



Grosser Stadtrat der Stadt Schaffhausen

PROTOKOLL

Sitzung Nr. 10
Dienstag, 18. August 2009
18:01 - 20:15 Uhr
Kantonsratssaal der Rathauslaube
Genehmigt am: 26.08.09

Vorsitz:	Christa Flückiger	SP
Protokoll:	Gabriele Behring-Hirt	
Stimmzähler:	Martin Egger Beat Steinacher	FDP SP
Anwesend:	Von total 36 Mitgliedern: Ratspräsidentin und 33 Mitglieder	
Entschuldigt: Ganze Sitzung:	Walter Hotz Martin Roost	FDP parteilos, OeBS
Anfang der Sitzung:	Edgar Zehnder	SVP

BEHANDELTES TRAKTANDUM

1 **VdSR Erhalt und Ausbau des Trolleybusnetzes**

Seite 317

PENDENTE GESCHÄFTE**EINGANG TITEL DES GESCHÄFTES**

14.01.08	VdSR Schulraumplanung 2008-2017	SPK
12./18.03.08	VdSR Gesamtstädtische Einführung geleiteter Schulen – Strukturreform Stadtschulrat Rückweisung an den Stadtrat gemäss Ratssitzung vom 30.06.09	
29.07.08	VdSR Verkauf und Abgabe im Baurecht von Teilflächen der städtischen Grundstücke GB Nr. 167, 796, 2800, 2801, 3453 und 4270 an der „Bachstrasse“ und „Munothalde“	SPK
21.10.08	VdSR Städtische Werke Schaffhausen (StWS), Verordnung über die Abgabe von Wasser 2009 (VW 09), Rahmentarifordnung Wasser 2009 (RTOW 09)	GPK
21.10.08	VdSR Verordnung über die Siedlungsentwässerung (VOS), Verordnung über die Gebühren für Siedlungsentwässerungsanlagen (VOGS) sowie Tarifordnung für die Siedlungsentwässerung	GPK
12.03.09	Interpellation Lotti Winzeler (OeBS): Ist die pflegerische Grundversorgung für die Zukunft gewährleistet?	
24.03.09	VdSR Teilrevision 2009 der Bauordnung: Anpassung der Bestimmungen über Quartierpläne, Ausnützungsübertragungen und Parzellierungen	FK
23.03.09	Postulat von Till Hardmeier (JFSH): Massnahmen zur Ertrags- und Effizienzsteigerung VBSH	
24.03.09	Postulat von Walter Hotz (FDP): Optimierung der Führungs- und Aufgabenstruktur	
31.03.09	Postulat von Alfred Tappolet (SVP): Sichere Verkehrsführung im Herblingertal und Überprüfung der ungesicherten Bahnübergänge von Industriegeleisen	
05.05.09	Motion Dr. Raphaël Rohner (FDP): Neue Vergabepraxis	
19.05.09	VdSR Bericht über die hängigen Motionen und Postulate	GPK
19.05.09	Postulat von Christoph Lenz (AL), Daniel Preisig (JSVP), Simon Stocker (AL): Kleinplakatierung in der Stadt Schaffhausen: Sauberes Aufhängen statt Runterreissen!	
19.05.09	VdSR Gestaltung Rheinufer	FK
28.05.09	Interpellation Till Hardmeier (JFSH): Für eine faire Meinungsbildung - Ergänzung von Vorlagen an den Grossen Stadtrat um Informationen zur Ablehnungsoption	
09.06.09	VdSR KSS – Sanierung der Eissportanlagen	FK
16.06.09	VdSR Konjunkturprogramm 09 zur Unterstützung der lokalen Wirtschaft	GPK
11.08.09	VdSR Abgabe der Liegenschaft „Granatenbaumgut“, Grubenstrasse 91, im Baurecht	
11.08.09	Postulat Walter Hotz (FDP): Nutzung von Synergien zwischen kulturellen Institutionen	

2009 Kleine Anfragen:

10	Marianne Schwyn (SP)	Jugendarbeitslosigkeit	28.05.09
11	Till Hardmeier (JFSH)	Ungenügend genutzte Gebäude der Stadt	29.06.09

BESCHLÜSSE UND ERLEDIGTE GESCHÄFTE

Traktandum 1 VdSR Erhalt und Ausbau des Trolleybusnetzes

Der Grosse Stadtrat heisst in der Schlussabstimmung die Vorlage des Stadtrates Erhalt und Ausbau des Trolleybusnetzes vom 16. September 2008, die von der SPK am 4. Juni 2009 vorgeschlagenen Änderungen sowie die anlässlich der Ratssitzung vom 18. August 2009 erfolgten Anpassungen mit 19 : 12 Stimmen wie folgt gut:

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Stadtrates vom 16. September 2008 betreffend Erhalt und Ausbau des Trolleybusnetzes.
 2. Für die Ersatzbeschaffungen zur Erneuerung des Trolleybusbetriebes wird folgendes Terminprogramm genehmigt:
 - Im Laufe 2009: Beschaffung eines Turmwagens
 - Im Laufe 2009: Ausschreibung Gelenktrolleybusse
 - Im Laufe 2011/2012: Beschaffung von 7 Gelenktrolleybussen
 - Zeitpunkt offen: Ersatz Gleichrichterstation Neuhausen
 3. Der Grosse Stadtrat genehmigt für die Ersatzbeschaffung gemäss Ziffer 2 einen Rahmenkredit von Fr. 10'500'000.-- (Preisstand Dezember 2007). Teilkredite werden durch den Stadtrat frei gegeben. Die Investitionen werden über längstens 20 Jahre abgeschrieben.
 4. Der Stadtrat wird beauftragt, dem Grossen Stadtrat innerhalb von 10 Jahren Bericht und Antrag betreffend Umstellung der Gelenkbuslinie 3, Sommerwies - Krummacker, auf Trolleybusbetrieb unter Berücksichtigung der Entwicklungen auf dem Energie- und Fahrzeugmarkt (Alternative: Diesel-Hybridbusse) zu stellen.
-

BEGRÜSSUNG

Die **Ratspräsidentin, Christa Flückiger (SP)**, eröffnet die zehnte Sitzung des Jahres 2009 mit der Begrüssung des Stadtpräsidenten Thomas Feurer, der Frau Stadträtin Jeanette Storrer und der Herren Stadträte Urs Hunziker, Peter Kämpfer und Peter Neukomm, der Ratsmitglieder, der Medienberichterstatter sowie der Gäste auf der Tribüne.

Mitteilungen der Ratspräsidentin:

"Wir befinden uns in einem neu gestalteten Ratssaal, den einen wird er gefallen, anderen ist er vielleicht zu modern, zu düster oder was auch immer. Gestatten Sie mir dazu - in Form einer kleinen Einweihungsfeier - ein paar einleitende Worte.

Ich spreche im Namen von Regierungsrat Dr. Reto Dubach, wobei ich mir erlaube, Zitate aus seiner Rede zu übernehmen.

In der Volksabstimmung vom 17. Juni 2002 wurde die neue Kantonsverfassung mit deutlichem Mehr angenommen. Eine der Neuerungen war dabei der zeitgemässe Umbau der Volksrechte.

Es ist - und das ist meine persönliche Auffassung - eine ausserordentliche Freude dass die Neugestaltung des Saales nach rund drei Jahren harter Arbeit und vielen kontroversen Diskussionen zu einem sehr guten Ergebnis geführt hat. Meiner Ansicht nach ist es hervorragend gelungen, die Infrastruktur zu modernisieren und gleichzeitig den Charme des historischen Bauwerks zu erhalten.

Mit dem Umbau wurde einerseits der Saal den modernen technisch-infrastrukturellen Bedürfnissen angepasst, andererseits wurde der Reduktion der Mitgliederzahl, im speziellen Fall der des Kantonsrates, Rechnung getragen und den Bedürfnissen angepasst.

Bevor ich nun im Detail auf die Neuerungen eingehe, möchte ich das Rad aus historischem Anlass noch einmal zurück drehen und gestatte mir einen kurzen Ausflug in die Geschichte. Die unter Ihnen anwesenden Kantonsrätinnen und Kantonsräte mögen mir dies entschuldigen, hörten Sie doch bereits gestern dieselben Worte von Regierungsrat Dr. Reto Dubach, doch finde ich, erstens sind wir Grossstadträte nicht weniger wert, und zweitens bin ich davon überzeugt, dass auch Sie das interessieren wird.

Das Gebäude hier ist das dritte Rathaus in der Geschichte der Stadt Schaffhausen. Das erste Rathaus lag an der Sporrengasse, wo genau, ist zum heutigen Zeitpunkt noch unbekannt, das zweite Rathaus befand sich an der Vordergasse in der heutigen Schneiderstube. 1382 bestand die Absicht, an prominenter Lage im Stadtbild ein neues Rathaus zu bauen. 1393/95 war der Rohbau im östlichen Teil fertig gestellt, 1408 bis 1413 erfolgten der Innenausbau und der Bau des westlichen Teils, also des Rathausbogens mit Kassenzimmer. Der Abschluss des Baus hängt wahrscheinlich mit der Einführung der Zunftverfassung von 1411 zusammen, die bis 1798 mit nur geringen Änderungen die Grundlage der Schaffhauser Staatlichkeit bildete.

Die Zunftverfassung sah damals vor, dass die 10 Handwerkerzünfte mit den beiden Gesellschaften der Adligen und der Kaufleute zu gleichen Teilen an der Regierung beteiligt wurden. Die 12 Zunftmeister und Obherren bildeten zusammen mit den jeweils 12 erstgewählten Mitgliedern der Zunft- und Gesellschaftsvorstände den Kleinen Rat, der demnach aus 24 Mitgliedern bestand. Diese 24 Mitglieder wiederum bildeten mit den 60 restlichen Mitgliedern der sechsköpfigen Zunft- und Gesellschaftsvorstände (60) den Grossen Rat, der demnach aus 84 Mitgliedern bestand.

Das ganze Gebäude zeichnet sich gegen aussen durch ein republikanisches Understatement aus, in dem, vom auf die Vordergasse blickenden Bock abgesehen, keinerlei Fassadenschmuck vorhanden ist. Der Reichtum offenbart sich erst im Innern und wird auch da im Vergleich zur Prachtentfaltung von Alleinherrschern zurückhaltend angewandt.

1624/25 wurde im Zeichen des aufkommenden Absolutismus das Täfer und das Portal eingebaut, um dem Versammlungsraum des Rates eine zusätzliche Auszeichnung und Aufwertung zu geben. Dabei wurde Ahorn-, Nussbaum- und Eichenholz verwendet. Besonders die Tür zum Ratssaal wurde durch den Einbau eines eigentlichen Portals aufgewertet, das auf der Seite der Rathauslaube in der geschweiften Verdachung eine Uhr zeigt. Mit diesem besonderen Schmuck des Eingangs zum Ratssaal sollte die Bedeutung des Versammlungsortes des Rates für alle Eintretenden sichtbar unterstrichen werden, zumal die Versammlungen des Rats nicht öffentlich waren. Wer also eintreten durfte, war entweder als Mitglied des Rates

dazu berechtigt und entsprechend privilegiert oder musste als Untertan - zum Beispiel bei einer Vorladung - vor dem Rat erscheinen.

Das Innere des Ratssaales wurde 1624/25 ausgemalt, übrigens von Hans Caspar Lang (1571-1645), der 1642 Bürgermeister wurde. Die Ausmalung folgt einem klaren Konzept, in dem sich das damalige Herrschafts- und Staatsverständnis manifestiert. Auf der einen Seite sind Zitate aus der Bibel zu finden, die sich *an die Regierenden* richten und diese zur Gerechtigkeit und Unparteilichkeit auffordern, aber auf der anderen Seite die Untertanen zu Gehorsam *gegenüber den Regierenden* auffordern. Die Regierenden und die Untertanen stehen sich so zwar gegenüber, doch ruhen beide Seiten auf dem gleichen Fundament, der Bibel, also allgemeiner gefasst, dem Christentum.

Dies bildet die gemeinsame Grundlage und macht so sichtbar, dass sich letztlich sowohl das Amt der Regierenden als auch die Pflicht der Untertanen aus der gleichen Quelle speisen, wobei die Regierenden ganz bewusst ihre Legitimation auf die Bibel stützen und daraus ableiten.

