab 2035 in der EU nur noch Personenwagen verkauft werden dürfen, die elektrisch betrieben sind respektive kein CO₂ ausscheiden.

Vor allem ist eine solche gesetzliche Grundlage aber mit der Rechtsgleichheit beziehungsweise dem Diskriminierungsverbot nach Art. 8 BV nicht vereinbar. Diese fundamentalen Grundsätze sind nicht nur in der Rechtsanwendung, sondern auch in der Rechtsetzung zu berücksichtigen.

Der Ansatz zur kompletten Beschränkung der Oberflächenparkierung für Elektroautos in der Altstadt geht dem Stadtrat deshalb deutlich zu weit und würde eine starke Benachteiligung der Fahrerinnen und Fahrer von mit Benzin oder Diesel betriebenen Autos bedeuten. Der Zugang zu Parkplätzen in bestimmten Zonen muss für alle gleich gelten, unabhängig davon, welches Auto gefahren wird.

Fazit: Momentan deutet vieles darauf hin, dass Fahrzeuge mit Verbrennermotoren mittel- bis langfristig von Elektroautos verdrängt werden. Das Postulat setzt mit der Elektromobilität also grundsätzlich auf das richtige Pferd, wenn es um die Zukunft der Mobilität geht. Aber der konkrete Vorschlag des Postulats erweist sich als nicht verhältnismässig. Er ist mit dem Rechtsgleichheitsgebot beziehungsweise dem Diskriminierungsverbot der Bundesverfassung nicht vereinbar.

Der Stadtrat beantragt Ihnen deshalb, das Postulat nicht erheblich zu erklären. Besten Dank.

Markus Leu (SVP)

SVP/EDU-Fraktionserklärung

Ich darf Ihnen die Fraktionsmeinung der SVP/EDU-Fraktion zum Postulat von Matthias Frick (SP): Oberflächenparkierung in der Altstadt auf Elektroautos beschränken, übermitteln.

An der letzten Fraktionssitzung hatten wir dieses Postulat beraten und schnell

gesehen, dass so ein unausgewogenes Profilier-Postulat nicht überwiesen werden darf. Denn ausser Fragen und Ungerechtigkeiten fanden wir nichts Positives bei diesem Postulat.

Für uns stellen sich nachstehende Fragen:

1. Wie sieht es mit der Gleichbehandlung aller Fahrzeuge aus? (Gleichberechtigung)
2. Was gilt als Elektroauto?
3. Zu was zählt zum Beispiel ein Hybridfahrzeug?
4. Weiter fragen wir uns, worin der Unterschied zwischen einem parkierten E-Auto und einem herkömmlichen Auto liegt?

Dieses Postulat ist ein plumper Versuch, die Autos aus der Altstadt zu vertreiben, ohne die wahre Gesinnung einer autofreien Altstadt offen zu legen. Leider hat der Postulant vergessen, dass die Zukunft den E-Autos gehört, die Anzahl massiv zunehmen wird und in ein paar Jahren die Parkplatzsituation in der Altstadt wieder die Gleiche wäre wie heute.

Wie eingangs erwähnt wird unsere Fraktion dieses Postulat einstimmig ablehnen. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Nicole Herren (FDP)

FDP-Fraktionserklärung

Und wieder einmal beehrt uns die linke Ratsseite mit einem Parkplatz-Vorstoss. Zum x-ten Mal befassen wir uns jetzt in irgendeiner Form mit den Parkplätzen und ich finde, die Ideen dahinter werden immer abstruser.

Einmal mehr will uns die linke Ratsseite vorschreiben, wie und mit welchen Verkehrsmitteln wir uns zu bewegen haben. Immer mehr Verbote und Reglementierungen. Ich finde, es reicht! Hören Sie auf, solche unsinnigen Vorstösse avantgardistisch (da verstehe ich etwas Anderes darunter) einzureichen, die absolut untauglich sind und konzentrieren Sie sich doch auf umsetzbare und realistische Ziele.

Der Vorstoss von Matthias Frick (SP) will, dass die oberirdischen öffentlichen Parkplätze nur noch für Elektroautos zur Verfügung stehen sollen. Wie bitte? Was soll denn das? Wie soll das gehen? Wie soll das umgesetzt werden?

Wie sähe es für die Bewohner der Altstadt aus? Oder Gäste der Anwohner und Besucher der Altstadt? Touristen? Theatergänger? Was ist mit den Handwerkern, die in der Stadt am Arbeiten sind? Wie sähe das mit der Nachtparkierung aus? Patrouilliert dann die Stadtpolizei?

Sie sehen, es gibt so viele Fragen im Zusammenhang mit diesem Postulat, dass ich nur noch sagen kann: Gots no!

Wenn eine Veranstaltung in der Altstadt stattfindet, ist es heute schon beinahe unmöglich, einen Parkplatz zu finden. Wie soll denn erklärt werden, dass es zwar in der Innenstadt haufenweise freie Parkplätze zur Verfügung hat, aber eben leider nur für Elektroautos?

Ich bin, wie Sie wissen, halt immer noch der Meinung, dass ein gescheites Parkleitsystem den Suchverkehr markant einschränken würde. Aber eben, die Bevölkerung hat dies mehrmals an der Urne abgelehnt.

Mit diesem Postulat tun Sie der Innenstadt, seinen Bewohnern und Besuchern und dem Gewerbe keinen Gefallen. Und ich denke, Ihren Wählern ebenso wenig. Wenn die mit Benzin oder Diesel betriebenen Autos nicht mehr auf den öffentlichen Parkplätzen parkieren dürfen, fehlt auch Geld im Parkplatzgebührenfond und diesen wollen Sie ja, gemäss der neuen Parkplatzverordnung, auch noch für die Infrastruktur des Veloverkehrs nutzen.

Das heisst, die Buspreise werden steigen oder könnten steigen. Und so ganz nebenbei: Stand heute sind die Elektroautos immer noch teurer in der Anschaffung, weshalb sich fast nur Autofahrer mit höherem Einkommen diese Neuanschaffung leisten können und wollen.

Die FDP lehnt dieses Postulat ganz klar ab und bittet Sie ebenfalls, diesen Vorstoss nicht zu überweisen. Besten Dank.

Dr. Nathalie Zumstein (Die Mitte)

glp/Grüne/Die Mitte/EVP-Fraktionserklärung

Zum Postulat von Matthias Frick (SP): «Oberflächenparkierung in der Altstadt auf Elektro-Autos beschränken» darf ich Ihnen die Stellungnahme der glp/Grüne/Die Mitte/EVP-Fraktion vorstellen.

Unsere Fraktion hat Verständnis für die Idee dieses Postulats, Lärm in der Altstadt zu reduzieren und auch einen weiteren Anreiz zur Verbreitung von Elektroautos zu schaffen. Trotzdem sind wir aufgrund der Formulierung des vorliegenden Textes mehrheitlich gegen eine Überweisung, zu wenig durchdacht.

Ja, Elektroautos sind leiser und wenn nur noch die wenigen, bereits registrierten Elektroautos einen Parkplatz suchen, verringert sich auch der Suchverkehr.

Aber, Elektroautos sind teuer und ihre Herstellung braucht viel graue Energie. Nicht jeder, der unbedingt auf einem Oberflächenparkplatz zu parkieren wünscht, kann sich deswegen ein Elektroauto anschaffen. Avantgarde hin oder her.

Zudem führt die Umsetzung einer solchen Regelung zu zusätzlicher Bürokratie und fordert zusätzliche Gesetze. Bei Kontrollen müssten die Polizisten genau hinschauen, ob das parkierte Auto nun elektrisch oder fossil fährt. Und zum Schluss stellt sich noch die Frage: Was gilt für Autos mit Hybridantrieb oder nicht fossilem Antrieb?

Dieses Postulat kann nur einen kleinen Beitrag zur Reduktion des Suchverkehrs und von Lärm leisten und wir fragen uns, ob sich der damit einhergehende Aufwand überhaupt lohnt? Parkleitsysteme, kürzere Parkierungsdauer oder blauen Zonen würden wohl den Suchverkehr effizienter reduzieren.

Und dann zum Argument Förderung des Elektroverkehrs: Wie Stadtpräsident Peter Neukomm bereits ausgeführt hat, werden Elektroautos bereits stark gefördert und so erwarten wir nicht, dass mit der Beschränkung der Oberflächenparkplätze nur auf Elektroautos eine namhafte Förderung des elektrifizierten Verkehrs erreicht werden kann. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Urs Tanner (SP)**Votum**

Ich muss ein bisschen schmunzeln. Immer wenn im Grossen Stadtrat etwas Originelles und ein bisschen etwas Visionäres kommt, dann kommt der Vorschlaghammer. Sie sagen dann immer in etwa das selber und Wahlkampf etc. Es ist permanent Wahlkampf, liebe Freunde und Kolleginnen und Kollegen, aber erschlagen Sie doch nicht die Originalität und wahrscheinlich im Moment die Nicht-Durchführbarkeit des Postulats und nicht gleich die ganze Idee.

Realistischerweise müsste man aber sagen, wir waren auch ein bisschen Avantgarde bei den Elektrobussen, da kann sich Pentti Aellig noch so viel den Daumen wund Twittern. Es läuft tatsächlich gut und es bricht nichts zusammen.

Ich würde aber hier dem Postulanten vorschlagen, analog dem Jahre 2035, wo unsere geliebte EU, unsere Nachbarn, mit dem Verbrennermotor aufhören, könnte man doch im Sinne einer Absichtserklärung das Postulat ergänzen mit: «... *Quasi ab 2035*».

Im Moment ist es ja wirklich so, dass diese Autos noch etwas teurer sind. Es würde rechtlich wahrscheinlich gar nicht gehen, das hat Ihnen der Stadtpräsident erläutert, wenn Sie alles verstanden haben. Aber hier mit einer Absichtserklärung ergänzen wäre doch schön, denn in zehn Jahren sind wir vermutlich schon sehr viel weiter. Dieses Postulat hier ist sehr sportlich, schlagen Sie doch ein paar Jährchen drauf, lieber Kollege, und bringen Sie das Jahr 2035 ins Spiel, dann holen Sie vielleicht noch ein paar Grünliberale oder Grüne ab, wer weiss. Die Hoffnung stirbt zuletzt, danke.

Matthias Frick (SP)**Schlusswort**

Ich stelle leider ein weiteres Mal fest: Avantgarde sein, das liegt diesem Rat mehrheitlich nicht. Schade.

Ich bin weiterhin überzeugt von der Idee, die Oberflächenparkplätze in der Altstadt für Elektrofahrzeuge zu reservieren. Und ich bin auch weiterhin überzeugt, dass das Rechtsgleichheitsgebot einer entsprechenden Unterscheidung nicht entgegensteht. Art. 36 BV gibt die Richtschnur vor: Gesetzliche Grundlage, Rechtfertigung durch ein öffentliches Interesse, Verhältnismässigkeit, alles gegeben und machbar.

Die praktischen und technischen Umsetzungsschwierigkeiten sehe ich nicht. Für berechnete Personen sind beispielsweise heute schon alle relevanten technischen Daten zu einem Kontrollschild hinterlegt. Und darüber hinaus handelt es sich um einen Prüfungsauftrag. Der Stadtrat kann gut zur Antwort geben, dass er es nicht vor 2035 fertigbringt. Soviel zur Praxistauglichkeit des Vorstosses.

In erster Linie würden wir mit einer Umsetzung dieses Postulats die Parkhäuser füllen und bei den privaten Betreibern für klingende Kassen sorgen. Das müsste ja eigentlich Nicole Herren (FDP) gefallen.

Daneben würden wir die Altstadt natürlich merklich von Motorenlärm entlasten und in einer ersten Phase – bis zur Umstellung der Fahrzeugflotte – auch vom Verkehr an sich. Zugegeben, diese Erfahrung könnte Gelüste wecken bei der Bevölkerung und die Unterstützung der breiten Masse für weitere Einschränkungen des motorisierten Verkehrs in der Altstadt provozieren. Ich müsste lügen, wenn ich behauptete, dass diese Überlegung nicht auch eine Rolle gespielt hat, bei der Formulierung dieses Anliegens. Denn ich sage Ihnen, wenn die Bevölkerung einmal Blut geleckt hat, dann

will sie den Verkehr nicht mehr zurück.

Ich stelle mir das konkret ungefähr so vor: Zuerst sperren wir die Achse Repfergasse – Kirchhofplatz für Verbrenner und schauen, welche Parkplätze wir langfristig erhalten wollen. Diese statten wir dann mit der notwendigen Ladeinfrastruktur aus. Ladeinfrastruktur auf Parkplätzen wird in Zukunft wichtig sein, vor allem auch wegen dem «Strom aus dem Auto ziehen», also wegen dem bidirektionalen Laden, nicht, weil die Leute ihr Auto laden müssen. Wir erarbeiten uns hier also einen Vorsprung für die städtischen Werke.

Am Anfang wird die Achse Repfergasse – Kirchhofplatz dadurch praktisch vom Verkehr befreit sein, mit Zunahme des Anteils Elektrofahrzeuge an der Gesamtflotte wird er aber, wie einleitend und auch von Markus Leu (SVP) erwähnt, wieder grösser. Aber dann können wir die zweite Elektrofahrzeugzone an die Hand nehmen, sagen wir mal Müstergasse. Die ausgebaute Privilegierung für Elektrofahrzeuge wird die Verkehrsbelastung wieder etwas ausgleichen, bis der Anteil Elektrofahrzeuge an der Gesamtflotte erneut gestiegen ist. Dann labeln wir die nächsten Parkplätze um, bis in etwa zehn Jahren im ganzen Altstadtperimeter keine Verbrenner mehr auf Oberflächenparkplätzen anzutreffen sind.

Unterstützen Sie diese Vision und helfen Sie mit, sie wahr werden zu lassen, indem Sie ihre Stimme meinem Postulat geben und es entsprechend überweisen. Besten Dank.

SCHLUSSABSTIMMUNG (ABSTIMMUNG NR. 7)

Das Postulat wird vom Grossen Stadtrat in der Schlussabstimmung mit 19 : 11 Stimmen, bei 2 Enthaltungen, als **nicht erheblich** erklärt.

Das Geschäft ist somit erledigt.

**Traktandum 5 Postulat von Bea Will (SP) vom 29. November 2022:
KITA in der Altstadt!**

Bea Will (SP)**Begründung**

Gerne spreche ich zu meinem Postulat: KITA in der Altstadt.

