

**Bericht und Antrag
des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen
an den Kantonsrat
betreffend Stellungnahme des Kantons Schaffhausen zuhanden des
Bundes über die Aufnahme der J15 (Schaffhausen - Thayngen) ins
Nationalstrassennetz**

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Gestützt auf Art. 32 lit. g der Kantonsverfassung vom 17. Juni 2002 (KV) unterbreiten wir Ihnen eine Vorlage betreffend Stellungnahme des Kantons Schaffhausen zuhanden des Bundes über die Aufnahme der J15 ins Nationalstrassennetz.

1. Ausgangslage

Im Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11) vom 21. Juni 1960 sind die zu Nationalstrassen erklärten Strassenverbindungen von nationaler Bedeutung festgelegt. Im Rahmen des Programmes «Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes» (WEN) ist auf Bundesebene eine Neufassung dieses Beschlusses unter dem Titel «Neuer Netzbeschluss» (NEB) in Erarbeitung. Damit soll das Nationalstrassennetz den neuen verkehrlichen Gegebenheiten und Bedürfnissen angepasst werden. Die Überprüfung des Netzbeschlusses stützt sich raum- und entwicklungsplanerisch auf ein vernetztes Städtenetz und trägt der dezentralen Raumstruktur gebührend Rechnung.

Die Anpassungen am Netz werden auf Antrag des Bundesrates von der Vereinigten Bundesversammlung beschlossen. Vor der Verabschiedung der Vorlage NEB des Bundesrates zuhanden des Bundesparlamentes hat der Bundesrat die Kantone mit Schreiben vom 7. Juli 2008 eingeladen, bis zum 15. Oktober 2008 zum Entwurf NEB bzw. zum «Bericht für die Vernehmlassung zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11)» (BV-NEB) Stellung zu nehmen. Die Botschaft des Bundesrates zum neuen NEB wird Ende 2008 erwartet. Die parlamentarische Beratung im Bund dürfte sich über ein Jahr erstrecken. Als frühester Zeitpunkt des Inkrafttretens wird das Jahr 2010 genannt.

2. Die Notwendigkeit einer Volksabstimmung

In der Regel hat der Regierungsrat zu antworten, wenn der Bundesrat oder der Vorsteher eines Departementes des Bundes die Kantone zu Stellungnahmen auffordert. Auch im vorliegenden Fall hat der Bund die Kantonsregierungen eingeladen, zum «Bericht für die Vernehmlassung zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11)» Stellung zu nehmen. Im geplanten NEB ist unter anderem die Aufnahme der J15 ins Nationalstrassennetz enthalten. Im Kanton Schaffhausen besteht die Besonderheit, dass gemäss Art. 32 lit. g KV über die Stellungnahme des Kantons zu einer geplanten Aufnahme von neuen Nationalstrassen ins Nationalstrassennetz eine Volksabstimmung erforderlich ist. Entgegen dem zu weit gefassten Wortlaut der Verfassungsbestimmung geht es dabei (wie schon bei der vorgängigen Kantonsverfassung) nicht um Vernehmlassungen zu beliebigen neuen Nationalstrassen, sondern um Stellungnahmen zu Nationalstrassenprojekten, die den Kanton direkt betreffen. Somit ist über die Stellungnahme des Kantons Schaffhausen zuhanden des Bundes zur Frage, ob die J15 als neue Nationalstrasse ins Nationalstrassennetz aufzunehmen ist, eine Volksabstimmung durchzuführen. Die Abstimmungsfrage wird dabei wie folgt lauten: «Stimmen Sie im Rahmen der Stellungnahme des Kantons Schaffhausen zuhanden des Bundes der Aufnahme der Kantonsstrasse J15 (Schaffhausen - Thayngen) ins Nationalstrassennetz zu?»

