

STADTRAT

STADTHAUS
POSTFACH 1000
8201 SCHAFFHAUSEN
TEL. 052 - 632 51 11
FAX 052 - 632 52 53
www.stadt-schaffhausen.ch

An den
Grossen Stadtrat
8200 Schaffhausen

Vorlage des Stadtrates vom 9. Dezember 2014

Kompetenzzentrum Tiefbau Schaffhausen

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen eine Vorlage zur Zusammenführung der Tiefbauämter von Stadt und Kanton Schaffhausen zum Kompetenzzentrum Tiefbau Schaffhausen (nachfolgend KTS genannt), das zukünftig die Dienstleistungen für Kanton und Stadt optimal erbringen soll. Die Vorlage enthält einen Beschluss über den Rahmenvertrag zwischen Kanton und Stadt, der die Übertragung von Aufgaben, Personal und Sachwerten des städtischen Tiefbauamtes an den Kanton regelt. Gleichzeitig wird der Rückbau des Werkhofes Hochstrasse sowie der Verkauf der Fahrzeuge des städtischen Tiefbauamtes beantragt. Das KTS wird die Abteilungen Strassenbau und Tiefbauten der Stadt beherbergen. Die nötigen Mietkosten werden in dieser Vorlage beantragt.

1. Ausgangslage und Projektüberblick

Kanton und Stadt Schaffhausen betreiben unabhängig voneinander mehrere Werkhöfe, die sich an verschiedenen Standorten befinden. Während der Kanton seine Nutzungen auf dem Areal Schweizersbild konzentriert hat, sind diejenigen der Stadt und der Städtischen Werke Schaffhausen und Neuhausen (in der Folge SH POWER genannt) auf mehrere Standorte verteilt. So betreibt das städtische Tiefbauamt seine Verwaltung an der Pfarrhofgasse und den Werkhof an der Hochstrasse. SH POWER betreibt ihre Werkhöfe am Lindli und im Ebnet. Die Tätigkeiten und Infrastrukturnutzungen der Tiefbau- und Werkorganisationen weisen grosse Ähnlichkeiten auf. Es lässt sich entsprechend ein grosses

Synergiepotential feststellen. Zudem sind die Werkhöfe des städtischen Tiefbauamts an der Hochstrasse und von SH POWER am Lindli dringend sanierungsbedürftig. Wie bereits in der Orientierungsvorlage des Stadtrates zur Wohnraumentwicklung Schaffhausen aus dem Jahr 2010 erwähnt, bietet die Realisierung eines gemeinsamen Werkhofs die Möglichkeit, potenzielles Bauland freizuspielen. Im Rahmen der Überarbeitung der Wohnraumstrategie im April 2014 durch den Stadtrat wurden der Grundsatz der Umnutzung von städtischen Liegenschaften und die Abgabe von städtischen Bauland bestätigt sowie auch angefügt, dass gemeinsame Infrastrukturen mit dem Kanton zu prüfen und umzusetzen seien.

1.1 Vorgeschichte

Bereits im Jahr 2004 haben der Regierungsrat bzw. der Stadtrat Schaffhausen eine Projektgruppe «Zusammenführung der Tiefbauämter» eingesetzt. Gestützt auf den Schlussbericht vom 28. September 2004 hat der Regierungsrat mit Beschluss vom 26. Oktober 2004 festgehalten, dass eine Realisierung des Modells «Zusammenführung zu einer WOV-Amtsstelle mit Leistungsaufträgen» zu priorisieren sei. Möglich sei aber auch das Modell «Einkauf/Tausch Leistungsmodule, gemeinsame/r Werkstatt/Werkhof». In der Folge hat die Firma *boesch logistics* die Konzeptstudie «Werkhof Stadt Schaffhausen» erarbeitet. Mit Schreiben vom 5. Juli 2007 an den Regierungsrat hat der Stadtrat Schaffhausen seinen Grundsatzentscheid über das weitere Vorgehen in der Frage der Zusammenführung verschiedener Werkhöfe bekanntgegeben. Die Konzeptstudie «Werkhof Stadt Schaffhausen» habe aufgezeigt, dass die Realisierung eines eigenen städtischen Werkhofes für städtische Abteilungen (städtisches Tiefbauamt, Hochbauamt, städtische Forstverwaltung, Verwaltungspolizei, Museum und Stadtgärtnerei) die vielversprechendste Lösung darstelle. Das Synergiepotenzial sei bei einer Zusammenlegung aller städtischen Werkhöfe grösser als bei einer Zusammenführung lediglich des städtischen Werkhofs Hochstrasse mit dem Werkhof des kantonalen Tiefbauamts im Schweizersbild. Im Herbst 2008 wurde das städtische Hochbauamt dann beauftragt, die generelle Machbarkeit der Zusammenführung der städtischen Werkhöfe (gemäss Studie *boesch logistics*, ohne Museum) auf dem Werkhof Schweizersbild zu prüfen. Die Studie zeigt die generelle Machbarkeit eines gemeinsamen Werkhofs mit den gewünschten städtischen Abteilungen auf.

Im April 2009 haben der Regierungsrat und der Stadtrat beschlossen, die Zusammenlegung der Werkhöfe von Kanton und Stadt Schaffhausen im Areal Werkhof Schweizersbild weiter zu verfolgen. Unter der Leitung der Hochbauämter von Kanton und Stadt wurde im Januar 2010 der *Ernst Basler Partner (EBP) Zürich* der Auftrag für die Planungsleistungen erteilt (Machbarkeitsstudie; Definition des Vorhabens und Auswahlverfahren). Die daraufhin erarbeitete Machbarkeitsstudie vom Dezember 2011 zeigte auf, dass die Investitionen für die Erweiterung bzw. den Neubau eines gemeinsamen Werkhofs für Kanton und Stadt inkl. Werkhof der städtischen Werke bei rund 50 Mio. Franken liegt. Diese hohe Investitionssumme war auf eine mögliche Unterbringung der vielen städtischen Organisationen und eine Totalsanierung der bestehenden Betriebsgebäude zurückzuführen. Der Steuerungsausschuss beschloss daraufhin, dass die organisatorische Zusammenlegung der Tiefbauämter von Kanton und Stadt zu einem Kompetenzzentrum Tiefbau weiter verfolgt werden solle, jedoch eine Reduktion der Abteilungen und somit des Raumbedarf wie auch der Infrastrukturkosten nötig sei.

1.2 Neulancierung des Projekts «Gemeinsamer Werkhof»

Insbesondere aufgrund der hohen Investitionssumme wurde in der Folge das vorstehend erwähnte Erweiterungs- bzw. Neubauprojekt nicht weiter verfolgt und eine kostengünstigere Variante gesucht, unter Einbezug einer Zusammenführung der Tiefbauämter von Kanton und Stadt in betrieblicher Hinsicht. Mit im wesentlichen gleichlautenden Beschlüssen bekräftigten der Regierungsrat und der Stadtrat Schaffhausen Mitte 2013 die Absicht, die Tiefbauämter von Stadt und Kanton zu einer kantonalen Organisationseinheit «Kompetenzzentrum Tiefbau» zusammenzuführen und die Leistungen zugunsten der Stadt Schaffhausen mittels einer Leistungsvereinbarung zu regeln. Weiter wurde entschieden, dass auf städtischer Seite nur das Tiefbauamt (Tiefbau und Entsorgung) und SH POWER im Projekt zu berücksichtigen sind. Weitere städtische Bereiche und Abteilungen wurden ausgeschlossen, da lediglich geringe Synergien mit den Tiefbauorganisationen von Kanton und Stadt zu erwarten sind. Es wurde eine Gesamtprojektleitung unter Führung des Kantonsingenieurs und unter Einbezug des Kantonsbaumeisters, des Stadtingenieurs und des Direktors von SH POWER eingesetzt. Das Projekt wurde in Unterprojekte gegliedert, die sowohl die organisatorischen und vertraglichen wie auch die baulichen und finanziellen Aspekte zu berücksichtigen hatten. Zudem wurde der Projektleitung der Auftrag erteilt, die Unterbringung des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamtes im Areal des kantonalen Werkhofs Schweizersbild zu prüfen, da der Kanton für diese Amtsstelle im Zusammenhang mit dem mittelfristig geplanten Polizei- und Sicherheitszentrum bzw. der angestrebten Umnutzung des Klosterbezirks West auch einen neuen Standort benötigt. Die Abbildung 1 zeigt das Vorgehenskonzept mit dem Zeitplan auf.

Als erstes wurden unter Berücksichtigung der Tätigkeiten von SH POWER die Zusammenführung der Tiefbauämter zu einem Kompetenzzentrum Tiefbau und die daraus zu erwartenden Synergien analysiert. Die Erkenntnisse konnten so für die Projektdefinition der baulichen Massnahmen (Raumprogramm) berücksichtigt werden. Parallel dazu wurde ein räumliches Nutzungskonzept für alle drei zu berücksichtigenden Organisationen Kompetenzzentrum Tiefbau, SH POWER und Strassenverkehrsamt erarbeitet. Das Nutzungskonzept definierte die den drei Projektpartnern zur Verfügung stehende Fläche. Es wurde bewusst der Ansatz von separaten Flächenzuteilungen gewählt, da so Kanton und Stadt die Investitionen transparent zugewiesen werden können und möglichst geringe Abhängigkeiten in den politischen Prozessen entstehen. Für das Strassenverkehrsamt wurde ein Bereich zwischen dem heutigen kantonalen Werkhof und der bestehenden Reithalle reserviert. Auf der Basis des Nutzungskonzepts wurden anschliessend die Vorprojekte für alle drei Organisationen erarbeitet. Dabei hat sich abgezeichnet, dass ein Neubau des Strassenverkehrsamts auf der vorgesehenen Fläche für SH POWER zu Zusatzinvestitionen in Millionenhöhe (in geringerem Ausmass auch für das Kompetenzzentrum Tiefbau) führen würde. Insbesondere aufgrund des belasteten Standorts im Schweizersbild (Giessereisand aus den Werken im Mühltal) wurde erkannt, dass auf den Bau von Untergeschossen verzichtet werden sollte. Zudem ist das Landpreisniveau im Areal Schweizersbild zu tief, um hohe Investitionen in Tiefgaragen zu rechtfertigen.

Die politischen Verantwortungsträger haben sich sodann entschieden, SH POWER aufgrund der organisatorischen und betrieblichen Synergien mit dem KTS

und der zeitlichen Dringlichkeit den Vorrang auf dem Areal des kantonalen Werkhofs Schweizersbild zu geben. Für das Strassenverkehrsamt wurde eine erweiterte Standortevaluation im Raum Schaffhausen durchgeführt. Es konnten zwei geeignete Standorte im Ebnat und im Solenberg gefunden werden, wobei sich das Land im Eigentum der Stadt befindet. Die Stadt Schaffhausen sichert dem Kanton mit einer Absichtserklärung (vgl. Vorlage Neubau Werkhof SH POWER, Kap. 9) die mittelfristige Verfügbarkeit dieser Parzellen zu, sofern der Werkhof der SH POWER im Areal Schweizersbild realisiert werden kann. Zudem käme für das Strassenverkehrsamt auch ein Areal der EKS AG in Berlingen in Frage. Die Vorprojekte für das KTS und den Werkhof der SH POWER konnten daraufhin optimiert und abgeschlossen werden. Alle Parameter, die die Wirtschaftlichkeit des Projekts für den Kanton und die Stadt Schaffhausen (inkl. SH POWER) beeinflussen, lagen somit per Mitte 2014 vor. Unter Einbezug der kantonalen Finanzverwaltung und des städtischen Finanzreferats wurden die finanziellen Auswirkungen des Projekts auf Kanton und Stadt geprüft. Das Projekt führt für die öffentliche Hand zu einer relevanten Wertschöpfung.

