



Grosser Stadtrat der Stadt Schaffhausen

PROTOKOLL

Sitzung Nr. 19
Dienstag, 15. Dezember 2009
18:03 - 20:07 Uhr
Grossratssaal der Rathauslaube
Genehmigt am: 12.01.2010

Vorsitz:	Christa Flückiger	SP
Protokoll:	Gabriele Behring-Hirt	
Stimmzähler:	Martin Egger Beat Steinacher	FDP SP
Anwesend:	Von total 36 Mitgliedern: Ratspräsidentin und 31 Mitglieder	
Entschuldigt: Ganze Sitzung:	Gertrud Distel Fabian Käslin Dr. Raphaël Rohner Christine Thommen	CVP JFSH FDP FDP
Anfang der Sitzung:	Ernst Spengler	SVP

TRAKTANDEN

- | | | |
|---|--|------------------|
| 1 | VdSR Mittelbezug aus dem WoV-Fonds Stadtgärtnerei für den Bau einer Fotovoltaikanlage | Seite 530 |
| 2 | VdSR vom 16. Juni 2009:
Antrag der GPK vom 27. November 2009:
Konjunkturprogramm 2009 zur Unterstützung der lokalen Wirtschaft | Seite 532 |
| 3 | Postulat Till Hardmeier (JFSH): Massnahmen zur Ertrags- und Effizienzsteigerung der VBSH | Seite 536 |
| 4 | Postulat von Christoph Lenz (AL), Daniel Preisig (JSVP), Simon Stocker (AL):
Kleinplakatierung in der Stadt Schaffhausen:
Sauberes Aufhängen statt Runterreissen! | Seite 548 |

PENDENTE GESCHÄFTE

EINGANG	TITEL DES GESCHÄFTES	
14.01.08	VdSR Schulraumplanung 2008-2017	SPK
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
05.05.09	Motion Dr. Raphaël Rohner (FDP): Neue Vergabepaxis	
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	
11.08.09	Postulat Walter Hotz (FDP): Nutzung von Synergien zwischen kulturellen Institutionen	
13.10.09	VdSR Abgabe der Liegenschaft GB Nr. 102, Webergasse 2/4 "Zum goldigen Lämmlein/Zum Geldmangel" im Baurecht	GPK
20.10.09	VdSR Baurecht auf Parzelle 1355 für die Naturforschende Gesellschaft Schaffhausen, NGSH, zur Errichtung einer neuen Sternwarte	FK
20.10.09	Postulat Edgar Zehnder (SVP): Schulhaus Breite jetzt	
27.10.09	VdSR Verkauf von vier Einfamilienhausparzellen (GB Nr. 5421 bis 5424) "In den Burgwiesen" Hemmental	FK
27.10.09	Motion Till Hardmeier (JFSH): Eine Schuldenbremse für die Stadt Schaffhausen	
10.11.09	Interpellation Thomas Hauser (FDP): Reglement über die Bootsliegendeplätze (RSS 430.1)	
10.11.09	Postulat Urs Tanner (SP): Trolleybus unterwegs mit 100% erneuerbarer Energie - ohne Atomstrom	
10.11.09	VdSR Punktuelle Videoüberwachung (geplanter Einsatz, Reglement und Kreditantrag)	FK

2009 Kleine Anfragen:

13	Simon Stocker (AL)	Stopp dem Abbau von Übungsräumen	31.08.09
14	Walter Hotz (FDP)	Leistungsorientiertes Planen von öffentlichen Bauten	28.09.09
15	Fabian Käslin (JFSH)	Massive Behördenpropaganda der städtischen Verwaltung	30.09.09
16	Till Hardmeier (JFSH)	Ungenügend genutzte Gebäude der Stadt	16.11.09

BESCHLÜSSE UND ERLEDIGTE GESCHÄFTE

Traktandum 1 Vorlage des Stadtrates vom 18. November 2009: Mittelbezug aus dem WoV-Fonds Stadtgärtnerei für den Bau einer Fotovoltaikanlage

Der Grosse Stadtrat heisst die Vorlage vom 18. November 2009 in der Schlussabstimmung einstimmig wie folgt gut:

Der Grosse Stadtrat bewilligt im Rahmen seiner eigenen Kompetenz den Bezug von Fr. 95'000.-- aus dem Fonds für die WoV-Abteilung Stadtgärtnerei und Friedhofverwaltung für den Bau einer Fotovoltaikanlage im Gärtnereibetrieb der Stadtgärtnerei.

Traktandum 2 Vorlage des Stadtrates vom 16. Juni 2009 - Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 27. November 2009: Konjunkturprogramm 2009 zur Unterstützung der lokalen Wirtschaft

Der Grosse Stadtrat heisst den GPK-Antrag vom 27. November 2009 betreffend gestaffelte Umsetzung der VdSR Konjunkturprogramm 2009 zur Unterstützung der lokalen Wirtschaft vom 16. Juni 2009 mit 29 : 1 Stimmen wie folgt gut:

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrates vom 16. Juni 2009 betreffend Konjunkturprogramm 2009 zur Unterstützung der lokalen Wirtschaft und vom Antrag der GPK vom 27. November 2009 betreffend gestaffelte Umsetzung der Vorlage.
2. Der Grosse Stadtrat genehmigt den folgenden Kredit zu Lasten der Laufenden Rechnung 2009:

	Betrag	Konto
Förderung der Energieeffizienz und der alternativen Energieerzeugungsanlagen	Fr.300'000.--	7890.366.205

Traktandum 3 Postulat Till Hardmeier (JFSH) vom 23. März 2009: Massnahmen zur Ertrags- und Effizienzsteigerung VBSH

Das Postulat wird vom Postulanten Till Hardmeier (JFSH) begründet, von SR Peter Käppler beantwortet und im Rat diskutiert.

Der Grosse Stadtrat erklärt das Postulat in der Schlussabstimmung mit 17 : 14 Stimmen nicht erheblich.

Traktandum 4 Postulat Christoph Lenz (AL), Daniel Preisig (JSVP), Simon Stocker (AL): Kleinplakatierung in der Stadt Schaffhausen: Sauberes Aufhängen statt Runterreißen! vom 19. Mai 2009

Das Postulat wird von den Postulanten Christoph Lenz (AL) und Daniel Preisig (JSVP) begründet, von SR Jeanette Storrer beantwortet und im Rat diskutiert.

Der Grosse Stadtrat erklärt das Postulat in seiner Schlussabstimmung mit 25 : 4 Stimmen erheblich.

BEGRÜSSUNG

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

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

- Bericht und Antrag der SPK vom 13.11.09 zu VdSR Schulraumplanung 2008 bis 2017. Dieses Geschäft wird - wie bereits letzte Woche bekannt gegeben - an der Ratssitzung vom 26. Januar 2010 behandelt.
- Flyer für die Gedenkfeier von Arthur Rich, Schweizer Theologe sowie Sozial- und Wirtschaftsethiker am 21. Januar 2010

PROTOKOLL:

Das Protokoll der Budget-Ratssitzung Nr. 16/17/18 vom 27. November 2009 konnte in Anbetracht der kurzen Zeit, aber ausschliesslich wegen der langen Sitzungsdauer weder von der Ratssekretärin erstellt, noch vom Büro geprüft und genehmigt werden. Selbstverständlich wird das Ratsprotokoll nach der Genehmigung durch das Büro so schnell wie möglich im Internet publiziert.

TRAKTANDENLISTE:

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

Traktandum 1 VdSR Mittelbezug aus dem WoV-Fonds Stadtgärtnerei für den Bau einer Fotovoltaikanlage

Christoph Lenz (AL)

Bericht der GPK

"Ich darf Ihnen im Anschluss den GPK-Bericht zur VdSR Mittelbezug aus dem WoV-Fonds Stadtgärtnerei für den Bau einer Fotovoltaikanlage vom 18. November 2009 bekannt geben. Die GPK hat die Vorlage an ihrer Sitzung vom 26. November 2009 beraten und mit ihr 7 : 0 Stimmen zugestimmt. Ich nehme an, dass Sie alle - wie auch ich - lieber früher zum gemütlichen Teil der heutigen Sitzung übergehen möchten, deshalb halte ich mich kurz.

Die Fotovoltaikanlage, welche die Stadtgärtnerei anschaffen will, ist sozusagen ein Kind der Verwaltungsreform, die dem Grossen Stadtrat in den Jahren zwischen 1999 und 2007 viel Arbeit bereitet hat. In den damaligen WoV-Betrieben konnten diese bei Budgetunterschreitungen einen Fonds äufnen, über dessen Mittel mehr oder weniger frei verfügt werden konnte. Im damaligen Zeitalter des New public managements war man der Ansicht, dass jeder Staatsangestellte auch ein kleiner Unternehmer sein sollte. Dies wurde mittlerweile korrigiert, und der GrSR hat erkannt, dass es für die Stadtverwaltung von Schaffhausen nicht unbedingt eine zielführende Organisationsstruktur war, weswegen die WoV-Reform 2007 abgebrochen wurde. Die Stadtgärtnerei möchte nun die finanziellen Mittel des WoV-Fonds von Fr. 95'000.-- für eine Fotovoltaikanlage - vorgesehen auf der Schattenhalle - einsetzen. Neben der Holzschnitzelheizung ist dies die zweite Investition der Stadtgärtnerei in die Energiegewinnung nach ökologischen Prinzipien.

Die geplante Fotovoltaikanlage beeinträchtigt den Betrieb der Stadtgärtnerei in keiner Weise, führt aber zu einer langfristigen Senkung der Energiekosten, weshalb die GPK dieser Anschaffung auch zugestimmt hat.

SP/AL-Fraktionserklärung:

Wir werden auf das Geschäft eintreten und ihm einstimmig zustimmen. “

Dr. Cornelia Stamm Hurter (SVP)

SVP/JSVP/EDU-Fraktionserklärung

”Wir werden auf die Vorlage eintreten und ihr einstimmig zustimmen und hoffen, dass diese Anlage in das Stabilisierungsprogramm 2 des Bundes aufgenommen wird und die Stadtgärtnerei in Zukunft von diesen Geldern profitieren kann. “

Thomas Hauser (FDP)

FDP/JFSH-Fraktionserklärung

”In der vorberatenden Kommission zur Einführung WoV in der Stadt Schaffhausen haben wir uns von der FDP/JFSH-Fraktion immer gegen diese “Spezialkässeli-Wirtschaft” ausgesprochen. Deshalb sind wir froh, dass dieser Fonds aufgelöst wird - eine sinnvolle Vorlage in diesem Sinn. “

Rainer Schmidig (EVP)

OeBS/CVP/EDU-Fraktionserklärung

”Wir sind ebenfalls froh, dass das Geld sehr sinnvoll eingesetzt wird und werden auf die Vorlage eintreten und ihr zustimmen. “

SR Peter Käppler

Stellungnahme SR

”Ursprünglich war diese Vorlage Bestandteil des Geschäftes, das in Traktandum 2 behandelt wird. Unter dem Gesichtspunkt, dass der WoV-Fonds bis Ende 2009 aufgelöst werden muss und angesichts der Unklarheit, ob die Vorlage Konjunkturprogramm 2009 zur Unterstützung der lokalen Wirtschaft überhaupt noch vor Jahresende behandelt wird, haben wir uns entschieden, Ihnen eine separate Vorlage vorzulegen.

Ich bin froh, dass die WoV-Gelder sinnvoll eingesetzt werden können und somit das letzte “WoV-Kässeli” aus den Büchern der Stadt Schaffhausen verschwindet. Die Zusage seitens des Bundes für die kostenvergünstigte Einspeisevergütung liegt vor. Die Anlage trägt dazu bei, dass die Stadtgärtnerei weiterhin ökologisch produzieren

kann. “

Die **Ratspräsidentin, Christa Flückiger (SP)**, stellt fest, dass kein Antrag auf Nichteintreten gestellt wird, Eintreten ist somit beschlossen.