3. Terminproblematik und Inhalt der Stellungnahme gemäss Art. 32 lit. g KV

Die Kantone wurden wie erwähnt mit Schreiben vom 7. Juli 2008 eingeladen, bis zum 15. Oktober 2008 zum Entwurf NEB Stellung zu nehmen. Damit stellt sich ein terminliches Problem. Eine Fristerstreckung für die Stellungnahme des Kantons Schaffhausen von mehreren Monaten bis Dezember 2008 ist ausgeschlossen, weil der Bundesrat seine Botschaft zum neuen NEB bis Ende 2008 verabschieden möchte. Zur Fristwahrung gegenüber dem Bund und weil der Sachbereich, für den die Stellungnahme des Kantons Schaffhausen zuhanden des Bundes einer Volksabstimmung zu unterziehen ist, enger ist als sämtliche Inhalte des Berichts für die Vernehmlassung zur Anpassung NEB, ist im vorliegenden Fall in zwei Schritten vorzugehen.

In einem ersten Schritt beabsichtigt der Regierungsrat zu den drei Themen des BV-NEB, die den Kanton Schaffhausen betreffen (Aufklassierung der J15 als Nationalstrasse ins Grundnetz, Abklassierung N4 [Bargen - Schaffhausen] ins Ergänzungsnetz, Aufnahme H13 ins Ergänzungsnetz), dem Bundesrat fristgemäss zu antworten (Anhang 1). Im Schreiben des Regierungsrates an den Bund erfolgt die Befürwortung der Aufnahme der J15 ins Grundnetz mit Hinweis auf den Vorbehalt, dass das Schaffhauser Stimmvolk in der Volksabstimmung (voraussichtlich am 30. November 2008) eine Aufnahme der Verbindung J15 Schaffhausen - Thayngen ins Grundnetz der Nationalstrassen ebenfalls befürwortet. In einem zweiten Schritt wird die entsprechende Volksabstimmung durchgeführt und - bei einer positiven Volksabstimmung - dem Bund das nachstehende Schreiben (kursiv) nachgereicht.

«Sehr geehrter Herr Bundesrat

Gemäss Vernehmlassungsbericht des UVEK vom ... Juni 2008 zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz beabsichtigt der Bund, die J15 Schaffhausen - Thayngen als neue Nationalstrasse ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Wir teilen Ihnen nach durchgeführter Volksabstimmung zu dieser Frage namens der Bevölkerung des Kantons Schaffhausen mit, dass der Kanton Schaffhausen eine Aufnahme dieses Strassenabschnittes ins Grundnetz der Nationalstrassen ebenfalls befürwortet.

*KANTON SCHAFFHAUSEN
Im Namen des Regierungsrates
Die Präsidentin:
Der Staatsschreiber:»*

Falls die Volksabstimmung ablehnend ausfallen sollte, ist dem Bundesrat im Dezember 2008 bekannt zu geben, dem Abstimmungsresultat vom 30. November 2008 sei zu entnehmen, dass die Bevölkerung des Kantons Schaffhausen eine Aufnahme der J15 Schaffhausen - Thayngen als Nationalstrasse ins Nationalstrassennetz ablehnt.

4. Die vorgesehenen Änderungen des Nationalstrassennetzes

Der Bundesrat hat im Sachplan Verkehr - unter anderem - zwei Arten von Strasseninfrastrukturnetzen definiert: Das Nationalstrassennetz als Netz von nationaler Bedeutung (Grundnetz) und das Hauptstrassennetz im Sinne eines Ergänzungsnetzes. Die beiden Netze unterscheiden sich in ihrer verkehrlichen Funktion und in Bezug auf die Verantwortlichkeiten und Kompetenzen betreffend Unterhalt, Betrieb, Weiterentwicklung und Finanzierung.

Das Nationalstrassennetz ist nach der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) vollständig in die Kompetenz des Bundes übergegangen und ist durch diesen zu betreiben, zu unterhalten, auszubauen und zu finanzieren. Das Ergänzungsnetz, welches im Wesentlichen dem heutigen schweizerischen Hauptstrassennetz entspricht, liegt in der alleinigen Kompetenz der Kantone. Ihm kommt auch zukünftig eine wichtige Bedeutung für den Bund zu. Deshalb beteiligt sich der Bund in

Form von Globalbeiträgen an den Aufwendungen der Kantone für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Ergänzungsnetzes.

Die Festlegung des Ergänzungsnetzes liegt in der Kompetenz des Bundesrates (Art. 12 MinVG). Der Bundesrat wird die Festlegung im Rahmen der Verordnung über die Verwendung der zweckgebunden Mineralölsteuer (MinVV) vornehmen, sobald die eidgenössischen Räte die vorliegenden Anträge zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz verabschiedet haben.