Ich fordere damit vom Stadtrat, dass er prüft, an welchem Standort in der Altstadt oder in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Schaffhausen eine weitere städtische KITA eingerichtet werden kann und wird.

Neben stadteigenen Liegenschaften, welche bereits geprüft wurden, sollen auch die Miete oder der Kauf einer Liegenschaft oder Gewerberäumlichkeiten geprüft werden, welche den Anforderungen einer städtischen KITA genügen oder entsprechend umgebaut werden können.

Die bisher von der Stadt geprüften Liegenschaften kommen ja aus uns bereits bekannten Gründen laut Stadtrat nicht in Frage oder werden anderweitig genutzt.

Hier gäbe es aber vielleicht noch die eine oder andere Möglichkeit kreativer zu denken, wenn, wie in der Schulraumplanung vorgesehen, beispielsweise Schülerhorte nur noch an den Schulen angeboten würden, könnte das beispielsweise den Schülerhort Rosengasse freispielen, der von allen Schulen weit entfernt ist und mit wohl wenig Aufwand in eine Altstadt-KITA umgestaltet werden könnte. Schülerhorte können auch in mobiler Bauweise aufgestellt werden, falls die Stadt mit der Schulraumplanung zu wenig schnell vorankommt oder beim nächsten Schulraumergänzungsbau «Turnhalle Steig», wie bereits auf der Breite, zu wenig Tagesstruktur- und Hortplätze miteingeplant hat. Grundsätzlich stellt sich wohl zuerst die Frage, ob die Stadt überhaupt bereit ist eine weitere städtische KITA zu betreiben.

Von 20 Kindertagesstätten auf dem gesamten städtischen Gebiet werden gerade einmal zwei von der Stadt selbst betrieben. Insgesamt bieten diese zwei städtischen KITAS 60 Ganztagesplätze für Kinder vom Säuglingsalter bis zum Kindergarteneintritt an und haben von 07.00 Uhr bis 18.00 Uhr geöffnet.

Diese 60 Plätze sind subventioniert. Ein Kontingent an einzelnen Plätzen in privaten KITAS auf dem Stadtgebiet ist auch subventioniert. Alle anderen Plätze berappen die Eltern selbst, zu einem hohen Preis. Kein Wunder besteht bei durchschnittlich 300 Geburten pro Jahr bei den subventionierten Plätzen seit Jahren eine Warteschlange in einer Stadt, welche mittlerweile von mehr als 38'000 Menschen bewohnt wird.

Eine der städtischen KITAS kann nach dem im Sommer die abgehenden 17 Kinder wieder auf den letzten Platz aufgefüllt werden und das ist die kleinere von beiden.

Will die Stadt Schaffhausen jünger werden? Will die Stadt ein attraktiver Standort und eine attraktive Arbeitgeberin sein? Leider nicht für alle. Die seit mehreren Jahren stabile Geburtenrate zeigt, dass viele Menschen, welche in der Stadt leben, kleine Kinder haben. Aus unseren Bekanntenkreisen wissen wir, dass auch viele junge Menschen gerne für die Familiengründung wieder nach Schaffhausen ziehen wollen. Aus ihrer Sicht ist dies nur realisierbar, wenn bezahlbare, ergänzende Tagesbetreuungsplätze für ihre Kinder vorhanden sind. Einzelne Mütter, welche bereits in der Stadt leben, haben berichtet, dass sie ihr Kind bereits noch vor Ablauf der ersten zwölf Wochen Schwangerschaft in der KITA angemeldet haben, damit sie nach Ablauf

ihres Mutterschaftsurlaubs direkt wieder arbeiten können. Das ist eine absurde Entwicklung und muss so nicht weitergehen.

Ein Gehalt reicht heutzutage in den meisten Fällen nicht mehr für einen Haushalt. Zum anderen sind Frauen und Männer mittlerweile oftmals gleichberechtigt ausgebildet und werden zu gleichen Teilen gebraucht in der Lohnarbeitswelt beziehungsweise auf dem Arbeitsmarkt. Auch wenn sie noch lange nicht gleichberechtigt für gleichwertige Arbeit bezahlt werden. Aber das ist nochmals ein anderes politisches Kampftema.

Zum Dritten gibt es viele Alleinerziehende, welche für die Möglichkeit des Lohnarbeitens auf einen KITA-Platz zwingend angewiesen sind um ihren Lebensunterhalt überhaupt zu stemmen. Über den Fachkräftemangel will ich gar nicht zu tiefst eingehen, dieser ist längst in aller Munde und junge Eltern werden als Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen dringend gebraucht.

Wenn wir in Zukunft mehr junge Menschen in unserer Stadt haben wollen, braucht es Investitionen. Und zwar in die frühe Förderung, wovon KITAS und Spielgruppen ein Teil sind, Investitionen in Kindergärten und Schulen mit Tagesstrukturen und Schulleitungen, in ein attraktives noch zu gründendes Tagesschulangebot, in die pädagogische Hochschule, die Berufsschulen und allenfalls weitere Hochschulen. Auch Investitionen in gute Ausbildungsplätze in unseren städtischen Betrieben dürfen nicht fehlen und stehen an.

Wenn die Qualität und die Rahmenbedingungen stimmen, zahlen sich diese Investitionen in die «Bildung» um ein Mehrfaches für die Gesellschaft aus und sind aus unserer Sicht Standortförderung einer Stadt «par excellence».

Eine Stadt als attraktive Arbeitgeberin bietet jungen Eltern ausreichend bezahlbare externe Betreuungsplätze für ihre Kinder bis zum Schulaustritt, denn das gehört für uns neben dem, dass dies eine der wichtigsten Wirtschafts- und Standortförderungen ist, zu einem anständigen Service Public dazu und hilft, dass junge Eltern in unserer «alten» Stadt bleiben, wohnen, arbeiten, investieren, konsumieren und Steuern zahlen und vor allem gut leben können.

Einen wichtigen Punkt entnahm ich direkt aus dem «PAX-Schweizer Familienbarometer», indem sehr viele Fragen mit über 2'000 Familien aus der Schweiz beantwortet wurden. Dieser Punkt bezieht sich auf die externe Kinderbetreuung und deren Verbesserung.

Dazu steht: «Externe Kinderbetreuung liesse sich vor allem durch tiefere Kosten verbessern. Von den befragten Familien nehmen rund zwei Drittel (63 %) eine externe Kinderbetreuung in Anspruch. Von ihnen ist die Mehrheit (64 %) mit der Betreuung zufrieden. Verbessern liesse sich die externe Kinderbetreuung primär durch eine Senkung der Kosten, Möglichkeiten für eine flexiblere Nutzung der Angebote sowie eine Erhöhung der Anzahl Betreuungsplätze.»

Eine städtische KITA in der Altstadt oder in Bahnhofsnähe ist aus unserer Sicht ein erweitertes Mindestangebot, das die Stadt für unsere jüngsten Einwohnerinnen und Einwohner anbieten muss. Sie würde durch dieses Angebot günstigere Plätze als die privaten KITAS anbieten und eine Erhöhung der Betreuungsplätze schaffen.

Über eine flexiblere Nutzung der Angebote müssten sich die KITA-Betriebe Gedanken

machen oder die Stadt kann zusätzlich prüfen, ob eine flexiblere Nutzung mit den Qualitätsstandards der «Quali-KITAS» vereinbar ist. Eine zentrale KITA braucht es nicht explizit für die Familien, welche in der Altstadt leben, sondern für Familien, die mit dem ÖV und zu Fuss unterwegs sind und pendeln.

Wer weiss, vielleicht ziehen auch mehr junge Familien wieder in die Altstadt, wenn es eine neue zentrale KITA gibt und mehr attraktiven Wohnraum für Familien geschaffen oder erhalten bleibt. Dies wäre ein Gewinn für alle und für eine lebendigere Altstadt Schaffhausen.

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit und Ihre Unterstützung für mein Postulat. Weitere Unterstützerinnen aus der SP Fraktion, welche noch näher am heutigen Alltag der jungen Familien in der Stadt sind, werden mein Votum im Verlauf der Diskussion noch ergänzen. Weitere Unterstützerinnen hier im Saal aus den anderen Parteien bis weit über die Mitte hinaus und Parteilose hoffentlich auch. Ich bin nun gespannt auf die Diskussion.

SR Dr. Raphaël Rohner

Stellungnahme des Stadtrats

Volle Breitseite, kann man da nur sagen. Das ganze Wunschkonzert und alles gratis. Ich weiss nicht, ob diese Rechnung aufgeht, selbst wenn man viel Verständnis hat für die Grundanliegen, die hier postuliert worden sind.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Bea Will (SP), alles kann man nicht, aber wir versuchen in der Stadt Schaffhausen zurzeit auf verschiedenen Ebenen wett zu machen, was früher vielleicht zu wenig Beachtung fand und was unter Umständen auch im Argen liegt. Wir dürfen dabei aber nicht vergessen, alles muss auch finanziert sein. Irgendjemand muss das zahlen und da werden auch künftig bei allen Modellen alle einen Beitrag leisten müssen und dürfen.

Wir haben von Grossstadträtin Bea Will (SP) einen Hinweis auf unser Schulraumentwicklungskonzept erhalten. Darin steht tatsächlich auf Seite 2: *«... Unser Ziel ist es, in allen Quartieren gute Betreuungsplätze in ausreichender Zahl sicherzustellen, dies auch in Zusammenarbeit mit privaten Anbietern. Deshalb sieht das Gesamtentwicklungskonzept auch einen schrittweisen und bedarfsgerechten Ausbau dieses Angebots vor.»*

Sie haben vor wenigen Monaten einem Planungskredit zugestimmt für ein Kinderzentrum Geissberg in unmittelbarer Altstadt Nähe. Es geht hier um zwei Doppelkindergärten und 40 Ganztagesbetreuungsplätze. Hier wurde das Versprechen eingehalten.

Der Stadtrat hat heute eine Vorlage Schulanlage Steig, Erweiterung und Erneuerung, verabschiedet. Da geht es nicht nur um Schulzimmer, Turnhalle und Environment für Sport, sondern es geht ebenfalls um eine grössere Anzahl von Tagesbetreuungsplätzen. Sie werden es dann sehen, wenn die Vorlage überwiesen wird.

Wir haben ein Projekt Machbarkeitsstudie Alpenblick, Schulanlage. Auch dort wird mitgedacht, was heute von modernen Familien gewünscht wird und was, wie Sie richtig gesagt haben, auch von der Wirtschaft postuliert wird, auch von der Industrievereinigung Schaffhausen, dass eben vermehrt Angebote zur Verfügung gestellt werden müssen, damit Mann und Frau gut ausgebildet in Industrie, in Gewerbe und in Dienstleistungsbetrieben beruflich tätig sein können.

Einfach ganz kurz, obwohl schon verschiedentlich hier besprochen in diesem Raum. Unter dem Begriff einer Tagesstruktur unterscheiden wir auf der einen Seite die Krippe. Hier geht es um die familienergänzende Betreuung von Kleinkindern bis und mit Kindergarten, sowie dann die schulergänzende Betreuung, nämlich in einem Hort. Die Stadt Schaffhausen bietet aktuell für Kinder im Vorschulalter ab vier Monaten die Möglichkeit einer Betreuung in den Kinderkrippen Ringkengässchen und Forsthaus. Im Übrigen bestehen Leistungsvereinbarungen mit qualitativ guten privaten Anbietern, die wir selbstverständlich auch künftig weiterführen möchten.

Ich habe Sie darauf hingewiesen, dass aktuell zwei grössere Vorlagen in der Pipeline sind, wo es nicht nur um Schulraum geht, sondern auch um schulnahen Raum für Betreuungsangebote. Ich denke mir, da sind wir auf dem richtigen Weg, auch hier solide Schritt für Schritt und den Bedürfnissen der Quartiere entsprechend. Alles gleichzeitig kann man nicht im Leben, das ist nun mal einfach so. Wir hätten im Hochbauamt auch nicht die Kapazitäten, alle hier in dieser Schulraumplanung vorgesehenen Betreuungsstrukturen infrastrukturell innert weniger Monate oder innert kürzester Zeit zu realisieren.

Vielleicht noch einige Hinweise, die von Interesse sein könnten, wenn es darum geht, das Hauptanliegen, das beinahe untergegangen ist im Rahmen deines grossen Blumenstrausses, den du uns präsentiert hast, nämlich eine Kinderkrippe in der Altstadt.

Zur Erinnerung: Eine Kinderkrippe für zwei Kindergruppen, das sind dann rund 40 Kinder, so wie wir es ungefähr an der Rosengasse haben, benötigt eine Liegenschaft von mindestens 120 m² ohne Nebenräume, also ohne Küche, Toiletten und so weiter und mindestens fünf Haupträume. Entsprechend werden für den Betrieb in einer kinderfreundlichen Umgebung aktuell mindestens 600 m² an Nutzfläche benötigt. Die Liegenschaft braucht einen grosszügigen Aussenraum mit einem bewegungsfreundlichen Spielplatz, das ist zwingend und sicher auch richtig so. Ein wichtiger Anspruch aus der Diskussion, die oftmals zu diesem Thema geführt wird, ist denn auch die zentrale Lage, damit die Erziehungsberechtigten kurze Wege in die Stadt und an den Bahnhof haben.

Hierzu ein kleiner Hinweis. Ich habe mich heute nochmals erkundigt. Nach wie vor sind es im Ringkengässchen von insgesamt 50 Familien, die ihre Kinder dort zur Betreuung abgeben, nur deren vier, die in der Altstadt wohnen. Das ist stabil und unverändert, nicht nur seit Monaten.

Nichts desto trotz wurden in der Folge diverse städtische Liegenschaften geprüft. Aber Sie wissen es, keine erfüllt die Anforderungen in Bezug auf die notwendige Fläche und auch auf den Aussenraum. Zudem besteht aktuell auch nirgends Potential für einen Ausbau oder für eine Weiterentwicklung einer städtischen Liegenschaft. Allenfalls könnte sich künftig eine Möglichkeit mit der Umnutzung des Klostersviertels eröffnen, jedoch ist der zeitliche Horizont dort noch ungewiss und steht in Abhängigkeit zum Projekt des neuen kantonalen Polizei- und Sicherheitszentrums.

