



Grosser Stadtrat der Stadt Schaffhausen

PROTOKOLL

Sitzung Nr. 15
Dienstag, 13. November 2018
18:00 - 20:45 Uhr
Grossratsaal der Rathauslaube
Genehmigt am: 10. Dezember 2018

Vorsitz:	Rainer Schmidig	EVP
Protokoll:	Sandra Ehrat	Ratssekretärin
Stimmzähler:	Jeanette Grüninger Michael Mundt Angela Penkov	SP SVP AL
Anwesend:	Von total 36 Mitgliedern: Ratspräsident und 31 Mitglieder	
Entschuldigt: Ganze Sitzung:	Stephan P. Schlatter Nino Zubler Theresia Derksen Fabian Schug	FDP JUSO CVP AL

TRAKTANDEN

1	Vorlage des Stadtrats vom 14. August 2018: Baurechtsvergabe Wagenareal; Grundstück GB Nr. 2744, Baurecht GB Nr. 13'154	Seite 10
2	Vorlage des Stadtrats vom 21. August 2018: E-Bus: Umrüstung Trolleybus auf IMC-Technologie	Seite 20
3	Postulat Christian Ulmer vom 6. März 2018: "Schluss mit familienfeindlichen Bustarifen in der Stadt"	Seite 33

PENDENTE GESCHÄFTE 2018**VdSR, Interpellationen, Postulate, Kleine Anfragen, Diverses
Eingang Nr., Von, Titel des Geschäftes**

VdSR

21.08.2018	VdSR: Aufwertung Bahnhofstrasse, Planungskredit (Agglomerationsprogramm 1, Massnahme 20, Teilpaket 3)	9-er SPK
21.08.2018	VdSR: Botschaft des Stadtrats an den Grossen Stadtrat Schaffhausen zum Budget 2019 und zum Finanzplan 2019 bis 2022 - Budget 2019 Einwohnergemeinde Schaffhausen - Budget 2019 Einwohnergemeinde Schaffhausen, Betriebe und KSD - Anhang 1 zum Budget 2019 und Finanzplan 2019 bis 2022, Kurzeinführung HRM2 - Anhang 2 zum Budget 2019 und Finanzplan 2019 bis 2022, Definition Kennzahlen	GPK
25.09.2018	VdSR: Verordnung über die briefliche Stimmabgabe	Büro GrSR
16.10.2018	VdSR: Tempo-30-Zone Vorderenge und im Radacker	FK Bau
06.11.2018	VdSR: Nachträge zum Budget 2019 (Novemberbrief)	GPK
08.11.2018	Bericht und Antrag der GPK: Änderungen zum Budget 2019	GPK

Interpellationen

03.04.2018	Nr. 1, Interpellation René Schmidt (GLP): Aktuelle Immobilienstrategie der Stadt Schaffhausen
13.04.2018	Nr. 2, Interpellation Marco Planas (SP): Schule Schaffhausen - fit für die Zukunft?
28.06.2018	Nr. 3, Interpellation Kurt Reuter (SVP): "Wird die AKSA-Moschee am Schalterweg das grosse Sorgenkind für die Schaffhauser Bevölkerung?"

Postulate

06.03.2018	Nr. 5, Postulat Christoph Schlatter (SP): Sans-Papiers – wie weiter?
08.04.2018	Nr. 6, Postulat Stefan Marti (SP): Schaffhauser Bevölkerung soll nicht ewig warten: Mehr Hände fürs Baureferat
25.04.2018	Nr. 7, Postulat Stefan Marti (SP): Naturschutz auf Stadtgebiet

- 08.05.2018 **Nr. 8, Postulat Diego Faccani (FDP):** Kläranlageverband in die Zukunft führen!
- 08.05.2018 **Nr. 9, Postulat Nicole Herren (FDP):** Schaffhauser Märkte zurück in die Innenstadt
- 30.05.2018 **Nr. 10, Verfahrenspostulat Urs Tanner (SP):** Abstimmungsunterlagen
- 05.06.2018 **Nr. 11, Postulat Stefan Marti (SP):** Breitere Uferpromenade vom Güterhof zum Salzstadel
- 05.06.2018 **Nr. 12, Postulat Michael Mundt (SVP):** Mehr Transparenz bei städtischen Beteiligungen
- 19.06.2018 **Nr. 13, Postulat Simon Sepan (AL):** Einkommens- und vermögensabhängige Rabatte an der Musikschule
- 21.08.2018 **Nr. 14, Postulat Urs Tanner (SP):** Massnahmen für eine klimaangepasste Stadt jetzt
- 22.08.2018 **Nr. 15, Postulat Mariano Fioretti (SVP):** Zusammenführung von SH Power und EKS AG ernsthaft prüfen
- 18.09.2018 **Nr. 16, Postulat Christoph Schlatter (SP):** Menschen in Not
- 09.11.2018 **Nr. 17, Postulat Diego Faccani (FDP):** Lehrer sollen wieder Schule geben dürfen!
- 13.11.2018 **Nr. 18, Postulat Marco Planas (SP):** Polizeiposten am Bahnhof.
- 13.11.2018 **Nr. 19, Postulat René Schmidt (GLP):** Regelung der Organisationsstruktur, der Rechtsform, der Eignerstrategie inkl. Finanzierungsstrategie der KSS vor der Baukreditvorlage.

Kleine Anfragen

- 27.06.2018 **Nr. 31, Kleine Anfrage Mariano Fioretti (SVP):** "Ist die Fluktuation der Städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wirklich ein Problem?"
- 21.08.2018 **Nr. 34, Kleine Anfrage René Schmidt (GLP):** Wärmeverbund Geissberg prüfen!

- 26.10.2018 **Nr. 37, Kleine Anfrage Michael Mundt (SVP):** Leere politische Plakatständer: Wie Tolerant sind Stadtrat und Stadtpolizei?
- 15.11.2018 **Nr. 38, Kleine Anfrage Urs Tanner (SP):** Strasse oder Platz zu Ehren Hermann Schlatter, Stadtpräsident SP 1918 - 1919
- 21.11.2018 **Nr. 39, Kleine Anfrage Stefan Martin (SP):** Wohin mit der Erde?

Diverses

(VdSR = Vorlage des Stadtrats)

BESCHLÜSSE UND ERLEDIGTE GESCHÄFTE

**Traktandum 1 Vorlage des Stadtrats vom 14. August 2018:
Baurechtsvergabe Wagenareal; Grundstück GB Nr. 2744,
Baurecht GB Nr. 13'154**

Der Grosse Stadtrat heisst die Vorlage des Stadtrats vom 14. August 2018 betreffend Baurechtsvergabe Wagenareal; Grundstück GB Nr. 2744, Baurecht GB Nr. 13'154 in der Schlussabstimmung mit 26 : 3 Stimmen wie folgt gut:

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrats vom 14. August 2018 betreffend «Baurechtsvergabe Wagenareal, Grundstück GB Nr. 2744, Baurecht GB 13154».
2. Der Grosse Stadtrat stimmt der Vergabe des städtischen Grundstückes GB Nr. 2744, im Umfang von 5'111 m², im Baurecht zu den in der Vorlage genannten Bedingungen an die Legeno Lebensgenossenschaft Schaffhausen mit Sitz in Schaffhausen, Mühlenstrasse 26, 8200 Schaffhausen, zu.
3. Die Einnahmen der Baurechtszinsen werden dem Konto 3220.4430.01 gutgeschrieben. Die Einlage der Baurechtseinnahmen erfolgt gemäss Art. 2 Abs. 1 der Verordnung über den Fonds für die Wohnraumentwicklung der Stadt Schaffhausen vom 18. September 2012 (RSS 4500.0) über die Konten 3220.3980.10 und 6998.005.4980.10

**Traktandum 2 Vorlage des Stadtrats vom 21. August 2018:
E-Bus: Umrüstung Trolleybus auf IMC-Technologie**

Der Grosse Stadtrat heisst die Vorlage des Stadtrats vom 21. August 2018 betreffend E-Bus: Umrüstung Trolleybus auf IMC-Technologie in der Schlussabstimmung mit 31 : 0 Stimmen wie folgt gut:

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrats vom 21. August 2018 betreffend «E-Bus: Umrüstung Trolleybus auf IMC-Technologie».
2. Der Grosse Stadtrat bewilligt einen Investitionskredit (Verpflichtungskredit) über 1'575'000 Franken zu Lasten der Investitionsrechnung der VBSH für die Umrüstung der Trolleybusse auf IMC-Technologie.
3. Ziffer 2 dieses Beschlusses untersteht nach Art. 25 lit. e der Stadtverfassung dem fakultativen Referendum.
4. Für die Umsetzung ab 1. Januar 2019 bewilligt der Grosse Stadtrat ein Darlehen an die öffentlich-rechtliche Anstalt VBSH von 1'575'000 Franken.

**Traktandum 3 Postulat Christian Ulmer vom 6. März 2018:
"Schluss mit familienfeindlichen Bustarifen in der Stadt"**

Das Postulat wird von Christian Ulmer (SP) begründet, von Stadtrat Daniel Preisig beantwortet und im Grossen Stadtrat diskutiert.

Das Postulat wird vom Grossen Stadtrat in der Schlussabstimmung mit 18 : 12 Stimmen überwiesen.

BEGRÜSSUNG

Der **Ratspräsident, Rainer Schmidig (EVP)**, eröffnet die Ratssitzung Nr. 15 vom 13. November 2018 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 Stadtrats vom 20. September 2018 auf die Kleine Anfrage (Nr. 2/2018) von Stefan Marti (SP): Kostenbeteiligung der Eltern bei Schulanlässen
- Vorlage des Stadtrats vom 25. September 2018: Verordnung über die briefliche Stimmabgabe
- Antwort des Stadtrats vom 16. November 2018 auf die Kleine Anfrage (Nr. 36/2018) von Hermann Schlatter (SVP): Nehmen die Stadträte Ihre persönliche Informationsverantwortung wahr?
- Vorlage des Stadtrats vom 16. Oktober 2018: Tempo-30-Zone Vorderenge und Im Radacker
- Kleine Anfrage (Nr. 37/2018), 26. Oktober 2018 von Michael Mundt (SVP): Leere politische Plakatständer: Wie tolerant sind Stadtrat und Stadtpolizei?
- Antwort des Stadtrats vom 30. Oktober 2018 auf die Kleine Anfrage (Nr. 22/2018) von Christoph Schlatter (SP): Quartierzentrum Breite im Zeughaus
- Antwort des Stadtrats vom 30. Oktober 2018 auf die Kleine Anfrage (Nr. 35/2018) von Stephan P. Schlatter (SVP): Position der Stadt Schaffhausen im Schweizerischen Vergleich
- Vorlage des Stadtrats vom 6. November 2018: Nachträge zum Budget 2019 (Novemberbrief)
- Antwort des Stadtrats vom 6. November 2018 auf die Kleine Anfrage (Nr. 32/2018) von Marco Planas (SP): Medien und Informatik in der Primarschule
- Antwort des Stadtrats vom 6. November 2018 auf die Kleine Anfrage (Nr. 23/2018) von Kurt Reuter (SVP): Staatlich geförderte Parallelgesellschaften unter dem Deckmantel der HSK-Kurse
- Postulat Nr. 17 vom 9. November 2018 von Diego Faccani (FDP): Lehrer sollen wieder Schule geben dürfen!
- Korrigierte Fassung der Geschäftsordnung des Grossen Stadtrats von Schaffhausen

Verhandlungsbereit gemeldete Geschäfte:

Verhandlungsbereit aus der Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt sind:

- Vorlage des Stadtrats vom 14. August 2018: Baurechtsvergabe Wagenareal; Grundstück GB Nr. 2744, Baurecht GB Nr. 13'154
- Vorlage des Stadtrats vom 21. August 2018: E-Bus: Umrüstung Trolleybus auf IMC-Technologie

Diese beiden Geschäfte befinden sich bereits auf der heutigen Traktandenliste.

Zuweisungsvorschläge des Büros:

- Das Büro schlägt ihnen die Zuweisung der Vorlage des Stadtrats vom 25. September 2018: Verordnung über die briefliche Stimmabgabe an das Büro des Grossen Stadtrats vor. *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*

- Das Büro schlägt ihnen die Zuweisung der Vorlage des Stadtrats vom 16. Oktober 2018: Tempo-30-Zone Vorderenge und Im Radacker an die Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt vor. *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*

Mitteilungen des Ratspräsidenten:

- Spezialkommission: Vorlage des Stadtrats vom 21. August 2018: "Aufwertung Bahnhofstrasse, Planungskredit". Die SVP/JSVP/EDU-Fraktion wünscht in der Spezialkommission Grossstadtrat Kurt Reuter (SVP) durch Grossstadtrat Michael Mundt (SVP) zu ersetzen. *Keine Wortmeldungen, so beschlossen.*
- Es liegt mir ein Rücktrittsschreiben von Theresia Derksen (CVP) auf Ende November 2018 vor. Sie schreibt wie folgt:

"Sehr geehrter Herr Präsident

Bei den Wahlen für den Grossen Stadtrat Ende 1996 fand ich mich nach Ursula Bryner, Herbert Distel und Regula Seiterle auf dem ersten Ersatzplatz. Ich ging allerdings nicht davon aus, dass ich bereits im März 1997 nachrücken sollte und als es dann doch so war, hätte ich mir nie vorgestellt, dass ich mehr als 20 Jahre dem Grossen Stadtrat angehören sollte.

Nun habe ich mich entschieden per Ende November 2018 aus dem Grossen Stadtrat zurückzutreten um für anderes mehr Zeit zu haben.

Rückblickend stelle ich fest, dass ich eine interessante und lehrreiche Zeit im städtischen Parlament verbracht habe. Geschätzt habe ich jeweils die konstruktive Arbeit in den Kommissionen. In den letzten Jahren durfte ich mich in der Verwaltungskommission von SH Power einbringen.

In meiner subjektiven Wahrnehmung wird gegenüber den früheren Jahren vermehrt versucht, die politische Diskussion über die Medien zu beeinflussen und die Diskussionen im Parlament werden meines Erachtens nicht nur sachbezogen, sondern oft auch parteipolitisch geführt. Dabei sollten doch die Themen im Fokus stehen.

Mit der Verkleinerung des Parlaments ist die Arbeit nicht weniger geworden und die Effizienz konnte auch nicht gesteigert werden. Die politische Arbeit ist mitunter anspruchsvoll, weil komplizierte Fragen keine einfachen Antworten kennen und populistische oder unausgereifte Forderungen teuer und ineffizient sind. Dies macht die Arbeit in einem Milizparlament nicht leicht. Ich meine auch feststellen zu können, dass man in der heutigen Zeit immer weniger bereit ist Kompromisse einzugehen und dadurch Lösungen verunmöglicht werden.

Geschätzt habe ich bei der politischen Arbeit die vielen wertvollen und bereichernden Begegnungen und ich erinnere mich gerne auch an interessante Anlässe und spezielle Begebenheiten. So haben wir 2009, als der Kantonsratssaal renoviert und neu möbliert wurde, mal in den ehemaligen Hallen für Neue Kunst getagt. Ein Jahr später durfte ich dann in der neuen Möblierung des Kantonsratssaales das Präsidium des Grossen Stadtrats übernehmen.

Ich freue mich, dass ich Ihnen mitteilen kann, dass Dr. Nathalie Zumstein, die schon einmal Mitglied des Grossen Stadtrats war, sich bereit erklärt hat, die Arbeit im Grossen Stadtrat für die CVP ab Dezember 2018 zu übernehmen.

Allen Grossstadtratskollegen und –kolleginnen, den Mitgliedern des Stadtrats, insbesondere auch der Ratssekretärin und der Stadtweibelin danke ich für die gute Zusammenarbeit.

Ich wünsche allen weiterhin viel Kraft, Energie, viel Freude und Befriedigung bei ihrem politischen Engagement und ihrer Arbeit.

Freundliche Grüsse
Theresia Derksen"

Die Würdigung der Arbeit von Grossstadträtin Theresia Derksen (CVP) wird in der nächsten Ratssitzung vorgenommen.

PROTOKOLL

Die Protokolle der Ratssitzungen Nr. 13 vom 4. September 2018 und Nr. 14 vom 18. September 2018 sind vom Büro genehmigt und im Internet publiziert worden. Begehren auf Änderungen sind innert 10 Tagen dem Ratsbüro schriftlich mitzuteilen. Das Protokoll gilt somit unter dem Vorbehalt von Art. 32 Abs. 1 und 3 der Geschäftsordnung des Grossen Stadtrats als genehmigt.

TRAKTANDENLISTE

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

**Traktandum 1 Vorlage des Stadtrats vom 14. August 2018:
Baurechtsvergabe Wagenareal; Grundstück GB Nr. 2744,
Baurecht GB Nr. 13'154**

Ratspräsident Rainer Schmidig (EVP) teilt mit, dass sich Grosstadtrat Simon Sepan (AL) zu diesem Traktandum im Ausstand befindet.

Jeanette Grüninger (SP)

**Bericht der Fachkommission für Bau,
Planung, Verkehr und Umwelt**

„Ein fast unbenutztes Grundstück, schön gelegen, in einem lebenswerten Wohnquartier, wartet schon eine geraume Zeit auf seine Entwicklung. Das Warten wird bald ein Ende nehmen. In der Sitzung vom 26. September 2018 der Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt wurde die Vorlage der Baurechtsvergabe Wagenareal behandelt. Nach ein paar Stolpersteinen gibt das Hoffnung auf Belebung für diese gut gelegene Parzelle.

Die Wohnraumstrategie, ein Projekt der Wohnraumentwicklung der Stadt Schaffhausen, mit dem Ziel, neue Impulse im Wohnungsbau zu geben, war die Ausgangslage, das Wagenareal für die Abgabe im Baurecht vorzubereiten.

Die zentrumsnahe Lage, die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr und die idealen kurzen Verbindungen zu Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Sportplätzen aber auch zu Alters- und Pflegeeinrichtungen waren eine gute Basis für eine exklusive Vergabe eines Baurechts an gemeinnützige Wohnbauträger.

Das Wagenareal ist nun das erste Areal, das nach der Vier-Säulen-Strategie exklusiv an eine gemeinnützige Genossenschaft vergeben wird. Die Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt und wir heute im Rat, beschliessen formell die Baurechtsvergabe.

Marcel Angele, Leiter Stadtplanung, erklärte uns das Verfahren, das bis zu der vorliegenden Baurechtsvergabe führte.

