



Grosser Stadtrat der Stadt Schaffhausen

PROTOKOLL

Sitzung Nr. 10
Dienstag, 22. August 2017
18:02 - 20:00 Uhr
Kantonsratssaal der Rathauslaube
Genehmigt am: 07.11.2017

Vorsitz:	Stefan Marti	SP
Protokoll:	Veronika Michel Gabriele Behring	Protokollführerin Ratssekretärin
Stimmzähler:	Martin Egger Angela Penkov Dr. Cornelia Stamm Hurter	FDP AL SVP
Anwesend:	Von total 36 Mitgliedern: Ratspräsident und 34 Mitglieder	
Entschuldigt: Ganze Sitzung:	SR Simon Stocker Jonathan Vonäsch	Sozial- und Sicherheitsreferent JUSO
Schluss der Sitzung:	Urs Tanner	SP

TRAKTANDEN

1	Inpflichtnahme der neuen Ratsmitglieder Michael Mundt und Fabian Schug	Seite 6
2	Ersatzwahl in die Fachkommission Soziales, Bildung, Betreuung, Kultur und Sport	Seite 7
3	Ersatzwahl in die Geschäftsprüfungskommission	Seite 7
4	Vorlage des Stadtrats vom 2. Mai 2017: Strategie- und Planungskreditvorlage Traktionsarten der VBSH (Nächste Generation Trolleybus)	Seite 7
5	Interpellation Simon Sepan vom 14. Februar 2017: Neugestaltung Klosterviertel	Seite 20
6	Postulat Nicole Herren vom 21. Februar 2017: Herrenacker - wie weiter?	Seite

PENDENTE GESCHÄFTE**EINGANG TITEL DES GESCHÄFTES**

01.12.2015	VdSR Verordnung über das Öffentlichkeitsprinzip der Stadt Schaffhausen	SPK
17.05.2016	Vorlage des Büros vom 17. Mai 2016: Einsetzung einer Spezialkommission „Teilrevision der Geschäftsordnung“ (Umsetzung der Verfahrenspostulate Stefan Marti, „Optimierung des Ratsbetriebs nach der Auswertung fünf Jahre verkleinertes Parlament“ und Urs Tanner, „Ganzes Sitzungsgeld für ganze Sitzung!“)	SPK
13.12.2016	Postulat Manuela Bühner (AL): SKOS-Richtlinien einhalten bei der Sozialhilfe	
21.02.2017	Motion Martin Egger (FDP): Kommissionsentschädigungen und Sitzungsgelder – das letzte Wort hat das Volk!	
21.02.2017	Postulat Nicole Herren (FDP): Herrenacker – wie weiter?	
21.03.2017	Postulat Urs Tanner (SP): Umstellung auf Elektrofahrzeuge ab 2020: Bei Neuanschaffungen von Personenwagen und Bussen im Besitze der Stadt Schaffhausen dürfen ab 2020 nur noch elektrobetriebene Fahrzeuge gekauft werden	
21.02.2017	Postulat Urs Tanner (SP): Förderung der Elektromobilität; Bereitstellung von Gratisparkplätzen für Elektropersonenwagen, Erstellung von Ladestellen, allgemeine Förderung von Elektropersonenwagen und Elektrofahrrädern	
22.03.2017	Interpellation Walter Hotz (SVP): Integration der Stadtplanung zum Hochbau	
23.05.2017	Postulat Marco Planas (SP): Integrationsangebote für Personen aus dem Asylbereich	
06.06.2017	Postulat Diego Faccani (FDP): Fachkompetenz vor Ideologie	
20.06.2017	Postulat Till Hardmeier (JFSH): Eine Digitalisierungsstrategie für die Stadt Schaffhausen	
20.06.2017	Postulat Christoph Schlatter (SP): Einführung eines neuen Parkierungskonzepts für die Quartiere der Stadt Schaffhausen	
27.06.2017	VdSR Zusammenführung der VBSh und der RVSh (VBSh und RVSh – ein Bus, ein Dach, ein Unternehmen)	SPK
04.07.2017	Postulat Iren Eichenberger (ÖBS): Der Bus, taktvoll alle 10 Minuten von morgen früh bis 20.00 Uhr	

KLEINE ANFRAGEN 2016/2017

- Kleine Anfrage Nicole Herren vom 4. Juli 2017: Jahres- und Verwaltungsbericht des Stadtrates – in dieser Form noch zeitgemäss?
- Kleine Anfrage Urs Tanner vom 1. Juni 2017: Mietzinssenkungen bei städtischen Wohnungen weitergeben
- Kleine Anfrage Walter Hotz vom 22. Mai 2017: Kommunikation zwischen dem Stadtrat, dem Regierungsrat, den National- und Ständeräten und der Städtischen Museumskommission
- Kleine Anfrage Urs Tanner vom 17. August 2016: Bundesgerichtsurteil und Stromtarife?

BESCHLÜSSE UND ERLEDIGTE GESCHÄFTE

Traktandum 1 Inpflichtnahme der neuen Ratsmitglieder Michael Mundt und Fabian Schug

Ratspräsident Stefan Marti (SP) verliest Art. 2a der Geschäftsordnung des Grossen Stadtrats (GO), Abs. 1 bis 3 wie folgt:

¹ Jedes Mitglied des Grossen Stadtrates legt vor seinem Amtsantritt das Gelübde ab.

² Das Gelübde lautet: „Ich gelobe, die Ehre, die Wohlfahrt und den Nutzen der Stadt Schaffhausen zu fördern und mein Amt der Verfassung und den Gesetzen gemäss nach bestem Wissen und Gewissen zu führen“. Das Gelübde wird durch Nachsprechen der Worte „Ich gelobe es“ geleistet.

³ Wer die Inpflichtnahme verweigert, verliert dadurch sein Mandat als Mitglied des Grossen Stadtrates.

Die neuen Ratsmitglieder Michael Mundt (SVP) und Fabian Schug (AL) leisten das Amtsgelübde.

Der Ratspräsident stellt fest, dass Michael Mundt (SVP) und Fabian Schug (AL) ordentlich in Pflicht genommen worden sind und ihr Amt als Grossstadträte angetreten haben. Der Ratspräsident weist die neuen Ratsmitglieder auf ihr Auskunftsrecht gemäss Art. 8 GO und ihre Verschwiegenheit nach Art. 9 GO hin.

Traktandum 2 Ersatzwahl in die Fachkommission Soziales, Bildung, Betreuung, Kultur und Sport

Der Grosse Stadtrat wählt in stiller Wahl (gemäss Art. 66 Geschäftsordnung Grosser Stadtrat) Michael Mundt (SVP) für den Rest der Legislatur 2017-2020 in die Fachkommission Soziales, Bildung, Betreuung, Kultur und Sport.

Traktandum 3 Ersatzwahl in die Geschäftsprüfungskommission

Der Grosse Stadtrat wählt in stiller Wahl (gemäss Art. 66 Geschäftsordnung Grosser Stadtrat) Fabian Schug (AL) für den Rest der Legislatur 2017-2020 in die Geschäftsprüfungskommission.

**Traktandum 4 Vorlage des Stadtrats vom 2. Mai 2017:
Strategie- und Planungskreditvorlage Traktionsarten der VBSH (Nächste Generation Trolleybus)**

Der Grosse Stadtrat heisst die Vorlage des Stadtrats vom 2. Mai 2017 "Strategie- und Planungskreditvorlage Traktionsarten der VBSH (Nächste Generation Trolleybus)"

sowie den Bericht und Antrag der Spezialkommission vom 26. Juni 2017 mit den Anträgen in der Schlussabstimmung mit 33:1 Stimmen wie folgt gut:

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrats vom 2. Mai 2017 betreffend "Strategie- und Planungskredit Traktionsarten der VBSH (Nächste Generation Trolleybus)" und vom Bericht und Antrag der Spezialkommission vom 26. Juni 2017.
2. Der Grosse Stadtrat stimmt der Beschaffungsstrategie mit folgenden Eckwerten zu:
 - a) Schrittweise Umstellung auf E-Busse mit Schnellladesystem (OCC)
 - b) Umrüstung der bestehenden Trolleybusse mit Traktionsbatterie (IMC)
 - c) Backupbeschaffung Dieselbusse
3. Der Grosse Stadtrat beauftragt den Stadtrat, die Ausschreibung zu den in der Vorlage genannten Eckwerten vorzunehmen und dem Grossen Stadtrat eine Investitionskreditvorlage zu unterbreiten.
4. Der Grosse Stadtrat bewilligt einen Planungskredit von 630'000.-- Franken zu Lasten der Investitionsrechnung der VBSH zur professionellen Vorbereitung und Begleitung der Ausschreibung sowie zur Planung der Infrastrukturarbeiten.

**Traktandum 5 Interpellation Simon Sepan vom 14. Februar 2017:
Neugestaltung Klosterviertel**

Die Interpellation wird von Simon Sepan (AL) begründet, von SR Dr. Katrin Bernath beantwortet und im Rat diskutiert.

**Traktandum 6 Postulat Nicole Herren vom 21. Februar 2017:
Herrenacker – wie weiter?**

Das Postulat wird von Nicole Herren (FDP) begründet, von SR Dr. Katrin Bernath beantwortet und im Rat diskutiert.

Die Beratungen werden an der nächsten Ratssitzung am 5. September 2017 weitergeführt.

BEGRÜSSUNG

Der **Ratspräsident, Stefan Marti (SP)**, eröffnet die Ratssitzung Nr. 10 vom 22. August 2017 mit der Begrüssung der Ratsmitglieder, des Stadtpräsidenten, der Frau Stadträtin, der Herren Stadträte, der Gäste auf der Tribüne sowie der Medienberichterstatte(r)innen und Medienberichterstatte(r).

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

- Antwort des SR vom 25. Juli 2017 auf die Kleine Anfrage von Ernst Yak Sulzberger: Photovoltaik auf dem Dach des Gelbhausgarten-Schulhauses
- Rückzug des Stadtrats vom 7. Juli 2017 der Vorlage „Sanierung und Entwicklung der KSS Schaffhausen, Planungskredit für die Grundsanierung“ vom 9. Mai 2017
- Postulat Iren Eichenberger vom 4. Juli 2017: Der Bus, taktvoll alle 10 Minuten von morgen früh bis 20 Uhr
- Vorlage des Stadtrats vom 27. Juni 2017: Zusammenführung der VBSH und der RVSH (VBSH und RVSH – ein Bus, ein Dach, ein Unternehmen)
- Sitzungsdatenplan Grosser Stadtrat/Büro 2018
- Broschüre Europäischer Tag des Denkmals - Macht und Pracht
- Stellungnahme des Stadtrats zur Petition “Unsere Poststellen müssen bleiben!”

Zuweisung zur Vorberatung:

VdSR vom 27. Juni 2017: Zusammenführung der VBSH und der RVSH (VBSH und RVSH – ein Bus, ein Dach, ein Unternehmen): Das Büro schlägt dem Grossen Stadtrat eine 9er SPK vor. Einladende Fraktion: FDP/JFSH. *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*

Mitteilungen des Ratspräsidenten:

„Da der Grosse Stadtrat um 20.15 Uhr vom vebikus eingeladen wurde und die meisten diese Einladung wahrgenommen haben, wird allenfalls nach Traktandum 4 - aber sicherlich nach Behandlung von Traktandum 5 - die heutige Ratssitzung beendet.

Der zurücktretende Martin Jung (AL) wird in der Spezialkommission “Teilrevision der Geschäftsordnung” durch Bea Will (AL) und in der Spezialkommission “Öffentlichkeitsprinzip der Stadt Schaffhausen” durch Angela Penkov (AL) ersetzt.

Der Tonmitschnitt von Radio Munot während der Beratungen im Grossen Stadtrat wurde vom Ratspräsidenten bewilligt.

Vor der Inpflichtnahme der neuen Ratsmitglieder würdigt der Ratspräsident den zurückgetretenen Martin Jung (AL):

”Martin Jung hat mir Mitte Juli seinen Rücktritt bekannt gegeben. Er ist vor sechs Jahren, im Juni 2011, als Nachfolger von Amila Dracic in den Grossen Stadtrat eingetreten und war von 2013 bis 2016 Mitglied der Fachkommission Soziales, Bildung, Betreuung, Kultur und Sport. In der Geschäftsprüfungskommission war er seit 2017. Davor nahm Martin Jung als Vertreter des Grossen Stadtrats Einsitz im Verwaltungsrat der Etawatt. Zudem engagierte er sich in den Spezialkommissionen “Öffentlichkeitsprinzip der Stadt Schaffhausen” und “Teilrevision der Geschäftsordnung”.

Martin Jung hat folgende Vorstösse eingereicht:

Kleine Anfragen 2012: Umsetzung der UPR-Empfehlungen zur Verbesserung der Menschenrechte und Sparpläne des Kantons zum ESH 3

Kleine Anfrage 2013: Was wurde aus der Revision der Parkplatzverordnung?

Interpellation 2013: Engagement der Stadt im gemeinnützigen Wohnungsbau

Postulat 2014: Ermöglichung der Diskussion bei Interpellationen

Martin Jung wurde als Ratsmitglied sehr geschätzt, weil er sich gründlich und ernsthaft in die Ratsgeschäfte einarbeitete und seine eigenen und die Ideen der AL scharfsinnig und kompetent vertrat. Es ist leider eine Tatsache, dass viele unserer Jungpolitiker irgendwann Ausbildung und Politik nicht mehr unter einen Hut bringen können.