Trotzdem nochmals darauf hingewiesen, was alles überprüft wurde. Es waren das das Haus zum Ritter, das Oberhaus, der Freudenfels, das Grosse Haus, die Liegenschaft an der Pfarrhofgasse, das Schulhaus Kirchhofplatz, die Agnesenschütte, die Schulzahnklinik, Blankenstein und Kammgarn West. Überall mussten wir in Würdigung aller

Umstände und unter Berücksichtigung aller Voraussetzungen, die eben erfüllt sein müssen sagen, diese sind nicht geeignet.

Nun, der Kauf einer privaten Liegenschaft in unmittelbarer Zentrumsnähe, auch das wurde geprüft, ist aktuell keine Option. Es sind keine solchen Liegenschaften verfügbar und es stehen uns auch keine entsprechenden Hinweise zur Verfügung.

Bei Liegenschaften in der Altstadt ist, und ich betone das zum dritten Mal, der fehlende Aussenraum ein zentrales Problem, welches sich mangels Platz nicht einfach so umsetzen lässt. Im engeren Perimeter, als das Kinderzentrum Geissberg, hat die Abteilung Immobilien in der Stadt keine Liegenschaften identifiziert, die zum Erwerb oder zur Einmietung zur Verfügung stehen würden.

Ich muss Sie noch an eine interessante Geschichte erinnern, die mich immer wieder auch zum Schmunzeln veranlasst. Wir hätten ja die monierte Bahnhofsnähe gehabt. Sie wissen wo, Frau Will, und man war dagegen. Jetzt hat glücklicherweise immerhin jemand anderes die Initiative ergriffen. Es ist das Arbeiterhilfswerk. Es bietet jetzt was an, Genau selbiges, was wir auch wollten. Hier passt es nun, bei uns hätte es nicht gepasst. Sie können selbst die Schlussfolgerungen aus diesen Ausführungen für sich ziehen. Wie dem auch sei, immerhin, kann man sagen, augenzwinkernd.

Wir können Ihnen versichern, dass der Stadtrat nicht nur guten Willens, sondern auch festen Willens ist, die Situation Schritt für Schritt zu verbessern. Wir haben städtisch gesamthaft im Angebot, Krippen, Hort und Mittagstisch, 252 Plätze pro Tag von der Stadt angeboten. Subventionierte private Plätze pro Tag sind insgesamt 186 Plätze zur Verfügung. Das ist immerhin schon etwas. Wir zielen auch darauf ab, dem berechtigten Bedürfnis der Eltern in Bezug auf die Öffnungszeiten auf eine modulare Auswahl der Angebote, weg von starren Systemen hin zur Flexibilität und Bedürfnisgerechtigkeit, abzu zielen. Wir können Ihnen auch mitteilen, dass der Mittagstisch Zündelgut 2024 in einen Hort mit Mittagstisch mit circa 25 Plätzen umgewandelt werden soll und der Schülerhort Emmersberg hat bereits einen Antrag zur Erhöhung seiner Belegungsplätze um fünf Plätze ebenfalls nachgesucht.

Verschiedene Erweiterungen sind hier in Planung, wie Sie gesehen haben. Sie sind nicht in der Altstadt. Der Stadtrat würde, selbstverständlich, sofern eine geeignete Liegenschaft zur Verfügung stünde, jetzt spreche ich im Konjunktiv, die Gelegenheit beim Schopf packen und eine solide Abklärung machen. Zurzeit ist das noch nicht der Fall.

Der Stadtrat hat seine Möglichkeiten aktuell ausgeschöpft. Er ist aber tätig, ich bitte Sie das zu berücksichtigen bei Ihren nun folgenden Voten. Ja, da läuft etwas, könnte man sagen. Der Stadtrat ist bestrebt, das Angebot an bedarfsgerechten Tagesstrukturplätzen, welche Art auch immer, zu schaffen und auch familienfreundlich zu gestalten. Das heisst, wir sind jetzt zurzeit relativ weit fortgeschritten schon bei einer weiteren Vorlage, die die ganze Finanzierung der Tagesstrukturen auf eine neue Basis setzen soll und die auch einen Paradigmenwechsel voraussichtlich hin zu Betreuungsgutscheinen, die auch für alle eine Verbesserung, eine finanzielle Attraktivierung, zur Folge haben sollten, anstreben.

Aus angeführten Gründen kann der Stadtrat sich nicht für eine Entgegennahme des Postulats aussprechen und zwar einzig und alleine darum, weil der Kernauftrag zur

Prüfung, den Sie uns erteilen möchten Frau Will, zurzeit nicht erfüllbar ist beziehungsweise im Rahmen dessen, was an Abklärungen möglich war, auch vollzogen wurde.

In diesem Sinne beantragen wir Ihnen die Ablehnung des Postulats.

Thomas Stamm (SVP)

SVP/EDU-Fraktionserklärung

Gerne gebe ich Ihnen die Fraktionsmeinung der SVP/EDU zum Postulat von Bea Will (SP) «KITA in der Altstadt» bekannt.

Eine Traktandenliste, auf welcher kein KITA-Vorstoss zu finden ist, ist wohl keine Traktandenliste in diesem Parlament. Getreu diesem Motto hat die Postulantin nach zwei behandelten Branchenvorlagen erneut einen Vorstoss eingereicht, welche unsere Fraktion unter «Zwängeli und Bängeli» abbuchen wird.

Zur Erinnerung: Die Postulantin hat in der Beratung zur Geissberg-Vorlage bereits dasselbe Anliegen als Antrag gestellt: «*Der Grosse Stadtrat beauftragt den Stadtrat mit der Ausarbeitung einer Vorlage für den Erhalt einer Ganztageskrippe für Kinder ab vier Monaten bis zum Kindergarteneintritt am Standort Altstadt*». Sie scheiterte damals mit 19 : 9 Stimmen.

Unsere Fraktion lehnt dieses Postulat geschlossen ab, denn wir vertreten die Haltung, dass alle Familienmodelle gleichwertig behandelt werden müssen. Während sich der staatliche «Subventionismus» lediglich auf Familienmodelle mit Fremderziehungselementen konzentriert, werden herkömmliche Eigenerziehungsmodelle geradezu diskriminiert.

Was uns dann wirklich verwundert, ist die Kaltschnäuzigkeit als auch die Selbstherrlichkeit, mit welcher die Postulantin diesen Vorstoss formuliert hat.

Es gibt in der Schweiz die Bundes- und die kantonale PAVO (Verordnung über die Aufnahme von Pflegekindern), welche als gesetzliche Grundlagen gesetzt sind. Nun verlangt die Postulantin noch ein privates Label namens «Quali-Kita», welches die Betreuungsplätze noch zusätzlich verteuert und den elternfremden Kindern wahrscheinlich dann noch einen veganen Znüni vorschreibt.

Dass nicht gleich erwähnt wurde, dass die Zertifizierungskosten vom Steuerzahler bezahlt werden müssen, kann eigentlich nur einem Versehen gleichkommen.

Ich erinnere Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen: Es war Links-GLP, die in diesem Parlament die Kinderkrippe in der Stahlgiesserei aus ideologischen Gründen abgeschossen haben. Auch die Postulantin hat den Rückweisungsantrag wacker unterstützt. Es ging gar nie um die Problemlösung KITA-Plätze, auch jetzt nicht. Dieses Postulat ist eine weitere Rauchpetarde politischer Stimmungsmache und einseitiger Themen-Bewirtschaftung. Nichts Anderes.

Was ist mittlerweile passiert? Wir haben es bereits von Stadtrat Dr. Raphaël Rohner gehört. Mittlerweile hat ja das SAH Schaffhausen (Schweizerisches Arbeiterhilfswerk), ein Verein, welcher von SP-Grössen geführt ist und zu 75 % aus öffentlichen Geldern finanziert wird, exakt an diesem Standort eine KITA eröffnet. 17 Betreuungsplätze wurden geschaffen und neun, liebe Kolleginnen und Kollegen, neun Plätze sind seit April 2023 von der Stadt subventioniert. Der SP-geführte Verein (den ich nicht

kritisiere, der macht einen guten Job) betreibt nun genau dieses Angebot, an diesem Standort, das Links-GLP in diesem Parlament versenkt hat und die Stadt subventioniert nun mit.

Ich komme noch zur Vorlage Geissberg, welche mit acht Gegenstimmen in diesem Parlament angenommen wurde. Auch hier torpedierte die Postulantin locker flockig das Vorhaben des Stadtrats.

Und heute werden die gleichen Kanoniere in diesem Parlament von damals diesem Postulat zustimmen. Liebe Kolleginnen und Kollegen, das ist doch politischer Zynismus in Reinkultur.

Dieses Postulat, ich richte meinen Blick bewusst auf die frei denkenden Politiker, ist abzulehnen. Der Stadtrat hat mit der Vorlage Geissberg und Stahlgießerei zweimal gezeigt, dass man will. Das Kontingent an subventionierten Plätzen in Altstadtnähe hat sich merklich erweitert, das Thema ist somit erledigt. Der SAH hat den eigenen Parlamentariern einen Denkkzettel verpasst und ein Angebot geschaffen, das ihre eigenen Volksvertreter hier in diesem Parlament abgelehnt und versenkt haben. Mehr muss man zu diesem Postulat wohl nicht mehr sagen. Ich danke für die Aufmerksamkeit.

Till Hardmeier (FDP)

FDP-Fraktionserklärung

Wir haben diese Diskussion schon mehrfach geführt, sowohl im Grossen Stadtrat wie auch in der Bildungskommission und Argumente gibt es wenig Neue. Der einzige Unterschied zu damals ist, dass anstatt der Stadt das SAH eine KITA in der Stahlgießerei eröffnet hat.

Für uns hat sich deshalb die Diskussion und der Druck auf die Stadt erledigt. Wir lehnen das Postulat klar ab.

Lukas Ottiger (GLP)

glp/Grüne/Die Mitte/EVP-Fraktionserklärung

Gerne gebe ich Ihnen die Haltung der glp/Grüne/Die Mitte/EVP-Fraktion und der Jungen Grünen bekannt.

Vereinbarkeit von Beruf und Familie ist für unsere Fraktion bekanntlich ein zentrales Thema. Bleiben beide Elternteile im Erwerbsleben, bringt das nur Vorteile, für die Eltern selber aber auch für die Allgemeinheit. Teure Wiedereinsteiger Programme werden weniger benötigt und das steuerbare Einkommen ist bei Doppelverdienerhaushalten in der Regel höher.

Gemäss diverser Studien ist das Bedürfnis bei Eltern mit Kleinkindern nach flexiblen Arbeitsmodellen sehr gross, wie gewünscht umsetzen können es aktuell aber noch bei weitem nicht alle. Man darf somit davon ausgehen, dass die Nachfrage nach Betreuungsangeboten noch markant ansteigen wird. Damit Schaffhausen als Wohnort für Familien attraktiv ist, sollte deshalb jedes Quartier Betreuungsangebote bieten, die zeitgemässe Familien- und Arbeitsmodelle ermöglichen.

Und auch die Altstadt ist eben ein Quartier unserer Stadt und braucht zwingend

weiterhin Kinderbetreuungsangebote. Denn gemäss dem Zielbild Innenstadtentwicklung soll die Altstadt ein lebenswertes Quartier mit lebendigen und ruhigen Orten und mit hoher Lebensqualität sein. Eine KITA leistet dazu einen wichtigen Beitrag dazu, dass das Wohnen in der Altstadt als Attraktiv wahrgenommen wird. Googeln sie mal «Innenstadtentwicklung und KITA». Sie werden zahllose Beispiele von Städten finden, die zur Attraktivierung und Belebung von Innenstädten KITAS angesiedelt haben. Kürzlich hat beispielsweise die Stadt St. Gallen bekannt gegeben, dass in einer Altstadtliegenschaft an bester Lage eine KITA realisiert wird – mit Unterstützung der Standortförderung. Besonders interessant: In diesem Haus wird gleichzeitig ein Familienkaffee und ein Co-Workingspace realisiert. Wartezeiten, zum Beispiel bis der Zug zur Arbeit fährt, können so bequem vor Ort bereits zum Arbeiten genutzt werden. Solch kreative Angebote würden auch in Schaffhausen bestimmt nachgefragt werden.

Für eine lebendige Altstadt ist es zentral, dass sie auch bewohnt wird – auch wieder vermehrt von Familien und vier Familien sind entschieden zu wenig. Eine KITAG ist dazu ein wichtiger Baustein, den es zwingend braucht, damit Familien das Wohnen in der Altstadt als attraktiv wahrnehmen. Unsere Fraktion unterstützt das Postulat KITA Altstadt von Bea Will (SP) deshalb grossmehrheitlich. Danke.

Livia Munz (SP)

Votum

In der vorhergehenden Diskussion zur Frühen Förderung ist uns hoffentlich allen bewusst geworden, wie wichtig die Entwicklung in der frühen Kindheit ist. In der frühen Kindheit wird der Grundstein für die spätere Bildung gelegt. Während der frühen Kindheit findet extrem viel Bildung statt, allerdings sehr niederschwellig. Weshalb aber wird Bildung erst ab dem 5. Lebensjahr als dessen akzeptiert und vom Staat strukturiert, organisiert und finanziert? Ich verstehe nicht, weshalb sich die Stadt, der Kanton oder auch der Staat nicht schon für die Bildung die kleineren Kinder interessiert, obwohl wir ja wissen, dass dieser Grundstein ausschlaggebend für die weitere Entwicklung ist.

Verstehen Sie mich nicht falsch, ich will niemandem die Kinder wegnehmen und diese verstaatlichen. Ich will einzig und allein, dass auch die KITAS von der öffentlichen Hand strukturiert, organisiert und mindestens mitfinanziert werden. Ich will, dass alle KITAS dieselben Grundstrukturen haben und ich weiss, wer der Organisator und Geldgeber dahinter ist. Ich will, dass alle KITAS gute Arbeitsbedingungen haben und ich weiss, dass das Personal anständig entlohnt wird.

Genau deshalb will ich mehr öffentliche KITAS und weniger Private. Ich will genügend städtische KITA-Plätze haben. Ich will kein schlechtes Gewissen haben, dass, wenn ich mein Kind in eine städtische KITA schicke, ich jemandem einen subventionierten Platz wegnehme, den ich eigentlich nicht benötigen würde. Ich will, dass die Stadt genügend und das bedeutet mehr städtische KITA-Plätze anbietet. Und genau deshalb will ich, dass die Stadt mehr städtische KITAS eröffnet und mindestens eine davon soll im Quartier der Altstadt sein.

