

Kantonsrat greift im Streit ums Zeughaus ein

Eigentlich haben der Kanton und die Stadt Schaffhausen einen Deal bezüglich des Zeughausareals auf der Breite. Diesen möchten zwei Kantonsräte nun auflösen. Sie greifen damit in die Pläne des Schaffhauser Stadtrats ein.

Dario Muffler

Champagnerkorken habe er keine knallen lassen, sagt Martin Huber, Präsident der Stiftung Museum im Zeughaus. Denn er ist ein alter Hase und weiss, dass er gestern erst einen Teilerfolg errungen hat. Der Zwist um das Areal rund ums alte Zeughaus auf der Schaffhauser Breite, in dem sein Museum für Militärgeschichte drin ist, dauert nun aber schon eine ganze Weile an. Und weitere Überraschungen sind nicht ausgeschlossen.

Für eine neue Wendung sorgten gestern allerdings die beiden SVP-Kantonsräte Markus Müller (Lönnigen) und Walter Hotz (Schaffhausen). Sie haben ein Postulat eingereicht, mit dem sie den Regierungsrat zu einem drastischen Schritt aufordern. Er soll den sogenannten Letter of Intent zwischen dem Kanton und der Stadt Schaffhausen betreffend der Übergabe des Zeughausareals auflösen.

Dieser Letter of Intent wurde im Oktober 2018 unterzeichnet. Der Schaffhauser Stadtrat hat das Ziel, das insgesamt gut 12000 Quadratmeter grosse Areal auf der Vorderen Breite zu erwerben, um es gemeinsam mit dem umliegenden Gebiet zu entwickeln. Die ursprüngliche Absicht des Stadtrats war, dass die alten Gebäude einer freien Fläche für neue Nutzungen weichen sollten. Der Stadtrat sah darin ein «grosses Potenzial für das Quartier und die Gesamtstadt in den in der Synthese der Testplanung skizzierten Nutzungen».

In der Zwischenzeit ist der Stadtrat etwas von seinem ursprünglichen Plan abgekommen. Nachdem sich Martin Huber und der Museumsverein sowie die Bewohnerinnen und Bewohner der Breite gegen die städtischen Pläne gewehrt hatten, teilten Stadt und Kanton mit, sie würden in einer Machbarkeitsstudie die Zukunft der ehemaligen Zeughausgebäude abklären. Aktuell laufen diese Arbeiten noch. Markus Müller und Walter Hotz ist das aber egal, sie sind der Meinung, dass dieser Letter of Intent sowieso aufs Altpapier gehöre.

Müller: «Inhalt ist überholt»

Müller betont, dass ihn und Hotz das Thema schon länger beschäftige und sie viele Gespräche geführt hätten. Und nun wollen die SVP-Kantonsräte nicht länger warten, bis das Zeughausareal über die städtische hinaus auch die kantonale Politik beschäftigt. Denn immerhin gehöre das Areal dem Kanton. Bei einem 2018 geschätzten Wert von knapp 7 Millionen Franken ist es nicht alleine die Regierung, die über die



Idyllisch wirkt das Gebäude auf dem Zeughausareal in Schaffhausen. Die Diskussionen darum werden aber hart geführt.

BILD MELANIE DUCHENE

Zukunft desselben bestimmen darf. «Allein dass die Regierung den Letter of Intent unterzeichnet hat, ist schon arrogant.»

Die Kantonsräte führen fünf Gründe an, weshalb das Abkommen zwischen Stadt und Kanton aufgelöst werden sollte. Zum einen seien die darin festgehaltenen Eckwerte überholt. Der Verkaufspreis und die Bedingungen der Übergabe würden nicht mehr den heutigen Gegebenheiten entsprechen. Weiter führen die beiden an, dass die Termine im Abkommen verstrichen seien. So hätte ein Kaufvertrag der Stadt spätestens Ende 2021 abgeschlossen und bis Ende 2022 vom Kantonsrat und dem Stimmvolk genehmigt werden sollen. «Das ist nicht mehr realistisch», sagt Müller. Weiter führen er und Hotz aus, dass die Stadt sich der geschichtlichen Bedeutung der Bauten nicht bewusst sei und diese für eine multifunktionale Nutzung erhalten werden müssten. Als vierten Punkt wird im Postulat

«Allein dass die Regierung den Letter of Intent unterzeichnet hat, ist schon arrogant.»

Markus Müller
SVP-Kantonsrat

angeführt, dass ein Eigengebrauch des Areals durch den Kanton nicht ausgeschlossen werden könne. Zuletzt wollen Hotz und Müller, dass die Stadt «vor weiteren Planungsaufwendungen bewahrt» wird. Laut Müller sei es wahrscheinlich, dass die Pläne des Stadtrats spätestens bei einer Volksabstimmung scheitern würden. Die Stadt würde also umsonst Geld ausgeben.

Stadt hält an Plänen fest

Unterzeichnet wurde das Postulat vor allem von SVP-Fraktionsmitgliedern. Brisant ist aber auch, dass René Schmidt (GLP, Schaffhausen) ebenfalls auf der Liste auftaucht. Er war lange Jahre Präsident des Quartiervereins Breite und ist eine respektierte Stimme, wenn es um Anliegen der Breitaner geht. Mit Hannes Knapp hat auch ein SPler den Vorstoss unterzeichnet.