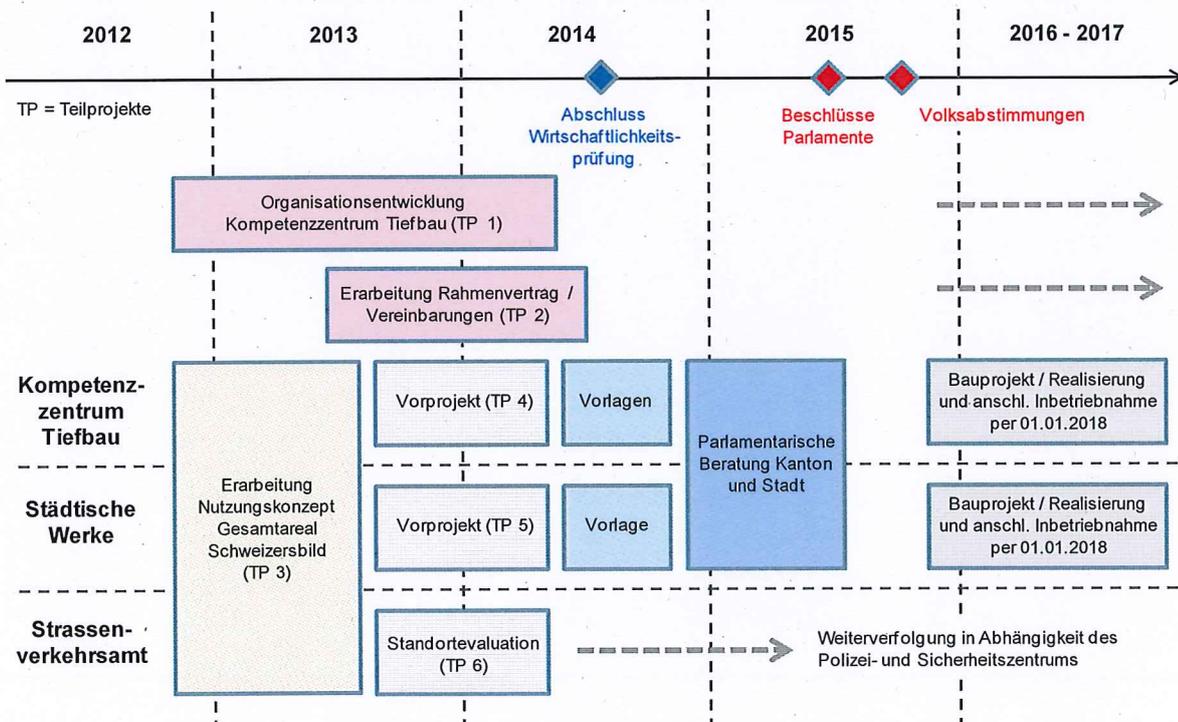


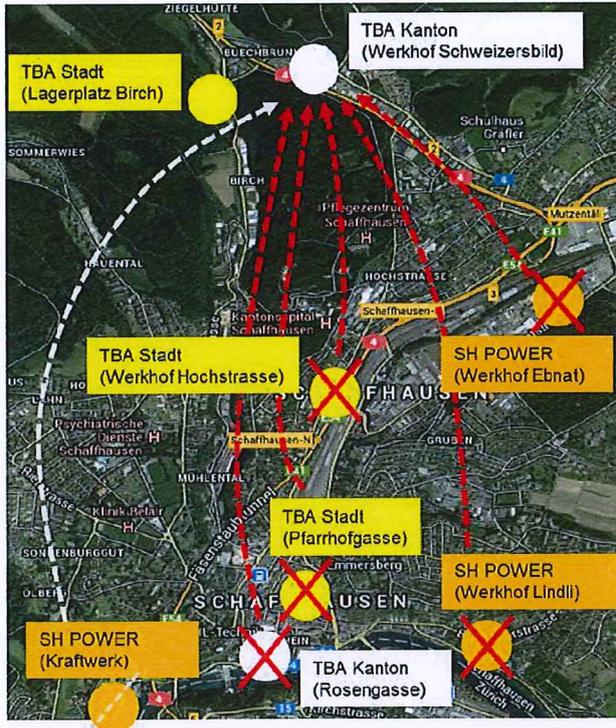
Abbildung 1: Vorgehenskonzept Projekt «Gemeinsame Werkhöfe»

1.3 Projektüberblick und Vorteile des «gemeinsamen Werkhofs»

Die Projektabsicht und die Chancen des «gemeinsamen Werkhofs» sind in der Abbildung 2 dargestellt. Die Eckpunkte des Gemeinschaftsprojekts von Kanton und Stadt sind die folgenden:

- Die Büros der Verwaltung des kantonalen Tiefbauamts werden von der Rosengasse in den Werkhof Schweizersbild verlegt (bereits erfolgt per 1. Januar 2014).

- Der kantonale Werkhof «Schweizersbild» wird erweitert, sodass das städtische Tiefbauamt im Areal Schweizersbild integriert werden kann.
- Die Tiefbauämter von Kanton und Stadt werden zu einem kantonalen Kompetenzzentrum Tiefbau zusammengeführt. Dieses erbringt zukünftig die Tiefbauleistungen für den Bund (Nationalstrassenunterhalt), den Kanton und die Stadt. Die Leistungen für den Bund und die Stadt werden auf Vollkostenbasis vergütet. Die Werkstatteleistungen der Stadt wurden bereits per 1. Januar 2012 dem Kanton übertragen.
- Die Aufgaben/Dienstleistungen der Kehricht- und Abfallentsorgung des städtischen Tiefbauamts werden nicht dem Kompetenzzentrum Tiefbau übertragen. Der Kanton vermietet der Stadt im Werkhof «Schweizersbild» ein separates Gebäude für die städtische Entsorgungsabteilung (Garage).
- Der Werkhof «Hochstrasse» des städtischen Tiefbauamts wird zurückgebaut und die freigespielte Fläche wird gemäss dem Projekt «Zukunft Stadtleben» für Wohn- und Geschäftszwecke abgegeben.
- Die Büros der Verwaltung des städtischen Tiefbauamts an der Pfarrhofgasse werden aufgelöst und das Gebäude wird ebenfalls im Rahmen von «Zukunft Stadtleben» einer neuen Nutzung übergeben. Der Perimeter schliesst unter anderem auch das Alte Feuerwehrdepot, Teile des Altersheims Kirchhofplatz sowie den Kirchhofplatz mit ein.
- Der Kanton übergibt SH POWER eine heute nicht genutzte Landfläche zwischen dem Werkhof «Schweizersbild» und der Reithalle «Buchbrunnen» im Baurecht.
- SH POWER erstellt auf der im Baurecht abgegebenen Fläche «Buchbrunnen» und angelehnt an den Werkhof Schweizersbild einen neuen Werkhof.
- Der Werkhof «Lindli» von SH POWER wird teilweise zurückgebaut, und die freiwerdende Fläche am Rhein soll nach erfolgter Dekontaminierung im Rahmen des Projekts «Zukunft Stadtleben» der Wohnbaunutzung zugeführt werden.
- Der kleinere Werkhof «Ebnet» von SH POWER wird aufgelöst. Dieses Grundstück wird zukünftig einer gewerblichen Nutzung durch Dritte zugeführt.
- Der Lagerplatz «Birch» bleibt vorläufig als Lagerplatz für das KTS erhalten, mit der Absicht, das Materiallager stark zu verkleinern.



Kanton Schaffhausen:

- Optimierung der Infrastrukturnutzung und Nutzung der Landressourcen im Schweizersbild
- Synergienutzung «Kompetenzzentrum Tiefbau» mit der Stadt Schaffhausen und SH POWER

Stadt Schaffhausen:

- Verhinderung von hohen Investitionen in den Werkhof «Hochstrasse»
- Freispielung von attraktivem Wohnraum und anderweitig nutzbarer Liegenschaften
- Synergienutzung «Kompetenzzentrum Tiefbau»

SH POWER:

- Freispielung von attraktivem Wohnraum am Rhein und Gewerbefläche im Ebnat
- Konzentration der Standorte im Schweizersbild
- Synergienutzung mit dem «Kompetenzzentrum Tiefbau»

Abbildung 2: Projektüberblick und Vorteile des Projekts «Gemeinsame Werkhöfe» für die Projektpartner

Die Vorteile und damit die Wertschöpfung des «gemeinsamen Werkhofs» sind für die Projektpartner kantonales Tiefbauamt, städtisches Tiefbauamt und SH POWER unterschiedlich, da sich die jeweiligen Ausgangslagen der Partner unterscheiden. Durch die organisatorische Zusammenführung der Tiefbauämter zu einem Kompetenzzentrum Tiefbau und die räumliche Zusammenführung der Werkhöfe von KTS und SH POWER im Areal Schweizersbild entstehen allerdings für alle Projektpartner personelle und betriebliche Synergien. So können beispielsweise spezialisierte Mitarbeiter mit ihrem Know-how gezielter eingesetzt werden. Im Unterhaltungsdienst ergeben sich operative Synergien, die sich in einer Reduktion von Stellen, Fahrzeugen und Geräten widerspiegeln. Das KTS und SH POWER können sich gegenseitig Dienstleistungen erbringen, was auf beiden Seiten zu Einsparungen führt. Die Abteilung Kehricht und Entsorgung der Stadt Schaffhausen bezieht die Werkstattleistungen vom KTS. Bei Personalengpässen werden Mitarbeiter des Kompetenzzentrums Tiefbau für die Entsorgungsaufgaben und umgekehrt eingesetzt.

Beim Kanton ergeben sich insbesondere Chancen in einer besseren Nutzung des bestehenden Werkhofareals im Schweizersbild. Das investierte Kapital in die Werkhofinfrastruktur wird mit der Übernahme der städtischen Leistungen auf einen grösseren Leistungsumfang abgewälzt. Dem Kanton erwachsen dadurch finanzielle Vorteile, indem er anteilmässig anhand des städtischen Leistungsumfangs für die Infrastrukturnutzung entschädigt wird. Daneben erwirtschaftet der Kanton einen Ertrag aus der Baurechtsabgabe der Teilfläche zur Reithalle hin (Bereich Buchbrunnen).

Auf städtischer Seite kann dank der Integration des Tiefbauamts in das KTS im Schweizersbild auf umfangreiche Investitionen verzichtet werden. Der Werkhof des städtischen Tiefbauamtes an der Hochstrasse ist in einem sehr schlechten Zustand. Ein Ersatzneubau wäre unumgänglich. Die Investitionskosten eines Neubaus an der Hochstrasse würden die im Schweizersbild anfallenden Investi-

tionen gemäss Kostenschätzung übersteigen. Zudem ermöglicht die geplante Integration des Tiefbauamtes der Stadt Schaffhausen, mit dem Abbruch des Werkhofs «Hochstrasse» (mitten im Wohnquartier) das freigespielte Baufeld (W4 Wohnzone mit 4 Vollgeschossen) für den Wohnungsbau zu nutzen. Auch kann aufgrund des aktuellen Berichtes zur Altlastensanierung im Areal «Hochstrasse» auf eine kostspielige Bodensanierung (ca. 100'000 Franken) verzichtet werden. Weiter wird durch den Wegzug der städtischen Verwaltung des Tiefbauamts von der Pfarrhofgasse ein Altstadtgebäude frei, was eine ganzheitliche Arealplanung beim Kirchhofplatz, inkl. Altes Feuerwehrdepot, Pfarrhofgasse, ermöglicht.

SH POWER hat mit dem Werkhof «Lindli» eine ähnliche Ausgangslage wie das städtische Tiefbauamt. Die Werkhofinfrastruktur muss dringend ersetzt werden. Ein Ersatz des Werkhofs an der sehr attraktiven Wohnlage am Rhein ist aus wirtschaftlichen und siedlungsplanerischen Überlegungen nicht sinnvoll. Der Bau eines neuen Werkhofs für SH POWER im Schweizersbild – angelehnt an das KTS – drängt sich somit auf. Die Vorlage für den geplanten Neubau eines Werkhofs für SH POWER liegt ebenfalls vor.

2. Bestehende Standorte und Entwicklungsmöglichkeiten

2.1 Kanton

Der Kanton betreibt auf der Parzelle GB 5743 im Schweizersbild seinen Werkhof mit den Verwaltungsabteilungen und dem Unterhaltsdienst des Tiefbauamts sowie dem Forstbetrieb. Die Verwaltung des Tiefbauamts hat ihre Büroräumlichkeiten per Anfang 2014 von der Rosengasse 8 in den Werkhof Schweizersbild verlegt. Das kantonale Tiefbauamt ist heute vereint im Werkhof Schweizersbild untergebracht. Der heutige Werkhof umfasst ein Verwaltungsgebäude, ein Werkstattgebäude, eine grosse Fahrzeug- und Lagerhalle, eine weitere Lager- und Einstellhalle sowie einzelne kleinere Nebengebäude wie Tankstelle, Pavillon, Schopf und Garagen. Im südöstlichen Bereich des Areals ist eine Fläche von 1'480 m² bis 2040 im Baurecht der Firma H.+ G. Meyer AG abgegebenen.

