



Grosser Stadtrat der Stadt Schaffhausen Geschäftsprüfungskommission

Beilage 1

Neue Einstellhalle Ebnatring für die Verkehrsbetriebe Schaffhausen vbsh Fragen und Antworten

Frage 1: Ist die Tankanlage in Schleithelm wirklich sanierungsbedürftig?

- Ja. Die Tankstelle besteht aus einer Zapfsäule, Software, Pumpenrohre, einem Dieseltank (110'000 Liter) und einer Dieselauffangwanne. Eine zusätzlich nötige AdBlue-Anlage ist noch nicht vorhanden und müsste noch gebaut werden.
- Die Tankanlage befindet sich in der Nähe des Dorfbaches und bedarf daher einer besonderen Aufmerksamkeit, damit im Havariefall kein Diesel in den Bach gelangen kann. Das Eingehen eines Risikos in diesem Bereich wäre nicht verantwortbar. Der Dieseltank müsste generalüberholt und eine neue Dieselauffangwanne gebaut werden. Die Zapfsäule muss als hochbeanspruchtes Teil alle zehn Jahre zusammen mit der Software und Netzverbindung erneuert werden.



Frage 2: In den letzten Jahren seit 2014 wurde im Depot Schleithem sehr wenig investiert. War dies Absicht?

- Es trifft zu, dass im Depot Schleithem nur die nötigsten Arbeiten verrichtet wurden.
- Hauptgrund (auch zu Zeiten der RVSH AG) war, dass im Regionalverkehr seitens Besteller ein grosser Kostendruck herrschte und sich schon früh abzeichnete, dass eine grosszyklische Investition notwendig werden wird, mit welcher auch strukturelle Probleme (z.B. Pausenraum ohne Tageslicht, Sicherheitsvorgaben Tankstelle, Ablösung Ölheizung mit neuer Wärmeerzeugung nach den aktuellen gesetzlichen Vorgaben, energetische Vorgaben, Wärmedämmung, neue Waschanlage mit Wasseraufbereitung, Brandschutz) behoben werden können bzw. müssen.

Frage 3: Wo stehen heute welche Busse? Und wie ist der Plan für die Zukunft?

- Stand heute

Busse \ Standort	Rattin Neuhausen	Depot Schleithem	Depot Ebnat vbsh
Anzahl AB	10	4	14
Anzahl Reserven AB	2	1	4
Standort Reserven AB	Neuhausen	Ebnat / Schleithem*	Ebnat
Anzahl GAB		4+1**	20
Anzahl Reserven GAB		4	6
Standort Reserven GAB		Ebnat / Schleithem*	Ebnat
Turmwagen			1
Anhänger Frostschutz			1
Mannschaftswagen klein		1	2
Mannschaftswagen gross			1
Reinigungswagen			1
Schneepflug			1
Ausgemustert ohne Kennzeichen AB / GAB			1 - 2***

AB = Autobus 12m, GAB = Gelenkautobus 18m

* je nach Stand nötiger Arbeiten an den Fahrzeugen sind die Fahrzeuge in Schleithem oder Ebnat stationiert

** für Spitzenkurs L25 morgens und L24 über Mittag 1 GAB aus Pool Schleithem, Standort Ebnat

*** für Übung Polizei / Feuerwehr / Lehrlinge

- Zukunft

Busse \ Standort	Einstellhalle Ebnatring	Einstellhalle, max. Kapazität	Depot Ebnat	Depot Ebnat, max. Kapazität
Anzahl AB	17	24	18	18
Anzahl GAB	9	10	26	26
Turmwagen			1	1
Anhänger Frostschutz			1	1
Mannschaftswagen klein			2 Carports	2
Mannschaftswagen gross			1 Carport	1
Reinigungswagen			1 Carport	1
Schneepflug			1	1
Ausgemustert ohne Kennzeichen AB / GAB	2	2		

- Die Reservenkapazität ist angesichts eines mittel- und langfristig wahrscheinlichen Flottenausbaus, Rangiermöglichkeiten und einem allfälligen Wechsel von Solo- auf Gelenkbusse sinnvoll. Es wäre sehr ärgerlich, wenn kurz nach der Infrastrukturerneuerung bereits wieder ein ungedeckter Bedarf für zusätzliche Einstellfläche entstehen würde.
- Sollte die maximale Kapazität der Parkierflächen überschritten werden, gibt es die Möglichkeit, dass bis zu 12 Busse ungedeckt aussen parkiert werden können. Diese Busse können aber erst am späten Vormittag, nach dem Einstellen im Depot zum Aufwärmen, eingesetzt werden.