Neben dem Portal im Innern des Saales schliesslich finden sich die Personifikationen der drei wesentlichen Säulen des Staates nach damaliger Auffassung: *iustitia* (Gerechtigkeit), gemeint ist die Gerechtigkeit nach innen; *pax* (Friede), gemeint ist der Friede nach aussen; und - die beiden anderen übertreffend - *concordia* (Eintracht), die sich als Mahnung an alle Einwohner des Stadtstaates, insbesondere aber an die Mitglieder des Rates richtet, sich nicht durch Parteiungen zu entzweien, sondern *gemeinsam* das Wohl des Staates vor Augen zu haben.

Mit der liberalen Staatsumwälzung von 1830/31 und der Schaffung der liberalen Kantonsverfassung von 1831 wurden auch die Sitzungen des Kantonsrates öffentlich. Deshalb wurde 1835 die Tribüne eingebaut. 1883 wurde die Neurenaissance-Decke eingebaut, was sich unter anderem an der Verwendung des Schweizerkreuzes in der Decke zeigt, das nach der Gründung des Bundesstaates von 1848 erst allmählich zum gemeinsamen Symbol des Landes wurde. 1922 schliesslich wurde die Blickrichtung der Bestuhlung vom Fenster weg in die heute bestehende Richtung gedreht.

Sicher seit 1412 dient das Gebäude als Versammlungsort des Rates; zunächst des Kleinen und Grossen Rates des Stadtstaates Schaffhausen, dann nach den Staatsumwälzungen im 19. Jahrhundert des Grossen Rates, beziehungsweise heute Kantonsrates. Damit verfügt der Saal in Schaffhausen über eine beachtliche beinahe 600jährige Nutzungskontinuität.

Ich darf Ihnen nun noch kurz einen Überblick über die zahlreichen Neuerungen geben:

Die Ausgangslage ist Ihnen bestens bekannt: Mit dem Umbau wird einerseits die Reduktion der Mitgliederzahl des Kantonsrates von 80 auf 60 umgesetzt, und andererseits der Saal den modernen technisch-infrastrukturellen Bedürfnissen angepasst.

Der Kantonsrat wollte explizit keine Neugestaltung des Kantonsratssaals, sondern nur eine Neumöblierung, das heisst moderne Ratsplätze mit Elektroanschluss für die Laptops. Daher ist die Ausrichtung des Saales noch die gleiche. Auch die Anordnung der Ratspulte in Vierer-Gruppen wurde beibehalten, mit geringfügigen

Verschiebungen der Pultblöcke. Neu gibt es lose Stühle, was die Bewegungsfreiheit der einzelnen Ratsmitglieder merklich erhöht. Die acht Presseplätze bestehen aus Klappsitzen mit Klapptisch. Mit dieser Anordnung kann der Fluchtweg von der Rathauslaube durch den Kantonsratssaal gewährleistet werden. Die Podestplätze sind in den gleichen Materialien wie die Parkettplätze ausgeführt und mit moderner Technik ausgestattet. Die Neumöblierung wirkt als Einheit und wird durch den grossen runden Beleuchtungskörper an der Decke unterstrichen. Dank Mikrofonen bei den Podestplätzen und am Rednerpult - mit denen man bitte nicht spielen sollte - können die Voten auf Verbalix aufgezeichnet werden

Der neu möblierte Saal kann nicht nur von Kantonsrat, Grosse Stadtrat und den Gerichten optimal genutzt werden, er eignet sich auch als Tagungs- und Konferenzsaal.

Zusätzlich wurden noch folgende Installationen für besondere Bedürfnisse realisiert:

Im Weibelzimmer steht ein PC-Arbeitsplatz mit Internet Anschluss zur Verfügung. Im Saal kann jede Parlamentarierin, jeder Parlamentarier über eine eigene Swisscom Stick-Verbindung ins Internet. Für den Gerichtsbetrieb steht neu ein Anschluss für eine Kamera/Monitor mit Verbindung vom Kantonsratssaal in das Kassenzimmer zur Verfügung.

Damit sollten die räumlichen Bedingungen für einen einwandfreien Ratsbetrieb geschaffen sein. Nicht nur die Termine konnten eingehalten werden, sondern auch den vom Kantonsrat bewilligten Kredit von Fr. 1 Mio. Sicher werden noch Kinderkrankheiten zu Tage kommen, aber zeigen Sie hier eine gewisse Grosszügigkeit. Sie dürfen zu Recht erwarten, dass Ihre Anliegen, dass kann ich Ihnen zusichern, betonten dies doch in ihren Einweihungsreden an den Kantonsrat Regierungsrat Dr. Reto Dubach als auch die Kantonsbaumeisterin Katharina Müller, welche sich im Anschluss noch mit ihren Ausführungen an Sie richten wird, einfließen werden; in den Herbstferien werden allfällige Anpassungen vorgenommen. Ihre Anregungen teilen Sie bitte der Ratssekretärin Gaby Behring mit, welche sie entsprechend weiterleitet.

Ich darf Ihnen noch mitteilen, dass die Stadt Schaffhausen aus aktuellem Anlass und zur Feier des Tages im Anschluss an unsere Sitzung einen Apéro in der Eingangshalle offerieren wird. In diesem Sinne auch ein herzliches Dankeschön an die Stadt Schaffhausen.

Ich danke Ihnen ganz herzlich für ihre Aufmerksamkeit und übergebe das Wort jetzt Kantonsbaumeisterin Katharina Müller, bevor wir zu unseren Geschäften übergehen und den gewohnten Pflichten nachgehen. “

Katharina Müller

Vorstellung Sanierung Kantonsratssaal

”Ich möchte kurz etwas zum Saal und der Technik erwähnen, vieles ist schon gesagt worden, für einige von Ihnen als Wiederholung.

Bereits im letzten Jahr wurden die Lüftung erneuert, die Fenster wärmetechnisch verbessert und durch Sonnenstoren ergänzt; im Laufe der letzten sechs Monate wurde das gesamte Täfer an den Wänden und an der Decke gereinigt und restauriert. Es wurden sorgfältige kleine Reparaturen und Verfestigungen ausgeführt und alle losen Teile erneut befestigt, aber es wurde nicht frisch lackiert, sondern nur

gereinigt. Die Malereien an den Wänden wurden auch gereinigt und nicht aufgefrischt.

Sie haben sich vielleicht gefragt, warum die Neumöblierung schwarz ist. Die schwarze Möblierung hebt sich ganz deutlich von der farbigen Umgebung ab und lässt damit in unaufdringlicher Weise der historischen Möblierung den Vortritt. Die Bestuhlung und die Pulte sind teilweise aus schwarzen MDF-Platten, aus Räumereiche und mit einer Kernledereinlage versehen. Das Holz ist FCS-zertifiziert, also nicht aus Raubbau, und sehr robust.

Die Bestuhlung ist für das ganze Parlament gleich. Aus 16 Stuhlmodellen wurde der Stuhl, auf dem Sie heute sitzen, ausgewählt. Auf dem wie früher erhöhten Podest sind gleich viele Plätze wie vorher, das Weglassen der Durchgänge vergrössert diese jedoch leicht. Die alte historische Bestuhlung wurde eingelagert, falls man in 30 Jahren vielleicht wieder den Urzustand und die ursprüngliche Ausrichtung herstellen möchte. Vom Rand her gesehen macht das Ganze einen leicht schiefen Eindruck, da die ursprüngliche Ausrichtung des Saals im Jahr 1922 verändert wurde.

Der Saal ist neu mit einer Leinwand und einem Beamer ausgerüstet. Ich werde Ihnen anschliessend eine kurze Vorführung machen. Die Bedienung der Storen, die Intensität des Lichtes, das Einschalten des Beamers und das Herunterlassen der Leinwand sowie das Einschalten der Mikrofone auf den Podestplätzen und am Rednerpult werden über einen Touch Panel gesteuert. Es gibt selbstverständlich auch eine manuelle Steuerung in einem separaten Steuerungsschrank.

Die Erschliessung der neuen Pulte erfolgt mittels einer Steckdose zwischen den Pulten und durch das in der Tischplatte vorbereitete Loch können die Kabel bequem an den Laptop angeschlossen werden. Den Zutritt ins Internet muss sich jeder mit einem Swisscom-Sticker selbst besorgen. Die Podestplätze haben auch einen Anschluss ins Intranet.

Die Erschliessung mit Elektrizität und der Zugang zu den Medien wird aus dem Untergeschoss über einen leeren Kaminzug auf die Ebene Kantonsratssaal geführt, unter dem Podest in Nord-Südrichtung und dann quer dazu an die Bodendosen geführt. Es wurden 1'200 m Stromkabel, 3'500 m Audiokabel und 750 m LAN-Kabel verlegt; allein die Leitung für die Filmübertragung von hier ins Weibelzimmer über den Dachboden beträgt 110 m.

Präsentationen können via Beamer (der auf der Zuschauertribüne untergebracht ist) auf die Leinwand an der Podestrückwand projiziert und von den Podestplätzen oder vom Rednerpult aus gestartet werden. Für die Podestplätze und den Sekretariatstisch erfolgt die Präsentation via Monitor auf den Pulten. Das Mikrofon auf dem Rednerpult ist das einzige, das mittels sechs im Beleuchtungskörper untergebrachten Mikrofonen im ganzen Saal verstärkend wirkt, während die kleinen Mikrofone auf den Podestplätzen nur für die Verbalix-Aufzeichnungen sind und keine Verstärkungsfunktion haben. Nur eine Person kann sprechen, der Knopf auf dem Pult muss gedrückt werden und ein grüner Ring zeigt, dass die Rede aufgezeichnet wird. Das Präsidium hat noch einen zweiten Knopf, es ist der Klingelknopf für das Weibelzimmer.

Der kreisförmige moderne Hängeleuchter ist mit Leuchtmitteln aus LED (nach oben) und Halogen (nach unten) bestückt: Er beleuchtet einerseits die Arbeitsflächen und den Raum sowie Teilbereiche der Decke mit einem interessanten Akzentlicht. Die

Konstruktion besteht aus einer statischen Basis aus Stahl, welche rundum mit einem Acrylkörper verkleidet ist. Dieser Acrylkörper beinhaltet in sich selbst nochmals eine umlaufende Acrylscheibe, welche die Basisfarbe aufweist, da der Aussenkörper gleichfalls einen transparenten Farbauftrag hat. Diese Kombination zeigt bei eingeschaltetem Licht einen transluzierenden Effekt, der an Bernstein erinnert. Die Zusammensetzung des Leuchters und die Montage erfolgten hier im Saal.

Die Presseplätze wurden optimal angeordnet, sie sind mit einem schwenkbaren Tisch und entsprechendem Elektroanschluss ausgerüstet.

Wir sind überzeugt Ihnen einen modernen Saal zur Verfügung stellen zu können, der den heutigen Anforderungen gerecht wird. Planer und Handwerker haben in kurzer Zeit sehr gute Arbeit geleistet. Daher möchte ich allen Beteiligten ganz herzlich für ihren während der Sommerferien geleisteten Einsatz und ihr Engagement danken.

Der Teufel steckt bekanntlich jeweils im Detail, wir haben uns Mühe gegeben, ihn auszutreiben, aber vielleicht spielt er uns da und dort noch einen Streich!

Da wir nun ja über eine moderne Ausstattung verfügen, möchte ich Ihnen mit der anschliessenden Power point-Präsentation einige Impressionen der letzten Wochen zeigen. Leinwand und Beamer können mit dem Touch panel angesteuert werden, beim Einschalten des Beamers auf der Tribüne wird die Belichtung automatisch gedimmt. “

Die Ausführungen und die Präsentation werden vom Rat mit Applaus verdankt.