Wir bedauern den Rücktritt von Martin Jung und bedanken uns herzlich für seinen Einsatz für die Schaffhauser Bevölkerung und die Stadt. Wir wünschen ihm auf seinem weiteren Lebensweg alles Gute und viel Erfolg. “

PROTOKOLL

Die Protokolle der Ratssitzungen Nr. 7 vom 6. Juni 2017 und Nr. 8 vom 20. Juni 2017 sind vom Büro genehmigt und liegen zur Einsichtnahme auf dem Kanzleisch auf. Begehren auf Änderungen sind innert 10 Tagen dem Ratsbüro mitzuteilen. Die Protokolle gelten somit unter dem Vorbehalt von Art. 32 Abs. 3 und 4 der Geschäftsordnung des Grossen Stadtrats als genehmigt.

Das Ratsprotokoll Nr. 9 vom 4. Juli 2017 liegt vor, ist aber vom Büro noch nicht genehmigt.

TRAKTANDENLISTE

Die Traktandenliste für die heutige Sitzung wurde dem Parlament rechtzeitig zugestellt. Es werden keine Änderungsanträge gestellt, somit gilt sie als genehmigt.

Traktandum 1 Inpflichtnahme der neuen Ratsmitglieder Michael Mundt und Fabian Schug

Ratspräsident Stefan Marti (SP) verliest Art. 2a der Geschäftsordnung des Grossen Stadtrats (GO), Abs. 1 bis 3 wie folgt:

¹ Jedes Mitglied des Grossen Stadtrates legt vor seinem Amtsantritt das Gelübde ab.

² Das Gelübde lautet: „ Ich gelobe, die Ehre, die Wohlfahrt und den Nutzen der Stadt Schaffhausen zu fördern und mein Amt der Verfassung und den Gesetzen gemäss nach bestem Wissen und Gewissen zu führen“. Das Gelübde wird durch Nachsprechen der Worte „Ich gelobe es“ geleistet.

³ Wer die Inpflichtnahme verweigert, verliert dadurch sein Mandat als Mitglied des Grossen Stadtrates.

Die neuen Ratsmitglieder Michael Mundt (SVP) und Fabian Schug (AL) leisten das Amtsgelübde.

Der **Ratspräsident** stellt fest, dass Michael Mundt (SVP) und Fabian Schug (AL) ordentlich in Pflicht genommen worden sind und ihr Amt als Grossstadträte angetreten

haben. Der Ratspräsident weist die neuen Ratsmitglieder auf ihr Auskunftsrecht gemäss Art. 8 GO und ihre Verschwiegenheit nach Art. 9 GO hin.

Traktandum 2 Ersatzwahl in die Fachkommission Soziales, Bildung, Betreuung, Kultur und Sport

Als Ersatz für die zurückgetretene Grossstadträtin Kirsten Brähler (SVP) steht Grossstadtrat Michael Mundt (SVP) für den Rest der Legislaturperiode 2017-2020 zur Wahl.

Es erfolgt kein weiterer Vorschlag. Michael Mundt (SVP) ist somit vom Grossen Stadtrat in stiller Wahl (gemäss Art. 66 Geschäftsordnung Grosser Stadtrat) als Mitglieder in die Fachkommission Soziales, Bildung, Betreuung, Kultur und Sport gewählt.

Traktandum 3 Ersatzwahl in die Geschäftsprüfungskommission

Als Ersatz für den zurückgetretenen Grossstadtrat Martin Jung (AL) steht Grossstadtrat Fabian Schug (AL) für den Rest der Legislaturperiode 2017-2020 zur Wahl.

Es erfolgt kein weiterer Vorschlag. Fabian Schug (AL) ist somit vom Grossen Stadtrat in stiller Wahl (gemäss Art. 66 Geschäftsordnung Grosser Stadtrat) als Mitglieder in die Geschäftsprüfungskommission gewählt.

Traktandum 4 Vorlage des Stadtrats vom 2. Mai 2017: Strategie- und Planungskreditvorlage Traktionsarten der VBSH (Nächste Generation Trolleybus)

Christoph Schlatter (SP)

Sprecher der SPK

„Noch selten wurde einer Vorlage des Stadtrates in einer SPK so viel Wohlwollen entgegengebracht wie der vorliegenden Vorlage: Strategie- und Planungskreditvorlage Traktionsarten der VBSH (Nächste Generation Trolleybus). Dies liegt einerseits an der Vorlage selber, die sehr ausgewogen und mit Bedacht ausformuliert wurde. Sie verbindet ökonomische sowie ökologische Aspekte gleichermassen und zeigt einen ambitionierten Weg zur sukzessiven Realisierung des anzustrebenden Traktionswechsels auf. Gerade diese gestaffelte Vorgehensweise in Bezug auf die Beschaffung sowie auf die Finanzierung der neuen Busse verleiht diesem ambitionierten und ökologisch visionären Unterfangen ein hohes Mass an Pragmatismus und Realisierbarkeit.“

Ein weiterer Grund, weshalb die Vorlage so gut aufgenommen wurde, lag an der guten Vorstellung und Präsentation durch die anwesenden Herren, die auch auf die verschiedenen Fragen der Kommissionsmitglieder kompetent geantwortet haben. Ihnen gebührt an dieser Stelle ein besonderer Dank. Mein Dank gilt dem zuständigen Stadtrat Daniel Preisig, Bruno Schwager, Direktor der VBSH, sowie Nathan Hueber, Projektleiter, die beide heute auf der Tribüne anwesend sind. Einen besonderen Dank richte ich an Rebekka Gnädinger für die umsichtige Protokollführung und an die SPK-Mitglieder, die durch ihre konstruktive und pragmatische Arbeit zum guten Gelingen

der Kommissionsarbeit beigetragen haben. An diesem Abend haben die Ratsmitglieder bewiesen, dass politische Arbeit nach wie vor über die Parteigrenzen hinweg möglich ist.

Wie Sie der Vorlage entnehmen können, wurden im Vorfeld verschiedene Traktionsarten evaluiert. Dabei zeichnete sich ab, dass der E-Bus OCC in Bezug auf Ökologie und Wirtschaftlichkeit zu favorisieren ist. Wenn wir der Vorlage mit dem geänderten Antrag, darauf komme ich noch zu sprechen, zustimmen, kann speditiv mit der Umsetzung der Vorlage begonnen werden. Eine entsprechende Übersicht befindet sich auf den Seiten 30 und 31 der Vorlage. Da ich mir gut vorstellen kann (wir haben dies besprochen), dass SR Daniel Preisig in seinem Votum noch darauf eingehen wird, verzichte ich auf eine entsprechende Beschreibung. Wir werden sicherlich noch eine Power Point-Präsentation sehen. Dennoch möchte ich noch einige Aspekte erwähnen, die diese Vorlage auch ausmachen. So finden der politische Prozess sowie der Beschaffungsprozess in einem wechselseitigen Rahmen statt, der auch parallele Abläufe ermöglicht. Neben der politischen Einflussnahme wird die Stadtbevölkerung beim Probetrieb miteinbezogen. Bevor die Busse angeschafft werden, muss sich der Anbieter bewähren, ansonsten kommt ein anderer Hersteller zum Zug. Da nicht sofort alle Busse ersetzt werden und bei den Trolleybussen die noch zu erwartende Lebensdauer berücksichtigt wird, handelt es sich um eine vorausschauende und nachhaltige Strategie.

Die Vorlage des Stadtrates vom 2. Mai 2017 "Strategie- und Planungskreditvorlage Traktionsarten der VBSH wurde (Nächste Generation Trolleybus)" wurde am Montag, 26. Juni 2017 an einer Sitzung von der 9er SPK bei einer Abwesenheit behandelt. Schon bei der Eintretensdebatte zeichnete sich eine wohlwollende Zustimmung ab. Es wurde mit 8 : 0 Stimmen, bei einer Abwesenheit, auf die Vorlage eingetreten. In der Detailbehandlung wurden Fragen betreffend die Leistungsfähigkeit der Batterien diskutiert. Auch wurde darauf hingewiesen, dass es sich bei der neuen Traktionsart nicht mehr um eine Technologie in der Versuchsphase handelt. Im Weiteren wurde auf einige Punkte betreffend Formatierung sowie Seitenumbrüche in der Vorlage hingewiesen. Auf diesen Diskussionspunkt wird im Bericht und Antrag der SPK vom 26. Juni 2017 speziell hingewiesen.

Bei der Detailberatung wurde durch die Kommissionsmitglieder beim Antrag 1 der Vorlage des Stadtrats eine Anpassung vorgenommen. Bei dem in Klammer gesetzten Hinweis (*Nächste Generation Trolleybus*), wurde das kleingeschriebene „nächste“ durch eines mit grossem „N“ ersetzt, da diese Schreibweise mit dem Titel auf dem Titelblatt der Vorlage korrespondiert. Bitte beachten Sie dazu den Bericht und Antrag der SPK vom 26. Juni 2017.

Eine weitere Änderung betrifft den 2. Antrag, Abschnitt a, der Vorlage des Stadtrates. Der Antrag des Stadtrates lautet:

Der Grosse Stadtrat stimmt der Beschaffungsstrategie mit folgenden Eckwerten zu:
a) Teilumstellung auf E-Busse mit Schnellladesystem (OCC)

Der Antrag wurde durch die Kommission wie folgt geändert:

Der Grosse Stadtrat stimmt der Beschaffungsstrategie mit folgenden Eckwerten zu:
Neu heisst der Abschnitt a)
a) *Schrittweise Umstellung auf E-Busse mit Schnellladesystem (OCC)*

Bitte vergleichen Sie dies auch mit den Ausführungen im Bericht und Antrag der SPK vom 26. Juni 2017. Bei der Schlussabstimmung wurde der Vorlage mit den geänderten Anträgen mit 8:0 Stimmen, bei einer Abwesenheit, zugestimmt. An dieser Stelle möchte ich Sie bitten, es Ihren Fraktionsvertreterinnen und Fraktionsvertretern gleich zu tun und der Vorlage mit den geänderten Anträgen zuzustimmen. Nochmals besten Dank allen Beteiligten.

An dieser Stelle möchte ich noch die Fraktionserklärungen der **SP/JUSO-** sowie der **AL-Fraktion** abgeben. Sie wird sehr kurz ausfallen:

Unsere Fraktionen werden einstimmig auf die Vorlage eintreten und ihr mit den geänderten Anträgen zustimmen. Das Vorhaben erachten wir als wichtige und richtige Antwort und Massnahme auf den bevorstehenden Energiewandel. Als Energiestadt der ersten Stunde steht es unserer Stadt gut an, wenn wir auch im ÖV vorangehen. “

Nicole Herren (FDP)

FDP/JFSH-Fraktionserklärung

”Mein Dank geht zuerst an den Kommissionspräsidenten Christoph Schlatter für seinen ausführlichen Bericht und die kompetente Führung der Spezialkommission. Wir konnten das doch recht komplexe Thema in einer Sitzung erörtern, diskutieren und verabschieden - und dies nicht zuletzt dank der sehr detaillierten, übersichtlichen und verständlichen Vorlage. Ein herzlicher Dank deshalb auch an den Stadtrat.

Die Vorlage wurde nötig, da eine Flottenerneuerung bei der VBSH bevorsteht und ein politischer Auftrag aus dem Jahr 2009 besteht. Dort wurde die Prüfung zur Umstellung der Linie 3 auf Trolleybus gefordert. In der Zeit seit 2009 wurden auf dem Gebiet der Elektrobusse immense Fortschritte gemacht. Wir können mit dieser Vorlage darüber entscheiden, ob wir dem Stadtrat den Auftrag geben wollen, in diese zukunftsweisende Technik zu investieren, den Trolleybus in Pension zu schicken und damit die störenden und unterhaltsintensiven Fahrleitungen abzubauen. Wir gehen mit dieser Vorlage sogar noch weiter und schicken die Dieselbusse auch in Pension.

Die Vorlage war in der Spezialkommission im Grossen und Ganzen unbestritten. Dies zeigt auch das Ergebnis des Eintretens mit 8:0 Stimmen, bei einer Abwesenheit, sowie auch bei der Schlussabstimmung mit identischem Resultat.

Alle von uns gestellten Fragen konnten während der Sitzung zu unserer vollen Zufriedenheit beantwortet werden. Auf einige Punkte der Vorlage möchte ich speziell eingehen: Durch die Umstellung der Trolleybusse auf “In Motion Charging” können Oberleitungen abgebaut und Unterhaltsarbeiten eingespart werden. Es kann mit jährlichen Einsparungen von rund CHF 130'000.-- gerechnet werden.

Sämtliche Busse der VBSH werden bis ans Ende ihrer Lebensdauer weitergefahren. Dies führt zur schrittweisen Umstellung aller Busse der VBSH. Überzeugt hat mich auch, dass bei einem allfälligen Ja zu den Elektrobusen ein Testlauf von einem Monat auf unserem Linienbetrieb durchgeführt wird. Somit wird der neue Bus dort getestet, wo er später eingesetzt werden soll.