Zwischen der Festlegung des Grundnetzes durch die eidgenössischen Räte und der rechtlichen Verankerung des Ergänzungsnetzes bestehen enge Abhängigkeiten. Deshalb ist im Bericht auch das vorgesehene Ergänzungsnetz enthalten.

4.1. Die Aufnahme der J15 (Schaffhausen - Thayngen) ins Grundnetz der Nationalstrassen

Im Sachplan Verkehr (SPV), Teil Programm, welcher der Bundesrat am 26. April 2006 genehmigt hat, ist das J15 Teilstück Schaffhausen/Herblingen bis Thayngen (Grenze) neu dem Grundnetz zugeordnet. Im BV-NEB (S. 13) wird die Zuordnung der J15 zum Grundnetz bestätigt:

«Der Netzbeschluss aus dem Jahr 1960 sah vor, den Verkehr aus dem Süddeutschen Raum über die N4 Barga-Schaffhausen zu führen. Heute ist klar, dass Deutschland den Nord-Süd Transitverkehr aus dem Raum Stuttgart über Thayngen führen wird. Deshalb beantragt der Bundesrat, die Verbindung Schaffhausen - Thayngen neu ins Grundnetz aufzunehmen. Im Gegenzug soll die bestehende N4 zwischen Schaffhausen und Barga aus dem Nationalstrassennetz entlassen und ins Ergänzungsnetz überführt werden.»

Die Verbindung Schaffhausen - Thayngen soll neu als N4 ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden. Für den Kanton Schaffhausen bedeutet dies, dass die J15 dem Bund übergeben wird und die Verantwortung für die Strasse zu 100 % auf den Bund übergeht und er diesen Strassenabschnitt betreibt, unterhält und bei Bedarf erneuert und ausbaut. Der Netzbeschluss beschränkt sich allerdings auf die Regelung der Zuständigkeit an bestehenden Strecken. Er trifft keine Festlegungen zu allenfalls erforderlichen Ausbauten auf den übertragenen Strassen. Der Netzbeschluss präjudiziert damit keineswegs den Ausbau des Streckenabschnitts Schaffhausen - Thayngen, doch schafft er immerhin die Grundlage, dass ein späterer Ausbau mit Bundesgeldern erfolgen könnte. Bereits heute läuft zudem der grösste Teil des Transitverkehrs über die Achse N4 – J15 zum Grenzübergang in Thayngen und wird auf deutscher Seite über die B34 zur Autobahn A81 nach Stuttgart geführt. Der Transitverkehr über Barga ist marginal, da er auf deutscher Seite nicht mit einer leistungsfähigen Strasse abgenommen wird. Die Absicht des Bundes, die J15 ins Nationalstrassennetz aufzunehmen, entspricht damit den tatsächlichen verkehrlichen Gegebenheiten und liegt im Interesse des Kantons Schaffhausen. Die Stärkung dieser Verkehrsachse entspricht auch der «Strategieplanung für die überregionalen Strassenverbindungen im Raum Schaffhausen - Thurgau - Zürcher Weinland (Synthesebericht vom 10. Mai 2005)», welche von den drei Kantonen Zürich, Thurgau und Schaffhausen gemeinsam erarbeitet und verabschiedet wurde.

4.2. Überführung der N4 zwischen Schaffhausen und Barga aus dem Nationalstrassennetz ins Ergänzungsnetz

Im Gegenzug zur Aufnahme der J15 ins Grundnetz soll die bestehende N4 zwischen Schaffhausen und Barga aus dem Nationalstrassennetz entlassen und ins Ergänzungsnetz überführt werden. Der Kanton Schaffhausen wird somit künftig als einziger Kanton weniger Nationalstrassen als bisher aufweisen. Im BV-NEB (S. 19, S. 35) wird eine Differenz von minus 7.2 Kilometer ausgewiesen (vgl. BV-NEB, S. 19 f., S. 35). Die Abklassierung des Teilstücks der N4 Barga (Grenze) - Schaffhausen zu einer kantonalen Hauptstrasse ist aus Sicht des

Bundes nicht als Einzelmassnahme, d.h. ohne Aufklassierung der J15, durchführbar, weil die übergeordnete Netzfunktion der N4 einen Anschluss an das deutsche Hochleistungsstrassennetz voraussetzt.

