



Grosser Stadtrat der Stadt Schaffhausen

PROTOKOLL

Sitzung Nr. 8
Dienstag, 24. Mai 2022
17:00 - 18:52 Uhr
Kantonsratssaal der Rathauslaube
Genehmigt am: 4. Juli 2022

Vorsitz:	Dr. Nathalie Zumstein	Die Mitte
Protokoll:	Sandra Ehrat	Ratssekretärin
Stimmzählende:	Angela Penkov Jeanette Grüniger	SP SP
Anwesend:	Von total 36 Mitgliedern: Ratspräsidentin und 32 Mitglieder	
Entschuldigt: Ganze Sitzung:	Stadtpräsident Peter Neukomm Michael Mundt Monika Lacher Christian Ranft	SVP SP SP
Anfang der Sitzung:	Urs Tanner	SP

TRAKTANDEN

1	Vorlage des Stadtrats vom 14. Dezember 2021: Bericht Evaluation Familienzentrum	Seite	6
2	Vorlage des Stadtrats vom 1. März 2022: Erweiterungen Tempo-30-Zone auf dem Geissberg	Seite	13
3	Postulat von Hermann Schlatter (SVP) vom 27. August 2021: Günstiger, kürzer, ohne Enteignungen - Velobrücke am richtigen Ort	Seite	22

PENDENTE GESCHÄFTE 2021 und 2022**VdSR, Interpellationen, Postulate, Kleine Anfragen, Diverses
Eingang Nr., Von, Titel des Geschäfts****Vorlagen des Stadtrats**

16.03.2021	Vorlage des Stadtrats: Botschaft zur "Volksinitiative zur Förderung des gemeinnützigen Wohnraums (Wohnrauminitiative)"	9-er SPK
25.05.2021	Bericht und Antrag des Büros des Grossen Stadtrats: Einsetzung einer Spezialkommission "Teilrevision der Geschäftsordnung"	11-er SPK
23.11.2021	Vorlage des Stadtrats: Gesamtkonzept Abfallentsorgung Stadt Schaffhausen	9-er SPK
07.12.2021	Vorlage des Stadtrats: Erlass einer Mehrwertabgabeverordnung	FK Bau
18.01.2022	Vorlage des Stadtrats: Entwicklung "Rheinufer Ost" und Botschaft zur Volksinitiative "Schaffhausen an den Rhein"	9-er SPK
29.03.2022	Vorlage des Stadtrats: Bericht zur Jahresrechnung 2021 und Jahresrechnung der Einwohnergemeinde Schaffhausen 2021 inkl. Betriebe (SH POWER, KSD)	GPK
10.05.2022	Vorlage des Stadtrats: Neubau Hallenbad der KSS	
10.05.2022	Bericht des Stadtrats: Geschäftsbericht der Verkehrsbetriebe Schaffhausen vbsh 2021	
17.05.2022	Vorlage des Stadtrats: Kinderzentrum Geissberg - Strategie und Planungskredit	

Petitionen

Keine.

Volksmotion

Keine.

Motionen

- 25.01.2022 **Nr. 1/2022: Motion von Matthias Frick (SP):** Verfassungsmässige Finanzkompetenzen für vbsh-Kredite
- 22.02.2022 **Nr. 2/2022: Motion von Matthias Frick (SP):** Parkierungsverordnung

Interpellationen

- 25.01.2022 **Nr. 1/2022: Interpellation von Georg Merz (Grüne):** Reduktion der Anzahl Personenwagen auf Stadtgebiet

Postulate

- 11.05.2021 **Nr. 10/2021: Postulat von Till Hardmeier (FDP):** Steuersenkung statt überquellende Reservetöpfe (Schriftliche Stellungnahme des Stadtrats erhalten)
- 01.09.2021 **Nr. 16/2021: Postulat von Urs Tanner (SP):** Tempo 30 in der Nacht zwischen 22 Uhr und 6 Uhr in der gesamten Stadt!
- 01.10.2021 **Nr. 17/2021: Postulat von Urs Tanner (SP):** Netto-Null in der Stadtverwaltung bis 2035
- 16.11.2021 **Nr. 19/2021: Postulat von Till Hardmeier (FDP):** Wie weiter mit dem Schulhaus Kirchhofplatz?

- 08.12.2021 **Nr. 20/2021: Postulat von Thomas Stamm (SVP):** Jahresgewinn 2021 sinnvoll für den KSS-Hallenbadneubau einsetzen (Schriftliche Stellungnahme des Stadtrats erhalten)
- 14.12.2021 **Nr. 21/2021: Postulat von Daniela Furter (Grüne):** Ernährungsstrategie für Schaffhausen
- 25.01.2022 **Nr. 2/2022: Postulat von Matthias Frick (SP):** Solaroffensive der Stadt Schaffhausen
- 01.02.2022 **Nr. 3/2022: Postulat von Urs Tanner (SP):** Fussgängerweg über den Rhein
- 22.02.2022 **Nr. 4/2022: Postulat von Marco Planas (SP):** Badi für alle
- 22.02.2022 **Nr. 5/2022: Postulat von Urs Tanner (SP):** Gas aus geopolitisch unbedenklichen Ländern
- 03.03.2022 **Nr. 6/2022: Postulat von Marco Planas (SP):** Gastro-Unterstützung im Stadthausgeviert und auf dem Herrenacker
- 16.03.2022 **Nr. 07/2022: Postulat von Urs Tanner (SP):** 25 Millionen Rahmenkredit für erneuerbare Energien 2.0
- 05.04.2022 **Nr. 8/2022: Postulat von Stefan Marti (SP):** Marktgerechtes Parkieren auf öffentlichem Grund
- 05.04.2022 **Nr. 9/2022: Postulat von Lukas Ottiger (GLP):** Motorisierter Verkehr in der Altstadt: So wenig wie möglich - so viel wie nötig

Verfahrenspostulate

Keine.

Kleine Anfragen

- 07.02.2022 **Nr. 5/2022: Kleine Anfrage von Markus Leu (SVP):** Wärme- und Kälteverbund, gleich lange Spiesse für alle?
- 02.03.2022 **Nr. 7/2022: Kleine Anfrage von Walter Hotz (SVP):** VBSH Verkehrsbetriebe Schaffhausen "Stromeinkauf! Aktuelle Situation an den Strommärkten"
- 15.03.2022 **Nr. 10/2022: Kleine Anfrage von Monika Lacher (SP):** Umsetzung des kantonalen Demenzkonzepts in den städtischen Heimen und der Spitex
- 17.03.2022 **Nr. 12/2022: Kleine Anfrage von Markus Leu (SVP):** Wärme- und Kälteverbunde werden durch einheimische Unternehmungen gebaut!
- 04.04.2022 **Nr. 13/2022: Kleine Anfrage von Livia Munz (SP):** Sexualpädagogik im Schulunterricht
- 05.04.2022 **Nr. 14/2022: Kleine Anfrage von Daniela Furter (Grüne):** Mehr Demokratie und Mitsprache Bürgerrat (Bürger*innenrat)
- 19.04.2022 **Nr. 15/2022: Kleine Anfrage von Walter Hotz (SVP):** Städtische Strategie ab dem Jahr 2022 für die kommenden 10 Jahre!
- 10.05.2022 **Nr. 16/2022: Kleine Anfrage von Hansueli Scheck (SVP):** Tür zu Tür-Sammlung in der Stadt Schaffhausen
- 24.05.2022 **Nr. 17/2022: Kleine Anfrage von Shendrit Sadiku (JUSO):** Wie hoch sind die Elternbeiträge in der Volksschule und für was werden diese ausgegeben?

Diverses

- **Tätigkeitsbericht 2021 der Etawatt AG**
- **Tätigkeitsbericht 2021 des Vertreters des Grossen Stadtrats Dr. Bernhard Egli (GLP) im Etawatt-Verwaltungsrat zum Etawatt-Bericht 2021 zuhanden des Grossen Stadtrats**

BESCHLÜSSE UND ERLEDIGTE GESCHÄFTE

**Traktandum 1 Vorlage des Stadtrats vom 14. Dezember 2021:
Bericht Evaluation Familienzentrum**

Der Grosse Stadtrat heisst die Vorlage des Stadtrats vom 14. Dezember 2021: Bericht Evaluation Familienzentrum in der Schlussabstimmung mit 22 : 4 Stimmen, bei 7 Enthaltungen, wie folgt gut:

Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Stadtrats vom 14. Dezember 2021 «Evaluation Familienzentrum».

**Traktandum 2 Vorlage des Stadtrats vom 1. März 2022:
Erweiterung Tempo-30-Zone auf dem Geissberg**

Der Grosse Stadtrat heisst die Vorlage des Stadtrats vom 1. März 2022: Erweiterung Tempo-30-Zone auf dem Geissberg in der Schlussabstimmung mit 19 : 11 Stimmen, bei 3 Enthaltungen, wie folgt gut:

1. Der Grosse Stadtrat stimmt der Vorlage des Stadtrates vom 1. März 2022 über die Erweiterungen der Tempo-30-Zone auf dem «Geissberg» zu.
2. Der Grosse Stadtrat bewilligt einen Nachtragskredit 2022 in der Höhe von 45'000 Franken zu Lasten Konto 6300.3130.00, Dienstleistung Dritter, für die Umsetzung der Massnahmen.

**Traktandum 3 Postulat von Hermann Schlatter (SVP) vom 27. August 2021:
Günstiger, kürzer, ohne Enteignungen - Velobrücke am
richtigen Ort**

Das Postulat wird von Hermann Schlatter (SVP) begründet, von Stadträtin Dr. Katrin Bernath beantwortet und im Grossen Stadtrat diskutiert.

Der Postulatstext lautet neu wie folgt:

*"Der Stadtrat wird eingeladen **bis 2032** zu prüfen und in einem Bericht aufzuzeigen, wo alternative Übergänge zwischen den Quartieren Geissberg und Breite mit einer Velobrücke realisiert werden könnten, die insbesondere günstiger als das bisherige Projekt "Duraduct" sind und für welche keine Enteignungen von privatem Land notwendig wäre."*

Das Postulat mit dem angepassten Postulatstext wird vom Grossen Stadtrat in der Schlussabstimmung mit 27 : 4 Stimmen, bei 1 Enthaltung, überwiesen.

BEGRÜSSUNG

Die **Ratspräsidentin, Dr. Nathalie Zumstein (Die Mitte)**, eröffnet die Ratssitzung Nr. 8 vom 24. Mai 2022 mit der Begrüssung der Ratsmitglieder, der Stadträtinnen und Stadträte, der Medienberichtersteratterinnen und Medienberichterstatter sowie der Besucherinnen und Besucher auf der Tribüne und an den Bildschirmen.

PROTOKOLL

Das Ratsprotokoll Nr. 7 vom 10. Mai 2022 kann noch nicht genehmigt werden.

MITTEILUNGEN DER RATSPRÄSIDENTIN

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

- **Vorlage des Stadtrats** vom 10. Mai 2022: Neubau Hallenbad der KSS Schaffhausen
- **Vorlage des Stadtrats** vom 17. Mai 2022: Kinderzentrum Geissberg - Strategie und Planungskredit
- **Bericht des Stadtrats** vom 10. Mai 2022: Geschäftsbericht der Verkehrsbetriebe Schaffhausen vbsh 2021
- **Kleine Anfrage** Nr. 16/2022 vom 10. Mai 2022 von Hansueli Scheck (SVP): Tür zu Tür-Sammlungen in der Stadt Schaffhausen
- **Antwort des Stadtrats auf die Kleine Anfrage** Nr. 8/2022 vom 8. März 2022 von Hansueli Scheck (SVP): Neophyten-Bekämpfung auf Stadtgebiet
- **Antwort des Stadtrats auf die Kleine Anfrage** Nr. 11/2022 vom 16. März 2022 von Stefan Bruderer (SP): Fäsenstaubtunnel - Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt in der Stadt Schaffhausen
- **Tätigkeitsbericht 2021 der Etawatt AG**
- **Tätigkeitsbericht 2021 des Vertreters des Grossen Stadtrats Dr. Bernhard Egli (GLP)** im Etawatt-Verwaltungsrat zum Etawatt-Bericht 2021 zuhanden des Grossen Stadtrats

VERHANDLUNGSBEREIT GEMELDETE GESCHÄFTE

Der **Stadtrat** wie auch die **Fachkommissionen** melden **keine Geschäfte verhandlungsbereit**.

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 Stimmenzählenden. Bitte beachten Sie, dass Sie erst dann die Taste drücken, wenn der Countdown zu laufen beginnt.

Es sind **32 Ratsmitglieder** anwesend.

