

vom Ratsbüro genehmigt  
am: 24. September 2003  
auf dem Zirkulationsweg

## **PROTOKOLL**

---

der **13.** Sitzung  
vom Dienstag, 16. September 2003  
17.00 - 19.30 Uhr  
Grossratssaal der Rathauslaube

---

Vorsitz: Ernst Spengler (SVP) Präsident 2003

Protokoll: René Gisler (Nichtmitglied)

Stimmzähler: Paul Bösch (OeBS)  
Herbert Distel (CVP)

Anwesend: von total 50 Mitgliedern:  
Ratspräsident und 45 Mitglieder  
4 Stadträte

Entschuldigt für die ganze Sitzung: Stadtrat Thomas Feurer  
Ernst Gründler (FDP)  
Peter Käppler (SP)  
Dieter Amsler (FDP)  
Josef Eugster (SVP)

Entschuldigt für den Anfang der Sitzung: Stadtpräs. Marcel Wenger  
Raphaël Rohner (FDP)

### **Traktanden:**

- 1. VdSR - Überführung des Tagesschulversuches  
in eine definitive Lösung** **Seite 474**
- 2. VdSR - Ergänzung der städt. Taxiverordnung vom 28. Okt. 1997** **Seite 486**
- 3. MOTION Roland Schöttle (FDP) -  
Städt. Fahrzeuge mit Erdgasantrieb** **Seite 490**

**PENDENTE GESCHÄFTE****EINGANG TITEL DES GESCHÄFTES**

09.04.02	VdSR - Platzgestaltung Herrenacker	SPK
20.06.02	VdSR - Gesamthafte Überprüfung von Bauordnung u. Zonenplan	SPK
07.01.03	VdSR - Machbarkeitsstudie neues Fussballstadion	SPK
21.01.03	VdSR - Projektentwicklung Areal Kiefer/Landhaus Baurechtsbedingungen	SPK
18.02.03	VdSR - Quartier- und Begegnungszentrum in Herblingen; zur Verfügungstellung einer Liegenschaft und Beitrag der Stadt an die An- und Umbaukosten	SPK
18.02.03	VdSR - Motionen Dr. Othmar Schwank: "Verteilung und Anerkennung von Sozialarbeit" und Iren Eichenberger: "Finanzielle Leistungen für pflegende Angehörige"	SPK
(04.03.03)	Ersatzwahl in den Steuerungsausschuss WoV für den Rest der Amtsdauer 2001/2004	
06.05.03	VdSR - Überführung der Trägerschaft der öffentlich-rechtlichen Sonderschulen in eine öffentlich-rechtliche Anstalt des Kantons SH	SPK
27.05.03	VdSR - Abgabe einer Teilfläche von ca. 900 m2 der städt. Parzelle GB Nr. 8564 "Merishausertal" im Baurecht an Marianne Weber und Markus Häberli, Kunstschaffende, Unterstadt 6, Schaffhausen	GPK
27.05.03	VdSR - Erweiterung der Baurechtsparzelle GB Nr. 10'968 auf GB Nr. 8564, "Merishausertal", im Umfang von ca. 580 m2 der Fa. Werner Scheidegger, Siebdruck + Werbung, SH	GPK
05.08.03	VdSR - Abgabe einer Teilfläche von ca. 2'600 m2 der städt. Parzelle GB Nr. 8564 "Merishausertal", im Baurecht an die Transportunternehmung Ulrich Brandenberger, Ebnatstrasse 141, Schaffhausen	GPK
19.08.03	VdSR - GB Nr. 11'138, Abgabe einer Teilfläche von 632 m2 im Baurecht an den Verein "Schönhalde", Schaffhausen	GPK
12.08.03	VdSR - Neubau und Sanierung des Alters- u. Pflegeheims der Stiftung Schönbühl, Beteiligung der Stadt Schaffhausen	SPK
02.09.03	INTERPELLATION Esther Bänziger (SP) - Wer wohnt im Bienenhaus?	
16.09.03	MOTION Urs Tanner (SP) Internationaler Wettbewerb Rheinuferstrasse jetzt!	

Peter Neukomm (SP)	Auswirkungen der Taggeldkürzung (ALV)	03.06.03	16/2003
Raphaël Rohner (FDP)	Auswirkungen der Sparmassnahmen des Bundes	11.08.03	18/03
Peter Neukomm (SP)	Städtische Vertretung in der Pensionskasse	12.08.03	20/2003
Urs Tanner (SP)	Gratis-Busse bei zu hoher Ozonbelastung während der Rush-hour	14.08.03	21/2003

**BESCHLÜSSE UND ERLEDIGTE GESCHÄFTE**


---

**Traktandum 1 - VdSR - Überführung des Tagesschulversuches  
in eine definitive Lösung**


---

Der Grosse Stadtrat heisst die modifizierte Vorlage vom 20. Mai 03 sowie die Anträge der SPK mit **40 : 0 Stimmen** wie folgt gut:

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates vom 20. Mai 2003 betreffend Überführung des Tagesschulversuches in eine definitive Lösung.
2. Der Grosse Stadtrat bewilligt die Überführung des Tagesschulversuches ins Definitivum per 1. Januar 2004, mit den erweiterten Öffnungszeiten.
3. Bis ein geeigneter zentrumsnaher Standort gefunden ist, bewilligt der Grosse Stadtrat die Unterbringung der Tagesschule am alten Standort im Schulhaus Hohberg.
4. Der Grosse Stadtrat genehmigt die Stellenplanerweiterung wie folgt:  
HortnerIn 150% BK 09-13,  
Hausangestellte/r 50% BK 04-09,  
PraktikantIn 100%.
5. Für den Betrieb einer Tagesschule werden jährlich wiederkehrende Betriebskosten von Fr. 260'000.-- bewilligt. Dieser Betrag basiert auf dem Landesindex der Konsumentenpreise (Basis Mai 2000 = 100) und kann vom Stadtrat angepasst werden.
6. Dieser Beschluss untersteht nach Artikel 10 lit. d Ziff. 4 obligatorisch der Volksabstimmung.

Das Geschäft ist erledigt.

## Traktandum 2 - VdSR - Ergänzung der städt. Taxiverordnung vom 28. Okt. 1997

---

Der Grosse Stadtrat heisst die Vorlage vom 8. April 2003 sowie die Anträge der GPK mit **45 : 0 Stimmen** wie folgt gut:

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Stadtrates vom 8. April 2003 und den beantragten Änderungen der städtischen Taxiverordnung vom 28. Oktober 1997.
2. Der Grosse Stadtrat genehmigt gestützt auf Art. 25 lit. d Ziff. 6 der Stadtverfassung die Ergänzung der bestehenden Taxiverordnung wie folgt:

### Art. 4 (*Änderungen kursiv: Abs. 1 lit. a, c und f sowie Abs. 3*)

Die Betriebsbewilligung wird natürlichen Personen erteilt bzw. erneuert, wenn die Bewerberin / der Bewerber sich wie folgt ausweist:

~~a) Schweizer Bürgerrecht oder Niederlassung in der Schweiz~~

a) Handlungsfähigkeit

b) Gewährleistung für eine vorschrifts- und fachgemässe Betriebsführung

- c) guter Leumund ~~und keine Verlustscheine~~
- d) Geschäftssitz in der Stadt Schaffhausen
- e) Sicherstellung eines täglichen Bestell- und Transportdienstes zwischen 06.00 und 24.00 Uhr allein oder gemeinsam mit anderen Bewilligungsnehmern
- f) *Nachweis einer zweijährigen Tätigkeit im Taxigewerbe oder zweijährigen vergleichbaren Berufstätigkeit während der letzten vier Jahre. Diese Tätigkeit hat in der Regel aus einem vollen üblichen Arbeitspensum zu bestehen.*

Sofern unterschriftlich auf die Benützung öffentlicher Standplätze verzichtet wird, entfallen die Erfordernisse gemäss Buchstaben d) und e).

*An eine juristische Person darf eine Betriebsbewilligung erteilt werden, wenn die für den Betrieb verantwortliche Person sämtliche in Art. 4 erwähnten Voraussetzungen erfüllt.*

3. Ziff. 2 dieses Beschlusses untersteht nach Art. 43 des Gemeindegesetzes dem fakultativen Referendum.
4. Die Änderung von Art. 4 der Taxiverordnung tritt auf einen vom Stadtrat festzusetzenden Zeitpunkt in Kraft.

Das Geschäft ist erledigt.

### **Traktandum 3 - MOTION Roland Schöttle (FDP) - Städtische Fahrzeuge mit Erdgasantrieb**

---

Die Motion wird begründet, von Stadtpräsident Marcel Wenger beantwortet und im Rat diskutiert.

**Der Grosse Stadtrat überweist die Motion mit 34 : 7 Stimmen mit folgendem, geänderten Wortlaut:**

"Der Stadtrat wird beauftragt, in allen Verwaltungsabteilungen bei Neuanschaffungen und Ersatzanschaffungen von Fahrzeugen die Umstellung auf Erdgas- oder andere alternativ betriebene Fahrzeuge zu evaluieren und - wenn keine ökologischen, betrieblichen oder langfristigen ökonomischen Gesamtnachteile entstehen - zu vollziehen."

Das Geschäft ist erledigt.

### **BEGRÜSSUNG**

**Ratspräsident Ernst Spengler (SVP)** eröffnet die Ratssitzung mit der Begrüssung der Ratskolleginnen und Ratskollegen, der Frau Stadträtin, der Herren Stadträte, der VertreterInnen der Medien sowie der Gäste auf der Tribüne.



eingeschränkt. Mit einer klareren Formulierung hätte die ganze Aufregung vermieden werden können. Der Stadtrat bedauert den Lapsus."

**Verhandlungsbereite Geschäfte:**

**27.05.03 VdSR - Abgabe einer Teilfläche von ca. 900 m<sup>2</sup> der städt. Parzelle GB Nr. 8564 "Merishausertal" im Baurecht an Marianne Weber und Markus Häberli, Kunstschaffende, Unterstadt 6, Schaffhausen**

**27.05.03 VdSR - Erweiterung der Baurechtsparzelle GB Nr. 10'968 auf GB Nr. 8564, "Merishausertal", im Umfang von ca. 580 m<sup>2</sup>, der Firma Werner Scheidegger, Siebdruck + Werbung, Schaffhausen**

**05.08.03 VdSR - Abgabe einer Teilfläche von ca. 2'600 m<sup>2</sup> der städt. Parzelle GB Nr. 8564 "Merishausertal", im Baurecht an die Transportunternehmung Ulrich Brandenberger, Ebnatstrasse 141, Schaffhausen**

**19.08.03 VdSR - GB Nr. 11'138, Abgabe einer Teilfläche von 632 m<sup>2</sup> im Baurecht an den Verein "Schönhalde", Schaffhausen**

**21.01.03 VdSR - Projektentwicklung Areal Kiefer/Landhaus;  
Baurechtsbedingungen**

**18.02.03 VdSR - Quartier- und Begegnungszentrum in Herblingen;  
zur Verfügungstellung einer Liegenschaft und Beitrag der  
Stadt an die An- und Umbaukosten**

**09.04.02 VdSR - Platzgestaltung Herrenacker**

Vorerwähnte 7 Geschäfte werden in dieser Reihenfolge auf die Traktandenliste der Ratssitzung vom 28. Oktober 03 gesetzt.

Der Ratspräsident meldet weiter noch folgendes Geschäft verhandlungsbereit:

**VdSR - Überführung der Trägerschaft der öffentlich-rechtlichen Sonderschulen in eine öffentlich-rechtliche Anstalt des Kantons SH**

Mit der Beratung im Plenum wird man zuwarten, bis der Kantonsrat dieses Geschäft in zweiter Lesung beraten hat.

**PROTOKOLL**

Das **Ratsprotokoll Nr. 12 vom 2. Sep. 03** ist vom Ratsbüro geprüft und genehmigt worden. Es liegt heute zur Einsichtnahme beim Ratssekretär auf.

Anmerkungen werden keine angebracht.

**Tagesordnung**

Die Traktandenliste zur heutigen Sitzung wurde rechtzeitig zugestellt.

Die Tagesordnung wird gutgeheissen.

**Esther Bänziger (SP)** Persönliche Erklärung

"Raphaël Rohner hat sich als Fraktionspräsident der FDP/CVP des GrSR am 10. Sep. 03 in der Zeitung vernehmen lassen in der Sache Familienzentrum. Raphaël Rohner wiederholt dort zusammengefasst seine Ausführungen, welche er vor zwei Wochen hier im Rat gemacht hat. Ich möchte nochmals betonen, dass ich überhaupt keine dieser Stellen kritisiert habe. Es ging uns wirklich nur darum, dass diese Stadt wenn immer möglich dieses Haus Rosengasse 26 für die Kinder und Jugendlichen erhalten soll. Ich hatte leider keinen Erfolg mit meiner Motion. Nun schreibt R. Rohner in den SN am Schluss: "Die FDP/CVP-Fraktion unterstützt den Stadtrat, die Liegenschaft im Baurecht zu vergeben und sinnvoll wieder einer Nutzung zuzuführen, die Kindern und Jugendlichen zugute kommt." Wenn das wirklich so ist, mindestens von diesen beiden Fraktionen her, dann wäre es toll gewesen, wenn man mir vor 14 Tagen vorgeschlagen hätte, den Motionsauftrag etwas zu modifizieren. Damit wären wir sicher einverstanden gewesen. Dann hätten wir doch der Stadt einen verbindlichen Auftrag erteilen können. Ich habe eine mögliche Option genannt: Ich könnte mir vorstellen, dass der Kanton dieses Gebäude übernimmt und es saniert, einen Teil davon für die kantonale Sprachheilschule braucht und den freien Raum weiter vermietet. Es geht darum, dass all die an der letzten Sitzung genannten Organisationen und Vereine, die gut funktionieren, ein gemeinsames Haus benutzen können, wo sie sich besser vernetzen und Synergien nutzen können. Das war die Zielsetzung und das Thema meiner Motion."

**Traktandum 1 - VdSR - Überführung des Tagesschulversuches  
in eine definitive Lösung**

---

**EINTRETENSDEBATTE**

Diese Vorlage wurde in einer 13-er SPK vorberaten. Es gilt die modifizierte Vorlage, welche dem Parlament nach Abschluss der Kommissionsarbeit zugestellt wurde.

**Thomas Hauser (FDP)** Präsident SPK \*

"In Anwesenheit von Stadtrat Urs Hunziker und Frau Sabine Hochuli hat die Spezialkommission die Vorlage *Überführung des Tagesschulversuches in eine definitive Lösung* in 2 Sitzungen beraten.

Diese Vorlage wurde nötig, weil der im Jahre 1996 gestartete - und zweimal verlängerte Versuch im Dezember 03 ausläuft, und eine definitive Weiterführung vom Stimmvolk der Stadt Schaffhausen aus Finanzkompetenzgründen abgesegnet werden muss.

Nachdem vor und in der Versuchsphase Spezialkommissionen bereits zweimal die Bedürfnisfrage einer Tagesschule in der Stadt Schaffhausen diskutiert haben, stand diese Frage in dieser Kommission nicht im Vordergrund.

Diesmal stand die Standortfrage im Zentrum der Debatten und füllte gleich die erste Kommissionssitzung. Was war der Grund?

Der stadträtlichen Vorlage entnehmen Sie, dass die Tagesschule Hohberg nur solange in Betrieb gehalten werden soll, bis sich im Stadtzentrum eine geeignete Unterbringungsmöglichkeit anbietet.

Der Umstand, dass man zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiss, wo der neue Standort sein könnte, wurde von verschiedenen Kommissionsmitgliedern als unbefriedigend bewertet. So gaben mehrere Kommissionsmitglieder bekannt, dass man jetzt nicht eine Volksabstimmung pro oder contra Tagesschule durchführen könne, und dann folgt zu einem späteren Zeitpunkt eine zweite Abstimmung über die zentrumsnahe Infrastruktur.

Gleichzeitig stellten andere Kommissionsmitglieder fest, dass das Schulhaus Hohberg die nötige und fast perfekte Infrastruktur für eine Tagesschule anbieten kann und das Schulhaus mit dem öffentlichen Verkehr gut zu erreichen ist.

Diese Feststellungen führten zur Erkenntnis, dass man jetzt die Tagesschule Hohberg per Volksabstimmung ins Definitivum überführen muss. Deshalb sind in der Botschaft der Vorlage und in den Anträgen alle Aussagen betreffend zentrumsnahen Standort zu streichen. Dieses Ansinnen wurde dann praktisch von allen Kommissionsmitgliedern getragen. So wurde das Schulamt beauftragt, die Vorlage im angesprochenen Sinn zu überarbeiten. Mit diesem Auftrag wurde die erste Kommissionssitzung beendet.