Zur Auswahl der geeignetsten Wohnbaugenossenschaft wurde ein Studienauftrag für eine qualitativ hochstehende Wohnüberbauung durchgeführt. Es wurden Genossenschaften und Teams eingeladen. Die Vorgabe: Das Energielabel 2040 sollte erreicht werden. Vier Bewerbungen wurden eingereicht.

Geprüft wurde die Gemeinnützigkeit, Referenzprojekte, das Konzept zu Bauökologie und Energiestrategie. Wichtige Kriterien, wie die Einfügung in den städtebaulichen Kontext, die Förderung der Gemeinschaft des Areals zur Nachbarschaft und ein attraktives Wohnangebot für ein sozial gut durchmischtes Wohnen.

Die Jury wählte aus den eingegangenen Projekten für den ersten Rang das Projekt "s'Wagi".

Die Architektur von Schaffhauser Architekten, Götz und Partner und der gemeinnützige Wohnbauträger, die Legeno Lebensgenossenschaft. Das Siegerprojekt überzeugt durch die Anordnung des Hofensembles. Die verschiedenen Bauten gliedern sich um den Innenhof und bieten attraktive Wohneinheiten für unterschiedliche Wohnformen. Ein durchmischtes gemeinschaftliches Wohnen wird

gefördert, durch die individuelle Nutzung der Gebäude mit Wohn- und Büroräumen, Ateliers, Restaurants, Werk- oder Bastelräumen, die soziale Kontakte erlauben, aber auch genügend Rückzugsmöglichkeiten bieten.

Der Verzicht auf privaten Autobesitz ist fortschrittlich. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist vorhanden und mit geteilten Elektromobilen oder der grossen Velogarage, kann die Mobilität gewährleistet werden. Für Besucher stehen Parkplätze auf dem Areal zur Verfügung. Das Siegerprojekt ist ein innovatives Projekt, das den geforderten SIA Effizienzpfad Energie 2040 gut erfüllt.

In der Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt wurden Fragen bezüglich der baurechtlichen Situation der Projekte gestellt.

Bei der Projektierung von Wettbewerben werden oft gewisse Risiken mit Verstössen eingegangen. Der Entscheid der Jury war, alle Projekte zur Jurierung zuzulassen. Ein markanter Verstoß war der Strassenabstand. Dieser kann mit dem Rahmenplan nicht realisiert werden. Dafür müsste der Rahmenplan aufgehoben werden und gleichzeitig im Quartierplan festgesetzt werden. Mit dieser Disposition wurde das Projekt einstimmig von der Jury auserkoren.

Weitere Diskussionen gab die Gewährleistung für die Überprüfung, der an das Projekt gestellten Bedingungen, vor allem der bauökologischen und energetischen Massnahmen. Diese sind messbar und müssen nachgewiesen werden, gemäss der Leitung der Stadtplanung.

Die geforderte Durchmischung ist durch die geplanten Wohnformen mit Kleinwohnungen, Wohnateliers, Grosswohnungen mit gemeinsamen Bereichen und kleinen Zimmern mit Nasszellen, gut realisierbar.

Der Verzicht auf private Automobile war für vereinzelte Kommissionsmitglieder nicht nachvollziehbar. Keine verfügbaren Abstellflächen für Autos wurde ein Hindernis für das Quartier befürchtet. Die Lebensgenossenschaft Legeno wird sich der Situation bewusst sein. Diese selbstgewählte Wohnform, mit Verzicht auf private Autos, wird in anderen Städten schon vorgelebt.

Einig wurden wir in der Ansicht, dass dieses Leuchtturm-Projekt für Familien, junge und alte Menschen und vor allem Personen mit einer sensiblen Einstellung zu Natur und Umwelt ein zukunftsweisendes Zuhause bieten wird.

In diesem Sinne wurde einstimmig auf die Vorlage eingetreten und die ausführliche Baurechtsvergabe mit den Baukonditionen an die Legeno Lebensgenossenschaft Schaffhausen für in Ordnung befunden. Die Schlussabstimmung folgte mit 6 zu 0 Stimmen (Grossstadtrat Simon Sepan (AL) war im Ausstand).

Es bleibt zu danken, der Baureferentin Dr. Katrin Bernath, dem Finanzreferent Daniel Preisig, dem Leiter der Stadtplanung Marcel Angele für ihre Erläuterungen und der Ratssekretärin Sandra Ehrat für das Protokoll."

Jeanette Grüninger (SP)

SP/JUSO- und AL-Fraktionserklärung

"Für die SP/JUSO- und AL-Fraktion ist diese Vergabe, mit den an das Projekt gestellten Vorgaben, richtungsweisend. So entsteht am Rand der Altstadt, für

Schaffhausen ein attraktives und zeitgemässes Wohnen für Familien, Singles und ältere Menschen, für Tiere hoffe ich auch.

Das Wagenareal entwickelt sich, hier gibt es endlich Bewegung für Leben, für Arbeiten, für Freizeit und das gefällt uns. Das gewählte Projekt bietet das, was gefordert wurde.

Die Raumaufteilung lässt Spielraum für verschiedene Bedürfnisse des Zusammenlebens. Die gesamte Anlage fügt sich harmonisch in das bestehende Quartier ein und ist offen für das Zusammenleben mit der Nachbarschaft. Ein Wohnen in mehreren Generationen ist gewährleistet. Das Bewusstsein um einen neuen ökologischen und energetischen Umgang mit unseren Ressourcen, zwingt uns zum Umdenken. Neue Techniken im Wohnungsbau zu erforschen, auch für ein Wohlergehen der zukünftigen Generation. Im Projekt "S'Wagi" wird dies berücksichtigt, unter anderem mit dem Verzicht auf private Autos. Oder auch mit der Rückgewinnung des Regenwassers.

Gemeinnütziger Wohnungsbau bringt soziale Vernetzung kostensparend an Ort, fördert die gesellschaftliche Anteilnahme und bietet, wie hier im Projekt "S'Wagi", genügend Rückzug, wenn die Aktivitäten über Hand nehmen.

Alles in allem ein gutes Paket. Verdichtetes Bauen, umweltschonend und energiesparend, sozial und somit auch wirtschaftsfreundlich.

Wir werden eintreten und der Vorlage zustimmen."

Markus Leu (SVP)

SVP/JSVP/EDU-Fraktionserklärung

"Wir haben an der letzten Fraktionssitzung diese Vorlage eingehend beraten und werden mehrheitlich dieser Vorlage zustimmen.

Die Diskussion in der Fraktion verlief ähnlich wie in der Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt. Das eigentliche Geschäft, die Baurechtsvergabe, gab nichts zu reden. Die Diskussion beschränkte sich auf das Wettbewerbsverfahren und das Siegerprojekt. Das "autoarme Wohnen", das heisst fast keine Parkplätze für so viele Wohnungen, stiess auf grosses Unverständnis und ist der Grund, weshalb einige Fraktionsmitglieder dieser Baurechtsvergabe nicht zustimmen werden.

Ebenfalls wurden die Ausschreibungskriterien, welche von der Stadt den Wettbewerbsteilnehmern auferlegt wurden, scharf kritisiert. Das Konzept für die bauökologischen und energetischen Anhaltspunkte, sprich Energielabel 2040, ist aus unserer Sicht übertrieben und unnötig.

Unsere Fraktion ist enttäuscht, dass die Stadtplanung acht Jahre benötigte, bis endlich eine Vorlage zum Wagenareal dem Parlament unterbreitet werden konnte. Leider ist das nicht die einzige Vorlage, die in der Stadtplanung pendent ist. Wir fordern die Baureferentin auf, die Arbeitsmethodik in der Stadtplanung zu überprüfen und die Effizienz zu erhöhen.

Weiter verlangen wir vom Stadtrat, dass neben der Förderung des gemeinnützigen Wohnraums auch Baurechtsland für hochwertiges Wohnen bereitgestellt wird, damit wir auch finanzkräftigen Personen, sprich guten Steuerzahlern, attraktiven Wohnraum anbieten können.

Zum Schluss möchte ich mich bei Stadträtin Dr. Katrin Bernath und Stadtplaner Marcel Angele für die fachmännische Präsentation des Wettbewerbsverfahrens bedanken. Ein weiterer Dank geht an Stadtrat Daniel Preisig für die gute Erläuterung der Baurechtsvorlage. Ebenfalls bedanken möchte ich mich bei meiner Kommissionskollegin Jeanette Grüninger (SP) für die ausführliche Berichterstattung aus der Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt sowie unserem Kommissionspräsidenten Edgar Zehnder (SVP) für die sorgfältige und straffe Sitzungsleitung.

Wie eingangs erwähnt, wird unsere Fraktion auf diese Vorlage mehrheitlich eintreten und ihr auch zustimmen. Besten Dank für ihre Aufmerksamkeit."

Raphael Kräuchi (GLP)

Grüne SH/CVP/EVP/GLP-Fraktionserklärung

"Ich freue mich, Ihnen die Erklärung der Grüne SH/CVP/EVP/GLP-Fraktion zur Baurechtsvergabe Wagenareal mitteilen zu dürfen.

Die Stadt Schaffhausen hat einen Studienwettbewerb durchgeführt, bei der Wohnbaugenossenschaften Eingaben zur Überbauung des Wagenareals im gemeinnützigen Wohnungsbau einreichen konnten. Das Wagenareal soll dazu im Baurecht abgegeben werden. Vier Genossenschaften sind dem Aufruf gefolgt. Die Vorgaben, dass die künftige Bebauung unter anderem eine städtebaulich überzeugende Gesamtwirkung aufweisen, ein Mehrgenerationenwohnen fördern und unterschiedliche Bedürfnisse aller Altersstufen abdecken soll, wurden nach Urteil der Jury durch das Siegerprojekt der Legeno, Lebensgenossenschaft Schaffhausen, am meisten erfüllt.

Ein Augenschein der ausgestellten Modelle anlässlich der Sitzung der Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt hat das Vertrauen in den Entscheid der Jury untermauert. Die Möglichkeit des generationenübergreifenden Austausches und die Erfüllung des SIA-Effizienzpfades Energie 2040, bezüglich Treibhausgase und Primärenergie, sind für unsere Fraktion wesentliche Gesichtspunkte, weshalb wir das Projekt unterstützen.

Ob das Beharren auf autofreie Mieterschaft dem Druck standhält, die Wohnungen füllen zu müssen, bleibe dahingestellt und wird sich erst im Laufe der Zeit weisen.

Zu den Baurechtskonditionen gemäss Ziffer 4 in der Vorlage wollen wir nicht näher eingehen, weil diese Bedingungen bereits mit der Projekteingabe durch die Genossenschaften anerkannt wurden und während dem Spiel die Regeln fairerweise nicht geändert werden sollten.

Die Grüne SH/CVP/EVP/GLP-Fraktion wird die Vorlage jedenfalls einstimmig annehmen und wünscht dem Projekt viel Erfolg."

Diego Faccani (FDP)**FDP/JFSH-Fraktionserklärung**

"Ich darf Ihnen, als Vertretung für unser Baufachkommissionsmitglied Stephan P. Schlatter (FDP), die Fraktionsmeinung der FDP/JFSH näherbringen.

Ich habe einen Grossteil meiner Jugend auf dem Emmersberg verbracht. Das ist auch schon ein paar Tage her. Die "Wagi" war damals für uns immer ein grosser Abenteuerspielplatz. Später diente uns dieser Platz zur Abhaltung von konspirativen Versammlungen und die dunklen Ecken auch für die ersten Gehversuche in amourösen Belangen. Ich habe dieses Areal nie anders als halb verfallen und leer erlebt.

Diese Brache wird nun endlich erschlossen und mit einem neuen Wohnbaukonzept überbaut. Es wird aber keine Überbauung für alle, sondern nur für einige. Als gar fortschrittlich wird das Siegerprojekt "s'Wagi" bezeichnet, da gänzlich auf privaten Autobesitz verzichtet werden soll.

Ich kenne das Vermietungsreglement nicht, es muss aber so sein, dass böse Autobesitzer gänzlich von der Möglichkeit der Wohnungsmiete ausgeschlossen sein werden. Wenn nicht, verschärft sich das Problem mit wild parkierenden Autos an der Tellstrasse noch mehr. Dieses Problem wird ja schon jetzt, in der neuen Quartierparkierverordnung schön umschrieben und dessen Notwendigkeit so auch zementiert. Das wird von den Baurechtsnehmern noch zu lösen sein.

Dass die Überbauung nicht zonenkonform ist, ist unseres Erachtens das kleinere Übel. Durch eine Anpassung des Quartierplans und des Rahmenplans kann das gelöst werden. Für das Quartier wird dies sicher kein Nachteil sein. Das Quartier wird mit dieser Überbauung sicherlich eine Aufwertung erfahren, welche schon lange fällig ist.

Es geht grundsätzlich nicht um die Ausgestaltung des Siegerprojekts, sondern um die Vergabe des Grundstücks im Baurecht. Diesem Unterfangen steht die Fraktion der FDP und der Jungfreisinnigen nicht im Wege und wird auf die Vorlage eintreten und diese einstimmig verabschieden."

SR Dr. Katrin Bernath**Stellungnahme Stadtrat**

"Die Entwicklung des Wagenareals im Rahmen der Wohnraumstrategie und die Baurechtsvergabe ist ein Projekt, das vom Baureferat und Finanzreferat gemeinsam bearbeitet wurde und ich freue mich, dass es heute hier zu einem grossen Meilenstein kommen wird, nachdem ich Ihren Voten doch sehr positive Zustimmung entnehmen konnte.

Nachdem die Sprecherin, Grossstadträtin Jeanette Grüniger (SP) der Fachkommission Bau, Planung, Verkehr und Umwelt die Vorlage bereits vorgestellt hat, werde ich noch auf einige Punkte zu den Zielen und dem Vorgehen eingehen. Der Finanzreferent wird anschliessend auf die Bedeutung des Projektes im Kontext der 4-Säulen-Strategie für den gemeinnützigen Wohnungsbau eingehen.

Ausgangslage

Das Wagenareal ist eines der Grundstücke im Eigentum der Stadt Schaffhausen, die wir im Rahmen der städtischen Wohnraumstrategie zur Überbauung abgeben wollen.

Bereits in der vom Grossen Stadtrat im Jahr 2012 verabschiedeten Vorlage zum Entwicklungspaket 1 der Wohnraumstrategie wurde festgehalten, dass das Wagenareal im Baurecht an einen gemeinnützige Wohnbauträger abgegeben werden soll und ein "Leuchtturm-Projekt", im Sinne der nachhaltigen Entwicklung, realisiert werden soll. Auch wurden bereits damals Kriterien für die Baurechtsvergabe genannt, die städtebauliche, ökologische, ökonomische und gesellschaftliche Aspekte umfassen.

Im Zusammenhang mit der ursprünglich geplanten Umzonung des Areals von der Wohnzone W3 in die Wohnzone W4 wurde ein Rahmenplan erarbeitet. Darin wurde insbesondere eine vom Quartier gewünschte Höhenbeschränkung festgelegt, das heisst, auch mit der Umzonung in W4 wäre die maximale Höhe der Zone W3 beibehalten worden. Wie Ihnen bekannt ist, kam die Umzonung nicht zustande. Es dürfte auch denjenigen bekannt sein, die nun die lange Zeitdauer bemängelt haben, dass die Diskussionen rund um diese Umzonung lange gedauert haben. So durfte ich die Situation bei meinem Amtsantritt übernehmen. Es war bereits für die Ausschreibung vorbereitet und wir konnten das zweistufige Vergabeverfahren trotz Wechsel der beiden damit betrauten Mitarbeiter zeitgerecht durchführen.

Verfahren zur Baurechtsvergabe

Mit dem Ziel einer qualitativen Entwicklung des Grundstücks zu gemeinnützigen Wohnzwecken wurde für die Vergabe ein öffentlicher, nicht anonymer zweistufiger Studienauftrag mit Eignungsprüfung veranstaltet.

In der ersten Stufe reichten gemeinnützige Genossenschaften ein Bewerbungsdossier ein. Darin zeigten die Teams eine Konzeptidee und sie stellten sich anhand von Referenzprojekten vor. Aufgrund der formalen und inhaltlichen Prüfung der vier eingereichten Dossiers wurden alle für die zweite Stufe zugelassen.

In der zweiten Stufe erfolgte die Projekterarbeitung. Bis zum 21. März 2018 wurden fristgerecht vier Projektbeiträge eingereicht. Ich bedanke mich bei allen, die sehr viel Arbeit hineingesteckt haben. Es war sehr spannend, diese Jurierung vorzunehmen. Die Vorschläge wurden nicht anonym eingereicht, da aufgrund der Konzeptideen der ersten Stufe Rückschlüsse auf die Urheberschaft gezogen werden können.

Die eingereichten Beiträge wurden zuerst einer formalen Vorprüfung unterzogen. Die Vorprüfung hat ergeben, dass sämtliche Projektbeiträge in einzelnen Punkten von den Rahmenbedingungen des Studienauftrages abweichen. Das Beurteilungsgremium wertete die Projekte trotz dieser Abweichungen im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines Quartierplans als umsetzbar. Deshalb wurden alle Projekte zur Jurierung zugelassen.

Grossstadträtin Jeanette Grüninger (SP) hat bereits darauf hingewiesen, dass der Abstand im Norden zur Wagenstrasse ein zentraler Diskussionspunkt war. Diese Abweichung vom Rahmenplan wurde jedoch sowohl von der gesamten Jury als auch von den bei der Jurierung anwesenden Fachpersonen sowie einer Vertretung des Quartiervereins als unproblematisch erachtet. Der Rahmenplan ist ein behördenverbindliches, vom Stadtrat festgesetztes, Planungsinstrument. Mit der Bestätigung des Siegerprojektes hat der Stadtrat diese Abweichung vom Rahmenplan zur Kenntnis genommen. Formell sind diese Abweichungen mittels Aufhebung des Rahmenplans und gleichzeitiger Festsetzung eines Quartierplans zu beschliessen. So können die weiteren im Rahmenplan festgehaltenen Bestimmungen in den

Quartierplan einfließen und auch eigentümerverbindlich festgelegt werden.