MITTEILUNG DER RATSPRÄSIDENTIN:

Die Ratsmitglieder haben erhalten, bzw. auf ihren Pulten liegen auf:

- Antwort des SR auf Kleine Anfrage 4/2009 von Dr. R. Rohner (FDP) betreffend weiteren Klärungsbedarfs im freihändigen Verfahren und im Einladungsverfahren bei Bauprojekten der Stadt Schaffhausen vom 14.07.09
- Antwort des SR auf die Kleine Anfrage 5/2009, Walter Hotz (FDP): Gebühren für Amtshandlungen und Dienstleistungen vom 18.08.09
- Antwort des SR auf Kleine Anfrage 6/2009 von Walter Hotz (FDP) betreffend Krisenkommunikation des Stadtschulrates vom 07.07.09
- Antwort des SR auf die Kleine Anfrage 8/2009, Dr. Cornelia Stamm Hurter (SVP): Sauberkeit in der Stadt Schaffhausen vom 18.08.09
- Antwort des SR auf die Kleine Anfrage 9/2009 Till Hartmeier (SVP): Leistungen der Stadt an Nahestehende vom 18.08.09
- Baurechtsvorlage Abgabe der Liegenschaft “Granatenbaumgut”, Grubenstrasse 91, im Baurecht vom 11.08.09. Die Zuweisung zur Vorberatung erfolgt an der nächsten Bürositzung.
- GPK-Anträge zu VdSR Bericht über die hängigen Motionen und Postulate vom 02.07.09
- Postulat Nr. 6/2009 von Walter Hotz (FDP): Nutzung von Synergien zwischen kulturellen Institutionen vom 11.08.09. Dieses Geschäft erscheint auf der nächsten Traktandenliste.
- *personinfo* Nr. 2, August 2009
- Informationsbroschüre zum Europäischen Tag des Denkmals vom 12./13.09.09
- Einladung zur Klimaschutzkongress internationale Bodenseekonferenz in der Kartaus Ittingen am 17.09.09

Verhandlungsbereit gemeldete Geschäfte:

- Aus der GPK: VdSR Bericht hängige Motionen und Postulate vom 19.05.09, Sprecher im Rat: Peter Möller (SP).
- Aus der Fachkommissio Bau, Planung, Verkehr, Umwelt, Sicherheit: VdSR KSS - Sanierung der Eissportanlagen vom 09.06.09.

Beide Geschäfte erscheinen auf der Traktandenliste der nächsten Ratssitzung.

PROTOKOLL

Das Protokoll der Ratssitzung Nr. 9 vom 30. Juni 2009 wurde vom Büro geprüft und genehmigt und liegt wie üblich auf dem Kanzleisch der Ratssekretärin zur Einsichtnahme auf. Sofern keine Änderungsanträge ans Büro gestellt werden, gilt das Protokoll als definitiv genehmigt.

TRAKTANDENLISTE

Die Traktandenliste für die heutige Sitzung wurde rechtzeitig zugestellt. Es werden keine Änderungsanträge gestellt.

Dr. Raphaël Rohner (FDP) macht auf einen Fehler auf der Pendenzenliste aufmerksam und stellt fest, dass seine Kleine Anfrage Nr. 2/2009 vom 24.03.09 nicht mehr aufgeführt ist und ihm noch keine Beantwortung zugestellt wurde.

Anmerkung der Ratssekretärin:

Die Antwort des SR auf die Kleine Anfrage 2/2009 von Dr. Raphaël Rohner (FDP) betreffend Sport- und Freizeitanlagenkonzept wie weiter? erfolgte seitens des Stadtrates mit Datum 16.06.09 und wurde anlässlich der Ratssitzung vom 16. Juni 2009 auch verlesen. Die Antwort wird Dr. Raphaël Rohner nochmals per Post zugestellt.

Im Zusammenhang mit Traktandum 1 begrüsst die Ratspräsidentin die Herren Walter Herrmann, Peter Leu und Thomas Romer von den Verkehrsbetrieben, die dem Rat für allfällige Frage zur Verfügung stehen.

Traktandum 1 VdSR Erhalt und Ausbau des Trolleybusnetzes

Urs Tanner (SP)

Bericht des Kommissionspräsidenten

"Danken möchte ich den Kolleginnen und Kollegen aus der SPK, welche eine speditive Behandlung ermöglichten, sowie Stadtrat Peter Käppler, den Vertretern der Verkehrsbetriebe, Walter Herrmann/Direktor, Peter Leu/Leiter Technik, Thomas Romer/Direktionssekretär, welcher schnell und sensationell gute Protokolle schrieb.

Aspekte der Vorlage:

Ich gehe davon aus, dass Sie die Vorlage und die infras-Studien im Detail bereits kennen. Aus diesem Grunde werde ich Ihnen keine Zusammenfassung abliefern, sondern die wichtigsten Aspekte aus Sicht des Kommissionspräsidenten beleuchten.

Aspekt Nummer 1: Ist diese Vorlage überhaupt nötig? Gebundene Ausgaben?

Obwohl es rechtlich gebundene Ausgaben sind, war der Entscheid des Verkehrsministers Peter Käppler richtig, die Vorlage in dieser Form dem Parlament

vorzulegen; es geht um einen grundsätzlichen Richtungsentscheid. Übrigens: Die Beschaffung der jetzigen Trolleybusse wurde 1989 in der Budgetdebatte diskussionslos gut geheissen. Noch früher, nämlich 1964, wurde der Trolleybusbetrieb als Ersatz für das Tram mit 5454 : 640 Stimmen beschlossen.

Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung gelten Ausgaben als gebunden (und unterliegen damit nicht der Volksabstimmung), wenn sie durch einen Rechtssatz prinzipiell und dem Umfang nach vorgeschrieben oder zur Erfüllung der gesetzlich geordneten Verwaltungsaufgaben unbedingt erforderlich sind oder ferner, wenn anzunehmen ist, die Stimmberechtigten hätten mit einem vorausgehenden Grunderlass auch die daraus folgenden Aufwendungen gebilligt, falls gleichgültig ist, welche Sachmittel zur Erfüllung der vom Gemeinwesen mit dem Grunderlass übernommenen Aufgaben gewählt werden. Das ist ein Zitat aus einem Bundesgerichtsurteil.

Aspekt 2: Studien infras

Die Studien von infras werde ich nicht speziell kommentieren, Sie haben sie auf dem Internet vollumfänglich zugänglich. Die Studien sind sicher gut und seriös verfasst, die Schlussfolgerungen aber muss die Politik machen. Schlussendlich sind wir mit Daten sehr gut aufmunitioniert, jetzt muss jede und jeder persönlich seine Schlussfolgerungen ziehen und zwischen Ökologie und Ökonomie abwägen.

Ich glaube, dass in guten Treuen jede Seite an die Stringenz und Klarheit und Objektivität ihrer Argumente glaubt; lassen Sie diesen guten Geist, den wir in der SPK hatten, auch hier walten; es gibt eigentlich wenig Grund für Gehässigkeiten, ausserdem ist es heute zu heiss.

Aspekt Nummer 3: Kosten

Walter Herrmann beantwortete die Fragen:

Zwei- oder einmotorige Busse: Natürlich kann ein einmotoriger Trolleybus beschafft werden; auch die Gelenkautobusse haben nur einen Motor und nur eine angetriebene Achse (Schubantrieb auf Hinterachse). Wenn aber Trolleybusse beschafft werden, sollte man auch deren technische Möglichkeiten ausnützen. Zwei angetriebene Achsen machen gerade bei der Schaffhauser Topografie Sinn und wirken sich auch bezüglich Fahrkomfort positiv aus. In der Schweiz sind zwischen 2004 und 2008 rund 200 Gelenktrolleybusse (18 Meter lang) und 37 Light Trams (Doppelgelenktrolleybusse: 24 Meter lang) bei der Firma Hess AG, Bellach, bestellt worden.

Alle diese Fahrzeuge sind mit zwei Fahrmotoren ausgerüstet. Einzig Winterthur als „Flachstadt“ habe einmotorige Fahrzeuge bestellt. Dabei sei allerdings noch keineswegs gesichert, dass Winterthur auch bei diesem Entscheid bleibt. Bei den zweimotorigen Fahrzeugen handelt es sich um ausgereifte Standardprodukte. Hess müsse den einmotorigen Gelenktrolleybus für Winterthur noch entwickeln. Die genaue Preisdifferenz kenne man nicht, sie sei in Winterthur aber offensichtlich sehr gering, vielleicht auch, weil Hess lieber ein zweimotoriges Fahrzeug verkaufen will. Die von ProTrolleybus angegebene Preisdifferenz in einer angegebenen Höhe von Fr. 150'000.-- kann sicher nicht realisiert werden, wie der Preis in Winterthur zeigt (Winterthur hat für 21 Trolleys einen Kredit über Fr. 26 Mio.). Die VBSH sind im Übrigen als kleiner Verkehrsbetrieb bei Beschaffungen auf ausgereifte Standardprodukte angewiesen.

Natürlich sind auf dem (ausländischen) Markt auch einmotorige Gelenktrolleybusse

erhältlich. Schaffhausen möchte jedoch nicht ohne Not - im Gegensatz zu allen andern schweizerischen Verkehrsbetrieben - auf die Beschaffung von Hess-Trolleybussen verzichten. Für die zweimotorige Ausrüstung sprechen auch die hügelige Topografie von Schaffhausen und der verbesserte und höhere Fahrkomfort. Es wäre aus Sicht der VBSH ein Fehler, einmotorige Busse zu beschaffen.

Fahrzeugpreis:

Es wird den VBSH unterstellt, für die Trolleybusse mit Fr. 1,2 Mio. pro Fahrzeug einen zu hohen Preis in den Kreditantrag eingestellt zu haben. Winterthur hat 21 einmotorige Trolleybusse à je Fr. 1,2 Mio. bestellt. In St.Gallen hat die Bürgerschaft an einer Volksabstimmung Ende 2007 einen Beschaffungskredit für zweimotorige Gelenktrolleybusse zugestimmt, welchem ebenfalls ein Preis von Fr. 1,2 Mio. pro Fahrzeug zugrunde lag. Hier dürften die Busse aber noch teurer kommen. Der durch die VBSH im Antrag an den Grossen Stadtrat angegebene Kostenvoranschlagspreis ist demnach mit Sicherheit nicht zu hoch angesetzt.

Retrofit:

Bei einem sogenannten Retrofit wird das Chassis und der Aufbau des Fahrzeugs (neuer Anstrich) saniert und der Innenausbau erneuert. Eine solche Renovation kann in der Mitte der Lebensdauer eines Fahrzeugs mit dem Ziel vorgenommen werden, die technische Lebensdauer um weitere 10 Jahre zu verlängern. Die Fahrzeuge der VBSH nähern sich allerdings dem Ende der technischen Lebensdauer von 20 Jahren. Jetzt noch ein Retrofit zu machen, wäre nicht sinnvoll. Zudem hat die Fahrzeugtechnik mit der Einführung der Niederflurtechnologie schon vor 10 Jahren einen Quantensprung gemacht, sodass diese Technologie nach Vorgabe des Behindertengleichstellungsgesetzes jetzt auch auf der Trolleybuslinie 1 eingeführt werden soll. Wenn zudem seitens ProTrolleybus argumentiert wird, dass mit einem Retrofit wie in Neuenburg Kosten gespart werden könnten, dann ist das nur sehr bedingt richtig. Im angeführten Beispiel von Neuenburg wurden allein Fr. 170'000.-- für Rechnungen der Firma Hess (Chassis- und Aufbausanie rung) ausgegeben. Dazu dürften Kosten in nochmals etwa gleicher Höhe angefallen sein für alle übrigen Arbeiten (Lackierung, Renovation des Innenausbau samt Böden), welche in der grosszügig ausgestatteten Werkstatt der Neuenburger Verkehrsbetriebe selber ausgeführt wurden. Weiter spricht gegen ein Retrofit der bald 20-jährigen VBSH-Busse, dass viele Ersatzteile nur noch schwierig und mit sehr langen Lieferfristen erhältlich sind.

Turmwagen: Das bestehende Arbeitsfahrzeug weist beim Chassis ein Alter von 38 Jahren und beim Aufbau ein solches von rund 50 Jahren auf. Die VBSH benötigen für den Fahrleitungsunterhalt und auch für den Notfalleinsatz bei Fahrleitungsstörungen und/oder Fahrleitungsbrüchen (Fahrleitung fällt auf die Strasse) ein Einsatzfahrzeug. Wenn durch ProTrolleybus angegeben wird, dass die Verkehrsbetriebe Biel den Fahrleitungsunterhalt an eine Fremdfirma vergeben hätten, stimmt die Aussage so nicht. Richtig ist, dass Biel den externen Fahrleitungsspezialisten zweimal jährlich eine Kontrollfahrt durchführen lässt (Kosten: Fr. 60'000.-- p.a.). Darüber hinaus macht jedoch Biel den Unterhalt und insbesondere das Pikett nach wie vor selbst und setzt dafür auch einen eigenen Turmwagen ein. Die Frage, ob nicht zum Beispiel zusammen mit Winterthur ein Turmwagen gehalten werden könnte, lässt sich so beantworten, dass Schaffhausen auch nicht zusammen mit Winterthur Feuerwehrfahrzeuge hält. Allerdings ist es richtig, bei einem Ja zum Trolleybus die Unterhalts- und Pikettfrage nochmals zu überprüfen; so weit die Ausführungen von Walter Herrmann.