DETAILBERATUNG

Die **1. Vizepräsidentin, Theresia Derksen (CVP)**, verliest die Vorlage des Stadtrates vom 18. November 2009 seitenweise und den Antrag wie folgt:

Wortmeldung von Erwin Sutter (EDU):

”Es ist zwar sehr schön, dass man eine Einspeisevergütung von Fr. 0,75 pro Kilowattstunde erhält. Die Amortisationszeit wäre - gestützt auf die Angaben in der Vorlage - in 16 Jahren amortisiert. Hier stellt sich allerdings die Frage, ob der Unterbau ebenfalls so lange halten wird, und ich möchte diese Feststellung zu Protokoll geben. “

SR Peter Käppler:

”Zur Beruhigung von Erwin Sutter und auch zuhanden des Protokolls kann ich informieren, dass die Solarpanels nicht einfach auf das Glas gelegt werden, sondern mit einem stabilen Stahlrohrgerüst montiert werden. “

ANTRAG

Der Grosse Stadtrat bewilligt im Rahmen seiner eigenen Kompetenz den Bezug von Fr. 95'000.-- aus dem Fonds für die WoV-Abteilung Stadtgärtnerei und Friedhofverwaltung für den Bau einer Fotovoltaikanlage im Gärtnereibetrieb der Stadtgärtnerei. *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*

SCHLUSSABSTIMMUNG

Der Grosse Stadtrat heisst die Vorlage des Stadtrates vom 18. November 2009 einstimmig gut.

Das Geschäft ist erledigt.

Traktandum 2

VdSR vom 16. Juni 2009:

Antrag der GPK vom 27. November 2009:

**Konjunkturprogramm 2009 zur Unterstützung der lokalen
Wirtschaft**

Peter Möller (SP)

Bericht der GPK

”Es hat ja bereits beinahe etwas Ironisches an sich, wenn wir heute rund zwei Wochen vor Jahresende über das Konjunkturprogramm der Stadt Schaffhausen für das Jahr 2009 befinden; die Abstimmung findet aber immerhin in 2009 statt. Nun denn, man kann sagen, bereits der Start der Vorlage war in zeitlicher Hinsicht zumindest suboptimal gewählt. Sie datiert vom 16. Juni 2009, konnte aber zufolge absehbarer Sommerpause erst am 18. August 2009 der GPK als vorberatende Kommission zugewiesen werden.

Die GPK hat sich sodann an zwei Sitzungen am 24. September und am 27. November 2009 mit der Vorlage befasst. Das Resultat dieser Beratung liegt Ihnen in schriftlicher Form vor, und ich brauche Sie nicht über die einzelnen Positionen in Kenntnis zu setzen. Ich möchte Ihnen nur die dem Entscheid der GPK zugrunde liegenden Überlegungen kurz erläutern:

Angesichts der fortgeschrittenen Zeit und dem Umstand, dass die Auslastung des Baugewerbes noch einigermaßen gut war, beschloss die GPK, einen Teil der geplanten baulichen Massnahmen direkt ins Budget 2010 respektive 2011 aufzunehmen, da eine Realisierung im Jahr 2009 ohnehin illusorisch gewesen wäre. Bei zwei politisch eher heiklen oder möglicherweise umstrittenen Massnahmen des Konjunkturprogramms war die GPK der Meinung, dass diese dem Grossen Stadtrat mit separaten Vorlagen unterbreitet werden sollen. Bei einer Massnahme - über die Sie gerade entschieden haben - wurde zufolge zeitlicher Dringlichkeit der Weg über eine Separatvorlage gewählt, sodass nun einzig noch die Genehmigung eines Kredits von Fr. 300'000.-- zur Förderung der Energieeffizienz und der alternativen Energieerzeugungsanlagen zum Entscheid im Rahmen des Konjunkturprogramms verbleibt. Ich hoffe, dass Sie mit dem Umsetzungsvorschlag der GPK, welcher mit dem Stadtrat abgesprochen wurde, einverstanden sind. Die GPK hat dieses Vorgehen jedenfalls mit 6:0 Stimmen beschlossen, und ich bitte Sie der einstimmigen GPK zu folgen.

In aller Kürze möchte ich gleich noch die Stellungnahme der **SP/AL-Fraktion** anschliessen. Wir können den Überlegungen der GPK folgen und werden der gestaffelten Umsetzung des Konjunkturprogramms 2009 im Sinne der GPK-Anträge zustimmen. “

Dr. Cornelia Stamm Hurter (SVP)

SVP/JSVP/EDU-Fraktionserklärung

”Unsere Fraktion wird auf die Vorlage und den GPK-Antrag eintreten und ihm zustimmen. Wer A sagt - das war letzte Woche für den ersten Teil der VdSR Konjunkturprogramm - muss heute für den zweiten Teil und die gestaffelte Umsetzung auch B sagen. “

Till Hardmeier (JFSH)

Votum

”Ich spreche nur für die Jungfreisinnigen. Das Jahr 2009 ist sozusagen vorbei - und zum Glück auch ein Teil der Krisenhysterie. Ich begrüsse deshalb das Zurückbuchstabieren von Stadtrat und GPK auf ein Konjunkturpäckli zu Weihnachten und ohne die unverständliche Neuverschuldung von bis zu Fr. 30 Mio.

Trotzdem unterstützen die Jungfreisinnigen das geschrumpfte Konjunkturpaket nicht; wir finden es nach wie vor unpassend, Geld für Dinge auszugeben, die wir nicht dringend nötig haben. “

SR Peter Käppler

Stellungnahme Stadtrat

”Ich bedanke mich für die Berichterstattung aus der GPK und für die wohlwollende Aufnahme der Vorlage, die auch vom Stadtrat unterstützt wird.

Obwohl das Konjunkturprogramm 2009 des Stadtrates in diesem Jahr nur rudimentär umgesetzt werden kann, war es aus Sicht des Stadtrates richtig, dass wir Ihnen im Frühsommer dieses Programm unterbreitet haben. Es ist tatsächlich so, dass viele

der Massnahmen vor allem der Baubranche zu Nutzen gekommen wären. Aber es war im Sommer noch nicht zu erkennen, dass die Krise den Bau im Jahr 2009 noch nicht ganz erreichen würde.

Nun kommen aber deutliche Anzeichen, dass sich die Situation für den Bau im nächsten Jahr verschlechtern wird, darum begrüsst der Stadtrat die Anträge der GPK, welche die Massnahmen nicht gestrichen, sondern hauptsächlich ins Budget 2010 verschoben hat, wo sie von Ihnen letzte Woche ja auch schon bewilligt wurden. Es wird eine gestaffelte Umsetzung vorgezogen, es ist kein Zurückbuchstabieren der Massnahmen.

Mit seinem Konjunkturprogramm hatte der Stadtrat nie die Absicht unnötigen Interventionismus zu betreiben, sondern es war sein Ziel absolut notwendige Investitionen vorzuziehen. Dieses Vorgehen ist auch unter dem Aspekt der Finanzen durchaus vertretbar, weil der Stadtrat die vorübergehend hohen Investitionsabsichten für die nächsten Jahre anschliessend durch tiefere jährliche Investitionen konsolidieren will. Dies wird auch im Finanzplan dargelegt, den wir Ihnen letzte Woche vorgelegt haben.

Wenn die Umsetzung der meisten Massnahmen jetzt ein Jahr später und mit Rücksicht auf die Wirtschaft bedürfnisgerechter erfolgt, so ist dies durchaus im Sinne des Stadtrates, denn eine Ankurbelung der Wirtschaft zu einer Zeit, in der sie diese Form der Unterstützung nicht braucht, war auch nie das Ziel des Stadtrates. Vielmehr sieht es der Stadtrat als seine Aufgabe an, die wirtschaftliche Situation im Auge zu behalten und im Rahmen der städtischen Ziele Massnahmen zur Stützung der lokalen Wirtschaft einzubringen. Diese Absicht hatte der Stadtrat bereits in seiner Antwort auf die Kleine Anfrage von Dr. Raphaël Rohner „Impulsprogramm der Stadt zur Belebung der Wirtschaft“ (Nr. 1/2009) vom 12. Mai 2009 angekündigt und mit der heute zu beschliessenden Vorlage auch umgesetzt.

Bereits erläutert und auch im Antrag der GPK aufgeführt, ist die vorgeschlagene Umsetzung der Ihnen vom Stadtrat im Juni 2009 beantragten Massnahmen. Heute zu beschliessen ist einzig noch über den Betrag von 300'000.-- zur Förderung der Energieeffizienz und der alternativen Energieerzeugungsanlagen. Hierzu möchte ich noch einige Bemerkungen anbringen, weil es gut aufzeigt, mit wie wenig Mitteln gute Ergebnisse erzielt werden können.

Gemäss bisheriger Erkenntnis ist das Förderprogramm 2009 der Stadt Schaffhausen ein enormer Erfolg, und zwar in dem Sinne, dass alle unsere Erwartungen bei Weitem übertroffen wurden. Insbesondere bei den Gebäudesanierungen hat das Förderprogramm Investitionen (und damit Fördermittel) ausgelöst, wie es aufgrund der vorangegangenen Jahre nicht erwartet werden konnte. Viele private Investoren haben die Gelegenheit wahrgenommen, ihre Gebäude energetisch zu sanieren und haben dabei auf das Förderprogramm von Kanton und Stadt zurückgegriffen. Eine Folge dieses Erfolges ist, dass der im Budget 2009 eingestellte Beitrag nicht ausreicht und um Fr. 300'000.-- erhöht werden muss.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die noch immer gute Auslastung des Baugewerbes im Kanton Schaffhausen wesentlich auf die Energieförderprogramme zurückzuführen ist. Bis Ende November 2009 sind Förderbeiträge der Stadt Schaffhausen in der Höhe von rund Fr. 398'500.-- bewilligt worden. Ungefähr Fr. 1 Mio. sind reserviert, respektive schon zugesagt worden, da erst abgerechnet wird, wenn die Schlussabrechnung der Bauherren vorliegt. Damit konnten rund

Fr. 26 Mio. Investitionen ausgelöst werden, für aktuell geplante und 2009 bereits ausgeführte Anlagen (Angaben der Investitionen ohne den Anteil für Minergiebauten), das heisst eine beträchtliche Summe, die von Privaten in das Baugewerbe geflossen ist.

Sie sehen, dass mit den Energieförderbeiträgen mit wenig Mitteln sinnvolle Konjunkturförderung betrieben werden kann. Der Stadtrat bittet Sie darum den Anträgen der GPK und insbesondere der Erhöhung des Beitrages für das Förderprogramm zuzustimmen.

Damit kann das Programm 2009 noch vor Jahresende besiegelt werden. Der Stadtrat behält sich vor, die Wirtschaftslage genau zu verfolgen und sofern erforderlich, Ihnen auch im nächsten oder übernächsten Jahr Vorschläge zur Stützung der lokalen Wirtschaft zu unterbreiten. “

Die **Ratspräsidentin, Christa Flückiger (SP)**, stellt fest, dass kein Antrag auf Nichteintreten gestellt wird, Eintreten ist somit beschlossen.

DETAILBERATUNG

Die **1. Vizepräsidentin, Theresia Derksen (CVP)**, verliest die Vorlage des Stadtrates vom 16. Juni 2009 seitenweise bis zu den Anträgen sowie den GPK-Antrag vom 27. November 2009 (mit Beilage) wie folgt:

ANTRÄGE

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrates vom 16. Juni 2009 betreffend Konjunkturprogramm 2009 zur Unterstützung der lokalen Wirtschaft und vom Antrag der GPK vom 27. November 2009 betreffend gestaffelte Umsetzung der Vorlage. *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*

Rainer Schmidig (EVP) bittet um eine redaktionelle Korrektur in Antrag 1:
... nimmt Kenntnis *von* der Vorlage (anstelle nimmt Kenntnis der Vorlage).

2. Der Grosse Stadtrat genehmigt den folgenden Kredit zu Lasten der Laufenden Rechnung 2009:

	Betrag	Konto
Förderung der Energieeffizienz und der alternativen Energieerzeugungsanlagen	Fr.300'000.--	7890.366.205

SCHLUSSABSTIMMUNG

Der Grosse Stadtrat heisst den GPK-Antrag vom 27. November 2009 betreffend gestaffelte Umsetzung der VdSR Konjunkturprogramm 2009 zur Unterstützung der lokalen Wirtschaft vom 16. Juni 2009 mit 29 : 1 Stimmen gut.