Wie wir bereits von der Sprecherin der Fachkommission Bau, Planung, Verkehr und Umwelt gehört haben, hat die aus Sach- und Fachpreisrichtern zusammengesetzte Jury das Projekt "s'WAGI" der Legeno, Lebensgenossenschaft Schaffhausen, einstimmig als Siegerprojekt empfohlen. Diese Empfehlung basiert auf der Beurteilung bezüglich:

- Städtebau und Freiräume
- Energie und Ökologie
- Gesellschaft und Soziales

Das Siegerprojekt "s'WAGI" überzeugt unter anderem mit einem zentralen Hof als Begegnungs- und Aufenthaltsort. Die vielfältigen Wohnungen decken verschiedene Bedürfnisse und ermöglichen ein durchmischtes Wohnen. Als fortschrittlich wird der Verzicht auf privaten Autobesitz und die Ausrichtung der Mobilität auf den öffentlichen Verkehr beziehungsweise die geteilte Elektromobilität gewertet. Ich freue mich, dass auch in Schaffhausen so ein Projekt realisiert wird. Was bei uns als fortschrittlich gilt, wurde an anderen Orten schon öfters umgesetzt. Dies ist auch dank der zentrumsnahen Lage möglich und erfordert einen Quartierplan sowie ein Mobilitätskonzept.

Sämtliche Projekte waren bei der Stadtplanung ausgestellt und wurden auch im Rahmen der Sitzung der Baufachkommission anhand der eingereichten Pläne und Modelle vorgestellt.

Würdigung aus Sicht Stadtentwicklung

Mit der baulichen Entwicklung des Wagenareals erhalten das Quartier und die Stadt eine Aufwertung mit modernem Wohnraum. Wie bereits in den Zielen der Wohnraumstrategie festgehalten, soll auf dem Wagenareal ein Projekt realisiert werden, das bezüglich aller drei Dimensionen der nachhaltigen Entwicklung überzeugt. Die Bauten bieten Raum für verschiedene Wohnformen und gemeinschaftliche Nutzungen, die Mietpreise werden nach dem Prinzip der Kostenmiete festgelegt und das Projekt ist auch aus ökologischer Sicht vorbildlich."

SR Daniel Preisig

Stellungnahme Stadtrat

"Gerne ergänze ich meine Stadtratskollegin und Baureferentin Dr. Katrin Bernath in meiner Rolle als Immobilienreferent mit einer kurzen Stellungnahme mit Schwerpunkt "Baurechtsvergabe".

Das Wagenareal ist das erste Areal, das wir gemäss unserer 4-Säulen-Strategie zur Förderung des Gemeinnützigen Wohnungsbaus exklusiv für Wohnbaugenossenschaften ausgeschrieben haben. Wir wollten damit die Genossenschafts-Szene neu beleben! Heute können wir feststellen: Diese Strategie hat funktioniert. Es haben sich vier einheimische Wohnbaugenossenschaften beworben, zwei davon wurden neu gegründet. Auch ich danke allen Genossenschaften, die sich mit viel Engagement am Wettbewerb beteiligt haben.

Ein weiteres Beispiel für die aufblühende Wohnbaugenossenschafts-Szene ist die Neue Wohnbaugenossenschaft Schaffhausen, welche von uns in eineinhalb Monaten 100 Wohnungen übernehmen wird.

Es ist klar, wenn sich vier Wohnbaugenossenschaften bewerben und nur eine gewinnen kann, dann gehen drei investitionswillige Wohnbaugenossenschaften leer aus, leider. Um diese positive Dynamik zu erhalten, will der Stadtrat deshalb vorwärts machen mit der Ausschreibung weiterer Areale, zum Beispiel auf dem Alpenblick.

Und noch etwas muss ich zur Baurechtsvergabe Wagenareal sagen. Wir haben viel gelernt bei dieser Baurechtsvergabe. Basierend auf diesen Erfahrungen haben wir die Baurechtsbedingungen umfassend erneuert und das Volk hat der Aufwertung des Instruments Baurecht im September klar zugestimmt.

Das Wagenareal ist das letzte Areal, das wir nach den alten, noch nicht standardisierten Konditionen und nach dem alten Vorgehensprozess vergeben. An den Baurechtsbedingungen können Sie heute deshalb nichts mehr verändern, sie waren bereits Bestandteil im Wettbewerbsprojekt.

Bei künftigen Baurechtsvergaben wird der Grosse Stadtrat vor dem Wettbewerbsprozess bei den wichtigsten Eckwerten der Baurechtsvergabe mitreden können.

Jetzt noch kurz ein Wort zur Fraktionserklärung von Markus Leu (SVP). Er sagte, der Stadtrat soll nicht nur den gemeinnützigen Wohnungsbau fördern. Das macht der Stadtrat. Er fördert alle Wohnformen. Wir machen Baurechtsvergaben auch für nichtgemeinnützige Wohnbauten. Ich erinnere an das Beispiel Schönbühl, das Projekt "Silber" der Mobiliar Versicherung ist nicht gemeinnützig. Der Stadtrat fördert ebenfalls Baurechtsvergaben für die Industrie und das Gewerbe. Beispiele sind das kürzlich eröffnete Manufakturzentrum der IWC im Merishausertal und für das Gewerbe die Firma Reprom im Schweizersbild. In Zukunft werden kleinere Baurechtsvergaben viel einfacher gehen und vielleicht am Radar des Grossen Stadtrats vorbeigehen, weil wir ja mit den neuen Verfassungsbestimmungen Baurechtsvergaben bis zu CHF 1 Mio. Landwert selber tätigen können. Herzlichen Dank."

Mariano Fioretti (SVP)

Votum

"Diese Vorlage kommt so schön und nett daher und als Weihnachtsgeschenk doch etwas verfrüht, deshalb muss man wohl genauer hinschauen.

Ich mag mich noch sehr genau an die Ratsdebatten bezüglich der Quartierparkierverordnung erinnern. Möglicherweise erinnern sich die Verfasser dieser Vorlage nicht mehr an diese Ratsdebatte. Die Argumente der Stadträte waren wohl doch nicht stichhaltig und vor allem nicht nachhaltig, denn anders lässt sich die Erinnerungslücke wohl nicht erklären.

Die privaten Autos müssen vom öffentlichen Grund verbannt werden. Pendler sollen ihre Autos nicht mehr auf der Strasse abstellen können. Wir wollen ganz genau wissen, wer wo bei wem zu Besuch ist.

Nun lese ich in der Vorlage, dass wir eine Baurechtsvergabe tätigen, wo es für die Autos keine Parkmöglichkeiten geben darf. Die zukünftigen Mieterinnen und Mieter sollen auf ein Auto verzichten. Im Klartext heisst das, dass Mieterinnen und Mieter mit einem Auto diskriminiert werden. Also Personen zweiter Klasse und das mit dem offiziellen Segen des Stadtrats! Der Stadtrat will direkten Einfluss in die Privatsphäre nehmen und die Mieterinnen und Mieter ökologisch ganz nach dem Gusto des linksgrünen ideologischen Stadtrats erziehen. So geht das nicht, meine Damen und Herren!

Wir sind immer noch freie Bürgerinnen und Bürger. Da darf man sich auch fragen, ob es nicht ein Grundrecht ist, selbst zu bestimmen, ob man sich ein Auto anschaffen möchte? Doch hier will sich der Stadtrat ein ideologisches Denkmal setzen.

Falls nun doch eine Mieterin oder ein Mieter mit Auto den Zuschlag für eine Wohnung erhalten würde, wo sollen sie dann ihr Auto parkieren? Ganz richtig, auf dem öffentlichen Grund in den Quartieren.

Der Stadtrat möchte mit der autofeindlichen Quartierparkverordnung die Autos vom öffentlichen Grund verbannen und sorgt mit der nächsten Vorlage dafür, dass die Autos dieser Mieterinnen und Mieter auf dem öffentlichen Grund parkiert werden. Da weiss wohl die rechte Hand nicht, was die linke tut. Falls dies so sein sollte, dann gibt es zum Glück immer noch die Protokolle aus dem Grossen Stadtrat. Ein Blick in die Protokolle könnte Gedankenlücken schliessen.

Was hat sich der Stadtrat bei der Ausarbeitung dieser ideologischen, autofeindlichen und diskriminierenden Vorlage gedacht? Will der Stadtrat nun das störrische und bockige Volk nach seinem Gusto erziehen? Anders lassen sich diese Vorlagen leider nicht interpretieren.

Schade, dass der Stadtrat so ideologisch unterwegs ist und mit der Mietvergabe dieser Wohnungen in die persönlichen Entscheide sowie in die Privatsphäre eingreifen will. Man kann sich an dieser Stelle nur wünschen, dass der Stadtrat zurück in die Realität findet und sein ideologisches Parteibuch dem Stadtarchivar übergibt. Denn dort ist es am richtigen Ort.

Das würde wohl die sturen oder ideologischen Blockaden in anderen Geschäften lösen, dabei sei die SH Power/EKS Geschichte, die Sasag oder der notwendige Stellenplan genannt.

Ich kann dieser Vorlage nur zustimmen, wenn für diese Überbauung auch Parkplätze für die Mieterinnen und Mieter eingeplant werden."

Urs Tanner (SP)

Votum

"Sie müssen sich nicht vor chinesischen Zuständen fürchten. Sozial Medien, die alles kontrollieren. Am 10. Februar 2019 reden wir über die Quartierparkverordnung. Dann hat die Bevölkerung das Recht, Ja oder Nein zu sagen.

Ich rufe einfach in Erinnerung, wie die Marktwirtschaft funktioniert und auch das Mietrecht, Art. 260 und folgende. Sie werden nicht gezwungen, dort einen Mietvertrag zu unterschreiben. Es ist freiwillig. Wir haben 4.2 Mio. Personenwagen in der Schweiz und eine krasse Zahl von Elektrofahrzeugen, nämlich 0.3 %. Es gibt tatsächlich Menschen, die haben kein Auto. Das sind in der Stadt Schaffhausen 40 %, eine krasse Minderheit von komischen Aussenseitern. Über die Quartierparkverordnung diskutieren wir ja noch. Der öffentliche Grund soll etwas kosten, aber diese extreme Minderheit von 40 % darf hier tatsächlich einen Mietvertrag eingehen.

Es existiert kein Budget, dass wir für das Defizit aufkommen müssen, wie bei der Genossenschaft KSS. Wenn dies nicht funktioniert, dann werden sicherlich die Statuten geändert und sie können dann sicherlich auch mit einem Auto dort wohnen."

SR Dr. Katrin Bernath**Votum**

"Ich möchte Grosstadtrat Mariano Fioretti (SVP) beruhigen. Wir haben ein sehr gutes Gedächtnis und ich weise darauf hin, dass das Thema "autoarmes Wohnen" bereits 2012 in dieser Vorlage, die ich erwähnt habe, ein Thema war. So auch das Wettbewerbsprogramm, das schon oft besprochen wurde, bevor ich dieses Amt übernommen habe. Das hat sich mit der neuen Zusammensetzung des Stadtrats überhaupt nicht verändert. Da müssen Sie nichts befürchten. Das war bei diesem Projekt schon immer so vorgesehen.

Zudem kann ich Sie beruhigen, dass man sich auch ohne Auto nicht diskriminiert fühlt und dass Jede und Jeder das Grundrecht hat selber zu wählen, wo Er oder Sie wohnen will.

Noch etwas zur Quartierparkierverordnung. Da möchte ich einfach daran erinnern, es geht dort darum, die Anwohnerinnen und Anwohner zu bevorzugen und dass die Pendlerinnen und Pendler nicht in den Quartierstrassen parkieren. Es ist klar, dass es nicht sein kann, dass dann die Bewohnerinnen und Bewohner vom Wagenareal alle ihr Auto in der Strasse abstellen. Deshalb braucht es ein Mobilitätskonzept. Die Details werden noch festzulegen sein. Ich könnte mir sehr gut vorstellen, dass in diesem Konzept steht, wenn jemand eine Garage in einem anderen Gebäude mieten möchte, er oder sie das sehr gerne machen kann. Es gibt viele Parkplätze und Garagen, die man mieten kann, wenn jemand ein Auto hat und trotzdem dort wohnen möchte. Wie gesagt, diese Details wird die Genossenschaft vorschlagen und sie wird auch zuständig sein, dies umzusetzen.

Ich möchte darum bitten, Details nicht zu vermischen, die nichts miteinander zu tun haben."

Detailberatung

Der **Ratspräsident Rainer Schmidig (EVP)** stellt fest, dass kein Antrag auf Nichteintreten gestellt wird, Eintreten ist somit beschlossen.

Bemerkungen des Ratspräsidenten zum weiteren Vorgehen:

"Wir kommen zur Detailberatung. Der 1. Vizepräsident, Hermann Schlatter (SVP) wird die Vorlage des Stadtrats seitenweise bis zu den Anträgen verlesen. Erst dann beraten wir die Anträge gemäss Vorlage."

Der **1. Vizepräsident, Hermann Schlatter (SVP)**, verliest die Vorlage des Stadtrats vom 14. August 2018, Seite 1 bis 20 sowie die Anträge auf Seite 21 wie folgt:

ANTRÄGE

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrats vom 14. August 2018 betreffend «Baurechtsvergabe Wagenareal, Grundstück GB Nr. 2744, Baurecht GB 13154». *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*
2. Der Grosse Stadtrat stimmt der Vergabe des städtischen Grundstückes GB Nr. 2744, im Umfang von 5'111 m², im Baurecht zu den in der Vorlage genannten Bedingungen an die Legeno Lebensgenossenschaft Schaffhausen mit Sitz in Schaffhausen, Mühlenstrasse 26, 8200 Schaffhausen, zu. *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*
3. Die Einnahmen der Baurechtszinsen werden dem Konto 3220.4430.01 gutgeschrieben. Die Einlage der Baurechtseinnahmen erfolgt gemäss Art. 2 Abs. 1 der Verordnung über den Fonds für die Wohnraumentwicklung der Stadt Schaffhausen vom 18. September 2012 (RSS 4500.0) über die Konten 3220.3980.10 und 6998.005.4980.10. *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*

Schlussabstimmung

Der Grosse Stadtrat heisst die Vorlage des Stadtrats vom 14. August 2018 betreffend Baurechtsvergabe Wagenareal; Grundstück GB Nr. 2744, Baurecht GB Nr. 13'154 und die Anträge in der Schlussabstimmung mit 26 : 3 Stimmen gut.

Das Geschäft ist erledigt.

Traktandum 2 **Vorlage des Stadtrats vom 21. August 2018: E-Bus: Umrüstung Trolleybus auf IMC-Technologie**

Raphael Kräuchi (GLP)

**Bericht der Fachkommission für Bau,
Planung, Verkehr und Umwelt**

"Ich spreche im Namen der Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt und übermittle Ihnen den Bericht der Kommission zur Vorlage des Stadtrats betreffend Umrüstung der Trolleybusse auf IMC-Technologie.

Zuerst möchte ich mich bei denjenigen Personen bedanken, die eine reibungslose Kommissionssitzung ermöglicht haben. Mein Dank geht an die Ratssekretärin Sandra Ehrat für die gewissenhafte Protokollierung und an Nathan Hueber von den VBSH für die verständliche Erläuterung, insbesondere des technischen Hintergrunds. Ein weiterer Dank geht an Stadtrat Daniel Preisig für sein kompetentes Mitwirken, an Kommissionspräsident Edgar Zehnder (SVP) für seine strukturierte und umsichtige Sitzungsleitung sowie an die Kommissionsmitglieder für die konstruktive Zusammenarbeit.

Die Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt hat in ihrer Sitzung vom 26. September 2018 die Vorlage behandelt. Die Umrüstung der Trolleybusse auf der Linie 1 auf "In Motion Charging-Technologie" ist der erste Schritt der Elektrifizierungsstrategie der VBSH. Die Busse werden dabei mit einer Traktionsbatterie ausgerüstet.

Die Batterien werden während der Fahrt (also "in motion") an den Oberleitungen aufgeladen. Weil damit einzelne Streckenabschnitte fahrleitungsfrei gefahren werden können, können diese teilweise rückgebaut werden.

Geplant ist der Abbau der Fahrleitungen auf den zwei Teilstrecken zwischen Feuerwehrzentrum und Mühlentor sowie zwischen Scheidegg und Neuhausen Zentrum. Das spart Unterhaltskosten an den Fahrleitungen. Zudem werden die Busse durch diese Technologie flexibler. Beispielsweise können Umleitungen bei Veranstaltungen leichter realisiert werden. Dies wird auch für die Bauphase der Schaffhauser Bahnhofstrasse im Rahmen der geplanten Aufwertung eine Rolle spielen.

Das IMC-System ist in anderen Städten bereits erfolgreich im Einsatz, so beispielsweise bei den Verkehrsbetrieben Zürich seit 2013. Der erfolgreiche Testbetrieb unter realen Bedingungen im vergangenen März mit einem Leihbus der Verkehrsbetriebe Zürich hat bestätigt, dass wir es mit einer bewährten Technologie zu tun haben. Alles hat einwandfrei funktioniert, die Akzeptanz bei Chauffeuren und Fahrgästen war gross.

Auch finanziell ist das Vorhaben kein Wagnis. Die Kosten der Umrüstung der Traktionsbatterie und diejenigen für den Abbau der Oberleitungen werden nach sieben Jahren durch die Einsparungen an der Wartung der Leitungen und der Wartung der Busse kompensiert. Zudem gibt der Hersteller auf die Batterie eine Garantie von acht Jahren, was in etwa der restlichen Lebensdauer der Trolleybusse entspricht.

Alle diese in der Vorlage des Stadtrats aufgeführten Vorteile der Umrüstung haben die Kommission überzeugt. Es gab in der Beratung und Diskussion keine grundsätzlichen Vorbehalte, es wurden vor allem kleinere Verständnisfragen zur Technologie und zur Finanzierung gestellt, die alle zur vollsten Zufriedenheit beantwortet wurden. So ist beispielsweise die Energierückspeisung, die sogenannte Rekuperation, mit der IMC-Technologie besser als beim klassischen Trolleybus.

Im Namen der Kommission möchte ich dem Stadtrat an dieser Stelle nochmals für die saubere und stringent ausgearbeitete Vorlage danken.

Bei der Schlussabstimmung in der Kommission wurde das Geschäft mit einem Verhältnis von 7 : 0 Stimmen und damit einstimmig angenommen. Die Fachkommission für Bau, Planung Verkehr und Umwelt empfiehlt Ihnen daher, sehr geehrte Damen und Herren, der Vorlage zuzustimmen."