(Michael Mundt (SVP), Christian Ranft (SP) und Monika Lacher (SP) sind für die ganze Sitzung entschuldigt, Urs Tanner (SP) ist für den Anfang der Sitzung entschuldigt.)

ZUWEISUNGSVORSCHLÄGE DES BÜROS

Keine.

TRAKTANDENLISTE

Die Traktandenliste für die heutige Sitzung wurde dem Parlament rechtzeitig zugestellt und in den Medien publiziert. Gibt es Wortmeldungen zur Traktandenliste? Dem ist nicht so. Die Traktandenliste gilt somit als genehmigt.

Traktandum 1 **Vorlage des Stadtrats vom 14. Dezember 2021: Bericht Evaluation Familienzentrum**

Christoph Hak (GLP)

**Bericht aus der Fachkommission für
Soziales, Bildung, Betreuung,
Sicherheit, Kultur und Sport**

Wir haben den Bericht "Vorlage des Stadtrats vom 14. Dezember 2021: Bericht Evaluation Familienzentrum" an unserer Sitzung vom Mittwoch, 2. März 2022 eingehend und abschliessend beraten.

Ich bedanke mich bei Stadträtin Christine Thommen für die Präsentation und die geduldige und kompetente Beantwortung all unserer Fragen sowie bei Sandra Ehrat für die zuverlässige und exakte Protokollführung.

Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass es sich bei dieser Vorlage um die Kenntnisnahme des Evaluationsberichts der Pilotphase handelt und nicht etwa darum geht, was man sonst noch alles gerne in diesem Gebäude hätte oder wie das Familienzentrum ausgerichtet sein sollte. Diese Fragen muss man entweder mit einem Vorstoss klären oder in der Budgetberatung zur Sprache bringen.

Heute haben wir den Auftrag den Bericht zur Kenntnis zu nehmen, oder eben nicht.

Wir haben uns also in der Fachkommission bereits mit dem Bericht befasst und haben Fragen diskutiert. Positiv zu bewerten ist sicherlich, dass die Pilotphase sehr positiv verlaufen ist, auch wenn mit der Corona-Pandemie ein nicht unerheblicher Störfaktor aufgetreten ist, mit welchem niemand gerechnet hat. Diese hatte natürlich einen grossen Einfluss auf das Angebot und die Besuchsfrequenz in den letzten zwei Jahren.

An dieser Stelle möchte ich mich ganz herzlich für den umfangreichen und informativen Bericht bedanken, der spannend zu lesen war und einen guten Einblick in die Tätigkeit und Fragestellungen des Familienzentrums respektive der Pilotphase gewährte.

Die detaillierte Evaluation, die klare Gliederung und der Umfang des Berichts erlaubt

es, sich ein Bild der Pilotphase zu machen, auch wenn man sich zuvor wenig mit dem Thema befasst hat.

In der Sitzung der Fachkommission haben wir Unklarheiten, Verständnisfragen und kritische Punkte geklärt, wobei uns die zuständige Stadträtin souverän und kompetent Rede und Antwort gestanden ist.

Auf die wichtigsten Punkte möchte ich hier noch einmal kurz eingehen:

Es hat einige Kommissionsmitglieder erstaunt, dass eine hohe Anzahl Besucherinnen und Besucher des Zentrums nicht in der Stadt wohnhaft sind. Dies ist zum einen dadurch begründet, dass es in den Gemeinden keine solchen Angebote gab. Da aber auch in anderen Gemeinden solche Angebote in Planung oder bereits realisiert seien, geht der Stadtrat davon aus, dass sich die Situation entspannen wird. Der Stadtrat werde aber ein Auge darauf werfen und sich überlegen, ob man dies mit einer Zentrumsbelastung abgleichen könne.

Auch der Standort gab zu reden. Insbesondere der fehlende Aussenbereich wurde bemängelt und auch der zusätzliche Raumbedarf aufgrund des Bedarfes an einer Ausweitung der Angebote waren Thema unserer Beratung. Wenn die Quartierentwicklung den Entwicklungsbedarf, den Aussenraum und zusätzliche Räume evaluiert hat und zum Schluss kommt, dass es mehr braucht, so wird der Stadtrat, wenn es über seine Finanzkompetenz hinausgeht, dem Grossen Stadtrat eine entsprechende Vorlage präsentieren. Dies ist aber nicht Thema dieses heutigen Geschäfts.

Natürlich kann man die Tatsache kritisch sehen, dass in diesem Fall eine Selbstevaluation durchgeführt wurde. Bei einem Pilotprojekt von dieser Grösse – auch finanziell – hätte man durchaus auch ein externes Expertengremium mit der Evaluation beauftragen können. Dies ist jedoch immer sehr teuer und da das Familienzentrum weder politisch umstritten oder gar in der Kritik war, hat der Stadtrat darauf verzichtet. Auch, weil die Betriebsleitung das nötige Know-How und in der Pandemie zeitliche Ressourcen zur Verfügung hatte.

Die Rolle des Grossen Stadtrats bei der Überführung von der Pilotphase in den Regelbetrieb war ein Thema, welches zu reden gab. Hier sei gesagt, dass es sich bereits bei der Realisierung des Familienzentrums 2016 um eine Orientierungsvorlage handelte, was niemand moniert hatte. Auch wurde immer alles über das ordentliche Budget eingestellt und genehmigt. Auch in Zukunft wird der Grosse Stadtrat über die Aktivitäten des Familienzentrums via städtischem Jahresbericht auf dem Laufenden gehalten und kann über das Budget Einfluss nehmen.

Betreffend Finanzen stellte sich noch die Frage, ob der kalkulatorische Mietaufwand nicht auszuweisen wäre. Dies ist darum nicht der Fall, da das Familienzentrum dem Verwaltungsvermögen zugeordnet ist und solche Liegenschaften, nicht wie solche im Finanzvermögen bewirtschaftet werden. Darum gibt es keinen "entgangenen Mietertrag".

In der Schlussabstimmung hat die Kommission mit 6 : 0 Stimmen, bei 1 Enthaltung, der Vorlage zugestimmt und empfiehlt darum dem Grossen Stadtrat, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Christoph Hak (GLP)**glp/Grüne/Die Mitte/EVP-Fraktionserklärung**

Unsere Fraktion hat den Evaluationsbericht mit Genugtuung zur Kenntnis genommen und freut sich über den erfolgreichen Start des Familienzentrums.

Auch bei uns gab die hohe Anzahl ausserstädtischer Besucherinnen und Besucher zu reden. Jedoch sehen wir es auch positiv, denn es werden wohl einige Eltern den Besuch des Familienzentrums mit den Einkäufen in den Geschäften der Altstadt verbinden. Insofern ist das Familienzentrum auch ein Standortvorteil für die Altstadt. Ausserdem ist die Elternberatung im Familienzentrum häufiger präsent als in anderen Gemeinden, was wohl zusätzliche Eltern dazu bewegen wird, ins Familienzentrum zu gehen.

Wir sehen die Notwendigkeit eines solchen Ortes, wenn die Stadt familienfreundlich sein will. Einige von uns würden sich aber auch freuen, wenn sich das Zentrum, welches aktuell als Kleinkindzentrum geführt wird, ein noch breiteres Angebot anbietet und sich zu einem Familienzentrum auch für Familien mit grösseren Kindern entwickeln würde oder in ferner Zukunft gar zu einem Gemeinschaftszentrum nach Zürcher Vorbild würde. Wenn man jetzt mal visionär sein möchte.

Kurz und gut, wir nehmen diesen Bericht gerne zur Kenntnis und werden darum mit Ja stimmen.

Hansueli Scheck (SVP)**SVP/EDU-Fraktionserklärung**

Gerne darf ich Ihnen die Fraktionsmeinung der SVP/EDU zur Vorlage des Stadtrats vom 14. Dezember 2021 "Bericht Evaluation Familienzentrum" bekanntgeben.

Zuerst möchte ich meinen Kolleginnen und Kollegen der Fachkommission für Soziales, Bildung, Betreuung, Sicherheit, Kultur und Sport danken für die angeregten Diskussionen sowie dem Präsidenten Christoph Hak (GLP) für die umsichtige Leitung sowie Stadträtin Christine Thommen für die Vorstellung der Vorlage und für die Beantwortung der Fragen.

Weiter gebührt ein Dank den Angestellten des Familienzentrums für die professionelle Führung. Der sehr ausführliche Evaluationsbericht ist spannend zu lesen.

Im Juni 2016 hat der Grosse Stadtrat mit 30 : 0 Stimmen die Zustimmung gegeben zur Prüfung eines Familienzentrums und damit zur Realisierung eines Familienzentrums in einer 4-jährigen Pilotphase mit anschliessender Evaluation. Das Ergebnis dieses Berichts liegt nun zur Kenntnisnahme vor.

Wir haben in unserer Fraktion die Vorlage intensiv beraten und diskutiert. Der Grosse Stadtrat nimmt nur Kenntnis davon, da ist ja der "Mist" schon geführt, aber trotzdem noch einige Bemerkungen dazu.

Man kann sich schon fragen, ob das Familienzentrum so mitten im Kuchen, am richtigen Ort ist. Auszumalen ist ja jetzt schon, was mit den Parkplätzen rund um das Zentrum passieren wird. Sie werden auf kurz oder lang verschwinden.

Brauchen wir das Zentrum in einem ehemaligen Schulhaus, wenn wir Schulraum-

probleme haben? Das Familienzentrum könnte auch an einem anderen Ort untergebracht werden. Wir stellen uns einen Standort vor, wo die Kinder auch draussen spielen können. Das ist hier nicht möglich.

Unsere Fraktion stört sich daran, dass nicht die ganze Kostenwahrheit abgebildet ist, respektive, dass das Familienzentrum Zug um Zug ausgebaut wurde, ohne dass je eine Gesamtkreditvorlage dem Parlament unterbreitet und von diesem genehmigt wurde.

Etwas speziell ist auch der Umstand, dass jetzt schon von Erhöhung von Stellenprozenten gesprochen wird (ist nachzulesen im Bericht) und von mehr Raumangebot. Sollte das nicht in einer Vorlage auf dem Tisch liegen? Gehe ich da von einer Salami taktik aus?

Weiter überrascht auch der Umstand, dass 41% der Besucherinnen und Besucher aus den umliegenden Gemeinden kommen. Könnte da die Stadt eine Abgeltung verlangen? Ja, da sind wir mal wieder beim Thema Zentrums last.

Beim Bistro kann man geteilter Meinung sein. Natürlich hat es in der Stadt auch Kaffees und Restaurants, aber ich begreife schon, dass man lieber für einen Kaffee hier hingeh t (das geht mir auch als Opa so) und die Kinder dabei spielen können, ohne böse Blicke von anderen Besuchern erdulden zu müssen.

Wenn da beim Bistrobetrieb grossartig von einem Überschuss geschrieben wird (so in den Unterlagen nachzulesen), so ist dies natürlich Augenwischerei, denn dabei sind weder Personal- noch Infrastrukturkosten (Raumkosten) enthalten.

Also nochmals, der "Mist" ist ja schon geführt, aber nach dem Herumhören bei Besucherinnen und Besuchern und bei einem persönlichen Augenschein ist das Familienzentrum ja sehr beliebt und wird sehr stark besucht.

Ich denke, unsere Fraktion wird den Bericht mehrheitlich zur Kenntnis nehmen. Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Till Hardmeier (FDP)

FDP-Fraktionserklärung

Die Vorlage wurde in der Fachkommission für Soziales, Bildung, Betreuung, Sicherheit, Kultur und Sport ausgiebig diskutiert, aber eigentlich gibt es gar nichts zu diskutieren. Der Stadtrat hat nämlich zuerst entschieden und uns dann die Vorlage unterbreitet.

Unsere Fraktion sieht den Bedarf, findet den Standort nicht ideal (Aussenbereich) und es gab die gleichen Kritikpunkte wie von meinem Vorredner mit den Zentrums lasten, der Salami taktik usw.

Wir werden deshalb Eintreten und Zustimmung, Ablehnen und Enthalten.

Stefan Bruderer (SP)

SP/JUSO-Fraktionserklärung

Das neue Familienzentrum am Kirchhofplatz ist eine rundum "gefremte" Sache. Wir, als SP/JUSO-Fraktion, freuen uns, dass das Familienzentrum nun von der Pilotphase in den Regelbetrieb überführt wird und nehmen sehr gerne Kenntnis vom

entsprechenden Evaluationsbericht.

Das Familienzentrum hat die gesteckten Ziele erreicht. Es wird rege von Familien genutzt und es sind erfreulicherweise ganz viele verschiedene Familien, welche dort ein- und ausgehen.