Das Schulamt reagierte schnell und innerhalb der Sommerferien wurde die überarbeitete Vorlage allen Kommissionsmitgliedern zugestellt, so dass bereits am ersten Montag nach der Sommerpause die Kommissionsarbeit mit der zweiten Sitzung aufgenommen werden konnte. Nach kurzer Diskussion stimmte die Kommission mit 13 zu 0 Stimmen für Eintreten auf die Vorlage.

Die Detailberatung war geprägt von wenigen Anträgen betreffend Text sowie inhaltlichen Verbesserungen in der Botschaft und in den Anträgen. Es wurden Wünsche betreffend weiterer Bedürfnisabklärungen in der Stadt angebracht. An sich ging dann die Detailberatung zügig über die Bühne. Mit 12 zu 0 Stimmen, bei einer Enthaltung, verabschiedete die Spezialkommission die Vorlage in positivem Sinn. Die Überprüfung der vorgenommenen Änderungen erfolgte dann auf schriftlichem Weg. Dabei gab es aber keine Wortmeldungen.

Dann haben Sie, geschätzte Damen und Herren, die überarbeitete Vorlage rechtzeitig erhalten, so dass wir eben heute hier im Plenum das Geschäft zuhanden einer Volksabstimmung noch in diesem Jahr beraten können. Dieser Abstimmungstermin ist nötig, denn der Tagesschulversuch läuft am 31. Dezember 03 aus.

So bitte ich Sie nun im Namen der Spezialkommission, dieser überarbeiteten Vorlage zur Überführung der Tagesschule Hohberg ins Definitivum zuzustimmen, und im Vorfeld der Abstimmung entsprechend die Werbetrommel zu rühren, denn das Angebot einer Ganztagesbetreuung in der Schule haben sich ja mittlerweile fast alle Parteien und Verbände ins Banner geschrieben."

**Thomas Hauser (FDP)**

Fraktionserklärung FDP \*

"Gleichzeitig kann ich Ihnen bekannt geben, dass eine grosse Mehrheit der FDP Fraktion diese Vorlage ebenfalls unterstützen wird. Zum Schluss möchte ich vom SR noch wissen, wann diese Volksabstimmung über die Bühne geht, damit man allenfalls ein Komitee auf die Beine stellen und dort vor den Herbstferien die Arbeit noch aufnehmen kann."



**Brigitte Oechslin (OeBS)** Fraktionserklärung OeBS/EVP/GB \*

"Die Ueberführung des Tagesschulversuches in eine definitive Lösung ist in der OeBS/EVP/GB-Fraktion unbestritten, und so empfehlen wir Eintreten auf diese Vorlage.

Die Erwerbstätigkeit und -beteiligung von Müttern mit Kindern im Schulalter in der Schweiz und damit auch in Schaffhausen wächst ständig und ist in vielen Familien notwendig. Eine logische Folge davon ist, dass das Bedürfnis der Eltern nach Mittagstischen und tagesschulähnlichen Einrichtungen wächst und immer grösser wird. Gerade für Kinder aus Familien, wo beide Eltern mit verdienen müssen oder wo nur eine allein erziehende Person anwesend ist, ist es sehr wichtig, von einem guten Betreuungsangebot mit strukturierten Tagesabläufen profitieren zu können. Die prophylaktische Bedeutung einer Tagesschule mit ihrer professionellen Betreuung und Hilfe bei der Freizeitgestaltung kann nicht hoch genug eingestuft werden. Vor allem Einzelkinder profitieren vom Umgang mit Gleichaltrigen. Ebenso können Kinder mit Verhaltens- und Schulschwierigkeiten zusätzlich vom Tagesschulangebot profitieren. So erhalten sie die Chance, leichter Freunde zu gewinnen und schon früh stabile Beziehungen aufzubauen.

Die Tagesschule Hohberg/Kreuzgut wird von den Eltern sehr geschätzt. Sie loben die gute und zuverlässige Betreuung, die Verpflegung im Schulhaus, die Unterstützung bei den Hausaufgaben, sowie die sozialen Lernfelder. Die Zusammenarbeit zwischen Eltern, Lehrern und Betreuungspersonen hat sich während der Pilotphase dort bestens eingespielt und funktioniert gut. Deshalb plädiert die OeBS-Fraktion dafür, den Standort definitiv dort zu belassen, und das Angebot wie vorgesehen auszubauen. Es ist für uns dabei selbstverständlich, die Tagesschule für alle Schulkinder der Stadt Schaffhausen zu öffnen. Positiv wäre zusätzlich, dass das Quartier Herblingen mit der Tagesschule aufgewertet würde und eine Vorreiterrolle für ein Schulprojekt übernehmen könnte. Dafür spricht auch die gute Zugänglichkeit durch die öffentlichen Verkehrsmittel. Der Schulort ist im 10-Minuten-Takt sicher erreichbar. Für die Betreuer, Lehrer und Eltern, die während der letzten Jahre das Pilotprojekt aufgebaut haben, bedeutet das Weiterführen des Projektes im Hohberg/Kreuzgut eine Anerkennung für ihre geleistete Arbeit und ihren unermüdlichen Einsatz für eine gute Tagesschule.

Wir wünschen der Tagesschule Hohberg/Kreuzgut weiterhin gutes Gelingen und danken allen Beteiligten für ihren grossen Einsatz. Wegen der Notwendigkeit professioneller, ausserschulischer Betreuung würde es unsere Fraktion begrüssen, wenn bei ausgewiesenem Bedarf in den nächsten Jahren zusätzlich im Stadtzentrum eine Tagesschule eingerichtet werden könnte.

Ein Dankeschön gebührt auch unserem Heimreferenten Urs Hunziker und Frau Sabine Hochuli für die kompetente Unterstützung, dem SPK-Präsidenten Thomas Hauser für die souveräne Leitung der Sitzungen und natürlich auch den Protokollführerinnen Frau Alice Riedel und Frau Margrit Steiger."

**Käthi Tanner (SP)** Fraktionserklärung \*

"Eine Tagesschule für die Stadt Schaffhausen wurde von der SP schon 1988 gefordert. Den langen Weg bis zum Start und die Jahre der Versuchsphase können Sie der Beilage 1 der Vorlage entnehmen.

Nun geht es darum, den Versuch, der bis Ende 2003 bewilligt ist, in ein Definitivum zu überführen. Viel Zeit bleibt dazu nicht mehr.

Der SP liegt die Tagesschule sehr am Herzen. Trotzdem taten wir uns schwer, auf die ursprüngliche Vorlage einzutreten. Ja sagen konnten wir von Anfang an zur Öffnung der Tagesschule für Kinder aus allen Stadtquartieren, zu den längeren Öffnungszeiten am Morgen und am Mittwochnachmittag sowie zur Stellenplanerweiterung. Eine professionelle und kompetente Betreuung ist wichtig. Die Kosten für die Tagesschule sind hoch, wir sind jedoch überzeugt, dass sich diese Investition lohnt. Ebenso konnten wir einer Mindestbelegung von zwei Vor- oder Nachmittagen mit Mittagessen zustimmen.

Zwei Diskussionspunkte standen für uns im Vordergrund: Zum Einen war es die Standortfrage. Der Standort soll ins Zentrum der Stadt zu liegen kommen. Wir bekamen aber keine befriedigende Antwort, welchem Schulhaus im Zentrum der Stadt die Tagesschule in den nächsten Jahren angegliedert werden könnte. Zudem sahen wir nicht ein, dass die Tagesschule in Herblingen, die zur Zeit in geeigneten Räumlichkeiten gut funktioniert, deren Bedürfnis ausgewiesen ist und auch von Seiten der Eltern gute Noten bekommt, aufgehoben werden soll. Als Zweites war uns nicht klar, ob Kinder, welche die Tagesschule nur tageweise beanspruchen, den Unterricht im Quartiersschulhaus oder im Schulhaus besuchen, dem die Tagesschule angegliedert ist. Letztere Lösung ist uns ein Anliegen, denn das Modell der Schaffhauser Tagesschule ist unserer Meinung nach eine Minimalvariante einer Tagesschule. Deshalb soll die Zusammenarbeit zwischen Lehrkräften und den Verantwortlichen der Tagesschule unbedingt gefördert werden. Ansonsten wird aus dem Modell Tagesschule ein weiterer Hort - aber ohne Betreuungsangebot während den Ferien. Der Stadtratsvorlage ist zu entnehmen, dass die Zusammenarbeit zwischen den Betreuerinnen der Tagesschule Hohberg und den Lehrpersonen der beiden Schulhäuser gut funktioniert.

In der ersten Sitzung war klar, dass alle Kommissionsmitglieder der Überführung des Versuchs in ein Definitivum grundsätzlich zustimmen konnten. Die Vorlage wurde aber zur Überarbeitung und Verbesserung ans Schulamt zurückgegeben. Ich möchte diese Gelegenheit benutzen, dem Kommissionspräsidenten Herrn Thomas Hauser für die speditive und kompetente Leitung der Spezialkommission, Frau Alice Riedel und Frau Margrit Steiger für die Protokollführung, sowie den Kommissionsmitgliedern für die konstruktive Zusammenarbeit recht herzlich zu danken. Mein Dank gilt auch Herrn Stadtrat Urs Hunziker und Frau Sabina Hochuli (Kordinatorin für familienergänzende Kinderbetreuung) für die speditive Überarbeitung der Vorlage.

Auf die überarbeitete Vorlage konnte die SP eintreten. Bis ein geeigneter zentrumsnaher Standort gefunden ist, bewilligt der Grosse Stadtrat die Unterbringung der Tagesschule am alten Standort im Schulhaus Hohberg. Dadurch kann der gut eingespielte Betrieb weitergeführt werden. Neu wird die Tagesschule für alle Kinder, welche die 1. - 6. Klasse der städtischen Schulen besuchen, geöffnet. Kinder aus anderen Quartieren sollen wenn möglich das Schulhaus besuchen, dem die Tagesschule angeschlossen ist. Die Zusammenarbeit zwischen BetreuerInnen der Tagesschule und den Lehrpersonen kann so sinnvoll erfolgen. Noch eine kurze Stellungnahme zur Beilage 3 der Vorlage. Ein Punkt, mit dem sich die SP nicht einverstanden erklären kann, ist die Berechnung des Elternbeitrages.

Leider konnte dieses Thema in der heutigen Vorlage nicht angegangen werden. Der Elternbeitrag wird auf Grund des Bruttoeinkommens berechnet. Resultate der Elternbefragung zeigen, dass die Höhe der Elternbeiträge bemängelt wurde. Es gab auch vereinzelt Eltern, die ihr Kind nach Einführung der neuen Elternbeiträge aus der Tagesschule genommen haben. Wir sind klar der Meinung, dass die Elternbeiträge abgestuft nach Einkommen berechnet werden sollen. Ein grosser Wunsch der SP ist jedoch, dass die Berechnungsliste der Elternbeiträge so bald wie möglich überarbeitet wird und als Basis vom Nettoeinkommen ausgegangen wird. Die Wahrscheinlichkeit, dass auch vermehrt gut verdienende Eltern ihre Kinder in die Tagesschule schicken würden, wäre unserer Meinung nach grösser.

Die SP wird der Vorlage zustimmen, obwohl die zukünftige Tagesschule nur eine Minimalvariante darstellt. Einige Punkte, die uns wichtig erscheinen, konnten in der Beratung noch eingebracht werden. Es ist uns ein Anliegen, dass die Tagesschule weiter besteht, damit die Eltern unterschiedliche Möglichkeiten für die ausserschulische familienergänzende Kinderbetreuung zur Verfügung haben. Zudem ist uns sehr wichtig, dass genügend Betreuungsplätze vorhanden sind, damit die Kinder berufstätiger Eltern ausserhalb der Schulzeit gut betreut sind. Dies um so mehr, als der Regierungsrat beschlossen hat, auf die flächendeckende Einführung von Blockzeiten zu verzichten und es den einzelnen Gemeinden freistellt, Blockzeiten einzuführen."

**Theresia Derksen (CVP)**                      Votum \*

"Der Kommissionspräsident Thomas Hauser und meine Vorrednerinnen haben die zur Diskussion stehende Vorlage bereits erläutert.

Bedingt durch das sich wandelnde wirtschaftliche und soziale Umfeld werden Tagesschulen bald einmal zum normalen Schulalltag gehören. Nicht alle Eltern haben die Möglichkeit, ihre Kinder den Tag über zu betreuen. Auch sind die früheren Grossfamilie-Strukturen, in denen die Kinderbetreuung von anderen Familienmitgliedern wahrgenommen wurde, kaum mehr vorhanden.

Familienergänzende Kinderbetreuung kann heute nicht mehr nur "sozial" begründet werden. Mit der Tagesschule kann den Eltern und den Kindern eine zeitgemässe Alternative in Form "der erweiterten Familie" angeboten werden. Sie hält das Kind von der Strasse fern und lehrt es, sich neben der schulischen Ausbildung auch in der Gruppe zurecht zu finden. Für viele Eltern sind die heutigen Stundenpläne mit ihren beruflichen Verpflichtungen nicht mehr zu vereinbaren. Auch die Mütter, welche zu Hause sind, warten schon seit langem auf Blockzeiten. Andere stellen fest, dass in der Kleinfamilie das soziale Verhalten zu wenig vermittelt werden kann. Hier kann die Tagesschule eine Alternative, ja eine Chance für das Kind bedeuten.

Die prophylaktische Bedeutung einer guten Betreuung von Kindern im Schulalter ist unbestritten.

Die CVP unterstützt deshalb die Überführung des Tagesschulversuches in eine definitive Lösung, sie wird auf die Vorlage eintreten und den Anträgen der SPK einstimmig zustimmen."

**Gertrud Walch (SVP)**                      Fraktionserklärung SVP/EDU \*

"Ich gebe Ihnen die Stellungnahme der SVP-/ EDU-Fraktion bekannt: Von der SVP/EDU-Fraktion waren Werner Schlatter, Erwin Sutter und ich in dieser 13er Kommission. Thomas Hauser leitete die zwei Sitzungen zügig.

Der bisherige Tagesschulversuch soll in ein Definitivum überführt werden. 15 - 20 Primarschulkinder aus allen städtischen Schulhäusern sollen ab 2004 angemeldet werden können. Zusätzliche Öffnungszeiten am Morgen und am Mittwochnachmittag sind vorgesehen. Dadurch benötige man mehr Personal, es ergeben sich jährlich wiederkehrende Betriebskosten von 260'000 Franken. Dies sei eine faktische Verdoppelung der Bruttokosten im Vergleich zu den Kosten der Tagesschule Hohberg/Kreuzgut im Jahr 2002.

In der ersten Sitzung ging es um die Standortfrage. Von linker Seite wurde von zwei Tagesschulen gesprochen und zwei Tagesschulen wurden auch gewünscht. Die FDP/CVP- und SVP/EDU-Vertreter sahen der hohen Kosten wegen nur die Möglichkeit der Realisierung einer definitiven Tagesschule. Sogar die OeBS-Vertreterin war dieser Meinung. Die SVP/EDU-Vertreter betonten die niedrige Kostendeckung von etwa einem Sechstel und den hohen Personalbestand für die Betreuung von 15-20 Kindern. Stadtrat Urs Hunziker berichtete, dass man sich sogar über die Realisierung von drei Tagesschulen Gedanken gemacht habe, diesen Gedanken jedoch als nicht realistisch gegenüber Volk und Parlament verworfen habe.

In der zweiten Sitzung wünschte ich, dass im Text der Anträge unmissverständlich formuliert werde, dass es sich bei dieser Vorlage um eine einzige Tagesschule und nicht um zwei Tagesschulen handle; das geschah auch. Nach dem einstimmigen Eintreten enthielt ich mich bei der Schlussabstimmung der Stimme. Die Kosten pro Kind und Jahr von etwa 13'000 Franken sind hoch. Und immer mehr Aufgaben werden einfach auf die Stadt überwälzt. Es herrscht letztlich auch keine Gleichbehandlung, sondern eine Rechtsungleichheit für solche Erwachsene, die selbst ihre Kinder betreuen. Diese erhalten ja nicht einmal einen steuerlichen Abzug für ihre Kinderbetreuung. Deshalb möchte ich an dieser Stelle denjenigen Eltern und Alleinerziehenden, die ihre Kinder selbst oder zusammen mit Verwandten und Bekannten betreuen, mindestens herzlich danken. Es freut mich immer wieder, dass es noch solche gibt, die in den ersten Lebensjahren ihrer Kinder keine schönere Aufgabe als deren Betreuung sehen.