Raphael Kräuchi (GLP)

**Grüne SH/CVP/EVP/GLP-
Fraktionserklärung**

"Gerne teile ich Ihnen in aller Kürze die Erklärung der Grüne SH/CVP/EVP/GLP-Fraktion zur Umrüstung der Trolleybusse auf IMC-Technologie mit.

Die Fraktion begrüsst die gesamte Elektrifizierungsstrategie der VBSH. Die im schrittweisen Vorgehen berücksichtigten wirtschaftlichen und ökologischen Aspekte zeugen von sorgfältiger und vorausschauender Planung.

Ein erster Schritt dieser Elektrifizierungsstrategie ist die heute zu behandelnde Umstellung der Trolleybusflotte auf die IMC-Technologie. Die Flotte der Linie 1 vorzuziehen, macht wirtschaftlich Sinn, denn die Busse haben noch einen hohen

Restwert, dürften aber schwer zu verkaufen sein. Die Kosten der Traktionsbatterien werden durch die wegfallenden Unterhaltskosten der Oberleitungen, die entfernt werden können, aufgefangen. Die Strassensanierungen können ohne Oberleitungen einfacher und günstiger vorgenommen werden. Eine weitere Minimierung des finanziellen Risikos ist in der langen Herstellergarantie der Batterien zu sehen.

Neben den übrigen bereits in der Kommissionserklärung genannten Vorteile befürwortet die Grüne SH/CVP/EVP/GLP-Fraktion die Umrüstung der Trolleybusse auf IMC-Technologie, vor allem aber auch aus ökologischen Aspekten. Die Traktionsbatterie ersetzt die CO₂-emittierenden Dieselnottfahraggregate und die optisch wenig ansprechenden Oberleitungen können sukzessive rückgebaut werden, was den positiven Nebeneffekt einer Aufwertung des Ortsbildes hat.

Unsere Fraktion wird die Vorlage einstimmig annehmen und wir freuen uns auf einen baldigen CO₂-freien Antrieb der gesamten städtischen Busflotte."

Nicole Herren (FDP)

FDP/JFSH-Fraktionserklärung

"Ich freue mich, Ihnen die Fraktionsmeinung der FDP/JFSH näherbringen zu dürfen.

Am 22. August 2017 haben wir im Grossen Stadtrat beschlossen, dass wir den ÖV auf Elektrobusse umstellen wollen. Da die Ausschreibung für die Umstellung der ganzen Flotte aber noch nicht abgeschlossen ist, macht es Sinn, die Umstellung der Trolleybusse auf IMC-Technologie mit einer separaten, vorgezogenen Vorlage zu beschliessen. Damit können teure Unterhaltsarbeiten an den Oberleitungen und den Masten vermieden werden. Und das Geld kann in die neue Technologie investiert werden.

Für den Betrag von ca. CHF 1.5 Mio. werden 7 Trolleybusse umgerüstet. Dank dieser Umrüstung können diese Busse, welche in einem sehr guten Zustand sind, noch viele weitere Jahre genutzt werden, auch wenn nicht mehr durchgängig und auf dem ganzen Netz Oberleitungen vorhanden sind.

Wir sind auch nicht die erste Stadt, die diese Umstellung beziehungsweise Umrüstung vornimmt. Die IMC-Technologie ist beispielsweise in den Städten Luzern, Zürich, Bern und Biel bereits im Einsatz. Auch die technischen Risiken sind äusserst gering. Der Hersteller der Batterie, übrigens ein Schweizer Betrieb, gewährt eine Garantie von 8 Jahren. Wir übernehmen hier also keine Vorreiterrolle.

Mit der vorgezogenen Umrüstung der Trolleybus-Flotte kann auch einem Bedürfnis der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall nachgekommen werden. Immerhin ist Neuhausen am Rheinfall, neben uns selbst, der grösste Besteller und Zahler des Ortsverkehrs der VBSH. Die Gemeinde Neuhausen am Rheinfall plant eine Aufwertung der Zentralstrasse und begrüsst die Entfernung der Oberleitungen zwischen den Haltestellen Scheidegg und Neuhausen Zentrum.

Auch in Schaffhausen sind Aufwertungen geplant und zwar bei der Bahnhofstrasse und beim Brühlmann-Areal. Auch bei diesen Projekten ist es von Vorteil, wenn keine Fahrleitungen mehr die Bauarbeiten behindern. Sie gestalten sich dann nämlich einfacher und kostengünstiger.

Zu den Kosten von Unterhalt und Rückbau:

Da wir jetzt von Rückbau und nicht mehr von Sanierungen sprechen, können die zuvor budgetierten Mittel nun sinnvollerweise für den Rückbau anstelle der Sanierung verwendet werden. Es entstehen somit keine zusätzlichen Kosten. Der Rückbau für die beiden Teilstücke Feuerwehrzentrum – Mühlentor und Scheidegg – Neuhausen Zentrum wird insgesamt CHF 375'000.00 kosten. Für den Unterhalt der beiden Abschnitte müssten hingegen in den kommenden Jahren Beträge von gut CHF 1 Mio. aufgewendet werden.

Wie Sie unter Punkt 4 der Vorlage sehen, erreichen wir den Break-Even 7 Jahre nach der Umstellung, dank tieferen Betriebs- und Unterhaltskosten.

Die Modernisierung unserer Trolleybusse auf den neusten Stand der Technologie macht Sinn. Tiefere Unterhaltskosten, ein fahrleitungsfreier Einsatz der Trolleybusse, die Aufwertung des Ortsbildes und einfachere Umleitungen bei Baustellen und Veranstaltungen sind die Vorteile dieses Systems. Gleichzeitig sind die Risiken, dank dem Test mit den VBZ-Bussen und der langjährigen Herstellergarantie, kalkulierbar.

Die Umrüstung der Trolleybusse auf IMC-Technologie ist der erste Schritt, der vom Stadtparlament beschlossenen Elektrifizierungsstrategie der VBSH. Über den zweiten Schritt, die Einführung von Elektrobussen mit Schnellladesystem, kann das Parlament in einer separaten Vorlage entscheiden und die Stimmbevölkerung wird voraussichtlich 2019 darüber abstimmen können.

Die Verwaltungskommission der VBSH und die Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt haben dieser Vorlage einstimmig zugestimmt. Und auch die FDP/JFSH wird auf die Vorlage eintreten und ihr einstimmig zustimmen.

Diese Vorlage ist nämlich absolut im Sinn der FDP/JFSH. Wir haben schon vor längerer Zeit darauf aufmerksam gemacht, dass Oberleitungen für Trolleybusse unflexibel sind und die Unterhaltskosten für die Infrastruktur hoch sind. Deshalb ist die Umrüstung auf IMC-Technologie ein guter Zwischenschritt in die richtige Richtung. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit."

Christoph Schlatter (SP)

SP/JUSO-Fraktionserklärung

"Die Umrüstung der Trolleybusse sollte auch im Kontext der bevorstehenden Beschaffung der E-Busse gesehen werden. Aus Sicht unserer Fraktion sprechen zwei wesentliche Argumente für diese Umrüstung der bestehenden Trolleybusse.

Einerseits verursachen die anstehenden Unterhaltsarbeiten an den Oberleitungen beziehungsweise an den entsprechenden Masten hohe Kosten, welche sich in Anbetracht des bevorstehenden Traktionswechsels, nicht mehr rechtfertigen lassen. Andererseits kann sich die Bevölkerung ein Bild davon machen, dass die Busfahrt auch ohne Oberleitung möglich ist. Und dies nicht nur bei einem Bus der VBZ, der während eines Schnupperbetriebes funktionierte. Der dadurch verursachte Gewöhnungseffekt könnte sich wiederum auf die Akzeptanz der zukünftigen E-Busse, beziehungsweise deren Finanzierung, auswirken. Somit gehören E-Busse bereits zum Alltag.

Selbstverständlich könnte man den ersten Aspekt unserer Argumentation auch etwas hinterfragen. Sollte der Handlungsbedarf der Sanierung nicht gegeben sein, hätte mit

der Umrüstung auch noch zugewartet werden können. Die Umrüstung der Busse war bereits in der Vorlage zum Traktionswechsel auf E-Busse Gegenstand der Diskussion und entspricht so einer stringenten Vorgehensweise. Im Grundsatz steht unsere Fraktion hinter der ökologischen Ausrichtung der Verkehrsbetriebe.

Es sei an dieser Stelle dennoch darauf hinzuweisen, dass innerhalb der Fraktion kritische Stimmen vorhanden sind, welche sich gegebenenfalls noch einbringen werden. Eine Mehrheit unserer Fraktion erachtet hingegen eine direkte Verknüpfung mit der Bahnhofstrasse und dem Umstand, dass es sich bei der VBSH ab 2019 nicht mehr um eine Verwaltungsabteilung der Stadt handelt, als nicht zielführend.

Selbstverständlich darf man einer Vorlage gegenüber kritisch eingestellt sein. Dabei sollten die Fakten nicht den Argumenten angepasst werden. Vielmehr sollten die Argumente sich an den Fakten orientieren. Diesbezüglich wird sich der Stadtrat auch noch äussern. Insbesondere ebenfalls noch zu dem etwas nicht immer der Realität entsprechenden Artikel vom 8. November 2018 von Christian Stamm.

Unser Fokus sollte auf dem ökologischen Aspekt der Vorlage ruhen und schliesslich die Sache im Vordergrund stehen. Die Vorlage, welche wir heute besprechen sollten wir, wie eingangs erwähnt, als ein Puzzleteil verstehen, welches in einer bisher stringenten Vorgehensweise steht, wenn es darum geht, die bestehende Busflotte nachhaltig auf E-Busse umzurüsten. Somit leisten wir wiederum einen Beitrag dazu, unsere Stadt und die Umwelt ökologischer zu gestalten."

Markus Leu (SVP)

SVP/JSVP/EDU-Fraktionserklärung

"Wir haben an der letzten Fraktionssitzung diese Vorlage eingehend beraten. Wir werden einstimmig eintreten und dieser Vorlage zustimmen.

Dank der sehr gut strukturierten und verständlichen Vorlage, welche ich an dieser Stelle Stadtrat Daniel Preisig bestens verdanken möchte, gingen die Beratungen sowohl in der Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt wie auch in der Fraktion zügig voran. Dennoch gab der Kredit von rund CHF 1.5 Mio. einiges zu diskutieren, da es ja kein Pappenstiel ist.

Aus unserer Sicht macht es durchaus Sinn diese Trolleybusse, welche noch eine Lebensdauer von acht Jahren aufweisen, auf die IMC-Technologie umzurüsten.

Folgende Punkte sprechen aus unserer Sicht dafür:

1. Die Batterien haben eine Garantie von 8 Jahren, also noch gleich lange, wie die Lebensdauer der Trolleybusse. Somit ist das Risiko gleich null. Für die kommende Neubeschaffung in 8 Jahren wird mit dieser Vorlage kein Richtungszwang geschaffen. Es kann dann frei gewählt werden, welche Technologie beschafft werden soll.
2. Mit den jetzigen vorhandenen Notdieselmotoren kann lediglich mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h für eine kurze Strecke gefahren werden. Das ändert sich mit der neuen Technologie. Hier kann mit der gleichen Geschwindigkeit weitergefahren werden. Im Notfall sogar vom äussersten Punkt der Linie bis ins Depot. Somit entfallen allfällige Abschleppübungen.

3. Nach Ablauf dieser 8 Jahre müssen diese Batterien noch lange nicht entsorgt werden, da sie im Depot für einen Netzspannungsausgleich noch weiter eingesetzt werden können.
4. Ein weiterer grosser Vorteil ergibt sich bei Bauarbeiten und Streckensperrungen für Festanlässe. Anstelle von teuren Provisorien können sich in Zukunft die Trolleybusse von der Fahrleitung abkoppeln und die gesperrte Strecke mit der Batterie einfach umfahren. Damit können Kosten für teure Provisorien eingespart werden. Übrigens sind diese Einsparungen in der Vorlage nicht enthalten.
5. Diese Investition in die IMC-Technologie ermöglicht es, einen Teil der sanierungsbedürftigen Fahrleitungen zu demontieren. Somit können Unterhaltskosten eingespart werden und das Ortsbild profitiert ebenfalls durch den Wegfall dieser "Wäscheleinen".
6. Da diese Umrüstung, auf 8 Jahre gerechnet, ein Nullsummenspiel ist, wie auf Seite 8 in der Vorlage ausgewiesen wurde, steht unsere Fraktion geschlossen hinter dieser Vorlage und wird einstimmig auf sie eintreten und ihr zustimmen.

Zum Schluss möchte ich mich noch bei Stadtrat Daniel Preisig und Herr Nathan Hueber von der VBSH bedanken, für die guten, fachmännischen Erläuterungen anlässlich der Beratung in der Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt und die kompetente Beantwortung unserer Fragen.

Ein weiterer Dank geht an Kollege Raphael Kräuchi (GLP) für die gute und ausführliche Berichterstattung aus der Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt, sowie dem Kommissionpräsidenten Grossstadtrat Edgar Zehnder (SVP) für die straffe und gute Sitzungsleitung. Besten Dank für ihre Aufmerksamkeit."

Simon Sepan (AL)

AL-Fraktionserklärung

"Es freut mich, Ihnen die Fraktionserklärung der AL Schaffhausen zur Vorlage des Stadtrats betreffend die Trolleybus-Umrüstung auf IMC-Technologie unterbreiten zu können.

Die Vorlage wurde bei uns in der Fraktion wohlwollend zur Kenntnis genommen und bot auch keinen grossen Anlass zu Diskussionen. Lassen Sie es mich vorwegnehmen, auch gewisse Fakten und Ansichten der letzten Woche trugen nicht wesentlich zur Verunsicherung bei.

Offene Fragen hatten wir bezüglich der Abhängigkeiten, welche diese Vorlage mit sich bringen könnte. Ganz konkret: Schaffen wir mit dieser Umrüstung auf die IMC-Technologie, den neuen Ladestationen und dem Oberleitungsabbau Fakten, die uns bei den folgenden Neuanschaffungen der E-Busse sowie der Neugestaltung der Bahnhofstrasse in irgendeiner Art bereits heute beeinflussen oder bereits heute eine Richtung vorgeben?

Stadtrat Daniel Preisig und Nathan Hueber von der VBSH konnten diese leisen Befürchtungen in der Kommission jedoch widerlegen. Einen herzlichen Dank dafür. Nachfragen bezüglich der Investitionen und den zu erwartenden Einsparungen wurden ebenfalls noch einmal konkretisiert.

Unserer Meinung nach bringt die Vorlage einem Mehrwehrt sowohl in ökologischer als auch in ökonomischer Hinsicht. Zudem erleichtert der Teilrückbau der Oberleitungen den Betrieb in diesen Abschnitten sehr stark. Diskussionen um die Ästhetik der Ladestationen oder den Vergleich mit der KBA Hard empfinden wir, gelinde gesagt, als kleinlich. Wir sehen die Umrüstung auf die IMC-Technologie als ersten Schritt in die weitere Elektrifizierung der VBSH-Flotte und damit als zukunftsweisend.

Einzig, bei der anschliessenden Verwendung der neu anzuschaffenden Batterien für die Trolleybusse bleibt die Vorlage unserer Meinung nach etwas wagemutig. Die nicht zu unterschätzende Produktionsenergie und die teilweise heiklen Rohstoffe, welche in diesen Batterien stecken, bringen schon eine gewisse Verpflichtung mit sich, dass diese Batterien auch nach der Lebensdauer der Trolleybusse eine sinnvolle Verwendung finden. Hier hoffen wir, dass sich eine Weiterverwendung der Batterien in den nächsten Jahren konkretisieren wird. Auch hier hätten wir Ideen für einen Energiepark im Klosterviertel, welches ja dann im Jahr 2025 der Stadt Schaffhausen gehören wird!

Nichts desto trotz wird die AL-Fraktion der Vorlage geschlossen zustimmen. Ich bedanke mich bei Ihnen für die Aufmerksamkeit."

SR Daniel Preisig

Stellungnahme Stadtrat

"Ich begrüsse den Direktor der VBSH Bruno Schwager und Projektleiter Nathan Hueber auf der Tribüne. Gerne nehme ich im Namen des Stadtrats Stellung zur Vorlage. Ich danke vorab dem Kommissionssprecher Raphael Kräuchi (GLP) für die kompetente Vorstellung der Vorlage. Ich danke allen Fraktionssprechern für die gute Aufnahme und ich danke auch dem Stadtpräsidenten, der mir helfen wird, die Folien weiterzuschalten.

Vor über einem Jahr haben Sie, geschätzte Grossstadträtinnen und Grossstadträte, die Elektrifizierungsstrategie der Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH) beschlossen. Das Ziel ist klar, nämlich die vollständige Elektrifizierung der Stadtbusflotte in 10 Jahren.

Heute beschliessen Sie über den ersten Umsetzungsschritt. Die Umrüstung der Trolleybusse auf IMC-Technologie ist der erste Schritt der Elektrifizierungsstrategie der VBSH. Trotzdem ist dieser erste Schritt wichtig. Erstmals werden Elektrobusse ohne Fahrleitungen unterwegs sein, zumindest streckenweise. Die Schaffhauserinnen und Schaffhauser werden erleben, dass unsere Busse auch ohne Fahrleitungen problemlos elektrisch fahren können, und das im ganz normalen Linienbetrieb.

Das wird dann spätestens mit dem zweiten und dritten Schritt auf dem ganzen Schaffhauser Netz der Stadtbusse Normalität werden. Im zweiten und dritten Schritt geht es um die Einführung von Elektrobusen mit Schnellladesystem (kurz OCC). Die Busse mit Schnellladesystem fahren gänzlich ohne Fahrleitungen und werden am Bahnhof über Ladearme sowie im Depot geladen.

Aktuell arbeiten wir mit Hochdruck an diesem Projekt. Die Präqualifikationsphase ist abgeschlossen und zur zweiten Ausschreibungsphase wurden nur Anbieter zugelassen, welche funktionierende Referenzen in Europa vorweisen konnten. Die Angebote erwarten wir Ende Januar 2019 und wir werden Ihnen anschliessend eine Vorlage unterbreiten.

Schon jetzt ist klar: 2019 wird das Jahr der Elektromobilität im Schaffhauser ÖV. Uns erwarten die parlamentarische Diskussion über die Vorlage, ein Pilotbetrieb mit einem E-Bus mit Schnellladesystem in Schaffhausen und eine Volksabstimmung. Darauf freue ich mich.