Frage 4: Ist die Grösse des Fuhrparks berechtigt?

- Für einen zuverlässigen Betrieb (Ausfallsicherheit), die Abdeckung der vertraglich zugesicherten und gut entschädigten Bahnersatzfahrten sowie zur ordnungsgemässen Abwicklung der Wartungszyklen braucht es Reservefahrzeuge. Die Flottengrösse der vbsh ist darauf abgestimmt.
- Die Reservefahrzeuge erlauben die Verrichtung der Werkstattarbeiten während des Tages. Gäbe es diese Fahrzeuge nicht, müsste vermehrt in der Nacht gearbeitet werden und das in einem vollbesetzten Depot.
- Auch die Grundreinigungen der Busse während des Tages bedingt Reservefahrzeuge.
- Vorbehältlich der Platzverfügbarkeit werden Fahrzeuge, welche ihre Lebensdauer erreicht haben und noch funktionstüchtig sind, nicht frühzeitig verkauft.

Frage 5: Wird der Winterdienst nicht teurer, wenn zuerst Fahrzeuge von Schaffhausen nach Schleithelm fahren müssen?

- Gemäss Auskunft von Dino Giuliani (Tiefbau Schaffhausen) kann die Planung des Winterdienstes (Priorität) problemlos auf Fahrplananpassungen abgestimmt werden. Strassen für Buslinien haben eine hohe Priorität.

Frage 6: Wird der Fahrplan nach Schleithelm angepasst/verschlechtert?

- Für die Festlegung des Fahrplans sind nicht die vbsh, sondern der Kanton und der Bund (BAV) als Besteller verantwortlich.
- Weder der Kanton also Besteller noch die vbsh als Lieferantin möchten den Fahrplan ändern.
- Durch die Wahl der kostengünstigsten Variante bleibt der Kostendeckungsgrad in der Linienerfolgsrechnung hoch und der Druck seitens Bundes für einen Angebotsabbau ist nicht zu befürchten.

Frage 7: Wie kommen die Gewichtungen und die Bewertungen der Nutzwertanalyse zustande?

Die *Bewertung* der Kriterien ist (in Ergänzung der in der Vorlage in den Kapiteln 3.2.1 bis .3 gemachten Angaben) wie folgt begründet:

Kriterium	Begründung Bewertung
Wirtschaftlichkeit	Die Wirtschaftlichkeit wurde basierend auf der Wirtschaftlichkeitsberechnung (Kosten über die ganze Lebensdauer) gemacht. Die beste Variante erhält 5 Punkte, die schlechteste 1.
Ökologie	Bei der Ökologie wurden primär das Potenzial für eine spätere Umstellung auf eine fossilfreie Antriebsart (mit einem zentralen Standort ist der Umstieg einfacher und günstiger) und die Heizenergie (auf dem Ebnatring kann die Einstellhalle an die Fernwärme des Depots angeschlossen werden) berücksichtigt. Die Leerfahrten fallen unter Berücksichtigung der geplanten Umstellung auf eine fossilfreie Antriebsart und die Fahrten der Chauffeure zum Arbeitsort wenig bzw. nur vorübergehend ins Gewicht.
Akzeptanz Mitarbeitende	Ein Wechsel des Arbeitsortes ist immer mit Unzufriedenheit der Mitarbeitenden verbunden. Je nach Varianten werden alle, keine oder ein Teil der Arbeitsplätze verschoben.
Unternehmensführung und Kultur	Verschiedene Standorte führen zu einem Mehraufwand bei der Führung. Je grösser der dezentrale Standort ist, desto grösser ist der Mehraufwand. Der Standort Schleithem ist der frühere Hauptsitz der ASS und später RVSH. Mit der Zusammenführung der städtischen und regionalen Verkehrsbetriebe wurden Löhne angeglichen und Prozesse vereinheitlicht. Trotzdem sind die unterschiedlichen Kulturen wegen den unterschiedlichen Standorten bis heute nicht ganz zusammen gewachsen.
Standortpolitik	Das Depot Schleithem wird in Schleithem und im Randental als wichtiger Arbeitgeber wahrgenommen. Mit einer Schliessung ist die Verschiebung der Arbeitsantrittsorte für die Mitarbeitenden verbunden. Die Gemeinden im Klettgau befürchten den Wegzug dort wohnhaften Mitarbeitenden in Richtung ihres neuen Arbeitsortes. In Schleithem wohnen fünf der 31 betroffenen Mitarbeitenden.