Unsere Fraktion wird zu den Anträgen der Kommission wohl oder übel mehrheitlich Ja sagen. Wir gehen davon aus, dass die Personalaufstockung situativ erfolgt und nicht für immer fix so hoch ist und ebenso die damit zusammenhängenden Ausgaben. Ich werde mich auch hier im Grossen Stadtrat aus den erwähnten Gründen der Stimme enthalten und bin gespannt auf die Volksabstimmung. Blockzeiten beim Schulunterricht in der Primarschule würden den Eltern entgegenkommen, aber nur bei nicht massiven Mehrkosten."

#### **Stadtrat Urs Hunziker**

#### Stellungnahme des SR

Anlässlich der zweiten Verlängerung des Versuchsbetriebs erteilte der Grosse Stadtrat dem Stadtrat den Auftrag, eine Vorlage für die definitive Lösung **einer** Tagesschule auszuarbeiten.

Sinn und Zweck der zweiten Verlängerung des Tagesschulversuches im Schulquartier Herblingen war es, Zeit zu gewinnen, um die Definition des künftigen Betreuungsangebotes und die daraus entstehenden Kosten für eine Tagesschule zu eruieren.

Wir gehen davon aus, dass familienergänzende Kinderbetreuung nicht mehr nur sozial zu begründen ist, sondern vermehrt auch gesellschaftlichen Veränderungen Rechnung zu tragen hat.

Die Tagesschulvorlage darf denn auch nicht isoliert betrachtet, sondern soll in einen Kontext zu weiteren Massnahmen gestellt werden.

Betreuungsangebote sollen - nach finanziellen Möglichkeiten - über die ganze Stadt schrittweise realisiert werden, dies in der Absicht, für schulpflichtige Kinder **eine** Tagesschule mit dem in der Vorlage beschriebenen Voll-Angebot und in jedem Schulquartier ein Grundangebot - sprich Mittagstisch (so wie in der Motion Deppe gefordert) - zu schaffen.

Die heute zur Debatte stehende Tagesschule könnte durch die Schaffung zweier weiterer Mittagstische in den Schulquartieren Alpenblick und Emmersberg sinnvoll ergänzt werden. Entsprechende Angebote zur Führung solcher Mittagstische sind denn auch mir gegenüber von privater Seite bereits geäussert worden.

Eine grössere Zahl von Betreuungsplätzen über die Mittagszeit in der ganzen Stadt würde die Situation für berufstätige Eltern und deren Schulkinder entspannen. Die Kinder würden ihre Zeit über den Mittag nicht unbeaufsichtigt auf der Strasse verbringen und gut ausgebildete Arbeitskräfte blieben dem Arbeitsmarkt zu einem grossen Teil erhalten.

Der Standort der künftigen Tagesschule muss sich aus Gründen der Erreichbarkeit für alle Primarschulkinder längerfristig im Zentrum der Stadt befinden. Allerdings ist bis dato ein definitiver Standort in Zentrumsnähe nicht in Sicht. Dieser Umstand führte denn auch in der Spezialkommission zu längeren Diskussionen und mündete in den gegenüber der stadträtlichen Vorlage geänderten Seiten 11 und 13 sowie in leicht abgeänderten Anträgen. Diese Änderungen sollen transparent darlegen, dass, bis ein neuer Standort im Zentrum der Stadt bestimmt und eingerichtet ist, das Betreuungsangebot Tagesschule ab 1. Januar 2004 in den bestehenden Räumen des Schulhauses Hohberg, mit den veränderten Angebotszeiten und Strukturen, weitergeführt wird. Zudem ist davon auszugehen, dass die Einrichtung eines zentrumsnahen Standortes ohnehin eine neuerliche Vorlage erfordern wird, da die damit verbundenen Kosten, auch wenn sie im Rahmen einer Schulhausrenovation anfallen, nicht als gebundene Kosten deklariert werden können.

Dennoch soll die Tagesschule künftig allen Schulkindern von der 1. bis 6. Klasse, welche die städtischen Schulen besuchen, quartierunabhängig offen stehen. Die Anmeldungen werden nach Dringlichkeit berücksichtigt.

In diesem Zusammenhang wurde ebenfalls diskutiert, ob die angemeldeten Kinder auch den normalen Unterricht in der Tagesschule besuchen würden. Hier ist eine differenzierte Betrachtung nötig: Wenn ein Kind nur gerade an einem oder zwei Tagen das Angebot der Tagesschule nützt, macht es wenig Sinn, dass es auch den Unterricht in einem unter Umständen weit vom Wohnort entfernten Schulhaus besucht, das Tagesschulangebot ist dann eher mit einer Hortbetreuung vergleichbar. Bei vier- oder fünftägiger Nutzung soll jedoch auch der Schulbesuch im Schulhaus Hohberg oder im benachbarten Kreuzgut erfolgen.

Im Unterschied zum Versuchsbetrieb öffnet die geplante neue Tagesschule am Morgen um 7.30 Uhr und nicht erst um 10.00 Uhr. In allen Elternbefragungen bezog sich die häufigste Kritik auf die Öffnungszeiten, speziell am Morgen. Um die Vereinbarkeit von Familie und Beruf noch besser zu unterstützen, ist die Tagesschule neu auch am Mittwochnachmittag bis um 17.30 Uhr geöffnet. Zusätzliche Vorteile bieten die erweiterten Öffnungszeiten auch für die Kinder, welche so die Möglichkeit haben, einen Teil ihrer Freizeit mit anderen Kindern zu verbringen und somit auch Freundschaften und stabile Beziehungen aufbauen können. Nicht zu unterschätzen ist dabei der Erwerb von sozialen Kompetenzen. Die prophylaktische Bedeutung einer guten Betreuung von Kindern im Schulalter ist unumstritten.

Die Erfahrung im letzten Versuchsjahr zeigt auf, dass bei 17 anwesenden Kindern über die Mittagszeit eine Betreuungsperson und die Köchin ihrem Auftrag nicht professionell gerecht werden können. Darum ist eine Doppelbesetzung in der Betreuung inkl. Unterstützung bei den Hausaufgaben von 11-14 Uhr und am Mittwochnachmittag vorgesehen.

Aufgrund der erwähnten Erweiterungen ergeben sich gegenüber dem bisherigen Versuchsangebot Personalkosten von insgesamt rund 180'300.-- Franken. Zusammen mit den Sachkosten von Fr. 75'000.-- resultiert somit ein Bruttoaufwand von Fr. 255'300.--. Die voraussichtlichen Einnahmen (Elternbeiträge) betragen Fr. 42'700.--, was einen Nettoaufwand von Fr. 212'600.-- ergibt.

Die Betriebskosten für die zukünftige Tagesschule sind, je nach Kinderzahl, Mietkosten, Nebenkosten und allgemeinen Sachkosten, leicht variabel. Deshalb beantragt der Stadtrat in seiner Vorlage jährlich wiederkehrende Betriebskosten von Fr. 260'000.--. Dieser Betrag basiert auf dem Landesindex der Konsumentenpreise (Basis Mai 2000 = 100%) und kann vom Stadtrat angepasst werden.

Zusammengefasst ist die faktische Verdoppelung der Bruttokosten im Vergleich zum Versuchsbetrieb im Jahr 2002 begründet durch den angepassten Betreuungsschlüssel und die Verlängerung der Öffnungszeiten, die leicht angepassten allgemeinen Sachkosten und die geschätzten Mietkosten, welche im Versuchsbetrieb nicht eingerechnet waren.

Ich bin überzeugt, dass wir mit der Schaffung einer definitiven Tagesschule ein wichtiges Angebot familienergänzender Kinderbetreuung sichern, welches in einem nächsten Schritt durch weitere Mittagstische ergänzt werden soll.

Erlauben Sie mir abschliessend einige Bemerkungen zum Votum von Käthi Tanner betreffend die Bemessung der Elternbeiträge. Die Frage nach der Berechnungsgrundlage für die Elterntarife haben wir referatsintern bereits seit der Revision der Staffeltarife für alle Kinderbetreuungsstätten diskutiert. Wenn wir nun unseren Tarifen das Bruttoeinkommen zugrunde legen, so ist das administrativ die einfachste Lösung, da die entsprechenden aktuellen Daten leicht eruiert sind. Ich darf darauf hinweisen, dass für Familien mit mehr als einem Kind - ab dem zweiten Kind ein Abzug von Fr. 5'000.-- geltend gemacht werden kann. Ausserdem gewähren wir einen Geschwisterrabatt ebenfalls ab dem zweiten Kind von 20%. Diese Massnahmen federn unseres Erachtens das Problem ab, dass für die Bemessung des Staffeltarifs nicht das steuerbare Einkommen, was wohl die gerechteste Grundlage wäre, angewendet wird.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen."

**Christine Rebsamen (OeBS)**                      Votum \*

"Da wir als OeBS-Vertreterinnen von Gertrud Walch speziell erwähnt worden sind, möchte ich richtigstellen, dass wir auf die Vorlage eingetreten sind, jedoch nie explizit zur Anzahl der Tagesschulen bzw. zu einer Tagesschule Stellung bezogen haben. Hingegen habe ich mich für eine Bedarfsabklärung im ganzen Stadtbereich eingesetzt, um herauszufinden, wieviel Tagesschulbedarf bei den Eltern besteht, und ob gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt weitere Tagesschulen oder andere Betreuungsangebote notwendig sein werden. Ebenso habe ich die Wichtigkeit der schulnahen Betreuung der Kinder in der Nähe des von ihnen besuchten Schulhauses betont."

**Gertrud Walch (SVP)**                      Votum

"Dann möchte ich aus dem Protokoll der ersten Kommissionssitzung zitieren, wo nicht Sie, sondern Frau B. Oechslin - auch eine OeBS-Vertreterin - gesagt hat. *"Zwei Tagesschulen werden finanziell für die Stadt Schaffhausen nicht tragbar sein."* Punkt, Schluss."

**Edgar Mittler (FDP)**                      Votum

"Ich bin absolut ein Befürworter dieser Tagesschule. Ich komme trotzdem nicht umhin, ein paar kritische Worte anzubringen. Wir haben nun einen insgesamt 6-jährigen Versuch. Ich war immer ein Gegner von Versuchsverlängerungen. Dieser Versuch hat uns über 1 Mio Franken gekostet. Die Tagesschule ist eine gute Sache, aber sie muss finanziell erträglich sein. Die prekäre Finanzlage der Stadt wird auch vom Stadtpräsidenten und von der Finanzreferentin immer wieder kommuniziert und auch im Kantonsrat dargestellt, wo man sogar noch Schelte bezieht, man jammere dort immer. Jetzt kommen wir mit einer grosszügigen Lösung, die uns jährlich 260'000 Franken kostet. Für den Regierungsrat war die generelle Einführung von Blockzeiten zu teuer. Man hat dort gerechnet und ist zu diesem Schluss gekommen. Ich finde, dass wir uns das in der Stadt nicht leisten können, obschon es wirklich gut wäre, wenn wir eine solche Tagesschule hätten. Damit bin ich absolut einverstanden. Solange sich die linke Ratsseite gegen zusätzliche Einnahmen wehrt - Stichwort Eintritt Museum, Leihgebühren in der Stadtbibliothek usw. - muss ich sagen, dass ich auch nicht bereit bin, immer zusätzlichen Ausgaben zuzustimmen, wenn ich nicht weiss, woher das Geld kommt. Wenn Sie gute Ideen bringen, wie man das Geld hereinbringt, bin ich sofort bereit, diesen zuzustimmen.

Dazu kommt die ungleiche Behandlung - wie das Gertrud Walch schon gesagt hat - indem Eltern, die ihre Kinder zu Hause betreuen, steuerlich keinen Abzug haben. Diesen Eltern sollte man danke dafür sagen, dass sie ihre Kinder nicht zu Lasten der Steuerzahlenden in die Tagesschule bringen.

Man muss auch manchmal den Mut zu unpopulären Entscheidungen haben. Man muss unterscheiden können zwischen "nice to have" und dem, was wir uns leisten können. Ich werde mich der Stimme enthalten."

**Esther Bänziger (SP)**                      Votum

"Ich finde es schade, Edi Mittler, wenn Du schon sagst, Du seist für die Tagesschule. Ich möchte Dich und auch andere in diesem Saal wieder einmal daran erinnern, dass wir die ganze Rechnung machen müssen.

Die gut betreuten Kinder kosten uns einfach später weniger. Es ist letztlich egal, aus welchem Kässeli es kommt. Ich kann ja hier nicht sagen, von mir aus könnte man die Steuern erhöhen, sonst lynchen Sie mich. Es ist doch immer eine Frage der Prioritäten. Ich bin auch als Lehrerin je länger je mehr davon überzeugt, dass es sich lohnt, in diese Kinderbetreuung zu investieren. Auch zu Dir Gertud Walch sage ich, ich finde es ebenfalls das Tollste, wenn die Eltern, Verwandten und weiss nicht wer alles zu den Kindern schauen kann. Aber das ist nicht in jeder Familie Realität. Wir haben Alleinerziehende. Dann haben wir heute Grosseltern, welche noch im erwerbstätigen Alter sind. Die Zeiten sind vorbei, wo die Grossmütter zu Hause sind und darauf warten, Enkelkinder betreuen zu können.

Wir haben es gehört, dass es sehr wenige Kinder sind, welche in den Genuss einer Tagesschule kommen. Nochmals, wenn die Kinder später als Jugendliche auf die schiefe Bahn geraten, kosten sie uns derart viel mehr, dass wir das Geld lieber jetzt für die Betreuung ausgeben."

**Christian Hablützel (SP)**            Votum

"Edi Mittler, ich fühle mich schon angesprochen, weil gute Ideen, wie wir Geld hereinbringen können, haben wir schon. Es gibt eine ganze Palette, z.B. Verzicht auf Steuersenkungen, man könnte sich überlegen, ob man die Erbschaftssteuer wieder einführen soll. Weiter könnte man sich überlegen, ob man Steuerfahnder einsetzen soll, um hinterzogene Steuern einzutreiben. Da würden wir sehr gerne mit diskutieren. Mit Munot- und Museumseintritten können wir die Stadtfinanzen nicht sanieren.

Ich bitte Sie, in diesem Kernbereich der gesellschaftlichen Aufträge - nämlich in der Bildung - den stattfindenden gesellschaftlichen Wandel zu beachten und nachzuvollziehen. Ich nenne beispielsweise die Arbeitsgewohnheiten der ArbeitnehmerInnen. Das Arbeitsamt verlangt heute die Inkaufnahme eines täglichen Arbeitsweges von bis zu 4 Stunden, um eine Stelle anzunehmen, damit die Arbeitslosenversicherung ihre Beträge weiter zahlt. Da sind massive Veränderungen im Gange, welche auch für Familien Konsequenzen haben und zwar auf die Art und Weise, wie sie ihre Kinder betreuen können oder dürfen - auch in der Art und Weise, wie sie zusammenleben. Dem müssen wir gesellschaftlich Rechnung tragen.

Ich bitte Sie sehr, im Bereich Kinderbetreuung nicht zu sparen. Ich bitten Sie auch, sich mit uns zusammen zu setzen. Da können wir über Einnahmequellen, die wir zum Teil fahrlässig zum Versiegen gebracht haben, noch einmal diskutieren."

**Roland Schöttle (FDP)**            Votum

"Esther Bänziger hat mich mit ihrem Votum schon herausgefordert, wenn sie sagt, es lohnt sich, alles in die Kinderbetreuung zu investieren - und sie damit die öffentlichen Gelder meint. Es gibt Leute, die investieren in ihre Kinder ohne öffentliche Gelder. Darauf haben Gertrud Walch und Edi Mittler richtigerweise hingewiesen. Es gibt Eltern, die verzichten zugunsten der Kindererziehung und -Betreuung auf Doppelinkommen. Dieser Vorlage fehlt eindeutig die Honorierung dieser Einsätze. Die Betrachtungsweise, die Du gemacht hast, ist zu einseitig auf staatliche Betreuung ausgerichtet. Die private Betreuung wird da nicht honoriert. Das fehlt mir tatsächlich."



**Iren Eichenberger (OeBS)**

Votum

"Ich respektiere sehr, was Gertrud Walch und die bürgerliche Seite gesagt haben. Tatsache ist, dass unsere gesellschaftliche Realität eine andere ist. Es gibt viele 1 Kind-Familien. Dort ist wirklich der soziale Gewinn, was die Kinder in einer solchen Gemeinschaft lernen. Das hat dort Vorrang und diese Eltern bezahlen ja auch mehr. Andererseits gibt es eben einen sehr grossen Anteil von Eltern, die von diesem Angebot profitieren, welche auf ein zweites Erwerbseinkommen angewiesen sind. Dort ist es nicht fakultativ. Dort sind wir uns wahrscheinlich auch einig, dass man diese Angebote bereitstellen muss.