Aspekt Nummer 4: Strommix Trolleybus

Laut Herbert Bolli, Direktor der Städtischen Werke: Die VBSH beziehen von den StWSN den Standardstrommix. Das heisst ohne spezielle Massnahmen der VBSH fahren die Trolleybusse in Schaffhausen (Basis 2007) mit rund 53% erneuerbarer Energie, was im CH-Durchschnitt einen sehr guten Wert darstellt. Ungefähr 47% des Stroms stammen aus Kernkraftwerken (CH, F). Es wäre jedoch gemäss Herbert Bolli sehr einfach und mit verhältnismässig geringen Mehrkosten (ungefähr Fr. 11'300.-- p.a.) möglich, mit entsprechenden Zertifikaten den Strombezug für die Trolleybusse zu 100% aus erneuerbaren Energien zu gewährleisten.

Ausserdem muss nach der Annahme der Motion „Ausstieg der Stadt Schaffhausen aus der Atomenergie bis 2040“ der SP/AL Fraktion durch diesen Rat bis 2040 der Strommix atomstromfrei sein.

Aspekt Nummer 5: Mitfinanzierung von Investitionen durch den Bund
Dazu zitiere ich gerne das Protokoll der 2. SPK-Sitzung:

„Zur Frage von Daniel Schlatter bezüglich der Mitfinanzierung von Investitionen durch den Bund führt er aus, dass der Stadtrat im August 2007 dem Verein Agglomeration Schaffhausen beantragt habe, die Umstellung der Linie 3 auf Trolleybusbetrieb in die Eingabe an den Bund für das Agglomerationsprogramm aufzunehmen. Der Verein habe mitgeteilt, dass das Projekt nicht in das erste Programm für die Jahre 2011 bis 2014 aufgenommen werden könne, da es die Ausführungsreife noch nicht erreicht habe. Diese Haltung sei verständlich. Die zweite Phase der Mittelfreigabe durch den Bund ist für die Jahre 2015 bis 2019 vorgesehen. Bis zu diesem Zeitpunkt können in der Stadt die Vorentscheidungen gefällt werden und kann ein entsprechendes Projekt zur Ausführungsreife gebracht werden, so dass eine Eingabe an den Bund möglich ist. Der Bund beteiligt sich finanziell ausschliesslich an Infrastrukturvorhaben und nicht an Fahrzeugbeschaffungen. Wird von einer Bundesbeteiligung von 40% ausgegangen, könnte bei rund Fr. 13 Mio. Infrastrukturinvestitionen mit einem Bundesbeitrag in der Grössenordnung von etwa Fr. 5 Mio. an die Infrastrukturmassnahmen zur Elektrifizierung der Linie 3 gerechnet werden.“

Aspekt Nummer 5: Kernaussage der stadträtlichen Vorlage

Der Stadtrat gewichtet die ökologischen Vorteile des leisen, komfortablen und schadstofffreien Trolleybusses höher als dessen Nachteile bei den Kosten und der betrieblichen Flexibilität. Der Trolleybus ist seinen Preis wert. Dafür spricht insbesondere auch, dass die notwendige Infrastruktur (Fahrleitung, Gleichrichterstationen) für die Linie 1 bereits zur Verfügung steht.

Mit der Weiterführung des Trolleybusses sieht sich der Stadtrat in Bezug auf die Klimaziele auf dem richtigen Weg. Zudem entspricht die Diversifikation der Energieträger den Zielsetzungen der Energiestadt Schaffhausen. Der Stadtrat anerkennt zwar die enormen ökologischen Fortschritte, welche bei den Dieselnissen erzielt worden sind. Ebenso sieht er die wirtschaftlichen Vorteile einer reinen Dieselnissenflotte und auch die damit verbundene höhere Flexibilität. Er sorgt sich aber auch um die hohen Abhängigkeiten von den Erdöl-Lieferländern, die Problematik der Erdölverfügbarkeit an sich und als Folge der knapper werdenden Reserven bei den fossilen Treibstoffen die Problematik ständig steigender Ölpreise. Er erachtet die rund 10% höheren Jahreskosten (Infrastruktur- und Betriebskosten) des Trolleybusbetriebs auf der Linie 1 gegenüber dem Autobusbetrieb unter dem Aspekt der Luftreinhaltung, der Energiediversifikation und des Lärmschutzes als

angemessen. Der Stadtrat will deshalb den Trolleybusbetrieb auf der Linie 1 weiterführen.

Aspekt Nummer 6: Gemeinderat Neuhausen:

Der Gemeinderat Neuhausen am Rheinfall ist der Ansicht, dass die Beibehaltung des Trolleybusses dann Sinn macht, wenn dessen Netz durch eine weitere Linie ausgebaut wird. Diese Haltung macht durchaus Sinn und wird von Schaffhausen auch anerkannt; der Antrag 4 der Vorlage trägt dem Rechnung.

Bericht aus den SPK-Beratungen:

Ich versuche Ihnen kurz die wichtigsten Punkte der vier SPK-Sitzungen zu erläutern:

1. Sitzung der SPK:

An der ersten Sitzung wurde die Eintretensdebatte geführt, die schliesslich bei 2 Abwesenheiten in ein Eintreten mit 9 : 0 Stimmen mündete.

2. Sitzung der SPK:

Ein in der ersten Sitzung abwesendes SPK-Mitglied stellte einen Wiedererwägungsantrag, weil er für Nichteintreten votierte, die Gründe werden Sie zu einem späteren Zeitpunkt hören. Dieser Antrag wurde mit 6 : 4 Stimmen abgelehnt.

Die Idee von Dr. Raphaël Rohner, mit der SPK des Einwohnerrates von Neuhausen eine gemeinsame Sitzung durchzuführen, wurde gegen eine Minderheit von kritischen Stimmen, mit 6 : 3 Stimmen, angenommen.

Ziel der gemeinsamen Sitzung: Meinungsäusserung der SPK Neuhausen zu den Vorlagen Schaffhausen und Neuhausen. Der Zeitpunkt der gemeinsamen Sitzung wurde folgendermassen definiert: Die Detailberatung bis und mit den Anträgen sollte die Schaffhauser SPK durcharbeiten, um sich dann mit den Neuhausern zusammzusetzen. Anschliessend sollte dann, in Kenntnisnahme der Meinungen der Mitglieder der Neuhausen SPK, die Schlussabstimmung in der „reinen“ Schaffhausen SPK durchgeführt werden.

Anschliessend begann die Kommission mit der Detailberatung; diese warf keine hohen Wellen, da ja materiell nur in den Anträgen abgeändert werden kann.

3. Sitzung der SPK:

Hier prallten jetzt natürlich die Meinungen in der Kommission diametral aufeinander, weshalb ich Sie mit einigen Details belästigen muss:

Grundsätzlich kann man sagen, dass die SP/AL und die OeBS und die EVP (6 Vertreter) allen Anträgen von 1 bis 4 wie in der stadträtlichen Vorlage zustimmten; die Minderheit von 5 Vertretern der FDP/SVP/JFSH/JSVP/EDU, welche Gegenanträge zu den Anträgen des Stadtrates stellten, unterlagen mit jeweils 5 Stimmen.

Abstimmung zu Antrag Nr. 1:

Dr. Raphaël Rohner stellte den Gegenantrag, den Bericht lediglich zur Kenntnis zu nehmen, detaillierte Informationen dazu werden ebenfalls folgen. Der Antrag wurde mit 6 : 5 Stimmen abgelehnt.

Diskussion zu den Anträgen Nr. 2 und 3:

Antrag 2 der rechten Ratsseite, der die Linie 1 und 3 zusammenfasst und dem Antrag der stadträtlichen Vorlage entgegen gesetzt wurde:

„Der Grosse Stadtrat stimmt in einem Grundsatzentscheid dem Erhalt und Ausbau des Trolleybusses zu und bewilligt einen Rahmenkredit von total Fr. 32'100'000.-- (Preisbasis Dezember 2007), wovon Fr. 10'500'000.-- für den Erhalt der Trolleybuslinie 1 und Fr. 21'600'000.-- für die Umstellung der Linie 3 von Autobus- auf Trolleybusbetrieb. Teilkredite werden durch den Stadtrat freigegeben. Die Investitionen werden über längstens 20 Jahre abgeschrieben.“

Martin Egger erklärte, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger 1964 über den Trolleybus abgestimmt hätten, und man nach 45 Jahren den Volksentscheid kritisch hinterfragen müsste. Der Zeitpunkt für eine Neuurteilung durch das Volk sei jetzt ideal, da Alternativen zur Verfügung stünden. Grundsätzlich sollte zuerst über den Kredit und erst dann über das Terminprogramm entschieden werden.

In diesem Sinne wird vorgeschlagen, als Beschluss Nr. 2 in einem *Grundsatzentscheid* über das gesamte Paket (Erhalt mit Ersatzinvestition und Elektrifizierung Linie 3) als Rahmenkredit zu beschliessen und diesen Gesamtkredit von Fr. 32,7 Mio. dem obligatorischen Referendum zu unterstellen. Es sei fair, wenn das Volk nach so langer Zeit zur Frage des Trolleybusses einen Grundsatzentscheid fällen könne.

Für die Linke ist diese Variante gar keine Lösung: Iren Eichenberger ist der Auffassung, dass die Grundsatzfrage immer umstritten sein werde. Für Simon Stocker ist ein Entscheid im Sinne des Stadtrates keineswegs als Präjudiz zu betrachten. Es gibt durchaus Leute, die den Erhalt des Trolleybusses auf der Linie 1 befürworten, die jedoch keinen weiteren Ausbau der Trolleybustraktion (Linie 3) wünschten.

Katrin Huber Ott äusserte grösste Bedenken gegenüber einer Zusammenschürung zu einem Gesamtpaket. Das Volk könne sich nämlich so gar nicht zur Beibehaltung des Trolleybusses in der heutigen Form äussern. Antrag des Stadtrates: 6 Stimmen, Gegenantrag FDP/SVP/JFSH/JSVP/EDU: 5 Stimmen.

Antrag 3:

Auch hier wurde der stadträtliche Antrag mit 6 : 5 Stimmen angenommen.

Antrag 4:

Der Antrag lautet wie folgt: Die Beschlüsse gemäss Ziffer 2 und 3 werden gestützt auf Art. 10 lit. g der Stadtverfassung dem obligatorischen Referendum unterstellt.

Abstimmung: Ablehnung mit 6 : 5 Stimmen. Ich gehe davon aus, dass dieser Antrag noch nicht gänzlich gestorben ist und heute Abend wieder auferstehen wird.

4. Sitzung der SPK:

Die 4. Sitzung gehörte dem Austausch mit Neuhausen. Die Neuhauser waren in ihrer Zusammensetzung gleich wie Schaffhausen: SP/AL und OeBS für den Trolley, die Bürgerlichen dagegen. Auch die Argumente für und dagegen waren logischerweise ein Abbild der schaffhauserischen. Trotzdem war der Austausch gut, richtig und konstruktiv; darüber waren sich fast alle Kommissionsmitglieder einig. Es gehört zu einer guten nachbarschaftlichen Gemeindezusammenarbeit, dass - obwohl Schaffhausen politisch/rechtlich den Lead hat und die Neuhauser die Vorlage nur zur

Kenntnis nehmen können - ein gemeinsamer Austausch stattfindet. Kein Thema war für die Neuhauser übrigens die Auflösung der Vereinbarung zwischen Schaffhausen und Neuhausen.

Ohne die Kollegen aus Neuhausen und wieder mit dem Stadtrat wurde in der Spezialkommission schliesslich die Schlussabstimmung durchgeführt, und - allerdings mit verschiedenen Abwesenheiten und mit Stichentscheid des Präsidenten - nach einem 5 : 5 Patt auch angenommen.