Das Modell, dass die Stadt das Gebäude zur Verfügung stellt und die Koordination übernimmt und gleichzeitig die meisten Angebote von externen Anbietern kommen, hat sich unserer Ansicht nach bewährt. Ebenso, dass das Zentrum von einer gut ausgebildeten Fachperson geleitet wird. Das ist ein wichtiger Aspekt, um die Qualität der Angebote sicherzustellen.

Die Standortfrage wurde von meinen bürgerlichen Vorrednern eher etwas kritisiert und dazu möchte ich noch etwas sagen. Beim ehemaligen Kirchhofplatz-Schulhaus handelt es sich um ein wirklich tolles Gebäude. Als Mitglieder der Fachkommission für Soziales, Bildung, Betreuung, Sicherheit, Kultur und Sport konnten wir uns vor Ort überzeugen, dass dieses Zentrum am richtigen Ort ist mitten im Herzen der Altstadt. Das zeigt auch symbolisch die Wertschätzung, die wir den Familien gegenüber haben. Wir als SP/JUSO-Fraktion würden lieber das Familienzentrum dort behalten und dafür die Parkplätze opfern, als umgekehrt, die Kinder den Parkplätzen zu opfern. Das ist eine Frage der Prioritäten, die man hat.

Schauen wir in die Zukunft: Es besteht Bedarf nach zusätzlichen Räumen; wir können also damit rechnen, dass das Angebot in Zukunft noch ausgebaut wird, was wir sehr begrüßen. Es besteht Bedarf nach zusätzlichen Räumen, z.B. mit dem Stichwort Krabbelgruppen. Da gäbe es noch zusätzlichen Raumbedarf und vielleicht kann an diesem Standort auch dieser Bedarf gedeckt werden.

Dieses Zentrum ist ein wichtiger Meilenstein für die Familienpolitik in Schaffhausen. Weitere müssen aber folgen, Stichwort Tagesstrukturen etc.

Zum Schluss rufen wir als SP/JUSO-Fraktion alle Väter und Mütter mit kleinen Kindern auf: Schauen Sie mal im Familienzentrum vorbei, gelangen Sie unkompliziert in Kontakt mit den Mitarbeitenden und anderen Familien und nutzen Sie das Angebot vor Ort zum Austausch und zur Vernetzung.

Unsere Fraktion stimmt dem Antrag des Stadtrats - Kenntnisnahme des Evaluationsberichts - einstimmig und mit Überzeugung zu. Tun Sie es auch. Herzlichen Dank.

Stadträtin Christine Thommen

Stellungnahme des Stadtrats

Ich repetiere nicht alles, was schon gesagt und hervorgehoben worden ist und möchte mich darauf konzentrieren auf einzelne Voten einzugehen.

Das mit "der Mist ist geführt" hat mich natürlich nicht so gefreut, weil ich sehr erfreut bin über das Ergebnis der Evaluation des Familienzentrums und ich glaube, das Familienzentrum kann keinesfalls mit "Mist" in Zusammenhang gebracht werden. Auch erstaunt hat mich die Aussage, dass das Familienzentrum Zug um Zug ausgebaut sei, eine Salamtaktik angewandt worden sei. Wir haben die Erhöhung der Betriebsleitung von 60% auf 70% vorgenommen, nachdem das Familienzentrum an sechs Tagen offen hat. Das war erfolgsneutral, denn diese 10% haben wir innerhalb der

Quartierentwicklung eingespart. Aufgebaut und ausgebaut wurden die Angebote in Zusammenarbeit mit diversen Akteurinnen und Akteuren im Frühbereich, wie heilpädagogische Früherziehung, Mütter- und Väterberatung, Integres, SAH und Angebote auch von Vereinen und privaten Leistungserbringenden, die keinerlei Einfluss auf das Budget der Stadt Schaffhausen haben.

Es wurde angesprochen und es steht im Evaluationsbericht, dass die personellen Ressourcen knapp sind. Auch dafür ist ein Evaluationsbericht da, um zu überprüfen, ob die Ressourcen reichen. Ich denke, wenn ich die Zahlen sehe, dann finde ich es erstaunlich, was man in den letzten vier Jahren mit diesem Familienzentrum geschafft hat. Wir haben eine Betriebsleitung von 70% und eine Betriebsassistentin von insgesamt 60% und das bei einem 6-Tage-Betrieb. Möchte man den erhöhten Bedarf an Eltern-Kind-Gruppen decken, dann geht das auch einher mit zusätzlich Ressourcen und vor allem zusätzlichem Raumbedarf und auch im Hinblick auf Ferienablösungen.

Das wurde so festgestellt. Der Auftrag, dies anzuschauen, wurde der Quartierentwicklung gegeben und entsprechende Anträge den zuständigen Gremien zu stellen. Das Gleiche betrifft auch die schon viel erwähnte Tatsache, dass das Familienzentrum von einer grossen Zahl ausserstädtischer Menschen besucht wird. Auch hier werden wir schauen, was sich allenfalls mit dem Kanton verhandeln lässt.

Der Standort hat sich sehr gut bewährt aufgrund seiner sehr guten Erreichbarkeit mitten in der Altstadt. Es wurde auch schon gesagt, so ganz nebenbei, trägt das Familienzentrum damit auch zur Belebung der Altstadt bei, wird doch der Besuch des Familienzentrums häufig mit einem Einkauf in der Altstadt verbunden, und es trägt zur Attraktivität der Stadt als Wohnort für junge Familien bei.

Etwas Erfreuliches möchte ich noch berichten. Sie haben ja gesehen, wie viele Angebote angeboten werden für sehr viele unterschiedliche Bedürfnisse. Seit gestern gibt es ein brandneues Angebot im Familienzentrum, das zusammen mit Soroptimist International Club Schaffhausen organisiert wurde. Es wurde ein Treffpunkt für ukrainische Mütter mit ihren Kindern von 0 bis 4 Jahren eröffnet. Dieser Treffpunkt findet jeden Montagvormittag von 09.00 Uhr bis 11.00 Uhr statt. Ziel ist es, den Müttern Raum für Begegnung und Austausch miteinander anzubieten und den Kindern gemeinsames Spiel zu ermöglichen. Auch sollen Informationen über Familienangebote in der Umgebung vermittelt werden. Gestern haben bereits sechs ukrainische Mütter mit ihren Kindern diesen Treffpunkt besucht, was als gelungener Start bezeichnet werden kann. Sie sehen, das Familienzentrum ist mit seinen Angeboten am Puls der Zeit und richtet sich nach dem jeweiligen Bedarf aus.

Man kann natürlich immer noch ein Haar in der Suppe finden oder einen geführten "Mist" anführen, aber ich denke es ist auch für Sie als Mitglieder des Grossen Stadtrats eine schöne Sache, und Sie können sagen, was vor vier Jahren beschlossen wurde, hat sich sehr gut bewährt und genau die Richtung genommen hat, die Sie damals einstimmig beschlossen haben. Das ist doch auch ein Grund, um einmal ein bisschen begeistert zu sein.

Nicole Herren (FDP)

Votum

Es war überhaupt nie die Rede davon, dass das Familienzentrum beschlossene Sache ist. Es war ein Probelauf und wie das so oft in der Stadt geht, vier Jahre Probelauf, gute Sache und es gibt am Schluss eine Orientierungsvorlage. Wir haben also nichts

mehr dazu zu sagen. Ich bin froh, dass es dem Familienzentrum gut geht, aber ich habe vor Jahren schon gesagt, dass es am falschen Ort ist und es bleibt am falschen Ort. Wenn das Familienzentrum wachsen möchte, dann hat es dort keinen Platz.

Warum war zum Beispiel nicht angedacht, das Familienzentrum in die Kammgarn zu integrieren? Es gibt dort einen wunderschönen Hof, es hätte Platz und man könnte Platz schaffen. Aber nein, es muss unbedingt mitten im Verkehr stehen. Ich habe damals schon gesagt, dass es doch nicht sein kann, dass wir die Kinder mit ihren Familien in dieses Zentrum bringen. Wenn wir ein Familienzentrum wollen, das diesen Namen auch verdient, dann soll es irgendwo sein zum Beispiel in einem Park. Nahe der Stadt gibt es immer noch Liegenschaften, die genutzt werden könnten. Ich fühle mich etwas vor den Kopf gestossen, weil wir nie Ja dazu gesagt haben. Wir haben Ja gesagt zum Versuch, aber nie zu einem Definitivum. Die bürgerliche Seite hat schon zu Beginn gesagt, dass dies der falsche Standort ist.

Es enttäuscht mich sehr, dass wir hier den Bericht nur zur Kenntnis nehmen können.

DETAILBERATUNG

Die **Ratspräsidentin Dr. Nathalie Zumstein (Die Mitte)** stellt fest, dass sich die Wortmeldungen zum Eintreten erschöpft haben. Ein Antrag auf nicht Eintreten ist nicht gestellt worden. **Somit ist Eintreten beschlossen.**

Bemerkungen der Ratspräsidentin zum weiteren Vorgehen:

Wir kommen zur Detailberatung.

Ich bitte den **2. Vizepräsidenten, Stephan Schlatter (FDP)**, die Vorlage des Stadtrats vom 14. Dezember 2021: Bericht Evaluation Familienzentrum seitenweise bis zum Antrag sowie seitenweise den Evaluationsbericht vom 15. November 2021 zu verlesen.

Der **2. Vizepräsident, Stephan Schlatter (FDP)**, verliest die Vorlage des Stadtrats vom 14. Dezember 2021: Bericht Evaluation Familienzentrum seitenweise die Seiten 1 bis 13 bis zum Antrag sowie den Evaluationsbericht vom 15. November 2021 seitenweise die Seiten 1 bis 38.

ANTRAG

Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Stadtrats vom 14. Dezember 2021 «Evaluation Familienzentrum». *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*

SCHLUSSABSTIMMUNG (ABSTIMMUNG NR. 1)

Der Grosse Stadtrat nimmt die Vorlage des Stadtrats vom 14. Dezember 2021 betreffend Bericht Evaluation Familienzentrum in der Schlussabstimmung mit 22 : 4 Stimmen, bei 7 Enthaltungen, zur Kenntnis.

Das Geschäft ist erledigt.

**Traktandum 2 Vorlage des Stadtrats vom 1. März 2022:
Erweiterungen Tempo-30-Zone auf dem Geissberg****Markus Leu (SVP)****Bericht aus der Fachkommission für
Bau, Planung, Verkehr und Umwelt**

Es freut mich, Ihnen von den Verhandlungen aus der Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt über die erwähnte Vorlage zu berichten.

An den Sitzungen vom 23. März 2022 und 13. April 2022 hat die Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt dieses Geschäft eingehend und abschliessend beraten.

An der ersten Sitzung am 23. März 2022 fand lediglich die Vorstellung der Vorlage durch die Verwaltung statt und Fragen konnten zur Abklärung gestellt werden. Es gab Fragen zur Geissbergstrasse betreffend Lärmschutzvorschriften wegen dem Spitalneubau und zu den baulichen Massnahmen an der Finsterwaldstrasse. Weiter wurde festgehalten, dass es sich bei diesen Strassen um Buslinien handle. Die Frage tauchte auf, was das für den Busverkehr bedeute.

An der zweiten Sitzung vom 13. April 2022 wurden vor der Eintretensdebatte zuerst alle Fragen beantwortet. Auswirkungen auf den Busverkehr hat die Erweiterung dieser Tempo-30-Zone keine, da mit dem neuen Fahrplan diese paar Minuten Zeitverlust schon eingeplant wurden. Die baulichen Massnahmen an der Finsterwaldstrasse entsprechen den gesetzlichen Vorschriften und sind aus Sicht von Tiefbau Schaffhausen optimal angeordnet. Fussgängerstreifen sind in Tempo-30-Zonen verboten und werden deshalb eliminiert.

Bei der Umzonung (Zonenplanänderung Nr. 15 Erneuerung Spitäler Schaffhausen), welche von diesem Parlament beschlossen wurde, musste damals die Lärmempfindlichkeitsstufe reduziert werden. Das bedeutet, dass über kurz oder lang an der Geissbergstrasse Lärmschutzmassnahmen getroffen werden müssen und es absolut Sinn macht, diese Lärmschutzmassnahmen jetzt gleichzeitig mit der Tempo-30-Zonenerweiterung einzuführen.

Die Rückmeldungen aus den Fraktionen waren sehr unterschiedlich. Die einen begrüssen diese Massnahmen sehr, finden jedoch die Zonenenden seien unlogisch und sollten noch erweitert werden. Andere sind gegen Tempo-30-Zonen auf den Buslinien, wegen des Zeitverlusts und des Umfahrens der Hindernisse, sprich das Hin- und Herschaukeln in den Bussen.