Bei der *Gewichtung* der Kriterien hat der Lenkungsausschuss die Wirtschaftlichkeit höher eingesetzt, und zwar mit 40%. Die Wirtschaftlichkeit ist für den Bund und Kanton das zentrale Kriterium, weil sie darauf basierend ihren Mitfinanzierungsentscheid abstützen. Mehrinvestitionen z.B. aufgrund lokaler Standortförderungsinteressen werden vom Bund grundsätzlich nicht mitfinanziert. Die anderen Kriterien wurden einheitlich mit 15% eingesetzt.

Frage 8: Relevante Grössen aus der Wirtschaftlichkeitsberechnung

In folgender Tabelle sind die wichtigsten Kennzahlen zusammengefasst:

Kriterium	V1	V2	V3a	V3b
Im Vergleich zum System heute, nur Linien 21 und 28				
Leerfahrten pro Jahr				
Km	73'469	9'939	36'734	43'287
h	1'365	217	682	259
Kosten in Fr.	210'000	31'693	105'000	69'000
Absolute Zahlen, Linien 21 und 28				
Leerfahrten pro Jahr				
Km	112'452	48'922	92'961	82'267
h	4'252	3'104	2'808	3'146
Kosten in Fr.	538'000	359'693	374'000	397'000
Unterhaltskosten pro Jahr				
Unterhalt Einstellhalle/Depot und Gebäudereinigung in Fr.	355'736	424'948	456'720	441'966
Betriebskosten pro Jahr				
Depot-/Einstellhallenreinigung und Unterhalt in Fr.	229'400	354'200	313'200	295'043

Bei der Berechnung der Leerfahrtenkosten bestehen verschiedene Ansätze:

- Kombination aus standardisiertem Stunden- und Kilometersatz
Für Extrafahrten wird ein Kilometerpreis von 1 Fr. und ein Stundensatz von 100 Fr. verwendet.
>> Dieser pragmatische Ansatz liefert gute Werte, die leicht über den realen Kosten liegen.
- Stunden- oder Kilometeransätze aus der Linienerfolgsrechnung:
>> Da die Kosten nur auf die produktiven Kilometer bzw. produktive Fahrstunden umgelegt werden, ergeben sich daraus insgesamt zu hohe Werte. Da Leerfahrten mit einer höheren Durchschnittsgeschwindigkeit (Randzeiten mit weniger Verkehr, Schnellstrassen, keine Halte) durchgeführt werden, ergibt die Verwendung des Kilometeransatzes viel zu hohe Kosten, die Berechnung auf der Basis des Stundensatzes liegt demgegenüber zu tief.
- Verwendung der Grenzkosten aus der Zielvereinbarung
In der Zielvereinbarung wurden Grenzkostensätze verbindlich festgelegt. Diese gelten für kleinere Angebotsausbauten. Festgehalten sind die Fahrdienstkosten für das Fahrdienstpersonal pro Stunde und die lauffleistungsabhängigen Kosten (Fahrzeug und Energie) pro km.
>> Dieser Ansatz liefert sehr gute Werte, solange keine sprungfixen Kosten entstehen (keine zusätzlichen Fahrzeuge), was bei den Leerfahrten erfüllt ist.

Frage 9: Ist die Zentralisierung aus Brandschutzgründen ein Nachteil? (aus einem Leserbrief)