Doch zurück zur heutigen Vorlage. IMC heisst "In Motion Charging", also "während der Fahrt laden". Unsere bestehenden sieben Trolleybusse werden mit einer Traktionsbatterie aufgerüstet. Die Batterien können an den bestehenden Oberleitungen während der Fahrt aufgeladen werden. Die Traktionsbatterie ermöglicht die fahrleitungsfreie Fahrt auf bestimmten Streckenabschnitten. Das Auf- und Abdrachten erfolgt automatisch.

Was sind die Vorteile der IMC-Technologie?

Mit der IMC-Technologie können bestimmte Streckenabschnitte fahrleitungsfrei gefahren werden. Durch den Abbau von Fahrleitungen können:

- Unterhaltskosten eingespart werden,
- Umleitungen werden einfacher realisierbar und
- das Ortsbild wird aufgewertet.

Ein weiterer Vorteil ist, dass die aufgerüsteten Trolleybusse ab Batterie mit normaler Geschwindigkeit und ohne störenden Lärm fahren können. Das Diesel-Notfahraggregat ist nicht nur laut, sondern liefert auch nur genug Energie für eine Langsamfahrt. Das konnten wir zuletzt beim Stromausfall vor drei Wochen erleben.

Die Investitionskosten für den Einbau der Traktionsbatterie sind nach sieben Jahren durch die geringeren Betriebs- und Unterhaltskosten wieder eingespielt. Bei dieser Break-Even-Rechnung sind die Kosten durch Umleitungen infolge Baustellen, wie wir sie am Bahnhof, an der Neuhauser Zentralstrasse und beim Brühlmann-Areal erwarten, noch gar nicht eingerechnet.

Wo werden die Fahrleitungen abgebaut? Wir beabsichtigen, die Fahrleitungen zwischen Feuerwehrzentrum und Mühlentor zurückzubauen. Die Schaffhauser Bahnhofstrasse wird dann frei von Fahrleitungen. Weiter möchten wir in Neuhausen am Rheinfall zwischen der Haltestelle Scheidegg und Neuhausen Zentrum die Fahrleitungen entfernen.

In einem Forumsbeitrag in den Schaffhauser Nachrichten vom 8. November 2018 (Fakten und Ansichten) äusserte, der heute auch auf der Tribüne anwesende Logistikfachmann Christian Stamm, Bedenken und stellt verschiedene Fragen. Um Missverständnisse zu vermeiden und offene Fragen zu beantworten, ist es mir wichtig, zur Umrüstung der Trolleybusse auf IMC-Technologie folgendes festzuhalten:

- Die IMC-Technologie wird heute schon in Zürich, Luzern, Bern und Biel erfolgreich eingesetzt. In Schaffhausen haben die VBSH die Technologie mit einem Leihbus der VBZ im März 2018 auf der Linie 1 erfolgreich getestet. Der Hersteller gewährt auf der Batterie acht Jahre Garantie. Die technischen Risiken sind kalkulierbar und gering. Ein Vergleich mit einem anderen Projekt, dessen Namen ich hier nicht erwähnen möchte, ist aus meiner Sicht nicht zulässig.

- Es trifft nicht zu, dass Schaffhausen der einzige Anwendungsfall ist, bei dem Fahrleitungen streckenweise entfernt werden. Auch in Zürich wurden beziehungsweise werden bestehende Fahrleitungen zurückgebaut, um Unterhaltskosten zu sparen. Am Albisriederplatz in Zürich fahren die Busse "Oben ohne", wie der Tagi schon vor drei Jahren titelte.
- Weiter heisst es im Forumsbeitrag, die Vorlage werde "am Volk vorbeimanövriert", indem die Kosten für den Fahrleitungsrückbau nicht beim Investitionskredit berücksichtigt wurden. Dies trifft nicht zu. Die Rückbaukosten sind auf Seite 8 der Vorlage transparent ausgewiesen. Da der Rückbau anstelle der budgetierten Sanierungen vorgenommen werden wird, braucht es keinen zusätzlichen Kredit. Rückbauten sind auch nicht aktivierungsfähig. Dies noch ein buchhalterisches Detail. Weiter ist zu berücksichtigen, dass auch unter Anrechnung der Rückbaukosten der Schwellenwert für das obligatorische Referendum nicht überschritten wird.

Zum Sanierungsbedarf der Fahrleitungs-Masten:

Bei Sanierungen der Fahrleitungsmasten an der Fulachstrasse und beim Waldfriedhof wurde festgestellt, dass die Masten im nicht sichtbaren Sockelbereich starke Korrosionsschäden aufweisen. Unser Projektleiter hat ein Foto davon gemacht. Es gibt aber auch schon gut sanierte Masten. Bereits in der vom Autor erwähnten Zustandserfassung aus dem Jahre 2014 ist festgehalten, dass "einige der Masten im VBSH-Netz noch aus der Tramzeit stammen" und "unterdimensioniert" sowie "stark rostig" sind.

Die Fahrleitungen sind bei Strassensanierungen tatsächlich ein Hindernis und verteuern die Bauarbeiten, Stichwort: Bauen unter Betrieb. Klassische Trolleybusse sind an Fahrleitungen gebunden und können nur kurze Strecken ohne Fahrplanstörungen mit dem Dieselnotaggregat überbrücken. Bei grossen Baustellen müssen deshalb Diesel-Ersatzbusse eingesetzt werden. Dies war zuletzt im Bahntal, bei der Baustelle Galgenbuckeltunnel, der Fall. Auch für Veranstaltungen ist die fahrleitungsfreie Fahrt ein Plus.

Die Investition in die Traktionsbatterie und die Kosten für den streckenweisen Rückbau der Fahrleitungen, werden wegen der tieferen Betriebs- und Unterhaltskosten, innert sieben Jahren wieder eingespielt. Deshalb werden auch die Abgeltungen nicht ansteigen, wie das der Artikelschreiber befürchtet. Die Stadt und die Gemeinde Neuhausen am Rheinfall profitieren zudem von tieferen Umleitungskosten bei Baustellen und Veranstaltungen.

Soweit die Antworten zum Zeitungsartikel.

Dann möchte ich noch zu Grosstadtrat Simon Sepan (AL) etwas sagen. Er hat bemängelt, dass wir etwas wage sind zu den Aussagen, was dann mit den Batterien geschieht, nach dem Ende der 8 Jahre, in denen sie in den Bussen eingesetzt sind. Wir wollten dazu nichts versprechen, was wir dann nicht mit Sicherheit einhalten können. Es ist klar, wenn möglich werden wir schauen, dass die Batterien ein Second Life haben und sinnvoll eingesetzt werden können.

Ich komme zum Schluss und fasse nochmals zusammen:

- Die Modernisierung unserer Trolleybusse auf den neusten Stand der Technologie macht Sinn.
- Die Umrüstung der Trolleybusse auf IMC ist der erste Schritt der Elektrifizierungsstrategie.
- Es ist ein kleiner und risikoarmer Schritt. Dennoch ist er wichtig. Erstmals werden auf dem Schaffhauser Busnetz Elektrobusse ohne Fahrleitungen unterwegs sein.
- Die Investitionskosten von CHF 1.6 Mio. werden in längstens sieben Jahren wieder eingespielt.
- Zudem hat der IMC weitere Vorteile: Umleitungen für Baustellen und Veranstaltungen werden einfacher. Das Ortsbild wird durch den Wegfall der Fahrleitungen aufgewertet.

Der Stadtrat, die Verwaltungskommission der VBSH und die Fachkommission für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt empfehlen Ihnen die Zustimmung zur Vorlage. Herzlichen Dank."

Christian Ulmer (SP)

Votum

"Ich finde die geplante Umrüstung auf E-Busse grundsätzlich richtig und unterstütze diese Stossrichtung des Stadtrats auch. Nicht einverstanden bin ich aber mit dem Vorgehen, die Umrüstung der Trolleybusse auf IMC-Technologie jetzt vorzuziehen.

Der Grosse Stadtrat hat der Vorlage des Stadtrats vom 2. Mai 2017 zugestimmt, welche eine Strategie und Planungskreditvorlage zu Traktionsarten der VBSH beinhaltet. Die Umrüstung der VBSH-Flotte samt notwendiger Infrastruktur wird laut Schätzung Nettoinvestitionen von rund CHF 20 Mio. auslösen. Es leuchtet mir nicht ein, warum jetzt die Umrüstung der Trolleybusse auf IMC-Technologie aus der kommenden Investitionskreditvorlage herausgenommen und vorgezogen wird. Warum muss jetzt unter Zeitdruck eine Teilinvestition von CHF 1.5 Mio. durchgewinkt werden? Es existiert keine Not. Die Fahrleitungen sind nicht so marode, dass sie nur noch ein weiteres Jahr halten würden.

Was ist der wahre Grund für diese Hetzerei? Liegt der Grund vielleicht darin, dass Neuhausen am Rheinfall mit der Aufwertung der Zentralstrasse nicht zuwarten kann und der Abbau der Fahrleitungen zwingend ist, um Kosten zu sparen?

Oder ist es darum, weil in knapp zwei Monaten die neue öffentlich-rechtliche Anstalt VBSH über einen Darlehensantrag die Mittel beim Grossen Stadtrat beantragen müsste?

Auch die Verknüpfung der Vorlage mit der geplanten Aufwertung Bahnhofstrasse ist gefährlich, da der Zeitpunkt der Umsetzung dieses Projektes noch völlig offen ist. Dass Gelder des Agglomerationsprogramms 1 zur Mitfinanzierung in Aussicht gestellt werden, ist schon fragwürdig. Diese Gelder sollen ja schon helfen, die Aufwertung der Bahnhofstrasse mitzufinanzieren. Ein finanzieller Vorteil kann seriöserweise nicht bei zwei verschiedenen Vorlagen geltend gemacht werden.

Für mich gehört die IMC-Umrüstung ganz klar in die kommende Gesamtvorlage. Für

deren Ausarbeitung haben wir hier immerhin CHF 630'000.00 bewilligt. Damit verhindern wir einen Flickenteppich von Massnahmen und behalten die Stringenz in der E-Bus-Strategie sauber bei.

Ich werde deshalb später bei den Anträgen eine Rückstellung der Vorlage, beziehungsweise eine Reintegration des Anliegens in die kommende Investitionskreditvorlage, beantragen. Vielen Dank!"

SR Daniel Preisig**Votum**

"Lieber Christian Ulmer (SP), schön, dass Du mich herausforderst. Warum ist diese Umrüstung auf IMC-Technologie jetzt nötig? Warum haben wir diese Vorlage separat gebracht? Diese Frage werde ich gerne versuchen zu beantworten. Ursprünglich war geplant, eine Vorlage zu machen, die beides beinhaltet. Nämlich die Umrüstung auf IMC und die Beschaffung neuer Busse mit Schnellladesystem. Wir haben dann im Sommer festgestellt, dass sich die Beschaffung der E-Busse mit Schnellladesystem noch ein bisschen verzögert und länger dauert. Deshalb haben wir uns dafür entschieden, die IMC Vorlage, die bereits bereit war, vorzuziehen. Wir hatten damals ein Angebot auf dem Tisch.

Das macht Sinn, weil die Restlebensdauer der Busse der Lebensdauer der Batterien entspricht. Das heisst, wenn wir länger zuwarten, dann bezahlen wir den gleichen Preis für die Batterie, aber der Bus ist kaputt, bevor die Batterie das Ende der Lebensdauer erreicht hat. Der zweite Grund ist die Abhängigkeit von Baustellen. Wir müssen uns bewusst sein, wenn wir zum Beispiel das eigene E-Bus Projekt am Bahnhof durchführen wollen und Ladearme montieren müssen, dann kommen wir ins Gehege mit den Fahrleitungen. Das gleiche gilt für alle anderen Baustellen, die noch geplant sind, ebenfalls jene in Neuhausen am Rheinfluss.

Der Vorwurf, wir hätten das wegen der öffentlich-rechtlichen Anstalt vorgezogen, ist absurd. Wollten wir ein einfacheres Leben, hätten wir zuwarten können bis zum 1. Januar 2019. Dann hätte es eine Vorlage für die Darlehensvergabe gebraucht, aber ohne fakultatives Referendum. Mit dieser Variante haben wir die Volksrechte besser gewahrt, als wenn wir zugewartet hätten.

Ich möchte an Dich, Christian Ulmer (SP), appellieren, dass Du diesen Antrag nicht stellst. Er ist nicht logisch. Wir brauchen diese Busse jetzt und sie sind völlig unabhängig von der Vorlage E-Bussen mit Schnellladesystem. Wir können die IMC-Technologie einführen, ohne dass wir anschliessend E-Busse mit Schnellladesystem einführen."

Walter Hotz (SVP)**Votum**

"Zum letzten Votum von unserem Finanzreferenten Daniel Preisig. Sie sprechen von einer öffentlich-rechtlichen Anstalt, die Sie am 1. Januar 2019 gründen wollen. So wie es heisst, hat das Obergericht bis heute immer noch nicht entschieden bezüglich der Abstimmungsbeschwerde und das Bundesgericht bezüglich dem Sicherheitszentrum. Ich habe gehört, dass das Bundesgericht wartet, bis das Obergericht entscheidet und das Obergericht wartet, bis das Bundesgericht entscheidet. Sie können diese öffentlich-rechtliche Anstalt momentan gar nicht gründen. Auf Seite 10 schreiben Sie etwas bezüglich der Zuständigkeiten. Vielleicht können Sie hier noch etwas zum Stand heute sagen."

Urs Tanner (SP)**Votum**

"Ich schliesse mich der Fragestunde an. Ich finde es sehr gut, dass wir uns einig sind. Wir stehen zu dieser Vorlage. Meine Frage ist der Zeitpunkt. Die Vorlage enthält Termine, die ich verifizieren möchte. Ich gehe davon aus, dass das 4. Quartal 2018 für die gesamte E-Bus Vorlage gar nicht eingehalten werden kann. Ich nehme an, dass Sie mir das 1. Quartal 2019 mit der geplanten Abstimmung bestätigen können für den Herbst 2019? Ist das 1. Quartal 2019 realistisch?"

SR Daniel Preisig**Votum**

"Ich versuche die Fragen zu beantworten. Zuerst die Frage von Grossstadtrat Walter Hotz (SVP) zum Stichwort "Abstimmungsbeschwerde". Es ist in der Tat so, dass beide Gerichte noch nicht entschieden haben. Das Bundesgericht hat dem Obergericht geschrieben, dass sie entscheiden sollen und anschliessend hat das Obergericht dem Bundesgericht geschrieben, dass zuerst das Bundesgericht entscheiden müsse. Das ist für uns sicherlich keine schöne Situation. Wir prüfen aktuell, wie wir vorgehen müssen, so dass das irgendwie noch funktioniert, denn die Fristen werden langsam knapp. Wir gehen aber trotzdem davon aus, dass wir die Anstalt gründen können, unter Vorbehalt. Wir hoffen, dass das Bundesgericht doch noch eine Entscheidung fällt. Das ist im Moment bei uns so in Prüfung. Mehr kann ich dazu noch nicht sagen.

Dann zur Frage von Grossstadtrat Urs Tanner (SP) betreffend Fahrplan der Vorlage "Elektrobusse mit Schnellladesystem". Aktuell läuft die Ausschreibung und zwar die zweite Phase, in der wir die Angebote bekommen werden. Das wird bis Ende Januar 2019 der Fall sein.

Danach wird eine Jurierung stattfinden. Es gibt Angebotspräsentationen und so weiter. Wir machen den Zuschlag. Nach dem Zuschlag läuft die Rekursfrist und dann finalisieren wir die Vorlage und bauen die Elemente aus dem Angebot in die Vorlage ein. Wenn das alles gut klappt, wird das im Frühling, März/April 2019, der Fall sein. Anschliessend werde ich schauen, dass der Grosse Stadtrat schnell Sitzungen macht. Es liegt dann an Ihnen.

Wir haben noch einen Pilotbetrieb vorgesehen, der Grössenordnung im Herbst 2019 stattfinden wird. Dieser sollte nicht so weit weg sein von der Volksabstimmung und ebenfalls während der Zeit stattfinden, in der der Grosse Stadtrat die Vorlage berät. Wenn alles gut klappt, wird nach den National- und Ständeratswahlen im November 2019 der angepeilte Abstimmungstermin sein. Ich hoffe, dass Sie uns bei diesem Zeitplan unterstützen und wir diesen einhalten können."

Christian Ulmer (SP)**Votum**

"Ich stehe hier ziemlich im Gegenwind. Ich werde keinen Antrag stellen. Vielen Dank Stadtrat Daniel Preisig für die Antwort. Ich bin aber nach wie vor der Meinung, dass man die Vorlagen zusammenlassen sollte. Ich kann die Argumente sehr gut nachvollziehen und wenn wir alle freudig und glücklich in diese E-Bus Zukunft gehen, ist das schön."

Detailberatung

Der **Ratspräsident Rainer Schmidig (EVP)** stellt fest, dass kein Antrag auf Nichteintreten gestellt wird, Eintreten ist somit beschlossen.

Bemerkungen des Ratspräsidenten zum weiteren Vorgehen:

"Wir kommen zur Detailberatung. Der 1. Vizepräsident, Hermann Schlatter (SVP), wird den Bericht des Stadtrats seitenweise bis zu den Anträgen verlesen."

Der 1. Vizepräsident, Hermann Schlatter (SVP), verliest die Vorlage des Stadtrats vom 21. August 2018, Seite 1 bis 11 sowie die Anträge auf Seite 12 wie folgt:

Walter Hotz (SVP)

Votum

Seite 7, Punkt 3.1, Angebot Hess

"Ich finde es unschön und als Unternehmer ist es völlig unverständlich für mich, dass nur ein Anbieter angeboten hat. Es ist sträflich, dass Sie nur einen Anbieter angefragt haben, der die Offerte gemacht hat. Hier muss vermutlich gesagt werden, dass wir für diese Investition zu viel bezahlen."

Stadtrat Daniel Preisig

Antwort

"Lieber Walter. Es ist nicht so, dass wir nicht gerne einen Wettbewerb hätten, aber die Umrüstung dieser bestehenden Busse bietet nur ein Anbieter an und das ist der Hersteller der bisherigen Busse. So wie das Gesetz ist und wie wir das machen müssen, haben wir diesen Zuschlag publiziert. Auch auf SIMAP, um zu schauen, ob allenfalls noch ein anderer Anbieter offerieren möchte. Das war nicht der Fall. Diese Frist ist verstrichen, ohne dass sich jemand gemeldet hat. Leider gibt es nur diesen einen Anbieter."