Aber wenn man das in Zahlen ausdrückt: Dieser Aufwand von 260'000 Franken entspricht 0,14 % vom Gesamthaushalt von ca. 190 Mio Franken der Stadt Schaffhausen. Dieser geringe Anteil müsste uns für eine soziale Aufgabe und Investition in die Zukunft wert sein.

Ich wäre sehr froh, wenn die SVP im Vorfeld der Volksabstimmung auf einen Abstimmungskampf und eine massive Gegenwerbung verzichten könnte."

**SR Urs Hunziker**

"Ich muss Ihnen leider sagen, dass nur allzu häufig Anträge des schulpsychologischen Dienstes um Fremdplatzierung von Schulkindern über meinen Tisch gehen. Diese Fremdplatzierungen erfolgen häufig aufgrund von Verhaltensauffälligkeiten der betreffenden Kinder. Diese Platzierungen sind horrend teuer. Wenn wir mit dem Angebot unserer familienergänzenden Kinderbetreuung dazu beitragen können, die Anzahl dieser Fälle zu reduzieren, dann rechnet sich dies für die Stadt allemal."

Der Schulreferent liefert hier die Antwort noch nach auf die Frage von Thomas Hauser bezüglich Volksabstimmungstermin. Es ist dies voraussichtlich der 7. Dezember 2003.

**Thomas Hauser (FDP)**

Votum

"Zum Thema Aufwand und Ertrag. Wir haben heute in den Nachrichten gehört, dass der Kanton Tessin einen Riesensprung weitermacht mit der ausserschulischen Betreuung. Der Kanton Tessin war uns diesbezüglich schon seit Jahren voraus. Jetzt hat der Grosse Rat des Kantons TI dieses Angebot noch erweitert mit der Begründung, dass durch die Doppelverdienenden so viel mehr an Steuern eingeht, dass sich diese Tagesschulen praktisch selbst finanzieren. Das möchte ich dazu noch sagen."

Der **Ratspräsident** stellt fest, dass kein Antrag auf Nichteintreten gestellt wurde.

**EINTRETEN ist somit beschlossen.**

**DETAILBERATUNG**

**Walter Hotz (FDP), 1. Vizepräsident** verliest die Seitenzahlen 1 - 15 der modifizierten Vorlage sowie die Beilagen 1 - 3.

Das Wort hierzu wird nicht verlangt.

## ANTRÄGE

**Walter Hotz (FDP), 1. Vizepräsident** verliest die Anträge der SPK.

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates vom 20. Mai 2003 betreffend Überführung des Tagesschulversuches in eine definitive Lösung.

Kein Gegenantrag - so beschlossen.

2. Der Grosse Stadtrat bewilligt die Überführung des Tagesschulversuches ins Definitivum per 1. Januar 2004, mit den erweiterten Öffnungszeiten.

Kein Gegenantrag - so beschlossen.

3. Bis ein geeigneter zentrumsnaher Standort gefunden ist, bewilligt der Grosse Stadtrat die Unterbringung der Tagesschule am alten Standort im Schulhaus Hohberg.

Kein Gegenantrag - so beschlossen.

4. Der Grosse Stadtrat genehmigt die Stellenplanerweiterung wie folgt:  
HortnerIn 150% BK 09-13,  
Hausangestellte/r 50% BK 04-09,  
PraktikantIn 100%.

Kein Gegenantrag - so beschlossen.

5. Für den Betrieb einer Tagesschule werden jährlich wiederkehrende Betriebskosten von Fr. 260'000.-- bewilligt. Dieser Betrag basiert auf dem Landesindex der Konsumentenpreise (Basis Mai 2000 = 100) und kann vom Stadtrat angepasst werden.

Kein Gegenantrag - so beschlossen.

6. Dieser Beschluss untersteht nach Artikel 10 lit. d Ziff. 4 obligatorisch der Volksabstimmung.

Kein Gegenantrag - so beschlossen.

## SCHLUSSABSTIMMUNG

Der Grosse Stadtrat heisst die modifizierte Vorlage vom 20. Mai 03 sowie die Anträge der SPK mit **40 : 0 Stimmen** gut.

Das Geschäft ist erledigt.

**Traktandum 2 - VdSR - Ergänzung der städt. Taxiverordnung  
vom 28. Okt. 1997**

---

Diese Vorlage wurde in der GPK vorberaten.

**Peter Möller (GB)**            Sprecher der GPK \*

"Dieses Geschäft haben wir ja bereits einmal anlässlich der Sitzung vom 1. Juli 2003 andiskutiert. Anlässlich dieser Sitzung wurde ein zusätzlicher Antrag eingebracht, welcher dann den Rat bewogen hat, die Vorlage nochmals in die GPK zu weisen. Die GPK hat sich dann an ihrer Sitzung vom 21. August 2003 erneut mit der städtischen Taxiverordnung befasst. Vorgängig wurden wir mit den Taxivorschriften der Stadt Zürich und einem Auszug aus dem Originaltext des Abkommens zwischen der Schweiz und der EU betreffend Personenfreizügigkeit bedient.

Nochmals ganz kurz zusammengefasst, worum es bei der vorliegenden Revision geht. Aufgrund der Erfahrungen der Verwaltungspolizei erscheint es angebracht, als Vorbedingung für die Erlangung einer Taxibetriebsbewilligung den Nachweis einer mindestens zweijährigen Tätigkeit im Taxigewerbe zu verlangen. Die Vorlage des Stadtrates wurde in der Folge durch die GPK nochum einen Streichungsantrag ergänzt. Neu soll als Erfordernis in Art. 4 lit. c der Taxiverordnung der gute Leumund einer Person ausreichen, das Fehlen von Verlustscheinen wird nicht mehr vorausgesetzt. Diese Aenderungen habe ich Ihnen bereits an der Sitzung vom 1. Juli 2003 vorgestellt. Sie waren unbestritten und ich denke, dass eine Wiederholung dieser Ausführungen heute nicht mehr notwendig ist (Verweis Prot. GrSR Seite 392 und folgende). Ich glaube nicht, dass Sie den Klang meiner Stimme so lieben, dass ich die entsprechenden Protokollstellen nochmals vorlesen muss.

Neu wurde am 1. Juli 03 im Rat ein Antrag eingebracht, das Erfordernis des schweizerischen Bürgerrechts oder der Niederlassung in der Schweiz zu streichen. Dies führte dann, wie bereits erwähnt, zur Rückweisung der Vorlage an die GPK. In diesem Zusammenhang sind folgende Bemerkungen anzubringen. Beim sich derzeit in der Verordnung befindlichem Begriff der Niederlassung ist klar vom technischen ausländerrechtlichen Begriff auszugehen, d.h. er bedeutet den sog. Ausweis C. Aufgrund der Abkommen zum freien Personenverkehr sind wir verpflichtet, EU-Bürgerinnen und Bürger spätestens ab 1. Juni 2009 zu den gleichen Bedingungen zur Aufnahme einer selbständigen Erwerbstätigkeit zuzulassen wie Schweizer Staatsangehörige. Ausnahmen sind nur zulässig, sofern sie sich auf Gründe der öffentlichen Ordnung, Sittlichkeit oder Gesundheit stützen können. Im Zusammenhang mit einer Taxibetriebsbewilligung wäre hier etwa die Kenntnis der gesetzlichen Pflichten als Arbeitgeber vorstellbar. Dieser Voraussetzung wird jedoch bereits mit Art. 4 lit. b) der Verordnung Genüge getan. Der Bewerber für eine Betriebsbewilligung muss aufgrund dieser Vorschrift Gewähr bieten für eine vorschrifts- und fachgerechte Betriebsführung. Dazu gehören auch die Pflichten als Arbeitgeber. Orts- und Sprachkenntnisse scheinen für die Taxibetriebsbewilligung aus meiner Sicht nicht notwendig zu sein. Dies sind Voraussetzungen, welche bei den Taxichauffeusen und -chauffeuren gegeben sein müssen, denn diese haben den direkten Kundenkontakt. In diesem Zusammenhang kann aber auf Art. 8 der gültigen Taxiverordnung hingewiesen werden, welcher diese Bedingung für die Taxichauffeure und -chauffeusen bereits festlegt.

Da nun das übergeordnete Recht uns ohnehin zwingt, EU-Staatsangehörige ab 2009 zum Taxigewerbe zuzulassen, erscheint es der GPK geboten, diese Tatsache bereits bei der heutigen Revision zu berücksichtigen. Es stellt sich nun nur noch die Frage, ob die Stadt Schaffhausen noch einen Unterschied zwischen verschiedenen Ausländerkategorien, d.h. zwischen EU und Nicht-EU Bürgerinnen und -bürgern machen soll. Aus Sicht der GPK ist es nicht notwendig, hier zu den bundesrechtlichen Vorschriften noch eigene, nur für Schaffhausen geltende Restriktionen einzuführen. Vielmehr erscheint es sinnvoll, es hier dem Bundesrecht zu überlassen, wann diese ausländischen Staatsangehörigen in der Schweiz welche Arbeiten ausführen dürfen. Dies führt dazu, dass Ihnen die GPK einstimmig die Streichung von Art. 4 lit. a empfiehlt. Damit stehen wir übrigens auch nicht alleine in der Schweiz da; die Stadt Bern kennt ebenfalls keine auf der Nationalität der Bewerber beruhenden Einschränkungen in der Taxiverordnung. Als Folge der Streichung ist dieser Art. 4 mit neuen Literas zu versehen.

Die von der GPK mit 7 : 0 verabschiedeten Anträge haben Sie erhalten und sie gelten als gestellt. Ich hoffe nun, dass aus der Mitte des Rates nicht nochmals ein weiterer Änderungsantrag kommt."

**Peter Möller (GB)** Fraktionserklärung OeBS/EVP/GB \*

"Ich kann Ihnen gleich abschliessend noch die Stellungnahme der OeBS/EVP/GB-Fraktion abgeben: Wir werden auf die Vorlage eintreten und den Anträgen der GPK zustimmen."

**Urs Tanner (SP)** Votum \*

"Als quasi Urheber dieser Verwirrung im Hochsommer - am 1. Juli - dieses Jahres gibt es noch einige Sätze zu sagen. Ich muss die Argumente, die Peter Möller hier ausgeführt hat, nicht wiederholen.

Als ich bei der ersten Lesung der Taxiverordnung am 1. Juli anregte, aus diesen juristischen Gründen den Passus a) *Schweizer Bürgerrecht oder Niederlassung in der Schweiz* zu streichen, erntete ich Schelte in einer der grösseren SH Tageszeitungen. Es wurde mir vorgeworfen, ich hätte Verwirrung und juristische Dispute angezettelt. Die jetzige Lösung, die vollumfänglich auch diejenige der SP war und ist, rehabilitiert mich natürlich vollumfänglich.

Ich danke der GPK und dem Stadtrat und hoffe, dass eine solche Schlaufe in ähnlichen Fällen in Zukunft nicht mehr nötig sein wird. Sonst wäre ich (Klammer Witz) womöglich noch gezwungen, mein Sitzungshonorar demjenigen des Stadtrates anzugleichen."

**Thomas Hauser (FDP)** Fraktionserklärung FDP/CVP

"Vor der Sommerpause habe ich zuhanden des Protokolls bekannt gegeben, dass die FDP/CVP-Fraktion auf die Vorlage eintreten und den Anträgen zustimmen wird. Daran hat sich nichts geändert. Deshalb setze ich darunter im Sinne von Peter Möller ein Gänsefüsschen."

**Alfred Zollinger (SVP)** Fraktionserklärung SVP/EDU

"Auch die SVP/EDU Fraktion wird auf die Vorlage eintreten und den Anträgen der GPK zustimmen."

**Bernhard Egli (OeBS)** Votum \*

"Ich habe keine Probleme mit der Taxiverordnung, jedoch manchmal mit dem Verhalten der Taxichauffeure.

So sollten diese des Autofahrens mächtig sein, die Verkehrsregeln kennen, möglichst keine FussgängerInnen und VelofahrerInnen anfahren - und fast angefahrene VerkehrsteilnehmerInnen nicht noch anpöbeln.

Vielleicht haben Sie wie ich auch schlechte Erfahrungen gemacht. Es ist vielleicht eine Frage des Personals, welches man findet ... .

Das gehört nicht in die Verordnung, aber ich habe jetzt meinem Ärger Luft gemacht."

**Stadtpräsident Marcel Wenger** Stellungnahme des Stadtrates

"Ich danke der GPK und ihrem Sprecher für die Bearbeitung dieser doch sehr technischen und juristischen Vorlage. Der Stadtrat ist mit den Änderungen einverstanden. Urs Tanner, auch wir werden natürlich gescheitert im Stadtrat, obwohl das ja immer wieder bestritten wird. Ich muss nur noch wissen, welchem Honorar Sie das dann anpassen wollen... .

Wir haben in Artikel 4 lit. b) die Vorschrift der Gewährbietung für eine vorschrifts- und fachgemässe Betriebsführung, die auch durch die Sorgfalt beim Auswählen der FahrerIn bzw. des Fahrers sicherstellen muss, dass das nicht passiert, was Bernhard Egli vorhin geschildert hat. Wenn wir da Einzelfälle gemeldet bekommen - Adressat ist die Verwaltungspolizei - dann können wir die betreffenden Halter zur Rede stellen und sie darauf aufmerksam machen, dass sie ein Ausbildungsproblem haben. Die Taxichauffeure und -Chauffeusen sind die Visitenkarte eines Standortes.

Dass wir mit der Taxiverordnung nun auch EU-kompatibel sind, ist eine sehr gute Sache.

In diesem Sinne bitte ich Sie, der Ergänzung zuzustimmen."

Der **Ratspräsident** stellt fest, dass kein Antrag auf Nichteintreten gestellt wurde.

**EINTRETEN ist somit beschlossen.**

### **DETAILBERATUNG**

**Walter Hotz (FDP), 1. Vizepräsident** verliest die Seitenzahlen 1 - 3 der Vorlage .

Das Wort hierzu wird nicht verlangt.

### **ANTRÄGE**

**Walter Hotz (FDP), 1. Vizepräsident** verliest die Anträge der SPK.

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Stadtrates vom 8. April 2003 und den beantragten Änderungen der städtischen Taxiverordnung vom 28. Oktober 1997.

Kein Gegenantrag, so beschlossen.

2. Der Grosse Stadtrat genehmigt gestützt auf Art. 25 lit. d Ziff. 6 der Stadtverfassung die Ergänzung der bestehenden Taxiverordnung wie folgt:

**Art. 4 (*Änderungen kursiv: Abs. 1 lit. a, c und f sowie Abs. 3*)**

Die Betriebsbewilligung wird natürlichen Personen erteilt bzw. erneuert, wenn die Bewerberin / der Bewerber sich wie folgt ausweist:

~~a) Schweizer Bürgerrecht oder Niederlassung in der Schweiz~~

a) Handlungsfähigkeit

b) Gewährleistung für eine vorschrifts- und fachgemässe Betriebsführung

c) guter Leumund ~~und keine Verlustscheine~~

d) Geschäftssitz in der Stadt Schaffhausen

e) Sicherstellung eines täglichen Bestell- und Transportdienstes zwischen 06.00 und 24.00 Uhr allein oder gemeinsam mit anderen Bewilligungsnehmern

*f) Nachweis einer zweijährigen Tätigkeit im Taxigewerbe oder zweijährigen vergleichbaren Berufstätigkeit während der letzten vier Jahre. Diese Tätigkeit hat in der Regel aus einem vollen üblichen Arbeitspensum zu bestehen.*

Sofern unterschriftlich auf die Benützung öffentlicher Standplätze verzichtet wird, entfallen die Erfordernisse gemäss Buchstaben d) und e).

*An eine juristische Person darf eine Betriebsbewilligung erteilt werden, wenn die für den Betrieb verantwortliche Person sämtliche in Art. 4 erwähnten Voraussetzungen erfüllt.*

Kein Gegenantrag, so beschlossen.

3. Ziff. 2 dieses Beschlusses untersteht nach Art. 43 des Gemeindegesetzes dem fakultativen Referendum.

Kein Gegenantrag, so beschlossen.

4. Die Änderung von Art. 4 der Taxiverordnung tritt auf einen vom Stadtrat festzusetzenden Zeitpunkt in Kraft.

Kein Gegenantrag, so beschlossen.