Haltung der SP/AL Fraktion:

Es wird Sie nicht erstaunen, dass unsere Fraktion gewisse Sympathien für diese Vorlage empfindet und auch personell in dieser Angelegenheit engagiert war und ist.

Die SP/AL-Fraktion des Grossen Stadtrates ist aus folgenden Gründen von den Qualitäten und Vorzügen dieser zukunftssträchtigen Betriebsart überzeugt: Der Trolleybus stellt ein umweltfreundliches Verkehrsmittel dar, indem er einen konkreten und messbaren Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstosses leistet. Der Umweltschutz und eine damit verbundene ökologisch nachhaltige Politik gehören zu den Kernthemen der SP/AL-Fraktion. Daneben bekennen wir uns zur Weiterführung - durchaus auch im Wissen, dass es rund 10% mehr kostet wie eine andere Lösung - und, insbesondere auch aus betriebswirtschaftlichen Gründen, zum konsequenten Ausbau der Trolleybuslinien. Es ist ein Abwägen zwischen Ökologie und Ökonomie, wobei bei uns ganz klar die Ökologie gewinnt. Neben dem ökologischen Gewinn verursacht der Trolleybus kaum Lärmemissionen, dies können Bewohnerinnen und Bewohner an der Linie 1 bestätigen, weniger Lärm trägt zu einer nicht zu unterschätzenden Lebensqualität bei. Aus den oben genannten Überlegungen bekennt sich die SP/AL-Fraktion zum Trolleybus.

Wir danken dem Stadtrat für die sehr gute und zukunftsgerichtete Vorlage und werden sie mit aller verfügbaren Frau- und Mann-Power unterstützen. Ich danke Ihnen für eine angenehme und konstruktive Diskussion. "

Martin Egger (FDP)

FDP/JFSH-Fraktionserklärung

"Ich danke dem SPK-Präsidenten für die ausführliche und objektive Kommissionsberichterstattung und die straffe Führung der Kommissionssitzungen sowie den Kommissionsmitgliedern für die konstruktiven und fairen Diskussionen, den Vertretern der VBSH und der Regierung für die kompetente Beantwortung der Fragen und die prompte und übersichtliche Protokollierung.

Die Vorlage wurde in unserer Fraktion intensiv diskutiert, wir haben unsere Bedenken offen und transparent in die Beratung der SPK eingebracht, leider ohne Erfolg. Die Abstimmungsergebnisse haben Sie bereits vom SPK-Präsidenten gehört, alle unsere Anträge wurden mit 6 : 5 Stimmen abgelehnt. Ich verzichte darauf, unsere Bedenken erneut detailliert vorzutragen, sie wurden bereits im SPK-Bericht erwähnt.

Der Titel der Vorlage lautet Erhalt und Ausbau des Trolleybusnetzes; sie ist im eigentlichen Sinn eine Orientierungsvorlage, da es sich um gebundene Ausgaben handelt. So nehmen wir in den Anträgen lediglich "in zustimmendem Sinne" Kenntnis vom *Erhalt* des Trolleybusnetzes und erteilen einen zeitlich nicht definierten Auftrag zur Umstellung der Linie 3 auf Trolleybusbetrieb oder auf vom Stadtrat als geeignet beurteilte Traktionsarten. Daraus ergeben sich unsere Bedenken: Da wir heute nicht

über ein Gesamtkonzept, sondern nur über den Erhalt des Trolleybus, abstimmen, ist die Ersatzbeschaffung nach unserer Auffassung ein Präjudiz für einen weiteren Ausbau der Linie 3. Wir haben den Eindruck, dass der Stimmbevölkerung eine Salamtaktikpolitik vorgestellt wird.

In der internen Diskussion hat sich ergeben, dass der Vorlage von der FDP/JFSH-Fraktion grossmehrheitlich nicht zugestimmt wird. Wir stellen den Antrag, dass die Vorlage an den Stadtrat zur Überarbeitung zurückgewiesen wird, mit dem Ziel, ein Gesamtkonzept zu erarbeiten und die Variante Trolleybus gegenüber anderen in Frage kommenden Möglichkeiten zu stellen. Daraus soll sich zwingend eine Volksabstimmung ergeben, das heisst der erwähnte Grundsatzentscheid, ob der Trolleybusbetrieb überhaupt belassen werden soll oder nicht.

Wir haben die Kritik ernst genommen; falls wir mit diesem Rückweisungsantrag scheitern, werden wir innerhalb der Diskussion keine zusätzlichen Anträge stellen, sondern lediglich die Unterstellung unter eine freiwillige Volksabstimmung beantragen, um nicht die bereits in der SPK geführten Diskussionen aufrollen zu müssen.

Wir begründen unsere Antrag damit, dass wir die positiven Aspekte des Trolleybus durchaus anerkennen. Er ist beliebt, leise und hat sich in den vergangenen 45 Jahren sehr bewährt. Gegen den Trolleybus sprechen jedoch auch einige Fakten, die in einer Gesamtbeurteilung mitberücksichtigt werden müssen. Die höheren Investitionskosten bei neuen Linien sowie die Unflexibilität bei Anpassungen an neue Bedürfnisse wie zum Beispiel die Erschliessung neuer Quartiere oder ein ÖV-Gesamtkonzept unter dem Titel "Ein Bus - Ein Dach - Ein Billet". Die Diskussion über die Ökologie ist ein Glaubenskrieg, ist diese nachhaltig oder nicht? Es gibt keine lokale CO₂-Belastung, aber rund 41% des Stroms wird aus Kernenergie bezogen. Dieser Rat hat beschlossen, zukünftig auf Kernenergie zu verzichten. Man könnte zwar - wie wir gehört haben - schon heute mit einem Betrag von Fr. 11'000.-- auf erneuerbare Energie umstellen.

Einer der Hauptgründe, warum die Thematik dem Volk vorgelegt werden soll, liegt in den höheren Kosten. Gemäss infras-Studie verursacht der Betrieb der Trolleybuslinie rund Fr. 500'000.-- Mehrkosten pro Jahr. Zugegeben, Sie können argumentieren, dass die infras-Studie Unschärfen aufweist, dies gilt allerdings gegen unten wie auch gegen oben. Fact der Studie ist, dass aus betriebswirtschaftlicher Sicht pro Jahr ein Betrag von Fr. 500'000.-- *ineffizient* in den ÖV investiert wird, und ich sage nicht *fehl investiert*; doch diese Mehrkosten kommen nicht dem ÖV zugute.

Ich erinnere an die mahnenden Worte unseres Finanzreferenten, Schaffhausen stehe vor diversen finanziellen Grossprojekten, zum Beispiel das Konjunkturprogramm und die Sanierung der KSS. Gleichzeitig zeichnen sich am Finanzhorizont dunkle Wolken ab, es ist von sinkenden Steuereinnahmen die Rede. Da wir leider nicht über unbeschränkte finanzielle Mittel verfügen, sind wir verpflichtet, diese Mittel optimal einzusetzen.

Zusammenfassung:

Im Jahr 1964 hat sich die Stimmbevölkerung für den Trolleybus entschieden. Nach 45 Jahren ist es unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung legitim, diese Frage dem Volk neu zu stellen. Unserer Ansicht nach sind wir es den Bürgerinnen und Bürgern schuldig, ein Gesamtkonzept vorzulegen, damit sie in Kenntnis der Vor- und Nachteile *und* der Kosten entschieden können, ob sie am Erhalt und vor allem

am Ausbau des Trolleybusses festhalten wollen.

Wir bitten Sie daher im Namen einer Mehrheit unserer Fraktion, den gestellten Antrag auf Rückweisung und Ausarbeitung eines Gesamtkonzeptes mit einer damit verbundenen Volksabstimmung zu unterstützen. “

Erwin Sutter (EDU)

SVP/JSVP/EDU-Fraktionserklärung

”Bei dem vor uns stehenden Entscheid über Investitionen bei den Schaffhauser Verkehrsbetrieben geht es um einen Entscheid mit einer Tragweite für die gesamte Flottenpolitik für die nächsten 20 bis 30 Jahre, weshalb wir heute diesbezüglich von einer Weichenstellung sprechen müssen.

In der SPK standen ökonomische und ökologische Aspekte im Vordergrund, wie auch Fragen betreffend des betrieblichen Unterhalts der Gesamtflotte, die heute im Zweispartenbetrieb mit Trolley- und Dieselnissen betrieben wird. Letztlich geht es um die Gewichtung von verschiedenen Aspekten, die je nach Sichtweise zu unterschiedlichen Entscheiden führen. Im Folgenden möchte ich die wesentlichen Punkte aus Sicht unserer Fraktion erläutern:

1. Ökologie:

Wenn verschiedene Traktionsarten gegeneinander verglichen werden, so wird in der Vorlage ein Flottenmix Trolleybus/Dieselnissen bevorzugt, die reine Dieselnissenvariante schneidet dabei deutlich schlechter ab. Wissenschaftliche Studien zum Vergleich der verschiedenen Traktionsarten zeigen, dass der Biogasnissen mit klaren Vorteilen wegen den niedrigen Emissionen von Luftschadstoffen wie CO₂, Stickoxide, SO₂ und Partikel in Front liegt. Der Trolleybus wird in der Regel ebenfalls als sehr saubere Traktionsart angesehen, wenn davon ausgegangen wird, dass er mit Strom aus einer Wasserkraft betrieben wird. Diese lokale Sichtweise ist aber nicht haltbar, denn sie blendet aus, dass Trolleybusse ihren Strom aus dem Gesamtnetz beziehen und damit nicht mit reiner Wasserkraft, sondern mit rund 40% Atomstrom fahren. Und da nützt eingekaufter grüner Strom überhaupt nichts, weil sich damit der Strommix nicht verändert, die Städtischen Werke nur etwas mehr Geld, beispielsweise für Investitionen wie Solarenergie, erhalten. Trolleybusse fahren heute mit Atomstrom und werden es auch in Zukunft tun - ausser wir stellen alle Atomkraftwerke in der Schweiz ab und ersetzen diese durch Wasserkraft oder andere alternative Energie. Aber dann dürfen wir auch keinen Atomstrom aus dem Ausland importieren, sonst haben wir wieder den gleichen Strommix. Wir müssen also heute mit unserem atomstrombetriebenen Trolleybus leben. Das Stromnetz des Trolleys darf auch nicht mit demjenigen der SBB verglichen werden, die ausschliesslich für ihr Streckennetz eigene Wasserkraftwerke gebaut haben. Da beim Trolley demzufolge auch radioaktive Abfälle verschiedener Kategorien anfallen und die Emissionen von Partikeln und von SO₂ höher wie bei den anderen Traktionsarten sind, geht gemäss neueren Ökobilanzstudien (Methode der ökologischen Knappheit) hervor, dass der Trolley etwa auf gleicher Stufe wie der Dieselnissen anzusiedeln ist, beide schneiden aber klar schlechter wie Biogasbusse ab. Letztere wurden aber wegen der ungenügenden Verfügbarkeit von Biogas in der Vorlage nicht als echte Alternative berücksichtigt.

Das Thema Elektrosmog beim Trolley wurde übrigens bei allen mir bekannten Studien gänzlich ausgeklammert, dürfte aber für bestimmte Kreise auch ein Thema sein.

Aus unserer Sicht liegen die Vorteile des Trolleys nur bei den deutlich tieferen Lärmemissionen, die vor allem beim Anfahren an Haltestellen für Anwohner ins Gewicht fallen. Allerdings müssen wir diese Emissionen in den Kontext des allgemeinen Lärmpegels stellen, so dass dieser Vorteil je nach Standort wieder stark relativiert werden muss. Eine gute Alternative bezüglich der Lärmemissionen beim Anfahren stellt der Hybridantrieb dar, mit dem die VBSH ja bereits erste Versuche durchgeführt hat.

Die Verfügbarkeit der Energie beim Trolley oder Dieselbus ist aus unserer Sicht eine untergeordnete Frage, da der öffentliche Verkehr immer mit einer privilegierten Versorgung rechnen darf.

2. Ökonomie:

Es ist unbestritten, dass ein reiner Dieselbetrieb die deutlich kostengünstigste Variante ist. Wie aus der Vorlage hervorgeht, würden mit einer reinen Dieselbusflotte jährlich gegenüber

- dem Status quo (Trolley Linie 1 / Diesel) Fr. 0.5 Mio. und gegenüber
- einer Ausbauvariante (Trolley Linie 1 + 3 / Diesel) Fr. 1.3 Mio. eingespart.