Ich bin überzeugt davon, dass wenn der Stadtrat will, findet er auch einen Platz für unsere Kinder in der Altstadt. Auch wenn es nicht 40 Plätze sind. Ich hoffe, dass ich Ihnen nicht erklären muss, wo unsere Altstadt liegt. Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

Matthias Frick (SP)**Votum**

Thomas Stamm (SVP), es ist immer interessant, wie unterschiedlich man den gleichen Sachverhalt beurteilen kann, je nachdem aus welcher Ecke man die Beurteilung vornimmt. Ich hatte tatsächlich kurz das Gefühl, du sprichst zu etwas völlig Anderem.

Weshalb es wichtig ist, für eine Krippe in der Altstadt einzutreten, haben Kolleginnen und Kollegen bereits dargelegt. Meines Erachtens geht es hier für einmal nicht darum, Avantgarde sein zu wollen um das Thema nochmals aufzunehmen.

Ich möchte den Fokus meines Votums auf die Suche nach einem geeigneten Gebäude legen. Es wurden ja immer mal wieder Liegenschaften geprüft, ob sie sich denn für die Einrichtung einer Krippe eignen oder nicht. Das hat der Bildungsreferent bereits erläutert, leider bis heute ergebnislos.

Ich behaupte, das hängt wesentlich damit zusammen, dass der Auftrag nicht gelautet hat, ein Gebäude für die Einrichtung einer Krippe zu finden, sondern darum, Gründe zu finden, weshalb ein Gebäude eben nicht passt.

Wir haben damals die Villa Blankenstein vorgeschlagen, bevor die Altra sie in Beschlag genommen hat und nachdem sie längere Zeit leer gestanden hat. Aktuell hat sich der Stadtrat den Fröbelgarten gesichert für eine städtische Nutzung. Beide Gebäude wären mit den entsprechenden Umbauten ideale Standorte gewesen für eine städtische Krippe, hätte man denn an diesen Orten ernsthaft eine Krippe einrichten wollen. Das stand aber ganz offensichtlich nicht zur Debatte.

Wir haben in der Baufachkommission angeregt, auch die Liegenschaft Freudenfels zu überprüfen, ob sie für einen KITA-Standort geeignet ist. Das Prüfergebnis war negativ, das kann durchaus berechtigt sein, allerdings zeigt die Liste eben auch, was alles angeführt wird, warum eine Liegenschaft nicht passe. Teilen der Argumentation sind wir bereits begegnet, als wir über die Liegenschaft Ringkengässchen gesprochen haben.

Es gibt in der Geschichtswissenschaft – und wohl auch in anderen Wissenschaftsbereichen – das Konzept des Idealtypus. Er stellt ein Idealbild dar und unterscheidet sich vom Realtypus dadurch, dass er alle, wirklich alle Aspekte umfasst, die ihn charakterisieren können.

Wenn ich die Argumentation des Stadtrats jeweils lese, weshalb eine Liegenschaft für eine Krippe nicht passe, dann fühle ich mich jeweils in meine Studienzeit zurückversetzt, sprich an das Konzept des Idealtypus erinnert. Wenn man sich immer am Idealtypus abarbeitet, dann wird man nie einen Standort in der Altstadt finden. Dann hätten aber all die privaten Krippen in den Quartieren auch nie einen Standort gefunden. Den Standort Kamorstrasse des Spielhuus gäbe es allein schon wegen der immer wieder angeführten Mehrstöckigkeit nicht.

Es geht mir nicht darum, dass man bei der Einrichtung einer Krippe gegen verbindliche Vorgaben verstossen soll. Es geht mir um Augenmass. Es geht mir darum, dass ernsthaft und intensiv nach einer Liegenschaft in der Altstadt gesucht wird, notfalls eine gekauft wird und ich empfehle dem Stadtrat daher, seinen Fokus auf den Realtypus zu legen, anstatt immer nach dem Maximum zu suchen. Besten Dank.

Nicole Herren (FDP)**Votum**

Wir haben jetzt des Langen und des Breiten gehört, was man sollte und was man will. Man kann natürlich fordern, auch mit ich will, ich will, ich will ... Ich hoffe, du bringst deinen Kindern noch bei, dass man auch ein anderes Wörtchen brauchen kann als ich will.

Ich frage die linke Ratsseite, was war falsch am Vorschlag eine KITA in der Stahlgiesserei zu eröffnen? Was war falsch?

Man hat das angeboten und man wollte das. Ihr habt das nicht gewollt. Für das SAH ist es offensichtlich der richtige Standort. Der Stadtrat hat nicht gesagt, dass er sich dagegen sperre. Aber ihr wolltet das nicht und ich weiss nicht aus welchen Gründen. Und jetzt vollführt ihr einen Tanz und wollt etwas noch näher. Fröbelgarten ist auch nicht näher. Ich begreife nicht, wie ihr nicht zur Stahlgiesserei zustimmen konntet, wenn es für das SAH der optimale Standort ist. Für mich ist das reine Zwängerei, es tut mir leid.

Christian Ranft (SP)**Votum**

Zum Thema Stahlgiesserei. Unsere Fraktion hatte damals nichts gegen eine KITA in der Stahlgiesserei, aber wir hatten etwas dagegen, dass man die KITA in der Altstadt mit einer KITA in der Stahlgiesserei ersetzt. Das ist halt ein kleiner aber feiner Unterschied.

Christoph Hak (GLP)**Votum**

Ich finde es an dieser Stelle nicht ganz legitim, diese Stahlgiessereigeschichte und die Geissberggeschichte mit dem Postulat hier zu vermischen. Bei dem Postulat hier geht es um eine weitere, um eine dritte städtische Kinderkrippe und nicht um das, was man früher gemacht hat oder was man nicht gemacht hat. Darum kann ich das Postulat nur unterstützen. Ich möchte gerne vier oder fünf städtische Kinderkrippen und das wäre der erste Schritt dazu. Herzlichen Dank.

Iren Eichenberger (Grüne)**Votum**

Um mich zu verraten, ich gehöre nicht zur Avantgarde, ich gehöre zu den Grünen und der Grund, warum mir der Vorschlag Stahlgiesserei nicht gefallen hat, war, dass mir das Grün gefehlt hat. Es wurde seit langem ein Stadtgarten versprochen. Der muss wahrscheinlich wegen den N4-Bauten aufgeschoben werden. Das ist wirklich keine Option.

Es hat mir als zweites die Verbindung mit der vbsh gefehlt. Für Eltern, die auswärts arbeiten, kann das je nach dem sehr umständlich sein ihre Kinder morgens und abends dorthin zu bringen und wieder abzuholen.

Darum sage ich, es gibt gute Gründe um zu sagen das genügt nicht, aber deswegen will ich nicht verweigern, dass man dort auch eine sehr gute KITA betreiben kann. Das ist absolut okay. Ich finde es auch gut, wenn die Stadt dort Plätze subventioniert.

Diesen Rundumschlag, den jetzt Bea Will (SP) einstecken musste, finde ich, hat sie nicht verdient. Sie hat ein sehr gut durchdachtes strukturiertes Postulat vorgelegt. Sie hat dies plausibel begründet und ich habe gesucht, wo im Text die Forderung nach

«alles bekommen und nichts bezahlen» steht. Ich finde das nirgends im Text. Wir haben Tarife und diese sollen angewendet werden.

Mariano Fioretti (SVP)**Votum**

Ich erlaube mich noch kurz etwas dazu zu sagen, denn es ist harte Kost, wenn man hier hinten sitzt und diese Voten mitanhören darf. Ich sage bewusst nicht muss, sondern darf.

Was ich nicht verstehe. Wir haben vom Bildungsreferenten Dr. Raphaël Rohner gehört, dass genau vier Kinder, die diese Krippe in der Stadt benutzen, in der Stadt selber wohnen.

Mir ist nicht bekannt, dass man sonst irgendwie ökologisch Kinder in die Stadt karren kann, wie auch immer, um sie hier abzugeben und nachher fährt man wieder ins Quartier, weil man dort arbeitet. Wir wollen, dass die Leute in Schaffhausen wohnen und arbeiten, das haben wir mit den Voten gehört. Nicht mit dem Zug nach Zürich fahren und pendeln.

Ihr wollt eine Krippe in der Stadt, dort wo die Mehrheit der Menschen gar nicht wohnt. Sinnvoll wäre es doch, eine KITA anzudenken in einem Quartier, wo es zu wenig Plätze gibt, aber doch nicht in der Altstadt. Das ist einfach nicht logisch, wenn wir aus allen anderen Quartieren die Kinder in die Stadt bringen am Morgen um hier eine KITA zu füllen. Das ist Unsinn und mit dieser Zwängerei mit «ich will, wir wollen ...». Sie sollten sich einmal überlegen, wo es wirklich sinnvoll ist und dann haben sie auch Unterstützung von der anderen Ratsseite. Jedoch diese Zwängerei, die einfach nicht logisch ist, dem kann man nie und nimmer zustimmen. Tut mir leid.

Dr. Nathalie Zumstein (Die Mitte)**Votum**

Mariano Fioretti (SVP) hat nach sinnvollen Krippenplätzen gefragt. Für mich ist es nicht sinnvoll, die KITA im Quartier draussen zu haben, auch nicht bei den Schulen. Eltern, die ihre Kinder in die KITA geben, gehen arbeiten und der Arbeitsplatz ist meistens nicht dort, wo die Eltern wohnen. Die Eltern, die ihre Kinder in die KITA in der Altstadt geben, möchten, dass die Kinderkrippen in der Altstadt sind. Diese Eltern möchten nicht vom Emmersberg ihre Kinder in die Kinderkrippe auf dem Geissberg bringen und dann wieder zurück an den Bahnhof oder in die Altstadt, wo sie arbeiten. Die Altstadt ist das Zentrum für die Arbeit. Die Altstadt hat den Bahnhof. Wer also in der Altstadt arbeitet, möchte sein Kind in der Altstadt in die KITA schicken und wer zur Arbeit pendeln muss, möchte sein Kind auch in der Altstadt in die KITA schicken. Deswegen braucht es die KITAS in der Altstadt und nicht einmal zwingend in den Quartieren. Ich danke für die Aufmerksamkeit.

SR Dr. Raphaël Rohner

Ich habe nur eine kleine Bereinigung vorzunehmen zum Votum von Frau Kollegin Zumstein. Dass wir uns recht verstehen. Wir haben in der Stadt Schaffhausen den Grundsatz «Schule im Quartier». und die zweite Anmerkung, die ich mir ebenfalls noch zu machen erlaube. Wir haben mit den privaten Trägerschaften, diese wurden teilweise auch kritisch beleuchtet in den Voten, sehr gute Erfahrungen gemacht und wir haben auch die Absicht mit den privaten Trägerschaften künftig zusammen zu arbeiten. Danke.

Mariano Fioretti (SVP)

Geschätzte Kollegin Nathalie Zumstein (Die Mitte). Sie wollen mir aber nicht weiss machen, das glauben Sie ja selber nicht, dass Leute, die auf dem Emmersberg wohnen ihre Kinder nicht auf dem Emmersberg in die KITA geben, sondern in die Stadt bringen. So etwas können Sie hier doch nicht sagen. Wir haben diese Plätze, auch die privaten Plätze, in den Quartieren und die Leute bringen dort ihre Kinder in die KITA, wo sie auch in der Nähe wohnen. Sie gehen doch nicht in die Stadt um anschliessend wieder ins Quartier zu fahren. Das ist absurd.

Bea Will (SP)**Schlusswort**

Vielen herzlichen Dank für diesen Blumenstrauss an Voten. Ich bin sehr auf die Abstimmung gespannt. Ich kann nur sagen, dass es jede KITA braucht, alle in den Quartieren und es braucht mindestens eine dritte städtische KITA und es braucht sie in der Altstadt genauso, wie es Nathalie Zumstein (Die Mitte) gesagt hat, genau aus diesen Gründen, die sie am Schluss erwähnt hat. Sie haben Ihre Meinungen gemacht und ich freue mich jetzt sehr auf diese Abstimmung. Ich bin guten Mutes, dass wir eine dritte städtische KITA in naher Zukunft haben werden.

SCHLUSSABSTIMMUNG (ABSTIMMUNG NR. 8)

Das Postulat wird vom Grossen Stadtrat in der Schlussabstimmung mit 18 : 13 Stimmen, bei 1 Enthaltung, als **erheblich** erklärt.

Das Geschäft ist somit erledigt.

**Traktandum 6 Postulat von Daniela Furter (Grüne) vom 13. Dezember 2022:
Alternativen zur 2. Röhre Fäsenstaub prüfen**

Daniela Furter (Grüne)**Begründung**

Was das Bundesamt für Strassen, das ASTRA, bei uns bauen möchte, ist nicht das Beste für unsere Stadt. Diese Meinung teile ich mit ganz vielen anderen städtischen Bewohnerinnen und Bewohner sowie auch mit etlichen Fachleuten. Bisher wurde der Bau der 2. Röhre praktisch nur in politischen Kreisen diskutiert, in der breiten Öffentlichkeit ist das Thema noch nicht angekommen. Und das ist nicht gut, denn über die Absichten muss die Schaffhauser Bevölkerung vollständig aufgeklärt sein.

Der Bund möchte je zwei Fahrspuren von Schaffhausen Süd bis nach Herblingen und in Gegenrichtung. Durch die Reduktion des Anschlusses Schaffhausen Nord auf einen ¼-Anschluss wird sich der Verkehr in die Quartiere und auf den Altstadtring verlagern. Möchte man nun auf die Autobahn gelangen, müssen die Stadt-Schaffhauser grosse Umwege fahren, entweder zum Anschluss Mutzentäli oder in Richtung Neuhausen zum Anschluss Süd. Wäre es nicht sinnvoll, nochmals den Fokus zu öffnen? Denn die Pläne des ASTRA haben sich grundlegend geändert. Der Ausbau der A4 zwischen Herblingen und Thayngen wird vom Bund nicht mehr weiterverfolgt. Somit wäre eine Neubeurteilung zwingend notwendig. Die im 2022 gegründete IG Fäsenstaub hat zusammen mit Verkehrsplanern einen Vergleich verschiedener Varianten dargestellt. Wer die IG noch nicht kennt: Sie setzt sich für den Einbezug der betroffenen Anwohner, Verkehrsteilnehmer und Gewerbetreibenden ein. Mittlerweile sind acht Quartiervereine dabei, mehrere Organisationen, Fachpersonen sowie Betroffene. Die IG kommt zum Schluss, dass es weit bessere Varianten gibt. Es handelt sich dabei um drei Varianten, bei denen der Anschluss Nord erhalten bleibt, die klar günstiger als die halbe Milliarde Franken sind und die vor allem unsere Stadt nicht mit zusätzlichem Mehrverkehr belasten.