### **SCHLUSSABSTIMMUNG**

Der Grosse Stadtrat heisst die Vorlage vom 8. April 2003 sowie die Anträge der GPK mit **45 : 0 Stimmen** gut.

Das Geschäft ist erledigt.

### **Traktandum 3 - MOTION Roland Schöttle (FDP) - Städtische Fahrzeuge mit Erdgasantrieb**

---

#### **Roland Schöttle (FDP)** Begründung \*

"In Ländern, in denen Erdgas schon lange verfügbar ist, hat sich der Anteil der Fahrzeuge mit Erdgasantrieb schon seit langer Zeit deutlich entwickelt. Ebenso kann man feststellen, dass in Ländern, in welchen Treibstoffbesteuerungen nach ökologischen Kriterien erfolgen, die Anzahl der erdgasbetriebenen Fahrzeuge zunimmt. Wir dürfen zur Kenntnis nehmen, dass z.B. in Argentinien mit gegen 1 Million Fahrzeuge für Südamerika, oder in Italien mit ca. 1/2 Million Fahrzeuge für Europa die anzahlmässig grössten Kontingente erdgasbetriebener Fahrzeuge laufen. Auch in Fernost, z.B. in Pakistan mit ca. 350'000 und in Indien mit ca. 130'000 sind beträchtliche Anteile an erdgasbetriebenen Fahrzeugen in Funktion. Die USA mit ca. ebenfalls 130'000, sowie in Europa Deutschland mit ca. 15'000 und Frankreich mit ca. 5'000 erdgasbetriebenen Fahrzeugen hinken da hingegen noch deutlich hinten nach. Die Schweiz, mit ihren bis heute nur ca. 500 Fahrzeugen, bewegt sich hier sogar ganz am hintersten Ende dieser Entwicklung.

Nun ist diese Aufzählung, sicher was die Schweiz betrifft, sehr gut zu erklären. Wir dürfen uns daran erinnern, dass Erdgas erst seit Anfang der siebziger Jahre in unserem Land zur Verfügung steht. Allerdings ist mit dem ständigen Ausbau des Versorgungsnetzes fein verästelt in weiten Teilen unseres Landes eine erfreuliche Entwicklung im Gang, die sich auf die wissenschaftlich gewonnenen Erkenntnisse und deren Verbreitung in der Bevölkerung über die viel geringeren Emissionen aus den Verbrennungsvorgängen von Erdgas in allen Anwendungen, im Vergleich zu Benzin- oder Dieselerbrennungen, stützt. Die stark gewachsene Nachfrage nach Erdgas als Medium zur Wärmeerzeugung ist dabei der Motor für die Entwicklung. Die Automobilindustrie hingegen war bisher in Europa nicht ein grosser Nachfrageauslöser nach Erdgas, denn leider war für sie der Markt für solche Fahrzeuge zu klein, um in rentablen und preislich verkaufsfähigen Serien zu produzieren. Ebenso waren lange Zeit die behördlichen Vorschriften und das Zulassungsprozedere für jedes einzelne Fahrzeug der Sache sehr hinderlich. Ein eigentlicher Wille zur bewussten Förderung dieser umweltfreundlichen Antriebsenergie fehlte und fehlt bisher vielfach bei der Politik und bei den Behörden.

Das möchte ich mit meiner Motion, zumindest für die Stadt Schaffhausen, ändern, denn inzwischen hat sich dieser Wirtschaftsbereich entwickelt, und die Automobilindustrie ist heute gefordert, erdgasbetriebene Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, die ohne Komforteinbuße und in den Anschaffungspreisen marktgerecht angeboten werden können. Es hat eine Nachfrage nach solchen Fahrzeugen eingesetzt, welche dazu geführt hat, dass eine grosse Zahl von Automarken diese heute anbieten. Es sind dies z.B. Opel, Toyota, Mercedes, Fiat, VW, Volvo, Peugeot, Smart, Renault, Ford, Citroen, Iveco und wahrscheinlich weitere, die entsprechende Fahrzeuge in ihren Programmen haben.

Worin unterscheiden sich erdgasbetriebene Fahrzeuge von benzin- oder dieselerbriebenen für den Konsumenten? Eigentlich in wenigem. Grundsätzlich können Fahrzeuge mit reinem monovalentem Erdgasantrieb eingesetzt werden oder aber, was mehrheitlich der Fall ist, bivalent angetriebene Fahrzeuge mit Erdgas- und Benzinantrieb werden betrieben.

Also Fahrzeuge, die auf unterschiedliche Antriebsart umgestellt werden können, oder aber auch automatisch ihre Antriebsart selber wählen - in Reaktion auf das zur Verfügung stehende Antriebsmittel. Eine leicht erhöhte Motorenleistung ist bei einem monovalenten Fahrzeug deshalb gegeben, weil die Motoren-Feineinstellung bei einem solchen leichter möglich ist. Ob benzinbetrieben oder erdgasbetrieben ist die Handhabung des Fahrzeugs im Verkehr die gleiche. Dank den heute zur Verfügung stehenden modernen Schnelltankstellen ist auch die Erdgasbetankung so schnell und so einfach wie die Betankung mit Flüssigtreibstoff. Nachteilig ist für die erdgasbetriebenen Fahrzeuge ein kleinerer Aktionsradius als bei rein benzin- oder dieselbetriebene Fahrzeugen, wegen des notwendigen Stapelvolumens für das Gas. Vorläufig ist auch die geringe Anzahl der vorhandenen Tankstellen über die ganze Schweiz noch nachteilig für eine umfassende Verbreitung. Allerdings sind für mich diese zwei Nachteile, bezogen auf städtische Fahrzeuge, kein relevanter Grund hier hinten anzustehen, ja vielmehr sind sie sogar mit entscheidend dafür, dass ich meine Motion eingereicht habe und das Ziel verfolge, bei städtischen Fahrzeugen möglichst bald auf Erdgasantrieb umzustellen. Der mehrheitlich kleine Aktionsradius, den die städtischen Fahrzeuge in ihren Verwendungen zu bewältigen haben, fordert dies ja geradezu heraus.

Warum wird es der Energiestadt Schaffhausen auch gut anstehen, wenn sie möglichst bald, und wo ökologisch und langfristig ökonomisch vorteilhaft, ihre Fahrzeuge auf Erdgasantrieb umstellt? Weil wir der Umwelt und damit uns unmittelbar betroffenen Bewohnerinnen und Bewohnern in der Stadt Schaffhausen einen direkten Dienst tun beim spürbar geringeren Ausstoss von Schadstoffen, und weil wir gleichzeitig auch für übrige Fahrzeugbetreiber z.B. in Industrie und Gewerbe, oder für übrige private Fahrzeughalter sicher animierend wirken, es der Stadt gleichzutun, und damit diesen umweltfreundlichen Effekt noch erhöhen.

Ist der Umweltschutzgedanke in diesem Zusammenhang denn überhaupt von so grosser Bedeutung? Dazu sage ich ganz klar JA. Wir dürfen zur Kenntnis nehmen, dass die bessere Umweltverträglichkeit bei der Verbrennung von Erdgas im Vergleich zu Benzin und Diesel sich z.B. durch die folgenden Werte ergibt: durch eine Minderung des Treibhausgas-Ausstoßes CO<sub>2</sub> um 25 %, durch die Minderung der Stickoxide gegenüber Diesel um 88 % und gegenüber Benzin um 57 %. Das Ozonbildungspotential sinkt um 96 - 99 %, und der Ausstoß an Feinpartikeln ist 3-mal geringer als bei Dieseltreibstoff. Nicht zu vernachlässigen ist auch die Tatsache, dass bei der Verbrennung von Erdgas praktisch keine Gase mit kanzerogenen Komponenten anfallen, und dies damit generell zur Minderung des Krebsrisikos beiträgt. Erdgas ist eindeutig der sauberste z.Zt. erhältliche Treibstoff, was eine durch das BUWAL für den Bund in Auftrag gegebene Studie klar ergeben hat. In der Gesamtwertung betrachtet, d.h. unter Einschluss aller vorgelagerten Prozesse wie Gewinnung, Raffinierung, Zutransport, Leck- und Leitungsverluste usw., schneidet Erdgas gegenüber Benzin um rund 50 % und gegenüber Diesel um rund 70 % besser ab. Lassen Sie mich hier nebenbei bemerken, dass unter derselben Vergleichsbewertungsart z.B. gegenüber Ethanol ein besserer Wert für Erdgas von ca. 65 % und gegenüber Rapsölmethylester ein solcher von ca. 75 % resultiert. Diese Zahlen fordern geradezu heraus, für eine möglichst schnelle Umstellung unserer städtischen Fahrzeuge mit ihren Aktionsräumen praktisch ausschließlich auf Stadtgebiet, besorgt zu sein. Damit tun wir uns tatsächlich in erster Linie einen eigenen Dienst und können zudem ein Vorbild sein.



Zu Recht haben wir natürlich auch die Frage zu beantworten, ob eine solche, aus ökologischen Gründen anstrebenswerte Lösung, auch in Anbetracht der engen Mittel in der städtischen Kasse betriebswirtschaftlich zu verantworten ist. Auch dazu, liebe Kolleginnen und Kollegen, sage ich ganz klar JA. Es ist zwar tatsächlich so, dass erdgasbetriebene bivalente Personenwagen und Klein-Lieferwagen z.Zt. ca. 2'000 -3'000 Franken teurer sind in der Anschaffung, während LKWs und Spezialfahrzeuge sich in einem Mehrpreis von ca. 20'000 - 50'000 Franken bewegen. Aber dem gegenüber stehen deutlich geringere Treibstoffkosten, die sich für erdgasbetriebene Fahrzeuge z.Zt. bei ca. 75% im Vergleich zu benzinbetriebenen Fahrzeugen bewegen.

Und dieses z.Zt. will ich betonen, weil durch die vorgesehene Reduktion des Treibstoffzolls beim Erdgas sich der Säulenpreis ab 2005 von heute Fr. 1.00 auf Fr. 0.80 per Benzinäquivalent reduzieren wird, was zu einer weiteren Senkung der Treibstoffkosten um ca. 20 % führen wird. Mit Sicherheit darf man davon ausgehen, dass die Bilanz dieser zwei Werte (Anschaffungsmehrpreis + reduzierte Treibstoffkosten) über die gesamte Lebensdauer eines Fahrzeugs gesehen, mit Sicherheit positiv sein wird. Dazu kommt das Wissen darum, dass bei der Evaluation eines Ersatz- oder Neufahrzeugs mit den daraus resultierenden Kaufpreisunterschieden allein schon in der Vielfalt der kaufwürdigen Modelle und Marken, der ev. Mehrpreis aus dem Wechsel auf ein Fahrzeug mit bivalentem Antrieb, eher zu einem hypothetischen Wert wird.

In meiner Motion verlange ich, dass alle Verwaltungsabteilungen ab sofort bei Neuanschaffungen und bei Ersatzanschaffungen von Fahrzeugen auf erdgasbetriebene Fahrzeuge umzustellen seien. An sich und so allein wäre das eine radikale Forderung, die natürlich für eine Umsetzung mit Fragezeichen verbunden wäre.

Sind für alle Bedürfnisse überhaupt Fahrzeuge mit Erdgasantrieb zu erhalten? Sind z.B. die aktuellen Schadstoffwerte bestehender Fahrzeuge mit Spezialausrüstungen nicht bereits akzeptabel, bzw. sind diese innerhalb eines Gesamtkonzeptes mit Rücksicht auf die Ersatzteil-Lagerhaltung, auf die Unterhaltsarbeiten, auf die Personalschulung usw. in Verbindung mit entsprechenden Mehrinvestitionen gesamtheitlich zu verantworten ? Oder es stellt sich auch die Frage, ob allenfalls für Treibstoff-Grossverbraucher wie z.B. die Busbetriebe die notwendigen infrastrukturellen Nachrüstungen für eine Umstellung auf Erdgasantrieb, wieder im gesamtheitlichen Blick, zu verantworten sind. Ich will mit diesen Hinweisen aufzeigen, dass ich mit meiner Motion nicht den Boden der Realität verlassen habe, sondern diese sehr gut einschätze. Darum habe ich die Ausnahmefälle zu einer sofortigen Umstellung derart definiert, dass, wo bei einer möglichen Ersatz- oder Neuanschaffung durch erdgasbetriebene Fahrzeuge ökologische oder langfristig ökonomische Gesamtnachteile entstehen würden, weiterhin benzin-, diesel- oder strombetriebene Fahrzeuge angeschafft werden dürfen.

Ich bin überzeugt, dass die Entwicklung von erdgasbetriebenen Fahrzeugen in den nächsten Jahren, gerade mit der kräftigen Unterstützung und Aktivität der schweizerischen Erdgasindustrie, die sich zu diesem Zweck in einer neuen Firma Gasmobil AG zusammengefunden hat, starke Fortschritte machen wird. Dies beim Angebot der Automobilfirmen einerseits, aber auch in der Schweiz speziell im Ausbau des Tankstellennetzes.

Es sind die Ziele gesetzt, bis zum Jahr 2006 100 Tankstellen zu installieren und zu betreiben, sowie bis ins Jahr 2010 50'000 Fahrzeuge auf den schweizerischen Strassen im Einsatz zu haben.

Die Stadt Schaffhausen unter der diesbezüglichen Führung der städtischen Werke Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfall, wird bis Ende 2003 bereits 16 entsprechende Fahrzeuge in Betrieb haben, und sie hat auch schon seit ca. 1 Jahr eine erste Erdgas-Tankstelle im Werkhof Lindli eingerichtet. Die städtischen Werke werden darüber hinaus im Oktober zusammen mit dem GVS (einem traditionellen Benzin- und Dieseltreibstoffverkäufer) ergänzend zu dessen bisherigem Angebot, an der Agrola-Tankstelle im Herblingertal eine erste öffentliche Erdgas-Tankstelle in Betrieb nehmen. Bereits haben auch schon Private in Schaffhausen 5 erdgasbetriebene Fahrzeuge in Betrieb genommen, die im Schaffhauser Motorfahrzeugverkehr unauffällig mitfahren. Es ist zudem sehr erfreulich, dass bereits weitere Verwaltungsabteilungen der Stadt Schaffhausen sich für kommende Neuanschaffungen mit der Evaluierung von erdgasbetriebenen Fahrzeugen befassen.

Die Zeit ist reif, dass wir in Schaffhausen mit einer klaren Ausrichtung und möglichst schnell die Vorteile von erdgasbetriebenen Fahrzeugen zu unserem eigenen ökologischen und ökonomischen Nutzen aktivieren. Es ist auch immer die Zeit dazu, dass sämtliche Verwaltungen bei Ersatzanschaffungen auf die laufende Entwicklung von erdgasbetriebenen Fahrzeugen schauen und diese Alternativen auch in die Evaluationen aufnehmen. Nachdem es bereits erdgasbetriebene Kehrlichfahrzeuge in der Schweiz gibt, nach ~~dem~~ <sup>ganzen</sup> Busbetriebe auf Erdgasantrieb umgestellt worden sind, wird es sicher auch bald Feuerwehrfahrzeuge und Fahrzeuge für den kommunalen Tiefbau geben, die zu evaluieren sind. Immer, und das will ich nochmals festhalten, sind dabei die ökologischen Vorteile auch mit den ökonomischen Kriterien zu messen und die Anschaffungsentscheide ausgewogen auf Grund der Gesamtheit der Vorteile zu fällen.

Ich bitte den Stadtrat um die Bereitschaft, meine Motion entgegen zu nehmen, und Sie geschätzte Kolleginnen und Kollegen darum, diese Motion zu überweisen. "

**Stadtpräsident Marcel Wenger**                      Stellungnahme des Stadtrates \*

"Ich danke dem Motionär für die detaillierte Begründung seines Vorstosses.

#### *Allgemeines*

Der Motionär greift mit seinem Vorstoss ein aktuelles Thema auf, das im Hinblick auf die Senkung der Emissionen des Strassenverkehrs von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist. Es ist bekannt, dass die Emissionen beträchtliche negative Auswirkungen auf die Umwelt haben und es gelingen muss, Schadstoffe auch im Interesse tieferer CO<sub>2</sub>-Belastungen schnell und massiv zu verringern. Der Einsatz von Erdgas als Treibstoff ist geeignet, auf dem Weg zur Zielerreichung einen wichtigen Schritt voranzukommen. Nach Berechnungen des Centre for Energy Policy and Economics der ETH Zürich werden allein die CO<sub>2</sub>-Emissionen ohne zusätzliche Massnahmen beim Strassenverkehr und im übrigen Energiehaushalt lediglich um 1,3 statt der geforderten 10 Prozent bis 2010 sinken. Wird jedoch ab 2005 gemäss dem Entscheid der eidgenössischen Räte eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf fossile Brennstoffe und für Benzin und Dieselkraftstoff erhoben, liesse sich das Ziel der Reduktion gemäss Kyoto-Protokoll erreichen.