Die neue Generation Elektrobusse sind umweltfreundlich, wirtschaftlich und bieten einen hohen Fahrkomfort. Sie sind geräuscharm, was gerade auch bei Fahrten durch ruhige Quartiere ins Gewicht fällt. Hinzu kommt, dass mit einem Mitfinanzierungsbeitrag vom Bund über das “Agglomerationsprogramm 2. Generation” gerechnet werden kann.

Mit der Zustimmung zu dieser Vorlage wird Schaffhausen über die Kantonsgrenzen hinaus beachtet werden. Wir können sozusagen eine Pionierrolle übernehmen ohne das Risiko einzugehen, etwas zu kaufen, das noch nicht erprobt ist beziehungsweise in den Kinderschuhen steckt.

Die **FDP/JFSH-Fraktion** wird auf die Vorlage eintreten und ihr einstimmig zustimmen.“

Mariano Fioretti (SVP)

SVP/JSVP/EDU-Fraktionserklärung

”Es freut mich, Ihnen die Fraktionserklärung der SVP/JSVP/EDU-Fraktion verlesen zu dürfen. Zuerst möchte ich allen beteiligten Personen der VBSH für ihre grosse Arbeit danken.

Zur Qualität der Vorlage ist zu sagen, dass sie eine weitere Vorzeigevorlage von Stadtrat Daniel Preisig ist. Das muss an dieser Stelle klar gesagt sein.

An der SPK-Sitzung wurde uns die Vorlage von Nathan Hueber, Bruno Schwager und Stadtrat Daniel Preisig kompetent und ausführlich vorgestellt und erläutert. Alle Fragen wurden uns professionell und verständlich beantwortet. Dafür noch einmal ein grosses Dankeschön an die genannten Personen. Ich wünsche mir für die Zukunft genau solche Vorlagen, die professionell ausgearbeitet und begleitet werden. Dann kann ein Geschäft auch kompetent und vertieft beraten werden.

Nun zur Vorlage: Diese überzeugt unsere Fraktion von der 1. bis zur 43. Seite. Das soll etwas heissen, denn wir sind bei solchen Vorlagen sehr skeptisch und schauen sehr genau hin.

Was sieht die Vorlage vor? Sie will eine neue Traktionsart in der Stadt Schaffhausen einführen, die schon in vielen Städten in Betrieb ist. Es geht um so genannte E-Busse mit Schnellladesystem (OCC) und Trolley (IMC).

Die E-Busse mit Schnellladesystem sind Busse, die mit einer Batterie fahren. Diese werden im Depot über Nacht zu 100% geladen und während des Tages am Bahnhof an den Ladestationen mit einem Pantographen (Ladearm) in ungefähr 2 Minuten geladen. Die Batterie wird mit den Kurzladungen immer wieder mit neuem Strom versorgt. Somit kann der Bus bis am Abend im Einsatz sein und hat immer noch genügend Reserve, damit er am Abend ins Depot zurückkommt.

Der Vorteil ist, dass diese Traktionsart keine Oberleitungen benötigt. Die Beladung der Batterie erfolgt an einer der elf Ladestationen am Bahnhof Schaffhausen. Der Bus fährt unter die Ladestation und der Pantograph dockt am Bus an.

Zuerst soll die Linie 3 mit dieser Technik abgedeckt werden. Der Trolley soll auf IMC umgerüstet werden, was den Vorteil hat, dass die aktuelle Trolley-Flotte noch einige Jahre im Betrieb sein kann. Der grösste Vorteil nach der Umrüstung wird sein, dass ein grosser Teil der Oberfahrleitungen abmontiert werden kann.

Das heisst, dass auch die jährlichen Wartungskosten von rund CHF 380'000.-- nicht mehr in diesem Umfang anfallen werden. Die Oberleitungen werden in der Stadtkernzone sowie in Neuhausen entfernt. Damit wird auch das Ortsbild aufgewertet, was der gesamten Bevölkerung zu Gute kommt.

Wie soll der Trolley dann ohne oder nur mit einem Teil der Oberleitungen

funktionieren? Die Umrüstung sieht den Einbau einer neuen Batterie vor und der Dieselmotor wird entfernt. Der Trolley fährt in den Kernzonen ohne Oberleitungen und wird durch den Akku betrieben. Dort, wo die Oberleitungen erhalten bleiben, also ausserorts, werden die Bügel an der Haltestelle automatisch mit einem Trichtersystem an die Oberleitungen geführt. Dies dauert wenige Sekunden. Bei der Einfahrt in Neuhausen werden diese eingefahren, und der Trolley fährt mit dem Akku durch die Neuhauser Kernzone.

Dieses System hat auch den Vorteil, dass der Bus bei Umleitungen problemlos fahren kann und nicht an die Oberleitungen gebunden ist. Was die Lebensdauer der Akkus betrifft, soll sie im Durchschnitt 8 Jahre betragen. Sie haben eine Garantie, und es würde die Möglichkeit für eine Versicherung bestehen. Doch dies macht wohl wegen der hohen Prämien wenig Sinn, und sie würde wohl abzüglich der Betriebsstunden anteilmässig vergütet werden. Das Risiko ist kalkulierbar und somit vertretbar.

Die SVP/JSVP/EDU-Fraktion dankt an dieser Stelle noch einmal allen Beteiligten für diese vorbildliche Vorlage und für den professionellen Support seitens Nathan Hueber, Bruno Schwager und nicht zuletzt Stadtrat Daniel Preisig.

Erlauben Sie mir noch eine Bemerkung: Wir loben unseren Stadtrat Daniel Preisig nur selten, damit es ihm nicht zu wohl wird. Doch hier ist es wirklich angebracht, und falls ich jetzt mit dem Lob an Stadtrat Daniel Preisig etwas übertrieben haben sollte, wird sich mein geschätzter Fraktionskollege Walter Hotz sicher noch zu Wort melden.

Die **SVP/JSVP/EDU-Fraktion** wird der Vorlage einstimmig zustimmen."

Dr. Bernhard Egli (GLP)

ÖBS/CVP/EVP/GLP-Fraktionserklärung

"Die ÖBS/CVP/EVP/GLP-Fraktion begrüsst das Projekt zur Flottenerneuerung der VBSH. Mit der "Strategie- und Planungskreditvorlage Traktionsarten" werden die verschiedenen Antriebsarten ausführlich in Bezug auf Ökologie und Ökonomie verglichen. Im Kostenbereich wie in der Umweltfreundlichkeit schneiden die E-Busse OCC am besten ab. Dass sich damit auch die Frage eines zukünftigen Trolleybusnetz-Ausbaus erübrigt, vereint die verschiedenen politischen Geister von gestern.

Wir sind froh über Pionierstädte wie Genf, welche die E-Busse mit Schnellladesystem bereits eingeführt und für uns Pionierarbeit geleistet haben. Wir können davon profitieren und bereits modernere innovative Busvarianten vorsehen, mit denen nicht bei jeder Haltestation geladen werden muss, sondern die zentralen Halte am Bahnhof Schaffhausen genutzt werden können und damit auch etwas Pioniergeist aussenden. Auch die Aufrüstung der vorhandenen Trolleybusse macht ökologisch wie finanziell Sinn. Zu begrüßen ist, dass Teile des Obernetzes abmontiert werden und Unterhaltskosten eingespart werden können.

Zum Timing der Vorlage: Mit der letzten Auslieferung von Gelenkautobussen diesen Sommer 2017 ist die Busbeschaffung 2013 abgeschlossen, und es beginnt eine neue Busbeschaffungszeit. Gut, dass wir nun bereits eine Strategie- und Planungskreditvorlage zum Entscheid vorliegen haben. Da auch die Neugestaltung respektive Anpassung der Busstationen an der Bahnhofstrasse ansteht, ist es wichtig, jetzt die Buszukunft zu bestimmen. Wie genau die beiden Vorhaben planerisch und politisch zusammenpassen, ist noch unklar und eine Herausforderung sowohl für die Verwaltung als auch für das Parlament, wenn es um die Bahnhofstrassengestaltung geht, und alle von uns etwas Anderes wollen.

Die **ÖBS/CVP/EVP/GLP-Fraktion** unterstützt die vier Anträge gemäss Bericht der Spezialkommission. “

SR Daniel Preisig**Stellungnahme Stadtrat**

”Einleitend möchte ich folgenden Persönlichkeiten herzlich danken. Sie alle haben zum Gelingen des Projektes bis zum heutigen Tag beigetragen:

Ich danke dem Präsidenten der Spezialkommission Christoph Schlatter für die umsichtige und speditive Sitzungsleitung und für die gute Zusammenfassung der Vorlage. Einen Dank verdient haben auch die übrigen Spezialkommissionsmitglieder für die konstruktive Diskussion. Ich danke der Verwaltungskommission der VBSH für die kritische Vorberatung und die Unterstützung der Vorlage. Weiter verdient auch der Gemeinderat Neuhausen ein Dank. Auch er unterstützt die Vorlage. Und – last but not least – danke ich dem ganzen Projektteam unter der Leitung von Nathan Hueber von den VBSH. Er wohnt der heutigen Diskussion von der Tribüne aus zusammen mit dem VBSH-Direktor Bruno Schwager und weiteren Projektmitarbeitern bei. Sie haben eine gute Arbeit geleistet und sind motiviert, das Projekt weiterzutreiben, wenn der Grosse Stadtrat heute grünes Licht dafür gibt. Ich bedanke mich auch für das Lob der Fraktionssprecher und gebe es sogleich an alle Beteiligten weiter.

Es kommt nicht alle Tage vor, dass wir in diesem Rat einen Meilenstein der Geschichte des Schaffhauser ÖV markieren können. Doch heute ist das so. Die VBSH wurden 1901 als Trambetrieb gegründet. Damals fuhr man auf Schienen und unter Oberleitungen. Später kamen Busse dazu. 1966 wurde der Trolleybus eingeführt. Die Schienen verschwanden und die Oberleitungen blieben. Jetzt ist es Zeit für ein nächstes Kapitel in der Geschichte der Verkehrsbetriebe Schaffhausen.

Der Zeitpunkt für einen Technologieschritt ist ideal. Der nächste Beschaffungszyklus für die Busse steht an. Der Zeitpunkt ist aber auch günstig, weil die Branche entscheidende technologische Fortschritte gemacht hat und marktreife Produkte zur Auswahl stehen. Bei einer Elektrifizierung können wir noch bis 2019 von der Mitfinanzierung durch den Bund im Rahmen des Agglomerationsprogrammes II profitieren. Ausserdem stehen umfangreiche und teure Wartungsarbeiten für die Oberleitungen an. Und schliesslich gibt es seit 2009 einen Auftrag aus diesem Rat: Am 18. August 2009, vor fast 8 Jahren, beauftragte das Parlament den Stadtrat, eine Umstellung der Linie 3 auf Trolleybus zu prüfen. Dabei sollten neue Entwicklungen auf dem Energie- und Fahrzeugmarkt berücksichtigt werden, heisst es im Beschluss, den Sie auch auf der Folie sehen.

Das haben wir getan. Wir haben alle auf dem Markt verfügbaren Technologien evaluiert und zehn Systeme punkto Ökologie und Ökonomie verglichen. Der Sieger dieser Evaluation ist der Elektrobus mit Schnellladesystem (OCC). OCC steht für Opportunity Charging Conductive. Dieser Bus ist umweltfreundlich, bietet den gleichen Fahrkomfort wie der Trolleybus, kommt ohne Fahrleitungen aus und ist trotz der notwendigen Anfangsinvestitionen in der Gesamtbilanz bereits nach fünf Jahren günstiger als der Dieselbus. Den Strom bezieht der E-Bus von einer auf dem Dach installierten Batterie, die sowohl im Depot als auch am Bahnhof mit Ladearmen geladen wird. Die VBSH sind wegen der achtförmigen Linienführung mit Knotenpunkt am Bahnhof Schaffhausen besonders für diese Traktion geeignet.

Unsere sieben Trolleybusse der Linie 1 haben die Lebensdauer noch nicht erreicht und können noch rund zehn Jahre eingesetzt werden. Wir haben deshalb für den

Trolley die Umrüstung auf das System IMC geprüft. IMC steht für "In Motion Charging". Die Busse werden mit Batterien ausgestattet, die während der Fahrt über die bestehenden Fahrleitungen aufgeladen werden können. Dies erlaubt den streckenweisen Rückbau der Fahrleitungen. Damit können nicht nur Unterhaltskosten gespart, sondern auch das Ortsbild verschönert werden. Der Rückbau der Fahrleitungen ist zwischen Feuerwehrzentrum und Kraftwerk sowie an der Zentralstrasse in Neuhausen vorgesehen. Die Neuhauser freuen sich schon darauf.

Der modernisierte Trolley würde die Strecke vom Feuerwehrzentrum via Bahnhof bis zum Kraftwerk im Batteriebetrieb fahren. Beim Kraftwerk werden Trichter zum Aufbügeln angebracht. Der Chauffeur kann das Aufbügeln per Knopfdruck auslösen. Danach fährt der Bus an der Oberleitung bis zur Scheidegg und lädt dabei gleichzeitig die Batterie. Trolleybusse mit IMC fahren übrigens schon andernorts, zum Beispiel in Zürich.