Das Geschäft ist erledigt.

Traktandum 3 Postulat Till Hardmeier (JFSH): Massnahmen zur Ertrags- und Effizienzsteigerung der VBSH**Till Hardmeier (JFSH)****Begründung**

"Was will ich überhaupt mit meinem Postulat?"

Ich will nicht in überfüllten, 50 jährigen Bussen zum doppelten Preis mit einem Bus pro Stunde herumfahren müssen. Ich will auch nicht darüber debattieren, ob der Kostendeckungsgrad jetzt mit dem ZVV genau vergleichbar ist. Ich bin aber der Meinung, dass das Defizit von rund Fr. 11 Mio. Fr. pro Jahr viel zu hoch ist und die Stadt für weniger Geld als den aktuell bezahlten Fr. 6,5 Mio. Beitrag zur Deckung einen sehr guten Busservice haben könnte.

Ich möchte deshalb, dass der Stadtrat über die möglichen Verbesserungsdimensionen (Preis, Fahrplanangebot, Maschinenpark, Verkaufsstellen) nachdenkt und aufzeigt, welche Veränderungen welchen Effekt haben. Dabei kann durchaus auch herauskommen, dass sich eine Veränderung in einer Dimension nicht lohnt. Aber ich möchte Fakten und Zahlen sehen, die ich selber oder mit fachkundiger Hilfe hinterfragen kann und nicht einfach pauschale Statements wie „das geht sowieso nicht“. Es gibt nämlich immer verschiedene Annahmen, Optionen und Szenarien, die möglich sind.

Was sollte man genauer anschauen?

Überprüfung schwach ausgelasteter Kurse: Die Linie 8 fährt mit durchschnittlich 3 Passagieren auf dem Ast Mühental und mit 4.4 auf dem Ast im Freien. Das Defizit der Linie betrug 2008 Fr. 844'000.--. Da kann doch etwas nicht stimmen, wenn man jedem Passagier Fr. 5.30 nachwerfen muss, damit er mit dem Bus fährt. Da würde man besser Taxigutscheine spendieren, das wäre billiger. Da muss man doch etwas ändern.

Einsatz von kleineren Fahrzeugen bei weniger Passagieren, zum Beispiel in den Randzeiten. Natürlich bestimmen die Personalkosten das Gros der Kosten, aber über das Jahr gesehen kann sicher bei Diesel, Pneu und Reinigungskosten gespart werden, wenn kleinere Fahrzeuge eingesetzt werden. Meiner Ansicht nach lohnt es sich, auch über kleinere Beträge nachzudenken.

Gepoolte Anschaffungen von Fahrzeugen von Schaffhausen Bus mit VBSH und ZVV zusammen: Wenn man dem Verbund beiträgt, soll man auch die gleichen Fahrzeuge einsetzen. Für mich ist das Argument der unterschiedlichen Bestuhlung für Stadt- und Überlandbusse ein wenig schlagkräftiges Argument; hier findet sich bestimmt eine Lösung, die für alle Einsätze passt. Ich bin auch sicher, dass für Bestellungen in grossen Mengen bessere Preise erzielt werden können.

Vergleich mit privaten Transportunternehmern, die knallhart rechnen: Wenn die Miete oder das Leasing billiger kommt, kaufen sie das Fahrzeug nicht. Beim Kauf werden sogar neuere Occasionen genommen oder ein Fahrzeug, das nicht das allerneueste Modell ist, weil es ganz einfach merklich billiger kommt. Das Preis-/Leistungsverhältnis spielt eine grössere Rolle als bei der Verwaltung, wo man einfach das Schönste und Beste wünschen kann und den Preisdruck nicht so spürt.

Retrofit (Generalüberholung von Bussen): Ein Kollege von mir ist Busmechaniker und Buschauffeur. Er sagt ganz klar, dass man auch für sehr alte Modelle noch

Ersatzteile bekommt. Warum wären sonst die alten VBSH Busse Jahrgang 1964 noch in Chile im Einsatz? Ich stelle mir auch die Frage, ob ich einem Mechaniker oder den Vertretern der Verkehrsbetriebe glauben soll, die natürlich gerne mit den neusten Bussen unterwegs sind und die SR Peter Käppeler im Genick haben, wenn sie mit mir sprechen. Unbestritten ist wohl, dass die Trolleys im Vergleich zu den Dieselbussen robuster gebaut sind und dass sowohl behindertengerechte Einstiegsmöglichkeiten wie auch neue Motoren einbaubar sind. Beides hat beispielsweise St. Gallen ausprobiert - und es geht. Interessant ist auch, dass das Know how bei den Verkehrsbetrieben für solche Sachen durchaus vorhanden ist. Sie sanieren Busse von anderen Unternehmen in der Schweiz, bevor diese ins Ausland verkauft werden. Aus meiner Warte ginge es sehr wohl, die Busse noch für einige Jahre "aufzumotzen" und weiter einzusetzen. Man braucht auch nicht das neuste Rollmaterial, zum Beispiel in Genf und auch im Jura kommt weniger modernes Rollmaterial zum Einsatz. Ich kann auch von mir als privaten VW-Bus-Besitzer sprechen, wenn der Motor kaputt ist, wird ein neuer eingesetzt, obwohl mir ein neues Auto vielleicht mehr Bewunderung von der Damenwelt einbringen würde.

Taktfahrplan: Hier wäre es sehr interessant, detaillierte und statistisch solide Fahrgastzahlen zu haben, um die Frequenz zu diskutieren. Die Zürcher Züge haben sicher viele Buspassagiere zur Folge – wie es zwischendurch aussieht, ist eine andere Frage. Der Startpunkt des Taktes ist eine weitere Frage. Die Benutzer der Linie 6 ärgern sich, dass der Schnellzug von Zürich .52 Uhr ankommt und die Busse abends aber bereits um .50 Uhr fahren, anschliessend erst wieder .10 Uhr. Die Wartezeit ist also sehr lange, eine Veränderung des Takts wäre nötig.

Tarifierleichterungen: Dass die Preise unter dem Marktniveau sind, wissen alle. Leider hat die Ratsmehrheit in der Budgetdebatte erneut entschieden, den Steuerzahler anstatt den verursachenden Busbenützer dafür zur Kasse zu bitten. Hier möchte ich die Strategie des Stadtrates hören, wie das in Zukunft weitergehen soll, vor allem auch vor dem Hintergrund, dass der ZVV bereits Tarifierhöhungen von 1-3% angekündigt hat. Wir möchten wissen, ob dies vom Busbenützer mit einer Billeterhöhung oder vom Steuerzahler mit der Tarifierleichterung berappt wird.

Überprüfung der Ticketeria: Wer A sagt zum ZVV, muss auch B sagen zu den Konsequenzen. Wir haben den SBB-Bahnschalter, und das reicht für Beratung und Verkauf. Gerade weil die SBB die Verträge nicht mehr langfristig verlängern will, muss hier gehandelt werden.

Ich bin natürlich sehr gespannt auf alle Punkte, die von Seiten Stadtrat und Verkehrsbetriebe kommen; sie sind ja die Experten. Es gibt sehr viele Punkte, die danach schreien, genauer angeschaut zu werden, und genau das möchte ich mit meinem Postulat. Ich freue mich nun auf eine interessante Diskussion. "

SR Peter Käppler

Stellungnahme Stadtrat

"Aus Transparenzgründen möchte ich den Gast auf der Tribüne begrüßen, er ist von der VBSH und wahrscheinlich nicht ganz freiwillig hier.

Till Hardmeier will das Betriebsdefizit der VBSH und damit den jährlichen Beitrag der Stadt Schaffhausen an die Verkehrsbetriebe reduzieren und verlangt darum vom Stadtrat in seinem Postulat vom 23. März 2009 die Evaluation von Massnahmen zur Ertrags- und Effizienzsteigerung der VBSH. In seiner schriftlichen Begründung argumentiert er, dass der im Vergleich zum ZVV tiefere Kostendeckungsgrad

verbessert werden könnte und schlägt dazu ein ganzes Bündel von Massnahmen vor, vor allem Preiserhöhungen, eine Reduktion des Taktfahrplanes, die Überprüfung der Linie 8 Im Freien, die Überprüfung der Ticketeria, welche nach Einführung des Integralen Verbundes aufgehoben werden könne, oder Fahrzeugrevisionen anstelle von Neubeschaffungen. Er wünscht sich zudem seitens der VBSH-Führung weitere Vorschläge zur Kostensenkung, wobei er betont, er wolle keinen Kahlschlag bei den VBSH.

Die Verkehrsbetriebe verfolgen keine privatwirtschaftlichen Ziele, sondern Ziele im öffentlichen Interesse. Diese gemeinwirtschaftlichen Aufgaben können nicht kostendeckend erbracht werden. Deshalb erhalten die Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs Beiträge der öffentlichen Hand.

Die VBSH haben im abgelaufenen Geschäftsjahr nach bisheriger Darstellung eine Eigenwirtschaftlichkeit von 53% erreicht. Weil diese Darstellung nicht dem schweizerischen Standard entsprach, hat der Grosse Stadtrat vor wenigen Monaten, am 31. März 2009, die Finanzierungsvorschriften für die VBSH geändert. Neu wird zwischen der Abgeltung der ungedeckten Kosten und der Abgeltung von Tarifvergünstigungen unterschieden. Unter Berücksichtigung dieser Tarifierleichterungen erreichen die Verkehrsbetriebe 2008 einen Kostendeckungsgrad von 58%. Mit diesem Wert ist die Vergleichbarkeit mit ähnlich grossen Verkehrsbetrieben in vergleichbaren Siedlungsräumen möglich. Und diesen Vergleich brauchen die VBSH nicht zu scheuen, insbesondere angesichts der hohen Fahrplandichte. Dazu ein paar Beispiele von Verkehrsbetrieben mit vergleichbarer Grösse: Chur, notabene eine Aktiengesellschaft, liegt auf gleicher Höhe, Biel mit 52% deutlich tiefer, in Thun ist der Kostendeckungsgrad 51%, in Aarau und Lugano 50%, Baden/Wettingen ist mit 48% schon unter 50%. Regionale Verkehrsbetriebe, wie etwa die RVSH, kommen nochmals mit einem tieferen Kostendeckungsgrad (44%) daher, dies ist jedoch nur bedingt vergleichbar.

Was bestimmt den Kostendeckungsgrad?

Der Kostendeckungsgrad einer Verkehrsunternehmung ist hauptsächlich abhängig von der Bevölkerungsdichte, vom Tarifniveau und von der produktiven Leistung bzw. dem Kostenmanagement. Dabei gibt es sehr einfache Zusammenhänge. Je geringer die Bevölkerungsdichte, umso geringer die Nachfrage und umso geringer der Kostendeckungsgrad. Weil die Kosten vor allem durch den Personalaufwand bestimmt werden, können bei grosser Nachfrage grössere Transportgefässe angeboten werden, welche nicht entscheidend teurer sind. Bei einem Bus entfallen rund 60% auf die FahrerInnenkosten. Bei einer öffentlichen Verkehrsunternehmung gibt es viele grosse Kostenblöcke, welche durch das Management nur sehr beschränkt beeinflussbar sind. So sind die Anschaffungskosten der Fahrzeuge wie auch die Energiekosten, durch das Management nur wenig beeinflussbar.