Ein Blick auf die verschiedenen Beiträge zur Schadstoffentlastung zeigt, dass vor allem bei Massnahmen der effektiveren Nutzung von Energie durch Wärmedämmung, Ersatz alter Heizanlagen und effizientere Fahrzeugtechnologie rund 77 Prozent der benötigten Einsparungen erreicht werden könnten. Die konsequente Nutzung erneuerbarer Energien soll mit 9 Prozent zur Entlastung beitragen, während der verstärkte Einsatz von Erdgas wegen der geringeren Belastung durch die CO<sub>2</sub>-Abgabe rund 14 Prozent Einsparungen erbringen soll.

Erdgas produziert einen Viertel weniger CO<sub>2</sub> als Ölprodukte und weist eine leicht bessere Umwandlungseffizienz auf. Jedes Prozent mehr Erdgasanteil an der Primärenergie der Schweiz spart rund 200'000 Tonnen CO<sub>2</sub>. Von den verfügbaren fossilen Treibstoffen kann Erdgas als der sauberste bezeichnet werden, was gerade im Einsatz in städtischen Agglomerationen die Luftverschmutzung spürbar verringern kann. Erdgasfahrzeuge sind zudem geruchsarm. Mit Erdgas betriebene Motoren tragen auch dazu bei, das Ozonproblem in den bodennahen Luftschichten (Sommersmog) zu entschärfen.

Verglichen mit anderen Ländern der Welt weist die Schweiz eine relativ geringe Zahl Erdgasfahrzeuge auf. Dies lag bislang daran, dass es keine genügend grosse Dichte von Erdgastankstellen in unserem Land gab. Bis im Jahr 2006 werden jedoch neu 100 Tankstellen mit Erdgas als Treibstoff verfügbar sein. Die Preise sollen gemäss den Vorstellungen des Verbandes der Schweizerischen Gasindustrie (VSG) leicht günstiger als vergleichbare Benzinmengen sein. Ausgehend von den heute bestehenden 30 Erdgastankstellen wird ein erster grosser Ausbauschnitt auf 50 bis nächstes Jahr abgeschlossen sein. Die Verdoppelung bis im Jahr 2006 ist innerhalb des VSG geplant, und es werden diesbezüglich die nötigen Investitionsmittel bereitgestellt. Mit der Ausweitung des Angebots an Gasfahrzeugen durch verschiedenste Hersteller - ich möchte die Marken nicht wiederholen - ist auch seitens der Käuferschaft ein vermehrtes Interesse nach umweltschonenden Fahrzeugen festzustellen. Zusammenfassend zeigt sich, dass Gasfahrzeuge bei den Emissionen Lärm, Partikel und den Stickoxyden deutlich besser abschneiden als Dieselfahrzeuge, die nicht mit CRT-Systemen, Oxydationskatalisatoren und nachgeschalteten Russpartikelfiltern versehen sind.

Sind Dieselmotoren in Nutzfahrzeugen wie Last- und Personentransportern mit diesen zusätzlichen Schadstoffbegrenzungen ausgerüstet, sind sie allerdings Erdgasfahrzeugen in dieser Kategorie vom Schadstoffausstoss her praktisch ebenbürtig. Mit in die Betrachtung, ob Erdgas- oder Dieselnutzfahrzeuge beschafft werden sollen, muss jedoch auch die Wirtschaftlichkeit einbezogen werden. Dieselbusse beispielsweise sind sowohl bezüglich der Fahrzeugkosten als auch der totalen Kosten günstiger. Eine Untersuchung in Winterthur hat ergeben, dass die Kosten der Gasbusse rund 16 Prozent höher liegen als beim Dieselbus. Bei den variablen Kosten ist die Differenz auf leicht höhere Treibstoffpreise und grösseren Treibstoffverbrauch zurückzuführen. Richtigerweise dürfen Einführungsrabatte zur Lancierung von Erdgasfahrzeugen bei den Treibstoffpreisen nicht mit einbezogen werden. Die Abschreibungszeiten von Erdgasnutzfahrzeugen - sie liegen bei ca. 20 Jahren - sind wesentlich länger anzusetzen als die Dauer einer vorübergehenden Reduktion der Treibstoffpreise.

*Resultate der Erhebungen in der Verwaltung der Stadt Schaffhausen*VBSH

Die Umstellung auf Erdgasbusse würde für die VBSH als relativ kleine Unternehmung die Einführung einer dritten Traktionsart darstellen. Dies wäre gleichbedeutend mit entsprechend geringerer Flexibilität sowie höheren Beschaffungs- und Unterhaltskosten, da die dritte Traktionsart neben Benzin und Diesel wiederum spezifische Gerätschaften zur Bewältigung eines sicheren Betriebs in der Garagenabteilung verlangt. Zusatzkosten ergäben sich für die Fahrzeuge in der Grössenordnung von 10 bis 15 Prozent, und es müsste eine Hochdrucktankstelle für die Bedürfnisse der VBSH gebaut werden. Grössere Erfahrungen mit dem Einsatz von Erdgasbussen wurden in der Stadt Basel gemacht. Dort verkehren 12 Erdgasbusse, welche die Basler Verkehrsbetriebe primär aus wirtschaftlichen Gründen durch Dieselbusse ersetzen wollen. Die BVB rechnet bei einem Ersatz der 12 Busse mit einer Einsparung von jährlich 340'000 Franken.

Der Grosse Stadtrat hat sich vor vier Jahren intensiv mit der Fahrzeugpolitik der VBSH befasst, auch unter Würdigung des Problems der Schadstoffemissionen. Am 25. Mai 1999 hat der Grosse Stadtrat beschlossen:

- Keine Erdgasbusse zu beschaffen
- Bei zukünftiger Beschaffung von Dieselbussen eine konsequente Abgasbehandlung vorzusehen (CRT, Oxydationskatalisator, nachgeschalteter Russpartikelfilter)
- Nachrüstung von 12 Dieselbussen mit dem CRT-System
- Umstellung auf sehr schwefelarmen Dieselkraftstoff

Die VBSH haben diese Politik konsequent umgesetzt. Ende dieses Jahres sind 28 der 34 Dieselbusse mit dem CRT-System ausgerüstet. Eine Abkehr des vor vier Jahren eingeschlagenen Kurses ist aus Kostengründen nicht zu empfehlen. Aus Umweltschutzgründen drängt sie sich wegen der konsequenten Nachrüstung nicht auf. Die Stadt Basel bereitet zur Zeit eine Vorlage an den Basler Grossen Rat vor, worin der Ersatz der Basler Erdgasbusse durch Dieselbusse aus wirtschaftlichen Gründen vorgeschlagen wird. Richtigerweise ist vor Beschaffung weiterer Traktionsarten durch die VBSH die Marktreife der Erdgasbusse zu verbessern und vor allem abzuwarten, ob nicht in einem nächsten Schritt bereits Nutzfahrzeuge beschafft werden können, bei denen Gas als Treibstoff für Brennstoffzellen verwendet werden kann. Brennstoffzellen beziehungsweise Wasserstofftechnologie sind gegenüber dem Erdgas noch wesentlich emissionsärmer. Die Produktentwicklung bei emissionsärmeren Nutzfahrzeugen ist deshalb aufmerksam weiterzuverfolgen.

Tiefbauamt / Forst- und Güterverwaltung

Soweit die angefragten Verwaltungsabteilungen Nutzfahrzeuge einsetzen, ist mit einer ähnlichen Ausgangslage zu rechnen wie bei den VBSH. Die Wirtschaftlichkeit von Erdgasfahrzeugen ist wegen des zusätzlichen Gewichts durch die Umrüstung und die dadurch reduzierte Nutzlast eingeschränkt. Die Fachleute in den Verwaltungsabteilungen machen darauf aufmerksam, dass der Kostendruck es nicht zulässt, an Produktivität und Effizienz Einbussen zu erleiden. Vorevaluationen für leichte Transporter und Personenwagen werden jedoch künftig durchgeführt.

Übrige Verwaltung

Soweit in der übrigen Verwaltung leichte Personenwagen, Transporter oder Kleinbusse eingesetzt werden, wird der Einsatz von Erdgasfahrzeugen als Alternative zu Benzin- oder Dieselfahrzeugen begrüsst. Beim Hochbauamt ist bereits in diesem Jahr der Einsatz eines Fahrzeugs mit Gasmotor vorgesehen. Für die in den nächsten Jahren vorgesehenen Ersatzbeschaffungen wird der Einsatz von Erdgasfahrzeugen grundsätzlich positiv beurteilt. Jedoch ist auch der Einsatz von Fahrzeugen mit Hybridantrieb und Mischbetrieb in diese Betrachtungen mit einzubeziehen.

Gestützt auf diese Ausführungen empfiehlt der Stadtrat dem Grossen Stadtrat, die Motion Roland Schöttle mit einem leicht abgeändertem Text erheblich zu erklären. Die Forderung, ab sofort in allen Verwaltungsabteilungen bei Neu- und Ersatzanschaffungen auf Erdgasfahrzeuge umzustellen, ist nach Auffassung des Stadtrates zu absolut formuliert. Sie wird zwar durch die extensive Ausnahmeregelung im zweiten Satz relativiert. Damit keine Interpretationsprobleme entstehen, empfiehlt der Stadtrat dem Motionär eine Straffung des Textes mit folgendem Wortlaut: *"Der Stadtrat wird beauftragt, in allen Verwaltungsabteilungen ab sofort bei Neu- und Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen erdgasbetriebene Fahrzeuge mit zu evaluieren und, wo ökonomisch sowie ökologisch sinnvoll, anzuschaffen."*

In diesem Sinne ist der Stadtrat bereit, die Motion Schöttle entgegenzunehmen. Ich bitte Sie, das ebenfalls zu tun."

**Christian Meister (SVP)** Fraktionserklärung SVP/EDU \*

"Sie brauchen keine Angst zu haben, ich werde jetzt keine flammende Rede gegen mit Erdgas angetriebene Fahrzeuge halten.

Sie wissen ja alle, dass ich kein Freund von Erdgas als Brennstoff bin, weil es explosionsgefährlich ist. Im Bereich von Erdgas angetriebenen Fahrzeugen aber für den Verkehrsbereich, da muss auch ich zugeben, hat die Sache allerdings - zumindest umweltmässig - einiges an Positivem vorzuweisen.

Das war auch der Grund dafür, dass ich als seinerzeitiger Geschäftsführer des Brenn- und Treibstoffbereichs und der AGROLA-Tankstelle in Herblingen dieses Projekt des Baus einer Erdgastankstelle in Herblingen seinerzeit gemeinsam mit Herrn Roger Brütsch vom Gas- und Wasserwerk aufgegleist hatte.

Bevor ich jetzt aber weiter aushole, nehme ich zu dieser Motion aber trotzdem das Fazit aus unserer Sicht voraus:

Wir, die SVP/EDU-Fraktion, erachten diese Motion als nicht motionswürdig und lehnen sie deshalb einstimmig ab!

Wäre der Vorstoss in Form einer Interpellation gekommen, so hätte der Rat wenigstens über den Sinn und über die Vor- und Nachteile von mit Erdgas betriebenen Fahrzeugen diskutieren können. Der Stadtrat hätte sich dann ein Bild darüber machen können, wie wir Grossstadträte und -rätinnen zu diesem Thema stehen. Aber dass wir der Exekutive vorschreiben sollen, welche Fahrzeuge sie inskünftig anschaffen soll, das geht unseres Erachtens eindeutig zu weit.

Einiges Unverständnis löst bei uns dazu noch aus, dass eine solche Motion ausgerechnet aus der Feder eines freisinnigen Politikers kommt. Bestimmt haben beim Lesen der Motion auch die Damen und Herren der linken Ratshälfte die Augen immer mal wieder gerieben, und die Augen nach links oben gerichtet, ob es tatsächlich sein kann, dass ein bürgerlicher Grossstadtrat Absender einer solchen Motion sein kann.

Was soll das überhaupt, dass wir dem Stadtrat jetzt in Zukunft auch noch vorschreiben wollen, was für Fahrzeuge er anschaffen soll?

Wenn das so weiter geht, dann schreiben wir eines Tages unserer Exekutive noch vor, welche Farbe die Toilettendeckel auf den WC's im Stadthaus haben dürfen, damit diese dann auch mit der dereinst per Motion in Kraft gesetzten Uniformierung des städtischen Personals übereinstimmt.

Speziell wir Bürgerlichen erwarten doch von unserer Exekutive, dass sie sich zumindest ähnlich wie Manager in der Privatwirtschaft verhält und agiert. Doch jetzt wollen wir ihnen noch vorschreiben, welche Autos sich die Verwaltung zulegen darf.

Schauen wir einmal etwas zurück. Ich frage Sie: Hat jemand von Ihnen je gemerkt, dass die Stadt in den vergangenen, vielleicht 10, 15, 20 Jahren, klammheimlich praktisch alle Heizungen der städtischen Liegenschaften auf Erdgasbetrieb umgestellt hat?

Ich glaube kaum, und es zeigt doch, dass unsere Exekutive – Gott sei Dank – fähig ist, solche Investitionsentscheidungen aus ihrer eigenen betriebswirtschaftlichen Sicht heraus, und ohne unsere Vorschrift, selber zu fällen. Auch wenn es mir als seinerzeitiger Heizölhändler nicht passte, so musste ich doch immer auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht heraus solche Entscheide, die stadteigenen Liegenschaften auf Erdgasheizung umzustellen, als richtig beurteilen, wenn die Stadt schon über ein eigenes Gaswerk verfügt.

Dies ging schon damals alles ohne Motion. Das waren betriebswirtschaftliche Überlegungen, die der Stadtrat konsequenterweise umsetzte, und das erwarten wir nun in dieser Frage genau so.

Der Stadtrat soll von Fall zu Fall entscheiden - wie das der Stadtpräsident gesagt hat, dass dies bereits heute gängige Praxis ist -, welche Fahrzeuge wie auszurüsten seien.

Er und seine Mitarbeiter der Werke wissen doch am besten, wie, wann und wo die Subventionen von Bundes- und Erdgasindustrieseite abgeholt werden können.

Wir erwarten, dass die Betriebskostenrechnungen der Abteilungen auch bei einem Entscheid zu Gunsten der Anschaffung eines mit Erdgas betriebenen Fahrzeugs im Gleichgewicht gehalten werden können, und keinesfalls wollen wir, dass sich die Exekutive hinter einem Motionsbeschluss verstecken kann.

Tun wir das nämlich per Motion, so kann es dann eines Tages gut heissen, „nun gut, meine Damen und Herren Grossstadträte, Ihr wolltet das ja seinerzeit so. Jetzt müsst Ihr auch die Konsequenzen, sprich die höheren Kosten, tragen“.

Geht man dann noch tiefer in den Text der Motion hinein, so werden wir dann vermutlich auch schon bald mal noch eine Ombudsstelle schaffen müssen, welche die Ausnahmefälle beurteilt, wo bei Erdgas betriebenen Fahrzeugen „ökologisch oder langfristig ökonomische Gesamtnachteile entstehen könnten“.

Überlassen wir deshalb doch die Entscheide, ob, wie und wo Fahrzeuge mit Erdgasantrieb angeschafft werden, auch in Zukunft unserer Exekutive.

Sie muss und wird dann via Budgetweg beweisen, dass sie allfällige Folgekosten aus einem solchen Investitionsentscheid auch wird tragen können. Und dort, wo sie dann eben einen solchen Investitionsentscheid nicht wird verantworten können, da wird sie es dann bestimmt auch dabei bewenden lassen, und wenn nicht, dann können wir in der Budgetdebatte immer noch intervenieren.

Neuen Einnahmequellen eine Absage erteilen, dafür munter immer weiter Kosten erhöhen und dabei erst noch Steuern senken wollen: Meine Damen und Herren, das sollte uns eigentlich mittlerweile allen klar sein, dass ein solcher Spagat unmöglich ist, und eine solche Rechnung letztlich wirklich nicht wird aufgehen können.

Und eigentlich wollten zumindest wir Bürgerlichen von der SVP/EDU und von der FDP/CVP Fraktion im Kanton und in der Stadt Schaffhausen doch endlich beweisen, dass wir bereit sind, Kosten einzudämmen und die Steuern zu senken.