Unsere Strategie sieht eine vollständige Elektrifizierung des VBSH-Netzes bis ins Jahr 2029 vor. Vorerst sollen zehn Elektrobusse für die Linie 3 bestellt werden. Da in den Nebenverkehrszeiten der Takt weniger dicht ist und damit weniger Busse benötigt werden, können die Linie 4 und 5 abends auch mit Elektrobussen gefahren werden. Die Quartiere profitieren von weniger Lärm. Im ersten Schritt enthalten sind der Aufbau von elf Ladestationen am Bahnhof und die Erweiterung des Depots im Ebnat. Damit sind wir bereit für eine sukzessive Ablösung aller Dieselsebusse. Ich komme später darauf zurück. Ebenfalls ab 2018 geplant ist die Umrüstung der bestehenden Trolleybusse auf das System IMC durch den Einbau einer Batterie. Danach können die Oberleitungen sukzessive zurückgebaut werden. Wie vorher gesagt, möchten wir im dritten Schritt alle Dieselsebusse, die ans Ende ihrer Lebensdauer kommen, mit den neuen Elektrobussen ersetzen. Die Umstellung ist voraussichtlich bis 2029 abgeschlossen. Dann ist das ganze VBSH-Netz vollständig elektrifiziert, und es gibt auch nur noch eine einheitliche Traktionsart.

Ich komme zu den Infrastrukturmassnahmen: Zur Umsetzung der Elektrifizierungsstrategie sind umfangreiche Infrastrukturmassnahmen vorgesehen. Am Bahnhof braucht es elf Ladestationen und eine Trafo-Station. Das Bus-Depot im Ebnat muss mit 14 Ladestationen ausgebaut werden. Weiter planen wir den sukzessiven Abbau der Oberleitungen. Die Umbauten an der Bahnhofstrasse ermöglichen die gleichzeitige bauliche Aufwertung der Bahnhofstrasse. Der Stadtrat ist gleicher Meinung wie die vorberatende Spezialkommission und hat die nötigen Kredite im Budget und Finanzplan, die beide am nächsten Montag präsentiert werden, vorgesehen.

Kommen wir zum Vorgehen. Den politischen Prozess haben wir zweistufig gestaltet. Nach der Strategievorlage erfolgt eine Kreditvorlage, die schlussendlich zur Volksabstimmung führt. Bestätigt der Grosse Stadtrat heute unsere Strategie, beginnen wir morgen mit dem Submissionsverfahren und der baulichen Planung. Um die Risiken bei der Einführung dieser zwar andernorts erprobten, aber dennoch relativ neuen Technologie zu reduzieren, muss der Anbieter einen Pilotbetrieb unter realen Bedingungen bestehen. Damit wird das Fahren für die politischen Entscheidungsträger – also Sie, liebe Parlamentarierinnen und Parlamentarier, aber auch das Volk – eins zu eins in Schaffhausen erlebbar. Wenn alles gut läuft, kann der Umbau der Flotte ab 2019 beginnen.

Ich komme zur Würdigung. Diese Vorlage ist für mich ein technologisches Wunder. Was im Bereich der Traktionstechnologie in den letzten Jahren passiert ist, ist eine

Meisterleistung der Ingenieurskunst. Noch vor acht Jahren – an jener klimatisch und auch politisch hitzigen Parlamentsdebatte – haben sich links und rechts gegenseitig “auf den Deckel” gegeben. Während die linke Ratshälfte die Vorzüge des Trolleybusses pries, lehnte die bürgerliche Seite den Trolley, und dazu gehörten wir auch, vehement als zu teuer ab.

Im Radio Munot habe ich Urs Tanner gehört, als er sagte, diese Vorlage könnte von ihm sein, da habe ich gedacht, was ist falsch mit mir? Bin ich von meiner politischen Bahn abgekommen? Was ist passiert? Aber wenn man es sachlich anschaut, ist klar, dass heute der ökologischste Bus auch der kostengünstigste ist. Der technologische Fortschritt hat einen alten politischen Grabenkampf gelöst.

Die Elektrobusse mit Schnellladesystem bieten eine Reihe von Vorteilen:

- Sie bieten einen hohen Fahrkomfort,
- sie sind leise und schonen die Quartiere vor Lärm und Abgasen,
- es braucht keine beziehungsweise weniger Fahrleitungen.

Mit der Einführung von Elektrobusen mit Schnellladesystem gehören wir zu den Pionieren. Wir sind die erste Schweizer Stadt, die den Mut hat, ihr ganzes Busnetz vollständig mit OCC-Bussen zu elektrifizieren. Damit stärken wir unsere Positionierung als innovativen Technologiestandort und unterstützen die Ambition der Wirtschaftsförderung, Schaffhausen als Verkehrs-Cluster zu positionieren.

Jede Strategie – vor allem dann, wenn sie mutig ist – hat auch Risiken. Wir haben die Risiken mit unseren Ingenieuren bei den VBSH sorgfältig analysiert und transparent in der Vorlage aufgeführt. Zu erwähnen ist das Risiko von Kinderkrankheiten, das bei neuen Technologien immer mitschwingt. Schon oft wurde ich gefragt, ob dies nun eine zweite KBA Hard werde.

An dieser Stelle muss ich klar betonen, dass Busse mit Schnellladesystem OCC bereits heute produktiv in Betrieb sind. Es gibt mehrere Hersteller und sogar firmenübergreifende Standards dazu. Ich empfehle Ihnen die Website: Oppcharge.org. Wichtig ist auch, dass wir uns verfahrenstechnisch gegen allerlei technologische Risiken absichern werden. Um den Zuschlag zu erhalten, muss der Hersteller schliesslich einen Testbetrieb in Schaffhausen bestehen.

Ein weiteres Risiko besteht darin, dass sich unsere Modellrechnungen für die Wirtschaftlichkeit in der Realität nicht bewahrheiten. Bei der Preisentwicklung von Diesel und vom eingesetzten Ökostrom sind wir von Annahmen ausgegangen. Für eine tiefe Eintretenswahrscheinlichkeit dieses Risikos spricht, dass wir bei den Parametern vorsichtig waren. Weiter dürfte sich der Förderfokus im aktuellen politischen Umfeld eher weg vom Diesel und hin zur Elektromobilität bewegen. Solche Effekte sind in unseren Wirtschaftlichkeitsberechnungen noch gar nicht berücksichtigt.

Wir sind also zusammengefasst der Meinung, dass wir uns auf der sicheren Seite bewegen.

Damit komme ich zum Schluss und fasse nochmals zusammen: Die VBSH setzen auf Elektromobilität. Bis 2029 werden wir die komplette Flotte auf E-Busse umgestellt haben. Das ist einzigartig in der Schweiz. Schaffhausen und die VBSH nehmen eine Pionierrolle ein. Fahrgäste profitieren von komfortablen Bussen. Anwohner können ruhiger schlafen und sauberere Luft atmen. Das Portemonnaie des Steuerzahlers wird geschont. Das Stadtbild wird verschönert. Und zum Schluss sagt auch noch die

Umwelt Danke. Und ich sage auch Danke, und zwar im Namen des Stadtrats und der VBSH, für Ihre Bereitschaft zur Innovation, Ihre Unterstützung und Zustimmung zur Vorlage mit den Anträgen der SPK. “

Walter Hotz (SVP)**Votum**

”Ich möchte zu vorausschicken, dass ich absolut nicht gegen technologische Neuheiten bin, weil meine ganze berufliche Tätigkeit im technischen Bereich, also in der Hydraulik, war. An was ich nicht glaube, lieber Stadtrat Daniel Preisig, ist an technologische Wunder. An solche Sachen glaube ich nicht. Was mich erschüttert ist, dass wir hier über eine Investition von 20 Mio. Franken sprechen, und bis jetzt von keiner Seite auch nur eine kritische Bemerkung gehört habe. Ich bin immerhin über 20 Jahre in diesem Rat und habe zwei grundlegende Fehler gemacht. Ich habe zwei Mal das Maul gehalten, anstatt meine Bedenken kund zu tun.

Einmal bei der Subvention an die Bioenergie Schaffhausen AG im letzten Jahrhundert, Ende der 90iger Jahre. Als die Stadt einen Subventionsbeitrag an das private Unternehmen von CHF 200'000.-- und vergünstigte Mieten im Ebnat Quartier gewährte, der Bund übrigens CHF 1 Mio. Diese Firma ist nach kurzer Zeit Konkurs gegangen.

Beim zweiten habe ich das Maul bei den Investitionen für die KBA Hard gehalten. Übrigens, bei beiden Firmen wurden uns Politiker die Projekte mit einer grossen Show, natürlich mit Apéro und wunderbaren Häppchen, vorgestellt. Bei beiden Firmen musste der Steuerzahler Millionen von Franken abschreiben. Und wie es immer ist, keiner wurde zur Verantwortung gezogen.

Nun, bei dieser Vorlage, in der es um den Strategie- und den nach meiner Ansicht viel zu hohen, man könnte auch sagen, viel zu tiefen Planungskredit geht, schweige ich nicht mehr.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, sehr verehrter Finanzreferent Daniel Preisig, Sie werden mir doch Recht geben, dass die Finanzierung der Verkehrsbetriebe Schaffhausen, also des öffentlichen Verkehrs, grundsätzlich in zwei Bereiche zu teilen ist, nämlich in den Verkehrsbetrieb und den Bau, Unterhalt und Betrieb der Infrastruktur.

Es ist doch eine Tatsache, dass die Nutzer der VBSH mit ihren Billett- und Abo-Preisen lediglich den Betrieb der Transportmittel decken. Das heisst also, dass es nicht ausreicht, um die Betriebskosten vollständig zu decken. Deshalb ist diese Vorlage bezüglich der Finanzierung zu undurchsichtig. Es fehlt eine klare Aussage der effektiven Kosten. Fakt ist doch, dass auch hier mit Quersubventionen hantiert wird. Ich denke bei den Steuern an Bund, Kanton, Gemeinden, Mineralöl, Elektrizität. Ich denke an Fonds, Infrastrukturfonds, Finöv-Fonds und an Erträge und sonstige Zahlungen.

Stadtrat Preisig, Sie präsentieren in dieser Vorlage lediglich Richtpreise und keine verbindlichen Offerten. Der preisliche Unterschied von mehreren Millionen Franken in der vorliegenden Vorlage zur herkömmlichen Traktion ist für mich mehr als fraglich. Sie blenden aus, dass Sie kein Personal für Elektro-Busse haben. Eine Anschaffung, nur um das innerstädtische Klima zu retten, ist mehr als fraglich. Ob jetzt Oberleitungen da sind oder nicht, das sind Peanuts bei einer solchen Investition. Ich kann Ihnen schon heute versichern, dass die Abkehr vom Diesel für die VBSH teuer wird. Teurer,

als Sie es jetzt präsentieren. Ja, es wird sogar für den Steuerzahler der Stadt Schaffhausen ein Abenteuer werden.

Es schleckt keine Geiss weg, dass ein Elektro-Bus in etwa das Doppelte eines konventionellen Diesel-Busses kostet. Die deutschen Hersteller von Elektro-Bussen halten sich nach wie vor mit der Produktion von E-Bussen zurück. Diese Tendenz kann man auch bei der Produktion von PKW-Elektromobilität feststellen. Wenn Sie sich im Markt umhören, werden Sie feststellen können, dass grosse E-Bus-Anbieter wie MAN und Vossloh selber zurückhaltend sind und einer der grössten, nämlich Daimler, erst im Jahr 2020 serienreife E-Busse auf den Markt bringen will.

Aber es sind nicht nur die hohen Anschaffungspreise, sondern auch der Betriebsunterhalt. Sie sind in Ihrer Vorlage viel zu optimistisch. Sie müssen sehr teure Ersatzbatterien an Lager halten. Sie haben eine bescheidene Reichweite der E-Busse und Sie müssen die Ladeinfrastruktur erst aufbauen. Sie zeigen nicht auf, was es bedeutet, das entsprechende Netz für die E-Busse aufzubauen. Hier können Sie sich mit Ratskollege Stefan Oetterli in Verbindung setzen, er versteht etwas von Elektro.

Unter den betriebswirtschaftlichen Aspekten ist die Anschaffung von E-Bussen nicht wirtschaftlich. Wenn es der Stadtrat schon nicht gemacht hat, hätte ich erwartet, dass sich die vorberatende Kommission Gedanken dazu gemacht hätte, wie lange die gesamte Nutzungsdauer eines E-Busses ist. Was kostet der Kilometerpreis und wie viel teurer ist dieser? Gibt es bereits Serienmodelle? Lesen Sie die Jahresberichte der Berliner Verkehrsbetriebe, die vier E-Busse der polnischen Firma Solaris in Betrieb haben. Frau Herren, Sie können schon aufschnauen. Sie haben dies wohl nicht angeschaut. Sie sind viel zu oberflächlich. Tut mir leid. Die Busse versagen immer wieder im täglichen Betrieb. Sogar die ganze Flotte musste wegen Problemen mehrmals komplett stillgelegt werden.

Ich prophezeie Ihnen Kostensteigerungen, hohe Betriebskosten und letztlich höhere Fahrpreise.

Sie sind etwa zehn Jahre zu früh mit dieser Vorlage. Lassen Sie andere Städte Lehrgeld bezahlen, warten Sie die technische Entwicklung ab. Ich jedenfalls werde der Vorlage über die Strategie- und Planungskreditvorlage Traktionsarten der VBSH (Nächste Generation Trolleybus) nicht zustimmen."