Hinzu kommen die Vorgaben des Bestellers, also der Politik, welche mitentscheidend sind, welcher Kostendeckungsgrad erreicht werden kann. Dies sind zum Beispiel:

- Fahrplanangebot und Grundtakt, welche in Abhängigkeit von den verkehrspolitischen Zielen der Stadt festgelegt werden.
- Fragen des Standards (beispielsweise Klimaanlage) und der Traktionsart der Fahrzeuge
- Löhne der Fahrerinnen und Fahrer
- Preisniveau

Es ist eine Daueraufgabe und vordringliches Ziel der Leitung der VBSh, bei hoher Qualität eine grosse Effizienz und eine kostengünstige Produktion zu erzielen. Das bedeutet konsequentes Kostenmanagement und Hinterfragen bestehender Vorgehensweisen und bestehender Prozesse. Derzeit laufen beispielsweise Projekte zur Zusammenlegung von VBSh und RVSh, die Auslagerung der Informatik an die KSD oder die Auslagerung des Fahrleitungsunterhaltes. Aber entscheidend für den Kostendeckungsgrad sind dennoch Fahrplanangebot, Löhne, Preisniveau und Transportgefäss. Deshalb will ich noch etwas detaillierter auf diese Punkte eingehen:

Zum Fahrplanangebot: Wie viel öffentlichen Verkehr soll die Stadt Schaffhausen anbieten? Das VBSh-Angebot wurde in einem jahrzehntelangen Entwicklungsprozess festgelegt und hat sich bewährt: Ein leicht merkbarer Takt, gute Anschlüsse, eine relativ hohe Fahrplandichte, Verbindungen in alle Quartiere. Damit wurde eine starke Marktstellung der öffentlichen Verkehrsmittel erreicht. Diese den öffentlichen Verkehr fördernde Verkehrspolitik wurde durch den Grosse Stadtrat und die Stimmbevölkerung immer wieder bestätigt, ich verweise auf die Volksabstimmung vom 17. Mai 2009 zur Einführung des integralen Tarifverbundes mit 8'645 Ja zu 2'291 Nein und zur Beschaffung eines neuen Billettausgabesystems für die Verkehrsbetriebe, 7'498 Ja zu 3'907 Nein.

Ein wichtiger Baustein des Erfolges des öffentlichen Verkehrssystems in unserer Region ist, dass Bahn und Bus gut aufeinander abgestimmt sind und der leicht merkbare Fahrplan kundenfreundlich ist. Kürzungen des Fahrplanes hätten weit reichende Konsequenzen und würden zu einem Rückgang an Fahrgästen und zudem auch zu einer Verschlechterung des Modalsplits und der Einnahmen führen.

Zuständig für den Umfang des VBSh-Angebotes ist grundsätzlich der Grosse Stadtrat. Das wichtigste Gefäss zur Diskussion ist jedoch die VBSh-Verwaltungskommission, in welche der Grosse Stadtrat für diese Legislaturperiode Till Hardmeier und Katrin Huber Ott delegiert hat.

Zur Fahrzeugpolitik: Der kürzlich gefällte Entscheid über die Weiterführung des Trolleybusses hat natürlich auch Konsequenzen auf den Kostendeckungsgrad. Der Stadtrat findet den Entscheid Pro Trolley in vielerlei Hinsicht richtig, weil er weiss, dass der Trolley seinen Preis wert ist und viele weitere Gründe wie Ausbau der Energiediversifikation, Komfort, weniger Lärm sowie Leistungsfähigkeit für ihn sprechen. Diese Diskussion haben wir ja vor kurzem im grossen Stadtrat geführt.

Zur Lohnpolitik: Ich habe Ihnen gesagt, wie hoch der Kostenanteil der Chauffeurinnen und Chauffeurs in einem Busunternehmen ist: Rund 60%. Die Lohnkosten könnten nur mit fragwürdigen Methoden gesenkt werden, gegen welche sich der Stadtrat klar stellt. Die Chauffeurinnen und Chauffeurs sind die Botschafterinnen des Unternehmens und haben eine verantwortungsvolle Aufgabe. Es ist aus der Sicht des Stadtrates unzulässig, ihren Job schlechter zu entlohnen oder gar Dumpinglöhne einzuführen. Die Stadt will ein guter Arbeitgeber sein - und es soll in Schaffhausen nicht soweit kommen wie etwa im Limmattal, wo Chauffeurs aus dem Elsass beschäftigt werden.

Zur Preispolitik: Hier wird besonders deutlich, dass es eigentlich nicht um die Verkehrsbetriebe geht, sondern um die Verkehrspolitik. Wie für die Angebotspolitik, werden die Grundsätze für die Tarifpolitik im Parlament festgelegt. Nach der Änderung der Stadtverfassung, welche mit der Abstimmung vom 17. Mai 2009 rechtskräftig wurde, entscheidet der Grosse Stadtrat über die Höhe der

Tariferleichterungen.

Kosten im öffentlichen Verkehr nachhaltig reduzieren würde also bedeuten, das Fahrplanangebot abzubauen, auf Tariferleichterungen zu verzichten oder die Preise der Einzelbillette und Mehrfahrtenkarten zu erhöhen oder - aufgrund des hohen Personalaufwands sehr wirksam - die Chauffeurlöhne zu senken.

Ich bin überzeugt, dass eine grosse Mehrzahl von Ihnen das nicht will. Das entspricht nicht unserer mehrheitlichen verkehrs- und umweltpolitischen Haltung, und es entspricht auch nicht unserem Credo als Arbeitgeber.

Kostenoptimierung und Angebotsüberprüfung: Ein ständiger Auftrag

Die Optimierung der Kosten ist in allen städtischen Bereichen ein Dauerauftrag. Dies betrifft auch verschiedene Punkte, welche Grossstadtrat Till Hardmeier in seiner Begründung vorgebracht hat. Im Rahmen der Debatte zur Erheblicherklärung des Postulates kann nicht auf alle aufgeführten Vorschläge detailliert eingegangen werden. Trotzdem kann ich ihnen versichern, dass der Stadtrat und die Leitung der Verkehrsbetriebe in allen Bereichen immer wieder Optimierungsmassnahmen prüfen.

Dazu ein paar Beispiele aus dem Fragenkatalog von Grossstadtrat Hardmeier:

- Der Einsatz von Standardbussen statt Gelenkbussen in verkehrsschwachen Zeiten wird im Rahmen des verfügbaren Fahrzeugparks schon lange umgesetzt. Auf Linie 3 sind nach 20 Uhr nur noch Standardbusse im Einsatz, die Gelenkbusse sind bereits im Depot.
- Ebenso prüfen wir bei Fahrzeuganschaffungen Sammelbestellungen mit anderen Unternehmen, Beispiel St. Gallen und Neuenburg, abhängig von der jeweiligen Situation. Wenn es günstiger kommen würde, Fahrzeuge zu leasen, würden wir das auch machen. Zürich ist wieder davon abgekommen. Schaffhausen kann sich mit der Triple AAA-Finanzbewertung zu günstigeren Zinsen wie im Leasinggeschäft finanzielle Mittel beschaffen. Daher ist das Leasinggeschäft zurzeit nicht sinnvoll.
- Zur Aussage, es komme nicht so sehr darauf an, ob ein Bus in der Stadt oder auf dem Land fährt, möchte ich hinzufügen, dass es tatsächlich Unterschiede in der Ausrüstung der Fahrzeuge gibt, beispielsweise bei der RVSH und bei den Stadtbussen. Dies hat hauptsächlich damit zu tun, dass der Komfort in einem Stadtbus weniger gross wie in einem Landbus ist, wo die Fahrgäste länger sitzen. Es hat aber auch andere Unterschiede, wie beispielsweise mit dem Integrierten Tarifverbund werden Billetautomaten in den Stadtbussen eingerichtet, in den Landbussen gibt es dies nicht; dort wird mehr Platz für Gepäck benötigt. Diese Unterschiede müssen berücksichtigt werden, entscheidend ist nicht die Innenausrüstung der Busse, sondern das Chassis und die Motoren, wo es durchaus Möglichkeiten zur Zusammenarbeit gibt.
- Die VBSH-Werkstätten verfügen über ein gutes Renommée und können dadurch auch Fremdaufträge akquirieren, was zu einer Verbesserung des Kostendeckungsgrades führt. Hier werden die Busse so gewartet, dass sie eine möglichst lange Lebensdauer erreichen. Es ist also falsch, wenn Sie in der schriftlichen Begründung Ihres Postulats suggerieren, die VBSH kaufe lieber neue Fahrzeuge, anstatt diese zu revidieren.

- Im Vergleich zur Lebensdauer der eingesetzten Busse, kann festgestellt werden, dass die Busse bei uns eher länger eingesetzt werden als in anderen Städten üblich, ganz sicher länger als zum Beispiel beim ZVV, wo Dieselsebusse in der Regel 10-12 Jahre, bei den VBSH 12-15 Jahre eingesetzt werden, oder den Trolleybussen, welche beim ZVV 16 Jahre und bei den VBSH mindestens 20 Jahre eingesetzt werden. Wenn es dann aber um Neuanschaffungen geht, sitzen der VBSH nicht SR Peter Kämpfer im Genick, sondern die Kunden, deren Ansprüche immer grösser werden. Während wir die jetzige Trolleybusflotte noch ohne Klimaanlage angeschafft haben, ist dies heute nicht mehr möglich, da der Kundenanspruch Klimaanlagen im gesamten öffentlichen Verkehr verlangt. Das ist ein Wandel, der nicht vom Stadtrat kommt. Ein Unternehmen mit derart hohem Kundenfokus, muss sich danach richten, was der Kunde wünscht. Dies gilt übrigens nicht nur bei den Bussen, sondern auch bei den Zügen.
- Das Fahrplanangebot und das Liniennetz zu überprüfen ist eine Daueraufgabe. Eine Netzentwicklungsstudie wurde erstellt und bildet einen wichtigen Bestandteil des Gesamtverkehrskonzeptes der Stadt Schaffhausen. Die Umsetzung hängt allerdings von der Stadtentwicklung ab. Besteller des Fahrplangebotes sind die Stadt Schaffhausen, die Gemeinde Neuhausen und auch der Kanton Schaffhausen. Aufgabe der VBSH ist es, diese Bestellung möglichst günstig zu erbringen, was wir durch wenn immer möglich optimierte Fahrzeugumläufe tun. Sie haben die Linie 8 erwähnt, die teilweise schwach ausgelastet ist - das ist richtig, aber auch diese wird bestellt. Wenn Sie das Entwicklungsgebiet Mühlenental näher betrachten, müssen wir uns überlegen, wie wir das Fahrplanangebot verbessern können. Es ist tatsächlich so, dass wir dort ein Problem haben. Trotzdem werden dort in nächster Zeit viele Arbeitsplätze und Wohnraum geschaffen, und es gilt zu prüfen, ob die Linie 8 mit dem Bus nach Merishausen zusammengelegt werden oder das Angebot erweitert werden kann, dass sich ein vernünftiger Taktbetrieb mit gleichen Fahrzeugen ergibt. Gespräche mit dem Kanton sind bereits aufgegleist.
- Ticketeria: Mit der Einführung des Integralen Tarifverbundes ab Dezember 2010 werden auch weitere Optimierungen in Erwägung gezogen und natürlich auch die Rolle und Notwendigkeit der Ticketeria überprüft. Es gibt verschiedene Aufgaben, welche wegfallen, beispielsweise holen heute die Busfahrerinnen und -fahrer dort ihr Wechselgeld, was dann nicht mehr nötig ist. Es gibt jedoch weiterhin Funktionen, die bestehen bleiben, wie zum Beispiel das Zeigen von Abonnements für Fahrgäste, die dieses vergessen haben. Wir sind daran, die Notwendigkeit der Ticketeria zu überprüfen und werden Sie auf dem Laufenden halten. Es werden Gespräche mit den SBB geführt, am Schluss entscheidet der Preis - wie überall in der Marktwirtschaft.

Entscheidend ist, was für einen und wie viel öffentlichen Verkehr die Stadt Schaffhausen will. Für den Stadtrat ist die gute Erschliessung der Stadt ein Standortfaktor von grosser Wichtigkeit. Er misst darum einem qualitativ guten Angebot des öffentlichen Verkehrs eine hohe Bedeutung zu. Der Stadtrat und die Führung der Verkehrsbetriebe haben gerade in der letzten Zeit wichtige Themen, welche die Kosten und damit die Belastung der öffentlichen Hand beeinflussen, im Parlament zur Diskussion gestellt, so etwa die Trolleybusersatzbeschaffung oder die Neuregelung der Finanzierung. Letztere wurde dieses Jahr generell neu geregelt und transparenter gestaltet und wie bereits erwähnt, von Parlament und Volk

mitgetragen.