So wurde ein Antrag auf nicht Eintreten auf die Vorlage gestellt. Dieser Antrag wurde mit 5 : 1 Stimmen, bei einer entschuldigtem Abwesenheit, abgelehnt.

In der Detailberatung gab es praktisch keine Fragen mehr. Es wurde nochmals auf die Notwendigkeit der Lärmschutzmassnahmen vor dem Spitalneubau hingewiesen. Weiter wurde erwähnt, dass diese Zonenerweiterung von einer grossen Mehrheit der Anwohner gewünscht und gefordert wird.

Bei der Schlussabstimmung hat die Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt mit 5 : 1 Stimmen, bei einer entschuldigtem Abwesenheit, dieser Vorlage zugestimmt.

Zum Schluss darf ich noch unseren Dank, an die Baureferentin Dr. Katrin Bernath, an den Stabsleiter Tiefbau, Oliver Baur, sowie an den Abteilungsleiter Tiefbau, Rolf Armbruster, für die gute Vorstellung und Begleitung dieses Geschäftes aussprechen. Ein grosser Dank geht an unsere Ratssekretärin Sandra Ehrat für die schnelle und sehr gute Protokollierung. Ein weiterer Dank gebührt meinen Kommissionskolleginnen und -kollegen für die konstruktive Zusammenarbeit.

Geschätzte Grossstadträtinnen und Grossstadträte, die Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt empfiehlt Ihnen mit 5 : 1 Stimmen, bei einer entschuldigenden Abwesenheit, auf diese Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Markus Leu (SVP)

SVP/EDU-Fraktionserklärung

Es freut mich, Ihnen die Fraktionsmeinung der SVP/EDU-Fraktion vorzutragen. Wir hatten an der letzten Fraktionssitzung diese Vorlage eingehend beraten und werden uneinheitlich abstimmen.

Unsere Fraktion steht immer kritisch gegenüber Verkehrsbehinderungen zu denen auch Tempo-30-Zonen gezählt werden müssen, von denen es leider immer mehr gibt.

Für die Gegner kommt es generell nicht in Frage, dass auf Buslinien solche Tempo-30-Zonen eingeführt werden. Erstens wegen des Zeitverlusts und somit der Verschlechterung der Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs und der starken Verminderung des Fahrkomforts bei der Umrundung der eingebauten Schikanen.

Eine Fraktionsminderheit sieht die Notwendigkeit für die Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Geissbergstrasse, spricht vor dem Spitalneubau ein. Hingegen die Massnahme an der Finsterwaldstrasse sieht unsere Fraktion nicht ein und findet es unnötig. Da es sich bei dieser Strasse um keine Hauptverkehrsachse handelt, jedoch die Baureferentin alles in einer Vorlage zusammen gewurstelt hat, wird ein Teil unserer Fraktion zähneknirschend, vor allem dem Spitalneubau zu Liebe, dieser Vorlage zustimmen.

Unsere Fraktion schliesst sich dem von mir in der Kommissionserklärung ausgesprochenem Dank an alle beteiligte Personen dieser Vorlage an.

Wie eingangs erwähnt, wird unsere Fraktion geschlossen auf diese Vorlage eintreten und in der Schlussabstimmung uneinheitlich auftreten. Die Fraktionsmehrheit wird sich unter den Voten noch melden. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Stephan Schlatter (FDP)

FDP-Fraktionserklärung

Ich überbringe Ihnen die Fraktionsmeinung der Freisinnigen.

Wir haben ja in diesen Tagen eine Volksinitiative gegen Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen eingereicht. Grundsätzlich haben wir kein Problem mit Tempo 30 Zonen in den Quartieren.

Der Teufel sitzt aber einmal mehr im Detail. Hier soll eine bereits bestehende Tempo-30-Zone erweitert werden. Würde uns das etwas nützen?

Man spricht von einer Beruhigung. Weniger Lärm an der Geissbergstrasse, da dort vielleicht einmal ein neues Krankenhaus näher an der Strasse gebaut werden könnte. Ob, wann und wie das einmal kommen wird, wissen wir noch nicht so genau. Weiter soll die Zone an der Weinstein verlängert werden. Dort haben wir aber aktuell schon eine gute Lösung mit Parkplätzen als Verkehrshindernisse und man kann sowieso nicht schneller als mit Tempo 30 fahren, wozu also verlängern?

Dann haben wir die Finsterwaldstrasse, die, sicher haben Sie die Pläne studiert, zur Slalomübungspiste ausgebaut werden soll. Der Bus würde auch bei Tempo 30 ganz schön hin- und herkurven müssen, oder er nutzt einfach das Recht des stärkeren und fährt frech durch die Mitte. Den Lärm werden wir dort kaum reduzieren, da man sicher, und besonders bei dichterem Verkehr, dauernd anhalten und wieder anfahren müsste. Die restlichen engen Quartierstrassen werden wohl kaum schneller als mit Tempo 30 befahren.

Will die Stadt diese Zone wirklich auf Tempo 30 bringen, sprich die Verkehrsteilnehmer dazu bringen Tempo 30 einzuhalten, müsste man viele Schikanen einbauen und dauernd kontrollieren. An der Fischerhäuserstrasse kennen wir das schon und der Unmut steigt.

Wie Sie es schon herausgehört haben, können wir uns für diese Veränderung, die eben auch keine echte Veränderung ist, nicht wirklich erwärmen. Wir denken, dass uns das nichts bringt und wir es daher besser bleiben lassen sollten. Vielen Dank.

Jeanette Grüninger (SP)

SP/JUSO-Fraktionserklärung

Gerne spreche ich für die SP/JUSO-Fraktion zur Vorlage des Stadtrats vom 1. März 2022: "Erweiterung Tempo-30-Zone auf dem Geissberg".

Mit einer Petition vom 5. September 2018 wurde von Bewohnern des Geissbergs das Anliegen für eine bessere Verkehrssicherheit, insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer, eingereicht.

Darauf wurde ein Gutachten zur Erweiterung der schon bestehenden Tempo-30-Zone in Auftrag gegeben. Die Abstimmung für das Gutachten in der Finsterwaldstrasse, der Geissbergstrasse und dem Weinstein die Temporeduktion von 50 auf 30 Stundenkilometer zu beschränken, wurde von einer Mehrheit der Anwohnenden klar angenommen.

Die SP/JUSO-Fraktion wird dieses Ja respektieren und befürwortet diese Vorlage zur Erweiterung der Tempo-30-Zone auf dem Geissberg. Zudem wird gleichzeitig auch die Vorgabe des Zonenplans, in der die Geissbergstrasse neu mit der Befindlichkeitsstufe ES II eingestuft ist, erfüllt. Mit einer Tempo-30-Zone kann Lärm verhindert werden.

Eine Entschleunigung des mobilen Verkehrs im Geissberg bringt Sicherheit, Ruhe und mehr Lebensqualität für die Anwohnenden, Besuchenden, Lieferanten, Schülerinnen und Schüler sowie für die Passanten im Quartier.

Auch die Belastung der Umwelt wird mit einem schnelleren Tempo durch kurzfristiges auf das Gas drücken nur unnötig erhöht. Die Fahrtzeiten sind deswegen nicht unbedingt kürzer. In schmalen Strassen verhindern doch sowieso die Schnellfahrer und Drängler den Fluss der Fahrzeuge. Wir fragen uns, ist es nötig, dass in den

Quartierstassen mit öffentlichem und privatem Verkehr vereinzelte Fahrer wenige Minuten schneller unterwegs sein müssen?

Auf ein rasantes Fahrgefühl muss nicht unbedingt verzichtet werden. Die Technik ist ja nicht stehen geblieben, so kann man das Formel-1-Feeling schon im Inneren des Autos akustisch erleben, auch in gemässigtem Tempo und mit elektronischem Antrieb. Darum ist die Temporeduktion für die SP/JUSO-Fraktion kein Hindernis.

Daniela Furter (Grüne)

glp/Grüne/Die Mitte/EVP-Fraktionserklärung

Gerne teile ich Ihnen hiermit die Fraktionserklärung der Grünen, glp, EVP und der Mitte mit.

Wir haben in unserer Fraktion die Erweiterung der Tempo-30-Zone auf dem Geissberg rege diskutiert und die Vorlage als gut und nötig befunden.

In einer Petition der Anwohnerschaft der Finsterwaldstrasse wurde eine Erweiterung der bestehenden Tempo-30-Zone im Quartier gefordert. Ebenso wurde darauf bei einer Umfrage des Quartiervereins mit grosser Mehrheit die Temporeduktion befürwortet. Dementsprechend gibt es keine Gründe, die gegen eine Erweiterung der Tempo-30-Zone sprechen, denn die Leute, die es betrifft, sprechen sich klar dafür aus.

Tempo 30 ist die einfachste und kostengünstigste Massnahme zur Lärmreduktion und um die Wohnqualität im Quartier zu verbessern. Die Unfallgefahr wird kleiner, SchülerInnen, FussgängerInnen und VelofahrerInnen werden besser geschützt. Der Verkehr wird flüssiger und der Zeitverlust, insbesondere für den Busbetrieb, ist bei einer Temporeduktion auf dieser Strecke minimal. Sowieso wird eine Tempo-30-Zone an der Geissbergstrasse nötig, sobald der Spital-Neubau in Betrieb genommen wird. Das Ruhebedürfnis der Menschen im Spital ist gross und dem muss voll und ganz Rechnung getragen werden.

Zwei Anmerkungen zur Ausführung möchte ich noch anbringen:

1. Für die Velofahrerinnen und -fahrer ist es wichtig, dass sie zwischen den geplanten Pfosten und dem Strassenrand genug Platz mit Veloanhänger oder mit dem Cargo Bike haben. Die Pfosten an der Finsterwaldstrasse sind auch der einzige kritische Punkt, der bei uns in der Fraktion zu reden gab. Haben die Busse genug Platz zum Kreuzen? Sind sie wirklich nötig, braucht es unbedingt eine Fahrbahnverengung? Die Ausführungen der Fachspezialisten des Tiefbauamts haben uns überzeugt und sind plausibel.
2. Wir sehen die Anbringung der sogenannten "Blechpolizisten" als eher kritisch an, Buchthalerstrasse lässt grüssen. Geschwindigkeitsanzeigetafeln mit Smileys haben auch eine Wirkung und wir würden uns freuen, wenn in Zukunft mehr auf eine freundliche Art auf die bestehende Tempo-30-Zone aufmerksam gemacht wird – und dies an möglichst vielen Orten.

Unsere Fraktion ist einstimmig für die Erweiterung der Tempo-30-Zone. Ich danke der Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt für die sachliche Diskussion und freue mich auf weitere Tempo-30-Zonen in der Stadt Schaffhausen. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

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

Gerne nehme ich im Namen des Stadtrats Stellung zur Vorlage. Ich danke dem Präsidenten der Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt, Markus Leu (SVP), für die Erläuterungen zur Vorlage und den Diskussionen in der Kommission. Weiter danke ich allen Kommissionsmitgliedern für die engagierte und sachorientierte Diskussion sowie Sandra Ehrat für die Erstellung des Protokolls.

Da wir die wichtigsten Inhalte der Vorlage bereits verschiedentlich gehört haben, werde ich nur kurz auf die Auslöser der beantragten Zonenerweiterung, auf das Vorgehen und die Würdigung des Stadtrats eingehen.

1. Ausgangslage

Die hier vorliegende Vorlage hat ihren Ursprung in einer Petition der Anwohnerschaft der Finsterwaldstrasse. Damit wurde die Erweiterung der bestehenden Tempo-30-Zone an der östlichen Finsterwaldstrasse inklusive der angrenzenden Quartierstrassen beantragt.

Ein weiterer Auslöser ist der Neubau des Kantonsspitals. Damit dieser neben den bestehenden Gebäuden und damit näher bei der Strasse errichtet werden kann, wurde die notwendige Waldfläche in die Zone für öffentliche Bauten, Anlagen und Grünflächen (ZöBAG) überführt und es gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe ES II. Die Einführung von Tempo 30 wurde schon in einer frühen Phase der Planungen als Massnahme zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte vorgesehen.

2. Vorgehen

Da es sich um eine bedeutende Erweiterung der bestehenden Tempo-30-Zone handelt, war das Vorgehen dasselbe wie bei der Einführung einer neuen Zone.