Klar ist allen, dass es in den nächsten 20 Jahren eine Lösung braucht. Ob der Fäsenstaubtunnel letztendlich mit einem Rettungstollen oder mit einer zweiten Röhre gebaut werden soll, müssen die Fachleute durch Einbezug aller Betroffenen und Fakten entscheiden. Jedoch muss die überrissene Version mit der Degradierung des Anschlusses SH Nord und dem Ausbau auf vier Spuren Richtung Herblingen gestoppt werden. Die ASTRA-Variante beinhaltet auch, dass die nördliche Fulachstrasse um zwei Meter versetzt wird, sprich Vorgärten, Stellplätze und ein Teilgebäude verschwinden. Dadurch drohen mehrere Enteignungen. Durch den neu geschaffenen Anschluss Mutzentäli werden die Quartierstrassen im Niklausen und im Ebnat viel stärker belastet. Der technische Bericht zeigt zudem, dass auch auf dem Altstadtring mit Mehrverkehr gerechnet werden muss. Die Kosten-Nutzen-Analyse des ASTRA verdeutlicht, dass der Ausbau volkswirtschaftlich unrentabel ist. Und nicht zuletzt würde die Stadt während der neunjährigen Bauphase unglaublich eingeschränkt und belastet, da die Installationsplätze mitten in der Stadt geplant wären und für Lärm und Mehrverkehr sorgen würden.

Herr Röthlisberger, Direktor des ASTRA, sagte an der Medienkonferenz im März 2023: *«Wir bauen für euch, für die Region»*. Doch der geplante Ausbau der 2. Röhre, der Bau der Schönenberg-Galerie und dem Anschluss Mutzentäli ist ein immenser Hosenlupf und zementiert die Stadtentwicklung über Jahrzehnte hinaus. Als Volksvertreter und Volksvertreterinnen haben wir die Pflicht, genauer hinzuschauen und uns für die optimalste Variante einzusetzen. *«Alles schon geprüft»*, hiess es von Seiten des ASTRA. Doch genaue Analysen, wieso genau die aktuellen Pläne die

richtigen sind und die anderen Varianten verworfen wurden, werden nicht preisgegeben. Das lässt aufhorchen. Wir wollen die Fakten offen auf dem Tisch. Die Stadt muss mitreden können. Auch wenn die Pläne vom Bund kommen, ist es unsere Pflicht, diese kritisch zu hinterfragen. Die Haltung, «*Hauptsache der Bund zahlt und das Projekt darf nicht gefährdet werden*», ist fahrlässig! Es gibt einfach zu viele Schwächen, dass selbst ausgewiesene Fachpersonen nahelegen Einwendungen einzureichen, um noch Verbesserungen zugestanden zu bekommen. Das Beispiel beim Installationsplatz Durachpark zeigt, wie umfassend Schaffhausen beeinträchtigt wird und dass das ASTRA auch Kompromisse anbietet, wenn die Stadt Haltung zeigt.

Es geht um unsere Zukunft, es geht um die Zukunft unserer Stadt. Die Bewohner der Stadt Schaffhausen sollen und müssen wissen, was in den nächsten 30 Jahren auf sie zukommt und müssen sich auf kritische Volksvertreter verlassen können.

Deshalb bitte ich euch, meinem Postulat zuzustimmen. Bitte setzt auch ihr euch für eine bessere Lösung ein. Wir müssen alle unsere Kräfte bündeln, von links nach rechts, dass sich der Stadtrat beim ASTRA für eine Neuurteilung einsetzt. Mit einem Ja zu meinem Postulat erhöhen wir den Druck auf den Bund. Viele Autobahnprojekte wurden dank Einwendungen überarbeitet und neu beurteilt, diese Chance muss auch Schaffhausen nutzen. Es wäre zu begrüßen, wenn auch der Kanton Schaffhausen, sprich die Regierung, sich nochmals intensiv mit den verschiedenen Varianten beschäftigt und sich zusammen mit der Stadt beim Bund für eine bessere Variante einsetzt. Was noch nicht gebaut ist, kann man ändern.

Ich bin gespannt auf die Diskussion und danke euch für eure Aufmerksamkeit.

SR Dr. Katrin Bernath

Stellungnahme des Stadtrats

1. Ausgangslage

Das Projekt für eine 2. Röhre des Fäsenstaubtunnels wird unter Federführung des Bundesamts für Strassen (ASTRA) geplant.

Das übergeordnete Ziel des Projekts ist, die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems durch den Bau einer 2. Tunnelröhre langfristig sicherzustellen. Ein weiteres übergeordnetes Ziel ist, dass der motorisierte Individualverkehr in der Kernagglomeration auf dem heutigen Niveau stabilisiert, wenn möglich sogar reduziert werden soll. Um das zu erreichen, benötigen wir eine gewisse Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr sowie zum Fuss- und Veloverkehr. Damit der notwendige Raum für diese Verkehrsmittel zur Verfügung steht, sind sowohl eine sichere und langfristig betriebsfähige Verbindung durch den Fäsenstaubtunnel wichtig, als auch die flankierenden Massnahmen auf dem städtischen Strassennetz, insbesondere auf der Achse «Bachstrasse – innere und äussere Fulachstrasse» und auf der Ebnatstrasse.

Das Nationalstrassenprojekt des Bundes soll sicherstellen, dass

- der motorisierte Verkehr in Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfall zur Entlastung des untergeordneten Strassennetzes soweit möglich über die Nationalstrasse abgewickelt werden kann,
- die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr auf dem städtischen Hauptstrassennetz verbessert werden kann,
- die Verkehrssicherheit im Tunnel und auch auf dem untergeordneten Verkehrsnetz erhöht wird,

- das Risiko von nicht geplanten Betriebsunterbrüchen mit Auswirkungen auf die Stadt reduziert wird,
- geplante Unterhaltsarbeiten auf der Nationalstrasse nur noch geringe Auswirkungen auf die Stadt haben,
- der bestehende Fäsenstaubtunnel nach der Erstellung der zweiten Tunnelröhre saniert werden kann. Eine Sanierung der ersten Tunnelröhre unter Betrieb ist nicht möglich.

Der Ausbau der Nationalstrasse hat also viele Vorteile. Es ist aber nicht von der Hand zu weisen, dass ein solches Grossprojekt auch negative Auswirkungen hat. Bund, Kanton und Stadt setzen sich dafür ein, die negativen Auswirkungen zu minimieren und die Chancen des Projekts optimal zu nutzen.

2. Zur Forderung des Postulats

Mit dem Postulat soll der Stadtrat beauftragt werden zu prüfen, ob und wie er sich beim ASTRA für die Evaluation weiterer Ausbau-Varianten zum Fäsenstaubtunnel einsetzen will. Dabei geht es um die von der IG Fäsenstaub dargelegten drei Varianten.

Dazu ist festzuhalten, dass das Projekt «Engpassbeseitigung Schaffhausen-Süd bis Herblingen» im Jahr 2017 durch den Bundesrat genehmigt wurde. Darin sind die Eckwerte des Bauprojekts festgelegt, wie die Linienführung, die Tunnelbauwerke und die Anzahl Fahrspuren. Das ASTRA beschäftigt sich deshalb im Rahmen der aktuellen Projektbearbeitung auf Stufe Ausführungsprojekt nicht mehr mit anderen Varianten.

Die Stadt und der Kanton Schaffhausen haben im Rahmen der Erarbeitung des Generellen Projekts dazu Stellung genommen und sich dafür eingesetzt, die negativen Auswirkungen möglichst gering zu halten. So wurde erreicht, dass die Schönenbergbrücke nicht wie ursprünglich geplant abgebrochen und der Anschluss SH Nord zumindest noch als $\frac{1}{4}$ -Anschluss erhalten werden soll. Weitergehende Anliegen der Stadt, wie die Prüfung einer Untertunnelung, wurden nicht aufgenommen. Der Stadtrat hat im November 2016 eine zustimmende Stellungnahme zum generellen Projekt verabschiedet. Wie bereits erwähnt, wurde das Generelle Projekt im Jahr 2017 vom Bundesrat festgesetzt.

Ausgehend von der Forderung des Postulats stellt sich die Frage, ob sich seit der Erarbeitung der Grundlagen und der erwähnten Variantenprüfung durch das ASTRA in früheren Phasen aus städtischer Sicht etwas verändert hat, das die Prüfung von Varianten notwendig machen würde.

Dazu eine Beurteilung zu den städtischen Zielen:

- Unverändert besteht das Ziel, dass die städtischen Strassen möglichst vom Durchgangsverkehr entlastet werden sollen und der Verkehr auch bei Betriebsunterbrüchen und Sanierungsarbeiten nicht durch die Stadt geleitet werden soll. Dies wird mit dem Projekt berücksichtigt.
- Ebenso unverändert sind die Ziele, dass den städtebaulichen Anliegen bei der Projekterarbeitung ein grosser Stellenwert beizumessen ist und die Auswirkungen auf die Umwelt und damit auch auf die Bevölkerung – sowohl während der Bauzeit als auch nach der Fertigstellung – möglichst geringgehalten werden sollen. Zum aktuellen Zeitpunkt der Projektbearbeitung kann der Stadtrat noch nicht beurteilen, wie weit diese Ziele mit dem Ausführungsprojekt berücksichtigt werden. Erste

bisher vorliegende Informationen weisen darauf hin, dass der aktuelle Projektstand diesen Zielen noch nicht genügt.

Aus übergeordneter Sicht hat sich die folgende Rahmenbedingung verändert: Während in früheren Planungen des Bundes noch davon ausgegangen wurde, dass die Verbindung bis Thayngen vierspurig ausgebaut werden soll, ist der Abschnitt Herblingen – Thayngen nicht mehr Bestandteil der aktuell vom Bundesrat verabschiedeten Langfristplanung. In der im Februar 2023 verabschiedeten Botschaft zum Ausbau der Nationalstrasseninfrastruktur hält der Bundesrat fest, dass das Projekt zurückgestellt wurde, da keine verkehrlichen Probleme auf dem Streckenabschnitt bestehen und auch keine Ortsdurchfahrten betroffen sind. Der Nutzen des Vorhabens rechtfertigt die relativ hohen Investitionskosten nicht. Der Bund wird das Vorhaben deshalb nicht weiterverfolgen. Optimierungen an der bestehenden Strasse erfolgen im Rahmen der Erhaltungsplanung

Angesichts dieser Entwicklungen und des sehr starken Bedürfnisses der Schaffhauser Bevölkerung, mehr Informationen zum Projekt zu erhalten, erachtet es der Stadtrat als sinnvoll, das Ergebnis von Variantenprüfungen darzulegen. Dies liegt in der Zuständigkeit des ASTRA.

Der Stadtrat wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass das ASTRA auch die städtischen Interessen umfassend berücksichtigt, die Informationen zum Projekt öffentlich zugänglich macht und dabei auch die Ergebnisse der bereits erfolgten Variantenprüfungen darlegt.

Gestützt auf diese Erläuterungen beantragt der Stadtrat die Umwandlung des Postulats in eine Interpellation.

Christian Ranft (SP)

SP/JUSO-Fraktionserklärung

Ich freue mich, Ihnen die Fraktionshaltung der SP/JUSO zum Postulat «Alternativen zur 2. Röhre Fäsenstaub prüfen» von Daniela Furter (Grüne) zu überbringen.

Die SP der Stadt Schaffhausen ist allgemein alles andere als begeistert über den Ausbau von Kapazitäten im Strassenbau.

Der geplante 2. Fäsenstaubtunnel ist ein solcher Kapazitätsausbau und wird zwangsläufig immer mehr Verkehr generieren, auch im Stadtgebiet von Schaffhausen. Die bereits vorhandenen Kapazitätsprobleme zu Spitzenzeiten auf der Stadttangente sind hausgemacht, weil die Mehrheit des Verkehrs lokalen und regionalen Ursprung hat.

Ein neuer Strassentunnel ist in diesem Zusammenhang die falsche Antwort, weil er das Grundproblem nicht löst, sondern nur gegen die Symptome gerichtet ist. Für die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt und der Region Schaffhausen ist das Automobil zu oft das Verkehrsmittel der Wahl. Über diesen Umstand können auch flankierende Massnahmen nicht hinwegtäuschen. Bereits heute notwendige und realisierbare Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr werden durch die Planung für den Bau des Fäsenstaubtunnels um Jahre oder gar Jahrzehnte verzögert, allein, weil sie als flankierende Massnahmen deklariert werden. Wie das Beispiel des Galgenbuckeltunnels zeigt, werden diese flankierenden Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr auf lokaler und regionaler Ebene zu spät, nicht richtig oder überhaupt nicht umgesetzt, während sich der Engpass auf der Strassenverbindung einfach an

eine andere Stelle verschiebt. Dies ist auch beim 2. Fäsenstaubtunnel zu befürchten.

Vor allem die Reduzierung des Anschluss SH Nord inklusive der Erhöhung der Schönenberg-Galerie und die daraus resultierende Mehrbelastung für die Quartiere, ist für uns nicht akzeptabel und verlangt eine Neubeurteilung des Projekts, unter Berücksichtigung der Anliegen der Quartierbevölkerung und dem grösstmöglichen Schutz der Umwelt.

Die IG Fäsenstaub zeigt alternative Varianten auf, welche unserer Meinung nach prüfenswert sind und deshalb unterstützt die SP/JUSO-Fraktion geschlossen das Postulat von Daniela Furter (Grüne). Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Markus Leu (SVP)

SVP/EDU-Fraktionserklärung

Es freut mich, Ihnen die Fraktionsmeinung der SVP/EDU-Fraktion näher zu bringen.

Wir hatten an der letzten Fraktionssitzung dieses Postulat ausgiebig und gründlich beraten. Vorgängig waren noch zwei Vertreter der IG Fäsenstaub bei uns in der Fraktion, um uns ihre Ansichten und Meinungen zum Ausbau der A4 darzulegen. Weiter hatte ich vorgängig ein ausgiebiges und sehr interessantes Fachgespräch mit unserem Kantonsingenieur, Herr Dino Giuliani, zu diesem Ausbau.