Die Werkhofinfrastruktur wurde zwischen 1972 und 1975 erstellt. Der bauliche Zustand der Gebäude ist verhältnismässig gut. Ein wesentlicher Teil der Haustechnik des Verwaltungsgebäudes sowie der grossen Fahrzeughalle wurden aufgrund der Überschwemmungen vom 2. Mai 2013 weitgehend erneuert. In den kommenden Jahren sind keine grosszyklischen Unterhaltsinvestitionen geplant. Die Werterhaltung kann über ordentliche Unterhaltsmassnahmen im Rahmen der Laufenden Rechnung des kantonalen Tiefbauamts – später des Kompetenzzentrums Tiefbau – sichergestellt werden. Die Gebäude haben in ihrem heutigen Zustand einen Verkehrswert von 8.45 Mio. Franken (Schätzung Amt für Grundstückschätzung vom 11. Februar 2011). Darin ist die Umgebungfläche der Gebäude nicht enthalten, die zusätzlich einen Wert von rund 2.35 Mio. Franken aufweist (exkl. Bereiche Buchbrunnen und östliche Arealfläche, die im Baurecht abgegeben ist).

Das Grundstück GB 5743 mit einer Fläche von 28'379 m² hat ein hohes Entwicklungspotential, da das Areal zur Reithalle hin (Buchbrunnen) über eine ungenutzte Landreserve von ca. 7'000 m² verfügt. Das bestehende Areal ist nicht

effizient genutzt und kann noch verdichtet werden. Die Nutzung der Werkhallen kann zusätzlich optimiert werden.



Abbildung 3: Bestehendes Werkhofareal «Schweizersbild»

2.2 Stadt Schaffhausen

Die Stadt Schaffhausen betreibt ihren Werkhof «Hochstrasse» auf der Parzelle GB 3183 «Chrooneguet» mit einer Fläche von 6'279 m². Neben den Werkgebäuden des städtischen Tiefbauamts befinden sich ein Mehrfamilienhaus (Finsterwaldstrasse 88), ein Einfamilienhaus sowie ein Kindergarten auf der städtischen Parzelle. Der Marktwert der Parzelle liegt gemäss einer Schätzung des Amt für Grundstückschätzungen vom Juni 2013 bei 4.035 Mio. Franken (inkl. Finsterwaldstrasse 88, Hochstrasse 125 und 131). Der Stadtrat hat entschieden, das Mehrfamilienhaus Finsterwaldstrasse 88 abparzellieren zu lassen, da dieses im Eigentum der Stadt verbleibt. Dies führt zu einer Verkleinerung des zu verkaufenden Areals und somit zu einem Marktwert von 2.805 Mio. Franken. Die Werkgebäude des städtischen Tiefbauamts (inkl. Büros für das Unterhaltsteam des städtischen Hochbauamtes) sind in einem sehr schlechten Zustand und weisen keinen Wert mehr auf. Ein Weiterbetrieb der Werkgebäude durch das städtische Tiefbauamt über die nächsten Jahre ist nicht vertretbar. Die Stadt steht vor dem Entscheid, die Werkgebäude zurückzubauen und einen neuen Werkhof für das städtische Tiefbauamt sowie für einige der Arbeitsplätze des städtischen Hochbauamtes zu erstellen. Das Flächenausmass der Parzelle GB 3183 wäre für einen Werkhofneubau genügend, und man müsste mit Investitionen inkl. Abbruchkosten (ohne Altlastensanierung) von rund 9.3 Mio. Franken rechnen. Der Stadtrat bevorzugt jedoch, aufgrund der stadtnahen und attraktiven Lage der Parzelle inmitten eines Wohngebietes, diese im Rahmen des Projektes «Zukunft Stadtleben» zukünftig einer Wohnbaunutzung zuführen. Diese Absicht wird bestärkt durch die Tatsache, dass gemäss dem aktuellen Bericht zum Areal bei einer geplanten Wohnraumnutzung keine kostspielige Bodensanierung (ca. 100'000 Franken) notwendig ist. Für den Infra-

strukturersatz des städtischen Tiefbauamts muss dementsprechend eine Lösung, beziehungsweise ein neuer Standort gefunden werden. Eine Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt drängt sich bei dieser Ausgangslage geradezu auf.

2.3 SH POWER

SH POWER betreibt ihren Werkhof «Lindli» als Hauptstandort des Gas- und Wasserwerks auf der Parzelle GB 2917 «Gaaswärk». Die Parzelle weist eine Fläche von 15'501 m² auf und liegt an bester Lage am Rhein. Der Marktwert der Parzelle bzw. der verfügbaren Fläche bei einem Abbruch der Werkgebäude liegt bei rund 16.197 Mio. Franken (gemäss Schätzung Amt für Grundstücksschätzungen vom 10. Oktober 2014). Ein Ersatz des Werkhofs am heutigen Standort kommt für die Stadt aus wirtschaftlichen und siedlungsplanerischen Gründen nicht in Frage. Die Stadt beabsichtigt an dieser attraktiven Lage eine Wohnbaunutzung. Für den Fall einer Umnutzung des Areals sind die bestehenden Altlasten zulasten der Gasversorgung von SH POWER zu sanieren. Eine entsprechende Rückstellung in Höhe von 1.5 Mio. Franken ist in der Bilanz der Gasversorgung eingestellt. Ebenso sind bei SH POWER Rückbaukosten für die nicht erhaltenswerten Gebäude in der Höhe von 1.2 Mio. Franken eingerechnet worden.

Neben dem Werkhof «Lindli» betreibt SH POWER am Ebnatring auf der Parzelle GB 4774, dem ehemaligen Werkhof der Stromversorgung, einen Aussenstandort als Lagerplatz. Diese Parzelle weist eine Fläche von 6'139 m² auf. Der Marktwert beträgt rund 1.995 Mio. Franken (gem. Schätzung Amt für Grundstücksschätzungen vom 10. Oktober 2014). Das Flächenausmass der Parzelle würde einen Ersatzneubau für SH POWER («Lindli» und «Ebnat») möglich machen. Der Standort Schweizersbild wird von SH POWER allerdings favorisiert, da im Lindli und Ebnat keine Synergien mit dem KTS möglich sind. Die freiwerdende Fläche im Ebnat kann einer anderen gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Das Grundstück eignet sich mit der guten verkehrlichen Anbindung und der Nähe zum Busdepot der Verkehrsbetriebe zudem für einen Neubau des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamts (vgl. Kapitel 1.2.).

3. Organisatorische Zusammenlegung der Tiefbauämter von Kanton und Stadt zum KTS

3.1 Heutige Organisation «Tiefbauamt Kanton»

Das kantonale Tiefbauamt ist die Fachstelle für die Kantonsstrassen, die kantonalen Radwege, die ober- und unterirdischen Gewässer sowie die Bodennutzung. Das Amt wird als WOV-Betrieb mit Wirkungszielen und einem Globalbudget geführt. Organisatorisch sind die Aufgaben den vier folgenden Ressorts zugeteilt. Die Ressortleiter sind durch den Kantonsingenieur geführt. Das Sekretariat und das Finanzwesen sind zentral zusammengefasst. Gesamthaft hat das kantonale Tiefbauamt per 1. Januar 2014 39 bewilligte Pensen.

- Das Ressort «Planung und Verkehr» hat die Hauptaufgaben Verkehrsdatenerfassung, Verkehrsplanung, Projektentwicklung, Signalisation, Lärmschutz, Stellungnahmen und Bewilligungen sowie Beratungen und Leistungen für Dritte im Fachbereich. Dem Ressort sind 3 Vollzeitstellen zugeteilt (Stellenplan per 1. Januar 2014).

- Das Ressort «Strassenbau- und Kunstbauten» betreut die Überwachung und Zustandserfassung der Kunstbauten und ist für die Projektleitung sowie die Bauleitung von Strassenbau- und Kunstbauprojekten zuständig. Dem Ressort sind 2.4 Pensen zugeteilt (Stellenplan per 1. Januar 2014).
- Das Ressort «Strassenunterhalt» ist zuständig für den betrieblichen und baulichen Unterhalt der kantonalen Strasseninfrastruktur. Zum betrieblichen Unterhalt gehören die Reinigung, die Grünpflege, der Winterdienst, der technische Dienst, der Unfalldienst, Werkreparaturen und ausserordentliche Dienste. Der bauliche Unterhalt beinhaltet die Belagserneuerungen sowie projektfreie Korrekturen und Instandstellungen an der Strasseninfrastruktur. Neben den Kantonsstrassen und den kantonalen Radwegen betreibt der Unterhaltsdienst auch die Nationalstrasse im Kanton Schaffhausen (inkl. Cholfirstunnel) im Auftragsverhältnis. Seit 2011 bewirtschaftet der Unterhaltsdienst zudem die Flächen am Rheinfl. Der operativen Abteilung sind 27 Pensen zugeteilt (Stellenplan per 1. Januar 2014).
- Das Ressort «Gewässer» ist zuständig für den Wasserbau, die Wasserwirtschaft und die Bodennutzung. Zu den Hauptaufgaben gehören Wasserbauprojekte, Renaturierungen und der Gewässerunterhalt an den kantonalen Gewässern, Abfluss- und Grundwasserstandsmessungen, Bewilligungen im Zusammenhang mit der Wasser- und Bodennutzung sowie die Aufsicht über die Kraftwerke und Stauanlagen. Eine wesentliche Aufgabe ist zudem die Erstellung und die Nachführung der Gefahrenkarten im ganzen Kanton. Dem Ressort Gewässer sind 3.8 Pensen zugeteilt.

Aufgrund der Kantonsgrösse gehört das Amt zu den kleineren Tiefbauämtern in der Schweiz. Die Tätigkeiten sind überschaubar und lassen sich sehr gut koordinieren. Die Führung ist vergleichbar mit der Führung einer kleineren bis mittleren Unternehmung. Die betriebliche Herausforderung besteht in den vielfältigen Leistungen, die die Fachmitarbeiter erbringen müssen. Dies erfordert ein breites Wissen und die Bereitschaft, neben den Aufgaben im eigenen Fachbereich auch andere Arbeiten zu übernehmen. Als Beispiel sei hier die Funktion eines Tiefbauzeichners erwähnt. Zurzeit ist es nicht möglich, einen Tiefbauzeichner zu 100% als Zeichner einzusetzen. Insofern besteht ein betriebliches Optimierungspotential. Neben der Facharbeit hat die Person noch andere Aufgaben zu erfüllen. Das kantonale Tiefbauamt hat sich in den letzten Jahrzehnten stark verändert, indem viele Tätigkeiten teilweise oder vollständig an externe Unternehmungen und Planer vergeben wurden. Zudem wurde in den letzten Jahren die Zusammenarbeit mit der Stadt Schaffhausen erfolgreich vertieft. So arbeiten heute Kanton und Stadt im Bereich des Langsamverkehrs und dem Fachbereich Lärm eng zusammen. Im operativen Bereich erbringt der Kanton die Werkstattleistungen für die Stadt.

3.2 Heutige Organisation «Tiefbau und Entsorgung Stadt»

Das städtische Tiefbauamt betreibt die Kantonsstrassen auf städtischem Gebiet, die Stadtstrassen sowie die Gehwege und Plätze. Daneben ist das städtische Tiefbauamt auch für die städtischen Gewässer, die Siedlungsentwässerungsanlagen mit den Hausanschlüssen und die Entsorgung des Abfalls zuständig. Organisatorisch sind die Aufgaben in zwei Abteilungen «Tiefbauten» und «Unterhalt und Entsorgung» aufgeteilt. Die Stelle des Abteilungsleiters «Unterhalt und Entsorgung» ist derzeit nicht besetzt. Das städtische Tiefbauamt wird durch den Bereichsleiter Tiefbau + Entsorgung geführt. Aufgrund der räumlichen Organisation werden momentan zwei Sekretariate geführt. Per 2014 sind

im städtischen Tiefbauamt 46.55 Pensen vergeben, wobei 11.5 davon der Abfallentsorgung zugeteilt sind.

- Die Abteilung «Tiefbauten» hat die Hauptaufgaben Projekt- und Bauleitung von Strassenbau- und Kanalisationsprojekten, Betrieb und Unterhalt der Lichtsignalanlagen und die Zustandserfassung sowie der Unterhalt der Siedlungsentwässerungsanlagen. Daneben werden auch Wasserbau- und Hochwasserschutzprojekte realisiert. Die Abteilung zählt derzeit 7.9 Pensen, beziehungsweise 8 Mitarbeiter (inkl. Sekretariat und Bereichsleiter Tiefbau + Entsorgung).
- Die Abteilung «Unterhalt und Entsorgung» ist zuständig für den betrieblichen und baulichen Unterhalt der städtischen Strasseninfrastruktur sowie die Abfallentsorgung. Zum betrieblichen Unterhalt gehören die Reinigung, die Grünpflege, der Winterdienst, der technische Dienst, der Unfalldienst, Werkreparaturen und ausserordentliche Dienste. Der bauliche Unterhalt beinhaltet die Belagserneuerungen sowie projektfreie Korrekturen und Instandstellungen an der Strasseninfrastruktur. Zur Abfallentsorgung gehören neben dem periodischen Einsammeln des Hausmülls und der Grünabfälle auch der Betrieb der Separatsammelstellen sowie die Spezialabfahren für Alteisen, Karton, Papier und Sperrgut. Die operative Abteilung Strassenunterhalt zählt 27.15 Pensen (inkl. Fachgruppenleiter, sowie Sekretariat), während die Abteilung Entsorgung 11.5 Pensen nutzt.