Aus übergeordneter, verkehrstechnischer Sicht gibt es gegen eine Abklassierung der N4 Barga - Schaffhausen nichts einzuwenden. Die Abklassierung bietet dem Merishausertal und den beiden Gemeinden Barga und Merishausen neue Entwicklungsperspektiven. So könnte im Merishausen der schon lange von der Gemeinde geforderte Halbanchluss realisiert werden. Daneben wird über eine Umnutzung (beispielsweise als Rad- und Flurweg), zu befinden sein. Der laufende betriebliche Unterhalt der H4-Strecke Schaffhausen - Barga dürfte für den Kanton Schaffhausen aufgrund der zusätzlichen Globalbeiträge insgesamt zumindest kostenneutral sein.

4.3. Änderungen beim Hauptanschlussnetz (Ergänzungsnetz)

Unter dem Kapitel «1.2.3 Umgang mit offenen Fragen aus dem Sachplan Verkehr» hält das der Bundesrat (NB: evtl. UVEK, ASTRA) auf S. 16 des BV-NEB folgendes fest:

«Im Sachplan Verkehr sind einige Fragen offen geblieben. Mit der vorliegenden Vorlage beantwortet der Bundesrat diese Fragen ausserhalb der grosstädtischen Agglomerationen.

Verbindung Schaffhausen - Trasadingen (Klettgau)

Im Sachplan Verkehr hat sich der Bundesrat zur Aufnahme der H13 Klettgaustrasse ins Grundnetz nicht abschliessend geäussert. Für eine Aufnahme der Klettgaustrasse spricht einzig ihre Signalisierung als Europastrasse E54. Diese Signalisation hat keinen Einfluss auf die Funktion und den Ausbau der Klettgaustrasse, und sie hat keine verpflichtende Wirkung. Deshalb soll die Klettgaustrasse in Übereinstimmung mit den Anliegen des Kantons Schaffhausen dem Ergänzungsnetz zugeordnet werden.»

Aus Sicht des Kantons Schaffhausen spricht nichts gegen eine Aufklassierung der H13 ins Ergänzungsnetz. Im Gegenteil sind die damit verbundenen Globalbeiträge des Bundes insbesondere im Hinblick auf die anstehenden Aufhebungen der Bahnübergänge in Wilchingen und Neunkirch von Vorteil. Hinzu kommt, dass die H13 als Hauptstrasse gegen den Willen des Kantons Schaffhausen nicht (zur Autobahn) ausgebaut werden kann, weil Hauptstrassen im Ergänzungsnetz in die alleinige Verantwortung der Kantone fallen, d.h. diese können - im Rahmen der generellen Zweckbindung gemäss Art. 17 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) - frei über die Verwendung der Globalbeiträge bestimmen. Eine Aufnahme ins Grundnetz, wie sie gemäss Sachplan Verkehr (SPV) noch möglich gewesen wäre («Linienführung offen»), wäre für den Kanton Schaffhausen demgegenüber nicht akzeptabel, weil damit ein Ausbau der H13 zu einer Autobahn möglich wäre. In der Diskussion um die östliche Fortsetzung der deutschen Autobahn A98 hat sich der Regierungsrat im Einklang mit parlamentarischen Vorstössen schon mehrfach deutlich gegen eine Linienführung der A98 über sein Hoheitsgebiet ausgesprochen. Die vorstehenden Aussagen im BV-NEB bzw. die Zuordnung der H13 ins Ergänzungsnetz «Hauptstrassen» sind daher zu begrüßen. Das Absehen von einer Aufklassierung der H13 ins Grundnetz bedeutet, dass den Bestrebungen einer Fortsetzung der deutschen Autobahn A98 über das Gebiet des Kantons Schaffhausen der Riegel geschoben ist.