Ernst Yak Sulzberger (GLP)

Votum

"Ich werde mich wie immer kurz halten. Mein Onkel, leitender Ingenieur bei den Berliner Verkehrsbetrieben, würde Kollege Hotz als Hauptbedenkenträger bezeichnen. Aber dies ist nicht der Grund, weshalb ich hier stehe.

Lieber Stadtrat Daniel Preisig, wahrscheinlich ist es die letzte Gelegenheit in dieser Legislatur, Sie zu loben. Aber diese Vorlage macht Freude und ist gleichzeitig visionär. Ich werde ihr sehr gerne zustimmen."

SR Daniel Preisig

Votum

"Ich wurde ja vorgewarnt, dass Sie, Walter Hotz, mich als Hauptbedenkenträger herausfordern werden. Ich gehe natürlich gerne auf einzelne Punkte ein. Ich bin ehrlich gesagt mit dem Aufschreiben der Punkte, die mir um die Ohren geflogen sind, nicht ganz „nachgekommen“. Aber die wichtigsten habe ich notiert.

Sie haben die Investitionskosten von CHF 20 Mio. angesprochen, die nicht thematisiert worden seien. Sie können sicher sein, dass ich als Finanzreferent sehr genau auf die Kosten schaue, und diese sind auch in der Vorlage ausgeführt. Man muss auch wissen, dass die Beschaffung von Dieselnissen auch nicht gratis ist. Diese würde sich auf CHF 15 Mio. belaufen, insofern ist die Differenz bei der Investition relativ klein. Eben so klein, dass mit den tieferen Betriebskosten ein Break even-Point relativ schnell erreicht werden kann.

Zum Vergleich mit der KBA Hard: Natürlich habe ich diesen erwartet. Ich habe es schon erwähnt und möchte nochmals betonen, dass wir von einer Technologie sprechen, die schon produktiv im Einsatz ist. Natürlich gibt es auch Busse der ersten Generation dieser gleichen Technologie, die noch nicht so ganz ausgereift sind. Insofern kann man sagen, dass wir wohl nicht die Allerersten sind, aber wir wollen auch nicht die Letzten sein. Wir sind irgendwo in der Mitte, so dass wir die Technologie mit einem kalkulierbaren Risiko einsetzen können.

Ich möchte neben Berlin, das genannt wurde, noch andere Städte aufzählen: Hamburg, in der Schweiz Genf und London sowie Eindhoven in Holland. Es gibt verschiedenste Beispiele von anderen Städten, die es uns gleich tun.

Zu den Betriebskosten: Sie haben gesagt, niemand frage nach den Betriebskosten. Ich verweise auf Seite 20, auf der Sie die Betriebskosten, auf den Rappen genau berechnet, für alle diese untersuchten Traktionsarten nachschauen können.

Dann haben Sie gesagt, wir hätten keine Offerten, sondern nur Richtpreise vorliegen. Das stimmt natürlich. Allerdings ist es in der jetzigen Phase des Projektes auch nicht möglich, bereits Offerten zu haben. Wenn Sie die Vorlage lesen, sehen Sie, dass wir eine Submission nach WTO machen müssen. Das ist ein spezielles Verfahren, man muss auch sehr vorsichtig sein. Wir haben aber Spezialisten an Bord, die uns begleiten werden. Wir werden natürlich Offert-Preise haben, aber erst im nächsten Schritt, nämlich wenn die Investitionskreditvorlage kommt. Dann schlägt natürlich die Stunde der finanziellen Wahrheit. Dieser Rat und nachher auch das Volk werden entscheiden können, ob wir den Umstieg machen oder nicht. Als Back-up-Variante haben wir auch die Dieselnisse, die wir gleichzeitig beschaffen werden. Entsprechend hat man dann den eins zu eins-Vergleich bezüglich Finanzen. Ich glaube, Sie müssen sich einfach noch ein bisschen gedulden.

Dann haben Sie die Finanzierungssystematik angesprochen und den öffentlichen Verkehr grundsätzlich kritisiert. Sie haben gesagt, dass die Infrastruktur baulicher Art von der Gemeinde getragen werde. Das stimmt natürlich. Es stimmt auch, dass die Billett-Einnahmen, also die Preise, die die Fahrgäste zahlen, nicht kostendeckend sind. Das stimmt, das ist überall in der Schweiz so, auch bei den Verkehrsbetrieben. Wir arbeiten daran, dass wir den Kostendeckungsgrad erhöhen. Der neue Direktor, Bruno Schwager, war schon sehr erfolgreich. Aber natürlich müssen wir auch unser attraktives Angebot berücksichtigen.

Mit dieser Vorlage ändern wir grundsätzlich nichts an der Finanzierungssystematik. Wenn es uns gelingt, die Betriebskosten zu senken, wird sich dies natürlich entweder in tieferen Abgeltungen oder günstigeren Billett-Preisen auswirken.

Das waren die Aussagen zu den wichtigsten Punkten aus meiner Sicht. Ich weiss, dass ich Sie nicht überzeugen konnte, aber wir können noch eine Flasche Wein wetten."

Urs Tanner (SP)**Votum**

„Ich bin Walter Hotz dankbar, dass wir nicht ein 36er-Kuschel-Parlament sind. Dies ist auch bei warmem Wetter durchaus nicht unsere Aufgabe. Aber ich möchte Walter Hotz daran erinnern, dass wir noch nicht im Jahre 2018 sind. Wenn wir die 20 Millionen-Investitionskreditvorlage haben, sind Sie mit Ihrer Kritik und dem Sehr-Gut-Draufschaun, Ihren Einwänden, Diskussionen und Nachfragen ganz sicher richtig am Platz. Ich nehme an, dass Sie dann auch in dieser SPK Einsitz nehmen werden.

Heute Abend reden wir von einem Planungskredit und dass wir, wie auf Seite 37 unter Punkt 6.1 angesprochen, voraussichtliche Investitionen haben werden. Das ist eine teure, dicke Investitionsvorlage, die logischerweise durch den Rat und durch das Volk muss. Aber Ihre Bedenken sind wirklich zu früh, weil es heute nur um Strategie und Planung geht. Ich bin der Meinung, diese CHF 630'000.-- sind gut investiertes Geld.

Wenn ich die Zahl richtig im Kopf habe, hat die Stadt Genf 200 dieser Busse schon bestellt und bezahlt. So wahnsinnig pionierhaft und gefährlich ist es nicht. Aber ich glaube, wir müssen die Anliegen und Bedenken von Walter Hotz im Kopf behalten.

Es wird keine schnelle Sitzung mit dieser dicken 20-Millionen-Investitionsvorlage geben, sondern eine sehr seriöse und detaillierte Arbeit. Ich hoffe nicht, dass wir mehr als zehn Sitzungen benötigen werden. Aber uns allen ist klar, dass wir vor dem Volk bestehen müssen. Man kann nicht permanent die Steuern senken und dann mit riesigen Investitionen kommen. Es wird eine Konsensaufgabe geben. Daher sind auch kritische Voten richtig. Ob Ihr Votum heute an der richtigen Stelle ist, bin ich mir nicht ganz sicher.

Aber so, wie ich Sie kenne, bleiben Sie bei Ihrer Haltung. So kennen und schätzen wir Sie. Man muss nicht alles zu Null durchwinken - der FC Schaffhausen macht uns das zwar vor. Aber dieser Planungskredit vom fünfköpfigen Stadtrat hat doch ein sehr gutes Resultat verdient. 2018, mit der nächsten Vorlage, sieht es wahrscheinlich anders aus.“

Martin Egger (FDP)**Votum**

„Bei uns in der Fraktion war ich die kritische Stimme. Ich habe teilweise ähnliche Kritikpunkte wie Walter Hotz ins Feld geführt. Am Schluss konnte ich mich aber davon überzeugen, dass es hier um eine Strategie- und Planungsvorlage geht. Das Filetstück kommt erst dann, wenn die Vorlage im Rat ist.

Ich glaube, diejenigen, die schon länger im Rat sind, erinnern sich sicher noch an die damaligen Trolleybus-Diskussionen. Der erste Schritt geht in die richtige Richtung, nämlich dass wir die Oberleitungen nicht mehr sanieren und neu machen. Dies ist das Hauptargument von unserer Seite, nämlich diese Unflexibilität, wenn es um Umleitungen und die Erschliessung von neuen Quartieren geht. Dies haben wir dann vom Tisch und weg.

Walter Hotz, Sie haben gesagt, Sie seien Techniker, Sie seien Ingenieur. Ich vertraue auf unsere Jungs und Mädels, die ein Ingenieur-Studium in Angriff nehmen. Ich gehe davon aus, dass sie genau diese Fragen, die heute im Raum sind - nämlich Lebensdauer von Batterien, hohe Umweltbelastungen, die die Herstellung der Batterien heute verursachen - in den Griff bekommen werden. Ich hoffe auf die kommenden Generationen. Ich bin überzeugt, dass diese Vorlage eine Chance haben soll. Wenn sie dann zu grossen Diskussionen bei der Beratung führt, wenn es um das

Filetstück geht, können wir dort nochmals sämtliche Argumente aufführen.

Wie gesagt, ich kann es nachvollziehen und habe auch zu den Kritikern gehört. Aber wir müssen vorwärts schauen, und darum werde ich der Vorlage Planungskredit schlussendlich zustimmen."

Walter Hotz (SVP)

Votum

"Ich möchte nur etwas korrigieren, was jetzt Martin Egger gesagt hat. Ich bin nicht Ingenieur, sondern habe von 1964 bis 1968 eine Lehre als Feinmechaniker gemacht. Seit 1987 bin ich selbständig und mache die Projektierung von hydraulischen Anlagen. Einfach, dass das richtig gestellt ist.

Und zum Zweiten habe ich gesagt, dass der Stadtrat mit dieser Vorlage zehn Jahre zu früh ist. Er soll in zehn Jahren nochmals kommen. Dann werde ich zustimmen."

Der **Ratspräsident** stellt fest, dass kein Antrag auf Nichteintreten gestellt wird, Eintreten ist somit beschlossen.

Detailberatung

Der **1. Vizepräsident, Rainer Schmidig (EVP)**, verliest die Vorlage des Stadtrats vom 2. Mai 2017, Seite 1-42 sowie den Bericht und Antrag der Spezialkommission vom 26. Juni 2017, Seite 1 mit den Anträgen auf Seite 2 wie folgt:

ANTRÄGE

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrats vom 2. Mai 2017 betreffend "Strategie- und Planungskredit Traktionsarten der VBSH (Nächste Generation Trolleybus)" und vom Bericht und Antrag der Spezialkommission vom 26. Juni 2017. *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*
2. Der Grosse Stadtrat stimmt der Beschaffungsstrategie mit folgenden Eckwerten zu:
 - a) Schrittweise Umstellung auf E-Busse mit Schnellladesystem (OCC)
 - b) Umrüstung der bestehenden Trolleybusse mit Traktionsbatterie (IMC)
 - c) Backupbeschaffung Dieselbusse*Kein Gegenantrag, so beschlossen.*
3. Der Grosse Stadtrat beauftragt den Stadtrat, die Ausschreibung zu den in der Vorlage genannten Eckwerten vorzunehmen und dem Grossen Stadtrat eine Investitionskreditvorlage zu unterbreiten. *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*
4. Der Grosse Stadtrat bewilligt einen Planungskredit von 630'000.-- Franken zu Lasten der Investitionsrechnung der VBSH zur professionellen Vorbereitung und Begleitung der Ausschreibung sowie zur Planung der Infrastrukturarbeiten. *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*

Schlussabstimmung

Der Grosse Stadtrat heisst die Vorlage des Stadtrats vom 2. Mai 2017 betreffend "Strategie- und Planungskredit Traktionsarten der VBSH (Nächste Generation

Trolleybus)“ und den Bericht und Antrag der Spezialkommission vom 26. Juni 2017 mit den Anträgen in der Schlussabstimmung mit 33:1 Stimmen gut.

Das Geschäft ist erledigt.

Traktandum 5 Interpellation Simon Sepan vom 14. Februar 2017: Neugestaltung Klosterviertel

Simon Sepan (AL)

Begründung

„Ich möchte Ihnen in den nächsten Minuten kurz begründen, welches die Beweggründe für das Einreichen meiner Interpellation zur Neugestaltung des Klosterareals waren und sind.

Zur Ausgangslage: Der regierungsrätlichen Vorlage vom 6. Dezember 2016 betreffend die Kredite für einen Neubau des Sicherheitszentrums sowie des Schifffahrts- und Strassenverkehrsamtes ist zu entnehmen, dass der Kanton im Rahmen dieser Vorlage den Verkauf des Klosterareals plant. Dieses Areal würde ja nach den geplanten Neubauten im Herblingertal frei und könnte somit einer anderen Nutzung zugeführt werden.