Das städtische Tiefbauamt hat insbesondere im Verwaltungsbereich des Tiefbaus erfahrene Mitarbeiter mit guten Fachkenntnissen. Die verhältnismässig kleine Organisation verlangt – ähnlich wie beim kantonalen Tiefbauamt – breite Fachkenntnisse und eine hohe Flexibilität der technischen Mitarbeiter. Im Unterhaltsbereich zeigt sich auf städtischer Seite ein Optimierungspotential in der Auslagerung der Belagsgruppe und der Kanalspülung. Zudem gibt es in der Aufgabenabgrenzung mit den städtischen Werken im Kanalisationsbereich Verbesserungsmöglichkeiten.

3.3 Zusammenlegung der Werkstätte von Kanton und Stadt per 2012

Per 1. Januar 2012 hat das kantonale Tiefbauamt die Werkstattleistungen für das städtische Tiefbauamt übernommen. Per Vereinbarung sind die Leistungen, der Bestellprozess und die Vergütung geregelt. Die städtischen Mitarbeiter wurden vom Kanton übernommen und der städtische Werkstattbetrieb wurde aufgelöst. Die Auslöser für diese Leistungsübertragung waren die gut ausgebaute Werkstatt des Kantons, die infrastrukturseitig zusätzliche Leistungen aufnehmen konnte, die anstehende Pensionierung des städtischen Werkstattchefs sowie der hohe Investitionsbedarf seitens der Stadt, die Werkstatt im Werkhof «Hochstrasse» zu sanieren. Vor der Zusammenlegung beschäftigten Kanton und Stadt gesamthaft sechs Mitarbeiter in den beiden Werkstätten. Heute werden die Leistungen für Kanton und Stadt mit vier Mitarbeitern erbracht. Die Leistungen zugunsten der Stadt werden mittels Betriebsbuchhaltung systematisch erfasst. Der Sachaufwand für Ersatzteile und Verbrauchsmaterial wird der Stadt 1:1 weiterverrechnet.

Von der Zusammenlegung der Werkstätte per 2012 profitieren beide Seiten, Kanton und Stadt. Auf städtischer Seite konnten insbesondere Investitionen und damit verbundene Abschreibungen und Zinskosten, die bei einem Ausbau der Werkstatt an der Hochstrasse angefallen wären, vermieden werden. Die Zusammenlegung der Werkstätte gilt als gelungenes Pilotprojekt für die Zusammenlegung der Tiefbauämter von Kanton und Stadt Schaffhausen KTS.

3.4 Zukünftige Organisation «Kompetenzzentrum Tiefbau Schaffhausen»

Gemäss Art 62 des Strassengesetzes obliegt der Betrieb und Unterhalt der Strassen grundsätzlich den Strasseneigentümern. Gemäss Art. 63 des Strassengesetzes kann einerseits der Kanton Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrassen innerhalb der Bauzone den Gemeinden überlassen. Andererseits kann der Kanton auf Wunsch der Gemeinden Betrieb und Unterhalt von Strassen übernehmen. Weiter hält Art. 107 der Kantonsverfassung fest, dass Kanton und Gemeinden vereinbaren können, einander einzelne Verwaltungsaufgaben gegen Entgelt zur Erledigung zu übertragen.

Durch die organisatorische Zusammenlegung der Tiefbauämter können personelle und betriebliche Synergien geschaffen werden, von denen sowohl Kanton als auch Stadt profitieren. Die Zielorganisation des zukünftigen KTS wurde in einem separaten Teilprojekt erarbeitet (vgl. Kapitel 1.2). In Zusammenarbeit mit SH POWER und dem städtischen Tiefbauamt wurde in verschiedenen Workshops und Besprechungen und unter Einbezug der Ressortleiter die zukünftige Organisation KTS entwickelt. In einem ersten Schritt wurden die Leistungen der drei Organisationen Tiefbauamt Kanton, Tiefbauamt Stadt und SH POWER systematisch erfasst. Damit konnten die gemeinsamen Tätigkeitsfelder und die möglichen Synergien erfasst werden. Die Maxime war: Gleiche Leistung zu tieferen Kosten. Die beiden Tiefbauämter erbringen nicht überraschend weitgehend deckungsgleiche Leistungen. Aber auch SH POWER hat wesentliche Schnittstellen zu den Tätigkeiten der Tiefbauämter. In einem zweiten Schritt wurden die überlappenden Aufgabenbereiche analysiert und die Strukturvarianten bei einer Zusammenlegung der Tiefbauämter und bei einer räumlichen Angliederung des Werkhofs von SH POWER evaluiert. Darauf basierend wurde in einem dritten Schritt das Zielorganigramm mit den Stellenzuteilungen definiert, unter der Annahme, dass sich die Leistungen gegenüber heute nicht verändern. Daraus wurden die personellen und betrieblichen Synergien abgeschätzt. Zusätzlich diente das Zielorganigramm als Basis für das Raumprogramm der baulichen Erweiterungs- und Umnutzungsmassnahmen des kantonalen Werkhofs Schweizersbild.

Die zukünftige Organisation wird gesamthaft 67 Vollzeitstellen (Pensen) aufweisen. Es wird wie heute die kantonale Dienststelle «Tiefbauamt» bleiben, jedoch mit der neuen Bezeichnung «Kompetenzzentrum Tiefbau Schaffhausen». Das KTS wird durch den Kantonsingenieur mit einem kleinen Stab geführt und ist in drei Abteilungen gegliedert (Änderungen bleiben vorenthalten).

- Abteilung «Verkehr und Strasseninfrastruktur»: Dieser Abteilung wird die Verkehrsplanung und das Projektmanagement von Strassen- und Kunstbautenprojekten übertragen. Der Abteilung sind 9.5 Pensen zugewiesen, darunter Ingenieure, Fachspezialisten und Zeichner.
- Abteilung «Unterhalt Strasseninfrastruktur»: Dieser Abteilung mit 50 Pensen wird der gesamte Unterhaltungsdienst der National- und Kantonsstrassen, der Stadtstrassen, Wege und Plätze sowie die Flächenbewirtschaftung am Rheinfluss übertragen. Der Abteilung sind auch die Fachdienste Unterhalt und die Werkstatt angehängt. Es sind vier Unterhaltstrayons mit je einem verantwortlichen Bezirksleiter definiert: Kantonsstrassen West und Rheinfluss, Kantonsstrassen Ost, Kantonsstrassen Stadt und Nationalstrasse, Stadtstrassen (Quartiere) und Altstadt. Mit der geographischen Segmentierung

wird die Verantwortung in der Unterhaltsführung klar und damit unmissverständlich abgegrenzt. Die operativen Mitarbeiter werden je nach Bedarf aus dem Mitarbeiterpool den Bezirken zugeteilt. Im Mitarbeiterpool gibt es Allrounder und Spezialisten wie z. Bsp. Maschinenführer mit der entsprechenden Ausbildung. Speziell zu erwähnen ist, dass das städtische Tiefbauamt heute noch eine kleine Belagsgruppe bewirtschaftet. Belagsarbeiten werden beim Kanton seit Jahren nicht mehr intern ausgeführt und externen Strassenbauunternehmungen übertragen. Der Entscheid ob diese Belagsgruppe mit der Bildung des KTS aufgelöst wird, wird dannzumal gefällt. Das Zielorganigramm (Abbildung 4) beinhaltet die Mitarbeiter der Belagsgruppe. Im Zielorganigramm ist ebenfalls die operative Kanalreinigung berücksichtigt, die mittelfristig auch ausgelagert werden könnte.

- Die Abteilung Gewässer und Materialabbau bleibt weitgehend gleich strukturiert wie sie heute im kantonalen Tiefbauamt ist. Die Abteilung wird zusätzlich zu den kantonalen Aufgaben die Wasserbau- und Hochwasserschutzprojekte der Stadt übernehmen. Dieser Abteilung sind vier Pensen zugeteilt.

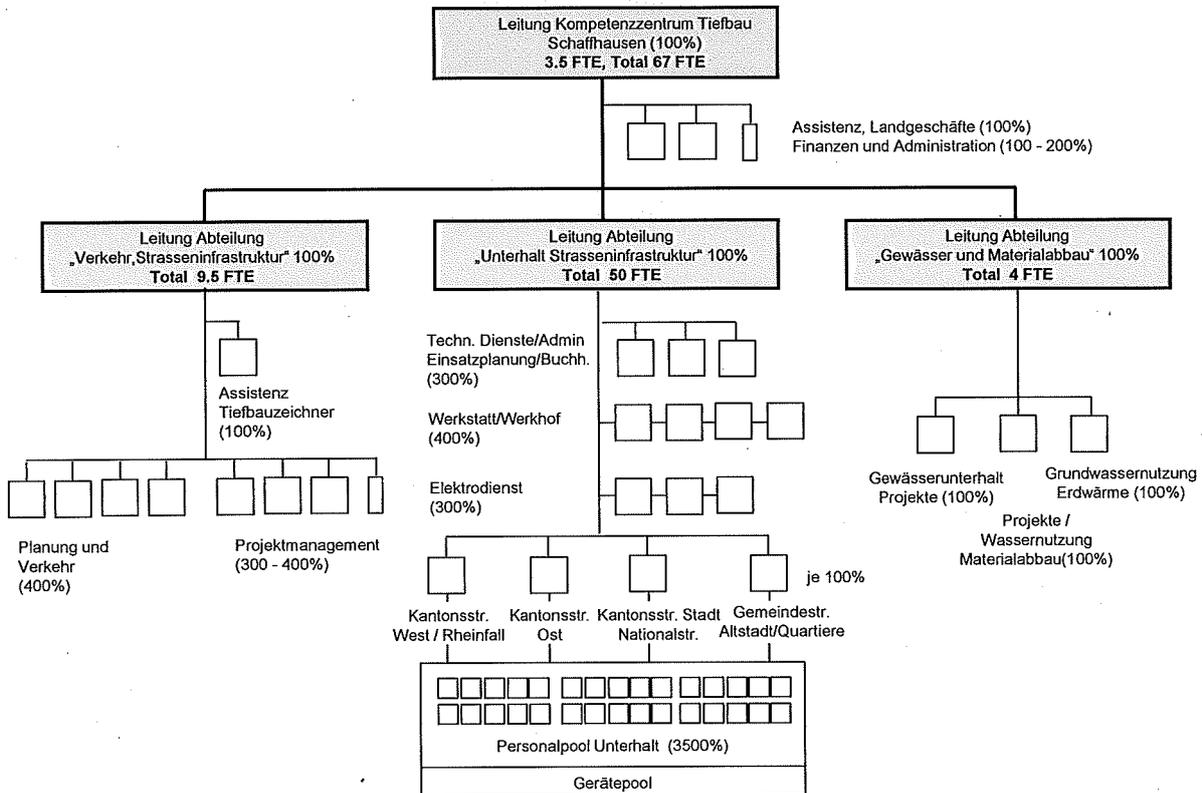


Abbildung 4: Zielorganigramm «Kompetenzzentrum Tiefbau Schaffhausen»; FTE = Full-time equivalent / Vollzeitäquivalent)

Besonders zu erwähnen ist, dass die Entsorgungsabteilung der Stadt nicht dem KTS zugeteilt wird, da die Entsorgung eine rein städtische Aufgabe ist und diese durch die Abfallgebühren finanziert wird. Die Entsorgungsabteilung bleibt eine Organisationseinheit der Stadt Schaffhausen mit 11.5 Vollzeitpensen. Räumlich wird jedoch auch sie im Werkhof Schweizerbild untergebracht sein (vgl. Kapitel 5.2). Die Stadt mietet die Garage für die Fahrzeuge vom Kanton. Damit

kann das KTS bei Bedarf die Entsorgungsorganisation und umgekehrt mit Personal unterstützen. Das KTS erbringt weiterhin die Werkstatteleistungen an den Kehrichtfahrzeugen. Zwischen dem KTS und der städtischen Kehrichtabteilung wird eine Vereinbarung abgeschlossen, welche die Zusammenarbeit und die Infrastrukturnutzung regelt. Der Mietvertrag mit dem Kanton Schaffhausen für die Betriebshalle Entsorgung kann erstmals per Ende Dezember 2030 gekündigt werden.