Die sachlichen und mit Verkehrssimulationen hinterlegten Ausführungen des Kantonsingenieurs haben uns überzeugt. Natürlich gibt es ein paar wenige Strassenabschnitte auf denen es leider zu einer Verkehrszunahme kommt. Das lässt sich leider nicht verhindern. Dafür gibt es aber Strassenabschnitte, die von einer Verkehrsabnahme profitieren werden. Was jedoch überwiegt, ist, dass das vorgesehene Nationalstrassenprojekt inklusive Anschlussanpassungen eine positive Auswirkung auf das ganze städtische Strassennetz hat. Das ASTRA rechnet mit Minderverkehr zwischen 4'000 bis 6'000 Fahrzeuge pro Tag. Und das ist das, was für uns zählt.

Hingegen die Ausführungen der Vertreter der IG Fäsenstaub haben uns nicht überzeugen können. Sie haben bei der Präsentation mit Planungen aus dem Jahre 1970 begonnen, also mit Schnee von gestern. Weiter sind wir erstaunt, dass die IG in lediglich sechs Monaten einen anscheinend besseren Vorschlag beziehungsweise mehrere Vorschläge, als das ASTRA in jahrelangen fundierten Planungen, ausgearbeitet hat. Leider basieren diese Vorschläge lediglich auf Aussagen und Mutmassungen. Aus unserer Sicht ist das nicht seriös und wird als reine Verhinderungspolitik verstanden.

Das ASTRA hingegen hat über Jahre verschiedene Varianten geprüft, welche durch Verkehrssimulationen hinterlegt sind.

Unsere Fraktion steht voll und ganz hinter dem Ausbau der A4, mit der vom ASTRA geplanten und vorgeschlagenen Variante. Wir sind froh und dankbar, dass das ASTRA, sprich der Bund bereit ist, bei uns eine halbe Milliarde Franken zu investieren und mit dieser Investition ein sich in naher Zukunft anbahnender Verkehrskollaps verhindern will.

Aus all diesen Gründen wird unsere Fraktion geschlossen dieses Postulat nicht unterstützen, sprich nicht überweisen. Aus unserer Sicht bringt dieses Postulat rein

sauber nichts, ausser einer unnötigen Arbeitstherapie für unseren Stadtrat. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Till Hardmeier (FDP)**FDP-Fraktionserklärung**

Wir finden den Ausbau für die Verkehrsinfrastruktur gut für unsere Region. Wir haben uns letzten Dienstag die Argumente der IG Fäsenstaub in der Fraktionssitzung mit der SVP/EDU zusammen aus erster Hand angehört. Ich kann sagen, dass das sehr unausgegoren und wenig durchdacht gewirkt hat, obwohl immerhin einer der Baumeister der heutigen ersten Röhre dabei war. Sie provozieren neue und grössere Nadelöhre und Staus. Wir sehen deshalb keinen Bedarf, diese Varianten zu prüfen und lehnen das Postulat ab.

Dr. Nathalie Zumstein (Die Mitte)**glp/Grüne/Die Mitte/EVP-Fraktionserklärung**

Die glp/Grüne/Die Mitte/EVP-Fraktion unterstützt das Postulat von Daniela Furter (Grüne): «Alternativen zur 2. Röhre Fäsenstaub prüfen».

Bis vor kurzem war das Projekt Fäsenstaubtunnel für die Bevölkerung nur mehr eine Idee. Die Bevölkerung kannte die Pläne nicht, hatte keine Ahnung, was da für ein Riesenprojekt auf die Stadt zukommen soll. Erst mit der Antwort auf die Kleine Anfrage von Stefan Bruderer (SP) erfuhr man, dass nicht nur ein Tunnel, sondern auch eine Galerie Schönenberg sowie die Aufhebung der Einfahrt SH Nord und ein neuer Autobahnknotenpunkt Mutzentäli geplant sind.

Wir sind erstaunt, dass die Planung eines solch folgenschweren Projekts ohne Information, geschweige denn Einbezug der Bevölkerung, ablief. Informationen dazu waren nicht einmal auf Nachfrage erhältlich, nein, die IG Fäsenstaub musste nach Bern reisen, um die Pläne des ASTRA einsehen zu können.

Und nun, da sich in der Bevölkerung Widerstand regt, heisst es, der Stadtrat könne das Postulat nicht entgegennehmen, weil das Projekt bereits abgeschlossen sei, Varianten seien nicht möglich, nur das ganze Projekt stehe zur Diskussion, basta!

Dagegen wollen wir uns mit diesem Postulat wehren, denn es gibt durchaus sinnvolle, bescheidenere Varianten und die müssen geprüft werden. Übrigens unterstützt auch die kantonale GLP eine erneute Prüfung von Alternativen. Dies ist mir soeben mitgeteilt worden.

Unsere Fraktion ist grundsätzlich nicht gegen den Fäsenstaubtunnel. Der scheint uns tatsächlich zur Entlastung der Altstadt sowie aus Sicherheitsgründen erwünscht.

Aber die Galerie Schönenberg mit der einhergehenden Aufhebung des Anschluss SH Nord und die Umgestaltung der Einfahrt Mutzentäli erachten wir, besonders in Anbetracht der negativen Auswirkungen auf die Quartiere, als unsinnig, übertrieben und teuer. Der Tunnel ist ein Flaschenhals, aber vor und nach dem Tunnel teilen sich die Verkehrsströme bereits wieder und ein Ausbau auf vier Spuren Richtung Herblingen erachten wir nicht als dringend.

Wie die Erfahrung anderer Städte (z.B. Biel) zeigt, kann das ASTRA unter dem Druck des Volkswillens durchaus flexibel sein.

Unsere Fraktion wird das Postulat einstimmig unterstützen, damit der Stadtrat, so quasi mit dem Volkswillen in der Tasche, neu mit dem ASTRA verhandeln kann. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Hermann Schlatter (SVP)**Votum**

Im Moment führen wir aus meiner Sicht eine gefährliche Diskussion. Wissen Sie, was der Stand von diesem Projekt ist? Jetzt vor der nationalrätlichen Sommersession wird in der Kommission darüber beraten, ob dieses Projekt und das Geld vom Nationalrat bewilligt werden soll oder nicht. In der Sommersession berät der Nationalrat über dieses Projekt. Wir sind zu spät. Sie wissen ganz genau, dass es zig Regionen in der Schweiz gibt, die um Geld buhlen für den Ausbau von ihren Anliegen. Wenn wir jetzt ein Signal absetzen, dass wir mit diesen Varianten nicht einverstanden sind, ist das gefährlich. Ich glaube die Stadträtin hat gesagt, dass sie versuchen werden Verbesserungen einzubringen, aber sie können dieses Projekt nicht neu aufgleisen. Wenn sie das machen, dann bauen wir nicht in 2030. Ich glaube, es muss schon nochmals gesagt werden, was passiert, wenn wir in 20 Jahren diesen Tunnel nicht haben. Dann wird der jetzige Fäsenstaubtunnel saniert und dann fährt der ganze Verkehr durch die Stadt Schaffhausen. Ist Ihnen das bewusst? Wochenlang haben wir dann den ganzen internationalen Verkehr durch die Stadt Schaffhausen.

Sind Sie bitte real hier unterwegs. Sie können nicht als Grosser Stadtrat in Schaffhausen ein nationales Projekt jetzt im letzten Drücker kehren und sagen, dass etwas völlig anderes gewünscht ist. Da sind Sie irgendwie im falschen Film. Das Projekt steht und ich weiss nicht ob IG Fäsenstaub einfach nach Bern gehen kann und sagen kann, wir wollen jetzt die Unterlagen prüfen. Wir haben einen Stadtrat, einen Kantonsrat und eine Regierung im Kanton, den Kantonsingenieur, die dafür verantwortlich sind.

Es wurden viele Simulationen durchgeführt und damit wurde aufgezeigt, was es bedeutet, wenn irgendwo ein Flaschenhals besteht oder, wenn Kreisel verlegt werden. Das wurde alles ausgewertet. Heute ist der Lead beim Bund, bei der Stadt Schaffhausen schon gar nicht und auch nicht beim Kanton.

Lukas Ottiger (GLP)**Votum**

Lieber Hermann, allenfalls magst du Recht haben, dass wir das sicher nicht kehren können und das wollen wir auch nicht. Aber ich denke, wir können hier ein Signal setzen, dass es der Bevölkerung von Schaffhausen nicht egal ist, was passiert. Darum geht es doch schlussendlich.

Es gibt noch viele Details, die zu klären sind und da macht es doch Sinn, wenn der Stadtrat den Rückenwind vom Parlament hat und man sagen kann, den Schaffhauserinnen und Schaffhausern ist es nicht egal, wir wollen die Details besprochen haben. Zum Beispiel die Enteignungen.

Iren Eichenberger (Grüne)**Votum**

Um den Satz zu beenden, den Lukas Ottiger (GLP) nicht sagen durfte. Die Stadt bzw. SR Dr. Katrin Bernath hat gesagt, sie würde den Vorstoss in eine Interpellation umwandeln. Das ist eine appellative Frage, aber ich verstehe nicht, warum der Stadtrat

jetzt nicht mit voller Kraft die Stimme des Parlaments hinter sich will und sagt, dass man diesen Vorstoss überweisen solle. Ich glaube, Sie haben überlesen beziehungsweise überhört, dass dies ein sehr konstruktiver Vorschlag ist und zwar eine Antwort auf eine Problemstellung, die leider das ASTRA grundfalsch aufgezo-gen hat. Ich kenne nichts Verkehrteres, als ein Projekt klammheimlich aufzuziehen und alles fertig zu beschliessen und erst dann zuletzt den Betroffenen, die wirklich auch gewisse Nachteile in Kauf nehmen müssen, zu sagen, das ist jetzt unsere tolle Lösung und ihr habt euch gefälligst darüber zu freuen. Das geht so nicht ist.

Die IG Fäsenstaub versuchte mit dem ASTRA Kontakt aufzunehmen, das habe ich so in den Schaffhauser Nachrichten gelesen. Dann haben sie von Herrn Räss von der ASTRA eine gesalzene Antwort erhalten. Wie könnte es anders sein von Herrn Räss! Eigentlich müsste das ASTRA doch sagen, dass eine solche Kooperation super sei, dass hier Menschen sind, die dieses Projekt verbessern wollen. Verbesserung heisst nämlich, wir wollen mehr Sicherheit, die braucht es im Fäsenstaub-Tunnel, das glaube und darum braucht es wahrscheinlich eine zweite Röhre. Ich sage das nicht gerne, aber es ist so. Über das wie, da sollen sich diese doch etwas belehren lassen.

SR Dr. Katrin Bernath

Die grosse Herausforderung, die wir hier haben ist, dass es ein Projekt ist, das nach dem Nationalstrassengesetz geplant wird. Das heisst, der Bund plant und wir als Stadt können uns über Einsprachen das nächste Mal offiziell dazu melden. Wir haben verschiedene Rückmeldungen gegeben. Es gab ein Signal an der Medienkonferenz, dass wir verschiedene Themen gemeinsam aufnehmen können, aber ich habe vorhin auch gesagt, die bisher vorliegenden Informationen weisen darauf hin, dass der aktuelle Projektstand den Zielen bezüglich einer stadtverträglichen Gestaltung nach bisheriger Einschätzung von uns noch nicht stimmig ist. Das heisst, das ASTRA soll jetzt aufzeigen, welche Varianten sie geprüft haben.

Es ist auch für uns schwierig. Unsere städtischen Stellen werden zwar einbezogen, aber das ist immer sehr punktuell. Wir können momentan auch nicht in einer Gesamtsicht sagen, was ist gut und was nicht. Wir haben einzelne Punkte zurückgemeldet und von dem her ist es auch unser Anliegen und auch unsere Aufgaben, dass wir uns für die Interessen der Stadt einsetzen.

Die Herausforderung ist, wie ein solcher Prozess läuft. Jetzt stellt sich die Frage, welche Varianten wurden denn schon geprüft und die sollen zuerst einmal aufgezeigt werden. Das Postulat enthält halt ganz konkrete Varianten und deshalb hat der Stadtrat gesagt, dass es darum geht, dass die Ergebnisse der bereits erfolgten Variantenprüfung dargelegt werden soll.

Daniela Furter (Grüne)

Ich danke euch allen für eure Beiträge.

Schlusswort

Zuerst zum Votum von Markus Leu (SVP). Ja, es gibt Verkehrssimulationen, das sind aber Annahmen und man weiss nicht ob es dann wirklich so kommt. Man sieht das beim Galgenbucktunnel, beim Enge Kreisel. Die Probleme, die wir jetzt dort mit dem Stau haben, waren nicht vorgesehen. Man kann nicht wissen, was wirklich in 30 Jahren ist und wie es aussieht. Ich vertraue der IG Fäsenstaub; es hat dort mehrere Verkehrsplaner und diese planen täglich den Verkehr, machen nichts Anderes. Ich bin

überzeugt, dass sie Recht behalten und dass wir uns in 30 oder 40 Jahren an den Kopf langen, wenn das Projekt so kommt, wie es von der ASTRA geplant wird.

Dann zu Hermann Schlatter (SVP). Es ist so, dass der Verkehr vor allem hausgemacht ist. Wir haben über zwei Drittel des Verkehrs im Tunnel der von der Stadt her kommt. Nur wenig Verkehr kommt von weiter her, zum Beispiel von Deutschland etc.

Auch andere Stadtparlamente haben ihren Stadtrat mit einem überwiesenen Postulat aufgefordert, Stellung zu beziehen. Nicht so neutral, wie es im vorliegenden Postulat formuliert ist, sondern sie haben aufgefordert sich ablehnend zu den Plänen des Bundes zu äussern. St. Gallen und Bern hat ein solches Postulat überwiesen und der Stadtrat muss sich nun negativ zum Projekt äussern. Wir haben es doch sehr offen formuliert und sind der Ansicht, dass das prüfenswert ist.

Zum Schluss: Ich bitte euch wirklich, euch für die Stadtbevölkerung einzusetzen. Auch, wenn das Postulat von einer «verhassten» grünen Volksvertreterin kommt, ist es die Pflicht aller, die Interessen der Bevölkerung zu vertreten und nicht zu schauen, von welcher Seite ein Vorstoss kommt. Bitte springt über euren Schatten, meine nächsten Postulate dürft ihr dann wieder ablehnen. Ich zähle auf euch und auf einen grossen Ja-Anteil. Das wäre ein starkes Signal nach Bern. Danke.