Die laufenden Kosten sind beim Trolley im Vergleich zum Dieselbus um etwa einen Viertel höher.

Unser Stadtrat wie auch die Neuhauser Exekutive sind sich bewusst, dass ein vernünftiger Trolleybusbetrieb mit nur einer Linie wirtschaftlich ungünstig ist, weshalb der Ausbau der Linie 3 mit zusätzlichen Investitionen in der Grössenordnung von rund Fr. 18 Mio. geplant wird. Als Anwohner der Linie 3 kann ich Ihnen bereits heute versichern, dass es gegen einen Ausbau dieser Linie nicht nur wegen den massiv höheren Kosten, sondern auch wegen den (optischen) Veränderungen durch die Fahrleitungen in den Wohnquartieren Opposition geben wird.

3. Mehrspartenbetrieb:

Was zusätzlich stark ins Gewicht fällt, sind die nicht aufgeführten Kosten für den Unterhalt eines Zweisparten- gegenüber einem Einspartenbetrieb. Im Grunde haben wir heute unter Berücksichtigung der Fahrzeugflotte der RVSH (Mercedes) und der VBSH (Volvo und Trolley) heute in unserer Region bereits einen Dreispartenbetrieb. Aus Sicht des Fahrzeugeinkaufs, des Fahrzeugunterhalts und der Ersatzteilhaltung sind das äusserst ungünstige Verhältnisse. Unsere Fraktion bevorzugt klar die Ausrichtung auf eine möglichst homogene Flotte.

4. Flexibilität:

Der Trolleybus mit seiner Fixierung auf das Fahrleitungsnetz weist offensichtliche Nachteile auf. Ich erinnere an die Probleme im Zusammenhang mit dem Bau der Unterführung beim Badischen Bahnhof Neuhausen wie auch an jene des regelmässigen Strassenunterhalts, die je nach Situation zu teuren, wenn nicht unmöglichen Umbauten bei den Fahrleitungen führen.

Während dem Bau des Galgenbucktunnels muss wiederum mit erheblichen Problemen gerechnet werden, die ein erneutes Ausweichen auf Dieselbusse mit entsprechenden Folgekosten notwendig machen könnten. Diesel- oder Gasbusse lassen sich jederzeit auch auf anderen Linien einsetzen, was Synergieeffekte und tiefere Gesamtkosten zur Folge hat. Wie bereits erwähnt, sind diese in den Berechnungen des Stadtrats nicht berücksichtigt. Von unserer Seite würden wir den

Vorschlag machen, die mit dem reinen Dieselbetrieb eingesparten Kosten in die Erweiterung des öffentlichen Verkehrs zu investieren, beispielsweise das Liniennetz auszubauen oder andere Projekte in Angriff zu nehmen.

Weichenstellung:

Wenn wir heute einer ersten Tranche von rund Fr. 11 Mio. (von insgesamt Fr. 26 bis 55 Mio. in den nächsten 20 Jahren, je nach Flottenmix) für die Erneuerung des Trolleybusbetriebs zustimmen, werden wir diese Traktionsart die nächsten 20 bis 30 Jahre beibehalten müssen, ungeachtet der Entwicklungen auf dem übrigen Fahrzeugmarkt. Wir stellen uns damit selbst unter Zwang, auch die nächsten Millionenbeträge für Trolleybusse und deren Infrastruktur ausgeben zu müssen. Auch wenn der Stadtrat den heutigen Entscheid als Ersatzinvestition ansieht und aus streng rechtlichen Gründen - wie vom SPK-Präsidenten bereits ausgeführt - weder eine Befragung des Grossen Stadtrats noch des Volkes notwendig wäre, handelt es sich doch um eine Weichenstellung mit ausserordentlicher Tragweite, die wir aus unserem Demokratieverständnis nicht über das Volk hinweg entscheiden sollten. Dass es dem SR offenbar selbst nicht ganz wohl bei der Sache ist, sehen wir ja auch gerade daran, dass er diesen Entscheid heute immerhin vors Parlament bringt.

Unsere Fraktion kommt bei der Beurteilung des Entscheids über die Traktionsart Trolley/Diesel zu einem anderen Schluss wie der Stadtrat und die knappe Mehrheit in der Kommission. Wir sehen die ökologischen Vorteile beim Trolley gegenüber modernen Dieselnbussen, allenfalls kombiniert mit Hybridantrieben, aus den bereits dargelegten Gründen nicht. Die Vorteile des leiseren Antriebs gewichten wir weniger stark wie die klaren Vorteile bei den Investitions- und laufenden Kosten und der besseren Flexibilität beim Einsatz. Gerade auch im Hinblick auf den Bau des Galgenbucktunnels wäre heute eine Weichenstellung für Trolleybusse der falsche Entscheid.

Wir werden deshalb die Anträge in der Vorlage in wesentlichen Teilen ablehnen und einem allfälligen Antrag auf Volksbefragung zustimmen. “

Iren Eichenberger (OeBS)

OeBS/CVP/EVP-Fraktionserklärung

”Er kommt auf leisen Sohlen daher, hinterlässt weder CO2 noch Feinstäube, er ist langlebig und kann daher langfristig im Kostenvergleich mit dem Dieseln Gelenkbus durchaus bestehen. Die OeBS/CVP/EVP-Fraktion mag ihn. Der Einwand von Martin Egger betreffend Mehrkosten von Fr. 500'000.-- lässt sich angesichts der Langlebigkeit des Trolleybusses bestreiten; im Übrigen möchte ich auf weitere technische Details verzichten. Das hat mir der Kommissionspräsident bereits aus dem Weg geräumt. Hingegen möchte ich gerne etwas zur Kommission selbst sagen.

Die SPK liess nichts vermissen, was die Kommissionsarbeit spannend macht - oder im gängigen Jargon ausgedrückt: Es war bestimmt keine Kuschelkommission, die sich willig dem Stadtrat und der VBSH gefügt hätte. Wer sich allerdings den technisch und betriebswirtschaftlich hieb- und stichfesten Argumenten von Walter Herrmann und seinem Team widersetzen wollte, musste schon einige politische Phantasie aufwenden.

Weil sachlich nichts gegen die Vorlage spricht und eine Petition mit nahezu 3000 Unterschriften die grosse Sympathie für den Trolleybus ausweist, möchten die Gegner im jetzigen Zeitpunkt einen freiwilligen Grundsatzentscheid des Volkes herbeiführen, obschon es sich bei der Ersatzbeschaffung klar um eine gebundene

Ausgabe handelt. Mit dem Ausblick auf eine spätere Umstellung der Linie 3 für rund Fr. 22 Mio. - was in Tat und Wahrheit in keiner Weise zwingend für die heutige Vorlage ist und einer Volksabstimmung unterworfen wäre - wird man dem Volk die Lust auf den Trolleybus gründlich vergrämen. Mit Verlaub, das ist nicht nachhaltige Strategie, das ist aktive Sterbehilfe, den Trolleybus ein für alle Mal zu liquidieren. Die OeBS/CVP/EVP-Fraktion macht bei dieser Arbeit nicht mit.

Auch wir sind für Demokratie - aber nicht durch Verzicht auf uns zustehende Kompetenzen, sondern dann, wenn allenfalls in drei oder vier Jahren unter dannzumaligen Vorgaben über ein konkretes Projekt entschieden werden soll. Der heutige Ersatz der Trolleybus-Flotte auf Linie 1 ist nach 40 Betriebsjahren und Aussicht auf weitere 30 Lebensjahre kein Luxus. Zudem sind Niederflurbusse für behinderte und betagte Menschen längst fällig.

Die **OeBS/CVP/EVP-Fraktion** will die leise Flotte erhalten, wir stimmen der Vorlage zu. “

SR Peter Käppler

Stellungnahme des SR

”Zur heissen Diskussion an diesem heissen Abend bringe ich Ihnen gerne die Haltung des Stadtrates zur heutigen Debatte näher und hoffe natürlich, dass ich etwas zur Beruhigung beitragen kann; vielleicht wird auch erst der anlässlich des Apéros ausgeschenkte Wein dafür sorgen - wir werden es sehen.

Zuerst möchte ich den Mitgliedern der SPK für ihre nicht ganz einfache Arbeit danken. Die Arbeit war engagiert und die Diskussionen fair und umfassend. Mein Dank geht auch an SPK Präsident Urs Tanner, welcher Ihnen mit seinem umfassenden Bericht einen Überblick über die Vorlage und die Verhandlungen der SPK verschafft hat.

In den Zielsetzungen des Stadtrates ist die Attraktivität von Schaffhausen als Wohn- und Arbeitsort von vorrangiger Bedeutung. Eine gut funktionierende Verkehrserschliessung ist im Standortwettbewerb ebenso ausschlaggebend, wie viele andere Faktoren auch. Neben einem funktionierenden Strassennetz und der einfachen Erschliessung für den Langsamverkehr ist der öffentliche Verkehr ein wichtiger Leistungsträger und Rückgrat der städtischen Verkehrserschliessung. Dazu gehört neben der Bahn und den Bussen des Regionalverkehrs natürlich die VBSH, welche mit ihren fast 13 Millionen Passagieren jährlich eine Leistung vollbringen, ohne die wir keinen rollenden Verkehr in der Stadt hätten.

Heute geht es darum, diesen Betrieb aufrecht zu erhalten, die Ersatzbeschaffung der in die Jahre gekommenen und nicht mehr den aktuellen Bedürfnissen entsprechenden Trolleybusse zu regeln und über die Zukunft der Traktionsart zu sprechen. Für den Stadtrat ist es wichtig, dass Sie sich bei Ihren Entscheidungen vor Augen halten, wie wichtig die VBSH für das Funktionieren unserer Stadt ist und dies in ihrem Entscheid würdigen. Vor allem ist es wichtig, dass wir heute zu einem Entscheid kommen, denn die Behandlungen im Stadtrat und Grossen Stadtrat sind ausführlich und langwierig gewesen, so dass die Ersatzbeschaffung der Trolleybusse langsam drängt.

Obwohl die Ersatzbeschaffung der Trolleybusse eine gebunden Ausgabe ist, hat sich der Stadtrat die Aufgabe nicht einfach gemacht und sich schon früh mit der Zukunft des Trolleybusses befasst. Ein erster Expertenbericht wurde schon vor drei Jahren in Auftrag gegeben und lag im Februar 2007 vor. Obwohl eigentlich nicht notwendig,

hat sich der Stadtrat also grundsätzlich mit dem Thema beschäftigt, um abzuklären, ob neben den unbestreitbaren Vorteilen des Trolleybusses nicht andere Traktionsarten in Frage kämen.

Seither ist von Experten, Quasi-Experten, Betroffenen und weniger Betroffenen sehr viel zum Trolley geschrieben und gesagt worden, und zwar in den Zeitungsspalten, in Kommissionen und an vielen anderen Orten.

Was klar wurde: Nicht nur die Verkehrsbetriebe bewegen, auch das Thema Trolleybus bewegt, nicht nur in Schaffhausen, sondern in der ganzen Schweiz wurde die Diskussion zur Kenntnis genommen. Eigentlich ist auch heute Abend schon alles gesagt und Pro- und Kontra-Argumente sind aufgeführt. Ich werde mich in meinen Ausführungen deshalb auf die grundsätzliche Haltung des Stadtrates beschränken:

Zuerst nenne ich Ihnen nochmals die fünf Gründe, wieso der Stadtrat die Beibehaltung des Trolleybus will, dann sage ich Ihnen, wie der Stadtrat die Zukunft der VBSH-Busflotte sieht, und zuletzt sage ich, wie es nach Meinung des Stadtrates weitergehen soll. Der Entscheid des Stadtrates, wie er Ihnen heute vorliegt und von der Mehrheit der Kommission bestätigt wurde, ist in die Zielsetzung des Stadtrates im Bereich der Nachhaltigkeit eingebettet.

Stadträtlichen Ziele: Die Ausrichtung auf die "2000-Watt-Gesellschaft", welche der grosse Stadtrat mittels einer Motion an den Stadtrat bekräftigt hat und das Ziel, Alternativen für die Zeit von abnehmender Verfügbarkeit fossiler und nuklearer Brennstoffe zu suchen, hätten mit der Abkehr von der umweltfreundlichen Traktionsart des Trolleybusses in Frage gestellt werden müssen.