ANTRÄGE

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrats vom 21. August 2018 betreffend «E-Bus: Umrüstung Trolleybus auf IMC-Technologie». *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*
2. Der Grosse Stadtrat bewilligt einen Investitionskredit (Verpflichtungskredit) über 1'575'000 Franken zu Lasten der Investitionsrechnung der VBSH für die Umrüstung der Trolleybusse auf IMC-Technologie. *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*
3. Ziffer 2 dieses Beschlusses untersteht nach Art. 25 lit. e der Stadtverfassung dem fakultativen Referendum. *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*
4. Für die Umsetzung ab 1. Januar 2019 bewilligt der Grosse Stadtrat ein Darlehen an die öffentlich-rechtliche Anstalt VBSH von 1'575'000 Franken. *Kein Gegenantrag, so beschlossen.*

Schlussabstimmung

Der Grosse Stadtrat heisst die Vorlage des Stadtrats vom 21. August 2018 betreffend E-Bus: Umrüstung Trolleybus auf IMC-Technologie und die Anträge in der Schlussabstimmung mit 31 : 0 Stimmen gut.

Das Geschäft ist erledigt.

Traktandum 3 Postulat Christian Ulmer vom 6. März 2018: "Schluss mit familienfeindlichen Bustarifen in der Stadt"

Christian Ulmer (SP)

Begründung und SP/JUSO-Fraktionserklärung

"Die Ticketpreise im Öffentlichen Verkehr sind eine sensible Angelegenheit. Langsam aber sicher bewegen sich diese in unserem Wohlstandsland Schweiz auf einem kritisch hohen Niveau. Viele Leute können oder wollen sich den öffentlichen Verkehr (ÖV) nicht mehr leisten. In der dicht besiedelten Schweiz mit ihrer herausfordernden Topographie und dem knappen Boden ist ein essenzieller Ausbau des Strassennetzes aber keine Option für die Zukunft. Der öffentliche Verkehr muss es also richten, denn die mobile Gesellschaft von heute zählt auf einen effizienten, zeitgemässen und preisgünstigen ÖV.

Für die Randregion Schaffhausen trifft dies in besonderem Masse zu. Viele Schaffhauserinnen und Schaffhauser pendeln und sind darum auf einen bezahlbaren ÖV angewiesen. Bis vor wenigen Jahren haben Stadt und Kanton diesem Umstand auch gut Rechnung getragen. Der Flextax-Tarifverbund wurde über lange Jahre mit Subventionen alimentiert und die Ticketpreise damit in einem vernünftigen Preisrahmen gehalten. Nicht zuletzt die VBSH hat von dieser klugen Politik profitieren können. Die Fahrgastzahlen stiegen stetig und die städtischen Verkehrsbetriebe gewannen stark an Renommee.

Mit der Integration des Flextax in den Tarifverbund Ostwind haben Kanton und Stadt leider das Erfolgsmodell der ÖV-Ticketpreis-Subventionierung fallen gelassen. Die staatlichen Beiträge wurden schrittweise zurückgefahren. Damit sollte ein einmaliger Preisschock für die ÖV-Kundinnen und Kunden vermieden werden. Noch 2014, als die SP-Flextaxinitiative an der Urne verworfen wurde, war der Bevölkerung offensichtlich nicht klar, wie sich der Wegfall der Subventionen später real auswirken würde. Jetzt ist die Schockstarre da, der Subventionszug aber ist längst abgefahren.

Die Passagierzahlen bei der VBSH stagnieren aktuell. Der ÖV muss in unserer immer dichter besiedelten Stadt attraktiv sein. Und zwar sowohl vom Fahrplanangebot her, als auch preislich. Eine Angebotsverschlechterung, wie zum Beispiel auf der stark frequentierten Linie 6, wo einst der durchgehende 10-Minuten-Takt galt und dies heute nur noch zu Stosszeiten der Fall ist, ist keine adäquate Massnahme zur Förderung des ÖV. Mit der Stechuhr Fahrgastzahlen zu erheben und anschliessend Angebote zu bereinigen, widerspricht dem Service Public. Und über eines müssen wir uns im Klaren sein: Einen verlorenen ÖV-Kunden zurückzugewinnen, ist sehr schwierig möglich.

Soviel zur Einleitung. Nun aber zu meinem Anliegen.

Worum geht es mir in meinem Postulat in erster Linie? Ich will, dass Kinder zu einem vernünftigen und für die Familien tragbaren Preis den öffentlichen Verkehr in der Stadt nutzen können. Ebenso gilt das für Bezügerinnen und Bezüger von Ergänzungsleistungen. Mobilität am Wohnort muss auch für sie finanziell möglich sein. Gerade diese Bevölkerungsgruppe ist gezwungen, jeden Fünfer zweimal umzudrehen. Eine Teilnahme am sozialen Leben und die Pflege von Netzwerken ist oft auch von Mobilität abhängig.

Ich richte meinen Fokus daher bewusst auf die Mehrfahrtenkarte. Denn diese ist für viele VBSH-Kundinnen und -Kunden die erste Wahl.

Mein Anliegen ist deshalb so wichtig, weil der Preis für die Kinder-Mehrfahrtenkarte in den letzten Jahren explodiert ist. Die Karte, welche zu 6 Fahrten in der Kernzone 810 berechtigt, kostete bis Ende 2015 CHF 9.60 und heute satte CHF 14.30. Das sind fast 50 Prozent mehr als noch vor drei Jahren.

Für Kinder, und jetzt sind wir bei meiner Kernaussage, ist die Mehrfahrtenkarte aus mehreren Gründen die sinnvollste Wahl.

Viele Kinder in der Stadt benutzen schon sehr früh selbstständig den ÖV. Da ein Training im Sportverein oder eine Lektion in der Musikschule oft länger dauern als eine Stunde, kostet diese Kinder, beziehungsweise deren Eltern, eine Hin- und Rückfahrt auf Stadtgebiet knapp CHF 4.80 mit der Mehrfahrtenkarte und als Einzelfahrten gelöst sogar CHF 5.20. Ein Monats- oder Jahresabo für die VBSH lohnt sich preislich für diese Kinder oft nicht, und viele Familien können und wollen sich ein solches auch nicht leisten.

Ein Jahresabo für Kinder zwischen 6 und 12 Jahren kostet stolze CHF 468.00. Das, meine Damen und Herren, ist für viele Familienbudgets, welche nicht nur durch die jährlich steigenden Krankenkassenprämien schwer strapaziert sind, schlicht eine Überforderung.

Ein ÖV-Abonnement für Kindergarten- und Primarschulkinder zu erwerben, sehe ich zudem durchaus kritisch. Es ist wichtig, dass gerade kleine Kinder den Schulweg zu Fuss zurücklegen. Dort sammeln sie wichtige Erfahrungen und knüpfen soziale Kontakte. Hat ein Kind in diesem Alter aber ein ÖV-Abo, wird es auch jede noch so kurze Strecke mit dem ÖV zurücklegen. Beim Gebrauch einer Mehrfahrtenkarte hingegen, finden die Fahrten viel selektiver statt, weil jede Fahrt das Guthaben verringert. Die Mehrfahrtenkarte ist also auch aus verkehrserzieherischer Sicht der Idealfall. Sie bewirkt nämlich, dass Kinder den ÖV zwar regelmässig benutzen, aber in einem sinnvollen Mass. Diese Beobachtung mache ich bei meinen eigenen Kindern, aber auch im privaten und schulischen Umfeld.

Im ungünstigsten Fall, und dieser nimmt leider immer mehr zu, entscheiden sich die Eltern, das Kind im Elterntaxi zum Hobby oder in die Schule zu fahren. Der aus verkehrserzieherischer und ökologischer Sicht beste Fall aber ist der, wo ein Kind seine gelegentlichen ÖV-Fahrten mit der Mehrfahrtenkarte zurücklegt und ansonsten zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs ist.

Sie sehen also, dass die Mehrfahrtenkarte für Kinder und deren Familien eine

attraktive und sinnvolle Wahl darstellt. Und genau dieses Produkt wurde durch den beschriebenen Aufschlag von knapp 50 Prozent in den letzten drei Jahren massiv verteuert.

Ich habe mir erlaubt, einen Vorschlag zu formulieren, der preislich vernünftig wäre und gleichzeitig administrativ gut zu bewältigen ist. Die vergünstigte Mehrfahrtenkarte soll nämlich aus praktischen Gründen nur in der Ticketeria verkauft werden. Die von mir als Richtpreis ausgegebenen CHF 9.00 entsprechen einem Einzelfahrtpreis von CHF 1.50. Das ist noch immer stattlich aber vertretbar.

Das vorgeschlagene System, mit dem Verkauf über die Ticketeria, verlangt zudem von den Bezugsberechtigten auch einen gewissen Aufwand. Wer vom Angebot profitieren will, muss sich zuerst darum bemühen.

Welche Kosten die Massnahme auslösen wird ist für mich schwer abzuschätzen. Eigenen Berechnungen zufolge gehe ich aber von unter CHF 100'000.00 im Jahr aus. Eine durchaus bescheidene aber kluge und zudem nachhaltige Investition in die Zukunft unseres ÖV-Nachwuchses.

Fazit: Mein Postulat will den ÖV in der Stadt in der Zone 810 nachhaltig fördern und gleichzeitig Familien sowie Menschen mit kleinen finanziellen Mitteln entlasten. Die angestrebte Attraktivierung der Mehrfahrtenkarte fördert zudem die so wichtige massvolle Nutzung des ÖV durch junge Kinder.

Ich bin felsenfest vom positiven Effekt meines Postulats überzeugt und bitte Sie darum freundlich um Ihre Unterstützung. Vielen Dank."

SR Daniel Preisig

Stellungnahme Stadtrat

"Gerne nehme ich im Namen des Stadtrats Stellung zum Postulat.

Das Postulat fordert die Subventionierung der Mehrfahrtenkarte in der Kernzone 810 für zwei Anspruchsgruppen:

1. für in der Stadt Schaffhausen wohnhafte Kinder und
2. für Bezüger von Ergänzungsleistungen (EL)

Beide Mehrfahrtenkarten sollen maximal CHF 9.00 kosten dürfen, das heisst, wir sprechen bei der Kinder-Mehrfahrtenkarte (Normalpreis CHF 14.30) von einer Subvention von CHF 5.30 pro Mehrfahrtenkarte oder 37 % des normalen Preises. Und für EL-Bezüger (Normalpreis Erwachsene CHF 17.60) soll die Subvention demnach CHF 8.60 pro Karte beziehungsweise 49 % betragen.

In der schriftlichen Begründung gibt der Postulant an, dass die mit Steuergeldern vergünstigten Mehrfahrtenkarten in der Ticketeria über Vorweisen eines Personalausweises beziehungsweise des EL-Nachweises bezogen werden könnten.

Bevor ich auf die Forderung genauer eingehe, möchte ich noch einige missverständliche Aussagen in der schriftlichen Postulats-Begründung richtigstellen. Aussagen, die einfach nicht so stehen gelassen werden dürfen.

- *Es wird suggeriert, dass es für Familien mit Kindern (Zitat) "massive*

Preisauflschläge" gegeben habe.

Richtig ist: Nur die Preise der Mehrfahrtenkarten - nicht aber jene für Einzelbillette und Abos - mussten angepasst werden, und zwar wegen des für schweizerische Tarifverbände üblichen Rabattschlüssels. Überall in der Schweiz gibt es mit der Mehrfahrtenkarte 6 Fahrten zum Preis von 5.5 Fahrten. In Schaffhausen galt bisher die unübliche Rabattierung von 6 Fahrten zum Preis von 5 Fahrten.

- *Weiter heisst es in der Postulats-Begründung, auf dem VBSH-Netz hätte es einen Angebotsabbau gegeben. Und ein "Angebotsabbau gepaart mit Preiserhöhungen" seien ein "Unding".*

Dazu folgendes:

- Fakt 1: Auf dem VBSH-Netz hat es keinen Angebotsabbau gegeben. Die Taktzeiten wurden lediglich den Fahrgastzahlen angepasst. Insgesamt blieb die Fahrleistung gleich.
- Fakt 2: In der Kernzone 810 gibt es nicht nur die VBSH als Leistungsanbieterin und das Billett des Tarifverbundes ist für alle Verkehrsträger gültig. Auf dem Bahnnetz wurde gewaltig ausgebaut. Es gibt nicht nur zwei neue beziehungsweise aufgewertete Bahnhöfe (Neuhausen am Rheinflall Zentrum und Herblingen), die S-Bahn Schaffhausen wurde eingeführt und der Halbstundentakt nach Zürich. Insgesamt ist das ein massiver Angebotsausbau.
- Fakt 3: Mit der Vorlage "Mehr ÖV für Herblingen" und den auch von diesem Rat beschlossenen Taktverdichtungen, machen wir aktuell den grössten Angebotsausbau auf dem VBSH-Netz seit mindestens 25 Jahren.

Es tut mir und auch vielen Mitarbeitenden der VBSH, die sich für das Unternehmen einsetzen, weh, wenn immer wieder behauptet wird, dass wir einen Angebotsabbau machen würden, währenddem genau das Gegenteil wahr ist.

Doch nun zur Forderung des Postulats:

Bei dieser Diskussion habe ich und wahrscheinlich auch Grossstadtrat Urs Tanner (SP) ein Déjà-vu: Bereits vor zwei Jahren haben wir in diesem Rat eine ähnliche Debatte schon einmal geführt. 2016 forderte Grossstadtrat Urs Tanner (SP), die Mehrfahrtenkarten für Kinder mittels Tarifierleichterungen zu vergünstigen. Das Postulat wurde nicht erheblich erklärt, unter anderem auch deshalb, weil die Stadt die Tarifierleichterung auch für die Neuhauser mitbezahlen hätte müssen.

Nun macht Grossstadtrat Christian Ulmer (SP) einen zweiten Vorstoss und schlägt vor, die Mehrfahrtenkarten in der Ticketeria zu verkaufen, um damit das Neuhauser-Problem umgehen zu können.

Wir haben uns die Mühe genommen, die Machbarkeit dieses Vorschlages vertieft abzuklären. Hier das Ergebnis:

Zuerst zum Verkauf. Die Ticketabgabe in der Ticketeria für einen eingeschränkten Kreis ist grundsätzlich möglich, jedoch mit einem Mehraufwand und einigen Hürden verbunden (dazu komme ich gleich).

Für Kinder:

- Auf dem Personalausweis (also der ID oder dem Pass) steht der Wohnort leider nicht drauf, hier hat der Postulant eine falsche Annahme gemacht.
- Die Bestätigung des Wohnsitzes kann mit einer so genannten Wohnsitzbestätigung nachgewiesen werden. Diese gibt es auf der Einwohnerkontrolle und sie kostet CHF 10.00. Aber diese Bürokratie wollen wir unseren Bürgerinnen und Bürgern, und auch den Mitarbeitern der Stadt und der VBSH, natürlich nicht zumuten. Es wäre ein Schildbürgerstreich, wenn der Bürger zuerst auf der Einwohnerkontrolle für CHF 10.00 eine Wohnsitzbestätigung lösen müsste, um danach bei der Ticketeria eine oder mehrere um CHF 5.30 günstigere Mehrfahrtenkarte kaufen zu können. Das wäre reiner Leerlauf.
- Um eine Wohnsitzbestätigung vermeiden zu können, gibt es eine IT-unterstützte Lösung. Mit dem "Info Center"-Modul unserer Software "Nest", können die benötigten Daten des Einwohnerregisters den Mitarbeiterinnen der Ticketeria mit überschaubarem Aufwand, tagesaktuell verfügbar gemacht werden. Technisch ist dies kein grosses Problem.
- Allerdings gibt es eine Einschränkung des Datenschutzes. Gemäss einer ersten Stellungnahme des kantonalen Datenschutzbeauftragten ist für den Datenzugriff durch weitere Verwaltungsstellen eine gesetzliche Grundlage notwendig. Diese fehlt bisher, müsste also noch geschaffen werden.

Für EL-Bezüger:

- Auch für EL-Bezüger haben wir die Machbarkeit abgeklärt.
- In der Stadt gibt es gemäss Angaben des Sozialversicherungsamtes SVA knapp 1'600 Bezüger von Ergänzungsleistungen.
- EL-Bezüger erhalten eine Verfügung, welche die Wohnadresse enthält und welche vorgezeigt werden könnte. Hier haben wir also kein Problem.

Soweit die Abklärungen zum Verkauf in der Ticketeria.

Wenn die Mehrfahrtenkarte mal verkauft ist, gibt es zusätzliche Punkte zu beachten, und die haben es in sich:

- Zuerst das Umtauschproblem: Mehrfahrtenkarten können an jeder Verkaufsstelle des Ostwinds umgetauscht werden, und zwar zum aufgedruckten - also unsubventionierten - Preis. Somit haben wir ein akutes Betrugsrisiko. Mehrfahrtenkarten könnten vergünstigt in der Ticketeria gekauft werden und an einer anderen Verkaufsstelle wieder gegen den vollen Preis umgetauscht werden, wobei beim Umtausch die Subvention eingestrichen werden kann.
- Dazu kommt das Risiko von Schwarzhandel: Mehrfahrtenkarten sind nicht persönlich. Sie können weiterverkauft werden oder auch nur für Unberechtigte abgestempelt werden. Auch dieses Problem lässt sich nicht lösen.
- Im Grundsatz widerspricht die vorgeschlagene, einseitige Vergünstigung von Mehrfahrtenkarten der schweizerischen Tarifpolitik im ÖV. Die Mehrfahrtenkarte würde damit im Vergleich zum Abo und den Einzelfahrten viel zu günstig. Wenn schon müssten alle drei Produkte (Einzelfahrten, Mehrfahrtenkarten und Abos)

gleichermaßen vergünstigt werden. Für den Kunden würde diese einseitige Vergünstigung ein unverständliches Tarifdurcheinander verursachen.

Das Fazit unserer Machbarkeitsstudie ist folgendes:

- Die Ticketausgabe in der Ticketeria ist möglich, allerdings mit einem administrativen Mehraufwand.
- Für den Zugriff auf das Einwohnerregister müsste eine neue rechtliche Grundlage von diesem Parlament geschaffen werden.
- Im Handling gibt es ein akutes Betrugsrisiko beim Umtausch oder Weiterverkauf an unberechtigte Dritte.