Gestützt auf die gesetzlichen Grundlagen des Bundes und einen rund 25 Jahre alten Beschluss dieses Rats, sind bei der Einführung einer Tempo-30-Zone die folgenden Schritte vorzunehmen:

1. Erarbeitung eines Gutachtens: Mit dem Gutachten wird die Verhältnismässigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion beurteilt. Wichtige Grundlagen sind dabei Unfallzahlen und weitere Angaben zur Verkehrssicherheit, Daten des Lärmkatasters zur Überschreitung von Lärmgrenzwerten, gemessene Geschwindigkeiten, Verkehrsmengen usw.
2. Einbezug Quartierverein
3. Abstimmung unter den direkt betroffenen Anwohnenden
4. Vorlage an den Grossen Stadtrat

Nach dem Beschluss des Grossen Stadtrats folgen die weiteren Schritte:

1. Planaufgabe/Publikation
2. Umsetzung, d.h. entsprechend Signalisation und allfällige bauliche Massnahmen
3. Nachkontrolle nach einem Jahr

Die zur vorliegenden Erweiterung der Tempo-30-Zone erarbeiteten Gutachten haben Sie als Beilage zur Vorlage erhalten.

3. Würdigung aus Sicht des Stadtrats

Die Erweiterung der Tempo-30-Zone ist ein Anliegen aus dem Quartier und auch aus fachlicher Sicht sinnvoll. Die Verkehrssicherheit kann damit verbessert werden – insbesondere auch für die Kinder auf dem Weg in den Kindergarten oder in die Schule – und die Lärmimmissionen werden reduziert. Der Stadtrat begrüsst die damit verbundene Erhöhung der Lebensqualität im Quartier Geissberg. Für die Busse der Linie 6 ergibt sich nur eine geringe Erhöhung der Fahrzeit und die Einführung der Tempo-30-Zone wurde im neuen Angebotskonzept der vbsh bereits berücksichtigt.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie im Namen des Stadtrats, der Vorlage zuzustimmen.

Noch etwas zum “Zusammenwursteln” von Markus Leu (SVP). Die Vorlage ist das Ergebnis einer seriösen fachlichen Arbeit. Das Zusammennehmen der drei Teilabschnitte entspricht einer effizienten Bearbeitung.

Dr. Bernhard Egli (GLP)

Votum

Was mache ich mit dieser Vorlage? Die eine Hälfte von mir ist dafür, die andere Hälfte dagegen. Ich unterstütze Tempo-30-Zonen und Erweiterungen davon grundsätzlich und eigentlich immer. Ich bin aber gegen Kunst am Bau im Strassenbau. Randinseln etc. als Hindernisse erhöhen die Gefährdung von Velofahrenden und wohl auch von anderen Teilnehmenden. Zudem ist die Strassenreinigung behindert, so werden diese Hindernisse immer grösser und vom Laub rutschiger, und dann noch die Schneehaufen im Winter.

Wenn in Tempo-30-Zonen zu schnell gefahren wird, sollen die Fehlbaren gebüsst werden – Punkt. Die Fahrbahnen sollen primär den Fahrenden dienen und nicht zum “Slalömlen”.

Stefan Oetterli (SVP)

Votum

Wie Markus Leu (SVP) ja schon ausgeführt hat, sind ausser unsere zwei Vertreter der Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt alle Fraktionsmitglieder gegen eine Ausweitung weiterer Tempo-30-Zonen. In dieser Vorlage ist davon ja sogar eine Buslinie betroffen.

Der Stadtrat will peu à peu das ganze Stadtgebiet in eine Tempo-30-Zone umwandeln, siehe die SN von heute. Was die Verkehrsteilnehmer dazu sagen, interessiert ihn leider nicht. Hauptsache, er kann seine Agenda durchziehen.

Werden im Siedlungsgebiet generell Tempo-30-Zonen eingeführt, wird dies die Einsatzzeiten von Blaulichtorganisationen verlängern. So müssten sich etwa die Angehörigen der Milizfeuerwehren, die mit ihrem Privatfahrzeug ins Depot einrücken, an die Geschwindigkeitslimiten halten.

Auch der öffentliche Verkehr wird an Attraktivität verlieren, wenn Busse weniger schnell unterwegs sind. Wollen die Verkehrsbetriebe ihr heutiges Angebot aufrechterhalten, müssten sie mehr Fahrzeuge und Personal einsetzen. Vielleicht sind dann die Fussgänger bald schneller unterwegs als der Öffentliche Verkehr.

Gemäss einer schweizweiten Umfrage des TCS lehnen 68 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer eine generelle Einführung von Tempo-30-Zonen

innerorts ab. Diese Vorlage reiht sich erneut in die stadträtliche links-grüne autofeindliche Agenda ein.

Die Quartierparkierschikane oder die Einführung einer Tempo-30-Zone auf einer Hauptverkehrsachse ist uns noch in bester Erinnerung. Dass diese autofeindlichen Massnahmen auch finanzielle Kosten nach sich ziehen, kümmert den Stadtrat anscheinend nicht.

An dieser Stelle möchte ich gerne wissen, welche wiederkehrenden Kosten diese neue Tempo-30-Zone auf dem Geissberg für den Öffentlichen Verkehr mit sich bringen wird. Ich danke schon an dieser Stelle für eine transparente Antwort.

Ein Grossteil meiner Fraktion, wird diese Vorlage ablehnen. Besten Dank für die Aufmerksamkeit.

Hermann Schlatter (SVP)

Votum

Kollegin Daniela Furter (Grüne) hat gesagt, der Verkehr werde flüssiger. Ich weiss nicht, woher Sie diese Aussage nimmt und welchen Verkehr sie damit meint. Ich bin vor kurzem pensioniert worden und bis dahin jeden Tag mit dem Auto die hintere Weinsteig heraufgefahren zu meinem Arbeitsplatz, der vis-à-vis dem Spital lag. Ich frage die Baureferentin, wo der Sinn ist, dass die Parkplätze an dieser Strasse rechts und links an der Strasse markiert sind? Insbesondere im Winter, wenn es Schnee hat, dann ist es für die Velofahrer wirklich gefährlich, weil der Schnee gar nicht mehr in diese Lücken gestossen werden kann. Ebenfalls haben die Autofahrer Mühe zu kreuzen und ich würde behaupten, das der grösste Teil der Breitaner, die mit dem Auto zum Spital fahren, über den Geissberg fahren, auch bei einer Tempo-30-Zone, und nicht zuerst in die Stadt fahren und dann wieder die Hochstrasse hinauf. Diese Situation finde ich sehr schlecht für die Velofahrer und schlussendlich auch für den flüssigen Verkehr, weil diese Lücken rechts und links ein Kreuzen recht schwierig machen.

Martin Egger (FDP)

Votum

Ich bin Bewohner/Anwohner an dieser bestehenden Tempo-30-Zone und ich kann bestätigen, was Hermann Schlatter (SVP) gesagt hat. Dort, wo es an der Strasse heute Parkplätze hat, braucht es keine Beschilderung von Tempo 30, denn dort kann man gar nicht schneller fahren.

In der bestehenden Tempo-30-Zone, insbesondere dort, wo es bergab geht, erlebe ich Autofahrer und Autofahrerinnen, ja sogar Velofahrer und Velofahrerinnen, die mit Sicherheit schneller fahren als Tempo 30. Wenn dort, Bernhard Egli (GLP), Schikanen, seien es natürliche oder mit Kunst am Bau, eine Verkehrsberuhigung stattfinden würde mit Parkplätzen, hätten wir das Thema mit überhöhten Geschwindigkeiten gelöst, denn dort wird permanent zu schnell gefahren. Die Strasse ist breit und es wird mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren. Alle, die das Gefühl haben, dass der Sound nur im Auto hörbar ist, täuschen sich.

Meine Bitte an den Stadtrat: Bitte prüft auch im alten Teil verkehrsberuhigende Massnahmen und nicht nur im geplanten neuen Gebiet. Besten Dank.

Lukas Ottiger (GLP)**Votum**

Nur ganz kurz, einige scheinen es in den Kommissionssitzungen nicht gleich zu verstehen. Es fiel wieder die Aussage, es werde generell Tempo-30 eingeführt und das sei der Wille des Stadtrats. Ich kann mich an die jährliche Sitzung der Parteien mit dem Stadtrat erinnern, wo Walter Hotz (SVP) sehr konkrete Fragen gestellt hat zu diesem Thema. Diese Vorlage zeigt eindeutig, wie vorgegangen wird. Es muss ein Bedarf aus einem Quartier bestehen, der ist hier mit weit über 60%. Dann wird ein Gutachten erstellt, bei dem jede Strasse einzeln angeschaut wird. Dann gibt es eine Umfrage im Quartier und am Schluss wird das durch die Spezialisten vom Amt konzipiert. Dann kommt es in eine Kommission und wird diskutiert, schlussendlich ist es im Grossen Stadtrat. Das ist sicherlich kein Prozess der Salami taktik und es werde flächendeckend hintenherum etwas eingeführt. Ich erinnere nochmals: Es wird dort angegangen, wo ein Bedarf aus einem Quartier besteht und wenn wir das jetzt nicht umsetzen, dann stossen wir über 60% der Bewohner in diesem Quartier, die sich für die Tempo-30-Zone ausgesprochen haben, vor den Kopf. Besten Dank.

Iren Eichenberger (Grüne)**Votum**

Stefan Oetterli S(VP) hat gesagt, 68% der Schweizer Bevölkerung lehnen Tempo-30-Zonen ab. Es gibt immer verschiedene Umfragen. Aber das mag sein, aber dort, wo die Leute wohnen in ihrer eigenen Zone, lehnen sie eine Tempo-30-Zone nicht ab. Das ist ein Unterscheid.

Dann hat er auch gesagt, eine Buslinie sei betroffen. Ja, ich kenne diese Buslinie, es ist Linie 6, die jetzt neu mit Buchthalen verknüpft ist und immer sehr pünktlich am Bahnhof ist. Die Antwort haben wir ja im Bericht. Die vbsh sagt, dies sei eine sehr geringe Erhöhung der Fahrzeit auf dem Ast über den Geissberg. Das erlebe ich auch so, denn der Bus kommt wirklich nie zu spät.

Für den Individualverkehr macht es 20 bis 30 Sekunden aus. Liebe SVP-Fraktion, Sie haben gesagt mit Zähneknirschen, aber ob man sich für 20 bis 30 Sekunden die Zähne zerknirschen soll, ist für mich schon fraglich.

Urs Tanner (SP)**Votum**

Es gibt sehr gute Schienen, die man gegen das Zähneknirschen anziehen kann, so, dass nichts kaputtgeht.

Dass es beim Postulat Tempo-30 einführen ab 22.00 Uhr etwas lauter wird, kann ich sehr gut nachvollziehen. Das ist ein sehr weitgehender Vorschlag aus meiner Fraktion.

Die Einführung vom Tempo-30 dem Stadtrat unterzujubeln, ist schon etwas daneben. Lesen Sie mal Seite 6 der Vorlage: Bei der Finsterwaldstrasse wird mit 62% Ja gesagt, bei der Geissbergstrasse mit 63% und beim Weisteig mit 65%.

Wenn man nicht die Anwohnenden fragt und solche Mehrheiten findet, wen soll man denn sonst noch fragen? Wir wollen generell ganz bestimmt weitergehen als die rechte Seite, aber bei dieser Vorlage ist es ganz klar, wer diese Einführung einer Tempo-30-Zone wünscht. Besten Dank.

Stadträtin Dr. Katrin Bernath**Votum**

Die Tempo-30-Grundsatzdiskussion könnten wir heute bestimmt noch stundenlang führen. Es geht hier aber nur um eine geringe Erweiterung und ein Anliegen aus dem Quartier für mehr Lebensqualität.

Zur Frage von Stefan Oetterli (SVP) wegen der Mehrkosten vbsh. Das wurde bereits in der Vorlage zum neuen Angebotskonzept aufgeführt und dort berücksichtigt, d.h. es gibt dadurch keine Mehrkosten.

Dann war noch die Frage zu den Parkplätzen an der Weinsteig, warum, dass diese versetzt sind. Ehrlich gesagt, ich weiss nicht überall genau, warum welcher Parkplatz wie aufgemalt wird, aber wie Martin Egger (FDP) bereits bemerkt hat, geht es dabei auch darum, den Verkehr zu verlangsamen. Das ist sicher ein Argument. Dass man das jetzt an der Finsterwaldstrasse auch so machen würde, wäre eine Möglichkeit. Dort hat es aber verschiedene Ein- und Ausfahrten und man muss beachten, dass alles übersichtlich bleibt. Ich gehe davon aus, dass die jetzt vorgeschlagene Lösung diejenige ist, die allen Anforderungen am besten entspricht.