Die Aufgaben des Kanalbüros, die derzeit dem städtischen Tiefbauamt zugewiesen sind, werden neu SH POWER übertragen. Die Stadt Schaffhausen hat sich zu diesem Schritt entschieden, da damit Synergien mit dem technischen Büro von SH POWER entstehen. Zudem wird so die Abstimmung mit Projekten der Gas- und Wasserversorgung optimiert.

3.5 Organisatorische und betriebliche Synergien

Durch die organisatorische Zusammenlegung der Tiefbauämter werden personelle und betriebliche Synergien erreicht, von denen Kanton und Stadt gemeinsam profitieren.

Bei den personellen Synergien bzw. der Reduktion der Anzahl Vollzeitpensen bezieht sich der Basiszeitpunkt auf Mitte 2011. Dies wird damit begründet, dass im Herbst 2011 das Projekt «gemeinsamer Werkhof» neu lanciert wurde und damit die Absicht der organisatorischen Zusammenlegung der Tiefbauämter von beiden Seiten bekräftigt wurde. Seit diesem Zeitpunkt werden Stellenwiederbesetzungen zwischen Kanton und Stadt abgesprochen und unter Berücksichtigung des Zielorganigramms beantragt. Aus diesem Grund hat die Anzahl Mitarbeiter in der Zwischenzeit, per Mitte 2014, bereits abgenommen. Die Anzahl Pensen der Zielorganisation – 67 Vollzeitpensen – werden per 1. Januar 2018 bzw. bei Inbetriebnahme des KTS noch nicht erreicht. Es darf damit gerechnet werden, dass das Zielorganigramm per 1. Januar 2020 erreicht wird. Kündigungen von Arbeitsverhältnissen aufgrund der organisatorischen Zusammenlegung der Tiefbauämter sind weder beim Kanton noch bei der Stadt vorgesehen.

Das städtische Tiefbauamt wies zum Basiszeitpunkt 51.05 Pensen auf. Beim kantonalen Tiefbauamt waren es 37.5 Pensen. Gesamthaft waren per Mitte 2011 in den Tiefbauämtern von Kanton und Stadt 88.55 Stellen besetzt bzw. Pensen vergeben. 11.5 Pensen sind der Entsorgungsabteilung zugeteilt, die weiterhin bei der Stadt bleibt. Somit waren zum Basiszeitpunkt 77.05 Pensen im Tiefbau tätig. Das Zielorganigramm beinhaltet 67 Vollzeitpensen. Somit wird die Anzahl Pensen mit der Zusammenlegung der Tiefbauämter zum KTS um 10.05 Pensen abnehmen. Zu beachten ist, dass die Leistungen des Kanalbüros an SH POWER übergeben werden, womit auf dieser Seite ein Mehraufwand entsteht. Dieser Mehraufwand liegt im Bereich von 1 bis maximal 2 Pensen während Spitzenbelastungen. Insgesamt darf mit einer Synergiewirkung aufgrund der Personalreduktion von 1.0 Mio. Franken pro Jahr gerechnet werden. Die Verteilung dieses Synergieeffekts auf Stadt und Kanton wird wie folgt abgeschätzt: Stadt Schaffhausen 50 %, Kanton Schaffhausen 40 % und SH POWER 10 %. Neben der Personalreduktion ergeben sich durch die Bildung des KTS Chancen im Knowhow-Management. Insbesondere im Ingenieurwesen und im Projektmanagement können die Fachleute gezielter eingesetzt werden.

Mit der Zusammenlegung der Tiefbauämter von Kanton und Stadt entstehen neben personellen auch betriebliche Synergien. Darin sind die Reduktion der Fahrzeugflotte und der Anzahl Geräte sowie verschiedene Betriebskosten wie Informatikaufwendungen, Treibstoffe, Büromaterial, Mobilien, Reiseentschädigungen usw. enthalten. Die Synergien werden erreicht, indem die Anzahl Mitarbeiter abnimmt (ca. -13 %) und indem der Ressourceneinsatz optimiert wird. Die heutigen Betriebsstunden der Fahrzeuge und Geräte deuten auf ein Optimierungspotential hin, wobei sich das Ausmass der Synergien erst im Betrieb und mit der schrittweisen Betriebsoptimierung zeigen wird. Minimal darf mit 10 % und maximal mit 30 % der Betriebs- und Reparaturkosten der Fahrzeuge gerechnet werden. Dies entspricht für die beiden Tiefbauämter von Kanton und Stadt zusammen einer Summe zwischen 110'000 und 340'000 Franken pro Jahr. Im Weiteren wird von einer Einsparung von 20 % als Mittelwert (225'000 Franken) gerechnet. Beim Betriebs- und Geräteaufwand beider Organisationen darf nach der Inbetriebnahme mit Einsparungen von 15 % des heutigen Aufwandes, was immerhin rund 200'000 Franken pro Jahr entspricht, gerechnet werden. Insgesamt ist eine Synergiewirkung im Betrieb von 430'000 Franken pro Jahr realistisch (Kanton 170'000 Franken, Stadt 260'000 Franken).

Neben dem Synergieeffekt zwischen den Tiefbauämtern werden auch Synergien zwischen SH POWER und dem KTS erreicht. Mit der räumlichen Zusammenführung der Werkhöfe inkl. den Verwaltungsorganisationen im Schweizersbild werden zukünftig gegenseitig Leistungen erbracht. So wird unter anderem das KTS Werkstatteleistungen für SH POWER und umgekehrt SH POWER technische Leistungen für das Kompetenzzentrum Tiefbau (Kanalbüro) erbringen. Gesamthaft wird mit Synergien von ca. 200'000 Franken pro Jahr gerechnet.

Zusammenfassend sind in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (vgl. Kapitel 6) des Projekts die folgenden jährlichen Synergieeffekte berücksichtigt:

In Franken pro Jahr	Kanton Schaffhausen	Stadt Schaffhausen	SH POWER
Personelle Synergien	400'000	500'000	100'000
Betriebssynergien	170'000	260'000	100'000
Total	570'000	760'000	200'000

Tabelle 1: Jährlich wiederkehrende Synergien mit dem Projekt «Gemeinsame Werkhöfe», Schätzung

3.6 Überführung des städtischen Personals zum Kanton

Das städtische Personal des Tiefbauamts wird per Inbetriebnahme des KTS, voraussichtlich per 1. Januar 2018, zum Kanton wechseln. Die städtischen Arbeitsverträge werden dabei nahtlos durch Arbeitsverträge zwischen dem Kanton und den Angestellten ersetzt. Für die in den Dienst des KTS übertretenden städtischen Mitarbeitenden gilt neu das kantonale Recht. Beim städtischen Tiefbauamt geleistete Dienstjahre werden voll angerechnet. Die zuletzt bezogene Grundbesoldung bleibt beim Übertritt gewährleistet.

Ziel von Kanton und Stadt ist, dass die Synergieeffekte durch die Bildung des KTS möglichst rasch zum Tragen kommen. Die Tiefbauämter von Kanton und Stadt sprechen aus diesem Grund relevante Personalentscheide bereits heute ab. Daneben optimiert die Stadt ihre Führungsprozesse in Anlehnung an die kantonalen Prozesse, womit die Leistungsübergabe erleichtert wird.

3.7 Übernahme der städtischen Fahrzeuge und Geräte durch den Kanton

Das städtische Tiefbauamt betreibt eine Fahrzeugflotte mit 25 Fahrzeugen (exkl. Kehrtraktoren) sowie weitere Geräten wie Schneepflüge, Walzen, Anhänger und einen Kompressor. Der Verkehrswert dieser Fahrzeuge und Geräte liegt zum heutigen Zeitpunkt bei rund 1.0 Mio. Franken. Einerseits wird ein Teil der Fahrzeuge und Geräte bei der Zusammenlegung der Tiefbauämter wegfallen (vgl. Kapitel 3.5) und andererseits müssen für einen optimierten Betrieb neue Fahrzeuge und Geräte angeschafft werden. Die Mobilien und Geräte werden zum Verkehrswert im Zeitpunkt der Übernahme vergütet. Die Schätzung erfolgt dabei durch eine unabhängige Schätzstelle, die von Kanton und Stadt gemeinsam bestimmt wird. Zum heutigen Zeitpunkt wird davon ausgegangen, dass der Kanton für die Übernahme der Fahrzeuge und Geräte per 1. Januar 2018 sowie für die Neubeschaffung von einzelnen Geräten ein Betrag von 0.97 Mio. Franken aufwenden muss. Allfällige Neuanschaffungen darüber hinaus werden dann zumal über das ordentliche Budget beantragt.

4. Vereinbarungen zwischen Stadt und Kanton

4.1 Rahmenvertrag über das «Kompetenzzentrum Tiefbau Schaffhausen»

Das KTS ist die kantonale Dienststelle «Tiefbauamt». In einem Rahmenvertrag (vgl. Beilage 3) werden die Leistungen zugunsten der Stadt sowie die Grundsätze zur Überführung des Personals und der Fahrzeuge und Geräte geregelt. Der Rahmenvertrag ist die Grundlage für alle weiteren Vereinbarungen, welche dem Rahmenvertrag unterstellt werden und Anhänge dazu sind. Der Vertrag gilt auf unbeschränkte Dauer. Eine Kündigung, die für beide Vertragspartner gewichtige Folgen hätte, kann beidseits unter einer fünfjährigen Kündigungsfrist auf das Ende eines Kalenderjahres erfolgen. Frühester Zeitpunkt einer Kündigung ist der 31. Dezember 2030. Vertragsänderungen sind dem Vertragspartner frühzeitig vor dem darauffolgenden Budgetjahr zu unterbreiten. Der Rahmenvertrag ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und die kantonale Gesetzessammlung sowie in die städtische Erlasssammlung aufzunehmen.

Der Rahmenvertrag ist Bestandteil dieser Vorlage. Der Abschluss und die Änderung von Anhängen zum Rahmenvertrag stehen auf kantonaler Seite dem zuständigen Departement und auf städtischer Seite dem zuständigen Referat zu. Die folgenden Anhänge regeln die Modalitäten des Gemeinschaftsprojekts:

- Im Anhang 1 des Rahmenvertrags werden der betriebliche Unterhalt inkl. Werkreparaturen und die Standardleistungen der Verwaltung erfasst und geregelt.
- Im Anhang 2 des Rahmenvertrags werden die Prozesse des baulichen Unterhalts der Infrastruktur wie Belagssanierungen, der Bauprojekte und der zu bestellenden Verwaltungsaufgaben wie Studien und Gutachten geregelt.
- Im Anhang 3 des Rahmenvertrags wird die Übernahme der Fahrzeuge und Geräte geregelt. Darin wird insbesondere geregelt, welche Fahrzeuge und Geräte zu welcher Vergütung übernommen werden (vgl. dazu Kapitel 3.7).
- Im Anhang 4 des Rahmenvertrags wird der Personalübertritt des städtischen Personals zum Kanton geregelt (vgl. dazu Kapitel 3.6).

4.2 Leistungen des KTS zugunsten der Stadt

Die Leistungen des KTS zugunsten der Stadt Schaffhausen teilen sich in Standardleistungen und in zu bestellende Leistungen auf. Die Leistungsbeschriebe sowie die Prozesse zur Leistungsbestellung und zur Leistungsüberprüfung werden in den Anhängen 1 und 2 des Rahmenvertrags geregelt.

Bei den Standardleistungen steht der Leistungsbeschrieb im Vordergrund, da die Leistungen keinen Bestellprozess durchlaufen, sondern standardisiert bzw. wiederkehrend erbracht werden. Als Beispiel wird hier der betriebliche Unterhalt wie die Reinigung von Quartierstrassen erwähnt. Einerseits werden dabei die räumliche Abgrenzung (Unterhaltssperimeter) und andererseits der Leistungslevel definiert (qualitativer Leistungsbeschrieb). Die Leistungen im betrieblichen Unterhalt werden von der Stadt periodisch überprüft und falls nötig angepasst. Der Bestellprozess steht also nicht im Vordergrund, da die Leistungen standardisiert und kontinuierlich erbracht werden. Neben dem betrieblichen Unterhalt der Strasseninfrastruktur fallen auch Verwaltungsaufgaben wie Stellungnahmen zu Baugesuchen, Verkehrsdatenerfassung, usw. in die Kategorie der Standardleistungen.