Die finanziellen Auswirkungen des Postulats:

- Bei den Mehrfahrtenkarten für Kinder würde die Vergünstigung, gemessen an den heute verkauften Karten, rund CHF 85'000.00 pro Jahr ausmachen. Wenn wir davon ausgehen, dass nur ein Teil der Käufer - also nur die städtischen Kinder - bezugsberechtigt sind und nur ein Teil der Kunden von diesem Angebot Gebrauch machen, liegen wir wahrscheinlich bei etwa der Hälfte, also rund CHF 40'000.00 pro Jahr.
- Bei den EL-Bezüglern gehen wir nach analogem Muster von etwa CHF 10'000.00 Vergünstigung pro Jahr aus.
- Hinzu kommt der Werbeaufwand und der administrative Aufwand in der Ticketeria, welche wir mit CHF 20'000.00 pro Jahr einsetzen.
- Insgesamt können wir also von Mehrkosten von rund CHF 70'000.00 pro Jahr ausgehen.

Zusammenfassend kann folgendes festgehalten werden:

Der Vorstoss ist sicher gut gemeint, jedoch in der Originalformulierung nicht ganz fertig durchdacht.

In der Praxis führt der Vorstoss

- zu leider nicht überbrückbaren Problemen in der Umsetzung,
 - zu administrativem Mehraufwand
 - sowie zu unverhältnismässigem Aufwand.
-
- Um die Anforderungen des Datenschutzes zu erfüllen, müsste erst noch eine rechtliche Grundlage geschaffen werden.
 - Die Gefahr von Schwarzhandel mit den Billetten würde bestehen, ebenso ein Betrugsrisiko beim unberechtigten Umtausch an anderen Verkaufsstellen.
 - Die einseitige Verbilligung von Mehrfahrtenkarten würde das Preisgefüge - in einer für die Kunden unverständlichen Art - auseinanderreißen.
 - Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob mit der Verbilligung von Mehrfahrtenkarten im ÖV eine gezielte Sozialpolitik gemacht werden kann und soll. Durch die Vermischung der einzelnen Instrumente schaffen wir insgesamt administrativen Mehraufwand und Fehlanreize.
 - Mit einer geringen Konsumsubvention für wenige Benützer und Benützerinnen leisten wir keinen wesentlichen Beitrag zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Wir schütten einfach eine Subvention aus, welche für die Einzelnen kaum spürbar ist, kaum eine Lenkungswirkung entfaltet, die Stadt aber trotzdem viel kostet.

Sie hören es heraus, der Stadtrat kann dem Postulat, so wie es im Originaltext formuliert wurde, nicht viel abgewinnen. Dennoch empfehle ich Ihnen hier nicht

einfach, das Postulat abzulehnen, denn auch ich möchte keine ÖV-Kunden verlieren. Der Stadtrat hat das Grundanliegen konstruktiv aufgenommen und nach einer sinnvollen und umsetzbaren Alternative gesucht – und diese auch gefunden!

a) Lösung mit Abovergünstigung für Schüler, mit Gutscheinen des Schulamtes
Und diese Alternative könnte so aussehen: Städtischen Schülerinnen und Schülern wird über die Schulen ein personalisierter Gutschein abgegeben. Mit dem Gutschein kann nur ein persönliches, nicht übertragbares Jahresabo für Jugendliche vergünstigt gekauft werden. Die Rechnungsstellung gegenüber dem Tarifverbund erfolgt via die eingelösten Gutscheine.

Da die Jahresabos personalisiert sind und der Bezug im Gegensatz zu Mehrfahrtenkarten beschränkt ist, kann ein Missbrauch durch Weiterverkauf ausgeschlossen werden. Dem verbleibenden Umtauschrisiko könnte ebenfalls durch die Schule mit einfachen Kontrollen begegnet werden.

b) Finanzielle Auswirkungen

Natürlich ist auch diese Lösung nicht gratis zu haben. In der Stadt Schaffhausen werden die Schülerzahlen jährlich in der Schülerstatistik ausgewiesen. Gemäss neuster Schülerstatistik sind die Jahrgänge in der Stadt jeweils rund 330 Kinder stark.

Als Vorschlag könnte eine 50 %-Vergünstigung für Schülerinnen und Schüler in der Oberstufe angeboten werden. Das würde insgesamt rund 1'000 Kinder und Jugendliche zwischen 12 und 15 Jahren umfassen (drei Jahrgänge). Geht man von einer ähnlich hohen Nutzung wie in anderen Städten aus, respektive setzt man sich eine Abodurchdringung von 50 Prozent zum Ziel, müssten 500 Abos vergünstigt werden. Das 1-Zonenabo für Jugendliche (bis 25 Jahre) kostet derzeit CHF 468.00 im Jahr, was bedeutet, dass die Stadt an jedes Abo CHF 234.00 (die Hälfte) oder insgesamt rund CHF 117'000.00 pro Jahr zahlen müsste.

Als positiver Nebeneffekt würden bei dieser höheren Abo-Durchdringung ein Teil der heute bereits von der öffentlichen Hand übernommenen Schülergruppenkarten wegfallen. Diese Einsparung durch die geringeren Schülergruppenkarten wird von den VBSH auf rund CHF 20'000.00 geschätzt, wodurch sich die Nettomehrkosten auf rund CHF 100'000.00 reduzieren würden.

c) Beurteilung des Bereichs Bildung

Aus Sicht des Bereichs Bildung ist die Vergünstigung von ÖV-Abos für Schülerinnen und Schüler denkbar, solange sich der administrative Mehraufwand mit geeigneter Software-Unterstützung in vertretbaren Grenzen hält.

Bei Kindern in der Primarstufe könnten ÖV-Vergünstigungen aber auch kontraproduktiv wirken. Junge Kinder sollen, wenn immer möglich, zu Fuss in die Schule gehen. Nur so lernen sie das richtige Verhalten im Strassenverkehr. Deshalb soll der Fokus eher bei der Oberstufe oder bei höheren Primarschulklassen gesetzt werden.

d) Andere Städte machen das auch

Wir wären mit dieser Lösung nicht die erste Stadt. Ähnliche Lösungen kennen die Städte Frauenfeld und Kreuzlingen. Wir wären also nicht einsam im Tarifverbund Ostwind mit einer solchen Lösung. In St. Gallen wurde die Abovergünstigung im Parlament diskutiert aber abgelehnt. Die Stadt Neuchâtel vergünstigt Abos in noch viel

grösserem Ausmass, und zwar für Jugendliche bis 25 Jahre mit einem 50 %-Gutschein sowie für Erwachsene mit einem Gutschein für den Junior-Tarif.

e) Vorteile/Nachteile

Diese Lösung bietet folgende Vorteile:

- Solange die Abwicklung über die Schulen organisiert werden kann, ist der administrative Mehraufwand überschaubar und das Missbrauchspotenzial gering.
- Zusätzliche Frequenzen auf den Stadtbustlinien durch die städtischen Schülerinnen und Schüler sind wünschenswert und könnten den Trend der stagnierenden Fahrgastzahlen brechen.
- Das zentrale Argument für eine solche Lösung ist die Kundenbindung. Mit der gezielten Abo-Vergünstigung können Kinder und Jugendliche an den ÖV gebunden werden, so dass sie auch nach der Beendigung der Rabattphase, mit grösserer Wahrscheinlichkeit, ein Abo kaufen werden.

Auf der anderen Seite gibt es folgende Nachteile:

- Die Schulen haben einen - wenn auch überschaubaren - administrativen Mehraufwand.
- Die Vergünstigung muss finanziert werden. Je nach Ausgestaltung liegen wir im Bereich von CHF 100'000.00 bis zu mehreren CHF 100'000.00. Gemindert werden die Mehrkosten von Einsparungen für weniger Schülergruppenkarten. Eine umfassende Vergünstigung nach dem Vorbild von Neuchâtel ohne Altersbegrenzung nach unten und oben, sieht der Stadtrat nicht.

Der Stadtrat ist bereit, das Postulat in diesem Sinne entgegen zu nehmen und die Abo-Vergünstigung für Schülerinnen und Schüler in der Oberstufe und in den oberen Primarschulklassen vertieft zu prüfen. Der Postulatstext müsste entsprechend angepasst werden und könnte wie folgt lauten:

Der Stadtrat wird eingeladen, die Vergünstigung von ÖV-Abos durch die Abgabe von Gutscheinen an in der Stadt wohnhafte Schülerinnen und Schüler zu prüfen.

Ich hoffe, der Postulant ist bereit, diesen konstruktiven Vorschlag aufzunehmen und seinen Vorstoss in diesem Sinne anzupassen.

In diesem Fall ist der Stadtrat bereit, den Vorstoss entgegen zu nehmen. In der ursprünglichen Form lehnt der Stadtrat das Postulat ab. Herzlichen Dank."

Nicole Herren (FDP)

FDP/JFSH-Fraktionserklärung

"Auch wir von der FDP/JFSH-Fraktion hatten ein Déjà-vu. Für unsere Fraktion gleicht das Postulat von Christian Ulmer (SP) auffällig dem Postulat von Urs Tanner (SP) vom 31. Mai 2016 "Wiedereinführung Tarifierleichterung für Kernzone 810, Speziell für Kinderbillette".

Aber Christian Ulmer (SP) hat natürlich gemerkt, dass die Mehrheitsverhältnisse in dieser Legislatur etwas anders sind, als noch 2016. Also wird einfach noch einmal die alte Forderung hervorgeholt, obschon das Postulat von Urs Tanner (SP) 2016 hier in diesem Saal abgelehnt wurde.

In seinem Postulat behauptet Christian Ulmer (SP), dass das Angebot beim ÖV

abgebaut wurde. War er nicht in diesem Rat, als beispielsweise das Postulat von Iren Eichenberger (Grüne SH) "Der Bus, taktvoll alle 10 Minuten von morgens früh bis 20.00 Uhr" überwiesen wurde und damit der Taktfahrplan bis abends um 20.00 Uhr gewährleistet wurde?

Oder hat er nicht mitbekommen, dass die Vorlage des Stadtrats vom 4. April 2017 "Mehr ÖV für Herblingen" im Juni 2017 von diesem Rat einstimmig gutgeheissen wurde?

Dass mit eben dieser Vorlage die Linie 5 bis zum Schlossweiher (ehemals Gründliacker) an der Thayngerstrasse verlängert wird und damit das Quartier "Trenschen" optimal an das VBSH-Netz angebunden wird?

Oder dass die neue Linie 9 den Ebnat mit dem Fussballstadion, der S-Bahn-Station und dem Einkaufszentrum Herblingen verbindet? Und damit auch das Industriegebiet Herblingental bedarfsgerecht erschlossen worden ist?

Sieht so für Sie Angebotsabbau aus?

Wie bereits in der Stellungnahme des Stadtrats vom November 2016 auf das Postulat von Urs Tanner (SP), gilt auch jetzt wieder der gleiche Ansatz. Während langer Zeit wurden die Bustarife der Stadt Schaffhausen künstlich tief gehalten, obwohl alle anderen Kantone beispielsweise schon lange keine Tarifierleichterung für Senioren mehr kannten.

Auf den Fahrplanwechsel 2017 wurde die VBSH in den Tarifverbund Ostwind integriert. Damit war auch klar, dass die Preisberechnung der Mehrfahrtenkarte übernommen wurde. Die Formel "6 Fahrten zum Preis von 5.5 Fahrten", die übrigens schweizweit angewendet wird, galt nun auch in Schaffhausen.

Zu den heute geltenden Preisen möchte ich hier noch einen kleinen Preisvergleich machen. Keine Angst, Sie müssen sich diese Zahlen nicht alle merken:

- 1 Mehrfahrtenkarte für Kinder und Jugendliche kostet CHF 14.30.
- 1 Monatsabo für Kinder/Jugendliche (sogar bis zum 25. Altersjahr) kostet CHF 52.00.
- 1 Jahresabo für Kinder und Jugendliche kostet 9 x CHF 52.00 also CHF 468.00.

Beim Kauf eines Jahresabos kostet ein Monat Bus fahren also eigentlich nur CHF 39.00. Das entspricht circa 2.7 Mehrfahrtenkarten.

Am Schluss ist folgendes wichtig: Ab 16 Fahrten pro Monat lohnt sich bereits ein Monatsabo!!

Zudem gibt es noch die sogenannte "Kindermitfahrkarte" für CHF 30.00 pro Jahr. Mit dieser Karte können Kinder gratis fahren, sobald eine erwachsene Person dabei ist. Dabei spielt es keine Rolle, ob Eltern, Grosseltern, Götti oder Gotte, Tante oder Onkel oder die Nachbarin oder der Nachbar mitfahren.

Zudem unterstützt die Stadt, wie Sie wahrscheinlich alle wissen, Familien finanziell, für deren Kinder der Schulweg zu lang ist.

Die FDP/JFSH-Fraktion wird das Postulat deshalb, aus den vorher erwähnten Gründen, nicht unterstützen."

Iren Eichenberger (Grüne SH)

Grüne SH/CVP/EVP/GLP-Fraktionserklärung

"Die Meinungen zum Postulat von Christian Ulmer (SP) waren in der Grüne SH/CVP/EVP/GLP-Fraktion so bunt, wie der Wald im Herbst. Das ist und bleibt wahrscheinlich der einzige, allgemein gültige Satz in unserer Stellungnahme.

Ausser, der Postulant habe in seiner alles umfassenden Begründung soeben noch die letzten Zweifel ausgeräumt. Wir haben praktisch sämtliche von ihm erwähnten Aspekte diskutiert. Von, Kinder sollen zu Fuss gehen, Bewegung tut gut, der Umgang mit den Schulwegkamerädchen schafft Sozialkompetenz, aber auch Erziehung zur ÖV-Benutzung ist wichtig – und sozial gesehen: Der Bus muss auch für Familien mit kleinerem Budget erschwinglich sein.

Der aus meiner Sicht einzig richtige und wichtige Einbezug der EL-Bezüger und Bezügerinnen war wiederum eine weitere Diskussion. Wie man sich entscheidet, ist letztlich eine Frage der Priorisierung des pädagogischen, ökologischen oder sozialen Aspekts.

Dem pädagogischen Vorbehalt hat der Postulant die Schärfe genommen. Er fordert nicht ein vergünstigtes Monatsabo oder Jahresabo, das zum bequemen Busfahren für kleinste Strecken verleitet, sondern einen sozial verantwortbaren Preis für die Mehrfahrtenkarte. Die Mehrfahrtenkarte wird gezielt eingesetzt, wenn der Weg weit ist, das Wetter schlecht, die Sporttasche gross und schwer oder wenn die Bassgeige oder der Hockeyschläger nicht aufs Velo passt.

Die eigenständige Fahrt mit dem Bus ist dabei pädagogisch und ökologisch weit sinnvoller, als der Fahrdienst von Mami und Papi.

Zur Erinnerung: Der individuelle Motorfahrzeugverkehr macht ein Drittel der CO₂-Emissionen aus.

Eine eigene Diskussion ist die Vergünstigung des Tarifs für EL-Bezüger und Bezügerinnen.

Zu sagen ist: Der Preis für ein Senioren-Monatsabo hat sich in den letzten 20 Jahren um 103 Prozent erhöht. Die Ergänzungsleistung auch? Schön wär's.

Mit Blick auf den Staatshaushalt muss die Stadt hier im ureigenen Interesse dem Postulat zustimmen. Sie hat die Wahl, ob durch das Alter geschwächte Menschen fähig sind, sich selbständig in der eigenen Wohnung mit dem nötigen Lebensbedarf zu versorgen und ausreichend Kontakt zu haben, um psychisch gesund zu bleiben. Die Alternative ist das Heim, wo die Stadt für EL-Bezüger und Bezügerinnen monatlich rasch zwischen CHF 2'000.00 bis CHF 4'000.00 zahlen muss.

Als letztes kann ich sagen, dass der Vorschlag des Stadtrats ein Gutscheinsystem zu schaffen, die Akzeptanz in unserer Fraktion eventuell erhöht.

Allerdings fällt somit der pädagogische Aspekt, nur gezielte Busbenützung mit der

Mehrfahrtenkarte, dahin. Und wo bleiben die EL-Bezüger und -Bezügerinnen? Selbst die Ausweitung bis 25-Jährige würde den meisten im Seniorenalter stehenden, nichts nützen. Hier bleibt eine Frage offen. Ich bin gespannt, was der Postulant macht.

Wie gesagt: Unsere Fraktion wird wahrscheinlich die Überraschung des Abends."

Angela Penkov (AL)

AL-Fraktionserklärung

"Gerne nehme ich hier kurz im Namen der AL Stellung zu Christian Ulmers (SP) Postulat. Die AL wird in einige Minuten geschlossen der Überweisung des unabgeänderten oder abgeänderten Postulats zustimmen.

Der Postulant hat in seinem Votum die Stossrichtung seines Postulats ausführlich und klar erklärt. Der Stadtrat wird darum gebeten, für die Zone 810 eine Subventionierung von Mehrfahrtenkarten für in der Stadt Schaffhausen wohnhafte Kinder und Jugendliche, sowie Bezügerinnen und Bezüger von Ergänzungsleistungen, zu prüfen.

Schön, dass der Stadtrat dem Postulat und seinem Verfasser ein gewisses Wohlwollen entgegenbringt und verschiedene Lösungen geprüft hat. Wir sind überzeugt, dass es auch Lösungen gibt, um ein Betrugsrisiko zu minimieren. Schliesslich liegt die Ausarbeitung einer möglichen Vorlage ja auch beim Stadtrat.

Gerne darf in diesem Sinne über andere Formen des Entgegenkommens, wie die der Abovergünstigungen und Abgabe von Gutscheinen, nachgedacht werden.

Der Fokus des Postulats liegt aber auf der Vergünstigung der Mehrfahrtenkarten, und dies macht in unseren Augen, und aus den bereits vorgetragenen Argumenten von Christian Ulmer (SP) und Iren Eigenberger (Grüne SH), durchaus Sinn.

Ein Grossteil der hier Anwesenden hat sich die Meinung schon vor der heutigen Sitzung gebildet. Dem kleinen Teil der Anwesenden, der noch zögert, möchte ich empfehlen, das Postulat von Christian Ulmer (SP) zu überweisen.