- Der Brandschutz bei Busdepots und Einstellhallen ist (unabhängig der Antriebsart) ein grosses Thema. Die vbsh investieren im Wissen darum im Rahmen der Sanierung und Erweiterung des Depots Ebnat viel in den Brandschutz.
- Zunächst gilt es festzuhalten, dass das Depot Ebnat und die neu geplante Einstellhalle zwar in unmittelbarer Nachbarschaft sind, die Gebäude jedoch nicht zusammengebaut werden.
- In beiden Anlagen wird eine leistungsstarke Sprinkleranlage verbaut, die in der Lage ist, das Gebäude und die umliegenden Busse zu schützen.
- Zudem liegen die Anlagen der vbsh nahe den Standorten der professionellen Feuerwehr der Stadt Schaffhausen und der Werksfeuerwehr GF Schaffhausen.
- Als weiterer Vorteil des Standortes Ebnat kann festgehalten werden, dass dieser im Gegensatz zum Standort Schleithelm rund um die Uhr mit Personal (Depotdienst) besetzt ist, was eine bessere Überwachung und ein schnelles Eingreifen erlaubt.
- Verbindung zu E-Bussen: Gemäss einer Dekra-Studie sind Brände mit Elektrofahrzeugen nicht gefährlicher und kommen auch nicht häufiger vor.
- Die Ursachenanalyse der jüngsten Brände von Busdepots in Deutschland werden von den vbsh aufmerksam verfolgt und das Projekt bei Bedarf selbstverständlich angepasst.

Frage 10: Besteht die Absicht des Kantons, die Linie 21 in Beringen zu kappen (aus einem Leserbrief)?

- Die Angebotsbestellung ist Sache des Kantons (KöV) und des Bundes (BAV).
- Das Angebotskonzept im Klettgau wurde in den letzten Jahren mehrfach analysiert und angepasst. René Meyer (KöV) hat im Abschlussbericht «Bahn- und Busabstimmung im Klettgau/Randental» vom 11. Juni 2020 festgehalten, dass die "Durchbindung der Linie 21 bis zum Bahnhof Schaffhausen mittel- und langfristig den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht (...)". Eine Umsteigelösung auf die Bahn in Beringen ist schon rein deshalb nicht möglich, weil zu wenig Kapazitäten beim Rollmaterial besteht.
- Die Befürchtungen, die Busverbindung würde gekappt werden, sind damit unbegründet.

Frage 11: Die vbsh sind ein Unternehmen, das auf Subventionen angewiesen ist. Wird das Darlehen überhaupt je zurückbezahlt? (aus einem Leserbrief)

- Selbstverständlich wird das Darlehen zurückbezahlt.
- Dank der Genehmigung der Investitionen durch die Besteller (Kanton und Bund) im Rahmen des ARPV-Verfahrens ist die Investition geschützt: Die Besteller verpflichten sich, die Folgekosten (z.B. Abschreibungen) im Rahmen der Abgeltungen zu tragen. Zudem kann das Unternehmen im Falle des Verlustes der Konzession verlangen, dass die Liegenschaft zum Buchwert an den Folgekonzessionär übertragen wird.
- Die vbsh finanzieren sich seit jeher über Darlehen der Stadt, dies war schon früher in der Rechtsform der städtischen Abteilung so und die Darlehen wurden immer zurückbezahlt.

Frage 12: Entstehen nicht unnötig viele Leerfahrten? (aus Leserbriefen)

- Die Minimierung von Leerfahrten ist seit jeher das Ziel der Verkehrsbetriebe. Natürlich haben wir auch diesen Aspekt sorgfältig analysiert und berücksichtigt.
- Die Leerfahrten sind aber nicht der einzige Kostenpunkt. Mit den Synergien der Variante Ebnatring (Personal, Unterhalt, Betriebskosten) werden die Kosten der Leerfahrten überkompensiert.
- Einen umgekehrten Effekt haben wir durch die Garagierung der Regionalbusse der Reiat-Linien, die statt in Neuhausen neu viel verkehrsgünstiger auf dem Ebnat stationiert werden. Hier reduzieren wir die Leerfahrten um 22'000 km/Jahr. Diese Minderkosten sind in der Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht enthalten!

Frage 13: Sind die Mehrkosten der Leerfahrten in der Wirtschaftlichkeitsberechnung berücksichtigt? (aus Leserbriefen)

- Ja, selbstverständlich. Die Leerfahrten sind in der Vorlage transparent ausgewiesen.
- Wir müssen aber schon sehen, dass die Leerfahrten nicht der einzige Kostentreiber sind. Jeder Standort braucht Personal und die Depotanlagen wie Tankstelle und die Waschanlage verursachen Betriebs-, Unterhalts- und Wartungskosten.
- Beim Bau einer zusätzlichen Einstellhalle neben dem bereits voll ausgebauten Depot Ebnat können die bereits vorhandene Tankstelle, Werkstatt, Waschanlage etc. mitbenutzt werden.
- Die Lösung auf dem Ebnat weist unter dem Strich 2.3 Mio. Fr. tiefere Investitionskosten aus und keine höheren wiederkehrenden Kosten. Die neue Einstellhalle auf dem Ebnatring ist die eindeutig wirtschaftlichste Option.
- Die Minderkosten der Leerfahrten durch den Standortwechsel von Neuhausen auf den Ebnat sind in der Vorlage nicht berücksichtigt (weil es darum ging, den Unterschied der verschiedenen Varianten aufzuzeigen, wobei bei allen Varianten der Umzug aus Neuhausen vorausgesetzt wurde)!