Bei den zu bestellenden Leistungen steht im Gegensatz zu den Standardleistungen der Bestellprozess und nicht der Leistungsbeschrieb im Vordergrund. Die Leistungen des KTS zugunsten der Stadt werden in einzelnen Aufträgen erfasst (Leistungs- bzw. Projektdefinition) und nur erbracht, falls eine Bestellung seitens der Stadt vorliegt. Selbstverständlich berät das KTS den Kunden bzw. die Stadt und empfiehlt die zu bestellenden Leistungen. Als Beispiel für eine zu bestellende Leistung wird hier der Neubau einer Fussgängerbrücke erwähnt. In die Aufträge bzw. die Projektdefinition werden der Projektbeschrieb, die Projektorganisation, die Kompetenzen des Leistungserbringers, der Kostenrahmen und die zeitlichen Rahmenbedingungen aufgenommen.

4.3 Beibehaltung der Zuständigkeiten

Die Zusammenarbeit zwischen Kanton und Stadt im Tiefbaubereich wird per Vereinbarung geregelt, ohne dass hoheitliche Funktionen oder gesetzliche Zuständigkeiten ändern. Es sind daher auch keine Gesetzesanpassungen erforderlich. Die Zuständigkeiten bleiben gemäss Bau-, Strassen-, Wasserwirtschafts- und den weiteren betroffenen Gesetzen erhalten. Auf städtischer Seite bleiben Stadtrat und Grosser Stadtrat vollumfänglich für das städtische Budget zuständig. Die Budgetvorgaben werden dem Kompetenzzentrum Tiefbau übertragen. Auf kantonalen Seite bleiben Regierung und Kantonsrat für das Budget zuständig. In der Budgetstruktur gibt es auf beiden Seiten keine Anpassungen. Das kantonale Tiefbauamt bleibt eine WOV Dienststelle. Aufgrund der Übernahme des städtischen Personals und der Sachleistungen steigt allerdings der Aufwand des kantonalen Tiefbauamts bzw. des Kompetenzzentrums Tiefbau wesentlich. Auf der anderen Seite erhöhen sich die Einnahmen über den Zusatzaufwand hinaus, sodass der Nettoaufwand der WOV Dienststelle insgesamt sinkt (Synergieeffekt, vgl. dazu Kapitel 3.5 und 6).

Auf Seite Stadt wird das Tiefbauamt aufgelöst. Das Baureferat der Stadt stellt mit der Schaffung einer Kaderstelle Tiefbau - im Sinne eines Stadtingenieurs (Besteller-Funktion) - sicher, dass das Kompetenzzentrum Tiefbau eine kompetente Ansprechstelle auf Kundenseite hat. Die städtische Kaderstelle bzw.

Schnittstelle arbeitet sehr eng mit dem Kompetenzzentrum Tiefbau zusammen. Der Funktion werden Aufgaben wie Budgetierung, Projektdefinitionen, Leistungsbestellungen, Leistungsprüfungen, Kommunikationsaufgaben, Kostenkontrollen usw. übertragen. Der Baureferent der Stadt Schaffhausen führt die städtische Kaderstelle Tiefbau und der Baudirektor führt weiterhin den Kantonsingenieur als Dienststellenleiter des Kompetenzzentrums. Dieses vorgesehene Pensum von ca. 50 % wird von der Stadt jeweils im Budget beantragt. Zur Sicherstellung einer geordneten Führung wird ein Führungsausschuss gebildet, der die Leistungen zugunsten der Stadt und deren Vergütungen überwacht. In diesem Ausschuss sind neben dem Baureferenten die städtische Kaderstelle Tiefbau, der Kantonsingenieur und nach Bedarf der Baudirektor vertreten. Dieser Ausschuss wird durch den Baureferenten der Stadt geführt und tagt in der Regel zweimal pro Jahr, wobei die städtische Kaderstelle Tiefbau und die Abteilungsleiter des Kompetenzzentrums Tiefbau über die Leistungen rapportieren.

4.4 Erfassung des Leistungsumfanges und Vergütung

Das kantonale Tiefbauamt betreibt eine Betriebsbuchhaltung wie jede privatwirtschaftlich tätige Unternehmung. In der Betriebsbuchhaltung werden alle Eigen- und Fremdleistungen systematisch und vollumfänglich erfasst. Die Mitarbeiter führen einen Tagesrapport, in dem sie ihre Leistungen zeitlich und inhaltlich erfassen. Neben den Mannstunden werden auch die eingesetzten Fahrzeuge und Geräte erfasst, sodass diese Kosten ebenfalls einer Tätigkeit bzw. dem Produkt zugewiesen werden können. Wie heute die Leistungen des kantonalen Tiefbauamts zugunsten der Gemeinden oder des Nationalstrassenunterhalts erfasst werden, werden also auch zukünftig die Leistungen des KTS zugunsten der Stadt erfasst und entsprechend verrechnet.

Die Vergütung der Leistungen basiert auf den Vollkosten, die dem KTS entstehen und aus der Betriebsbuchhaltung hervorgehen. Das heisst, dass dem Kanton durch die Leistungserbringung kein Gewinn erwächst. Die Kosten für die Fremdleistungen werden aber vollständig gedeckt. Damit wird sichergestellt, dass der Stadt gegenüber den anderen Gemeinden im Kanton, ausgenommen die ordentlichen Synergien gemäss Kapitel 3.5, kein besonderer Vorteil erwächst. Die Tiefbauleistungen des Kantons zugunsten der Stadt teilen sich auf in die Personalleistungen, die Infrastrukturleistungen, die Sachleistungen und die Fahrzeug- und Geräteleistungen.

Die Personalleistungen und die Infrastrukturleistungen werden auf der Basis der Stundenerfassung verrechnet bzw. vergütet. Der Personalkostensatz basiert auf den effektiven Personalkosten, die in der Betriebsbuchhaltung erfasst werden. Die Kostensätze beinhalten die Kosten pro produktive Stunde inkl. Gemeinkostenanteil (Overheadkosten der Führung des Kompetenzzentrums Tiefbau sowie des Kantons, u.a. Leistungen Personalamt, Finanzverwaltung usw.). Die Infrastrukturleistungen bzw. die anteilmässigen Kosten für die Immobilienutzung werden der Stadt ebenfalls mit dem Stundensatz verrechnet (vgl. Kapitel 5.4).

Die Kostensätze werden in drei Kategorien erfasst:

- Vergütungssatz des operativen Unterhaltsdienstes: Darin enthalten sind die Werkstattmitarbeiter, die Elektriker, der Vorarbeiter und das Unterhaltspersonal.

- Vergütungssatz der Unterhaltsführung: Darin enthalten sind alle Kadermitarbeiter des Unterhaltsdienstes, d.h. die Abteilungsleiter, die Bezirksleiter, der Leiter technische Dienste, der Werkstattchef und der Chef Elektrodienst.
- Vergütungssatz der Abteilungen «Verkehr und Infrastruktur» und «Gewässer»: Darin enthalten sind alle Mitarbeiter, ob Führungs- oder Fachkräfte.

Die Sachleistungen bzw. der Sachaufwand, wie zum Beispiel der Materialaufwand zur Wiederherstellung eines defekten Geländers, wird vom KTS bezahlt und der Stadt 1:1 weiterverrechnet. Die Stadt budgetiert den Sachaufwand also wie heute in der Laufenden Rechnung und das KTS budgetiert diesen identisch, allerdings zusätzlich mit der entsprechenden Einnahmeposition. Auf den Sachleistungen entsteht dem Kanton keine Marge. Beim grossen baulichen Unterhalt, d.h. bei Strassensanierungen durch Dritte, werden die Unternehmerrechnungen nach Prüfung durch die Projektleitung direkt durch die Stadt bezahlt und in der städtischen Investitionsrechnung verbucht. Der grosse bauliche Unterhalt der städtischen Infrastruktur fliesst also nicht ein im Budget des KTS.

Der Aufwand für die eingesetzten Fahrzeuge und Geräte zugunsten der Stadt werden ebenfalls ohne Marge, aber auf Vollkostenbasis verrechnet. Die Kostensätze werden jährlich für jedes Fahrzeug berechnet. Aufgrund der besseren Auslastung der Fahrzeuge und Geräte, die mit der Zusammenführung der Tiefbauämter von Kanton und Stadt erreicht wird, werden sich die spezifischen Fahrzeug- und Gerätekosten gegenüber heute reduzieren. Von den Synergien profitieren beide Seiten (vgl. Kapitel 3.5).

Jährlich soll eine Abrechnung basierend auf den Ist-Stundensätzen gemäss Abrechnungsperiode Vorjahr der Stadt in Rechnung gestellt werden (analoges Vorgehen wie SH Polizei).

4.5 Risikoabdeckung der zu übernehmenden Fixkosten

Durch die Übertragung der Tiefbauleistungen von der Stadt an den Kanton entfallen die Fixkosten des heutigen städtischen Tiefbauamtes (Personalkosten, Investitionen bzw. Abschreibungen und Verzinsung usw.). Die variablen Kosten erhöhen sich hingegen, da die Leistungen nun nach Aufwand auf Vollkostenbasis eingekauft werden (vgl. Kapitel 6). Der Stadt entstehen nur noch Kosten für Leistungen, die effektiv erbracht werden. Die Risiken für die Stadt Schaffhausen sind deshalb als gering einzuschätzen.

Auf kantonaler Seite erhöhen sich die finanziellen Risiken mit der Inbetriebnahme des KTS, so lange, bis sich die Organisationsstruktur dem Leistungsumfang optimal angepasst hat (Optimierung des Personalbestandes, Outsourcing von spezifischen Leistungen usw.). Mit der Übernahme des städtischen Personals durch den Kanton übernimmt der Kanton die Personalkosten, die fix anfallen. Falls die Stadt nicht genügend Leistungen in Anspruch nimmt, fallen dem Kanton also trotzdem Kosten an, die er nicht decken kann. Aus diesem Grund wird in den ersten drei Jahren nach Inbetriebnahme des KTS eine minimale Stundenanzahl, die die Stadt zu bestellen hat, definiert. Wird diese Stundenanzahl nicht erreicht, so wird die Differenz zu den effektiv geleisteten Stunden trotzdem zu einem fixen Stundensatz von 100 Franken verrechnet. Die minimal zu bestellende Stundenanzahl wird mit der Inbetriebnahme des KTS wie folgt definiert:

- Jahr 1: Anzahl vom Kanton zu übernehmende Mitarbeiter multipliziert mit 1'400 operativen Stunden pro Jahr und Mitarbeiter. Bei 35 übernommenen Mitarbeitern ergäbe dies eine minimale Stundenanzahl von 49'000.
- Jahr 2: 90 % der minimalen Stundenanzahl des 1. Jahres
- Jahr 3: 80 % der minimalen Stundenanzahl des 1. Jahres

4.6. Mehrwertsteuerthematik

Im Jahre 2016 ist mit einer Teilrevision des Mehrwertsteuergesetzes zu rechnen. Hier ist in der Vernehmlassung von der Eidgenössischen Steuerverwaltung, Bern, eine Ausweitung der Steuerausnahme auf Leistungen zwischen Organisationen berücksichtigt, an denen ausschliesslich Gemeinwesen beteiligt sind, und den beteiligten Gemeinwesen. Bei Annahme des Vernehmlassungsentwurfs wären die erbrachten Leistungen des Kantons von der Mehrwertsteuer befreit. In dieser Vorlage ist man von der heutigen mehrwertsteuerliche Sicht ausgegangen, nach der erbrachte Leistung der Mehrwertsteuer unterliegt.

5. Erweiterung und Umnutzung des Werkhofs Schweizersbild

Die bestehende Werkhofinfrastruktur sowie die Entwicklungsmöglichkeiten des Werkhofs Schweizersbild sind in Kapitel 2.1 beschrieben. Zur Bildung des KTS bzw. zur Übernahme der städtischen Tiefbauleistungen muss die bestehende Werkhofinfrastruktur erweitert und teilweise umgebaut werden. Zur Definition der baulichen Massnahmen dienen das Zielorganigramm des KTS und die Betriebsanalyse, insbesondere der benötigte Raumbedarf für Fahrzeuge und Geräte nach der Zusammenführung der Tiefbauämter. So wird sichergestellt, dass die Synergien, die durch die Bildung des KTS für Kanton und Stadt entstehen, auch im Infrastrukturbereich die volle Wirkung zeigt. Die folgenden baulichen Massnahmen sind vorgesehen:

- Erweiterungsbau und Anpassung des bestehenden Verwaltungsgebäudes
- Anpassung der bestehenden Lager- und Fahrzeughalle
- Anpassung der bestehenden Einstellhalle «alte Salzhalle»
- Neubau der Salzsilos an einem anderen Standort
- Neubau Betriebsgebäude für das operative Personal
- Neubau Halle für die Entsorgungsabteilung der Stadt Schaffhausen
- Anpassung der Ausseninfrastruktur wie Unterstände und Parkplätze

Die Abbildung 5 zeigt den Situationsplan mit den nötigen Erweiterungs- und Umbauten für das KTS.