Deshalb müsste mit dem Postulat nicht die VBSH alleine, sondern primär die städtische Verkehrspolitik angesprochen werden. Diese kann in diesem Saal aber auch ohne dieses Postulat diskutiert werden. Den Verkehrsbetrieben Schaffhausen darf aus Sicht des Stadtrates attestiert werden, dass sie einerseits den frei steuerbaren Bereich von Administration und Technik kostenmässig ausgezeichnet bewirtschaften und andererseits ihre Zahlen in den zuständigen Gremien und in der Öffentlichkeit äusserst transparent kommunizieren.

Der Stadtrat und die Verkehrsbetriebe erachten die Kostenoptimierung als Daueraufgabe. Mit den vorgehenden Erläuterungen habe ich Ihnen aufzeigen können, dass die VBSH sich ihrer Verantwortung bewusst sind und auch in Zukunft ihre Aufgaben kostenbewusst erfüllen werden. Die effiziente Umsetzung des verkehrspolitischen Auftrages ist Aufgabe der Geschäftsleitung und der Verwaltungskommission als strategischem Organ, in welchem Till Hardmeier als Vertreter des Parlamentes Einsitz hat und weiterhin seine Inputs einbringen wird.

Antrag:

Der Stadtrat beantragt dem Grossen Stadtrat aus den dargelegten Gründen das Postulat nicht erheblich zu erklären. “

Urs Tanner (SP)

SP/AL-Fraktionserklärung

”Dem Schrei von Till Hardmeier nach Diskussion kommen wir sehr gerne nach, obwohl dies nach den sehr kompetenten Ausführungen des Schaffhauser Verkehrsministers nicht mehr nötig wäre.

Das Postulat Hardmeier scheint doch stark von der Vision des Jungfreisinns beseelt, nämlich zu sparen und nochmals zu sparen, auch wenn es nicht geht, und die Steuern zu senken - und damit schlussendlich den öffentlichen Verkehr zu beschneiden.

Das Weltwirtschaftsforum WEF trifft sich in Davos nicht um Schneebälle zu werfen, sondern bewertet jedes Jahr in einer Studie die Länder dieser Welt. Diese Studie ergab, dass die Schweiz erstmals die Nummer 1 übernimmt und somit die USA vom Spitzenplatz verdrängt. Die Schweiz rangiert auf Platz 1 der Gesamtwertung des diesjährigen „Global Competitiveness Report 2009-2010“. Die Schweizer Volkswirtschaft zeichne sich durch hohe Innovationskraft und eine hoch entwickelte Geschäftskultur aus, heisst es in dem kürzlich in Genf veröffentlichten Bericht des Weltwirtschaftsforums. In diesem Bericht wird auch die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs mitbewertet.

Was Sie anstreben ist ein schlankes Paradies à la Zug - Zug als Steuerparadies für Reiche und Unternehmen und als reale Lebenshölle für den Mittelstand, weil der Mittelstand sich keine Liegenschaften mehr leisten kann und nach Luzern ausweichen muss. Tiefe Steuern können eben auch den Mittelstand, den Sie vorgeben zu vertreten, vertreiben. Ein Paradies stelle ich mir anders vor (wobei, und dies als Klammerbemerkung, eine PR-Kampagne ein Paradies noch nicht kreierte, da braucht es doch ein wenig mehr Inhalt und nota bene Geld für paradiesische Zustände).

Zu Ihrem Postulat:

Das pädagogische Lob zuerst: Die Frage nach gepoolten Anschaffungen ist interessant und richtig; dies müsste von Fall zu Fall geprüft werden, damit könnte durchaus Geld gespart werden.

Alle anderen Fragen und Anregungen sind in unseren Augen wenig geeignet: Eine Ausdünnung des Fahrplans in Randzeiten ist absurd und absolut kontraproduktiv für den gesamten öffentlichen Verkehr. Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist ein ökologisches Wachstumswunder, welcher wir in Schaffhausen sicherlich nicht abwürgen wollen. Der Fahrplanwechsel vom vergangenen Sonntag hat bestens funktioniert, auch wenn Schaffhausen davon nicht viel profitieren kann. Auf den Quantensprung mit dem Halbstundentakt nach Zürich warten wir ja schon lange.

Miete oder Leasing, um hohe gebunden Ausgaben zu verhindern, lehnen wir ab. SR Peter Käppler hat darauf bereits reagiert, im Moment ist der Kauf billiger, weil wir ökonomisch so gut dastehen, dass wir mit Triple-AAA bewertet werden - im Gegensatz zu Ihrer Partei, die uns vielleicht eine andere Bewertung geben würde. Leasing ist auch kein Thema, weil Zürich bereits damit wieder aufgehört hat. Wenn Sie alte Busse mieten oder kaufen wollen, hat Cuba eine sehr schöne Tradition, seit 1959 konnte dort nicht mehr viel Neues angeschafft werden, es hat dort viele sehr schöne alte Autos und Busse. Ob das in Schaffhausen gleich gut ankommt, bezweifle ich.

Wenn Sie mit Finanzleasing aber ein Finanzspielzeug meinen, das Cross Border Leasing, kann ich nur hinzufügen, dass die Stadt Wien in den vergangenen Wochen an einem milliardenschweren Finanzdebakel vorbeigeschrammt ist. Die Wiener Stadtregierung hat eben in solchen Cross Border Leasingverträgen ein sicheres Geschäft vermutet; spätestens die aktuelle Bankenkrise hat eindeutig gezeigt, dass auch hier kein Geld zu verdienen ist.

Revision der Fahrzeuge, Retrofit: Hier wurde schon einige Male gesagt, dass damit nichts gewonnen werden kann, da eine Revision in der Mitte der Lebensdauer eines Fahrzeuges einfach nichts bringt, auch wenn Ihr Kollege Mechaniker ist. Die Stadt Schaffhauserinnen und -schaffhauser wollen nicht mit alten Bussen leben, die vergangenen Abstimmungen zeigten immer in eine andere Richtung. Ausserdem haben wir ein Behindertengleichstellungsgesetz, das gewisse Dinge vorschreibt, und wir wollen den öffentlichen Verkehr auch älteren und behinderten Menschen zugänglich machen.

Ihr anderer Traum, den Sie bereits letzte Woche angetönt haben, ist die Anpassung der Preise Richtung Marktniveau. Der Jungfreisinn will mit dem Schlagwort Markt die Preise generell erhöhen; ob dies bei der Bevölkerung gut ankommt, ist eher fraglich. Bisher herrschte der Konsens, dass die Tarife im öffentlichen Verkehr einen ökologischen Anreiz bieten sollen und sozial angepasst sind. Dies wurde bereits mehrmals in Abstimmungen legitimiert.

Überprüfung der Ticketeria: Diese macht in unseren Augen absolut Sinn. Es macht den Anschein, dass Sie verzweifelt Argumente suchen, um Ihrem Ziel des Steuerparadieses näher zu kommen, und auf diesem Weg scheuen Sie keinen Kahlschlag.

Das Postulat ist aus der Sicht der SP/AL-Fraktion absolut abzulehnen. “

Iren Eichenberger (OeBS)**OeBS/CVP/EDU-Fraktionserklärung**

"Zuerst möchte ich dem Stadtrat ein grosses Lob für seine anständige Lohnpolitik aussprechen, welcher diese auch konsequent und trotz der unzähligen Angriffe hoch hält.

Till Hardmeier stellt mit verschiedenen Ideen die Kosten der VBSH in Frage. Dazu erinnere ich mich an Äusserungen der früheren Stadträtin Veronika Heller, die jeweils von dem in dieser Stadt gefällten Grundsatzentscheid sprach, in den öffentlichen Verkehr zu investieren. Das löst unsere Verkehrsprobleme wesentlich, aller andere wäre MIV, das heisst motorisierter Individualverkehr, und diesem müssten wir Strassenraum zur Verfügung stellen, den wir schlicht und einfach nicht haben. Darum meine ich, dass das Grundkonzept nach wie vor richtig ist, und wir sollten dabei auch nicht geizen. Till Hardmeier hat zwar ein Rezept, er verweist auf das Discount-Modell. Von einem Mitarbeiter, der bei der Eröffnung des ersten Discounts dabei war, habe ich soeben eine Anekdote gehört, als er damals die hohen Herren herumführte. Herr Sprüngli stand mit grossen Augen vor einem Palett Kirschstängeli und konnte nicht fassen, dass man derartige Mengen eingekauft hatte und vor allem verkaufen wollte. Das ist das Discountprinzip - aber der öffentliche Verkehr muss sich entsprechend der Bedürfnisse orientieren, er lässt sich nicht nach dem Discountprinzip organisieren, es sind keine Kirschstängeli. Wir haben hier eine spezielle Topographie und spezielle Kundenbedürfnisse; daher ist es nicht möglich, unsere Busse im Grosseinkaufskonzept einzukaufen oder wie SR Peter Kämpfer gesagt hat, zumindest nicht immer.

Ich möchte einen weiteren, wichtigen Punkt erwähnen: Ausdünnung des Fahrtaktes. Vielleicht täusche ich mich, aber wahrscheinlich gehört Till Hardmeier nicht zu den regelmässigen Busfahrenden, sonst würde er das permanente Lob hören, das die Fahrgäste dem tollen Buskonzept aussprechen. Der 10-Minuten-Takt wird hoch geschätzt und löst viele Probleme. Es wäre das Allerdümmste, sozusagen der Top Flop, wenn ein 15-Minuten-Takt-Modell eingerichtet würde wie beispielsweise bis vor einigen Jahren am Sonntag nach Buchthalen. Das war sehr mühsam; von der Linie 3 aus der Breite im Bahnhof angekommen, musste man fast 20 Minuten warten bis ein Bus nach Buchthalen fuhr. Auch den hinkenden Takt im Bahnverkehr gibt es noch, beispielsweise auf der Strecke Winterthur. Wer über Winterthur hinaus will, wartet auch fast 20 Minuten. Till Hardmeier hat auch die Linie 6 erwähnt. Entweder man entscheidet sich grundsätzlich und macht das Netz attraktiv oder die Gäste gehen verloren, weil der Komfort nicht mehr gegeben ist.

A propos Netz: Öffentlicher Verkehr funktioniert über eine gewisse Fläche eben immer im Netz; darum stimmt die Aussage, auf schwach belegte Linien verzichten zu können, nicht. Beispielsweise der Gegenast der Linie 8, das Mühlental, befindet sich auf dem Weg der Entwicklung. Ich nehme an, das wollen die Jungfreisinnigen ebenfalls, und dies ruft nach mehr öffentlichem Verkehr.

Zur Ticketeria habe ich eine persönliche Meinung: Es wird immer Leute geben, die auf eine persönliche Bedienung angewiesen sind, für Auskünfte, Abonnements und auch für Menschen, die mit den Automaten nicht immer zurecht kommen. Ich kann mir schlecht vorstellen, dass sie alle inskünftig am SBB-Schalter bedient werden, der fast immer lange Schlangen aufweist. Mit einem besseren - und meinerwegen auch billigeren - Konzept lasse ich mich aber auch gerne eines Besseren belehren. Die Kundenfreundlichkeit und die Funktionalität müssen unbedingt bestehen bleiben. Es ist auch eine wesentliche Stärke unseres Gesamtsystems, dass ältere und behinderte Menschen sich weiterhin versorgen können; sie können es leider nicht

mehr im Gebiet Niklausen, weil ihnen dort der Laden dicht gemacht wurde und der Bus in die falsche Richtung fährt.

Ich komme nicht darum herum, dass unsere wesentlichen Aspekte und Ziele *Klimaziele* sein müssen. Zu diesen Klimazielen passt der öffentliche Verkehr ausserordentlich gut. Leider muss ich sagen, dass die Politik der Jungfreisinnigen mich an jene Schlagersänger, die zwar alles auswendig singen, aber sie können dummerweise nur einen Vers im Kopf behalten. Bei den Jungfreisinnigen heisst er "Kosten senken, Steuern senken", bei den Schlagersängern "Ich liebe dich, ich liebe dich", Sie können jetzt auswählen. "

Thomas Hauser (FDP)

FDP-Fraktionserklärung

"Es ist unbestritten, die VBSH bieten einen grossartigen Service. Vor wenigen Jahren wurden sie in einem Städtevergleich auch ausgezeichnet, sogar mit dem ersten Platz, wenn ich mich richtig erinnere. Das ist schön und gut. Trotzdem kann man immer wieder Verbesserungen suchen und auch im städtischen Busnetz können diese gesucht und auch gefunden werden.