Ich glaube die Grundsatzfrage, die Bernhard Egli (GLP) anspricht, ob man bauliche Massnahmen vornehmen muss, damit niemand aus Versehen zu schnell fährt oder den Anreiz hat, zu schnell zu fahren, ist mit den aktuellen Bestimmungen leider so. Wir sind angehalten, baulichen Massnahmen umzusetzen, wenn 85% aller gemessenen Geschwindigkeiten höher sind als ein bestimmter Wert. Die Grundlagen sind momentan so und deshalb müssen wir Massnahmen umsetzen. Dies wurde jedoch mit allen abgesprochen, unter anderen mit den vbsh, damit eine Lösung gefunden wurde, die auch für den Busverkehr möglichst wenig Beeinträchtigungen gibt.

DETAILBERATUNG

Die **Ratspräsidentin Dr. Nathalie Zumstein (Die Mitte)** stellt fest, dass sich die Wortmeldungen zum Eintreten erschöpft haben. Ein Antrag auf nicht Eintreten ist nicht gestellt worden. **Somit ist Eintreten beschlossen.**

Bemerkungen der Ratspräsidentin zum weiteren Vorgehen:

Wir kommen zur Detailberatung.

Ich bitte den **2. Vizepräsidenten, Stephan Schlatter (FDP)**, die Vorlage des Stadtrats vom 1. März 2022: Erweiterungen Tempo-30-Zone auf dem Geissberg seitenweise bis zu den Anträgen sowie die Beilagen (Gutachten, Massnahmenplan und Signalisation) zu verlesen.

Der **2. Vizepräsident, Stephan Schlatter (FDP)**, verliest die Vorlage des Stadtrats vom 1. März 2022: Erweiterungen Tempo-30-Zone auf dem Geissberg seitenweise die Seiten 1 bis 8 bis zu den Anträgen sowie seitenweise die Beilagen (Gutachten, Massnahmenplan und Signalisation).

ANTRÄGE

1. Der Grosse Stadtrat stimmt der Vorlage des Stadtrates vom 1. März 2022 über die Erweiterungen der Tempo-30-Zone auf dem «Geissberg» zu. *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*
2. Der Grosse Stadtrat bewilligt einen Nachtragskredit 2022 in der Höhe von 45'000 Franken zu Lasten Konto 6300.3130.00, Dienstleistung Dritter, für die Umsetzung der Massnahmen. *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*

SCHLUSSABSTIMMUNG (ABSTIMMUNG NR. 2)

Der Grosse Stadtrat heisst die Vorlage des Stadtrates vom 1. März 2022 betreffend Erweiterungen Tempo-30-Zone auf dem Geissberg in der Schlussabstimmung mit 19 : 11 Stimmen, bei 3 Enthaltungen, gut.

Das Geschäft ist erledigt.

Traktandum 3 **Postulat von Hermann Schlatter (SVP) vom 27. August 2021: Günstiger, kürzer, ohne Enteignungen - Velobrücke am richtigen Ort**

Hermann Schlatter (SVP)

Begründung

Gerne nehme ich Stellung zu meinem Postulat "Günstiger, Kürzer, ohne Enteignungen – Velobrücke am richtigen Ort", das ich kurz vor der Planungskredit Abstimmung vom 26. September des letzten Jahres eingereicht habe. Bekanntlich wurde der Planungskredit mit einem NEIN-Stimmenanteil von 55.5% abgelehnt. Was waren wohl die Gründe dafür?

Eine Analyse ist nicht einfach, vermutlich waren es die vier Punkte, welche die Gegnerschaft im Vorfeld der Abstimmung anführte:

- Einerseits die drohende Enteignung für das Land der Brückenköpfe. Auf der Seite Breite wäre die Brückenführung sozusagen durch das Schlafzimmer der angrenzenden Liegenschaft verlaufen.
- Dann die hohen Kosten von fast 10 Mio. Franken. Anschlusskosten, wie Strassenanpassungen etc. waren auf beiden Seiten nicht in diesem Betrag enthalten.
- Die Tatsache, dass immer mehr Bike-Fahrer mit Elektromotoren unterstützt werden und deshalb nicht mehr auf eine Brücke angewiesen sind, um Steigungen zu überwinden.
- Schlussendlich der Standort. So wäre die Brücke über die zwischenzeitlich neu erstellten Hochhäuser der Überbauung Stahlgiesserei geführt worden und hätte zu Schattenwurf und Einsicht in die Privatsphäre der Bewohnerinnen und Bewohner dieser Liegenschaften geführt.

Dass das Gegnerkomitee aus SVP, EDU und FDP diese Abstimmung gewonnen hat, war wohl für alle eine grosse Überraschung und für die Befürworter eine riesige

Enttäuschung. Das klare Resultat zeigt aber auch, dass es nicht nur die Stimmenden der aufgezählten Parteien waren, welche das Projekt nicht unterstützten, sondern, dass auch Stimmende die üblicherweise mitte-links wählen und abstimmen, zu den Gegnern gehörten. Das Verdikt der Stimmbevölkerung war so klar, dass ich aus diesem Grund mein Postulat hätte zurückziehen können. Das wollte ich aber nicht, weil ich während dem Abstimmungskampf immer wieder betonte, dass ich grundsätzlich eine Verbindung zwischen den Quartieren Geissberg und Breite als sinnvoll erachte. So habe ich im Jahre 2010 auch die eingereichte Petition für eine Velobrücke unterstützt.

Die ganze Vorlage war von Beginn weg eine Hopp-Hopp-Übung des Baureferats, man meinte wohl die Stimmbevölkerung würde mit demselben Enthusiasmus dem Vorhaben zustimmen, wie die links-grüne Mehrheit in diesem Rat. Bei den Beratungen in diesem Rat liess man die geschlossene rechte Seite zweimal im Regen stehen. So beim ersten Planungskredit über 200'000 Franken im Rahmen der Budgetberatungen 2018, wie auch unsere mahnenden Worte bei der Beratung vom 19. Mai 2020 dieses Planungskredits über 680'000 Franken, als es um die Frage der Salami taktik ging, d.h. um die Zusammenrechnung der beiden Planungskredite und damit um die Überschreitung der Limite von 700'000 Franken für das fakultative Referendum. So musste das Obergericht in dieser Sache angerufen werden, um Recht zu bekommen. Auch Fragen von rechter Seite zu weiteren Linienführungsmöglichkeiten wurden von der Baureferentin im Rat nicht beantwortet. Gerne hoffe ich, dass die unterliegenden Kreise aus dieser Abstimmung eine Lehre gezogen haben und in Zukunft vermehrt versuchen werden Kompromisse einzugehen, wenn es um so grosse Projekte geht. Gerade im Hinblick auf die Planungen zum Rheinufer im Lindli erscheint mir dies eine zwingende Voraussetzung für ein Gelingen.

Angesichts der klaren Ablehnung dieses Planungskredits scheint es mir angebracht den Umsetzungshorizont im Postulats Text mit *"bis 2032"* zu ergänzen, denn eine Abstimmung über eine andere Variante in nächster Zeit würde wohl von den NEIN-Stimmenden als Zwängerei ausgelegt.

Der Postulatstext lautet damit wie folgt:

*"Der Stadtrat wird eingeladen **bis 2032** zu prüfen und in einem Bericht aufzuzeigen, wo alternative Übergänge zwischen den Quartieren Geissberg und Breite mit einer Velobrücke realisiert werden könnten, die insbesondere günstiger als das bisherige Projekt "Duraduct" sind und für welche keine Enteignungen von privatem Land notwendig wäre."*

Mit dieser Ergänzung wird dem Stadtrat die Möglichkeit geboten, im Zusammenhang mit der Entwicklung, insbesondere des vorderen Mühlentals, einen Übergang zwischen den Quartieren neu zu evaluieren. Bei dieser Gelegenheit meine ich, muss auch klar aufgezeigt werden, wie sich der Stadtrat die geplante Veloschnellroute von Herblingen nach Neuhausen am Rheinfall vorstellt, d.h. auf welchen Strassen sie geführt werden soll. Sollten dafür weitere Strasse mit Tempo 30 beschildert werden, haben Sie unsere Fraktion ganz sicher nicht hinter sich, das wird Sie nicht verwundern.

Es stellt sich aber für mich auch die Frage, braucht es wirklich diesen klobigen und teuren Lift Turm, oder soll nicht primär darum gehen, diese beiden Quartiere mit einer "günstigen", schmalen Velo- und Fussgängerbrücke zu verbinden. Konzentriert sich die Brücke auf den Übergang, könnte an dem von mir angeführten Standort sicher

kostengünstiger gebaut werden.

Nun bin ich gespannt auf die Ausführungen der Baureferentin und der Fraktionen.

Stadträtin Dr. Katrin Bernath

Stellungnahme des Stadtrats

Gerne nehme ich im Namen des Stadtrats Stellung zum Postulat. Da es sich um ein Thema mit einer längeren Vorgeschichte handelt, werde ich auch etwas längere Ausführungen dazu machen.

1. Ausgangslage

Die Idee einer Verbindung der Quartiere Geissberg und Breite über das Mühlental ist schon bald ein Jahrhundert alt. In den 1930er-Jahren wurde die vom Ingenieur Adolf Eggenschwyler eingebrachte Idee einer Fussgängerbrücke diskutiert und unter anderem von den Quartiervereinen sehr positiv aufgenommen.

Rund 70 Jahre später wurde die Idee unter dem Namen "Duraduct" wieder aufgenommen. Das Projekt wurde 2007 ins erste Agglomerationsprogramm des Bundes aufgenommen und vom Bund als Leuchtturmprojekt für den Langsamverkehr bezeichnet.

Anschliessend folgten ausführliche Abklärungen, insbesondere zur Linienführung, in einer ersten Machbarkeitsstudie 2010 und in der aktualisierten und ergänzten Machbarkeitsstudie 2019. Im Jahr 2016 erfolgte eine Anspruchsgruppen-Befragung zum "Duraduct". Hierbei wurden 34 Organisationen kontaktiert, welche sich mehrheitlich eine baldige Umsetzung des Projektes wünschten.

Basierend auf diesen Grundlagen wurde die Planungskreditvorlage erarbeitet, die vom Stadtrat im November 2019 und vom Grossen Stadtrat im Mai 2020 verabschiedet wurde. Nach den Ihnen bekannten weiteren rechtlichen und politischen Schritten wurde der Planungskredit von der Stimmbevölkerung am 26. September 2021 mit einem Nein-Stimmen-Anteil von 55% abgelehnt.

Nach dem ablehnenden Entscheid zum Planungskredit ist klar, dass das im Rahmen des 1. Agglomerationsprogramms vorgesehene Projekt nicht weiterverfolgt wird.

Im Vorfeld und nach der Abstimmung zeigte sich, dass die Ablehnung durch verschiedene Argumente begründet wurde und das Resultat unterschiedliche Interpretationen zulässt. Entsprechend gibt es auch unterschiedliche Haltungen und Erwartungen zum Vorgehen nach dem ablehnenden Entscheid zum Planungskredit.

Der Stadtrat hat Vertreterinnen und Vertreter der Parteien und Verkehrsorganisationen zu einem Austausch eingeladen. Im Zentrum der Diskussionen standen die Fragen, welche Probleme es im städtischen Strassennetz gibt, für die das "Duraduct" eine Lösung darstellte und welche Lösungsansätze - mit oder ohne Brücke über das Mühlental - denkbar sind. Dabei wurden verschiedene Herausforderungen und mögliche Massnahmen diskutiert, wobei auch eine Brücke über das Mühlental weiterhin als mögliche Lösung thematisiert wurde.

2. Anliegen des Postulats: Alternative Linienführungen prüfen

Mit dem heute zur Diskussion stehenden Postulat soll der Stadtrat zur Prüfung alternativer Übergänge zwischen den Quartieren Geissberg und Breite mit einer

Velobrücke eingeladen werden, wobei die Alternativen insbesondere günstiger als das bisherige Projekt "Duraduct" und ohne Enteignungen von privatem Land realisierbar sein sollen.

Gerne zeige ich hier noch einmal auf, welche Abklärungen zur Linienführung bereits vorgenommen wurden.