5.2 Erweiterungen und Umnutzung der Betriebsgebäude

Die baulichen Massnahmen bei der Betriebsinfrastruktur können mit einer optimierten Nutzung der bestehenden Hallen verhältnismässig gering gehalten werden. Das Werkstattgebäude benötigt keine baulichen Anpassungen. Die kantonale Werkstatt erbringt bereits heute die Werkstatteleistungen zugunsten der Stadt. Für die operativen Mitarbeiter der Abteilung «Unterhalt Strasseninfrastruktur» und die Mitarbeiter des operativen Forstbetriebs muss ein neues Betriebsgebäude mit Garderoben und Sanitäranlagen, einem Aufenthaltsraum und wenigen Arbeitsplätzen für das Betriebspersonal erstellt werden. Dieses wird räumlich an die bestehende Einstellhalle (alte Salzhalle) angebunden. Die grosse Lager- und Fahrzeughalle im Südwesten des Areals wird mit einem neuen Lager- und Einstellkonzept optimiert, sodass der bestehende Raum im Erdgeschoss besser genutzt werden kann. Das Untergeschoss wird wie heute vom kantonalen Forstbetrieb und vom Tiefbauamt bzw. dem KTS genutzt. Die Einstellhalle (alte Salzhalle) wird zu einer zweiten Lager- und Fahrzeughalle umgebaut. Dazu werden die 4 bestehenden Salzsilos abgebrochen und die südliche Fassade wird mit Garagentoren versehen. Die Salzsilos werden im Zentrum des Werkhofplatzes neu erstellt. Am südlichen und östlichen Bereich des Areals werden offene Fahrzeug- und Materialunterstände gebaut.

Für die Abteilung «Entsorgung» der Stadt Schaffhausen wird in der nordöstlichen Ecke des Areals eine neue Fahrzeughalle mit den nötigen Büroeinrichtungen erstellt. Dieses Betriebsgebäude wird ebenfalls durch den Kanton finanziert und an die Stadt vermietet. Die Zusammenarbeit zwischen dem KTS und der Entsorgungsabteilung der Stadt wird per Vereinbarung geregelt.

5.3 Investitionsbedarf und Finanzierung

In der folgenden Tabelle sind die Investitionen des Kantons für die baulichen Massnahmen zur Bildung des KTS erfasst. Die Investitionen basieren auf dem Vorprojekt und haben eine Genauigkeit von +/- 15 %.

Gebäudeteil / Position	Kosten in Franken
Erweiterungsbau und Anpassung Verwaltungsgebäude	2'330'000
Neubau Betriebsgebäude operatives Personal (Garderoben usw.)	1'090'000
Anpassung/Umnutzung grosse Lager-/Fahrzeughalle	250'000
Anpassung/Umnutzung Einstellhalle (alte Salzhalle)	420'000
Neubau Betriebshalle Entsorgung	855'000
Ersatz Salzsilos	865'000
Diverse Kleingebäude (Unterstände, Lagerplätze)	683'000
Umgebungsflächen, Terrainanpassungen, Parkplätze	895'000
Unvorhergesehenes (5 %)	370'000
Total exkl. MWST	7'758'000
8 % MWST	620'000
Total inkl. MWST	8'378'000

Tabelle 2: Investitionen Erweiterung und Anpassungen Werkhof Schweizersbild (KTS)

Neben den Investitionen in die baulichen Massnahmen werden auch noch Investitionen in die Büro- und Archiveinrichtungen (Mobilien) anfallen. Diese werden auf rund 400'000 Franken inkl. MWST geschätzt.

Die Finanzierung des Projekts erfolgt vollumfänglich durch den Kanton Schaffhausen als Eigentümer des kantonalen Werkhofs Schweizersbild und als Betreiber des zukünftigen KTS. Da die Werkhofinfrastruktur vorwiegend vom KTS genutzt wird und dieses praktisch ausschliesslich Leistungen im Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur erbringt, wird die Investition in der Strassen-Rechnung erfasst (vgl. Staatsrechnung 2013, Seite C82). Die Investitionen werden also mit Strassengeldern, vorwiegend aus der Motorfahrzeug- und Mineralölsteuer, finanziert. Die Einnahmen, die mit der erweiterten Werkhofinfrastruktur bzw. der «gemeinsamen Nutzung» generiert werden, fliessen daher auch in die WOV-Rechnung des KTS.

5.4 Abgeltung der Infrastrukturnutzung durch die Stadt

Mit den Einnahmen, die dem Kanton durch die gemeinsame Nutzung mit der Stadt entstehen, werden die Abschreibungs- und Zinskosten, die langfristigen Werterhaltungskosten (grosszyklischer baulicher Unterhalt) und die Betriebskosten für die Infrastruktur gedeckt. Die Stadt vergütet dem Kanton den Anteil der Infrastrukturkosten, der das KTS anteilmässig zugunsten der Stadt leistet. Wenn das KTS also 50 % der Gesamtleistung (Gesamtstundeneinsatz) zugunsten der Stadt erbringt, werden von der Stadt auch 50 % der Infrastrukturkosten gedeckt. Die Infrastrukturkosten setzen sich wie folgt zusammen:

- **Kapitalkosten:** Das investierte Kapital in die Werkhofinfrastruktur basiert auf dem Verkehrswert der bestehenden Infrastruktur inkl. Land und Einrichtungen (vgl. Kapitel 2.1) und den Investitionen für die Umnutzung und Erweiterung des Werkhofs. Das investierte Kapital der bestehenden Infrastruktur beträgt zum heutigen Zeitpunkt rund 12.80 Mio. Franken (8.45 Mio. Franken Gebäudeanteil, 2.35 Mio. Franken Landanteil, 2.0 Mio. Franken Einrichtungen). Die zu tätigen Investitionen für das KTS (exkl. Halle für städtische Abteilung Entsorgung) betragen rund 7.50 Mio. Franken inkl. MWST. Dazu kommen noch Büro- und Betriebseinrichtungen von rund 0.40 Mio. Franken. Gesamthaft wird der Verkehrswert bzw. das investierte Kapital in die Werkhofinfrastruktur nach der Inbetriebnahme des KTS rund 20.70 Mio. Franken betragen. Der angenommene Kapitalzinssatz beträgt 3 %. Somit betragen die jährlichen Kapitalkosten für die zukünftige Werkhofinfrastruktur rund 620'000 Franken pro Jahr. Der Anteil Stadt beträgt 310'000 Franken pro Jahr.
- **Werterhaltungskosten:** Damit der Wert der Werkhofinfrastruktur langfristig erhalten werden kann, müssen periodisch grössere Werterhaltungsinvestitionen getätigt werden. Diese fallen meist grosszyklisch, alle paar Jahre an. Die durchschnittlichen Werterhaltungsinvestitionen betragen 2 % des investierten Kapitals, also rund 385'000 Franken pro Jahr. Der Anteil Stadt beträgt rund 190'000 Franken pro Jahr.
- **Betriebskosten:** Die Betriebskosten beinhalten die Reinigung, die Heizkosten, Kosten für Strom und Wasser, kleine Reparaturen usw. Diese Kosten werden in der Betriebsbuchhaltung erfasst und fliessen in die Gemeinkosten, die in den Kostensätzen der Leistungen zugunsten der Stadt inbegriffen sind (vgl. Kapitel 4.4).

Die jährlichen Infrastrukturkosten (Kapital- und Werterhaltungskosten) werden durch die Anzahl Sollstunden des gesamten KTS geteilt, um die spezifischen Infrastrukturkosten pro Arbeitsstunde zu ermitteln (Infrastrukturleistungen, vgl. Kapitel 4.4). Der Stundensatz für die Infrastrukturkosten liegt bei rund 10 Franken, basierend auf dem voraussichtlichen Verkehrswert des ausgebauten Werkhofs und dem Zielorganigramm des KTS.

6. Finanzielle Auswirkung für die Projektpartner

Das Projekt «Kompetenzzentrum Tiefbau Schaffhausen» ist ein Gemeinschaftsprojekt von Kanton und Stadt Schaffhausen. In den vorhergehenden Kapiteln sind die Synergien, die durch das Gemeinschaftsprojekt entstehen, detailliert beschrieben. Ebenfalls sind die Leistungen und dessen Vergütungen beschrieben. In diesem Kapitel wird die finanzielle Auswirkung auf Stadt und Kanton zusammengefasst. Die Synergien, die durch die Ansiedlung der SH POWER im Schweizerbild entstehen, sind folgend nicht berücksichtigt.

Die finanziellen Auswirkungen für das kantonale und das städtische Tiefbauamt sind unterschiedlich, da sich die Ausgangslagen unterscheiden. Zudem widerspiegeln sich die Auswirkungen in der jeweiligen Rechnung von Kanton und Stadt unterschiedlich. So zeigt sich bei der Stadt die Auswirkung vorwiegend in der Investitionsrechnung (Devestitionen und verzichtet Investitionen). Die Laufende Rechnung wird hingegen kaum beeinflusst, da sich die Einsparungen aus den Synergieeffekten mit der Vergütung der Infrastrukturnutzung an den Kanton wieder aufheben. Auf kantonaler Seite wirkt sich das Projekt hingegen in der Investitionsrechnung (cash-out) und der Laufenden Rechnung (cash-in) aus. Der Nettoaufwand in der laufenden Rechnung der kantonalen Dienststelle Tiefbau wird sich aufgrund der Synergieeffekte und besseren Nutzung der Infrastruktur reduzieren. Andererseits muss der Kanton Investitionen tätigen, damit die städtischen Leistungen vom Kompetenzzentrum Tiefbau überhaupt erbracht werden können. Diese Investitionen werden die «Strassen Rechnung» zusätzlich belasten und entsprechende Zins- und Abschreibungskosten auslösen.

Im Folgenden werden die finanziellen Auswirkungen unabhängig von der Rechnungszuteilung (IR oder LR), auf Jahresbasis aufgezeigt. So kann der finanzielle Nutzen des Projekts ganzheitlich erfasst werden. Der finanzielle Nutzen, der durch ein Investitionsvorhaben oder durch ein Reorganisationsprojekt entsteht, wird jeweils im Vergleich mit einem Referenz- bzw. Grundscenario dargestellt.

- Grundscenario Kanton: Weiterbetrieb des kantonalen Tiefbauamts wie heute, ohne Erweiterungsinvestitionen und ohne Änderung des heutigen Leistungsauftrags. Die Werkstatteleistungen zugunsten der Stadt werden weiterhin erbracht.
- Grundscenario Stadt (Bereich Tiefbau und Entsorgung): Abbruch des Werkhofs an der Hochstrasse und Wiederaufbau am gleichen Standort inkl. Integration der Verwaltungsbüros. Neubau im Umfang von 9.3 Mio. Franken (ohne Werkstatt). Weiterbetrieb des städtischen Tiefbauamts wie heute, ohne Änderung des Leistungsauftrags.

Die folgende Tabelle zeigt die Übersicht der Investitionen und Devestitionen (Devestitionen in Klammern) der 3 Projektpartner.

In Mio. Franken	Kanton	Stadt
(1) Neuinvestition Projekt «Kompetenzzentrum Tiefbau»	9.75	0.0
(2) Devestition	0.0	-3.6
<i>Nettoinvestition Projekt «Kompetenzzentrum Tiefbau»</i>	9.75	-3.6
(3) Nettoinvestition im «Grundszenario»	0.0	9.3
<i>Mehr-/Minderinvestitionen «Kompetenzzentrum Tiefbau» im Vergleich zum «Grundszenario»</i>	9.75	-12.9

Tabelle 3: Übersicht Investitionen und Devestitionen von Kanton und Stadt

- (1) Kanton: Erweiterung und Anpassung Werkhof Schweizersbild 8.38 Mio. Franken;
 Stadt: Keine Investitionen
- (2) Kanton: Keine Devestitionen
 Stadt: Verkauf Areal Hochstrasse 2.7 Mio. Franken (inkl. Altlastensanierung 0.1 Mio. Franken)
 Verkauf Fahrzeuge an Kanton 0.97 Mio. Franken (inkl. MWST)
- (3) Kanton: Keine Investition im Grundszenario
 Stadt: Neubau Werkhof an der Hochstrasse 9.3 Mio. Franken (ohne Werkstatt, inkl. Rückbaukosten)

Nachfolgend sind die finanziellen Auswirkungen des Projekts auf Jahresbasis im Vergleich zum Grundszenario zusammengefasst (Relativbetrachtung). Die Investitionen und Devestitionen werden dabei als jährliche Abschreibungs- und Zinskosten aufgezeigt (Umrechnung). Die Einsparungen sind als positiver Wert und die Mehrbelastungen als negativer Wert dargestellt.