Frage 14: Leerfahrten verursachen aber auch Emissionen. Wie sieht der Variantenvergleich nach ökologischen Gesichtspunkten aus? (aus Leserbriefen)

- Die vbsh legen grossen Wert auf Ökologie! Mit dem Ersatz der Dieselbusse im Stadtverkehr werden pro Jahr 1.3 Mio. Liter Diesel eingespart, was einer Lastwagenkolonne von 75 Tankwagen oder 3'400 Tonnen CO₂ entspricht.
- Auch im Regionalverkehr ist mittelfristig ein Umstieg auf eine fossilfreie Antriebsart geplant. In Bezug auf den CO₂-Ausstoss fallen die Leerfahrten dann nicht mehr so stark ins Gewicht.
- Ein zentraler Standort aller Busse auf dem Ebnat wird die geplante Umstellung des Regionalverkehrs auf eine fossilfreie Antriebsart deutlich vereinfachen und beschleunigen. Eine möglichst schnelle Dekarbonisierung auf sämtlichen Fahrkilometern im Regionalverkehr wiegt viel schwerer als der vorübergehende Mehrausstoss aufgrund verhältnismässig wenig zusätzlicher Leerfahrten. Die zusätzlichen Leerfahrten machen 1% der Gesamtfahrleistung der vbsh aus oder 2% der Fahrleistung im Regionalverkehr. Aus ökologischer Sicht ist schnelle Dekarbonisierung aller Fahrten viel entscheidender als die Vermeidung der 1 resp. 2% Leerfahrten.
- Eine Investition in eine neue Dieseltankanlage ist in Anbetracht der mittelfristig anstehenden Umstellung heute kaum mehr refinanzierbar.

Frage/Vorwurf 15: Höhere Kosten werden auf die Gemeinden abgewälzt! (Behauptung aus Leserbriefen)

- Es wird suggeriert, dass im Vergleich zum Beibehalt des Depots Schleithem höhere Kosten entstehen würden. Das ist falsch.
- Die gewählte Option [Ebnatring](#) ist die wirtschaftlichste ~~ist~~, also jene mit den tiefsten Kosten, [sowohl auf der Seite der Investitionen als auch im Betrieb. Entsprechend führt sie auch zu den](#) ~~und hat damit auch die~~ tiefsten Kosten für Bund, Kanton und Gemeinden ~~zur Folge~~.
- Der geforderte Beibehalt des Depots Schleithem wäre teurer. Alleine bei den Investitionen schlägt diese Option mit 2.3 Mio. Franken [mehr zu Buche](#).
- Im Übrigen trägt die Stadt Schaffhausen 35% (28 Fr./Kopf) der vom Kanton weiterverrechneten Kosten des Regionalverkehrs, Schleithem 2% oder 33 Fr./Kopf. Genau wie Schleithem und alle anderen Gemeinden im Kanton hat auch die Stadt Schaffhausen als Mitfinanziererin des Regionalverkehrs ein Interesse, dass die wirtschaftlichste Variante umgesetzt wird.

Frage/Vorwurf 16: Im Abstimmungskampf zur Zusammenführung von VBSH und RVSH wurde versprochen, dass das Depot bleibt! (Behauptung aus Leserbriefen)

- Im Abstimmungskampf wurde weder vom Kanton noch von den VBSH (Stadt) ein solches Versprechen abgegeben.