SCHLUSSABSTIMMUNG (ABSTIMMUNG NR. 9)

Das Postulat wird vom Grossen Stadtrat in der Schlussabstimmung mit 17 : 13 Stimmen, bei 1 Enthaltung, als **erheblich** erklärt.

Das Geschäft ist somit erledigt.

Traktandum 7 **Interpellation von Stefan Bruderer (SP) vom
31. Oktober 2022:
Kann der zweite Fäsenstaubtunnel überhaupt quartier-
verträglich gebaut werden?**

Stefan Bruderer (SP)

Begründung

Sehr erfreulich, dass wir dieses Postulat jetzt für erheblich erklärt haben. Enttäuscht bin ich von den bürgerlichen Votanten. Sie sind mir mehr als eine verlängerte Stimme des ASTRA vorgekommen, als Volksvertreter von Schaffhausen. Sie dürfen sicher Ihre Meinung haben, aber ich habe auch meine Meinung dazu.

Ich möchte über die Quartiere reden, denn darum geht es. Es heisst ja Engpassbeseitigung, aber dieses Projekt hat auch eine städtebauliche Dimension und eine Dimension über Lebensqualität. Wir haben nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht, dafür sind wir gewählt, für die Leute in den Quartieren das zu diskutieren. Deshalb meine Interpellation, gerade auch was Lärm, Emissionen und mehr Verkehr betrifft zum Beispiel das Niklausen- oder Geissbergquartier oder auch das Fulachtal als Ganzes.

Ich möchte daran erinnern, das wurde hier noch gar nicht erwähnt, aber 2015 gab es eine Ausstellung zur Zukunft im Fulachtal «Schaffhausen weiterdenken» und ich möchte da gerne zitieren: «*Die Rahmenbedingungen im Tal haben sich in den letzten 50 Jahren komplett verändert. Unsere Aufgabe ist es nun, eine städteplanerische Perspektive zu geben.*» Das sagte damals in den Schaffhauser Nachrichten 22.09.2015 der damalige Stadtplaner Jens Andersen.

Mich würde schon interessieren, jetzt auch am Beispiel des Fulachtals, was ist denn die Perspektive? Ist es wirklich diese Erhöhung der Galerie, was den direktbetroffenen Anwohnern noch mehr Lebensqualität wegnimmt. Ist es die Perspektive mehr Lärm, mehr Emissionen oder hat der Stadt auch für dieses oder andere Quartiere noch andere Perspektiven als nur diese des ASTRA im Sinne der sogenannten Engpassbeseitigung.

Deshalb habe ich diesen Katalog von Fragen gestellt, so, dass wir auch konkret darüber sprechen können. Die Erfahrung zeigt einfach, dass diese ganzen Versprechungen von weniger Verkehr (Beispiel Galgenbucktunnel wurde erwähnt mit den Problemen) und die Anschlussprobleme, die man hat.

Als ich Anfang der 90er Jahre nach Schaffhausen gezogen bin, war die erste Röhre im Bau und damals hat man in Schaffhausen gesagt, es sei ja unverantwortlich an der Bachstrasse so viele Autos an einem Schulhaus vorbeifahren zu lassen. Das gehe ja gar nicht und deshalb braucht es diese Tunnelröhre. Ich weiss nicht, wie viele Jahre es gedauert hat und dann war der Verkehr an der Bachstrasse wieder gleich gross aufgrund der Verkehrszunahme. Das, was wir heute machen, wäre immer noch unverantwortlich. Wir sehen, ich traue diesen Argumenten einfach nicht mehr.

Wir brauchen generell neue Perspektiven und immer diese Symptombekämpfung bringt einfach nichts und die Quartiere müssen nachher mit den Auswirkungen leben. Diese sollen wirklich rechtzeitig informiert werden und deshalb habe ich diese konkreten Fragen gestellt und bin jetzt sehr auf die detaillierten Antworten des Stadtrats gespannt. Vielen Dank.

SR Dr. Katrin Bernath**Stellungnahme des Stadtrats**

Angehts der Uhrzeit verzichte ich auf die einleitenden Ausführungen und die Ziele des Projekts habe ich soeben in der Stellungnahme zum Postulat von Daniela Furter (Grüne) erläutert und ich gehe gleich auf die einzelnen Fragen ein.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Wie begegnet der Stadtrat konkret den Befürchtungen der (oben erwähnten) betroffenen Quartiere, dass die zweite Fäsenstaubröhre zu Mehrverkehr und damit nicht zu mehr, sondern zu weniger Lebensqualität für die dort wohnenden Menschen führen wird?

Der Ausbau der Nationalstrasse hat zum Ziel, die Kapazität auf der Nord-Süd Hauptachse durch die Agglomeration Schaffhausen langfristig sicherzustellen. Der Verkehr soll auf die Nationalstrasse gelenkt und das städtische Hauptstrassennetz damit entlastet werden.

Für die Erschliessung der Quartiere ist der neu geplante Anschluss «Mutzentäli» wichtig. Zudem bleibt die Ausfahrt «Schaffhausen Nord» aus Richtung Süden bestehen.

Die Auswirkungen auf das städtische Strassennetz wurden mit einem Verkehrsmodell geprüft. Klar ist es nur ein Modell, aber diese Modelle sind sehr gut validiert und das Modell zeigt, dass es einzelne Umlagerungen geben wird, der in den Quartieren generierte Lokalverkehr aber insgesamt nicht zunimmt.

Im Niklausen- und Grubenquartier wird es leichte Verkehrsumlagerungen geben. Auf der Stimmerstrasse und der Rheinhardstrasse ist mit einem Mehrverkehr von rund 30 % bzw. 1'300 bis 1'500 Fahrzeugen pro Werktag zu rechnen. Die prognostizierten Verlagerungen haben jedoch deutlich geringere Auswirkungen als der gemäss Verkehrsmodellen absehbare Mehrverkehr durch die Bevölkerungszunahme und neue Arbeitsplätze basierend auf dem Richtplan Siedlung der Stadt Schaffhausen.

Die Industrie und das Gewerbe im kantonalen und städtischen Entwicklungsgebiet «Herblingental» bis Ebnet werden besser an die Nationalstrasse angebunden.

Damit die Vorteile des Projekts genutzt und Nachteile vermieden werden können, ist die Umsetzung der flankierenden Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz für die Stadtbevölkerung zentral. Diese Massnahmen sind zwingender Bestandteil des Nationalstrassenprojekts. Da es um Strassen mit wichtiger Bedeutung für die verschiedenen Verkehrsträger geht, sollen einzelne Abschnitte soweit möglich bereits vor der Umsetzung des Nationalstrassenprojekts realisiert und damit negative Auswirkungen wie Lärmemissionen reduziert werden.

2. Wie behindert das Projekt allenfalls von der Stadt als wichtig definierte Entwicklungsgebiete, z.B. im Bereich Güterbahnhof oder in der Sonderzone «Ebnet West», wo neuer Wohnraum entstehen soll?

Im Richtplan Siedlung der Stadt Schaffhausen sind elf Transformationsgebiete ausgewiesen. In diesen Gebieten bestehen grosse Entwicklungspotenziale. Dabei

sind insbesondere die altstadtnahen Gebiete Mühlener, Breite, Mühlental, Güterbahnhof, «Ebnat West» und «Rheinufer Ost» von grosser Bedeutung für die Stadtentwicklung. Das Projekt Engpassbeseitigung N4 tangiert nur in einzelnen Transformationsgebieten wenige Flächen.

Das Gebiet Mühlener ist im Bereich des Südportals und der sich hier verzweigenden neuen doppelten Spurführung westlich der bestehenden Nationalstrasse betroffen. Zusätzlich ist am Rande der neuen Spurführung an der Mühlenerstrasse eine neue Technikzentrale vorgesehen.

Das Mühlental wird während der Bauphase durch die geplanten Installationsflächen sowie die vorgesehenen Tagbauarbeiten temporär beeinträchtigt. Aufgrund des geplanten Baustarts Anfang der 2030er Jahre und der sich über circa acht Jahre hinziehenden Bauphase sind diese Flächen für eine Stadtentwicklung gemäss der aktuellen Planung des ASTRA länger nicht verfügbar. Der Stadtrat setzt sich dafür ein, hier zusammen mit dem ASTRA bessere Lösungen zu finden.

Das Gebiet «Ebnat West» profitiert von der prognostizierten Verkehrsreduktion auf der Ebnatstrasse im Abschnitt Schönenbergbrücke bis Kreisel Ebnat.

Im Herblingertal beanspruchen sowohl der neue Anschluss «Mutzentäli» als auch eine Installationsfläche grössere Flächen. Da im Herblingertal das Transformationsgebiet und dessen räumlichen Potenziale im Bereich des Bahnhofes ausgemacht wurden, sind die noch nicht abschliessend bestimmten Flächenbeanspruchungen weniger einschneidend für die Stadtentwicklung.

Die Transformationsgebiete Breite, Güterbahnhof, «Ebnat West» und das «Rheinufer Ost» sind hingegen durch das Projekt Engpassbeseitigung nicht direkt betroffen.

3. Ein wichtiges Argument der Befürworter der zweiten Tunnelröhre sind die flankierenden Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz. Dazu stellen sich folgende Fragen:

a) Welche dieser flankierenden Massnahmen sieht der Stadtrat als vordringlich an und wird sich deshalb explizit dafür einsetzen?

Die Gesamtheit der flankierenden Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz bezweckt eine möglichst optimale Abstimmung der Nationalstrasse mit dem untergeordneten Strassennetz und eine Verlagerung des Verkehrs auf die Nationalstrasse.

Die flankierenden Massnahmen setzen auf den städtischen Parallelachsen Bachstrasse, Fulacherbürgli, innere und äussere Fulachstrasse sowie der Ebnatstrasse an.

Die Bachstrasse, das Fulacherbürgli und die Fulachstrasse sollen gestalterisch und für das Lokalklima aufgewertet werden und vor allem für den Fuss- und Veloverkehr sicherer und attraktiver werden. Damit die angestrebte Wirkung erreicht wird, soll auf dem ganzen Strassenzug Tempo 30 signalisiert werden.

Auf der westlichen Ebnatstrasse von der Fulachstrasse bis zum Kreisel «Ebnat» soll ebenfalls Tempo 30 signalisiert werden, sodass der Verkehr vom Niklausen- und

Grubenquartier auf den neuen Anschluss «Mutzentäli» geleitet wird. Auf der östlichen Ebnatstrasse zwischen dem Kreisel «Ebnat» und dem neuen Anschluss «Mutzentäli» sowie dem Anschluss und dem «Falkeneggkreisel» soll Tempo 50 bleiben. Der Verkehr wird so zum neuen Anschluss geleitet.

Sämtliche flankierende Massnahmen sind Bestandteil des Nationalstrassenprojekts. Im Sinne einer optimierten Verkehrslenkung und Strassenraumaufwertung liegen sie im übergeordneten öffentlichen Interesse von Stadt und Kanton. Die Finanzierung erfolgt gemeinsam durch Bund, Kanton und Stadt. Der Stadtrat setzt sich explizit für die Realisierung der flankierenden Massnahmen ein.

b) Hat der Stadtrat die Absicht bestimmte solcher Massnahmen bereits vor dem Bau des Fäsenstaubtunnel in Eigenregie umzusetzen, z.B. eine Temporeduktion auf der Bachstrasse oder um die Quartiere vom Mehrverkehr während der Bauzeit zu entlasten?

Es ist vorgesehen, einzelne Elemente der flankierenden Massnahmen – nach Möglichkeit – zeitlich vorzuziehen, so zum Beispiel die Aufwertung der Bachstrasse als Massnahme des Agglomerationsprogramms 2. Generation sowie Teile der Ebnatstrasse.

Konkretere Aussagen können wir machen, wenn die Planungen weiter vorangeschritten sind und wir werden dazu auch informieren. Im Rahmen der öffentlichen Auflage des ASTRA werden wir auch diese flankierenden Massnahmen zur Diskussion stellen.

c) Wie stellt der Stadtrat sicher, dass diese flankierenden Massnahmen auch umgesetzt werden?

Die Umsetzung aller flankierender Massnahmen sind zwingender Bestandteil des Nationalstrassenprojekts. Der Bund beteiligt sich deshalb auch an den Kosten der flankierenden Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz.

Die verfassungsrechtlichen Kompetenzen und demokratischen Prozesse sind jedoch einzuhalten. Lehnt die zuständige Instanz einen Kreditantrag ab, können die Teilmassnahmen nicht realisiert werden.

d) Wird sich der Stadtrat dafür einsetzen, beim Bund und Kanton möglichst viel Geld für solche flankierenden Massnahmen zu fordern?

Die Umsetzung und Finanzierung der flankierenden Massnahmen wird in einer Vereinbarung zwischen Bund, Kanton und Stadt geregelt. Die Federführung für die Projekte liegt bei der Stadt.

Der Bund beteiligt sich an den Kosten der flankierenden Massnahmen. Selbstverständlich wird sich der Stadtrat zusammen mit dem Kanton dafür einsetzen, dass der Bundesanteil möglichst hoch ausfallen wird.

Von den flankierenden Massnahmen sind vorwiegend Kantonsstrassen betroffen.

Gemäss kantonalem Strassengesetz werden die verbleibenden Kosten für den Ausbau von städtischen Kantonsstrassen zwischen Kanton und Stadt hälftig geteilt.

e) Welche weiteren Massnahmen erachtet der Stadtrat als sinnvoll, um die Siedlungsverträglichkeit des Bauprojekts zu verbessern?

Der Stadtrat setzt sich dafür ein, dass Massnahmen getroffen werden, die das Nationalstrassenprojekt und die flankierenden Massnahmen auf dem untergeordneten Stadtnetz möglichst siedlungsverträglich machen.

Mit der direkten Lenkung des Verkehrs auf die Nationalstrasse wird das untergeordnete Verkehrsnetz entlastet. Mit dieser Entlastung geht zum Teil ein Gewinn an Strassenraum einher, der für den Fuss- und Veloverkehr genutzt werden kann. Dies gilt für das Fulacherbürgli, die innere Fulachstrasse und die Schönenbergbrücke.