Ich appelliere an Ihr ökologisches Bewusstsein. Denken Sie an Elterntaxis an den Schulen und bei den Turnhallen und Sportplätzen, noch mehr davon wollen wir doch alle nicht. Für eine nachhaltige Verkehrserziehung spielt das selbständige Benützen des Buses, das Fahrrad und das "zu-Fuss-gehen" eine zentrale Rolle.

Nehmen Sie klar Stellung zu einem familienfreundlichen, bezahlbaren ÖV, der die Selbstständigkeit unserer Kinder unterstützt und fördert und Familien, wie auch Bezügerinnen und Bezüger von Ergänzungsleistungen, entlastet. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit."

Beat Brunner (EDU)

SVP/JSVP/EDU-Fraktionserklärung

"Wir haben das Postulat von Christian Ulmer (SP) in der letzten Fraktionssitzung eingehend diskutiert und die Meinungen zu seinem Anliegen waren sehr unterschiedlich.

Wie uns Stadtrat Daniel Preisig gut erklärte, ist seit dem Beitritt zum Ostwind-Tarifverbund der Rabattschlüssel für die Mehrfahrtenkarten einheitlich geregelt. Die Stadt Schaffhausen gewährte früher einen höheren Mehrfahrtenkarten-Rabatt.

Eine Subventionierung von unpersönlichen Mehrfahrtenkarten für Kinder und EL-Bezüger – wie es der Postulant wünscht – wäre mit einem unverhältnismässigen bürokratischen Aufwand verbunden und die Gefahr von Missbrauch mit Weiterverkauf und Handel sehr gross. Deshalb lehnt die SVP/JSVP/EDU-Fraktion diese Forderung ab.

Die vom Stadtrat als Alternative vorgeschlagene Lösung, mit Rabattgutscheinen für Jahres-Abos für Schaffhauser Schülerinnen und Schüler, wäre in unseren Augen viel sinnvoller und ohne viel Aufwand durchführbar.

Meine drei Kinder hatten während ihrer ganzen Schulzeit eine Jahreskarte, da es unzumutbar war, einen Fünfjährigen vom Schützenhaus Birch in den Kindergarten in die Breite, zu schicken. Auch später brauchten sie für die Schule und die verschiedenen Sport- und Freizeitaktivitäten das Abo. Es wäre noch interessant, wieviel tausend Franken ich den Schaffhauser Verkehrsbetrieben schon überwiesen habe während dieser Zeit, ohne Subventionen!

Für kurze Schulwege ist der gemeinsame Fussweg mit Schulkollegen immer noch das Beste, fördert das Sozialverständnis und gibt auch eine gesunde Abhärtung in verschiedenen Bereichen.

Persönlich fände ich es sinnvoll, wenn an Schülerinnen und Schüler die vorgeschlagene Lösung mit Rabattgutscheinen für Jahres-Abos abgegeben würde. Dies würde aus meiner Sicht die Problematik der Eltern-Taxis teilweise entschärfen, wie auch das Portemonnaie vieler Familien entlasten.

Bei Schwimm- und Sportlektionen auf der Eisbahn wird der Treffpunkt fast immer auf der KSS Breite durch die Lehrer bestimmt, da sonst die halbe Lektion schon durch den Weg aus den verschiedenen Schulen der Quartiere vorbei wäre. Da macht ein Abo auch Sinn und die Schwarzfahrer-Quote würde dadurch sicher markant zurückgehen!

Die SVP/JSVP/EDU-Fraktion wird das Postulat teilweise unterstützen, wenn der Postulant es im Sinne des Stadtrats anpasst.

Ein grosser Teil der Fraktion wird es aber ablehnen. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit."

Christian Ulmer (SP)

Votum

"Das ist ja ein Wechselbad der Gefühle. Das macht richtig Spass. Angebote und Verbesserungsvorschläge kommen. Ich bin kein sturer Gutmensch, der hier jetzt unbedingt etwas durchzwängen will. Ich habe meine Vorstellungen einer besseren Welt, wie die Kinder sich bewegen sollen. Die Mehrfahrtenkarte ist mein Lieblingskind. Ich nehme selbstverständlich zur Kenntnis, dass der Wind in diesem Rat gedreht hat oder sich immer noch in die gleiche Richtung dreht. Ich nehme auch die Schallmaienklänge von der rechten Seite auf. Ich habe von Stadtrat Daniel Preisig die Formulierung erhalten, wie er sie gerne in meinem Postulat lesen würde. So könnte ich die Formulierung auch unterstützen.

Mir geht es nicht darum, nur eine Subvention abzuholen. Das muss ich schon noch klarstellen, weshalb ich auch stur bei meinem Vorschlag geblieben wäre. Es geht mir

überhaupt nicht darum, jetzt eine Subvention einzuführen, sondern wirklich unter dem verkehrserzieherischen Aspekt zu handeln. Ich sehe, das ist eine partielle Meinung von mir. Vielleicht bin ich auf dem Holzweg.

Ich würde mich bereit erklären, den Postulatstext, im Sinne von Stadtrat Daniel Preisig, so abzuändern. Er schreibt hier nämlich etwas, was ich in seiner mündlichen Begründung anders gehört habe. Er hat dort gesagt, die Oberstufenschüler (von 12 - 15 Jahren) sollen ein Abonnement mit 50 % Vergünstigung erhalten.

Hier heisst es jetzt aber: ***Der Stadtrat wird eingeladen, die Vergünstigung von ÖV-Abos durch die Abgabe von Gutscheinen an in der Stadt wohnhafte Schülerinnen und Schüler zu prüfen.***

Wenn man den Fächer so aufmacht, dann wehre ich mich nicht dagegen. Wenn das wirklich vom Kindergarten bis in die Oberstufe angewendet wird (im Lehrplan 21 spricht man vom Zyklus 1, da gehört der Kindergarten dazu). So übernehme ich den Text gerne und würde meinen Postulatstext in diesem Sinne abändern und Ihnen ans Herz legen, diesen so zu überweisen. Anschliessend können wir in der Vorlage sehen, welche Vorschläge kommen werden.

Die Fraktion würde einstimmig die Änderung des Postulatstext unterstützen, sowie sie mich auch unterstützt hätte, bevor wir hier die nackten Tatsachen erfahren haben. Ich hoffe jetzt, dass wir diesen langen Abend zu einem runden Ende bringen und das gemeinsam überweisen. Ich würde mich freuen, die Vorlage miteinander anzusehen und biete mich auch an, mitzuarbeiten, wenn es noch gute verkehrserzieherische Massnahmen braucht. Vielen Dank."

SR Daniel Preisig

Votum

"Danke für das Erteilen des Wortes. Ich bin froh, wenn ich hier an dieser Stelle eine Präzisierung anbringen darf. Es ist klar, der Stadtrat hat versucht, einen möglichst offenen Postulatstext zu formulieren. Der Postulatstext macht keine Einschränkung, welche Schülerinnen und Schüler da betroffen sein sollen. Aber, ich habe auch gesagt, dass es der Stadtrat sinnvoll finden würde, wenn wir die Oberstufe und allenfalls die oberen Primarschulklassen damit berücksichtigen würden. Einfach, dass hier kein Missverständnis entsteht.

Wenn Sie dieses Postulat, mit dem Text, den wir Ihnen vorschlagen, überweisen, werden wir einen Bericht machen und wir werden Ihnen dann voraussichtlich beantragen, dass man das nur auf die oberen Klassen beschränkt. Je nachdem, wie die finanziellen Auswirkungen und Ergebnisse dieser Prüfung dann ausfallen.

Einfach, dass es nicht missverstanden wird. Die Kostenrechnung, die ich Ihnen aufgezeigt habe, da haben wir 3 Jahrgänge, zum Beispiel die Oberstufe, genommen, und dann kommen wir auf diese CHF 117'000.00. Den Postulatstext verstehen wir so, dass wir das für die oberen Jahrgänge prüfen werden."

Edgar Zehnder (SVP)

Votum

"Ich muss ehrlich sagen, dass ich heute das erste Mal eine gewisse Sympathie für Grossstadtrat Christian Ulmer (SP) habe. Ich denke, ohne weitere Diskussionen, dass ich so aber auf den Vorschlag des Stadtrats nicht eingehen kann. Ich denke, er ist

immer noch zu eng formuliert. Ich bitte alle hier, dass wir über dieses Thema sprechen. Ich finde das sehr gut, denn es sind gewisse Probleme vorhanden. Ich kann das nachvollziehen.

Die Gutscheine finde ich nicht schlecht. Die können beibehalten werden. Aber man sollte sich nicht auf die Jahresabos versteifen, denn man könnte ja auch die Mehrfahrtenkarte fördern, so wie es der Postulant gewünscht hat. Ich sage weshalb.

Ich habe drei Kinder. Meine Kinder profitieren nicht mehr von diesem Gutschein bis er eventuell eingeführt wird. Ich mache eine kurze Rechnung. Meine Kinder fahren mit dem Velo zur Schule ins Bachschulhaus. Täglich zweimal hin und her, anschliessend ins Fussballtraining und am Abend haben sie noch Hausaufgaben. Das ist schon sehr anstrengend. Wenn das Wetter kalt und nass ist, ist es für die Eltern angenehm, wenn sie die Kinder mit dem Bus zur Schule schicken können. Wir entscheiden das immer sehr kurzfristig. Dieser Entscheid könnte am frühen Morgen stattfinden. Dann kommt die Mehrfahrtenkarte zur Anwendung. Eine Woche schlechtes Wetter kostet mich circa CHF 100.00, wenn meine Kinder die Mehrfahrtenkarte benutzen. 5 Tage viermal hin und her. Das belastet sicher einige Budgets massiver als andere. Das finde ich nicht gut.

Wir haben das Thema über den Datenschutz gehört. Ich möchte hier weder eine Kommissionssitzung machen, noch über alles diskutieren, was diskutiert wurde. Ich finde den Vorstoss lobenswert, obwohl ich anfangs keine Sympathien hatte. Ich finde es interessant, wenn wir darüber sprechen könnten in einer Kommission. Alle diese Überlegungen sollten in einer Kommission diskutiert werden. Es sollte da auch besprochen werden, ob es wirklich ein Jahresabo sein soll. Der Fächer muss meiner Meinung nach breiter geöffnet werden, so dass wir alle Möglichkeiten hätten, auch richtig zu reagieren.

Es geht hier nicht um rechts oder links. Es geht um das Thema Kinder. Ich finde, der Fächer sollte nicht erweitert werden mit EL-Bezüglern und älteren Menschen. Das geht zu weit. Beschränkt es nur auf die Kinder. Auch das Alter sollte so weit als möglich offengelassen werden."

Mariano Fioretti (SVP)

Votum

"Die Richtung ist nicht schlecht, aber Du, lieber Christian Ulmer (SP), hast einen Denkfehler gemacht mit der Mehrfahrtenkarte. Ich bin froh, dass Du da etwas davon wegkommst. Du hast erwähnt, die Kinder gehen zweimal wöchentlich in den Sport oder noch in die Musikschule. Wenn man das hochrechnet, kommen wir anstatt auf CHF 9.00 auf CHF 36.00. Das Monatsabo über das Jahresabo gerechnet wäre CHF 39.00.

Wenn wir jetzt den Vorschlag hören, dass es Gutscheine, 50 % Rabatt auf das Jahresabo, geben kann. Das heisst jährlich CHF 234.00 pro Kind und Familie geteilt durch 12, ergibt CHF 19.50. Ich bin klar für diese Lösung, denn diese macht wirklich Sinn.

Wie bereits erwähnt wurde, startet der Schulbeginn manchmal in der KSS, wenn die Kinder Schwimmunterricht haben. Dann müssen sie dies selber bezahlen. Was mich etwas stört, ist die verkehrserzieherische Massnahme. Warum? Es liegt in unserer Pflicht zu sagen, wann die Kinder mit dem Bus fahren oder nicht! Das hat nichts mit

dem Abo zu tun. Wir Eltern können das steuern.

Wir entlasten damit auch noch den Staatshaushalt in den Klassen. Wenn ein Ausflug gemacht wird, dann hat die Mehrheit der Kinder bereits ein Ticket. Das heisst, wir brauchen keine Gruppenfahrkarten von den VBSH mehr. Diese würde entfallen.

Ich möchte den Stadtrat einladen, hier keine Mehrfahrtenkartenvergünstigung zu machen. Das ist Wasser in den Rhein getragen. Wir müssen uns auf die 50 % konzentrieren.

Ich bitte Dich, Christian Ulmer (SP), Dein Postulat so zu ändern, dass wir einen 50 % Rabatt-Gutschein auf Jahreskarten möchten und nichts Anderes."

Nicole Herren (FDP)

Votum

"Ich fühle mich etwas wie auf einem Basar. Jeder, der hier nach vorne kommt, hat eine andere Idee, wie das Postulat noch abgeändert werden könnte. Grossstadtrat Christian Ulmer (SP) hat ganz explizit vom verkehrserzieherischen Aspekt gesprochen. Er will die Mehrfahrtenkarte. Er will nicht ein Monatsabonnement, das er vergünstigt haben will. Was machen wir jetzt? Die EL-Bezüger sind auch rausgefallen. Die Mehrfahrtenkarte ist draussen. Was bleibt dann noch vom Postulat übrig? Es wird mit der Giesskanne grosszügig überall verteilt. Das geht so nicht! Wenn zwei Aspekte in diesem Postulat nicht enthalten sind, dann finde ich das schon etwas hanebüchen."

Walter Hotz (SVP)

Votum

"Das ist offenbar eine neue Kunstform des Stadtrats. So eine Art Dadaismus. Vom Sinn zum Unsinn. Für mich unverständlich. Von sparen überhaupt keine Spur.

Der Steuerrabatt wird gestrichen und jetzt können Gutscheine abgegeben werden für Schülerinnen und Schüler. Die Administration von solch einem Unsinn habe ich schon lange nicht mehr gehört.

Dass "mein" Stadtrat so etwas vertritt, ist für mich absolut unverständlich. Bitte lehnen Sie die Variante des Stadtrats ab."

Iren Eichenberger (Grüne SH)

Votum

"Keine Angst, ich habe keinen neuen Vorschlag. Auch mir ist nicht entgangen, dass die EL-Bezügerinnen und -Bezüger leider herausgefallen sind.

Wir sind ja nicht gierig und schaufeln Suppe, Hauptgericht und Dessert gleichzeitig aus Tellern. Deshalb meine ich, nehmen wir jetzt, was der Stadtrat serviert. Auf den Hauptgang und das Dessert können wir eventuell später zurückkommen.

Ich freue mich sehr, wenn Grossstadträtin Nicole Herren (FDP) auch etwas vermisst hat. Wer weiss, vielleicht gibt es irgendwann noch mehr, aber es ist immerhin ein Entgegenkommen für diesen sinnvollen Vorschlag."

Urs Tanner (SP)

Votum

"Ich denke, Grossstadtrat Christian Ulmer (SP) ist auf etwas umgeschwenkt, was ihm

anfangs mässig sympathisch war. Er hat sein Postulat in diesem Sinne abgeändert.

Der jetzige Vorschlag von Christian Ulmer (SP) und des Stadtrats lautet:

"Der Stadtrat wird eingeladen, die Vergünstigung von ÖV-Abos durch die Abgabe von Gutscheinen an in der Stadt wohnhafte Schülerinnen und Schüler zu prüfen."

Wir sind auf Postulatsebene. Da können Sie ja oder nein sagen. Das ist ein Basar und ein Aushandeln. Ich finde es aber ein guter Vorschlag des Stadtrats. Reden wir doch über diesen konstruktiven Antrag."

Hermann Schlatter (SVP)

Votum

"Ich muss noch etwas sagen zum Verlauf der heutigen Sitzung. Ich bin etwas überrascht. In der Bürositzung war ganz klar die Devise von Stadtschreiberin Sabine Spross, dass der Stadtrat das Postulat mit dem eingereichten Wortlaut nicht entgegennehmen wolle.

Ich habe es so verstanden, dass der zuständige Postulant mit dem zuständigen Stadtrat in Kontakt tritt, um abzuklären, was dann genau die Meinung des Stadtrats ist. Es waren zwei Vertreterinnen Eurer Fraktion dabei: Jeanette Grüninger (SP) und Angela Penkov (AL). Ich gehe davon aus, dass der Stadtpräsident ebenfalls in der Fraktionssitzung anwesend war.

Man war doch informiert, worum es hier ging. Wenn das nicht umgesetzt wurde, dann frage ich mich schon, was dann die Bürositzung überhaupt noch für einen Sinn macht?"

Christian Ulmer (SP)

Votum

"Jetzt ist das Büro schon betroffen? Eine demokratische Krise und eine neue Geschäftsordnung wollen wir hier nicht! Ich denke, der Realitätscheck meines Postulats hat ergeben, dass es sinnvoll wäre, auf den stadträtlichen Vorschlag einzuschwenken. Der dürfte mehrheitsfähig sein. Ein Festhalten an meinem Text knapp nicht, so wie sich die Verhältnisse heute Abend klar niederschlagen. Deswegen lese ich jetzt nochmals für alle meinen geänderten Postulatstext vor und bitte Sie, diesen mit einer Mehrheit zu überweisen.

"Der Stadtrat wird eingeladen, die Vergünstigung von ÖV-Abos durch die Abgabe von Gutscheinen an in der Stadt wohnhafte Schülerinnen und Schüler zu prüfen."

Vielen Dank."

Schlussabstimmung

Das abgeänderte Postulat wird vom Grossen Stadtrat in der Schlussabstimmung mit 18:12 Stimmen an den Stadtrat überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.

Schlussmitteilungen des Ratspräsidenten

Während der Sitzung sind folgende Vorstösse eingegangen:

- Postulat Nr. 18 vom 13. November 2018 von Marco Planas (SP): Polizeiposten am Bahnhof.
 - Postulat Nr. 19 vom 13. November 2018 von René Schmidt (GLP): Regelung der Organisationsstruktur, der Rechtsform, der Eignerstrategie inkl. Finanzierungsstrategie der KSS vor der Baukreditvorlage.
-

Die nächste Ratssitzung findet am Dienstag, 27. November 2018, 16.00 Uhr, statt (Doppelsitzung: Budgetdebatte 2019).

Wir werden von 18.00 Uhr bis 19.00 Uhr eine Pause einschalten und pünktlich um 19.00 Uhr mit der Beratung des Budgets 2019 weiterfahren.

Der **Ratspräsident** beendet die Sitzung um 20:45 Uhr.

Die Ratssekretärin:

Sandra Ehrat

Schaffhausen, 10. Dezember 2018 saneh