Frage/Vorwurf 17: Seit der Zusammenführung von VBSH und RVSH haben die Gemeinden nichts mehr mitzureden bei strategischen Entscheiden wie dem Depot! (Behauptung aus Schreiben des Gemeinderates Schleithem)

- Die Entscheidung in welcher Form die bestellten Leistungen erbracht werden, liegt beim konzessionierten Unternehmen.
- Früher oblag dies dem Verwaltungsrat der RVSH AG, und zwar ohne jegliche demokratische Mitsprachemöglichkeit. Heute obliegt dieser Entscheid der Verwaltungskommission der VBSH. Es gab also nie eine formelle Mitsprache der Gemeinden.
- Für den Investitionsschutz ist das Unternehmen angehalten, eine Genehmigung der Besteller durch das ARPV-Verfahren einzuholen. Dadurch haben auch der Kanton und der Bund ein beschränktes Mitspracherecht.

Frage/Vorwurf 18: Leerfahrten führen zu tieferem Kostendeckungsgrad der Linie 21 und damit zu höheren Kosten, welche die Linie gefährden! (Aussage im Schreiben des Gemeinderates Schleithem)

- Es trifft zwar zu, dass bei neuen Abschreibungen aufgrund neuer Investitionen der Kostendeckungsgrad der Linien sinken wird. Dies ist bei der teureren Variante Sanierung Depot Schleithem jedoch im stärkeren Ausmass der Fall als bei der günstigeren Variante Ebnatring. Zudem sind auch die wiederkehrenden Betriebskosten der Variante Schleithem höher als jene der Variante Ebnatring. Mit anderen Worten: Der Kostendeckungsgrad der Linie 21 wird bei der Variante Ebnatring höher sein als bei der Variante Sanierung Depot Schleithem.
- Die Linie 21 weist eine für den Regionalverkehr verhältnismässig hohe Kostendeckung auf (53%, vor Corona 2019). Damit ist die Linie überhaupt nicht gefährdet in Bezug auf Mindestvorgaben des Bundes für die Kostendeckung.

Frage 19: Die Billettpreise werden steigen! (Behauptung aus Leserbrief)

- Die Billettpreise werden in der Schweiz von Tarifverbänden (bei uns: Ostwind) festgelegt, und zwar völlig unabhängig von den Produktionskosten.
- Im Gegensatz zu den Billettpreisen variieren die ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs (als eigentlicher Residualwert) und entsprechend variieren auch die Abgeltungen der öffentlichen Hand. Da die VBSH die wirtschaftlichste Variante vorschlagen, werden aber auch die Abgeltungen am wenigsten stark ansteigen bzw. bleiben tief.

Frage 20: Warum keine fakultative Volksabstimmung (Forderung aus Leserbrief bzw. einzelner Grossstadträte)?

- Vorbemerkungen zu Darlehensvergaben:
 - Darlehensvergaben sind (unabhängig von den vbsh) in der Stadtverfassung geregelt: Dort heisst es in Art. 27: «Der Grosse Stadtrat entscheidet abschliessend über (...) e) die Gewährung von Bürgschaften und Darlehen über 500'000 Franken».
 - Für Darlehen an eigene Betriebe wie SH Power, die KSS, den Kläranlagenverband, die Kraftwerk Schaffhausen AG (KWS) etc. delegiert der Grosse Stadtrat jeweils mit dem Budgetbeschluss (siehe letzte Ziffer) die Darlehensvergabekompetenz an den Stadtrat. Einzig für grössere Projekte der vbsh wird in diesem Beschluss eine Ausnahme gemacht, und zwar mit dem Ziel, die parlamentarische Mitsprache in diesem Bereich aufrecht zu erhalten. Für alle anderen eigenen Betriebe entscheidet der Stadtrat in jedem Fall selbst und es gibt keinen Antrag an das Parlament.
- Vorbemerkungen zum Regionalverkehr und der Rolle der Stadt:
 - Bei der Einstellhalle Ebnatring, für welche das Darlehen bestimmt ist, handelt es sich um eine Investition für den Regionalverkehr, welcher auf Bundesebene reguliert ist.
 - Im Regionalverkehr sind die vbsh als Transportunternehmen (TU) Leistungserbringerin, bestellt wird der Regionalverkehr von Bund und Kanton.
 - Tätigt ein Transportunternehmen eine Investition für den Regionalverkehr, muss es diese bei den Bestellern (Bund und Kanton) genehmigen lassen, um später deren Folgekosten (Abgeltungen) geltend machen zu können (Art. 19 ARPV, SR745.16). Mit der Genehmigung durch die Besteller hat das Transportunternehmen zudem die Sicherheit, bei einem möglichen Konzessionsverlust die Anlage zum Restbuchwert an das Folgeunternehmen übertragen zu können.
 - Im Regionalverkehr hat die Stadt als Darlehensgeberin die reine Funktion als Finanziererin (Bank). Mit der Zustimmung der Besteller zur Investition verpflichten sich diese zur Tragung der Folgekosten und reduzieren das finanzielle Investitionsrisiko für die vbsh weitgehend.
 - Die Verwaltungskommission wird den Investitionskredit selbstredend nur dann fällen, wenn die Besteller der Investition zugestimmt haben.
- Beurteilung der Frage:
 - Es macht wenig Sinn, eine Fragestellung, welche letztlich das Land betrifft, in der Stadt zur Abstimmung zu bringen. Dies wird den Stadt-/Land-Graben befeuern.
 - Die Frage, ob der Standort Schleithelm aus Standortförderungsgründen erhalten werden soll oder nicht, müsste wenn schon auf Kantonsebene im Rahmen der ARPV-Bewilligung beantwortet werden. Dies wäre theoretisch möglich, wenn der Kanton die Mehrkosten übernehmen würde.
 - Die vbsh als Unternehmen der Stadt sind darauf angewiesen, Investitionen tätigen zu können, um den bestellten Regionalverkehr erbringen zu können. Ist dies nicht der Fall, werden die vbsh letztlich den Auftrag verlieren und es kommt zu einer offenen Ausschreibung der Linienkonzession. Bei einem