Aus dem Hauptstrassennetz entlassen werden die Strassenabschnitte Schaffhausen - Stein am Rhein (über ZH/TG) sowie Hemishoferbrücke - Ramsen. Aufnahme findet dafür die Strecke Schaffhausen - Eglisau - Bülach (über D/ZH). Insgesamt wird dadurch das Hauptstrassen- bzw. künftige Ergänzungsnetz im Kanton Schaffhausen von 13,9 km auf 33,7 km erhöht.

5. Finanzielle Auswirkungen des Netzbeschlusses

Die finanziellen Auswirkungen der Aufklassierung der J15 zur N4 auf den laufenden Unterhalt können zum heutigen Zeitpunkt grob wie folgt geschätzt werden. Für den betrieblichen Unterhalt (ohne Erneuerungsinvestitionen und Belagsverstärkungen) kann bei der J15 von rund Fr. 70'000.-- pro km und Jahr ausgegangen werden. Für die 7.2 km lange Strecke ergibt dies eine Summe von rund Fr. 500'000.-- jährlich, um welche der Kanton Schaffhausen entlastet wird. Demgegenüber entstehen dem Kanton Mehraufwendungen für den betrieblichen Unterhalt aufgrund der Abklassierung der A4 Barga - Schaffhausen ins Ergänzungsnetz in Höhe von rund Fr. 580'000.-- (11.1 km à rund Fr. 50'000.-- pro km und Jahr, zusätzlich rund Fr. 25'000.-- für neue Kunstbauten). Im Bereich der heutigen Kantonsstrasse Schaffhausen - Merisshausen - Barga (H4) ist mit Minderkosten des betrieblichen Unterhalts in Höhe von rund Fr. 50'000.-- pro Jahr zu rechnen. Insgesamt würden sich für den Kanton im Zusammenhang mit der Aufklassierung J15 zur N4 und der Abklassierung der N4 Barga - Schaffhausen zur H4 jährliche Mehrkosten des betrieblichen Unterhalts von rund Fr. 30'000.-- ergeben (grobe Schätzung).

Hinzu kommen einmalige Kosten für die vorgesehenen baulichen Massnahmen im Zusammenhang mit der Abklassierung der N4 Barga - Schaffhausen ins Ergänzungsnetz (vgl. oben, Ziff 4.2.). Weil zurzeit weder die letztlich zur Ausführung gelangenden flankierenden Massnahmen noch das Mass der Kostenbeteiligung des Bundes fest steht, sind die finanziellen Auswirkungen der Anpassungen des Netzbeschlusses (inklusive der Anpassungen des Ergänzungsnetzes) für den Kanton Schaffhausen gegenwärtig noch nicht im Detail absehbar. Indessen gilt es zu berücksichtigen, dass der Kanton Schaffhausen aufgrund der Aufnahmen der H13 und der neuen H4 (alt N4 Barga - Schaffhausen) ins Ergänzungsnetz pro Jahr zusätzliche Globalbeiträge des Bundes in der Höhe von rund 1.73 Mio. Franken erhält (Stand 2008: 4.63 Mio. Franken; Stand mit Ergänzungsnetz: 6.36 Mio. Franken; vgl. BV-NEB, S. 35). Hinzu kommen weitere 1.66 Mio. Franken pro Jahr als (positiver) Kompensationsbeitrag, weil das Nationalstrassennetz um 7,2 km kürzer wird (vgl. BV-NEB, S. 35). Die Abklassierung der N4 Teilstrecke Barga - Schaffhausen ist für den Kanton Schaffhausen - unter Berücksichtigung des Gesamtpaketes NEB (inklusive Ergänzungsnetz) - dementsprechend finanziell akzeptabel.

In personeller Hinsicht wird die Aufklassierung der J15 keine Auswirkungen haben, weil der betriebliche Unterhalt weiterhin vom Tiefbauamt des Kantons Schaffhausen sichergestellt wird, zukünftig allerdings als Auftragnehmer der ASTRA Gebietseinheit VII (die Kantone Zürich und Schaffhausen umfassend). Dazu muss die Vereinbarung mit dem Kanton Zürich über die Aufgabenerfüllung im betrieblichen Unterhalt in der Gebietseinheit VII um die J15 erweitert werden.

*Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren*

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und den Stimmberechtigten in befürwortendem Sinn folgende Abstimmungsfrage zu unterbreiten: «Stimmen Sie im Rahmen der Stellungnahme des Kantons Schaffhausen zuhanden des Bundes der Aufnahme der Kantonsstrasse J15 (Schaffhausen - Thayngen) ins Nationalstrassennetz zu?»

Schaffhausen, den 5. August 2008

Im Namen des Regierungsrates
Die Präsidentin:
Ursula Hafner-Wipf

Der Staatsschreiber:
Dr. Stefan Bilger

Telefon +41 (0)52 632 71 11
Fax +41 (0)52 632 72 00
regierungsrat@ktsh.ch

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
Bereich Netzplanung
3003 Bern

Entwurf

Schaffhausen,

Anhang 1

Bericht für die Vernehmlassung zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11)

Stellungnahme des Kantons Schaffhausen

Sehr geehrter Herr Direktor

Wir danken Ihnen, zum Bericht für die Vernehmlassung zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11)» (BV-NEB) Stellung nehmen zu dürfen und lassen uns dazu wie folgt vernehmen:

Aufnahme der J15 (Schaffhausen - Thayngen) ins Grundnetz der Nationalstrassen

Im Sachplan Verkehr (SPV), Teil Programm, welcher der Bundesrat am 26. April 2006 genehmigt hat, ist das J15 Teilstück Schaffhausen/Herblingen bis Thayngen neu dem Grundnetz zugeordnet. Im BV-NEB wird die Zuordnung des J15-Teilstücks ins Grundnetz - wie im Sachplan Verkehr vorgesehen - bestätigt (S. 12 f.). Für den Kanton Schaffhausen bedeutet dies, dass die J15 dem Bund übergeben wird und die Verantwortung für die Strasse zu 100 % auf den Bund übergeht und er diesen Strassenabschnitt als Nationalstrasse 3. Klasse betreibt, unterhält und bei Bedarf erneuert und ausbaut. Damit verbunden ist gegebenenfalls auch eine spätere Aufklassierung als Nationalstrasse 2. oder 1. Klasse und damit ein Vollausbau als richtungsgetrennte und kreuzungsfreie Autobahn. Bereits heute läuft der grösste Teil des Transitverkehrs über die Achse N4 – J15 zum Grenzübergang in Thayngen und wird auf deutscher Seite über die B34 zur Autobahn A81 nach Stuttgart geführt. Der Transitverkehr über Barga ist marginal, da er auf deutscher Seite nicht mit einer leistungsfähigen Strasse abgenommen wird. Ihre Absicht des Bundes, die J15 ins Nationalstrassennetz aufzunehmen, entspricht damit den tatsächlichen verkehrlichen Gegebenheiten und liegt im Interesse des Kantons Schaffhausen. Die Stärkung dieser Verkehrsachse entspricht auch der "Strategieplanung für die überregionalen Strassenverbindungen im Raum Schaffhausen - Thurgau - Zürcher Weinland (Synthesebericht vom 10. Mai 2005)", welche von den drei Kantonen Zürich, Thurgau und Schaffhausen gemeinsam erarbeitet und verabschiedet wurde. In diesem Sinne begrüsst der Regierungsrat eine Aufklassierung der J15 zur Nationalstrasse ausdrücklich. Vorbehalten bleibt, wie wir Ihnen mit Schreiben vom 5. August 2008 mitgeteilt haben, eine Bestätigung dieser Auffassung durch das Stimmvolk des Kantons Schaffhausen.

Abklassierung der N4 Teilstrecke Schaffhausen - Bargaen ins Ergänzungsnetz (neu H4)