Übergeordnete Planung

Die übergeordnete Betrachtung der Verkehrsverbindungen ist zentral für den Standort einer Brücke über das "Mühlental". Die notwendigen Analysen wurde bereits in der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts 2005 und des Agglomerationsprogramms Schaffhausen plus aus dem Jahr 2008 gemacht. Dort ist die Tangentialverbindung Rosenbergachse (nach Neuhausen am Rheinfall) bis Herblingen mit dem "Duraduct" als zentrales neues Element festgehalten. Als wesentliche Vorteile wurden insbesondere die topographische Erleichterung und die Abkürzung hervorgehoben. Die Verbindung wurde entsprechend auch in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

Erste Machbarkeitsstudie

Eine erste Machbarkeitsstudie im Auftrag des Baureferats wurde im Januar 2010 abgeschlossen. Die Machbarkeitsstudie untersuchte verschiedene Varianten, belegte die Machbarkeit der Talüberquerung und stellte die Bestvariante dar. Basierend auf einer Analyse der verschiedenen Nutzungen wurden drei Varianten untersucht:

- Variante 1: Brücke im vorderen Bereich zum Mühlental = Brücke als Tor zum Mühlental
- Variante 2: Brücke im mittleren Bereich des Mühlentals = Brücke im Zentrum des Mühlentals
- Variante 3: Brücke im hinteren Bereich des Mühlentals = Brücke mit kürzester Verbindung über das Mühlental

In der Beurteilung anhand von Kriterien wie technische Machbarkeit, Anschlüsse auf beiden Seiten, Liftstandort, Landerwerb, Benutzerfreundlichkeit, Kosten usw. schnitt die Variante "Mühlental Mitte" klar am besten ab. Bei der Variante im "vorderen Mühlental" wurden Nachteile insbesondere in Bezug auf Kosten, Landerwerb und Anschluss auf der Seite "Geissberg" ausgemacht. Am schlechtesten beurteilt wurde die Variante im hinteren Bereich des "Mühlentals", insbesondere aufgrund des fehlenden Lift-Standorts, mangelnder Benutzerfreundlichkeit und einem höheren Baurisiko.

So resultierte eine Linienführung am Nordende der Stahlgiesserei als Bestvariante dieser ersten Machbarkeitsstudie.

Aktualisierung und Ergänzung der Machbarkeitsstudie

Im Jahr 2017 wurde die Planung der Fussgänger- und Velobrücke über das Mühlental wiederaufgenommen. Erster Schritt war die Überarbeitung und Aktualisierung der bestehenden Grundlagen.

Dabei wurden die Verkehrsbeziehungen, geeignete Standorte für die Stützen und Widerlager und weitere Aspekte vertieft untersucht. Als Ergebnis wurde die Linienführung im mittleren Mühlental bestätigt. Dies insbesondere aufgrund der Anforderungen für den Fussverkehr. Velofahrende würden eine dezentrale Netz-anbindung eher in Kauf nehmen. Für Fussgänger und Fussgängerinnen würde eine

Brücke im hinteren Mühlental jedoch nicht den angestrebten Nutzen bringen.

Fachliche Stellungnahme zur Variante “Mühlental hinten”

In der Begründung des Postulats wird die bereits geprüfte Variante “Mühlental hinten” erneut ins Spiel gebracht, weshalb ich hier noch etwas ausführlicher auf die fachliche Beurteilung dieser Variante eingehe.

Die Beurteilung vor Ort und mit dem Höhenkurvenplan (GIS) hat ergeben, dass eine Brücke beim “Felsenstieg” effektiv circa 200 m lang würde. Die Brücke würde ein Gefälle/eine Steigung von rund 5% aufweisen, was gemäss den anwendbaren Normen als unkomfortabel bezeichnet wird.

Die Variante “Mühlental hinten” hat gegenüber der Variante “Mühlental Mitte” folgende Nachteile:

Fussverkehr, Verbindung Quartiere

- Der Fussweg durch das “Mühlental” vom Bahnhof her wird rund 400 Meter länger und wird voraussichtlich nicht mehr angenommen.
- Auch die Fussweg-Anbindungen an die Quartiere (vor allem Seite “Geissberg”) sind dezentral.
- Das neue Wohnquartier “Stahlgiesserei” wird nicht direkt erschlossen.
- Die Bestvariante mit Liftturm hätte am evaluierten Ort die drei Quartiere (“Breite”, “Mühlental” und “Geissberg”) optimal zu einem sicheren und attraktiven Netzwerk zusammenwachsen lassen.

Veloverkehr

- Eine Überquerung im hinteren Mühlental entspricht nicht der Wunschlinie im Sinne des Velo-Netzgedankens einer möglichst direkten Verbindung über die Quartiere hinaus.

Akzeptanz, Beanspruchung Land

- Der erforderliche Platz für einen zweckmässigen und sicheren Standort eines Liftturms ist gemäss bisherigen Abklärungen nicht vorhanden. In der Machbarkeitsstudie von 2010 wurde davon ausgegangen, dass der Liftturm mit dieser Linienführung nicht realisiert werden kann.
- Die Brücke der vorgeschlagenen Alternativvariante überspannt drei Gebäude und zerschneidet die Industrie-Zone. Die Akzeptanz einer derartigen Linienführung ist fragwürdig. Die für “Mühlental Mitte” vorgeschlagene Bestvariante würde hingegen keine Gebäude überspannen und verlief am Rande der Parzellen.
- Auch bei der alternativen Variante wäre für die Erstellung beider Widerlager “Breite” und “Geissberg” sowie für den Liftstandort, wenn es die Platzverhältnisse überhaupt zulassen, ein Landerwerb erforderlich.
- Die Bestvariante hätte auf der Seite “Geissberg” keine Privatparzellen durchschnitten, sondern hätte sich im Anschluss an dem bestehenden Weg bedient, welcher leicht verbreitert worden wäre. Die beidseitige Landbeanspruchung wurde als zumutbar und verhältnismässig betrachtet.

Fazit zu bisherigen Prüfungen der Linienführung

Die im Postulat vorgeschlagene Variante wurde bereits in der Machbarkeitsstudie von 2010 als Variante “Mühlental hinten” beurteilt und verworfen. Die weiterführende Machbarkeitsstudie von 2019 bestätigte die damalige Variantenbeurteilung. Die

Ergebnisse dieser Abklärungen wurden in der Vorlage zusammengefasst und auch in der Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt erläutert.

Die Nachteile dieser Linienführung betreffen insbesondere die Verbindungen für den Fussverkehr. Für den Veloverkehr hingegen wären die grösseren Distanzen und die an diesem Standort fragwürdige Machbarkeit eines Lifts weniger nachteilig.

3. Weiteres Vorgehen

Mit der Ablehnung des Planungskredits für das "Duraduct" ist klar, dass das Vorhaben nicht wie vorgesehen weiterverfolgt wird. Die Herausforderungen, die damit angegangen werden sollten, bestehen aber weiterhin. Die übergeordneten Planungsinstrumente, wie der kantonale Richtplan und das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Schaffhausen, zeigen den Bedarf für direkte und sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr:

- Fusswegverbindungen sind insbesondere für Schul- und Arbeitswege und die Erreichbarkeit von Sportanlagen, öffentlichen Einrichtungen und Grün- und Erholungsräumen wichtig. Mit der weiteren Entwicklung des "Mühlentals" als Wohn- und Arbeitsort gewinnt die Anbindung an die benachbarten Quartiere an Bedeutung.
- Beim Veloverkehr geht es ebenfalls um die Verbindung der Quartiere, darüber hinaus aber insbesondere um die Veloroute von regionaler Bedeutung; von Beringen über Neuhausen am Rheinfall, "Breite" und Herblingen Richtung Thayngen.

Dieser Bedarf besteht auch nach der Ablehnung des Planungskredits unverändert und wir sind nun gefordert, alternative Lösungen zu entwickeln. Auch aufgrund von Entwicklungen im Mühlental, auf dem Geissberg und der Breite, wie die Attraktivierung der KSS mit dem geplanten Hallenbad-Neubau, wird der Bedarf für direkte Quartierverbindungen weiter steigen.

Angesichts der erst kürzlich erfolgten Ablehnung des Planungskredits und der im Vorfeld bereits vorgenommenen Abklärungen zu Varianten der Linienführung erachtet der Stadtrat eine vertiefte Prüfung von alternativen Standorten für eine Fuss- und Velobrücke mit Lift zum aktuellen Zeitpunkt nicht zielführend.

Die Aufgabe zur Entwicklung alternativer Lösungen soll wie folgt angegangen werden:

1. Bei der Entwicklung des "Mühlentals" stehen weitere Schritte südlich und nördlich der "Stahlgiesserei" an. Die dazu notwendigen Planungen sollen in den kommenden Jahren stattfinden. Dabei wird auch die Erschliessung mit allen Verkehrsträgern und insbesondere die Fusswegverbindungen ein wichtiges Thema sein.
2. Bei den Massnahmen für den Veloverkehr stehen nach der Ablehnung des Planungskredits andere Strecken im Fokus, wie u.a. die Steigstrasse. Angesichts der vielfältigen Ansprüche und enger Platzverhältnisse, insbesondere auf den Strassen rund um die Altstadt, wird eine direkte Verbindung zwischen "Breite" und "Geissberg" jedoch weiterhin von Bedeutung sein. Entsprechend soll eine solche Verbindung weiterhin im Richtplan aufgeführt sein. Dabei sind sowohl die konkrete Lage als auch die Frage, ob die Lösung mit oder ohne Brücke realisiert werden soll, offen zu lassen. Eine entsprechende Prüfung von Lösungsansätzen wird

realistischerweise frühestens im Hinblick auf das Agglomerationsprogramm der 6. Generation erfolgen, welches ab 2032 zur Umsetzung kommt.

4. Fazit

Das Anliegen einer direkten, attraktiven und sicheren Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr über das "Mühlental" führte bereits vor rund 90 Jahren zu ersten Ideen für eine Brücke zur Verbindung der Quartiere "Geissberg" und "Breite". Mit der Ablehnung des Planungskredits für das "Duraduct mit Lift" wurde der eingeschlagene Weg gestoppt. Der dem Projekt zugrundeliegende Bedarf besteht jedoch weiterhin. Unter Achtung des Abstimmungsergebnisses erachtet der Stadtrat die Planung eines konkreten Projekts am bisherigen Standort und zum aktuellen Zeitpunkt als nicht angebracht. Die Gründe für die Ablehnung des Planungskredits waren aber vielfältig und die Prüfung von alternativen Lösungen ist grundsätzlich sinnvoll. Der Stadtrat ist deshalb bereit das Postulat entgegenzunehmen. Die Prüfung von Fuss- und Veloverbindungen soll zum einen im Rahmen der Planungen zur Entwicklung des "Mühlentals" erfolgen und zum andern mittelfristig im Rahmen der Planungen für regionale und überregionale Veloverbindungen, die auch im Richtplan festzulegen sind.

Dr. Bernhard Egli (GLP)

glp/Grüne/Die Mitte/EVP-Fraktionserklärung

Sie wissen es, unsere Fraktion glp/Grüne/Die Mitte/EVP hatte das Projekt "Duraduct" vorbehaltlos unterstützt und leider im Volk keine Mehrheit erreichen können. Wir begrüßen es, dass aus Kreisen der damaligen Opponenten nun ein Vorstoss eingereicht wurde "Günstiger, kürzer, ohne Enteignungen - Velobrücke am richtigen Ort". Das öffnet den Weg für eine gemeinsam getragene Lösung in der Zukunft, wie das Hermann Schlatter (SVP) gewünscht hat.

Die glp/Grüne/Die Mitte/EVP-Fraktion unterstützt das Postulat von Hermann Schlatter (SVP) und Mitunterzeichnenden. Der Stadtrat soll prüfen und mit Bericht aufzeigen, wo alternative Übergänge zwischen den Quartieren Breite und Geissberg realisiert werden können. Die betroffenen Quartierentwickler sollen da einbezogen werden. Zu einer solchen Prüfung und zu so einem Bericht gibt es Vorgaben:

- keine Neuauflage des abgelehnten Projekts "Duraduct".
- es soll günstiger sein
- keine Enteignungen von privatem Land (das war, denke ich, mit ein wichtiges Argument zum Nein und das müssen wir respektieren)

Das Mühlental ist wohl das wichtigste Entwicklungsgebiet, aktuell und mittelfristig. Da ergeben sich möglicherweise interessante Optionen, solche Entwicklungsabschnitte mit Lift und Brücke oder auch ohne Lift und nur mit Brücke mit den angrenzenden Quartieren zu verbinden. Das könnte allenfalls näher Richtung Bahnhof oder weiter nach hinten zu liegen kommen.

Vorderhand soll die Stadt aber die Fussgänger- und Veloverbindungen vom Zentrum auf die Breite und in die Quartiere dringend verbessern. Eine aktuelle schweizweite Umfrage hat ergeben, dass die Stadt Schaffhausen in Sachen Qualität des Veloverkehrs fast zu hinterst liegt. Ich als grenzenloser Optimist kommentiere das so: Super, da hat die Stadt ja ein riesiges Verbesserungspotential.