Verlust der Linienkonzession sind Arbeitsplätze gefährdet, die mit der Zusammenführung gemachten Synergien gehen verloren (auch der Ortsverkehr wird teurer) und es darf infrage gestellt werden, ob ein anderes Busunternehmen (z.B. Südbaden Bus) die Dienstleistung in ähnlicher Qualität, mit ähnlich ökologischer Ausrichtung (fossilfreie Strategie) und mit gleicher Verbundenheit mit dem Kanton und den Gemeinden erbringen würde.

- Eigentlich wäre die Idee, dass die Stadt bei Darlehen für den Regionalverkehr eine reine Finanzierungsrolle (wie eine Bank) einnimmt. Das bedeutet, dass zu beurteilen ist, ob das Darlehen verzinst zurückbezahlt werden kann. Dies ist abgesichert mit der Bewilligung der Investition durch die Besteller im ARVP-Verfahren, welche Voraussetzung für den Investitionskreditscheid durch die Verwaltungskommission ist.
- Die Situation bei der Elektrobusabstimmung war eine ganz andere, weil:
 - Es handelte sich um eine Investition im Bereich des Ortsverkehrs, wo die Stadt mit Neuhausen zusammen selbst Bestellerin und Zahlerin der Abgeltungen ist.
 - Es handelte sich um eine Investition in eine neue, innovative Technologie mit (kalkulierbaren) Risiken. Bei der Einstellhalle handelt es sich hingegen um eine Ersatzinvestition (eine neue Halle für zwei alte) mit sehr beschränktem Risiko.
 - Politisch wurde bereits 2017 mit der vom Grossen Stadtrat bewilligten Elektrifizierungsstrategie versprochen, dass es zu diesem wichtigen strategischen Entscheid eine Volksabstimmung geben wird.
- Im Vergleich mit Darlehensvergaben, welche der Stadtrat ohne grosse Beachtung der Politik an die KWS AG, den Kläranlagenverband etc. vergibt, wäre eine Volksabstimmung für ein Darlehen an die vbsh unverhältnismässig.

Frage/Vorwurf 21: Mit der Einstellhalle Ebnatring festigen die vbsh ihre Monopolstellung. Ein anderer Anbieter wird kaum jemals eine Chance haben, wettbewerbsfähiger anzubieten. (Aussage an Podiumsdiskussion)

- Diese Frage oder Feststellung bestätigt indirekt, dass die Strategie, Synergien auf dem Ebnatring zu nutzen, richtig und mit Abstand die wirtschaftlichste Lösung ist.
- Bei der Zusammenführung von VBSH und RVSH war es genau das Ziel, diese Synergien auch zu nutzen. Um den Kanton dabei vor höheren Preisen und die vbsh gleichzeitig vor dem Risiko des Konzessionsverlustes zu schützen, wurde eine Zielvereinbarung abgeschlossen. An diese, vom Volk mit grosser Mehrheit angenommene Vorlage halten wir uns auch heute.