Deshalb appelliere ich jetzt an Sie und Ihre Mitunterzeichner:

Die meisten von Ihnen können besser wie ich Eins und Eins zusammenzählen. Und deshalb ist sicher auch Ihnen klar, dass wenn Sie auf Ihrer Motion bestehen, Sie als Partei und Grossstadträte und Grossstadträtinnen - meine Damen und Herren der Freisinnig Grünen äh Freisinnig Demokratischen Partei -, inskünftig Probleme erhalten werden, wenn Sie dem Parlament je wieder Sparbemühungen ans Herz legen wollen oder sogar wieder einmal von Steuerreduktionen sprechen wollen.

In diesem Sinne bitten wir Sie, Ihre Motion in eine Interpellation umzuwandeln und wenn nicht, dann bitten wir Sie, verehrte Damen und Herren, diese Motion nicht für erheblich zu erklären und sie abzulehnen."

**Walter Hotz (FDP)**                      Votum \*

"Auch ich habe die Motion von Roland Schöttle mitunterzeichnet, denn ich war im ersten Moment eigentlich auch der Überzeugung, daß erdgasbetriebene Fahrzeuge einen Beitrag zur Verminderung der Umweltbelastung leisten würden. Doch nach dem Studium von alternativ angetriebenen Fahrzeugen und ökonomischen Überlegungen komme ich heute zum Schluß, daß wir, wenn wir dieser Motion zustimmen, einen Fehler begehen würden. Wenn wir nämlich dieser Motion zustimmen, so prüfen wir nur erdgasbetriebene Fahrzeuge und überlegen uns nicht, daß es auch noch andere Varianten geben würde. Ich denke hier zum Beispiel an wasserstoffbetriebene Fahrzeuge und an Elektrofahrzeuge.

Roland Schöttle behauptet in seiner Motion, daß erdgasbetriebene Fahrzeuge grossmehrheitlich deutlich weniger Schadstoffe ausstoßen als beispielsweise Dieselfahrzeuge. Diese Behauptung ist falsch.

Bei den Autobussen zum Beispiel sind die Unterschiede marginal. Zudem wandeln Dieselbusse die in der Substanz vorhandene Energie um dreissig Prozent effizienter in Leistung um als Erdgasfahrzeuge.

Wenn ich diese Aussagen richtig deute, bedeutet dies doch, daß nicht mit Entschiedenheit gesagt werden kann, was umweltfreundlicher ist, Diesel oder Erdgas.

Auch die ökonomischen Vorteile sind nicht stichhaltig. Roland Schöttle hat die Mehrkosten in der Anschaffung genannt. Hier habe ich allerdings andere Zahlen ausfindig gemacht. Die Mehrkosten betragen bei erdgasbetriebenen Fahrzeugen beim PKW zwischen 2'400.00 und 5'600.00 Franken, beim Transporter zwischen 5'600.00 und 8'800.00 Franken, bei LKWs sogar zwischen 32'000.00 und 64'000.00 Franken. Gleichzeitig ist aufgrund des noch nicht bestehenden Gebrauchtwagenmarktes eine Veräußerung einmal beschaffter Fahrzeuge kaum möglich. Auch die Einschränkungen im Aktionsradius führen zu größerer Komplexität in der logistischen Planung und damit zu höheren Kosten. Basel spart dank Verzicht auf zwölf Erdgasbusse - der Stadtpräsident hat es bereits erwähnt - jährlich 340'000 Franken. Bei 34 Dieselbussen würde das in Schaffhausen leicht über eine Million Franken ausmachen. In Schaffhausen müßte man für die Verkehrsbetriebe eine Hochdruck-Tankstelle bauen, die über 1 Million Franken kosten würde.

Wenn Schaffhausen mit der Umstellung auf Erdgas etwas bewirken könnte - ökologisch oder ökonomisch -, dann sollte man umstellen. Wenn das nicht erreicht werden kann und man die Aktion nur dem schönen Schein wegen durchführt, mutet man dem Steuerzahler doch ein wenig viel zu. Und dies in Zeiten, wo die Stadt nicht auf Rosen gebettet ist.

Erlauben Sie mir, meine bürgerlichen Kolleginnen und Kollegen, Sie an die Antwort von Stadträtin Vero Heller vom 15. Januar 2002, bezüglich der Motion "Gesunde und attraktive Finanzen", die wir gemeinsam überwiesen haben, zu erinnern: Ich zitiere: "Alle diese Wünsche (es geht um An- und Herausforderungen an die Stadt) werden Investitionen oder Investitionshilfen der öffentlichen Hand auslösen, welche die kommenden Budgets der Stadt bereits heute mehr als auslasten, bzw. ganz klar die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Stadt übersteigen. Es wird also nötig sein, Prioritäten zu setzen. Wir freuen uns jetzt schon, wenn Sie uns dabei unterstützen." Ende des Zitats.

Es ist für mich auch nicht verständlich, daß heute der Stadtrat bereit ist, wenn auch mit einem abgeänderten Motionstext, diese Motion anzunehmen. Es darf doch nicht sein, daß es allenfalls so weit kommt, daß der Stadt die liquiden Mittel fehlen, um die Lieferanten pünktlich bezahlen zu können, wie es zur Zeit bei der Schweizer Armee der Fall ist. Wir sollten uns bei der Entscheidung dieser Tatsache bewußt sein und der Motion nicht zustimmen."

**Hans Ith (SVP)**                      Votum \*

"Diese Motion ist flüssiger als Wasser, sie ist nämlich überflüssig. Die Kollegen und Kolleginnen von der FDP traten vehement für die Einführung von WoV flächendeckend ein. Diese Motion verhindert aber WoV in höchstem Mass. Alt-Stadtpräsident Felix Schwank brauchte jeweils den Ausspruch: "Spielen Sie doch nicht Stadträtis!"



Wir haben in der Verwaltung der Verkehrsbetriebe mit Walter Herrmann und seiner Chefin SR Veronika Heller sehr gute Leute, die ohne Motion in der Lage und fähig sind, zu prüfen, welche Fahrzeuge für die Stadt die wirtschaftlichsten und besten sind. Schliesslich haben wir noch das Budget. Kein einziges Fahrzeug wird ersetzt oder neu angeschafft, ohne dass es im Budget erscheint. Ich habe volles Vertrauen in den Direktor der Verkehrsbetriebe und in Frau SR Heller, dass sie alles zum Wohl der Stadt prüfen. Übrigens sind in allen Verwaltungskommissionen auch Freisinnige vertreten, welche bei der Budgetdebatte nachvollziehen können, ob alles geprüft wurde.

Vor einigen Jahren war einmal in einer Euphorie von neuen Trolleybuslinien in Schaffhausen die Rede. Ohne Motion kamen die damaligen Verantwortlichen zum Schluss, diese Idee nicht weiter zu verfolgen, weil sie zu teuer war. Vertrauen wir doch unserer Verwaltung und lehnen wir diese Motion ab!"

**Kurt Zubler (SP)**                      Votum

"Kollege Meister hat natürlich vollständig recht. Es freut uns tatsächlich sehr, dass auch die FDP die Zeichen der Zeit erkannt hat und ökologische Massnahmen fordert. Wir begrüssen Sie herzlich - besonders Roland Schöttle - im Kreis der Umweltbewegten. Allerdings befällt uns bei diesen Gedanken auch einige Skepsis:

- NEIN zur ökologischen Vernetzung
- NEIN zu weniger Strassen und weniger Strassenverkehr
- NEIN zu Lenkungsabgaben
- NEIN zur CO<sub>2</sub>-Abgabe
- NEIN zum Ausstieg aus der Kernenergie
- NEIN zu flächendeckendem Tempo 30

Die NEIN der FDP zu umweltrelevanten Themen sind leider Legion.

Ich habe mich deshalb bemüht, die Motion etwas genauer zu prüfen. Ähnlich wie bei der Gaserschliessung von Beringen wäre es meines Erachtens eine Augenwischerei zu behaupten, mit der Umstellung auf gasbetriebene Fahrzeuge würde ein sehr bedeutender Beitrag zur Verbesserung der Umwelt bzw. zur Verminderung der Klimaerwärmung geleistet. Auch ist das Ausmass der effektiven Verbesserungen - wie gehört - zumindest umstritten. Je nach Quelle, Studie und politischem bzw. wirtschaftlichem Blickwinkel sind die Einschätzungen verschieden. Bezüglich der vorgelagerten Prozesse, d.h. Produktion, Transport, Lagerung usw. weisen die Studien zu den Ökopprofilen von Treibstoffen grosse Spannweiten auf. Je nach Studie wird der Effekt geringer oder grösser.

Trotzdem hat der Vorstoss viel für sich. Besonders aus meinem spezifischen Blickwinkel, da ich wie Roland Schöttle in der Verwaltungskommission GWW sitze, und mit ihm und Hans Ith dort am 19.6.03 dem "Förderprogramm Erdgasfahrzeuge" zugestimmt habe. Es ist mir wichtig, dies hier zu deklarieren, weil m.E. in diesem Umstand - Roland Schöttle - ein wichtiger Grund für diesen Vorstoss liegt. Das ist auch gar nicht falsch, macht es doch durchaus Sinn, wenn die Stadt als Eigentümerin des Gaswerkes Schaffhausen die Aktivitäten und damit die Ertragskraft der städtischen Werke fördert, selbst dann, wenn der Anreiz primär ökonomisch und nur sekundär ökologisch motiviert ist.

Aufgrund dieser Überlegungen ist die SP Fraktion der Meinung, dass der Motionstext zu ultimativ formuliert ist und dem Stadtrat zu wenig Spielraum gelassen wird. Insbesondere sind bei den Ausnahmeregelungen mögliche betriebliche Gründe, wie sie beispielsweise bei den VBSH vorliegen können, nicht berücksichtigt.

Im Unterschied zur FDP Fraktion, die eine mögliche Anpassung eines Motionstextes wie im Falle des Familienzentrums erst nachträglich in einer öffentlichen Stellungnahme publiziert und damit eine gemeinsame politische Weiterentwicklung von Ideen im Rat verhindert, lehnen wir jedoch die Motion nicht rundweg ab, sondern möchten dem Motionär vorschlagen, den Text wie folgt zu ändern, damit wir der Motion gemeinsam zustimmen können:

*"Der Stadtrat wird beauftragt, in allen Verwaltungsabteilungen bei Neuanschaffungen und Ersatzanschaffungen von Fahrzeugen die Umstellung auf Erdgas- oder andere alternativ betriebene Fahrzeuge zu evaluieren und - wenn keine ökologischen, betrieblichen oder langfristig ökonomischen Gesamtnachteile entstehen - zu vollziehen."*

Sie merken, unser Vorschlag berücksichtigt die Einwände der Exekutive, er ist aber etwas verbindlicher als der Vorschlag des Stadtpräsidenten.

Wir bitten Sie, diesem Kompromissvorschlag zuzustimmen."

**Hans Peter Huber (SVP)**            Votum

"Sie wissen, dass es Studien gibt, die besagen, dass die Haushalte 2 % unserer Luftverschmutzung verursachen, Industrie und Gewerbe 18 % und der Verkehr 80 %. Deshalb gibt es grundsätzlich nichts gegen gasbetriebene Fahrzeuge einzuwenden, wenn sie sich im täglichen Einsatz eignen. Dies ist zur Zeit nach meinen Erkenntnissen vor allem bei leichten PKW möglich.

Nun, man sollte sich nicht nur auf Gas festlegen, sondern je nach dem, wie die Entwicklung von ökologischen Treibstoffen weiter geht, sollte der Stadtrat entscheiden können. Es wird auch stark geforscht im Bereich Wasserstoff. Dort ist der hohe Energieverbrauch zur Herstellung von Wasserstoff zur Zeit noch das grösste Problem.

Vergessen wir aber nicht die nachwachsenden Rohstoffe. Es gibt bereits heute konventionelle Dieselmotoren, die mit normalem Rapsöl problemlos funktionieren. Nachwachsende Rohstoffe - auch wenn sie dem Benzin oder Diesel nur beigemischt werden, zusammen mit der richtigen Katalysator- und Filtertechnik - haben eine Zukunft.

Deshalb sollte man nicht nur auf Gas setzen, sondern alle Energieträger prüfen und vergleichen. Deshalb lehne ich diese Motion ab."

**Raphaël Rohner (FDP)**            Votum

"Der Wahlkampf scheint begonnen zu haben, liebe Kolleginnen und Kollegen der SVP. Wir nehmen den Gedanken auf. Liberale Politik schliesst eben nicht aus, dass man differenziert politisiert, dass man Themen differenziert angeht und auch ökologische Denkweisen mit einbezieht. Der Rundumschlag von Ratskollege Christian Meister bedarf dieser Erwiderung.

Ich habe den Vorstoss von Roland Schöttle von Anfang an mit begleiten können. Er hat mich zu seinem Thema vororientiert. Ich kann ihm attestieren, dass er sehr sorgfältig recherchiert hat. Er hat auch heute in der Ratsdebatte sehr fundiert die Argumente auf den Tisch gelegt, die dafür und die dagegen sprechen.

Die freisinnig-demokratische Partei hat auf ihren Fahnen nicht nur Steuersenkungen und Kosteneindämmungen geschrieben, sondern sie hat ein Parteiprogramm, das darüber hinausgeht. Dazu werden wir stehen.

Mit dieser Motion sollte nicht ein parteipolitisches Zeichen gesetzt werden, sondern ein Zeichen dafür, dass wir im Grossen Stadtrat die Politik des Stadtrates unterstützen im Sinne, wie es Marcel Wenger in der stadträtlichen Stellungnahme auch betont hat.

Der Vorschlag der linken Ratsseite mit dieser modifizierten Beauftragung des SR finde ich gut. Es ist sinnvoll, dass wir hier eine Erweiterung auf andere Alternativ-Energieträger in Erwägung ziehen. Es ist auch richtig, wenn der SR wünscht, dass er nicht ultimativ aufgefordert wird, sofort tätig zu werden, sondern dass er eine sorgfältige Abwägung im Einzelfall vornehmen muss und er auch die ökonomische Betrachtungsweise nicht unberücksichtigt lassen darf.

Es würde mich freuen, wenn wir diese Motion mit abgeändertem Text gemeinsam überweisen könnten.

Ich hoffe, dass die SVP in Zukunft wieder etwas differenzierter und sachlicher auf die Geschäfte im GrSR reagiert."

**Roland Schöttle (FDP)**                      Votum

"Lieber Christian Meister, es ist tatsächlich nützlich, wenn man sich - bevor man etwas tut - die Augen ausreibt. In dem Sinne begrüsse ich alle, die das gemacht haben und die dann zum Schluss kommen, dass es auf bürgerlicher Seite auch noch Leute gibt, die gesamtheitlicher denken und dann zu anderen Vorschlägen kommen. Ich habe Mühe mit der Polemik, die Du da losgezogen hast. Ich habe auch Mühe damit, dass Du dem Stadtrat unterstellst, er würde dann rein dogmatische Entscheide fällen, obwohl ich alles in meiner Motion offen lasse, damit der Stadtrat in jedem Fall Entscheide fällen kann, wie er will.

Ich habe den Vorschlag des SR zur Motionstextänderung positiv aufgenommen. Ich nehme auch den Änderungsantrag der SP positiv auf. Ich habe mich kurz besprochen mit dem Stadtpräsidenten - ich weiss nicht, ob ich da vorgreifen darf - sowohl der Stadtpräsident und der SR als auch ich können mit diesem Vorschlag gut leben. Wir wollen ja gemeinsam ein Ziel erreichen. Die Methode soll nun möglichst alles offen halten, um das Ziel zu erreichen. Da gehören auch betriebliche Abläufe, die ich auch gemeint, aber so nicht artikuliert habe, in die Sache hinein.

Ich kann mich dem Vorschlag der Motionstextänderung der SP anschliessen und bitte Sie, das so mitzutragen."

**Stadtpräsident Marcel Wenger**

"Meine Antwort war wahrscheinlich so differenziert, wie dies Christian Meister vom Stadtrat verlangt hat. Er traut uns ja viel zu. Ich habe auch gesagt, dass wir die ökonomischen und ökologischen Voraussetzungen von Fall zu Fall prüfen werden.