Ein Areal von dieser Grösse, seiner historischen Bedeutung und seiner ausgezeichneten Lage ist in der Stadt Schaffhausen von einmaligem Charakter und darum aus Sicht der Stadt von ausserordentlicher Bedeutung. Dies bedeutet auch, dass die zukünftige Entwicklung an dieser Lage für die Stadt von grosser Wichtigkeit ist. Gerade wenn man bedenkt, dass rund um das Klosterareal weitere grosse Projekte geplant sind: Kammgarn-West, Kammgarnhof und auch die Rheinuferstrasse. Ich denke, dass beim Klosterareal ein Areal entstehen kann, das den Bewohnerinnen und Bewohnern Schaffhausens in Zukunft viel Lebensqualität bieten kann, und dies in vielerlei Hinsicht und Bereichen.

Es ist für die Stadt ausserordentlich wichtig, dass sie bei der Ausarbeitung des Klosterareals ihre Ansprüche einbringen kann. Ich denke insbesondere auch an eine gesamtheitliche Planung, welche die Entwicklungen rund um das Klosterareal berücksichtigt. Für diese Entwicklungen ist hauptsächlich die Stadt zuständig. Ich muss sagen, dass ich diese Interpellation auch unter dem Eindruck der schwierigen Kommunikation zwischen Stadt und Kanton verfasst habe, die wir ja rund um den Kammgarn-Westflügel beobachten konnten. Dies wurde im Rat auch schon mehrmals bemängelt, und zwar von allen politischen Seiten. Deshalb bin ich der Meinung, dass wir unseren eindeutigen Willen zum Ausdruck bringen sollten, dass dies bei der Neugestaltung des Klosterareals nicht der Fall sein darf, und der Kanton die Anliegen der Stadt ernst nehmen und diese auch vertieft berücksichtigen soll. Die Fragen dazu können Sie meiner Interpellation entnehmen.

Die Vorlage des Regierungsrates aus Sicht der AL hat auch eine unschöne politische Komponente. Wie man der Vorlage nämlich entnehmen kann, ist der Verkauf des Klosterareals nicht referendumsfähig. Das heisst im Klartext, dass man den Verkauf des Areals nur durch das Abwenden der ganzen Vorlage verhindern könnte, und das ist störend. Gegen den Neubau des Sicherheitszentrums und des Strassen- und Schifffahrtsamtes im Herblingertal gibt es ja keine grundsätzlichen Einwände. Die Neugestaltung müsste man aber verhindern, wenn man einen Verkauf des Klosterareals verhindern möchte, und das ist unschön.

An dieser Stelle möchte ich schon sagen, dass ein Verkauf dieses Areals in der Stadt Schaffhausen politisch vor dem Volk nicht bestehen würde. Das haben die letzten Abstimmungen rund um das Thema Landverkäufe deutlich gezeigt. Und weil dieses Klosterareal für die Stadt von solch einmaliger Bedeutung ist, stört es uns, dass sich die Bevölkerung nicht konkret zum Verkauf äussern kann. Darum auch die Frage in meiner Interpellation, ob sich die Stadt einen Kauf des Areals vorstellen könnte. Somit würde das Areal weiterhin im Besitz der Allgemeinheit bleiben, und die Stadt hätte sicher gehörig mehr Einfluss auf die Entwicklung des Klosterareals.

Für eine Beantwortung meiner Fragen und die anschliessende Diskussion bin ich schon im Vorhinein gespannt und möchte mich bedanken. “

SR Dr. Katrin Bernath

Stellungnahme des Stadtrats

”Gerne nehme ich im Namen des Stadtrates zu den Fragen der Interpellation „Neugestaltung Klostersviertel“ Stellung und werde zur Einleitung ein paar allgemeine Informationen erläutern:

Wie wir gehört haben, plant der Regierungsrat ein neues Polizei- und Sicherheitszentrum sowie einen Neubau für das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt. Die entsprechende Vorlage wird momentan von einer Spezialkommission des Kantonsrates beraten. Mit dem geplanten Umzug der bisher im Klostersviertel angesiedelten Verwaltungsstellen stellt sich die Frage, wie das Klostersviertel zukünftig genutzt wird.

Der Regierungsrat hat die damit verbundenen Entscheide jedoch vom Entscheid zu den Investitionskrediten für das Polizei- und Sicherheitszentrum sowie für den Neubau des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamtes entkoppelt. Erst wenn die Stimmbewölkerung den Krediten zustimmt, sollen die Arbeiten zur Entwicklung des Klostersviertels an die Hand genommen werden.

Der Regierungsrat informiert in der Vorlage zu den beiden genannten Investitionskrediten auch über den Stand der bisherigen Abklärungen zum Klostersviertel und über das geplante weitere Vorgehen. Ich werde bei der Beantwortung der einzelnen Fragen darauf Bezug nehmen.

1. Welche Bedeutung misst der Stadtrat dem Klostersviertel hinsichtlich seines städtebaulichen Potenzials für die Stadt Schaffhausen zu?

Das Klostersviertel gehört zu den ältesten Quartieren der Stadt Schaffhausen. Unmittelbar angrenzend an das Kloster Allerheiligen wurden die Institutionen der weltlichen Obrigkeit wohl bewusst hier angeordnet. Noch heute bilden diese Anlagen den Übergang zu den übrigen, bürgerlich geprägten Wohnquartieren der Altstadt.

Das langgezogene, nach Süden orientierte Geviert befindet sich zwischen Rhein und der höher gelegenen ursprünglichen Altstadt. Drei abgestufte, aber voneinander klar getrennte Innenhöfe sowie eine umgebende geschlossene Bebauung bilden die Grundstruktur. Ein erheblicher Teil dieser Baustruktur ist denkmalpflegerisch von Bedeutung.

Das städtebauliche Potenzial ergibt sich einerseits aus der Umnutzungen der bestehenden denkmalpflegerisch geschützten Bausubstanzen, andererseits aus der Möglichkeit, gut eingepasste Ergänzungsbauten zu erstellen. Die Nutzung und Gestaltung der grossen Innenhöfe ist eine Chance, da in der Altstadt im Vergleich zu

anderen Quartieren weniger Aussen- und Freiräume für öffentliche, halbprivate oder private Nutzungen vorhanden sind. Das Areal zeichnet sich zudem durch seine zentrale Lage und die gute Erschliessung mit verschiedenen Verkehrsmitteln aus.

2. In welchem Umfang wurde die Stadtplanung in die bisherigen Prozesse einbezogen? Und sieht der Stadtrat gewährleistet, dass sie in den weiteren Entwicklungsschritten in angemessener Weise eingebunden ist?

Die Stadtplanung wurde bei der Abklärung erster planerischer Rahmenbedingungen einbezogen. Umfang und Schutzwürdigkeit der denkmalpflegerischen Bausubstanzen wurden im Vorfeld früh festgelegt. Die Stadtplanung war auch involviert bei der Erarbeitung der ersten städtebaulichen Szenarien und Ideen. Weitere Planungen wurden aber nicht vorgenommen, da eine Entwicklung des Klosterviertels nur möglich ist, wenn die bisherigen Nutzungen verlagert werden.

Wie der Regierungsrat in seiner Vorlage festhält, sollen die weiteren Arbeiten direkt im Anschluss an die Volksentscheide zum Polizei- und Sicherheitszentrum sowie zum Neubau für das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt in Angriff genommen werden - vorausgesetzt, das Volk stimmt den entsprechenden Investitionskrediten zu.

Zur Festlegung der Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung wird der Kanton einen Rahmenplan erarbeiten. Der Regierungsrat sieht bei der Erarbeitung des Rahmenplans einen Mitwirkungsprozess vor, der den Einbezug der interessierten und betroffenen Stellen gewährleistet.

Das Instrument des Rahmenplans ist in der städtischen Bauordnung verankert und wird bei der Entwicklung von städtebaulich bedeutenden Gebieten eingesetzt. Die Erarbeitung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen privaten oder öffentlichen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern.

Im Rahmenplan werden die Planungsziele und Eckwerte zu Nutzungen, Bebauungsstrukturen, Aussenräumen sowie Grob- und Feinerschliessung behördenverbindlich festgelegt.

Die Stadtplanung wird den Prozess zur Erarbeitung des Rahmenplans für das Klosterviertel in Absprache mit dem kantonalen Hochbauamt eng begleiten und die für die Altstadt prägenden Qualitätsanforderungen sicherstellen. Dazu gehören die städtebauliche Einpassung der Neubaustuktur, die fachgerechte Sanierung historischer Bausubstanz, die Festlegung der Erschliessung (sowohl für den Langsamverkehr wie für den motorisierten Verkehr), die Gestaltung der Aussenräume, der Übergang zu Strassen- und Platzräumen und das Einfordern von Nutzungen im öffentlichen Interesse.

3. Wie gedenkt der Stadtrat die Interessen der Stadt in den politischen Entscheidungsgremien und in den Entwicklungsprozess einzubringen? Gibt es ein konkretes Vorgehen? Wenn ja, welches?

Das konkrete Vorgehen habe ich bei der obigen Antwort erläutert, das ist die Erarbeitung eines Rahmenplans. Die Interessen der Stadt werden durch die Stadtplanung und weitere bei der Erarbeitung des Rahmenplans involvierte städtische Stellen eingebracht. Der Stadtrat ist als Bewilligungsinstanz für den Rahmenplan direkt involviert.

4. In welchem Zusammenhang steht die geplante Entwicklung des Klosterviertels mit den Plänen zur Kammgarn? Besteht diesbezüglich von Seiten des Stadtrates eine

gesamtheitliche Planung? Wenn ja, wie sieht diese aus?

Die Entwicklungen des Klosterviertels und des Kammgarnareals sind wichtig für die Aufwertung des gesamten Quartiers zwischen dem Rhein und dem Kern der Altstadt. Auch in Bezug auf die Erschliessung und Aussenräume sind im Masterplan Rheinufer beziehungsweise in der Vorlage zur Rheinuferneugestaltung verschiedene Projekte aufgeführt, die in diesem Bereich in einem weiteren Schritt realisiert werden sollen, zum Beispiel Rheinstrasse, Klosterstrasse, Münsterstrasse.

Die Gestaltung und Verkehrsführung an der Klosterstrasse ist ein Beispiel von gegenseitigen Abhängigkeiten, die bei der Entwicklung des Klosterviertels und des Kammgarnareals berücksichtigt werden. Es gibt aber keine Gesamtplanung über die beiden Areale.

5. Wie steht der Stadtrat zu einem Kauf des Areals durch die Stadt? Ist er bereit, dem Kanton ein Kaufangebot zu unterbreiten?

Das Klosterviertel umfasst mehrere Gebäude auf einer Fläche von rund 8'000 m². Ob einzelne Gebäude im Kontext der angrenzenden städtischen Liegenschaften für die Stadt von Interesse sind, ist von den Planungen für das gesamte Areal abhängig. Ein Kauf des gesamten Areals ist für den Stadtrat jedoch keine Option. Mit dem Stadthausgeviert, Kammgarn-West sowie Kirchhofareal hat die Stadt bereits drei grosse eigene Areale in der Altstadt, die sich in Entwicklung befinden und deren Potenziale besser genutzt werden sollen. Überdies stehen grössere Investitionen für den Erhalt und den Ausbau der städtischen Infrastruktur an, wie zum Beispiel die Sanierung und Entwicklung der KSS, Sanierungen und Erweiterungen von Schul- und Sportanlagen oder die Sanierung der Alterszentren.

Der Stadtrat ist mit dem Regierungsrat zu Themen der Stadtentwicklung und der Bodenpolitik im Gespräch. Ziel dabei ist, für den Standort Schaffhausen optimale Lösungen zu finden, unabhängig davon, wem die Liegenschaft gehört. Die Stadt wird im Rahmen des oben beschriebenen Entwicklungsprozesses grossen Wert darauf legen, dass das Potenzial dieses zentralen Areals optimal genutzt und die übergeordneten öffentlichen Interessen berücksichtigt werden.

Der Kanton ist aber ebenso in der Verantwortung, seine Grundstücke und Liegenschaften bestmöglich zu entwickeln. Es kann deshalb nicht unser Ziel sein, dass der Kanton seine Grundstücke und Liegenschaften an die Stadt verkauft, statt sie selbst zu entwickeln. Wenn Stadt und Kanton mit einer abgestimmten Strategie ihre Liegenschaften entwickeln, erreichen wir das Optimum für Stadt und Kanton. “

Markus Leu (SVP)

SVP/JSVP/EDU-Fraktionserklärung

“Wir hatten diese Interpellation an der letzten Fraktionssitzung beraten und geben Ihnen gerne unsere Meinung bekannt. Wir gehen mit dem Interpellanten einig, dass dieses Viertel aufgrund der Grösse und Lage eine gewisse Bedeutung hat. Gerne nehmen wir zu jeder Frage Stellung.

Frage 1: Für das Viertel sehen wir Potential für eine gemischte Nutzung.

Frage 2: Aus unserer Sicht sind der Einbezug der Stadtplanung und eine Absprache mit den Entwicklungsplänen der Stadt wünschenswert. Wichtig ist uns aber auch, dass interessierten Investoren der notwendige Handlungsspielraum geboten wird und wir nicht schon in den Anfängen alle Ideen abwürgen.

Frage 3: Die Stadt hat als Standortgemeinde gute Möglichkeiten, ihre Interessen zum Beispiel über einen Quartierplan einzubringen. Im Weiteren ist sehr vieles in der Bauordnung geregelt.