Wenn jetzt gesagt wird, Till Hardmeier sitze in der Verwaltungskommission und könne dort seine Anliegen einbringen, so ist dies relativ schwierig. Viel einfacher kann etwas in einer Kommission eingebracht werden, wenn die Rückendeckung des Parlaments (Motion, Kommission) vorliegt. Das Durchdringungsvermögen einer einzelnen Person in einer Verwaltungskommission ist relativ schwach. Man könnte sich beispielsweise schon lange überlegen, ob überhaupt alle Busse in der Stadt von Bahnhof wegfahren und am letzten Bauernhof am Stadtrand enden müssen. Warum können die Busse nicht viel früher gestoppt werden und von einer bestimmten Stelle an kleinere Quartierbusse fahren lassen. In Buchthalen ab der Endstation könnte Richtung Freien/Büsingerstrasse ein Kleinbus verkehren, und man könnte auf die Linie Richtung Freien verzichten, denn diese bedient effektiv nur die Felsgasse, unten durch fährt das Postauto. Es gäbe auch weitere Linien in der Stadt Schaffhausen, die Fahrgäste müssten einfach einmal umsteigen. Die grossen Busse fahren viel weniger weit, das wäre überdies ökologischer, hätte zum Beispiel positive Auswirkungen auf den Tarif und den Dieserverbrauch. Wenn Einsitzende in der Verwaltungskommission ein Postulat im Rücken haben, erhöht sich deren Munitio in der VK als wenn sie alleine antreten. Obwohl die Verkehrsbetriebe in Schaffhausen sehr gut sind, könnten trotzdem Verbesserungen angebracht werden. Ich bitte Sie, dieses Postulat zu unterstützen. "

Kurt Zubler (SP)

Votum

"Verbesserungen suchen kann man immer, ich gehe auch davon aus, dass die VBSH dies tun, ebenfalls die Werke und auch die Verwaltung. Es kann nicht sein, dass in einem Pauschalstrass Verbesserungen angebracht werden, das finde ich überhaupt nicht sinnvoll. Ich möchte auch nicht auf die einzelnen Punkte, die von Iren Eichenberger und Urs Tanner ausführlich und gut dargelegt wurden, eingehen, sondern eher etwas Anekdotisches anbringen.

Till Hardmeier führt zwei Sachen ins Feld, einerseits die Ausdünnung der Fahrplandichte und andererseits die Qualität des Wagenmaterials. In diesem Rat hat vor nicht allzu langer Zeit ein hochaktiver Jungpolitiker eine Kleine Anfrage eingereicht, was der Stadtrat unternehme, um die Pendler nach Zürich zu unterstützen, weil die Fahrplan-, die Rollmaterialqualität und die Pünktlichkeit so

schlecht seien. Genau diese Fragen, wie auch von SR Peter Kämpfer heute Abend ausführlich geschildert, müssen mit *Kundenfreundlichkeit* beantwortet werden; es braucht Investitionen und gutes Wagenmaterial und eine Organisation, welche diese Kundenorientierung lebt. Das haben Sie bei den SBB auf der Strecke von Schaffhausen nach Zürich kritisiert und den SR gebeten - obwohl es nicht in seinem primären Einflussgebiet liegt - hier aktiv zu werden. Bitte erinnern Sie sich daran. “

Josef Eugster (SVP)**Votum**

”Ein Kostendeckungsgrad von rund 50% lässt schon gewisse Fragen offen, auch sind Vergleiche mit schlechten Beispielen fragwürdig. Es gibt auch Städte, deren öffentlicher Verkehr einen viel besseren Deckungsgrad aufweist - sich damit zu vergleichen, wäre mal eine wichtige Sache.

Auf gewissen Linien verkehren die Busse mit einem Fahrgast oder teilweise nur mit dem Fahrer an Bord. Was machen wir, wenn uns der Fahrer auch noch verlässt? Dann haben wir die Ökologie optimiert, Iren Eichenberger. Handlungsbedarf ist sicherlich vorhanden, eine Optimierung des Liniennetzes ist durchaus vorstellbar. Nach meiner Vorstellung sollte dies ein Dauerthema sein, was von einem Verkehrsbetrieb auch erwartet werden darf. “

SR Peter Kämpfer**Stellungnahme**

”Der Titel des Postulats heisst “Massnahmen zur Ertrags- und Effizienzsteigerung der VBSH”. Thomas Hauser und Josef Eugster haben erneut das Fahrplanangebot angesprochen. Der Besteller oder die Bestellerin ist die Politik, das heisst das Parlament. Der Auftrag der VBSH lautet dahingehend, die Bestellung möglichst kostengünstig zu produzieren. Dieses Prinzip wird scheinbar oft nicht verstanden. Wenn Sie die Linie ins Freie abbestellen, ist das Ihre Sache. Ob dies auch Sinn macht, müssen Sie aber aus Sicht des Gesamtverkehrskonzeptes beurteilen. Dass es für diese Linie andere Möglichkeiten gibt, ist richtig. Ich habe Sie bereits auf die Netzentwicklungsstudie hingewiesen, wo solche Möglichkeiten untersucht werden. Es ist aber auch ein Thema, ob vor allem bei schlecht ausgelasteten Linien im Nahverkehr eine gewisse Kombination mit parallel fahrenden Überlandlinien möglich ist. Beim Mühlental habe ich es angetönt, wir müssen dies überprüfen, und zwar gemeinsam mit dem Kanton.

Die Anschlussprobleme der Linie 6 am Bahnhof wurden von Till Hardmeier angesprochen. Ein Vollverbund würde die Anschaffung eines neuen Busses bedeuten, was zusätzliche Kosten verursacht. Hier muss abgewogen werden, ob eine voll angeschlossene Linie zu den Randzeiten wichtig ist oder ob ein zusätzlicher Bus, der jährlich mehr kostet, angeschafft werden soll. Das sind Beispiele, die aufzeigen, dass gewisse Kostenoptimierungen bereits vorgenommen werden.

Entscheidend bei den Bussen und dem Fahrplan ist, dass der Umlauf effizient ist. Wenn ein Bus an der Endhaltestelle 8 Minuten steht, ist das nicht sehr effizient. Der Umlauf ist sehr gut optimiert, sodass sogar oft Vorwürfe laut werden, die Busse fahren zu schnell oder zu hektisch, um die Fahrzeiten einhalten zu können. Das gilt vor allem im Abendverkehr.

Zur Bemerkung von Thomas Hauser: Der Gelenkbus von Hemmental fährt ins Sommerwies, das gehört schon länger zur Stadt Schaffhausen. In Hemmental könnten wir mit dem Gelenkbus gar nicht wenden. Das kommt zurzeit nicht in Frage.

Wir können den hinteren Teil des Gelenkbus Sommerwies nicht einfach bei der Post Breite sozusagen abhängen, weil von dort ein einfacher Bus bis ins Sommerwies genügen würde. Wenn Sie allerdings am Bahnhof einsteigen und bis in die Breite fahren, ist der Bus sehr gut belegt und abends wird der Service auf Standardbusse reduziert. Es ist unheimlich schwierig, unterwegs gewisse Busse auszuwechseln, weil ja auch ein bestimmter Durchlauf besteht.

Ganz und gar kein Verständnis habe ich für die Aussage, dass es nicht einfach sei, sich in einer VK einzubringen. Ich glaube, dass die VK der Verkehrsbetriebe den Anspruch hat, die Vertreter des Parlaments wie auch die Exekutivvertreter dort Einsitz nehmen, um die strategische Führung des Unternehmens mitzutragen und Inputs einzubringen. Ich habe bisher noch nie erlebt, dass der Diskurs nicht geführt worden wäre. Die VK der VBSH ist zusammengesetzt aus zwei Vertretern des GrSR und zwei Vertretern des Einwohnerrates Neuhausen sowie aus je zwei Exekutivmitgliedern von Neuhausen und Schaffhausen. Es ist wirklich das Organ, wo solche Diskussionen geführt werden können. Zusätzlich ist noch ein Mitglied des Personals in der VK. Das Gremium ist klein, deshalb wird von den Vertretern auch erwartet, dass sie sich einbringen. Ich finde es deshalb komisch, dass gesagt wird, es brauche die Unterstützung des Parlaments, dass die Mitglieder des GrSR sich äussern dürfen.

Zum Thema schlechte Auslastung gewisser Buslinien: Es gibt genaue Zählungen, wie grosse diese ist. Es kann aber durchaus vorkommen, dass zwischen zwei Haltestellen nur wenige Fahrgäste im Bus sind. Aber abends von der Stadt ins Aussenquartier und morgens an den Bahnhof sind die Busse übervoll, vielleicht auf der Rückfahrt nicht; aber das ist ganz natürlich. Neue Angebote haben aber auch grossen Erfolg, zum Beispiel das Nachtbusnetz im Verbund mit dem Zürcher Verkehrsverbund und dem Turbo weisen ständig steigende Zahlen auf.

Es gibt immer Optimierungsmöglichkeiten, der Stadtrat hat Ihnen zugesichert, dass er dies tun will. Vergessen Sie einfach nicht, dass Sie die Bestellerinnen und Besteller sind, unsere Aufgabe ist es, die Kosten so günstig wie möglich zu halten. Wir können ohne Konsultation der Politik keine Linien abbauen oder den Taktfahrplan verändern. Das ist auch gut so. “

Till Hardmeier (JFSH)

Schlusswort

”Herzlichen Dank für die Diskussion. Zu Iren Eichenberger möchte ich sagen, dass es viele Leute gibt, die gerne Schlager hören. Danke für alle positiven und negativen Gedanken zum Postulat, beispielsweise der Gedanke des Poolings hat gewissen Anklang gefunden. Erlauben Sie mir noch einige grundsätzliche Bemerkungen, ohne dass ich auf jedes Detail eintreten werde.

Verwaltungskommission: Ich habe anlässlich der ersten VK-Sitzung die Anregung gemacht, nicht nur Projekte zur Qualitätsverbesserung anzuschauen, sondern auch solche, die sich auf der Effizienzseite auswirken. Daraufhin wurde ich in den Senkel gestellt, und es wurde mir gesagt, dies gehöre auf die politische Ebene, es brauche dazu einen Auftrag. Anschliessend habe ich das Postulat eingereicht und wurde dafür in der VK erneut kritisiert, weil ich es vorher nicht in der VK angesprochen hatte. Mir ist es eigentlich egal, wo es diskutiert wird. Gewisse Punkte nehme ich gerne in die VK zurück, andere werde ich vielleicht in Einzelvorstössen wieder bringen. Die heutige Diskussion hat mir aufgezeigt, wo ich allenfalls Zuspruch finden könnte. Mein Ziel ist es keineswegs, mit uralten Bussen jede Stunde einmal durch

die Stadt zu fahren. Ich glaube einfach, dass gewisse Punkte immer hinterfragt und verbessert werden können. Auch finde ich es schade, dass aus dem Bauch heraus gesagt wird, ausländische Chauffeure wollen wir nicht, obwohl die Fakten gar nie überprüft wurden. Genau das wollte ich mit meinem Postulat erreichen, dass Fakten auf den Tisch gelegt werden, um eine fundierte Diskussion zu ermöglichen.

Bezüglich Kosten: Der Konsument hat immer den Anspruch, die neusten Busse und einen engen Fahrplan haben zu wollen. Aber die wenigsten Konsumenten wissen, was dies alles kostet und dass wir Fr. 11 Mio. Defizit pro Jahr haben. Wenn man die Bürgerinnen und Bürger fragen würde, ob sie für 10% weniger Steuern bereit wären, einen kostendeckenden Busbetrieb zu bezahlen, bin ich mir über das Resultat nicht so sicher, oder wenn die gleiche Frage betreffend Trolleybus mit einem Aufschlag von - das ist eine rein hypothetische Annahme - Fr. 0,50 stellen würde. Das Problem beim öffentlichen Verkehr ist, dass der Konsument nur die Leistungsseite sieht und die Kostenwahrheit nicht kennt und subventioniert wird. In einem gewissen Rahmen macht dies auch Sinn, das ist aber dann ein politischer Entscheid.