Zuerst möchte ich Ihnen nochmals die wichtigsten Gründe erläutern, welche aus Sicht des Stadtrates für die Beibehaltung des Trolleybus sprechen:

1. Der Trolleybus ist leise:

Bei den modernen Dieselbusse der VBSH wird alles gemacht um sie so leise wie möglich zu betreiben. Aber das schleckt keine Geiss weg: Alle Anwohner von Trolleybuslinien schätzen sehr, wie leise der Trolley daherkommt. Gerade in Schaffhausen mit der schwierigen Topografie kommt der Vorteil der Trolleybusse in den Steigung voll zur Geltung, was vor allem beim Anfahren eines Trolleybusses verglichen mit einem Dieselbus gut hörbar ist.

2. Der Trolleybus ist komfortabel:

Die diesbezügliche Reihenfolge der Traktionsarten im Nahverkehr ist gegeben: Zuerst das Tram, danach der Trolley, dann der Diesel/Gasbus. Im Trolley zu fahren, ist einfach angenehm, beispielsweise dank den stufenlosen Schaltvorgängen. Moderne Trolleybusse erfüllen alle Bedingungen bezüglich Niederflrurstieg, Klimatisierung, Fahrkomfort und Leistungsfähigkeit des Trolleys, welche dank dem höheren Wirkungsgrad viel besser wie beim Dieselbus ist. In Zürich können Sie bereits Trolleybusse sehen, die zwei Gelenke haben und beinahe der Qualität eines Trams entsprechen.

3. Der Trolleybus ist sauber:

Sie können über die Herkunft des Stromes diskutieren, wie dies von Erwin Sutter gemacht wurde. Tatsache ist, dass Schaffhausen viel Wasserkraft hat, und wir bei einem Mehrpreis den Trolley auch mit „sauberem“ Strom betreiben könnten. Wichtig ist aber vor allem, dass die Luftverschmutzung in den Städten ein Problem ist, und

der Trolley verkehrt im städtischen Raum: Sauber und ohne Abgase hilft er die Vorgaben der Luftreinhaltung zu erfüllen. Der Wirkungsgrad der eingesetzten Energie ist bei Elektromotoren am höchsten, höher als bei der Diesel und der Hybridtechnologie; zudem kann die Bremsenergie wieder ins Netz zurückgegeben werden.

4. Der Trolleybus trägt zur Energiediversifikation bei:

Der Stadtrat sorgt sich um die grosse Abhängigkeit von den Erdöl-Lieferländern. Stichworte sind „peak oil“, knapper werdende Reserven, steigende Ölpreise. Auch wenn der Trolleybus heute nur einen Fünftel des VBSH-Netzes ausmacht, fördert er die Energiediversifikation und basiert weitgehend auf Schweizer Energieproduktion.

5. Wir verfügen über eine bestehende Trolleybusinfrastruktur:

Kann sich eine Stadt von der Grösse Schaffhausens den Trolleybus mit der dafür notwendigen Infrastruktur leisten? Tatsache ist, dass wir auf der Linie 1 über die notwendige Infrastruktur (Fahrleitung/ Gleichrichter) verfügen. Tatsache ist aber auch, dass es betrieblich und ökologisch sinnvoll wäre, eine weitere Linie, idealerweise die Linie 3, ebenfalls mit Trolleybussen zu betreiben. Die Planung der Umstellung einer weiteren Linie macht aber erst Sinn, wenn sie auf den Zeitpunkt der Ersatzbeschaffung der Gelenkdieselbusse ausgerichtet ist. Dafür sind aber aufwändige Planungen notwendig, einerseits in Bezug auf die technische Ausrüstung, andererseits in Bezug auf die Finanzierung und im Hinblick auf allfällige Unterstützung von Bund und Kanton. Der Stadtrat plant, Ihnen das diesbezügliche Vorgehen im Rahmen einer Orientierungsvorlage zu unterbreiten.

Das sind die fünf Gründe, die nach Meinung des Stadtrates für den Trolleybus sprechen:

1. Er ist leise
2. Er ist komfortabel
3. Er ist sauber
4. Er trägt zur Energiediversifikation bei
5. Wir verfügen über eine bestehende Infrastruktur

Es gibt aber auch Nachteile, die von Erwin Sutter bereits erwähnt wurden, wie seine Abhängigkeit von der Fahrleitung. Ich kann mich jedoch erinnern, dass gerade bei der Zollstrasse die bestehende Fahrleitung des Trolleybusses ein Hautgrund gewesen war, diese Unterführung überhaupt zu bauen, weil es technisch möglich war, die Fahrleitungen des Trolleybusses mit derjenigen der geplanten Deutschen Bahn zu kreuzen. Die Linien 1 und 3 haben eine seit Jahren relativ klare Linienwahl, und ich sehe keinen Nachteil, warum diese nicht gleich flexibel eingesetzt werden können wie beispielsweise Linienbusse.

Erwin Sutter hat den Galgenbuck erwähnt. Wir haben bereits im Vernehmlassungsverfahren zum Galgenbucktunnel unsere Ansprüche angemeldet, und es wurde vom Astra bestätigt, dass die Aufrechterhaltung des Trolleybusses während der Bauarbeiten des Galgenbucktunnels keinerlei Probleme verursacht und in die Planung einbezogen wird.

Zur Zukunft der VBSH-Busflotte:

Der Stadtrat ist der klaren Auffassung, dass für eine Stadt von der Grösse Schaffhausens nur eine Zwei-Sparten-Politik in Frage kommt: Das sind einerseits die Trolleybusse, andererseits die Dieselbusse. Dies haben wir im Grossen Stadtrat

schon mehrfach betont und vom Parlament bestätigt. Zu den Trolleybussen habe ich schon genug gesagt, ich komme jetzt zu den Dieseln, die immer sauberer werden. Hier sehen wir den Trend klar bei den Diesel-Hybridbussen. Sie sind leise beim Anfahren, sie brauchen 20% bis 30% weniger Kraftstoff. Einen Test in Schaffhausen mit 20% Energieeinsparung bei Standardbussen haben wir dieses Frühjahr gemacht. Ab wann die Serienreife dieser Busse wirklich da ist, liegt allerdings nicht an uns; vor allem bei den Gelenkbussen sind noch keine Fahrzeuge bereit, welche die Anforderungen für unsere Stadt erfüllen. Es ist aber klar, dass wir den Ersatz auf den Diesellinien - sofern die technischen Bedingungen erfüllt sind - mit Hybridbussen planen, wobei die Kosten höher wie bei den Dieseln sein werden.

Man kann allgemein sagen, dass der Hybrid zwar den Diesel besser macht und den Wirkungsgrad des Diesels erhöht, aber er nicht den Trolleybus ersetzen kann.

Zum Schluss meine Feststellungen zur Frage: Wie geht es weiter?:

Heute Abend liegt Ihnen der Antrag der Spezialkommission vor. Der Stadtrat steht voll hinter diesem Antrag. Sie haben heute Abend die Kompetenz, abschliessend über diese Beschaffungsvorlage zu entscheiden. Ihre Entscheidung ist die Grundlage für eine öffentliche Ausschreibung. Wir wollen zügig vorwärts machen, damit auch auf der Trolleybuslinie bald Niederflurfahrzeuge im Einsatz stehen, wie sie in vielen schweizerischen Städten – ich rede von Biel, Fribourg, Genf, Lausanne, Luzern, Neuenburg, St.Gallen, Winterthur, Zürich – die in den letzten Jahren mehr als 200 Trolleybusse bestellt haben. Heute Abend war von bürgerlicher Seite die Rückweisung der Vorlage beantragt worden. Aus Sicht des Stadtrates macht eine solche aber keinen Sinn, denn eine Rückweisung würde uns nicht weiterhelfen.

Martin Egger schlug vor, mittels Rückweisung der jetzigen Vorlage an den Stadtrat eine neue Vorlage mit einem Gesamtkonzept zu machen. Dazu kann ich Ihnen nur sagen, dass der Stadtrat diese Gesamtschau gemacht hat, indem er sich vorgängig mit der in dieser Vorlage erwähnten Studie "Zukünftige Zusammensetzung der VBSH-Busflotte" beschäftigte. Er kam zum Schluss, den Weiterbetrieb der Linie 1 beizubehalten und eine Erweiterung des Trolleybusnetzes zu prüfen. Dieses ist das Konzept, welches abgestimmt ist mit dem Gesamtverkehrskonzept der Stadt und der Netzentwicklungsstudie VBSH.

Der Stadtrat hat die ökologischen Vorteile und aus Komfortgründen gegenüber den von Martin Egger erwähnten Mehrkosten stärker gewichtet und ist überzeugt, damit auch für die Zukunft richtig zu liegen. Zudem wissen wir nicht, wie sich der stark veränderte Dieselpreis auswirken wird.

Der Stadtrat hat seine legitimen Abklärungen im Vorfeld dieser Vorlage „Ersatzbeschaffung der Trolleybusse“ transparent gemacht und liegt mit seiner Entscheidung auf der Linie der städtischen Abstimmung vom 13.09.1964, welche der Einführung des Trolleybusbetriebes mit 5454 Ja zu 640 Nein zugestimmt hatte und die immer noch seine Gültigkeit hat.

Für eine Abkehr von diesem Volkentscheid bräuchte es einen anderen Weg als denjenigen über die dringend notwendige Ersatzbeschaffung der Busse. Eine Rückweisung an den Stadtrat würde darum kaum zu einer anderen Sichtweise des Stadtrates führen. Wenn Sie heute einen Grundsatzentscheid der Stimmbürger fordern, dann müssten Sie einen Weg suchen, der ausserhalb der heutigen Vorlage liegt.

Der Stadtrat ist sich sicher, dass die Bevölkerung auch in Schaffhausen, wie in andern Städten, hinter dem Trolleybus steht. Iren Eichenberger hat die eingereichte Petition erwähnt. Eine gegenläufige Petition hat der Stadtrat nicht erhalten. Schieben Sie das Geschäft mit einem solchen Manöver nicht auf die lange Bank. Dafür ist es zu wichtig.

Ich komme zum Schluss und fasse zusammen:

Der Stadtrat ist der festen Überzeugung, dass der Trolleybus seinen Preis wert ist. Der Trolley ist leise, komfortabel und sauber. Er trägt zur Energiediversifikation bei. Und wichtig ist auch, dass wir eine bestehende Infrastruktur haben. Es wurde bisher nicht ausgerechnet, was ein Abbau kosten würde. Für den Stadtrat ist aber auch klar, dass der Entscheid für den Trolley nicht zu Lasten des Fahrplanangebotes gehen darf. “

Simon Stocker (AL)

Votum

”Es gibt einige Punkte, die ich an dieser Stelle nochmals betonen und speziell hervorheben möchte. Tatsächlich sind Trolleybusse leise und produzieren keine Abgase, dies wurde unbestrittenermassen festgestellt. Gerade in Stadtgebieten, wo die Grenzwerte für Lärm- und Luftbelastung oft überschritten werden, sind diese Vorzüge ein bedeutender Beitrag zur Erhaltung der Gesundheit und Lebensqualität der Schaffhauserinnen und Schaffhauser. Hier kann der Trolleybus seine Vorteile wegen der dichten Haltestellenfolge voll entfalten, weil die Abgas- und Lärmbelastungen bei Diesel- und Gasbussen beim Anfahren am grössten sind. In der hügeligen Topographie von Schaffhausen erreichen Trolleybusse höhere Betriebsgeschwindigkeiten und senken so die Betriebskosten.

Der elektrische Antrieb ermöglicht eine sanfte, ruckfreie und vibrationsarme Fahrweise, die vor allem von älteren Passagieren geschätzt wird. Zudem benötigen die elektrischen Antriebsaggregate weniger Platz - dies wurde bereits angesprochen - als ein Dieselmotor mit Partikelfilter oder ein Gasmotor mit Katalysator. Dies erlaubt einen tiefen Wagenboden auf der gesamten Fahrzeuglänge und einen niedrigeren Einstieg auch bei der hintersten Tür. Der Fahrkomfort - ein Punkt, der neben der Ökologie noch ein viel gewichtiger ist - ist bei Trolleybussen deshalb nochmals einiges höher als bei anderen Fahrzeugarten. Erhebungen aus anderen Städten zeigen, dass dort, wo Trolleybusse neu eingesetzt werden, das Passagieraufkommen vergrössert werden konnte.