Frage 4: Das Kloosterviertel und die Kammgarn sind grundsätzlich zwei verschiedene Projekte und dürfen nicht vermischt werden. Selbstverständlich sollten die Zugänge und der Fussgängerfluss beider Projekte aufeinander abgestimmt werden. Zusätzliche Abhängigkeiten bedeuten immer auch zusätzliche Komplexität. Und Komplexität ist der Feind der Umsetzung. Genau hier hat die Stadt bekanntlich noch etwas Verbesserungspotential.

Frage 5: Ein Kauf durch die Stadt kommt für uns überhaupt nicht in Frage. Es kann doch nicht sein, dass die Stadt dem Kanton die Probleme abnimmt, indem sie ihm die alten Liegenschaften abkauft und somit dem Kanton die Subventionslast abnimmt. Die Stadt hat Probleme genug und muss zuerst ihre eigenen Altlasten - Stadthausgeviert, Kammgarn, Restaurant Tanne und so weiter - entwickeln und realisieren. Die Stadt kann den Kanton in städtebaulicher Hinsicht unterstützen, aber der Regierungsrat muss seine Verantwortung, Liegenschaften zu entwickeln, auch wahrnehmen. Ein Kauf macht dann Sinn, wenn dadurch ein grösseres Areal mit einem Eigentümer entsteht und die Entwicklung gesamtheitlich vorangetrieben werden kann, wie es beim Areal Bleiche der Fall war und auf der Breite vorgesehen ist.

Zusammenfassend kann gesagt werden: Lassen wir den Kanton und allfälligen Investoren freie Hand, denn die Stadt hat genügend zu entwickelnde alte "Hütten", die noch sehr viel Geld verschlingen werden. "

Jeanette Grüniger (SP)

SP/JUSO-Fraktionserklärung

"Die erste Reaktion auf die Interpellation "Neugestaltung Kloosterviertel" stiess nicht gerade auf grosses Interesse unsererseits, haben wir doch schon so viele grosse Projekte in der Altstadt zu bewirtschaften. Wir haben auch viele Investitionen zu tätigen: Stadthausgeviert, Rheinstrasse, Kammgarn und so weiter.

Doch klar ist die Interpellation von Simon Sepan eine Mahnung, nicht auf Bestehendem auszuruhen, sondern gesamtheitlich nach vorne zu schauen. Das Kloosterviertel liegt eingebunden in einem Areal von historischer Bedeutung. Wir sollten achtsam mit solchen Anlagen umgehen, die von städtebaulicher Wichtigkeit sind.

Die Zusammenarbeit von Kanton und Stadt muss auf allen Ebenen gut funktionieren. Wir wünschen uns vom Kanton Schaffhausen im Sinne der Einwohner unserer Stadt eine Lösung zu finden. Im Zuge der Neugestaltung Kammgarn/Rheinstrasse ist es berechtigt, in naher Zukunft von Seiten des Kantons zu erfahren, welcher Funktionen das freigespielte Areal zugeführt werden soll. Anstelle eines Verkaufs habe ich schon eine Idee, die Stadt und Land verbindet, günstig und ohne Lärmemission ist – ein Stadttierpark für unsere ausrangierten Damhirsche, die den Mufflons im Munotgraben weichen sollten."

René Schmidt (GLP)

ÖBS/CVP/EVP/GLP-Fraktionserklärung

"Wir haben gerade eine Idee gehört und eine heitere Situation erlebt, und genau in diese Kategorie möchte ich die Interpellation einordnen. Sie kennen die politische Grosswetterlage. Martina Munz hat bereits im Kantonsrat ein Postulat eingereicht. Und sie hat die Idee gehabt, der Kanton dürfe das Areal nicht verkaufen. Die Einsicht kam

später. Sie hat sich überzeugen lassen, dass sie da auf Granit stösst und hat das Postulat zurückgezogen und in eine Interpellation umgewandelt. In der aktuellen Situation dürfen wir nicht bereits alles fixieren und betonieren. Eine Entwicklung bedeutet, dass wir offen sind und eine gewisse Handlungsfreiheit haben, sowohl für den Kanton als auch für die Stadt. Die Interpellation von Simon Sepan ist eine Art Abklärung der politischen Meinungen oder ein Aufheizen der Spekulationen um dieses Areal, was man noch machen oder eben nicht machen könnte, wer darf und wer nicht darf.

Für uns ist es Zukunftsmusik, was im Klostersviertel nach dem Wegzug des Polizei- und Sicherheitszentrums und des Strassenverkehrsamts passieren soll. Die Interpellanten wollen dem Stadtrat frühzeitig ein paar Töne zur visionären städtebaulichen Entwicklung entlocken und den Zug in die Zukunft nicht verpassen. Mit der Beantwortung der gestellten Fragen soll der Stadtrat seine Haltung offenlegen. Wir haben es gehört, er hat sich offen dazu geäußert. Zudem wird geklärt, wie er zur Gestaltung des Rahmenplans steht oder ob er gar mit einem Kauf des Klosterareals schwanger gehen will. Die Interpellation scheint verfrüht, weil die vom Kanton in Aussicht gestellte Vorlage über die geplante Entwicklung des Klostersviertels noch nicht vorliegt. Der Kanton hat sich auch noch nicht geäußert, ob er die Immobilien zum Verkauf oder zur Abgabe im Baurecht anbieten will. Dies war ja wahrscheinlich die gewünschte Situation des Interpellanten, dass man den Bau des Sicherheitszentrums und den Verkauf oder Nichtverkauf des alten Areals verknüpfen müsse. Ein Kauf des ganzen Areals durch die Stadt drängt sich nicht auf. Es stecken verschiedene grosse Bauprojekte wie Kammgarn, KSS und Stadthausgeviert in der Pipeline, die die vorhandenen Ressourcen gut auslasten. Wenn es um freie Bodenflächen im Altstadttrayon geht, muss der Stadtrat die städtebaulichen Anforderungen definieren. Mit dem in Aussicht gestellten Mitwirkungsverfahren wird die Stadtplanung in die Erstellung eines Rahmenplans involviert.

Die Planung im Kammgarnareal kann nach unserer Meinung nicht mit dem Klostersviertel verkuppelt werden. Ziel, Zeit und Zweck der Projekte sind zu unterschiedlich, um einen Synergieeffekt zu erzielen. Zwei schwierige Aufgaben zu verknüpfen würden keine Vereinfachung, sondern einen verzwickten Knoten bringen. Es ist unserer Meinung nach zu früh, um in die Glaskugel zu schauen, weil sie noch leer ist. “

Martin Egger (FDP)

FDP/JFSH-Fraktionserklärung

”Ich möchte es kurz machen, damit das nächste Traktandum, das viel dringender und in der Behandlung weiter fortgeschritten ist, vielleicht heute doch noch beraten werden kann.

Wir haben die Interpellation von Simon Sepan in der Fraktion diskutiert. Die Sprecherin des Stadtrats hat eigentlich mehr oder weniger alles gesagt und die gestellten Fragen beantwortet. Wir können uns den eingeleiteten Massnahmen des Stadtrates anschliessen. Insbesondere unterstützen wir den Stadtrat in seiner Haltung, das Areal nicht kaufen zu wollen.

Damit komme ich bereits zum Schluss meines Votums und hoffe, dass das nächste Traktandum noch beraten wird. ”

Christian Ulmer (SP)**Votum**

„Für mich ist es störend, dass die Stadt in ihrer Kernzone, der Altstadt, nicht die Planungshoheit über einen so gewichtigen Baukomplex wie das Kloosterviertel inne hat. Die Stadt muss in der Lage sein, über grosse Bauvorhaben in ihrem historischen Zentrum selbst entscheiden zu können. Daher ist es zentral, das Kloosterviertel, aber auch andere Liegenschaften in der Altstadt in den Besitz der Stadt zurückzuziehen.“

Ich appelliere daher an den Stadtrat und dieses Parlament, alles zu unternehmen, diese strategisch so wichtigen Gebäude für unsere Bevölkerung zu sichern. Ich fordere den Stadtrat auf, sich mit dem Kanton an einen Tisch zu setzen und alles zu unternehmen, dass das Kloosterviertel, aber auch die Gebäude an der Frauengasse, vom Kanton nicht einfach an den meistbietenden Investor verhöckert werden.

Und ich rufe weiter dazu auf, auch ausserhalb der Altstadt zu investieren und dem Kanton zum Beispiel das Zeughaus abzukaufen und auf der Breite eine optimale Entwicklung einzuleiten.“

Simon Sepan (AL)**Schlusswort**

„Auch ich möchte mich an dieser Stelle noch kurz fassen. Ich bedanke mich bei SR Dr. Katrin Bernath für ihre detaillierten Ausführungen sowie allen weiteren Sprechern der verschiedenen Parteien für ihre Meinungen.“

Wie ich gesehen und gehört habe, scheint es im Parlament die gängige Meinung zu sein, dass dieses Areal nicht in die Stadt überführt werden muss. Es scheint die Meinung zu sein, dass auch die Stadt mit den bestehenden Instrumenten gut Einfluss auf die Entwicklung des Areals nehmen kann.

Wir von der AL sind zwar skeptisch, ob das der Fall sein wird. Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass ein solches Areal nicht verkauft werden soll. Das ist die grosspolitische Wetterlage, wie sie von Ihnen, René Schmidt, angesprochen wurde. Sie haben recht, wir schauen, wie es weiter geht. Vielleicht werden wir ein Initiativbegehren zu diesem Thema starten, damit sich die Bevölkerung dazu äussern kann. Es dürfte eine komplexe Sache werden, aber wir arbeiten daran.“

Mitteilung des Ratspräsidenten Stefan Marti (SP)

„Wir müssen um 20.15 Uhr beim vebikus sein und somit spätestens um 20.05 Uhr die Ratssitzung beenden. Ich schlage vor, wir beginnen mit der Behandlung von Traktandum 6 und führen die Debatte allenfalls an der nächsten Ratssitzung weiter. „*Kein Gegenantrag, so beschlossen.*“

Traktandum 6**Postulat Nicole Herren vom 21. Februar 2017:
Herrenacker - wie weiter?****Nicole Herren (FDP)****Begründung**

„Meine Ausführungen zur Begründung des Postulats „Herrenacker - wie weiter?“ kann ich kurz halten. Jeder von uns kennt die Situation aus eigener Erfahrung bestens. Vor über 10 Jahren wurde der Herrenacker in seiner heutigen Form neu gestaltet. Der damals gewählte Saibro-Belag erwies sich schon bald als völlig unbrauchbar für diesen grossen, vielseitig genutzten Platz.“

Die Belastungen auf dem Herrenacker durch verschiedene Veranstaltungen, Anlieferungen für Warenhäuser und das Stadttheater setzten dem Belag schon bald massiv zu. Es entstanden Löcher, Unebenheiten und unschöne Stellen. Es musste schon früh geflickt und ausgebessert werden. Dabei wusste man schon vor der Neugestaltung, dass eine intensive Nutzung der Oberfläche gewährleistet werden musste. Der angeblich strapazierfähige Belag erwies sich alles andere als strapazierfähig und schon gar nicht als pflegeleicht. Nach jedem Grossanlass sieht der Belag noch desaströser aus. Er kann nicht richtig gereinigt und vom Schutz befreit werden. Zudem wurde der Unterhalt offensichtlich nicht richtig ausgeführt. Dies hatte zur Folge, dass es Wasserschäden an den umliegenden Gebäuden beziehungsweise am darunter liegenden Parkhaus gab. Eine umfassende Sanierung der gesamten Oberfläche ist deshalb unumgänglich und muss so rasch wie möglich an die Hand genommen werden.

Der zweite Punkt meines Postulats betrifft die Aufenthaltsqualität auf dem grössten Platz in Schaffhausen. Mit diesem Thema hat sich die Schaffhauser Politik schon mehrfach auseinandergesetzt: 2004 eine Kleine Anfrage von Dr. Raphaël Rohner, 2007 ein Postulat von Daniel Preisig und 2012 ein Postulat von Simon Stocker. Merken Sie etwas? Führt eventuell der Weg in den Stadtrat über den Herrenacker?

Eigentlich sind wir immer noch nicht weiter mit der Attraktivierung und Aufwertung des Herrenackers. Der Platz ist immer noch weder belebt noch bei der Bevölkerung beliebt. Ohne genügenden Schatten und attraktive Sitzgelegenheiten wird der Herrenacker im Sommer von den Schaffhausern links liegen gelassen. Es herrscht eine drückende Hitze, die Sonne knallt voll auf den kahlen Platz, und kein Mensch denkt daran, dort seine Mittagspause zu verbringen oder sich sonst aufzuhalten. Auch im Winter wirkt der grosse Platz trist und öde. Wie wäre es mit einer mobilen Beschattung oder einer Nivellierung des oberen Teils des Herrenackers beispielsweise für eine Boulebahn oder ähnliches?

Gerne lasse ich mich vom Stadtrat und seinen Ideen für den "Herren"acker überraschen.

Für eine attraktive und lebenswerte Altstadt bitte ich Sie, mein Postulat zu unterstützen und an den Stadtrat zu überweisen. "

SR Dr. Katrin Bernath

Stellungnahme des Stadtrats

"Gerne nehme ich im Namen des Stadtrates Stellung zum Postulat "Herrenacker - wie weiter" und werde dabei zuerst die Ausgangslage schildern, dann auf den Belag und die Aufenthaltsqualität eingehen und schliesslich das Fazit aus Sicht des Stadtrates darlegen.