Im Gegenzug zur Aufnahme der J15 ins Grundnetz soll die bestehende N4 zwischen Schaffhausen und Bargaen aus dem Nationalstrassennetz entlassen und ins Ergänzungsnetz überführt werden. Der Kanton Schaffhausen wird somit künftig als einziger Kanton weniger Nationalstrassen als bisher aufweisen (minus 7.2 Kilometer; vgl. BV-NEB, S. 19, S. 35; die genaue Zahl ist mit dem ASTRA noch zu verifizieren, weil das Baudepartement eine um einige hundert Meter abweichende Streckenlänge berechnet hat). Ohne Aufklassierung der J15 ist für den Bund eine Abklassierung der N4 Bargaen - Schaffhausen nicht denkbar, weil die übergeordnete Netzfunktion der N4 einen Anschluss an das deutsche Hochleistungsstrassennetz voraussetzt. Aus übergeordneter verkehrstechnischer Sicht gibt es gegen eine Abklassierung der N4 Bargaen - Schaffhausen nichts einzuwenden. Indessen verursacht der Umstand, dass durch die Abklassierung der N4 zur Hauptstrasse zwischen Bargaen und Schaffhausen künftig parallel zwei Strassen derselben Ordnung (Hauptstrassen) liegen, nachteilige finanzielle Folgen für den Kanton, weil für die beiden Strassen neu nur noch der Kanton Schaffhausen zuständig sein wird. Es ist nicht zweckmässig, zwei Kantonsstrassen im Abstand von einigen hundert Metern parallel zu führen. Daher wird über eine Umnutzung (beispielsweise als Rad- oder Flurweg), d.h. ber einen zumindest teilweisen Rückbau der alten Kantonsstrasse zu befinden sein. Auch verursacht die Tatsache, dass der Ausbaugrad der N4 (neu H4) im Vergleich zu herkömmlichen Kantonsstrassen hoch ist, vor allem aufgrund absehbarer Erneuerungsinvestitionen und Belagsverstarkungen künftig höhere Kosten für den Kanton. Eine Abklassierung dieser Teilstrecke ist für den Kanton Schaffhausen dementsprechend finanziell nur akzeptabel, wenn flankierende bauliche Massnahmen zur Abklassierung getroffen und vom Bund wesentlich mitfinanziert werden. Anlässlich einer Sitzung des Vorstehers des Baudepartementes und des Kantonsingenieurs mit dem Direktor des ASTRA, Dr. R. Dieterle, sowie den ASTRA-Vize-Direktoren E. Wieland und J. Röthlisberger vom 8. Mai 2008 in Bern wurde den Vertretern des Bundes mitgeteilt, dass das Baudepartement für die flankierenden Massnahmen der Abklassierung A4/H4 einen Finanzbedarf von rund Fr. 21 Mio. erkennt, wobei der Bund rund Fr. 19 Mio. zu tragen hätte. Die Vertreter des ASTRA erklärten Gesprächsbereitschaft und stellten die Möglichkeit in Aussicht, vor Inkrafttreten des NEB zumindest einen Teil der vorstehend aufgeführten Massnahmen zu realisieren. Wir gehen davon aus, dass diesbezüglich eine sowohl für den Bund als auch den Kanton Schaffhausen faire und befriedigende Lösung gefunden wird.

Ferner haben wir festgestellt, dass im BV-NEB, Anhang 1 ("Detailinformationen zu den beantragten Anpassungen") die genauen Definitionen der zukünftigen neuen Anschlusspunkte ans Nationalstrassennetz aufgeführt sind. Sowohl bei der J15 (Beginn des aufzuklassierenden Teilstücks) wie auch bei der A4 (Ende des abzuklassierenden Teilstücks) ist an dieser Stelle als Anschlusspunkt genannt: «N4 Anschluss 3 Mutzentali». Diese Bezeichnung muss aus Sicht des Kantons Schaffhausen berichtigt bzw. präzisiert werden. Wir beantragen daher die Definitionen wie folgt zu ändern:

Der «Anschlusspunkt Südwest» der J15 sollte heissen «Verzweigung 3 Mutzentali» [nicht «Anschluss»]. Beim Anschlusspunkt der abzuklassierenden N4 muss es heissen «N4 Anschluss 2a Schaffhausen-Schweizersbild».