In Mio. Franken pro Jahr	Kanton	Stadt
(1) Abschreibung Nettoinvestition (bzw. verhind. Abschr.)	- 0.39	0.36
(2) Zinsbelastung Nettoinvestition (bzw. verhind. Zins)	- 0.15	0.24
(3) Entfallene Betriebskosten Werkhof Stadt		0.14
(4) Personelle Synergien	0.40	0.50
(5) Betriebliche Synergien	0.17	0.26
(6) Infrastrukturnutzung Werkhof (Anteil Stadt)	0.50	- 0.50
(7) Betriebskosten Werkhof (Anteil Stadt)		- 0.14
(8) Vermietung Kehrrechtgebäude an Stadt	0.05	- 0.05
(9) Jährliche Steuereinnahmen durch Ansiedlungen	Nicht beziffert	Nicht beziffert
(10) MWST Kosten		- 0.4
<i>Total jährliche Einsparungen im Vergleich zum «Grundszenario»</i>	0.58	0.41

Tabelle 4: Finanzielle Auswirkungen des Projekts «Kompetenzzentrum Tiefbau Schaffhausen» (durchschnittliche jährliche Einsparungen gegenüber dem Grundszenario)

- (1) Kanton: Lineare Abschreibung Neuinvestition von 9.75 Mio. Franken über 25 Jahre
Stadt: Verhinderte Abschreibungen auf 9 Mio. Franken (Investitionskosten ohne Abbruchkosten) über 25 Jahre
- (2) Kanton: Durchschnittliche Zinskosten der Nettoinvestition; Zinssatz 3%.
Stadt: Durchschnittlicher Zinsertrag Verkaufserlös und vermiedenen Investitionen; Zinssatz 3%
- (3) Betriebskosten Neubau Werkhof Hochstrasse entfallen (theoretisch, 1.5 % beim Kanton)
- (4) (5) Vgl. Kapitel 3.5 (organisatorische und betriebliche Synergien)
- (6) (7) Vgl. Kapitel 5.4 (Abgeltung der Infrastrukturnutzung durch die Stadt); Annahme Leistungsanteile Kanton/Stadt: 50/50 %
- (8) Beinhaltet Kapitalkosten und die Werterhaltungskosten des Kehrrichtgebäudes, total 5 % von 1.0 Mio. Franken (AGS Schätzung 855'000)
- (9) Zusätzliche Steuereinnahmen durch die Ansiedlung von natürlichen Personen an der Hochstrasse dürfen erwartet werden.
- (10) Die Leistungen des Kompetenzzentrums Tiefbau Schaffhausen sind MWST-pflichtig.

Die betriebswirtschaftliche Analyse erfolgte mittels diskontierter Kassenflussberechnung (Discounted Cash Flow @ 3 %) über eine Zeitperiode von 50 Jahren. Damit kann die über 50 Jahre kumulierte Wertschöpfung des Projekts zurückgerechnet auf den heutigen Zeitpunkt dargestellt werden. Die kumulierte Wertschöpfung des Projekts beträgt für den Kanton Schaffhausen 11 Mio. Franken und für die Stadt Schaffhausen 12.3 Mio. Franken. Der finanzielle Nutzen für die Stadt Schaffhausen basiert auf den kurzfristig verhinderten Investitionen und Arealverkauf an der Hochstrasses sowie am Lindli (Gaswerkareal). Der Kanton Schaffhausen hat hingegen kurzfristig zu investieren und die Wertschöpfung erfolgt anschliessend über die Jahre, wobei die langfristigen Einnahmen aufgrund der Diskontierung weniger ins Gewicht fallen. Die aktuellen Zeitwerte des Projekts (NPV) reagieren sensitiv auf den angenommenen Kapitalzinssatz.

Die Sensitivitätsanalyse hat gezeigt, dass die baulichen Massnahmen beim gemeinsamen Werkhof auch eine positive Wertschöpfung für Stadt und Kanton generieren, falls die Synergieeffekte (organisatorische und betriebliche Synergien) wider Erwarten nur zur Hälfte der Erwartung erreicht werden. Falls die erwarteten Synergien übertroffen werden, steigt der finanzielle Nutzen des Projekts entsprechend.

7. Zuständigkeit

Die errechneten jährlichen Ausgaben der Stadt für die Kapitalkosten (310'000 Franken), die Werterhaltungskosten (190'000 Franken) sowie die Betriebskosten (variabel, je nach Leistungsbeanspruchung) liegen deutlich über der Grenze von 300'000 Franken für das obligatorische Referendum bei neuen wiederkehrenden Ausgaben. Den Aufwendungen stehen Einsparungen aufgrund personeller und betrieblicher Synergien sowie entfallender Investitionen am bisherigen Standort des städtischen Werkhofes gegenüber. Die Einsparungen sind höher als die jährlichen Ausgaben, sodass insgesamt eine Einsparung in der Grössenordnung von jährlich rund 400'000 Franken resultiert. Massgeblich für die Frage, ob Ausgaben dem Finanzreferendum unterstehen, ist jedoch der Bruttobetrag, der über 300'000 Franken liegt (Art. 25 Abs. 3 des Finanzhaushaltsgesetzes vom 26. Juni 1989; SHR 611.100). Die Voraussetzungen für eine ausnahmsweise Abweichung vom Bruttoprinzip sind vorliegend nicht gegeben (Art. 25 Abs. 4 Finanzhaushaltsgesetz). Da bezüglich Art der Erfüllung der städtischen Aufgaben im Bereich Tiefbau – wie der Vergleich der heutigen mit der künftigen Regelung zeigt – ein ausserordentlich grosser Ermessensspielraum besteht und vorliegend ein weit gehender Systemwechsel beantragt wird, kann auch nicht von einer gebundenen Ausgabe gesprochen werden. Der Rahmenvertrag über das Kompetenzzentrum Tiefbau untersteht daher nach Art. 10 lit. e der Stadtverfassung dem obligatorischen Referendum.

8. Schlussbemerkungen und weiteres Vorgehen

Das Projekt «Gemeinsamer Werkhof» im Areal Schweizerbild stellt für Stadt und Kanton eine einmalige Chance dar. Mit der zukünftigen Zusammenarbeit und insbesondere der Bildung eines Kompetenzzentrums Tiefbau für Stadt und Kanton Schaffhausen ergeben sich grosse organisatorische und betriebliche Synergien. Die Tiefbauleistungen für den Kanton und die Stadt Schaffhausen werden aus einer Hand erbracht. Die Leistungen des Kompetenzzentrums sind zukünftig ausbaubar, sodass auch weitere Gemeinden vom Kompetenzzentrum Tiefbau profitieren können. Aus der gemeinsamen Nutzung der Infrastruktur im Areal Schweizerbild resultieren bedeutende finanzielle Vorteile für beide Seiten Kanton und Stadt. Attraktive Liegenschaften an der Hochstrasse und auf dem Gaswerk-Areal können im Rahmen von «Zukunft Stadtleben» der Wohnbaunutzung zugeführt werden. Der Stadtrat Schaffhausen und der Regierungsrat empfehlen aus den erwähnten Gründen, dem Gemeinschaftsprojekt zuzustimmen.

Nach Beratung und positiver Abstimmung in den Parlamenten von Kanton und Stadt dürften die Vorlagen im Sommer/Herbst 2015 in die Volksabstimmung gehen. Mit der positiven Volksabstimmung werden Projektierungs- und Baubewilligungsverfahren eingeleitet. Der Ausbau des Werkhofs Schweizerbild ist in den Jahren 2016/2017 vorgesehen, sodass das KTS voraussichtlich per 2018 den Betrieb aufnehmen kann.

Der Kantonsrat beschliesst über die Kredite zur Erweiterung und Umnutzung der Infrastruktur sowie zur Übernahme der städtischen Fahrzeuge und Geräte und letztlich über den Baurechtsvertrag zwischen dem Kanton Schaffhausen und SH POWER. Der Kreditbeschluss über 8.78 Mio. Franken für die Erweiterung und Umnutzung des Werkhofs Schweizerbild durch den Kantonsrat un-

tersteht der obligatorischen Volksabstimmung (vgl. Art. 32 lit. e der Kantonsverfassung).

Parallel zu den Vorlagen von Kanton und Stadt zum KTS wird auf städtischer Seite durch den Grossen Stadtrat bzw. das Volk über den Kreditantrag von 18.97 Mio. Franken zum Bau eines neuen Werkhofs für SH POWER auf der im Baurecht abgegebenen Arealfläche «Buchbrunnen» abgestimmt. Hierzu gibt es eine separate Vorlage des Stadtrates (Neubau Werkhof SH POWER im Schweizersbild). Es ist darauf hinzuweisen, dass die Projekte «Kompetenzzentrum Tiefbau» und «Neubau Werkhof SH POWER» keine Abhängigkeiten aufweisen. Wenn eines der beiden Projekte vom Parlament bzw. dem Volk nicht genehmigt wird, kann das andere trotzdem realisiert werden.

Wie in der Orientierungsvorlage Wohnraumentwicklung der Stadt Schaffhausen festgehalten, wird mit den Erträgen aus dem allfälligen Verkauf des Grundstücks "Hochstrasse" der Fonds für die Wohnraumentwicklung der Stadt Schaffhausen geäuftet (RSS 4500.0). Dadurch können zukünftige Investitionen im Rahmen des Projektes «Zukunft Stadtleben» finanziert und umgesetzt werden.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellt der Stadtrat die folgenden

Anträge:

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrates vom 9. Dezember 2014 betreffend Kompetenzzentrum Tiefbau Schaffhausen.
2. Der Grosse Stadtrat stimmt dem Rahmenvertrag zwischen der Stadt Schaffhausen und dem Kanton Schaffhausen über das Kompetenzzentrum Tiefbau Schaffhausen zu.
3. Der Grosse Stadtrat genehmigt die Abgeltung der Stundensätze für Dienstleistungen des Kompetenzzentrums Schaffhausen gemäss Vollkostenrechnung des Kantons. Die Zahlung erfolgt nach Stundenabrechnung gemäss Jahresrechnung des Kantons. Der Grosse Stadtrat wird jährlich mit einer Abrechnung über die Leistungen und Kosten des Kompetenzzentrums Tiefbau Schaffhausen informiert. Die Abrechnung wird in die Jahresrechnung der Stadt integriert.
4. Der Grosse Stadtrat stimmt der geplanten Überführung des Personals des städtischen Tiefbaus (exkl. Abfallentsorgung) an den Kanton zu. Seitens Stadt wird ein Teilzeitpensum für die Bestellung der städtischen Tiefbauten verbleiben. Dessen Kosten werden auf dem Budgetweg beantragt.

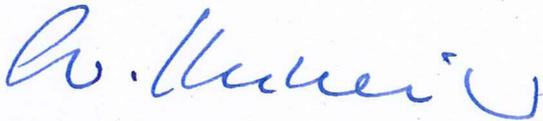
5. Der Grosse Stadtrat nimmt vom geplanten Fahrzeugverkauf der städtischen Fahrzeuge Kenntnis. Der Grosse Stadtrat wird zum effektiven Zeitpunkt der Überführung der Eigentümerverhältnisse der Fahrzeuge informiert werden. Der Stadtrat wird mit dem Verkauf zum Zeitwert beauftragt.
6. Der Grosse Stadtrat nimmt vom geplanten Rückbau des bestehenden Werkhofs an der Hochstrasse Kenntnis. Der Stadtrat wird beauftragt, dem Grossen Stadtrat eine separate Vorlage über den Rückbau und die künftige Verwendung des Areals zu unterbreiten.
7. Ziff. 2, 3, 4 und 5 treten in Kraft unter der Voraussetzung der Zustimmung zur gleichlautenden Vorlage des Regierungsrates vom 9. Dezember 2014 durch die zuständigen Organe des Kantons.
8. Ziff. 2 und 3 dieses Beschlusses unterstehen nach Art. 10 lit. e der Stadtverfassung dem obligatorischen Referendum.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATES



Thomas Feurer
Stadtpräsident



Christian Schneider
Stadtschreiber

Beilage:

- Entwurf Rahmenvertrag