Die ökologische Analyse der Trolleybusse in Ehren - Sie scheinen mir die Scheinökologiekarte immer dann zu ziehen, wenn diese Ihnen zu helfen scheint. Heute wollen Sie mit der Scheinökologiekarte den Trolleybus zu Fall bringen. Wir haben in den letzten Monaten einige Abstimmungen im Zusammenhang mit ökologischen Themen erlebt, wo Sie meistens oder praktisch immer auf der gegnerischen Seite standen - und dies wird auch bei der nächsten Vorlage oder dem nächsten Vorstoss wieder der Fall sein.

Trolleybusse sind in der Anschaffung teurer als Diesel- und Gasbusse, dafür beträgt die Lebensdauer rund drei bis fünf Jahre mehr als bei Bussen mit Verbrennungsmotoren. Zudem muss man davon ausgehen, dass Schadstoff- wie auch Lärmemissionen zukünftig besteuert werden und in diesem Bereich Kosten anfallen werden.

Ein Bericht im Tagesanzeiger vom 10. August 2009 bestätigt die gestiegene

Auftragssituation bei Trolleybussen. Der Familienbetrieb Hess in Solothur spürt einen markanten Auftragszuwachs und Lieferfristen von 19 Monaten. Laut Angaben der Schweizerischen Verkehrsbetreiber rechnen diese mit einem Passagierzuwachs im öffentlichen Verkehr von 5% bis 7% jährlich. Der Trolleybus ist deshalb auch aus finanzieller Sicht durchaus konkurrenzfähig und ganz und gar nicht ein Auslaufmodell.

1964 hat die Schaffhauser Bevölkerung mit einem wuchtigen Ja den Trolleybus eingeführt. Dieser Entscheid hat bis zum heutigen Tag Gültigkeit. Es handelt sich deshalb um eine gebundene Ausgabe. Über den Ausbau und die Erweiterung des Trolleybusses wird das Volk in einer weiteren Vorlage in einigen Jahren Stellung beziehen können. Wir können deshalb nicht nachvollziehen, wie Sie zum Schluss kommen, heute würde ein Präjudiz geschaffen. Der Grosse Stadtrat und das Stimmvolk werden dazu Stellung nehmen können. Nehmen wir heute unsere Kompetenz wahr und führen im Sinne des Volksentscheides den Trolleybus weiter - das ist unser Verständnis von Demokratie.

Ich bitte Sie deshalb Ja zu diesem zukunftssträchtigen Verkehrsmittel zu sagen, auf die Vorlage einzutreten, die verschiedenen Gegenanträge abzulehnen und mit Überzeugung Ja zum Trolleybus zu sagen. “

Die **Ratspräsidentin** stellt fest, dass kein Antrag auf Nichteintreten vorliegt, **Eintreten** ist somit beschlossen.

Christa Flückiger (SP), Ratspräsidentin, wiederholt den von Martin Egger (FDP) gestellten Rückweisungsantrag wie folgt:

Rückweisung der Vorlage an den Stadtrat und Überarbeitung, Ziel der Überarbeitung Gesamtkonzept:

- *Gegenüberstellung Variante Trolleybus anderen in Frage kommenden Möglichkeiten*
- *Volksabstimmung über einen Grundsatzentscheid „Weiterführung des Trolleybusses ja oder nein“*

Abstimmung:

Der Grosse Stadtrat lehnt den von Martin Egger gestellten Rückweisungsantrag mit 17 : 12 Stimmen ab.

DETAILBERATUNG

Die **1. Vizepräsidentin, Theresia Derksen (CVP)**, verliest die Vorlage Seiten 1-16 und die von der Spezialkommission mit Datum 04.06.09 vorgeschlagenen Anträge wie folgt:

ANTRÄGE

1. Der Grosse Stadtrat nimmt in zustimmendem Sinne Kenntnis vom Bericht des Stadtrates vom 16. September 2008 betreffend Erhalt und Ausbau des Trolleybusses.

Wortmeldungen:

Erwin Sutter (EDU) stellt den Antrag, das Wort “zustimmend” zu streichen, da es für den Votanten gleichbedeutend mit einer Zustimmung zur Gesamtvorlage ist.

Urs Tanner (SP) bittet darum, bei den Anträgen der SPK zu bleiben und allenfalls Zusatzanträge bei Antrag 2, 3 oder 4 zu stellen.

Iren Eichenberger (OeBS) ist der Meinung, dass eine Zustimmung zu diesem

Antrag ein versöhnlicher Kompromiss - wohl der einzig mögliche zwischen den beiden Lagern - darstellt. Eigentlich könnte auf den ganzen Antrag 1 - der eine "Nullaussage" ist und keine juristische Relevanz hat - verzichtet werden.

Abstimmung:

Der Grosse Stadtrat heisst den von Erwin Sutter (EDU) gestellten Antrag mit 22 : 4 Stimmen gut.

Antrag 1 lautet neu wie folgt:

Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Stadtrates vom 16. September 2008 betreffend Erhalt und Ausbau des Trolleybusses.

2. Für die Ersatzbeschaffungen zur Erneuerung des Trolleybusbetriebs wird folgendes Terminprogramm genehmigt:

- Im Laufe 2009: Beschaffung eines Turmwagens
- Im Laufe 2009: Ausschreibung Gelenktrolleybusse
- Im Laufe 2011/2012: Beschaffung von 7 Gelenktrolleybussen
- Zeitpunkt offen: Ersatz Gleichrichterstation Neuhausen

Wortmeldung:

Erwin Sutter (EDU) stellt den Antrag auf ersatzlose Streichung des Antrages 2.

Abstimmung:

Der Grosse Stadtrat lehnt den von Erwin Sutter (EDU) gestellten Antrag mit 19 : 12 Stimmen ab.

3. Der Grosse Stadtrat genehmigt für die Ersatzbeschaffungen gemäss Ziffer 2 einen Rahmenkredit von Fr. 10'500'000.-- (Preisstand Dezember 2007). Teilkredite werden durch den Stadtrat freigegeben. Die Investitionen werden über längstens 20 Jahre abgeschrieben.

Wortmeldung:

Erwin Sutter (EDU) stellt den Antrag auf ersatzlose Streichung des Antrages 3.

Abstimmung:

Der Grosse Stadtrat lehnt den von Erwin Sutter (EDU) gestellten Antrag mit 19 : 12 Stimmen ab.

4. Der Stadtrat wird beauftragt, dem Grossen Stadtrat zu gegebener Zeit Bericht und Antrag zu stellen betreffend Umstellung der Gelenkbuslinie 3, Sommerwies – Krummacker, auf Trolleybusbetrieb unter Berücksichtigung der Entwicklungen auf dem Energie- und Fahrzeugmarkt (Alternative: Diesel-Hybridbusse).

Wortmeldungen:

Erwin Sutter (EDU) stellt den Antrag auf ersatzlose Streichung des Antrages 4.

Gertrud Distel (CVP) stellt den Antrag, ein Zeitraster einzubauen und den Begriff "zu gegebener Zeit" durch "innerhalb von 10 Jahren" zu ersetzen.

Urs Tanner (SP) ist der Meinung, die beantragte Grössenordnung sei vorgesehen und somit könnte diese Änderung problemlos vorgenommen werden.

SR Peter Käppler stimmt dieser Aussage zu. Diverse komplexe Abklärungen müssen im Vorfeld gemacht werden, wie beispielsweise die Platzierung der

Fahrleitungen und Abklärungen bei Bund und Kanton, ob es aus dem Agglo-Programm II allenfalls gewisse finanzielle Unterstützungsmöglichkeiten gibt, die als wichtige Eckdaten in die Planung einfließen. Der Stadtrat möchte vom Parlament mit einer Orientierungsvorlage eine gewisse Vorentscheidung erwirken und daher ist der von Gertrud Distel gestellte Antrag sinnvoll.

Thomas Hauser (FDP) bittet darum, dem Antrag von Erwin Sutter zuzustimmen. Damals, im Jahr 1964, als mit wuchtigem Mehr dem Trolleybus zugestimmt wurde, handelte es sich um einen Wechsel, beziehungsweise einen Ersatz vom Tram auf den Trolleybus - und diesem Wechsel hat das Volk zugestimmt. Heute ist die Einheit der Materie mit einer zukünftigen Breite-Trolleybuslinie nicht mehr gewährt, es muss deshalb eine Volksabstimmung durchgeführt werden.

Peter Möller (SP) gäbe Thomas Hauser durchaus Recht, wenn damit bereits ein Entscheid getroffen würde. Aber es wird nur ein Auftrag an den Stadtrat erteilt, die Angelegenheit zu überprüfen und eine entsprechende Vorlage auszuarbeiten, die erst im Grossen Stadtrat und anschliessend vor dem Volk entschieden wird.

SR Peter Käppler bestätigt, dass eine Umstellung der Linie 3 auf Trolleybus gemäss heutiger Finanzkompetenz zwingend einer Volksabstimmung untersteht. Zurzeit geht es darum, eine Orientierungsvorlage zu schaffen, die Informationen für einen Grundsatzentscheid liefert.

Abstimmung über drei Anträge:

1. Antrag Spezialkommission
2. Streichungsantrag Erwin Sutter (EDU)
3. Antrag Gertrud Distel (CVP)

Peter Möller (SP) schlägt folgendes Vorgehen vor:

”Beim Antrag von Gertrud Distel handelt es sich um einen Unterantrag, das heisst, der Antrag der SPK steht demjenigen von Gertrud Distel gegenüber. Mit der Abstimmung über diese beiden Anträge wird der Wortlaut bereinigt, und danach wird der obsiegende Antrag dem von Erwin Sutter (EDU) gestellten Streichungsantrag gegenüber gestellt.“

Die **Ratspräsidentin** stimmt dem vorgeschlagenen Vorgehen zu.

Abstimmung SPK-Antrag: Keine Stimmen

Abstimmung Antrag Gertrud Distel (CVP) gegenüber Streichungsantrag Erwin Sutter (EDU): Der Grosse Stadtrat heisst den von Gertrud Distel (CVP) gestellten Antrag mit 18 : 13 Stimmen gut.

Antrag 4 lautet neu wie folgt:

4. Der Stadtrat wird beauftragt, dem Grossen Stadtrat innerhalb von 10 Jahren Bericht und Antrag betreffend Umstellung der Gelenkbuslinie 3, Sommerwies - Krummacker, auf Trolleybusbetrieb unter Berücksichtigung der Entwicklungen auf dem Energie- und Fahrzeugmarkt (Alternative: Diesel-Hybridbusse) zu stellen.

Martin Egger (FDP) stellt gemäss GO Art. 52 einen neuen Antrag Nr. 5: Der Grosse Stadtrat unterstellt Ziffer 2 und 3 der Urnenabstimmung.

Simon Stocker (AL) verlangt Abstimmung unter Namensaufruf, der Grosse Stadtrat folgt diesem Vorschlag.

Abstimmung:

Der Grosse Stadtrat lehnt den von Martin Egger (FDP) gestellten Antrag unter Namensaufruf mit 17 : 14 Stimmen ab.

SCHLUSSABSTIMMUNG

Der Grosse Stadtrat heisst in der Schlussabstimmung die Vorlage des Stadtrates Erhalt und Ausbau des Trolleybusnetzes vom 16. September 2008, die von der SPK am 4. Juni 2009 vorgeschlagenen Änderungen sowie die anlässlich der Ratssitzung vom 18. August 2009 erfolgten Anpassungen mit 19 : 12 Stimmen gut.

Das Geschäft ist erledigt.

SCHLUSSMITTEILUNGEN DER RATSPRÄSIDENTIN:

Zuweisung der VdSR Konjunkturprogramm 2009 zur Unterstützung der lokalen Wirtschaft vom 16.06.09:

Das Büro schlägt eine Vorberatung in die GPK vor. *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*

Zur Erinnerung:

Der diesjährige Ratsausflug findet am Dienstag, 22. September 2009, statt. Das Detailprogramm folgt später.

Der Grosse Stadtrat und die Gäste auf der Tribüne sind anschliessend zum Apéro eingeladen.

Die **Ratspräsidentin** beendet die Sitzung um 20:15 Uhr.

Die Ratssekretärin:

Gabriele Behring-Hirt