Insbesondere die letztgenannte Präzisierung ist für den Kanton Schaffhausen von Bedeutung, geht es doch um den zukünftigen Status der Strecke von der Verzweigung 3 Mutzentali bis zum heutigen Anschluss 2 Schaffhausen-Schweizersbild. Diese Teilstrecke hat im Nationalstrassennetz zu verbleiben. Sie hat die gleiche Bedeutung wie die heutige Strecke von der Verzweigung 3 Mutzentali bis zum heutigen Anschluss Schaffhausen-Herblingen (ohne Nr.), welche als sogenannte «VN4» (Verlängerung N4) ebenfalls zur Nationalstrasse gehört. Dementsprechend ist im Anhang 3 («Änderungen des Anhangs zum Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz») des BV-NEB im Absatz 3 die Bezeichnung «N4 Bargaen (Grenze) - Schaffhausen (N)» durch die Bezeichnung «N4 Bargaen (Grenze) - Schaffhausen-Schweizers-

bild» zu ersetzen. Ebenso sind im Anhang 4 («Liste der schweizerischen Nationalstrassen») die unter der N4 genannten Strassenzüge und Strecken um die Strecke «Schaffhausen-Schweizersbild - Schaffhausen-Mutzentäli» mit der Klasse 2 E zu ergänzen. Im gleichen Zusammenhang schlagen wir Ihnen vor, die Nummerierungen der Anschlüsse anzupassen. Die Anpassungen der Nummerierung der Anschlüsse sind im Textteil des BV-NEB zwar nicht wiedergegeben und deshalb dort ohne Relevanz. Im Anhang 1 werden diese aber zum Teil verwendet. Die Nummerierung ist deshalb unseres Erachtens wie folgt anzupassen:

(Entfällt:		Anschluss 1 Barga)
Neubenennung:		Anschluss 1 Thayngen
Neubenennung:		Anschluss 1a Chesslerloch
Umbenennung:	(alt)	Anschluss 2 Schaffhausen-Schweizersbild
zu	(neu)	Anschluss 2a Schaffhausen-Schweizersbild
Neubenennung:	(alt)	Anschluss Schaffhausen-Herblingen [bisher ohne Nr.]
zu	(neu)	Anschluss 2 Schaffhausen-Herblingen

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Überlegungen stimmen wir einer Abklassierung der N4 Barga - Schaffhausen-Schweizersbild zu.

Aufnahme der H13 (Klettgauerstrasse) ins Ergänzungsnetz

Unter dem Kapitel «1.2.3 Umgang mit offenen Fragen aus dem Sachplan Verkehr» halten Sie im BV-NEB fest, dass sich der Bundesrat im Sachplan Verkehr zur Aufnahme der H13 Klettgauerstrasse (Verbindung Schaffhausen - Trasadingen) ins Grundnetz nicht abschliessend geäußert habe. Für eine Aufnahme der Klettgaustrasse spreche einzig ihre Signalisierung als Europastrasse E54. Diese Signalisation habe keinen Einfluss auf die Funktion und den Ausbau der Klettgaustrasse, und sie habe keine verpflichtende Wirkung. Deshalb soll die Klettgaustrasse in Übereinstimmung mit den Anliegen des Kantons Schaffhausen dem Ergänzungsnetz zugeordnet werden. Diese Ausführungen sind erfreulich. Aus Sicht des Kantons Schaffhausen spricht nichts gegen eine Aufklassierung der H13 ins Ergänzungsnetz. Eine Aufnahme ins Grundnetz, wie sie gemäss Sachplan Verkehr (SPV) noch möglich gewesen wäre («Linienführung offen»), wäre für den Kanton Schaffhausen demgegenüber nicht akzeptabel gewesen, weil damit ein Ausbau der H13 zu einer Autobahn möglich wäre. In der Diskussion um die östliche Fortsetzung der deutschen Autobahn A98 hat sich der Regierungsrat im Einklang mit parlamentarischen Vorstössen gegenüber dem Bund bekanntlich schon mehrfach deutlich gegen eine Linienführung der A98 über sein Hoheitsgebiet ausgesprochen. Die im BV-NEB enthaltene Absicht, die H13 ins Ergänzungsnetz aufzunehmen, ist daher zu begrüßen. Eine Aufnahme ins Grundnetz käme für den Kanton Schaffhausen nicht in Frage. Das Absehen von einer Aufklassierung der H13 ins Grundnetz bedeutet unseres Erachtens, dass den Bestrebungen einer Fortsetzung der deutschen Autobahn A98 über das Gebiet des Kantons Schaffhausen der Riegel geschoben ist.

Im Namen des Regierungsrates
Die Präsidentin:

Ursula Hafner-Wipf

Der Staatsschreiber:

Dr. Stefan Bilger