Also nochmals, die glp/Grüne/Die Mitte/EVP-Fraktion unterstützt das Postulat einhellig

und empfiehlt allen es gleich zu tun.

Würde das Postulat abgelehnt, wäre das ein echt schlechtes Signal für die Zukunft, allenfalls würde der Regierungsrat sogar diese Velobrückenplanungs-Idee aus dem Richtplan herauskippen und das wäre fatal.

Bea Will (SP)**SP/JUSO-Fraktionserklärung**

Ich spreche für die SP/JUSO-Fraktion zum Postulat von Hermann Schlatter (SVP): "Günstiger, kürzer, ohne Enteignungen - Velobrücke am richtigen Ort", mit dem der Stadtrat eingeladen wird zu prüfen und in einem Bericht aufzuzeigen, wo alternative Übergänge zwischen den Quartieren Geissberg und Breite mit einer Velobrücke realisiert werden könnten, die insbesondere günstiger als das bisherige Projekt "Duraduct" sind und für welche keine Enteignungen von privatem Land notwendig wären.

Nach wie vor sind wir überzeugt, dass das "Duraduct" da, wo es hin sollte, dort auch bestens erbaut hätte werden können, wie auch die Stadträtin nochmals ausführte. Die Stadtbevölkerung hat eine der besten und nachhaltigsten Zukunftsprojekte für unsere Stadt an der Urne versenkt. Dieser Abstimmungsausgang schmerzt nach wie vor sehr, trotzdem gilt es aber weiter nach vorne zu schauen. Zu prüfen, ob es tatsächlich andere Möglichkeiten für eine Verbindungsbrücke des Geissberg- und Breitequartiers gäbe. Auch für den Schulraum sind meiner Ansicht nach beide Quartiere inkl. Mühlental kurz- bis mittelfristig zusammenzudenken.

Die Steigstrasse ist und bleibt wohl noch eine Weile ein massives Verkehrsproblem für alle Verkehrsteilnehmenden. Ja, hier sind neue Denk- und Lösungsansätze gefragt. Aber, ob ein Fahrrad- und Fussgängerbähnli, wie das Mühleggbähnli in St. Gallen eine Möglichkeit wäre, Schräglifte, normale grosse Lifte, wie in Baden an die Limmat hoch und runter oder eben doch eine quaterverbindende Brücke, darf gerne nochmals neu geprüft werden.

Über private Landabgaben bzw. Enteignungen will ich heute keine Worte verlieren. Ich denke, da kennen Sie unsere Haltungen.

Wir freuen uns, wenn der Stadtrat einen neuen Standort "Duraduct" prüft und auch weitere Verbesserungsmöglichkeiten, insbesondere für die unmotorisierten Verkehrsteilnehmenden innert nützlicher Frist geplant und umgesetzt werden, möglichst mit einem effizienten Mitwirkungsprozess für Parlamentarierinnen und Parlamentarier und Interessensgruppen der Bevölkerung, wie bereits gestartet und von Stadträtin Dr. Katrin Bernath erwähnt.

Die Zukunft in Schaffhausen, die Stadt und ihre Menschen, die hier ohne grosse Fussabdrücke leben und in Zukunft leben wollen und vorwärtskommen wollen, haben es verdient. Die SP/JUSO-Fraktion unterstützt den Prüfungsauftrag mehrheitlich in diesem Sinn. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Martin Egger (FDP)**FDP-Fraktionserklärung**

Seit drei Jahren, jeweils im Mai, diskutieren wir über das "Duraduct". Die Stadträtin hat nochmals die ganze Geschichte aufgerollt. Sie mögen sich vielleicht daran erinnern, wie es vor einem Jahr war. Wir haben damals einen Antrag auf erneute Prüfung

gestellt, weil wir das Gefühl hatten, dass diese ganze Sache nicht gut kommt. Es ist dann leider auch nicht gut herausgekommen. Es ist keine Schadenfreude dabei, wir haben in der Fraktion einige Mitglieder, die hinter der Grundidee der Brücke standen und haben auch das Postulat von Hermann Schlatter (SVP) unterschrieben. Wir wurden damals als Spielverderber und "Nichtakzeptierenwoller" bekannt, weil wir die geprüften Varianten, die uns heute die Stadträtin wieder heruntergelesen hat, nicht für gut befunden haben.

Wir haben das Postulat von Hermann Schlatter (SVP), auch vor dem Hintergrund der verlorenen Abstimmung, nochmals intensiv diskutiert. Diejenigen, die das Postulat dannzumal unterschrieben haben, stehen zum Wort, dass wir die Grundidee einer Verbindung der beiden Quartiere mit den Parametern von Hermann Schlatter (SVP) unterstützen.

Diese Personen, die den Vorstoss unterschrieben haben, werden auch heute dazustehen und sind gespannt auf den Prüfungsauftrag, wie er umgesetzt wird. Der Zeithorizont, den Hermann Schlatter (SVP) noch als Zusatz hineingebracht hat, werden wir so unterstützen. Wir sind gespannt, wie das Thema weitergeht. Ich gehe davon aus, dass wir heute in einem Jahr nicht über das "Duraduct" diskutieren werden. Besten Dank.

Hermann Schlatter (SVP)

SVP/EDU-Fraktionserklärung

Ich teile Ihnen gerne mit, was meine Fraktion zur ganzen Sache sagt. Ein Teil hat mein Postulat unterschrieben, ein anderer Teil steht dazu, dass mit den E-Bikes die Motorisierung da ist und es aus diesem Grund keine Brücke braucht und sie deshalb dagegen sind. Die Mehrheit meiner Fraktion unterstützt das Postulat.

Daniela Furter (Grüne)

Votum

Das Nein zum "Duraduct" war ein Nein zum Standort und kein Nein zur Velobrücke. Deshalb ist es richtig, nochmals einen Anlauf zu nehmen. Denn die Probleme sind da und müssen rasch gelöst werden.

Auch, wenn die Brücke an einem neuen Standort wieder 10 Mio. Franken kosten würde, ist dieser Beitrag beinahe lächerlich, wenn wir die knapp 500 Mio. Franken anschauen, die die 2. Röhre Fäsenstaubtunnel kosten würde. Denn auch dieser ist insbesondere für die Stadtbevölkerung gedacht. Bis zu 75% des Verkehrs ist nämlich hausgemacht.

Mit einer attraktiven Velo- und Fussgängerinfrastruktur kann endlich die nötige Verlagerung vom Autoverkehr auf den Langsamverkehr geschehen. Wir sehen es in anderen Städten, sobald die Infrastruktur stimmt, steigen die Leute aufs Velo um. Freiwillig, weil die meisten Menschen gerne Velo fahren und weil sie Freude daran haben und nicht, weil sie müssen.

Einen 2. Fäsenstaubtunnel können wir uns damit ersparen, indem wir in die Mobilität der Zukunft investieren, nicht nur über das Mühlental, sondern auf dem ganzen Stadtgebiet. Besten Dank.

Stadträtin Dr. Katrin Bernath**Votum**

Es ist eigentlich fast schon erstaunlich, aber ich freue ich auch über die doch sehr breit abgestützte Haltung, dass die Grundidee einer Verbindung der beiden Quartiere anerkannt und unterstützt wird. Gerne möchte ich noch einen Gedanken mitgeben. Wir haben gehört, sobald die Infrastruktur stimmt und diese ist zentral, sobald es um den Veloverkehr geht aber auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger.

Zum Thema Brücke: Wir haben in den letzten Jahren oder bald Jahrzehnten gehört, wie gross die Herausforderungen sind, wenn man so eine Infrastruktur neu erstellen möchte. Es wäre wirklich eine separate Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr, das ist eine Möglichkeit. Das ist ein Auftrag, den wir haben, dass wir damit vorwärtsgehen und es ist auch ein Ziel der Agglomerationsprogramme, dass man solche Infrastruktur mit Unterstützung des Bundes realisieren kann.

Wenn wir aber nicht die Möglichkeit haben, eine neue Infrastruktur zu machen oder zu ergänzen, stellt sich die Frage, wo und wie sind die Velos sonst unterwegs. Es ist einfach so, dass wir nicht sehr viel Platz haben d.h. eine ideale Lösung wäre natürlich, für alle Verkehrsteilnehmer separate Spuren. Das würde aber heissen, dass wir alle Strassen breiter machen würden und das wären dann viele Gärten und Häuser die betroffen wären. Ich glaube, da sind wir uns einig, dass es keine breite flächen-deckende Lösung sein kann in einer Stadt, deren Strukturen so gewachsen sind.

Dann sind wir wieder bei der Lösung, dass wir die bestehende Infrastruktur miteinander teilen. Dann stellt sich die Frage: Wie geht das, dass man dies teilt? Da sind wir dann wieder bei der Tempofrage und so schliesst sich der Kreis wieder zu einer Diskussion, die wir heute schon einmal geführt haben. Ich möchte das nur als Anregung zum Denken mitgeben und nicht die Diskussion nochmals neu öffnen.

Hermann Schlatter (SVP)**Schlusswort**

Es freut mich sehr, dass Sie mein Postulat so positiv aufgenommen haben. Es freut mich auch, dass niemand gesagt hat, dass morgen eine Abstimmung dazu nötig ist. Ich glaube, da müssen wir vernünftig bleiben.

Zu den Ausführungen der Baureferentin. Ich glaube, die Stadtplaner müssen wirklich mit offenem Visier hingehen und nochmals alles überprüfen. Unter diesen Personen, mit denen ich gesprochen habe, sind auch Fachleute und diese zweifeln an, dass es tatsächlich eine Steigung von der Breiteseite zur Geissbergseite von 5% hat. Sie haben das gemessen und sagen, dass die Höhe genau gleich ist.

Dann kommt dazu, dass zwischenzeitlich der Stadtrat die Gesamtverkehrsplanung vorgestellt hat und da ist im vorderen Mühlental noch ein Aufgang Richtung Steigkirche geplant. Man könnte sich ja vorstellen, dass dort die Fussgänger hochgeführt werden und hinten nur eine Velobrücke gebaut wird, ohne Lifturm. Ich glaube, da muss erneut geplant werden und neu aufgezeigt werden, was genau gemacht werden kann.

Zu Frau Furter. Mit den Vergleichen und Umfragen habe ich etwas Mühe. Es ist klar, wenn es mich interessiert, dann gebe ich als Betroffener meine Meinung ab und ich würde mal sagen, vermutlich waren das Velofahrer, die sich gemeldet haben. Ob die Stadt Schaffhausen tatsächlich so schlecht dastehen würden, wenn man eine Gesamtumfrage machen würde und auch die Meinung der Autofahrer abholt, bezweifle ich, dann sieht das vermutlich ganz anders aus.

Wenn wir den Vergleich mit anderen Städten machen, dann müssen wir dazu stehen, dass wir in einer Stadt leben, die sehr hügelig ist und diese Höhenunterschiede können wir nicht einfach wegretruschieren, was schlussendlich auch den Veloverkehr behindert. Auch wenn wir eine Brücke vom Geissbergquartier ins Breitequartier bauen, dann haben wir das ganze Grubenquartier noch nicht abgefangen. In Schaffhausen ist es halt nicht so flach wie in Holland oder in einer typischen Velostadt. Das muss auch berücksichtigt werden.

Ich haben nichts zum Zeitpunkt bis 2032 gehört, deshalb gehe ich davon aus, dass der Grosse Stadtrat damit einverstanden ist. Ich danke für die positive Aufnahme.

SCHLUSSABSTIMMUNG (ABSTIMMUNG NR. 3)

Das Postulat mit dem angepassten Wortlaut wird vom Grossen Stadtrat in der Schlussabstimmung mit 27 : 4 Stimmen, bei 1 Enthaltung, als erheblich erklärt.

Das Geschäft ist somit erledigt.

SCHLUSSMITTEILUNGEN DER RATSPRÄSIDENTIN

Während der Sitzung ist folgender neuer Vorstoss eingegangen:

- Kleine Anfrage von Shendrit Sadiku (JUSO): Wie hoch sind die Elternbeiträge in der Volksschule und für was werden diese ausgegeben?

Die nächste Ratssitzung (Rechnungsdebatte) findet am Dienstag, 7. Juni 2022, 18.00 Uhr im Kantonsratssaal statt.

Und nun freue ich mich auf einen angeregten Abend im Pavillon im Park. Ich wünsche Ihnen allen einen schönen Abend.

Die **Ratspräsidentin** beendet die Sitzung um **18.52 Uhr**.

Die Ratssekretärin:

Sandra Ehrat

Schaffhausen, 4. Juli 2022 saneh