Gar keine Freude dürfte derweil Knapps Parteikollege und Stadtpräsident Peter

Neukomm haben. Mit dem Postulat wird den Plänen der Stadtentwicklung ein weiterer Stein in den Weg gelegt. Was sagt die für die Testplanung verantwortliche Baureferentin Katrin Bernath (GLP) dazu? Sie verweist auf eine Medienmitteilung vom Mai. Darin heisst es: «Der Kanton Schaffhausen beabsichtigt weiterhin, das zentrumsnahe und städtebaulich wichtige Areal nach dem Auszug der eigenen Nutzer an die Stadt zu veräussern.» Eine Planänderung gibt es vorerst also nicht.

Dass der Stadtrat nicht gleich einknickt, wusste auch Martin Huber. Den Champagner lässt er deshalb noch stehen, aber Hoffnung keimt auf. «Es ist wichtig, dass sich der Kantonsrat wehrt», sagt er und sieht gute Chancen, dass eine Mehrheit hinter dem Anliegen steht und das Postulat überwiegen wird, sodass die Regierung handeln muss. Dies wäre faktisch das Ende der städtischen Pläne in der Vorderen Breite.

Problemstrecke: Viertelstundentakt ist traktandiert

Nachdem die SBB GmbH den Zuschlag für die Strecke Schaffhausen–Singen erhalten hat, werden Bund und Kanton tiefer in die Tasche greifen müssen. Ein angedachter Viertelstundentakt für Thayngen befindet sich auf der Traktandenliste des Kantons.

Tobias Bolli

THAYNGEN. Rund eine halbe Million Franken zusätzlich sieht das Kantonsbudget kommendes Jahr für den Bahnbetrieb zwischen Schaffhausen und Thayngen vor, eine Reaktion auf die Neuausschreibung der Strecke Singen–Schaffhausen, die nur noch bis Ende Dezember von der DB bedient wird. Einen weiteren Ausgabeposten im Budget bildet ein Shuttlebus. Laut Kom-

mentar hätte damit für 700000 Franken pro Jahr zwischen Thayngen und Schaffhausen, jener so oft und emotional diskutierten Strecke, ein Viertelstundentakt angeboten werden sollen.

Derzeit fährt zwischen Schaffhausen und Thayngen zweimal stündlich ein Zug der DB und einmal stündlich ein Zug der SBB, zumindest wenn man dem Fahrplan Glauben schenkt. Die Züge der Deutschen Bahn wurden von Politik und Öffentlichkeit wiederholt für ihre Unzuverlässigkeit kritisiert.

Doch zunächst kein Shuttlebus

René Meyer, Leiter Koordinationsstelle Öffentlicher Verkehr, enttäuscht die Hoffnung auf einen baldigen Viertelstundentakt, wie er zum Beispiel auf der Strecke Schaffhausen–Beringen während der Stosszeiten bereits Realität ist. «Der zusätzliche Shuttle war eine

präventive Massnahme. Er hätte allenfalls eingesetzt werden können, wenn die DB den Zuschlag für die Strecke bekommen hätte», so Meyer.

Dazu kam es nicht. Im Juni vergab das zuständige Verkehrsministerium Baden-Württemberg die zu Deutschland gehörige Strecke Singen–Schaffhausen an die SBB GmbH, welche die deutsche Tochterfirma der Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB) ist.

Die Deutsche Bahn hatte nach einer vorzeitigen Kündigung des Vertrags darauf verzichtet, ein Angebot zu machen – ein Verzicht, der wohl auch auf Interventionen des Kantons zurückzuführen ist. In der Ausschreibung hatte dieser auf einem nahe gelegenen Wartungsstandort und auf einem ebenerdigen Einstieg für die Züge bestanden. Beides Anforderungen, welche die DB mit den alten Triebzügen der Baureihe ET 426 und der weit

entfernt in Stuttgart vorgenommenen Wartung nicht erfüllen konnte.

Vorläufig gibt es also keinen Viertelstundentakt, ausgeschlossen sei ein späterer Ausbau des Angebots aber nicht. «Der Viertelstundentakt steht bei uns auf der Traktandenliste. Wir müssen aber zuerst schauen, wie sich die Fahrgastzahlen nach der Übernahme der SBB entwickeln werden», sagt Meyer.

Es wird sicher teurer

Sollte sich mit der SBB eine Verbesserung der Pünktlichkeit und Verfügbarkeit der Züge einstellen, könnte die Nachfrage der Bevölkerung nach dem öffentlichen Verkehrsmittel steigen. Zum Einsatz kommen ab Mitte Dezember Elektrotriebwagen der Baureihe GTW 2/8, die bereits im Klettgau im Einsatz stehen. Gewartet werden die Züge künftig in Winterthur.

Die im Budget ausgewiesenen Zusatzkosten für das Angebot der SBB kann Meyer nicht bestätigen, da das Budget noch vor Vertragsabschluss erstellt worden sei. Die exakte Summe sei vertraulich und ihm Schweigen auferlegt worden. Sicher werde der Service im direkten Vergleich aber kostspieliger werden.

«Bisher hatten wir mit der DB einen ausgesprochen günstigen Preis. Wenn man an der Qualität schraubt, wird es schon etwas teurer», so Meyer. Kostenfaktoren seien die vergleichsweise moderneren Züge, die nahe Wartung sowie höhere Ausgaben für das Personal. Schweizer Kostenträger sind Bund und Kanton. Sie berappen rund 15 Prozent der Betriebskosten auf der Strecke Schaffhausen–Singen, welche laut einem 1852 abgeschlossenen Vertrag Teil des deutschen Schienennetzes ist.