Der Spurrückbau auf der Schönenbergbrücke soll dazu genutzt werden, einen interessanten Ort mit gewisser Aufenthaltsqualität zu schaffen. Zudem ist ein Zugang vom Transformationsgebiet «Güterbahnhof» auf die Schönenbergbrücke und die Weiterführung von Fuss- und Velowegen bis zur Hochstrasse zu gewährleisten. Über die Schönenbergbrücke können somit die beiden Seiten des breiten Bahntrasses, d.h. die Quartiere Hochstrasse und Gruben, über einen städtischen Aufenthaltsort miteinander verbunden werden.

Zudem werden diese Verbindungen durch das Anlegen von Alleen und Bäumen aufgewertet, was dem Stadtklima sowie der Stadtgestaltung dient. Die gezielten Temporeduktionen tragen auch zur Reduktion der Lärmbelastung bei.

Mit flankierenden Massnahmen und Veloverbindungen im Bereich des neuen Anschlusses Mutzentäli wird auch dem im Gesamtverkehrskonzept postulierten sicheren und lückenlosen Velonetz Rechnung getragen.

Nebst der Verkehrsführung und -lenkung ist für die Stadt- und Siedlungsverträglichkeit wichtig, dass die konkreten baulichen Eingriffe gut in das Stadtbild integriert werden. Diesbezüglich sind insbesondere das Süd- und Nordportal des Fäsenstautunnels, die massiven Lärmschutzwände entlang der Krebsbach- und der äusseren Fulachstrasse sowie der neue Anschluss «Mutzentäli» zu nennen. Die baulichen Eingriffe an der Nationalstrasse werden das Bild der Stadt Schaffhausen wesentlich mitprägen.

Die Gestaltung der baulichen Eingriffe – wie das Süd- und Nordportal, Lärmschutzwände, Technikzentralen, Unter- und Überführungen beim Anschluss «Mutzentäli» – ist gestützt auf die bisher vorliegenden Unterlagen und eine Beurteilung durch die Stadtbildkommission noch ungenügend. Die zurzeit vorliegenden Planunterlagen zur Engpassbeseitigung N4 lassen weder eine besonders gute Gestaltung noch einen Gestaltungswillen erkennen, auch kann die Stadtverträglichkeit noch nicht abschliessend beurteilt werden.

Der Stadtrat hat gegenüber dem ASTRA festgehalten, dass die Kunstbauten insbesondere beim Nordportal gestalterisch optimiert und auch Möglichkeiten für weitere Baumpflanzungen geprüft werden sollen.

Die rund zweigeschossigen Lärmschutzwände werden die Krebsbach- und die

äussere Fulachstrasse mit den angrenzenden Liegenschaften stark beeinträchtigen. Die Ausgestaltung dieser beiden Strassenräume ist noch im Detail aufzuzeigen. Der neue Anschluss «Mutzentäli» weist enorme Terrainveränderungen und eine äusserst umständliche Verkehrsführung auf. Sowohl die Zweckmässigkeit als auch die Verhältnismässigkeit werden hier in Frage gestellt und Varianten sollen geprüft werden.

Der Stadtrat hat diese Anliegen gegenüber dem ASTRA festgehalten.

4. Ist die befürwortende Haltung des Kantons zum Ausbau der J15 mit der Stadt abgestimmt? Wird sich der Stadtrat bei der Kantonsregierung gegen diesen Ausbau einsetzen, damit Schaffhausen nicht Teil einer durchgängig doppelspurigen Nord-Süd-Transitachse mit entsprechendem Mehrverkehr wird?

Mit einem Ausbau der heute als A4 bezeichneten Strecke zwischen Herblingen und Thayngen auf vier Spuren ist in den kommenden 30 Jahren nicht zu rechnen. Die Erreichbarkeit der Region Schaffhausen über das übergeordnete Strassennetz ist heute als sehr gut zu beurteilen, weshalb für den Stadtrat keinen Bedarf für einen Ausbau des Streckenabschnitts Schaffhausen – Thayngen besteht.

In der im Februar 2023 verabschiedeten Botschaft zum Ausbau der Nationalstrasseninfrastruktur hält der Bundesrat fest, dass das Projekt zurückgestellt wurde. Der Nutzen des Vorhabens rechtfertigt die relativ hohen Investitionskosten nicht.

5. Teilt der Stadtrat die Haltung der Berner Stadtregierung, dass der Kapazitätsausbau bei Autobahnen und -strassen nicht mit den Klimazielen des Bundes vereinbar ist?

Ein funktionierendes Strassennetz mit einem sicheren und flüssigen Verkehr ist eine wichtige Voraussetzung für die Versorgung und Anbindung der Stadt Schaffhausen. Es besteht die Herausforderung, alle übergeordneten öffentlichen Interessen, die Anliegen der Wohnbevölkerung und auch die Klimaziele zu berücksichtigen.

Wird wie in Schaffhausen die Nationalstrasseninfrastruktur ausgebaut, wird gezielt mehr Kapazität für den motorisierten Individualverkehr geschaffen. Um in der Folge nicht einfach mehr Verkehr anzuziehen, sind die mit den flankierenden Massnahmen vorgesehene Verkehrslenkung und der abschnittsweise Spurrückbau unabdingbar. Wo zweckmässig, soll der Verkehr vom untergeordneten Strassennetz direkt auf die Nationalstrasse geleitet werden. Der freiwerdende Strassenraum kann für Fuss-, Velowegverbindungen und das Anlegen von Grünräumen genutzt werden. Diese Verlagerungen sind wichtig, damit der Ausbau des Strassennetzes nicht den Klimazielen des Bundes widerspricht.

6. Nationalstrassen sind Sache des Bundes. In der Stadt Biel hat allerdings eine Bürgerbewegung den Bau einer Autobahn mitten durch die Stadt verhindern können. Als wie realistisch beurteilt der Stadtrat dieses Szenario für die zweite Fäsenstaubröhre angesichts des nun aufkommenden Widerstands aus der Politik und den Quartieren?

Der damals vorgesehene Ausbau der Nationalstrasse in Biel ist nicht vergleichbar mit dem Engpassbeseitigungsprojekt in Schaffhausen. In Biel handelte es sich um eine Erweiterung des Nationalstrassennetzes und nicht um die Beseitigung eines Engpasses.

Selbstverständlich werden auf allen Staatsebenen die verfassungsrechtlichen und gesetzlich verankerten, demokratischen Prozesse eingehalten. Ohne Kreditgenehmigung durch die zuständige Instanz können weder das Nationalstrassenprojekt noch die baulichen Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz realisiert werden.

Zum Abschluss

Es zeigt sich, dass die Realisierung des Nationalstrassenprojekts viele Vorteile hat, die im übergeordneten, öffentlichen Interesse liegen. Es ist aber nicht von der Hand zu weisen, dass ein solches Grossprojekt auch negative Auswirkungen hat.

Die Auswirkungen auf die Bevölkerung, insbesondere die Wohnquartiere, sollen möglichst geringgehalten werden. Der Stadtrat setzt sich dafür ein, die negativen Auswirkungen zu minimieren und die Chancen des Projekts optimal zu nutzen. Sobald das Ausführungsprojekt vorliegt, wird der Stadtrat dieses prüfen und im Rahmen des Auflageverfahrens die Interessen der Schaffhauser Bevölkerung vertreten.

Ratspräsident Michael Mundt (SVP)

Eine Diskussion wird nur geführt, sofern eine solche von jemandem von Ihnen gemäss Art. 59 Abs. 5 der hier noch anzuwendenden alten Geschäftsordnung gewünscht wird. Wird Diskussion verlangt?

Hermann Schlatter (SVP)

SVP/EDU-Fraktionserklärung

Ich kann Ihnen die Fraktionsmeinung der SVP/EDU-Fraktion mitteilen.

Wie schon beim vorhergehenden Postulat hat unsere Fraktion Mühe mit dem Inhalt dieser Interpellation etwas Positives zu sehen. Unterschwellig zeigt uns Stefan Bruderer (SP) bei dieser Interpellation den wahren Grund seines Vorstosses auf, er will, mit Scheinargumenten, den Ausbau verhindern, denn er sieht darin mehr Negatives als Positives für unsere Stadt und deren Quartiere.

Wie es scheint, wurden auch schon verschiedene Quartiervereinsvorstände durch die IG Fäsenstaub mit dieser ablehnenden Haltung eingeseift. Ich bitte den Stadtrat das Heft in die Hand zu nehmen und die Quartiervereinsverantwortlichen gründlich über das Ausbauvorhaben und deren Auswirkungen auf die einzelnen Quartiere aufzuklären, denn, wird der zweite Fäsenstaubtunnel nicht gebaut, gibt es mehr Verlierer in den Quartieren als Gewinner. Kollege Markus Leu (SVP) hat beim letzten Postulat bereits darauf hingewiesen. Denn wird der zweite Tunnel nicht gebaut, muss in rund 20 Jahren der ganze Verkehr, der heute über den Fäsenstaubtunnel abgewickelt wird, über längere Zeit durch die Stadt geschleust werden, dies, um die dann anstehende Tunnel Grosssanierung durchzuführen. Ob sich Stefan Bruderer (SP) dessen bewusst ist, stelle ich in Frage.

Wenn Daniela Furter (Grüne) sagt, dass dieser Verkehr ausgemacht sei, dann weiss

ich nicht, wo sie zwischen morgens um 05.00 Uhr und 20.00 Uhr ist und nach Thayngen gefahren. Da kommen Kolonnen von Lastwagen und diese Lastwagen würden dann alle durch die Stadt fahren. Das will sicher niemand und das muss man sich einfach einmal vor Augen führen, was vom Zollamt Thayngen hereinkommt. Das ist einer der Hauptzollämter im nördlichen Teil der Schweiz.

Nachdem Stadträtin Dr. Katrin Bernath im Namen des Stadtrats sehr umfangreich und detailliert auf die gestellten Fragen eingegangen ist, bin ich zuversichtlich, dass sich der Stadtrat, zusammen mit den Kantonsverantwortlichen und dem Bund, schon vor der Bauzeit für möglichst reibungslose Begleitmassnahmen einsetzen wird.

Aufgezeigt hat die Stadträtin auch die angedachten und vorgesehenen flankierenden Massnahmen, während und nach dem Ausbau. Diese werden wir zu gegebener Zeit prüfen und würdigen. Gegen eine einseitige, übertriebene Bevorzugung des Langsamverkehrs auf Hauptverkehrsachsen zu Lasten der Autofahrer werden wir uns entschieden zur Wehr setzen. Denn diese Strassen wurden zum Fahren gebaut und nicht zum Stillstehen, denn kommt ein 30 Regime über lange Strecken, werden gerade ältere Autofahrer nicht mehr mit 30 Stundenkilometer unterwegs sein, sondern wohl lediglich mit 25 oder noch weniger, darunter wird nicht nur das Gewerbe leiden, sondern auch der öffentliche Verkehr. Dass dies zu höheren Abgeltungskosten für die Stadt führen wird, liegt auf der Hand, darauf hat nicht nur schon der Verkehrsreferent hingewiesen, sondern auch der Verband öffentlicher Verkehrsunternehmen distanziert sich unter anderem aus diesem Grund von generellen Tempo 30 Regimen.

Zusammengefasst ist unsere Fraktion davon überzeugt, dass der Ausbau des Fäsenstaubtunnels mit einer zweiten Röhre zu mehr Vor- als Nachteilen für den gesamten MIV in der Region Schaffhausen führt, die Bundesplaner das Beste für uns Schaffhauser wollen und die Argumente und Bedenken des Interpellanten und der IG Fäsenstaub grösstenteils fehl am Platz sind. Besten Dank.

Stefan Bruderer (SP)

Schlusswort

Herzlichen Dank für die Antworten, Frau Stadträtin Dr. Katrin Bernath. Wir haben es gehört, Tempo 30 geht nicht nach Hermann Schlatter (SVP). Das heisst, all dieses es sollte, es wird, was wir vorhin im Votum der Baureferentin gehört habe, da bin ich skeptisch. Am Schluss haben wir den Mehrverkehr, wir haben die Auswirkungen für die Quartiere und eben die Vorteile zerbröseln dann wie Sand am Meer.

Was mir noch etwas zu wenig konkret ist, die Verhandlungen laufen, was die genaue Strategie des Stadtrats ist. Haben Sie rote Linien definiert? Gibt es ein pièce de résistance? Haben Sie das oder sagen Sie es aus verhandlungstaktischen Gründen nicht. Ich fand die Antworten etwas zu allgemein. Was ich auch schön fand, was wir gehört haben im Votum von Stadträtin Dr. Katrin Bernath, dass es die Stadt prägen wird. Das müssen wir uns bewusst sein und es ist gut, dass wir das heute so im Detail gehört haben und wir uns eine Meinung dazu bilden können. Übrigens auch in den Quartieren und die Quartiere brauchen keine Belehrung durch den Stadtrat. Dieses obrigkeitsstaatliche Denken, dass man quasi die Leute nur aufklären muss, finde ich falsch. Wir leben heute in einer Zeit, wo man sich auch als Nichtfachleute die Informationen zusammentragen kann und man kann Experten anfragen. Ich finde, wir müssen nicht alles vom Kanal Stadtrat und ASTRA eins zu eins übernehmen. Ich finde das gehört auch zum kritischen politisieren dazu.

Ich bedanke mich für die Antworten und ich bin sicher, wir haben nicht das letzte Mal hier in diesem Gremium darüber gesprochen. Wir werden dieses grosse Projekt, auch aufgrund des überwiesenen Postulats, weiter kritisch begleiten und so viel wie möglich für die Bevölkerung herausholen, was die Lebensqualität betrifft. Danke vielmals.

Das Geschäft ist somit erledigt.

SCHLUSSMITTEILUNGEN DES RATSPRÄSIDENTEN

Während der Sitzung sind folgende Vorstösse eingegangen:

- Motion von Gaéтан Surber (Junge Grüne): Steuergutschrift für Schaffhauser*innen
- Kleine Anfrage von Christian Ranft (SP): Zukunft Mosergarten
- Kleine Anfrage von Livia Munz (SP): Wertschätzung gegenüber Lehrpersonen

Die nächste Ratssitzung findet am Dienstag, 23. Mai 2023, 18.00 Uhr im Kantonsratssaal statt.

Die Sitzung ist somit geschlossen und ich wünsche allen einen schönen Abend.

Der **Ratspräsident** beendet die Sitzung um **21.47 Uhr**.

Die Ratssekretärin:

Sandra Ehrat

Schaffhausen, 19. Juni 2023 saneh