Ausgangslage:

Der Herrenacker ist der grösste Platz inmitten der Schaffhauser Altstadt. Er hat eine wechselvolle Geschichte mit verschiedenen Nutzungen. Ich gehe hier nur kurz auf die jüngste Geschichte ein:

Nachdem das Parkhaus unter dem Platz errichtet wurde, hat die Schaffhauser Stimmbevölkerung im Februar 2004 über eine neue Platzgestaltung abgestimmt. Das Projekt sah eine Pflasterung und eine einfache Möblierung vor. Es zeigte sich, dass die Vorstellungen über Nutzung und Gestaltung weit auseinander gehen. Der Kredit von CHF 2.8 Mio. wurde abgelehnt.

Daraufhin wurde ein neuer Vorschlag unter Einbezug der Nutzerinnen und Nutzer des Platzes erarbeitet. Die starke Beanspruchung für die Anlieferung diverser Geschäfte verlangte nach pragmatischen Lösungen und einer zurückhaltenden Gestaltung. Ein wichtiges Element der neuen Vorlage war die Neugestaltung der Parkhausaufgänge. Sie erinnern sich vielleicht an die "Affenkäfig-Debatte". Im November 2005 hat die Stimmbevölkerung einen Kredit von CHF 1.9 Mio. genehmigt für die Gestaltung in der Form, wie sich der Herrenacker heute präsentiert. Ein Baumfeld und ein kleines Wasserspiel zieren den oberen Teil des Herrenackers, je eine Baumallee ist entlang der Häuserzeilen angeordnet.

Belag:

Einer der Hauptunterschiede zwischen dem 2004 abgelehnten und dem schliesslich realisierten Projekt ist der Belag. Anstelle der ursprünglich vorgeschlagenen Pflasterung wurde ein Saibro-Belag eingebaut. Dies ist ein hochporöser wasserdurchlässiger Festkies-Belag, der eine Gestaltung mit unterschiedlichen Farbtönen ermöglicht. Für die Entwässerung des Platzes muss das Wasser auf der Drainageschicht auf der Decke der Tiefgarage abfließen können.

Der Saibro-Belag ist eine günstige und gestalterisch ansprechende Lösung. Rund um den Platz und zwischen den Feldern des Saibro-Belags in unterschiedlichen Farben ist gepflästert, was dem Platz eine schöne Struktur gibt. Die helle und poröse Oberfläche kann die Hitzeentwicklung auf dem Platz dämpfen und trägt somit zu einem angenehmen Klima bei. Rund 10 Jahre nach dem Einbau des Belags müssen wir leider feststellen, dass er nicht hält, was man sich ursprünglich davon versprochen hat.

Der Belag leidet unter der hohen Belastung der vielen Anlieferungen, die täglich stattfinden. So ist er bereits stark abgenutzt und teilweise beschädigt. Im Dezember 2015 untersuchte das Tiefbauamt der Stadt Schaffhausen den Zustand mit Bohrkernen. Dabei zeigte sich, dass die Stabilität noch gegeben ist und kein akuter Sanierungsbedarf besteht. Die Deckschicht ist bereits stark abgenutzt und weist unterschiedliche Stärken auf.

Im unteren Bereich Richtung Beckenstube wurde der Belag schon mehrmals aufwändig repariert, da er dort durch die Anlieferungen besonders stark belastet ist. Dabei zeigt sich deutlich, dass ein Ausbessern des Saibro-Belags schwierig ist. Die reparierten Stellen sind sichtbar und nicht schön, wie auch die Postulantin bemängelt. Der Saibro-Belag kann nicht einfach an den beschädigten Stellen ersetzt werden. Bei der Reparatur des Belages ist es kaum möglich, das bestehende Farbkonzept zu reproduzieren. So sind alle sanierten Stellen deutlich sichtbar und im Lauf der Jahre würde ein Fleckenteppich entstehen.

Weiter zeigt die Untersuchung, dass die Poren an der Oberfläche durch die starke Verschmutzung verstopft sind. Die Entwässerung durch Versickerung des Regenwassers und Abfluss auf der Drainageschicht auf der Decke der Tiefgarage ist nicht mehr gewährleistet. Vor allem bei starken Niederschlägen fliesst das Wasser nur über die Oberfläche ab.

Auch im Unterhalt ist der Belag schwierig: Eine Reinigung mit Kehrmaschinen, welche einer zu starken Verschmutzung hätte entgegenwirken können, ist nicht möglich. Der Herrenacker kann nicht gesalzen werden und eine Schwarzräumung ist nur im Bereich der Pflasterung möglich, da die Maschinen den Saibrobelag beschädigen würden - wobei mir letzten Winter der Schneemann auch sehr gut gefallen hat. Der heutige Belag hat also verschiedene Vor- und Nachteile. Aufgrund der zunehmenden

Abnutzung ist eine umfassende Sanierung unumgänglich. Der Handlungsbedarf ist aber, wie bereits erwähnt, nicht akut, und die Planung und Umsetzung der Sanierung ist ab 2019 vorgesehen.

Verbesserung der Aufenthaltsqualität:

Der Herrenacker ist ein urbaner innerstädtischer Platz, der sehr viele verschiedene Funktionen übernehmen muss. Durch die Aufteilung in eine grosse offene Fläche und das Baumdach im oberen Teil konnte eine gute Gliederung gefunden werden, die den verschiedenen Ansprüchen zu verschiedenen Zeiten gerecht wird.

Da der Platz nicht an der Hauptfussgängerrichtung liegt, ist die tägliche Frequentierung deutlich tiefer als auf dem Fronwagplatz. Verschiedene Restaurants sowie temporäre Nutzungen tragen dazu bei, den Platz zu beleben, und auch die Sitzgelegenheiten im oberen Teil des Platzes werden regelmässig genutzt. Je nach Tages- und Jahreszeit sowie nach Wetter ist er unterschiedlich stark belebt. Der Brunnen ist im Sommer eine Attraktion vor allem für Kinder, die sehr gerne dort spielen. Eine wichtige Anforderung für die tägliche Nutzung ist, dass die Zulieferung zum Stadttheater, Manor und Coop mit Lastwagen sichergestellt werden muss.

Über das Jahr hinweg finden viele kleinere und grössere Veranstaltungen auf dem Herrenacker statt. Bei "Stars in Town" zeigt sich deutlich, welches Potenzial ein offener Platz hat. Die Veranstaltung hat es auch dank der speziellen Kulisse mitten in der Altstadt zu nationaler Bekanntheit geschafft. Auch wenn keine Veranstaltungen stattfinden, ist die grosse freie Fläche mitten in der Altstadt eine Qualität, die von vielen Schaffhauserinnen und Schaffhausern geschätzt wird.

Die Nutzungen haben einen grossen Einfluss auf die Möglichkeiten der Platzgestaltung. Mit der heutigen Nutzung sind zusätzliche fixe Elemente wie Bäume, Bänke et cetera kaum möglich. Eine Möglichkeit ist, verschiebbares Mobiliar einzusetzen. Demnächst werden ein paar flexibel nutzbare Bänke versuchsweise zur Verfügung stehen. Schaffhausen Tourismus stellt auch Liegestühle zur Verfügung. Einen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität hat auch das Klima auf dem Platz. Eine weitere Begrünung des Platzes würde gegen die Wärmeentwicklung im Sommer helfen. Die Möglichkeiten für weitere Bäume sind aber durch die Nutzungen des Platzes und durch den Untergrund beschränkt.

Fazit:

Eine Sanierung des Belages auf dem Herrenacker ist auf jeden Fall in den nächsten Jahren angezeigt. Dadurch besteht erneut die Möglichkeit, Wünsche und Ansprüche an den Platz und seine Gestaltung aufzunehmen. Die bisherigen Diskussionen zeigen, dass die Erwartungen bezüglich Nutzung und Gestaltung sehr unterschiedlich und die Gestaltungsmöglichkeiten dadurch eingeschränkt sind. Das Potenzial zur Aufwertung des Platzes liegt nach Ansicht des Stadtrates in erster Linie bei weiteren temporären Nutzungen.

Der Stadtrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen und die notwendigen Schritte zur Sanierung und Gestaltung des Herrenackers umzusetzen. Im Rahmen des Prüfungsauftrages wird das Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit Grün Schaffhausen und der Stadtplanung verschiedene Varianten zur Sanierung und Gestaltung des Herrenackers prüfen und einen Vorschlag zuhanden des Grossen Stadtrates erarbeiten. Da der Handlungsbedarf nicht akut ist und die zahlreichen Tiefbau-Projekte aufeinander abgestimmt werden müssen, sollen die Arbeiten ab 2019 erfolgen. Dabei werden wir gerne auch die Anregungen aufnehmen, die Sie uns nun in Ihren Voten

mitgeben werden. “

Theresia Derksen (CVP)

ÖBS/CVP/EVP/GLP-Fraktionserklärung

”Der Herrenacker wurde anfänglich nur zögerlich von der Öffentlichkeit genutzt. Inzwischen werden verschiedene kulturelle und sportliche Veranstaltungen auf dem Herrenacker organisiert und durchgeführt (Stars in Town, Frühlings- und Herbstmarkt, kleine Strassen Bühnen wie zum Beispiel kürzlich das Variété Pavé, SlowUp, Tour de Suisse). Aber nicht nur das: Über Mittag und auch ab dem frühen Abend halten sich bei einigemassen gutem Wetter Menschen auf dem Platz auf. Dabei wird insbesondere der obere Teil des Herrenackers - dort, wo die Bäume und Sitzbänke zu finden sind - rege genutzt.

Das erste Projekt für die Gestaltung des Herrenackers wurde abgelehnt. Über den zweiten Vorschlag wurde am 27. November 2005 abgestimmt und der Kredit abgelehnt. In der Zeit war damals zu lesen: “Das Projekt ist kein Hammer, aber es passt zu unserer Kleinstadt - und etwas Besseres werden wir lange nicht mehr finden”. Nur wenige Jahre vorher war die Platzgestaltung ebenso umstritten wie das darunterliegende Parkhaus.

Alle Parteien hatten die Ja-Parole beschlossen. Auch die CVP sagte Ja zur Neugestaltung des Herrenackers, allerdings fiel der Entscheid knapp aus. Es wurden die Auf- und Abgänge und die fehlenden WC-Anlagen bemängelt. Die Befürworter befürchteten ein jahrelanges Provisorium für den rund 6'000 Quadratmeter grossen Platz. Die Vorstellungen darüber, was einen schönen Platz ausmacht, gingen weit auseinander. Immerhin seien alle wesentlichen Elemente in der Platzgestaltung mitberücksichtigt worden, wurde argumentiert, wie zum Beispiel Bäume, Wasser, Bänke und genügend Platz für grössere Anlässe.

Der vielfältige Nutzungsbedarf und die vielen verschiedenen Ansprüche machen wohl die Crux der Platzgestaltung des Herrenackers aus. Die Zufahrten zum Stadttheater und zum Coop oder Manor müssen gewährleistet sein. Daneben sollen verschiedene temporäre Veranstaltungen möglich sein, und der Platz sollte der Ort sein, wo sich Menschen gerne aufhalten, ein Platz der Bewegung für ganz unterschiedliche Aktivitäten.

Der jetzige Belag ist nicht optimal, der Unterhalt schwierig. Ursprünglich war eine Pflasterung vorgesehen, die damals vielen zu teuer schien. Ein dunkler Belag würde den Platz im Sommer noch mehr aufheizen. Er sollte hell sein, der Platz ist abschüssig und so weiter. Es ist also nicht leicht, allen Bedürfnissen gerecht zu werden.

Für allfällige Mängel des Parkhauses ist die Parkhaus Herrenacker AG verantwortlich und zuständig. Deshalb wäre sicher vorher zu prüfen, ob Handlungsbedarf beim Parkhaus respektive ob nötigen Sanierungsmassnahmen anstehen, bevor man die Platzgestaltung neu an die Hand nimmt. Für die zukünftige Platzgestaltung sind Ideen gesucht. Wenn jemand also einen Vorschlag hat, der allen Ansprüchen genügt und bezahlbar ist, bringe diesen doch her.

Die **ÖBS/CVP/EVP/GLP-Fraktion** unterstützt in diesem Sinne das Postulat. “

Schlussmitteilungen des Ratspräsidenten:

Traktandum 6 wird an der nächsten Ratssitzung vom 5. September 2017 weiter beraten.

Zusammensetzung der Spezialkommission Zusammenführung der VBSH und der RVSH (VBSH und RVSH – ein Bus, ein Dach, ein Unternehmen):
SVP/JSVP/EDU: Dr. Cornelia Stamm Hurter, Mariano Fioretti
SP/JUSO: Christian Ulmer, Christoph Schlatter
ÖBS/CVP/EVP/GLP: Ernst Yak Sulzberger, Rainer Schmidig
FDP/JFSH (einladende Fraktion): Nicole Herren, Till Hardmeier
AL: Simon Sepan

Die nächste Ratssitzung findet am Dienstag, 5. September 2017, um 18 Uhr, im Kantonsratssaal statt.

Der **Ratspräsident** beendet die Sitzung um 20:00 Uhr.

Gabriele Behring

Veronika Michel

Ratssekretärin

Protokollführerin