Der abgeänderte Text der Motion sollte seinen Bedenken Rechnung tragen. Es geht aber letztlich auch darum, dass wir ein Bekenntnis ablegen, dass wir mindestens bei leichten Fahrzeugen und Transportern zu einer Traktionsart Ja sagen, die wirklich modern ist. Deshalb finde ich es auch sinnvoll, wenn die SP noch zusätzlich andere Alternativenergie-Treibstoffe in den Text einbringt. Ich habe das nicht gemacht, weil ich mich auf den Vorstoss Erdgasfahrzeuge konzentriert habe. Aber er ist auch klar, dass die Vor- oder Mitevaluation im stadträtlichen Textvorschlag andere Technologien einschliesst. Das möchte ich auch Walter Hotz zu bedenken geben, der es ja nicht verstehen kann, warum der Stadtrat diese Motion entgegen nehmen will.

Ich muss noch einmal daran erinnern. Wir haben gesagt, wir wollen diese Motion nur entgegen nehmen, so weit wir die Freiheit haben, ökologisch und ökonomisch sinnvolle Lösungen zu evaluieren. Wenn wir diese Freiheit haben, ist es innerhalb der Verwaltungstätigkeit möglich, diese Motion zu berücksichtigen. Für mich ist es daher nicht ganz verständlich, wie man eine Motion mit unterschreibt und sich nachher so heftig distanziert. Das möchte ich jetzt auch gerade noch loswerden. Wenn man schon dem Stadtrat am Zeug herum flickt, dann bin ich nicht verlegen, auch dem Grossen Stadtrat am Zeug herum zu flicken."

**Herbert Distel (CVP)**                      Votum

"Ich muss keinen Wahlkampf mehr führen. Trotzdem fühle ich mich ein wenig herausgefordert von Roland Schöttle, denn er will jetzt auch noch die Feuerwehrfahrzeuge auf gasbetriebene Fahrzeuge umrüsten. Über Steuern senken und Sparen spreche ich nicht mehr.

Aber ich habe schon mehrfach erlebt, dass wir mit dem TLF oder beim letzten Brand im "La perla" mit dem Hubretter mehrere Stunden im Einsatz waren. Da mussten wir das Fahrzeug während des Einsatzes mit Diesel aus Kanistern nachtanken. Das sind ganz klar Fahrzeuge, welche man nicht mit Gas ausrüsten darf. Die Feuerwehrfahrzeuge machen wenige Kilometer und haben daher wenig Schadstoffausstoss.

Ich möchte noch etwas zu bedenken geben. Über die Garagierung von gasbetriebenen Fahrzeugen hat hier noch niemand gesprochen. Die kantonale Feuerpolizei lässt grüssen. In Einstellhallen darf nicht eine Gasflasche deponiert werden. Darüber muss auch noch gesprochen werden.

In eigener Sache habe ich noch etwas zu sagen. Ich habe schon vor der Motion Schöttle als Ersatz für meinen privaten Fiat 600, den ich für Dienstfahrten benütze, eine Offerte machen lassen für ein Gasfahrzeug Fiat Doblo."

**Bernhard Egli (OeBS)**                      Fraktionserklärung OeBS/EVP/GB \*

"Es ist recht schwierig, technische Entscheide über erdgasbetriebene Fahrzeuge im Vergleich zu anderen hier im Rat zu fällen.

Nach meinem Wissensstand bieten erdgasbetriebene Busse verschiedene ökologische Vorteile, insbesondere im Emissionsbereich.

Die Textanpassung, welche der Stadtpräsident angeregt hat, die Beschaffung von erdgasbetriebenen Fahrzeugen bei Neuanschaffungen zu prüfen, scheint mir der richtige Weg. Die Formulierung der SP ist noch besser. Wer weiss jetzt schon, welche Fahrzeugtechniken in nächster Zukunft wie umweltfreundlich, effizient und preiswert sind.

Einem angepassten Motionstext der SP könnten wir zustimmen. Zur Frage der Interpellation: Wenn wir das Instrument Postulat schon hätten, wäre dieser Vorstoss hierfür geeignet. Aber auch da müsste man abstimmen, also tun wir es zur Motion."

**Peter Wullschleger (CVP)**

Votum

"Ich bin erstaunt, welcher Gegenwind dieser Motion entgegen weht, um so mehr als es sich um eine sehr differenzierte Motion handelt zu einem politischen Dauerthema nämlich - der Ökologie. Die Motion Schöttle ist in keiner Weise ein Misstrauensvotum gegenüber dem SR oder betroffenen Verwaltungsdirektoren. Sicher, man kann über die restriktive Formulierung der Forderung, wie sie in der Motion enthalten ist, diskutieren. Das haben wir jetzt auch ausgiebig getan. Persönlich gefällt mir denn auch der moderatere Antrag des Stadtpräsidenten, welchem ich guten Gewissens zustimmen kann, ohne dass ich mir dann vorhalten lassen muss, ich hätte "Stadträtis" gespielt. Den Leuten, die mit lauter Stimme jetzt gegen diese Motion unter dem Titel Motionswürdigkeit philosophiert haben, möchte ich zum Schluss nur zu bedenken geben, dass wir in diesem Rat schon zu viel unbedeutenderen Themen motioniert haben, insbesondere auch aus dieser Partei (der SVP)."

**Christian Meister (SVP)**

Votum

"Nach dieser Debatte sind wir uns alle einig. Mit seiner Formulierung liess uns Roland Schöttle wenig Spielraum. Er schreibt: Der SR wird beauftragt in allen Verwaltungsabteilungen ab sofort bei Neuanschaffungen und bei Ersatzanschaffungen von Fahrzeugen auf erdgasbetriebene Fahrzeuge umzustellen.

Jetzt habt Ihr die Motion gemeinsam ein bisschen abgeändert und ein bisschen schöner gemacht. Nun ist es wirklich ein Misstrauensvotum gegenüber unserer Exekutive und unseren Chefbeamten, indem wir ihnen solche Vorschriften machen. Es ist doch ein ganz normaler Job, wenn ich ein Fahrzeug anschaffe, verlange ich 4 - 5 Offerten von verschiedenen Marken und Möglichkeiten zur Prüfung. Da braucht es doch nicht einen Rat, der dies der Exekutive vorschreibt. Es tut mir leid, aber da könnte man schon das erste Mal aufschreiben, wie viel diese Motion gekostet hat."

**Alfred Zollinger (SVP)**

Votum

"Wenn man vom Gegenwind spricht bei dieser Motion, so geht es tatsächlich um die Motionswürdigkeit dieses Vorstosses Ja oder Nein. Wenn Roland Schöttle sagt, wir wollen alles offen halten, um das Ziel zu erreichen, da laufe ich mit, da laufen wir alle mit. Dafür benötigen wir keine Motion. Daher kam unser Vorschlag, diesen Vorstoss in eine Interpellation umzuwandeln. Der SR weiss, was er zu tun hat, er wird auch entsprechend handeln. Die überwiesene Motion erfordert nachher eine Vorlage des SR innerhalb einer gewissen Zeit. Ich bin gespannt, was da alles kommt. Hoffentlich sind dort die Kosten aufgeführt."

**Edgar Zehnder (SVP)**

Motion

"Lieber Raphaël Rohner, ich mute mir ebenfalls zu, gesamtheitlich zu denken, auch wenn ich bei der SVP bin. Ich werde die Motion trotzdem ablehnen, weil ich dem SR zumute, auch die ökologischen Aspekte zu beurteilen. Ich werde auch privat beim Kauf eines Fahrzeuges diese Überlegungen anstellen. Wir brauchen keine Motion."

**Stadtpräsident Marcel Wenger** erklärt an dieser Stelle die Bereitschaft des SR, den geänderten Motionstext der SP zu akzeptieren.

"Es ist nur so, das Signal müssen Sie jetzt geben, ob Sie das wollen oder nicht."

Wenn Sie das Signal nicht geben, hat das auch eine Bedeutung. Dann sagen Sie, Sie wollen keine weiteren Prüfungen; das müssen Sie sich überlegen ... ."

Anmerkung der Redaktion: Diese letzte Bemerkung wird von einem Teil des Rates mit einem Raunen negativ quittiert.

**Hans Peter Huber (SVP)** hinterfragt den abgeänderten Wortlaut der SP.

**Peter Neukomm (SP)** Votum

"Ich verfolge die Debatte mit einem grossen Amusement von der linken Ratsseite aus. Ich wollte eigentlich nur noch der Hoffnung Ausdruck geben, dass wir heute keinen Einzelfall erleben und auch künftig, wenn wir und die Mitte zusammen in diesem Rat ökologische Anliegen einbringen, die über die blosser Fahrzeugtechnik hinausgehen, wieder die Unterstützung der freisinnig-demokratischen Partei finden werden. Dass die SVP jetzt so in die formellen Gefilde abdriftet und förmlicher tut als der Stadtrat, das ist nicht besonders ehrlich. Sie wissen selbst, Ökologie ist für Sie primär ein Kostenfaktor, stehen Sie dazu, das wäre ehrlicher. Der SR ist bereit, diese Motion im abgeänderten Wortlaut entgegen zu nehmen. Wenn wir uns an Ihre Motion über Eintrittsgebühren im Munot erinnern, dann ist es mit den förmlichen Verlautbarungen, welche Sie heute von sich geben, nicht sehr weit her."

**Walter Hotz (FDP)** Votum

"Es stimmt, ich habe diese Motion mit unterzeichnet, aber auch ich bin gescheitert geworden. Der Stadtpräsident ist beim Motionstext auch gescheitert geworden. Ich möchte nur nochmals betonen, was ein städtischer Chefbeamter gesagt hat: Wir brauchen gar keine Motion zu überweisen. Die Verwaltung ist nämlich auch in der Lage, abzuschätzen, ob es ein alternativ betriebenes Fahrzeug braucht oder nicht. Ich bin gar nicht ins Detail gegangen. Es gibt z.B. Tiefgaragen, welche erdgasbetriebene Fahrzeuge gar nicht zulassen.

Ich möchte den Rat nochmals an die Kosten erinnern. Sie vermögen gar nicht abzuschätzen, welche Kosten bei solchen Fahrzeugen auf die Stadt zukommen. Ich bitte daher den Motionär, seinen Vorstoss in eine Interpellation umzuwandeln."

**Kurt Zubler (SP)** nimmt Bezug auf die Frage von Hans Peter Huber und verliest nochmals den von der SP vorgeschlagenen Text:

*"Der Stadtrat wird beauftragt, in allen Verwaltungsabteilungen bei Neuanschaffungen und Ersatzanschaffungen von Fahrzeugen die Umstellung auf Erdgas- oder andere alternativ betriebene Fahrzeuge zu evaluieren und - wenn keine ökologischen, betrieblichen oder langfristigen ökonomischen Gesamtnachteile entstehen - zu vollziehen."*

Das heisst, wenn die Evaluation zeigt, dass ein Dieselfahrzeug z.B. aus betrieblichen Gründen das richtige ist - Feuerwehr, Verkehrsbetriebe - dann wird es ein Dieselfahrzeug sein. Aber wenn die ökologischen Aspekte für eine andere Antriebsart sprechen, dann soll der SR das vollziehen, wenn nicht Nachteile anderer Art entstehen.

Christian Meister, das ist kein Misstrauensvotum. Das ist ein politischer Auftrag. Wir sind ein Gremium, welches politische Aufträge erteilen kann. Die Motion "Gesunde Finanzen" war vielleicht schon eher ein Misstrauens-Votum.

Da könnte man auch sagen. Wieso eine solche Sparmotion? Es sind doch alles wunderbare Leute in der Verwaltung und in der Exekutive. Was sollen wir denen einen solchen Auftrag geben? Aber wir haben diesen politischen Auftrag erteilen wollen."

**Roland Schöttle (FDP)** Votum

"Gesamthaft gesehen erkenne ich, dass auch die SVP im Grundsatz das will, was ich will. Sie will auch, dass diese Sachen geprüft werden. Jetzt geht es nur um den Weg. Kurt Zubler hat es gesagt, wir wollen einen Auftrag erteilen, da sind wir unterschiedlicher Meinung.

Ich bleibe dabei, Walter Hotz, ich möchte meinen Vorstoss nicht in eine Interpellation umwandeln, sondern möchte diese Motion zur Abstimmung bringen mit dem Textvorschlag, wie ihn die SP gemacht hat."

**Herbert Distel (CVP)** nimmt ebenfalls Bezug auf die Frage von Hans Peter Huber bzw. auf die Antwort von Kurt Zubler. Er nennt als Beispiel den 2004 geplanten Kauf eines PW für den Pikett-Offizier der Feuerwehr. Dabei handelt es sich um ein Allrad-Fahrzeug 4 x 4. Dieses gibt es heute nicht in einer gasbetriebenen Ausführung. Daher müssen dem SR alle Optionen offen bleiben.

**Christian Meister (SVP)** Votum

"Wir haben jetzt 1 1/2 Stunden in diesem Rat debattiert. Was Sie jetzt beschliessen wollen, hoffe ich und vermutlich Sie alle auch, dass dies unsere Beamten und die Exekutive bereits seit Jahren machen. Wenn sie das nicht machen, dann sind Alle am falschen Ort!"

**Raphaël Rohner (FDP)** Votum

"Dann geben Sie doch Ihrer Hoffnung Ausdruck, und stimmen Sie dem abgeänderten Motionstext zu!"

**Peter Möller (GB)** Votum

"Es geht jetzt ja wirklich nur darum, dass dieser Rat ein Zeichen setzt. Was will er, was erwartet er? Damit stärken wir den Leuten in der Verwaltung, die ernsthaft alternative Energien bei Fahrzeuganschaffungen prüfen wollen, den Rücken. Darum geht es."

Auf eine entsprechende Frage des Ratspräsidenten erwidert der **Motionär Roland Schöttle (FDP)**, dass der Textvorschlag zur Abstimmung gelangen soll, den Kurt Zubler im Namen der SP gemacht hat.

### ABSTIMMUNG

**Der Grosse Stadtrat überweist die Motion mit 34 : 7 Stimmen mit folgendem, geänderten Wortlaut:**

"Der Stadtrat wird beauftragt, in allen Verwaltungsabteilungen bei Neuanschaffungen und Ersatzanschaffungen von Fahrzeugen die Umstellung auf Erdgas- oder andere alternativ betriebene Fahrzeuge zu evaluieren und - wenn keine ökologischen, betrieblichen oder langfristig ökonomischen Gesamtnachteile entstehen - zu vollziehen."

Das Geschäft ist erledigt.

Hier bricht der Ratspräsident die Beratung der heutigen Traktandenliste ab.

An dieser Stelle ergreift **Stadtpräsident Marcel Wenger** das Wort. Er nimmt dabei Bezug auf das unter Punkt 4 der heutigen Tagesordnung traktandierte Geschäft **INTERPELLATION Esther Bänziger (SP) - Wer wohnt im Bienenhaus?** Er tut dies in Versform:

"Wer wohnt "bigoscht" im Bienenhaus, das fragt man sich, Tag ein - Tag aus.  
Ist es ein grosser Gaserhitzer oder gar ein Holz - Ver - Schnitzer?  
Ist es wohl ein etwas luscher sportlich-zäher kalter Duscher?  
Ist es, wenn letzteres denn stimmt, ein Grossstadtrat, der fit sich trimmt?"

Ich weiss es, auch wenn es mich brennt zu wissen, nicht in dem Moment.  
Drum wär ich doch Herr Präsident, sehr dankbar für das Element  
der Pause bis zum guten End, das sich ja Monitoring nennt.

Der Vorgang ist zur Zeit im Tun und lässt die Werke kaum mehr ruhn.  
Rund 60'000 Rechnungsdaten werden sortiert und durchberaten,  
auf dass das EW endlich find', wieviele Kunden "Bienen" sind!

Die Antwort schliesslich soll aufzeigen, wer in dem Abonnenntenreigen  
wie ganz genau wo profitiert, und wer in der Struktur verliert.

Das braucht bei aller "Gschwindigkeit", zu klären halt noch etwas Zeit."

Der **Ratspräsident** versichert dem Stadtpräsidenten, dass noch etwas Zeit  
vorhanden ist, da wir inzwischen 8 verhandlungsbereite Geschäfte haben, so dass  
die persönlichen Vorstösse erst darnach behandelt werden.

An dieser Stelle schliesst der Ratspräsident die Sitzung mit dem Hinweis, dass die  
nächste Sitzung, welche am **Dienstag, den 28. Oktober 03** stattfindet, angesichts  
der Traktandenfülle etwas länger dauern könnte. Das Büro möchte an diesem Datum  
noch ein Geschäft fertig beraten lassen, bei welchem die Anwesenheit des 2.  
Vizepräsidenten, Rolf Amstad (SP), welcher nachher in den Ferien weilt, erforderlich  
ist.

Der Ratssekretär:

René Gisler

**Nächste Sitzung: Dienstag, den 28. Oktober 03, 17.00 Uhr**