Zu den Ausführungen von SR Peter Käppler kann ich nur sagen, dass mir diese zu wenig konkret waren, man arbeite daran, es sei ein Dauerauftrag, und was man mache, sei eigentlich schon das Beste, was wir können. Natürlich ist klar, dass man nicht sagt, in der Vergangenheit Fehler begangen zu haben, das wäre ja ein "Schwanzbeisser". Am Schluss läuft es einfach darauf hinaus, dass *politisch* gewisse Sachen entschieden werden müssen. Wollen wir mit drei Passagieren noch ins Mühletal fahren oder wollen wir alle Stunden fahren oder machen wir, wie bei Linie 11, die Neuhausen aufzieht, dass diese privat ausgeschrieben wird. Das wäre auch für andere Linien ein interessanter Ansatz. "

SCHLUSSABSTIMMUNG

Der Grosse Stadtrat erklärt das Postulat mit 17 : 14 Stimmen nicht erheblich.

Das Geschäft ist erledigt.

**Traktandum 5 Postulat von Christoph Lenz (AL), Daniel Preisig (JSVP),
Simon Stocker (AL): Kleinplakatierung in der Stadt
Schaffhausen: Sauberes Aufhängen statt Runterreißen!**

Christoph Lenz (AL)

Begründung

"Dieses Postulat wartet jetzt schon knappe 8 Monate auf der Traktandenliste.

Ich darf Ihnen heute im Namen meiner Mitpostulanten Daniel Preisig und Simon Stocker das Postulat „Kleinplakatierung in der Stadt Schaffhausen: Sauberes Aufhängen statt Runterreißen“ vorstellen. Ich gehe davon aus, dass Sie alle die Begründung auf dem Postulat gelesen haben. Deswegen möchte ich mich hier darauf beschränken, die wesentlichsten Punkte hervorzuheben.

Schaffhausen ist eine kleine Stadt mit einem beachtlichen kulturellen Angebot. Das hat viele Gründe, einer davon ist sicherlich, dass die Kulturvermittler in einem guten Einvernehmen mit der Politik stehen und dass die Politik den gesellschaftlichen Wert der Kultur auch zu schätzen weiss. Das ist keine Selbstverständlichkeit. Es gibt andere Städte, in denen sehr viel mehr bürokratischer Aufwand nötig ist, um Bewilligungen für Konzerte, öffentliche Theater und so weiter zu erhalten.

Grundsätzlich ist es also zu befürworten, wenn sich die Stadt im Kulturbereich mit Eingriffen grundsätzlich zurückhält - ich betone das grundsätzlich.

Es gibt Bereiche in denen sich die Interessen der Kulturvermittler und der Stadt solcherart überlappen, dass eine Koordination für beide Seiten gewinnbringend sein kann. Die Kleinplakatierung ist ein gutes Beispiel dafür. Auf der einen Seite haben wir Kulturvermittler, die um Publikum buhlen und mit Plakatkampagnen auf ihre Anlässe aufmerksam machen wollen. Die Kulturvermittler beanspruchen dafür den öffentlichen Raum, weil die Wirkung von Plakaten nirgends sonst so stark ist – das muss man Ihnen ja nicht erklären. Auf der anderen Seite steht die Stadt, die ein grosses Interesse daran hat, dass der öffentliche Raum ein einigermaßen ordentliches Bild abgibt.

Was geschieht, wenn im Bereich der Kleinplakatierung keine Koordination zwischen Stadt und Kulturvermittlern stattfindet, kann man beinahe täglich in der Altstadt beobachten. Kulturschaffende kleben ihre Plakate, die Stadt aber rückt alle zwei Tage mit der Stiftung Impuls aus, um die Fassaden und teilweise die Plakatstellen wieder zu säubern. Sobald die Kulturschaffenden sehen, dass ihre Plakate entfernt wurden, rücken sie nämlich wieder aus und plakatieren nochmals aggressiver, nun auch auf jenen Flächen, wo Plakatieren nicht erlaubt ist. Was wiederum die Stiftung Impuls auf den Plan ruft. Und so geht es immer weiter. Man könnte das als veritablen Kleinplakate-Kleinkrieg bezeichnen. Das Resultat: Die Kulturvermittler und die Stiftung Impuls verschwenden in diesem Katz-und-Maus-Spiel ihre Ressourcen, es werden Unmengen an Abfall produziert und nicht zuletzt leidet auch das Stadtbild darunter.

Die Aufgabe der Politik ist es, solche Missstände zu beheben. Dass dies möglich ist, haben die Städte Winterthur und Biel bewiesen. Beide verfügen über ein Kleinplakatierungskonzept, das nicht auf Konflikt, sondern auf Koordination abstellt. Die Lösungen beider Städte bauen darauf auf, dass die Kleinplakatflächen von den Städten selbst bewirtschaftet werden. Konkret sieht das so aus: Kulturvermittler geben ihre Plakate bei einer städtischen Stelle ab, für das zeitige Aufhängen und Entfernen ist dann eine städtische Institution, in unserem Fall wäre dies wohl die Stiftung Impuls, verantwortlich. Wie wir in unserem Postulat schreiben, finden wir es vertretbar, dass bei den Veranstaltern dafür ein Unkostenbeitrag erhoben wird. Teil des Kleinplakatkonzepts ist ferner, dass das freie Plakatieren untersagt wird. Damit wird sichergestellt, dass der öffentliche Raum nicht mehr als Pinnwand missbraucht wird.

Was sind die Vorteile eines solchen Kleinplakatkonzepts?

Für die Kulturvermittler verbessert sich Folgendes: Die Veranstalter haben die Gewissheit, dass ihre Plakate während der gesamten gebuchten Zeit gut sichtbar auf den offiziellen Plakatflächen hängen. Wo ihre Plakate von wilden Plakatierern überklebt werden entfernt die Stiftung Impuls die illegalen Plakate. Wo ihre Plakate heruntergerissen werden, hängt die Stiftung Impuls ein neues hin.

Für die Stadt verbessert sich Folgendes: Weil das wilde Plakatieren verboten ist und auch konsequenter geahndet werden könnte, gehören frei überklebte Wände, die das Stadtbild empfindlich stören, der Vergangenheit an. Es ist eine saubere Lösung und für beide Seiten ein Gewinn.

Noch kurz zu den Kosten: Eigentlich müsste dieser Systemwechsel mehr oder

weniger kostenneutral zu vollziehen sein. Die Stiftung Impuls wendet heutzutage sehr viele Ressourcen auf für das Säubern der Plakatwände. Es besteht Grund zur Annahme, dass die Säuberung dereinst weniger Zeit in Anspruch nehmen wird, wenn das Plakatierungskonzept umgesetzt ist. Natürlich steht dieser Einsparung ein Mehraufwand gegenüber, weil das Aufhängen der Plakate ins Pflichtenheft der Stiftung Impuls geschrieben würde. Dieser Mehraufwand könnte, wenn nicht vollumfänglich, dann mindestens teilweise über den Unkostenbeitrag, der den Veranstaltern berechnet wird, abgegolten werden.

Die zuständige Stadträtin Jeannette Storrer wird sich sicher auch noch im Detail zu den Kosten äussern. Einstweilen will ich es nun dabei belassen, meine Hoffnung auszudrücken, dass wir heute eine konstruktive Diskussion erleben und die nötigen Schritte einleiten, um das Problem der Kleinplakatierung in den Griff zu bekommen. “

Daniel Preisig (JSVP)

Mitpostulant

”Ich hoffe, Sie werfen mich nicht gleich aus dem Ratssaal. Ich muss mich nämlich als krasser Wildplakatierer outen! Weit, weit zurück in der Vergangenheit, während meiner frühen Zeit als Veranstalter, haben wir die Stadt mit unseren Plakaten – sagen wir mal – verschönert. Um für unsere Party zu werben, lieferten wir uns einen regelrechten Wettlauf mit der Stiftung Impuls. Das lief so: Unsere Vereinsmitglieder gingen nachts Plakate aufhängen. Die Stiftung Impuls riss sie tagsüber wieder herunter. In der nächsten Nacht begann das Spiel von vorne. Die Verwaltungspolizei zählte jedes herunter gerissene Plakat und nötigte mich, den Stapel zu kommentieren. Unsere Veranstaltungen waren damals noch im Freistaat Merishausen und somit konnte uns die Stadt eigentlich nichts anhaben, ausser einer kleinen Busse. Aber die war so tief, dass wir sie gleich im Vorneherein budgetierten. Soweit zu meiner schändlichen Vergangenheit. Seither haben sich die Zeiten verändert, die Stadt hat nun mehr offizielle Plakatierflächen, die Bussentarife werden steigen (das wissen wir seit der vorletzten Sitzung), und ich bin auch ein bisschen reifer und vernünftiger geworden.

Warum erzähle ich Ihnen das alles? Schon damals habe ich mir natürlich folgende Frage gestellt: Warum hängt die Stadt die Plakate nicht gleich auf, wenn sie sich schon einen so grossen Aufwand macht, mehrmals wöchentlich die Tour durch die ganze Stadt zu machen? Die Plakate ordentlich an kontrollierten Stellen aufzuhängen ist bestimmt kein grösserer Aufwand, als sie an allen unmöglichen Orten zusammenzusuchen und sauber zu entfernen. Vor über zehn Jahren schon war dies gängige Praxis in der Stadt Biel. Und genau das schlägt unser Vorstoss vor. Der Systemwechsel in der Kleinplakatierung wäre eine Win win-Situation für alle Beteiligten. Lassen Sie mich kurz die Vorteile aufführen:

1. Die Stadt wird sauberer, da die Wildplakatierung abnehmen wird.
2. Die Kulturveranstalter erhalten eine bessere Werbung mit weniger Arbeit und vor allem weniger Ärger.
3. Die Verwaltungspolizei gewinnt eine bessere Kontrolle über Veranstaltungen. Veranstalter, die ihre Plakate auf dem neuen Weg aufhängen lassen wollen, müssen sich bei der Verwaltungspolizei die Adresse eines Ansprechpartners hinterlassen und eine Vereinbarung unterzeichnen! Das ist besonders für auswärtige Veranstaltungen wichtig. Wenn sie sich dann nicht an die Abmachungen halten und trotzdem zusätzlich wild plakatieren, ist klar, wohin die Rechnung geht.

Ganz bewusst haben wir Postulanten die Höhe des Unkostenbeitrages, welche Veranstalter zur Teilnahme an der neuen Plakatierung bezahlen müssen, offen gelassen. Eine Abstufung nach Regionalität ist denkbar. Besonders wichtig ist unserer Fraktion die Kostenneutralität zu betonen: Dieses Postulat fordert einen Systemwechsel bei gleich bleibenden Kosten. Diese Absicht ist auf dem Vorstoss auch klar deklariert (lesen Sie dazu bitte den zweitletzten Satz der Begründung).

Neue Plakatierstellen oder andere Neuerungen mögen interessante Projekte des Stadtrates oder Forderungen anderer Parteien sein, sind aber explizit nicht Teil dieses Vorstosses.

Erfreut nehme ich zur Kenntnis, dass auch der Stadtrat diesen Systemwechsel befürwortet. Max Eichelberger, Gruppenleiter bei der Stiftung Impuls, meinte im Ausgehmagazin express vom 29. Oktober 2009 zum vorgeschlagenen neuen Plakatierungskonzept, ich zitiere: *"Ich fände das extrem sinnvoll. Denn wir halten Sauberkeit und hängen die Plakate nach der Veranstaltung auch wieder ab. Dies würde den Plakatkrieg in der Stadt (...) beenden."*

Meine Damen und Herren. Ich hoffe, wir konnten Sie über die Parteigrenzen hinweg überzeugen und Sie können dem Vorstoss mit Überzeugung zustimmen. Zum Schluss kann ich Ihnen versichern, dass ich die Wildplakatierzeit hinter mir gelassen habe und nun ein einigermaßen ehrenwerter, anständiger Bürger bin.

Fraktionserklärung SVP/JSVP/EDU-Fraktion:

Unsere Fraktion wird dem Vorstoss zustimmen. "

Stadträtin Jeanette Storrer

Stellungnahme

"Ich zeige Ihnen via Beamer ein Beispiel einer Kleinplakatierungsstelle, da diese teilweise sehr unauffällig in der Stadt verteilt sind und damit jedermann genau weiss, worüber wir heute Abend diskutieren werden.

Ist-Zustand:

In die Kleinplakatierung sind die beiden städtischen Organisationseinheiten Verwaltungspolizei und der Kulturdienst einbezogen. Erstere gibt den gesetzlichen Rahmen vor und sorgt für deren Einhaltung der Regeln, kommuniziert aber auch im Rahmen der Veranstaltungsbewilligungen direkt mit den Veranstaltern. Die Kleinplakate für Veranstaltungen (jeweils ein Plakat bis maximalen Grösse von A2) können ohne Bewilligung an den offiziellen Anschlagstellen der Stadt Schaffhausen aufgehängt werden. Ein diesbezügliches Merkblatt und eine Standortliste werden den Veranstaltern abgegeben. Für Veranstaltungen, welche ausserhalb des Kantons stattfinden, bedarf es einer Bewilligung. Der Kulturdienst seinerseits bearbeitet anstehende Kulturgesuche und kommuniziert dadurch ebenfalls rege mit den lokalen Veranstaltern.

Die Stiftung Impuls arbeitet im Auftrag der Verwaltungspolizei. Einerseits führt sie wöchentliche Bereinigungsaktionen an den offiziellen Plakatstellen aus und wird im Auftrag situativ gegen wilde Plakatierungsaktionen im ganzen Stadtgebiet (zum Beispiel Brückenpfeiler, Elektrokästen) mobilisiert. Zudem führt sie im Auftrag von Veranstaltern eigenständig Plakatierungsarbeiten gegen Bezahlung durch. Zurzeit nutzen nur sehr wenige Veranstalter diesen Dienst (rund 10). Obwohl sich diese Zusammenarbeit im Laufe der letzten Jahre grundsätzlich bewährt hat, sind vor allem zwei augenfällige Problemkreise auszumachen: Ellbögelei auf den

Plakatierungssäulen und die grassierende wilde Plakatiererei auf öffentlichem (zum Beispiel auf Elektrokästen) wie auch privatem Grund. Nicht beeinflusst werden kann - auch durch diesen Vorstoss nicht - alles, was auf privatem Grund plakatiert wird. Auch hier existieren so genannte wilde Plakatierungsstellen in Schaffhausen.

Soll-Zustand:

Die Postulanten haben es bereits aufgezeigt. Der Weg zur geordneten und auch ästhetisch vorteilhafteren Plakatierung führt wahrscheinlich nur über eine zentrale und ausschliessliche Bewirtschaftung der offiziellen Plakatstellen inklusive der Entfernung widerrechtlich angebrachter Plakate gegen Kostenfolge durch die Stadt.

Die Stiftung Impuls ist, wie dies im Postulat vorgeschlagen wird, grundsätzlich bereit, diesen Auftrag zu übernehmen und auszuführen. Als Anlauf- und Abgabestelle für Plakate bietet sich die Velostation am Bahnhof als zentraler Standort an (Abgaben können persönlich oder postalisch erfolgen). Das Leitungspersonal von "Schöners Schafuuse" ist für die reglements-konforme Umsetzung zuständig und führt mit eigenen Ressourcen und Mitteln die Aufträge aus.

Die Zuständigkeit kann schematisch folgendermassen dargestellt werden:

- Information und Abstimmung mit Gesuchstellern und Veranstaltern
- Merkblattverteilung
- Hinweis auf Internetportal Nordagenda.ch und Ausgang.ch
- Erteilung von Bewilligungen
- Info/Kommunikation
- Überwachung Einhaltung Reglement, Sanktion gegen Regelverstösse
- Annahmestelle und Inkasso der Plakate
- Plakatierung (Aufhängen, Ersetzen, Entfernen)
- Betrieb und Unterhalt der Plakatstellen
- Wildplakatierungsmassnahmen

Die Stadt überprüft laufend die aktuellen 17 Standorte (in Absprache mit Quartiervereinen) und bei geplanten baulichen oder gestalterischen Massnahmen erfolgt eine Überprüfung, ob die Plakatierungsstelle allenfalls an einen besser geeigneten Ort verlegt werden kann oder ob an einem Standort eine eingerichtet wird (und einer der sich wenig bewährten Kulturnägel entfernt wird). Mit einem einheitlichen Bewirtschaftungsmanagement lässt sich konsequenter gegenüber der wilden Plakatierung durchgreifen. Vermehrt werden diese Plakatsünder erwischt, weil regelmässige Kontrollen durchgeführt werden. Es wird zentral eine Liste der bewilligten Veranstaltungen geführt, die Plakate werden vor dem Aufhängen mit einem Bewilligungsstempel versehen. Das Kommunikationskonzept sieht eine entsprechende Information der Medien vor, die Zielgruppen (Vereine, Vermieter, Veranstalter) werden mittels Merkblättern orientiert. Lokalvermieter werden auf das Verbot der wilden Plakatierung hingewiesen, das diese in die Mietverträge mit den Partyveranstaltern aufnehmen können. Die Deklaration der Regeln erfolgt wie bisher (an Plakatstellen, durch informative Flyer an Veranstalter und Publikation auf der Homepage der Stadt Schaffhausen).

Kosten:

Eine zentrale und ausschliessliche Bewirtschaftung der offiziellen Plakatstellen verursacht einen wesentlich grösseren Mehraufwand gegenüber dem heute von der Stiftung Impuls geleisteten Arbeit, die sich zurzeit auf einen Betrag von Fr. 4'000.--

pro Jahr beläuft und sozusagen ausschliesslich auf Säuberungsaktionen ausserhalb der eigentlichen Plakatstellen beschränkt ist.

Zukünftig werden gemäss Informationen der Verantwortlichen der Stiftung Impuls wöchentlich zweimalige Plakattouren (Vergleich mit ähnlich grossen Städten wie Schaffhausen) an den 17 heutigen Standorten nötig, welche jährliche Selbstkosten von schätzungsweise Fr. 16'000.-- (für rund 104 Touren pro Jahr) generieren. Der situative Ordnungsdienst (Säuberungsdienst für weiterhin existierende Guerillaplakatierung) kommt noch dazu. Pro Plakattour ist mit einem sehr knapp geschätzten Aufwand von 2 Stunden zu rechnen, das ergibt rund 5 Minuten pro Plakatierungsstelle. Die Annahme und Bewirtschaftung der Aushänge benötigt ebenfalls zusätzlich zeitliche und organisatorische Ressourcen: Planung Aushang, Formulare, Rechnungsstellung. Gesamthaft rechnen wir mit Dienstleistungen im Wert von Fr. 20'000.--. Dafür muss eine vernünftige Aufteilung zwischen Veranstalter und der Stadt gefunden werden. Gerechnet mit Fr. 50.-- pro Plakatierungsauftrag und über den Daumen gepeilt 4 Plakatierungsaufträgen pro Woche würde dies zu einem Ertrag von gut Fr. 10'000.-- führen, bei 8 Plakatierungsaufträgen/Woche zu gut Fr. 20'000.--. Sie sehen, es ist eher unwahrscheinlich, dass sich das Anliegen der Postulanten im Endeffekt kostenneutral umsetzen lässt, zumal auch im schweizerischen Vergleich, dort, wo die Kleinplakatierung nicht ohnehin durch die Stadt ohne Kostenfolge erbracht wird, ähnliche Gebühren wie die erwähnten verlangt werden. Zu hohe Gebühren wiederum haben den Effekt, dass kleine Veranstalter benachteiligt werden und dass generell wieder eine Wildplakatierung zu befürchten ist.

Fazit:

Mit dem vorgeschlagenen Konzept für eine einheitliche Bewirtschaftung der Kleinplakatierung unter städtischer Federführung lässt sich nach Ansicht des Stadtrates das Anliegen der Postulanten mit einem kalkulierbaren, aber bescheidenen Mitteleinsatz erfüllen. Garantieren, dass es gänzlich ohne Mehrkosten, wie im Postulatstext gefordert, geht, kann ich nicht. Auch die Postulanten sprechen von einem Unkostenbeitrag. Der Stadtrat ist jedoch bereit, das Postulat entgegen zu nehmen und auf der Basis des vorgeschlagenen Konzepts im Sinne eines Versuchs befristet auf eine Einführungszeit von drei Jahren umzusetzen, um danach Bilanz zu ziehen.

Gerne füge ich meiner Antwort noch einen Vergleich mit den in den Städten Winterthur, St. Gallen, Bülach, Frauenfeld und Kloten geltenden Regelungen für die Kleinplakatierung an: In Winterthur werden die lokal bezogenen Plakate vom Veranstalter beim Strasseninspektorat abgegeben, der Plakataushang erfolgt ohne Kosten. In St. Gallen wird der Plakataushang durch eine ähnliche Institution wie unsere Stiftung Impuls ausgeführt, pro Plakateinheit und Woche werden für 28 Plakatstellen Fr. 55.-- erhoben. In Bülach erfolgt die Plakatierung durch die Stadt, hier stehen 17 Stellen zur Verfügung; in Frauenfeld erfolgt der Aushang durch die Veranstalter selbst, nachdem sie von einer städtischen Behörde einen Bewilligungsstempel aufdrucken liessen. In Kloten werden die Plakate über die Stadtpolizei eingesammelt, beziehungsweise sie können dort abgegeben werden und durch die APG aufgehängt, es werden auch keine Kosten verrechnet. "

Ernst Spengler (SVP)

SVP/JSVP/EDU-Fraktionserklärung

"Die Jungen wollen Ordnung, und das ist sehr positiv. Palavern wir nicht mehr eine halbe Stunde darüber, sondern unterstützen dieses gute Anliegen und stimmen dem

Postulat zu. “

Till Hardmeier (FJSH)

FDP/JFSH-Fraktionserklärung

”Von uns aus gesehen ist das Ganze zwar sehr gut gemeint, aber unnötig. Die Stadt muss kein Plakatmonopol haben. Es ist keine Staatsaufgabe, die Plakate zu kontrollieren. Wir haben bereits gehört, dass die Stiftung Impuls einen Verwaltungsapparat aufbauen müsste, um das Anliegen zu managen, und dies kostet auch etwas. Für kleinere Veranstalter ist es nicht attraktiv, wenn sie für ihren Plakataushang bezahlen müssen. Fazit: Sie werden trotzdem irgendwo Plakate aufhängen. Ich bezweifle die Durchführbarkeit, wir werden weiterhin Wildplakatierer für Veranstaltungen und Politisches haben. Ich möchte keine Plakatpolizei. Von mir aus gesehen wäre eine liberale Lösung, dass geschützte Stellen angeboten werden, wo gegen Bezahlung aufgehängt werden kann, aber dann mit einem bestimmten Service; parallel dazu müssten aber auch offene Flächen, wo jeder plakatieren kann oder will, zur Verfügung stehen.

Die Jungfreisinnigen und grosse Teile der FDP werden das Postulat nicht unterstützen. “

Josef Eugster (SVP) stellt Ordnungsantrag auf unverzügliche Abstimmung:
Der Grosse Stadtrat stimmt diesem Antrag mit 26: 0 Stimmen zu.

Abstimmung:

Der Grosse Stadtrat erklärt das Postulat mit 25 : 4 Stimmen erheblich.

SCHLUSSWORT DER RATSPRÄSIDENTIN

Während der Sitzung sind keine neuen Geschäfte eingereicht worden.

Nächste Ratssitzung:

Dienstag, 12. Januar 2010, 17.00 Uhr, Wahlsitzung mit anschliessender Wahlfeier.

Die Ratspräsidentin beendet die Sitzung um 20:07 Uhr.

Die Ratssekretärin:

Gabriele Behring-Hirt