



Grosser Stadtrat der Stadt Schaffhausen

PROTOKOLL

Sitzung Nr. 12/2023
Dienstag, 4. Juli 2023
18:00 - 20:29 Uhr
Kantonsratssaal der Rathauslaube
Genehmigt am: 30. Oktober 2023

Vorsitz:	Michael Mundt	SVP
Protokoll:	Sandra Ehrat	Ratssekretärin
Stimmenzählende:	Jeanette Grüninger Dr. Bernhard Egli	SP GLP
Anwesend:	Von total 36 Mitgliedern: Ratspräsident und 31 Mitglieder	
Entschuldigt: Ganze Sitzung:	Christoph Hak Urs Tanner Stephan Schlatter Shendrit Sadiku	GLP parteilos FDP parteilos

TRAKTANDEN

1	Bericht des Stadtrats vom 2. Mai 2023: Geschäftsbericht der Verkehrsbetriebe vbsh 2022	Seite 19
2	Interpellation von Georg Merz (Grüne) vom 25. Januar 2022: Reduktion der Anzahl Personenwagen auf Stadtgebiet	Seite 32

PENDENTE GESCHÄFTE 2022 und 2023**VdSR, Interpellationen, Postulate, Kleine Anfragen, Diverses
Eingang Nr., Von, Titel des Geschäfts****Vorlagen des Stadtrats**

17.01.2023	Vorlage des Stadtrats: Botschaft zur Volksinitiative «Nein zu Tempo 30 auf Hauptstrassen»	9-er Spezialkommission
07.03.2023	Vorlage des Stadtrats: Pilotprojekt Einführung von Schulassistenten an den städtischen Schulen Bericht der Bildungskommission vom 22. Juni 2023 zur Vorlage des Stadtrats vom 7. März 2023: Pilotprojekt Einführung von Schulassistenten an den städtischen Schulen	Bildungskommission
09.05.2023	Vorlage des Stadtrats: Jugendsportförderung der Stadt Schaffhausen; Postulat Marco Planas «Sportförderung im Nachwuchsbereich»	Bildungskommission
09.05.2023	Vorlage des Stadtrats: Erweiterung Schulanlage Steig	Baufachkommission
16.05.2023	Vorlage des Stadtrats: ÖV-Abovergünstigung für Jugendliche	Geschäftsprüfungskommission
06.06.2023	Vorlage des Stadtrats: Attraktive Gesundheitsberufe in den städtischen Alterszentren und der Spitex	Bildungskommission

Petitionen

Keine.

Volksmotion

Keine.

Motionen

22.02.2022	Nr. 2/2022: Motion von Matthias Frick (SP): Parkierungsverordnung
07.03.2023	Nr. 1/2023: Motion von Martin Egger (FDP): Mehr Mitsprache für die Stimmbevölkerung der Stadt Schaffhausen
14.03.2023	Nr. 2/2023: Motion von Urs Tanner (parteilos): Öffentlichkeitsprinzip radikal, einfach, transparent & unbürokratisch
09.05.2023	Nr. 3/2023: Motion von Gaétan Surber (Junge Grüne): Steuergutschrift für Schaffhauser*innen

Interpellationen

27.02.2023	Nr. 1/2023: Interpellation von Thomas Stamm (SVP): Mit der Klimaverordnung wird das Energiestadtlabel überflüssig
04.07.2023	Nr. 2/2023: Interpellation von Christian Ranft (SP): Chance Cargo sous terrain.

Postulate

- 06.09.2022 **Nr. 13/2022: Postulat von Iren Eichenberger (Grüne):** Die Trennung vom Gasnetz - ein teurer Spass
- 01.11.2022 **Nr. 15/2022: Postulat von Urs Tanner (SP):** Teuerungsausgleich
- 25.11.2022 **Nr. 16/2022: Postulat von Daniela Furter (Grüne):** Velofahrende unterstützen das Schaffhauser Gewerbe
- 03.01.2023 **Nr. 1/2023: Postulat von Daniela Furter (Grüne):** Feuerwerksfreie Feiertage
- 24.01.2023 **Nr. 2/2023: Postulat von Livia Munz (SP):** Vorgeburtlicher Mutterschutz
- 24.01.2023 **Nr. 3/2023: Postulat von Monika Lacher (SP):** Den Durchpark endlich realisieren.
- 24.01.2023 **Nr. 4/2023: Postulat von Nicole Herren (FDP):** Konzept Veloparkplätze in der Altstadt Schaffhausen
- 27.01.2023 **Nr. 5/2023: Postulat von Livia Munz (SP) und Lukas Ottiger (GLP):** Sistierung Abriss Pflegezentrum
- 21.02.2023 **Nr. 6/2023: Postulat von Marco Planas (parteilos):** Sprechstunde des Stadtpräsidenten/des Stadtrats
- 21.02.2023 **Nr. 7/2023: Postulat von Angela Penkov (SP):** Attraktivierung Neustadt - Begegnungszone jetzt!
- 24.05.2023 **Nr. 10/2023: Postulat von Urs Tanner (parteilos):** Vergabe der Motorbootliegeplätze nur noch an Weidlinge mit Elektromotor ab 2025
- 06.06.2023 **Nr. 11/2023: Postulat von Angela Penkov (SP):** Barrierefreie Kommunikationen – Behördeninformationen in einfacher und leichter Sprache
- 06.06.2023 **Nr. 12/2023: Postulat von Marco Planas (parteilos), Dr. Bernhard Egli (GLP), Thomas Stamm (SVP) und Christian Ranft (SP):** Ersatz für die Funkerhütte
- 20.06.2023 **Nr. 13/2023: Postulat von Bea Will (SP):** Prüfung eines Pilotprojekts Poller-System im Quartier Altstadt
- 04.07.2023 **Nr. 15/2023: Postulat von Till Hardmeier (FDP):** Strom fürs Schaffhauser Volk – in lokaleren und günstigeren Strom investieren anstatt Millionen ins Ausland schicken.

Verfahrenspostulate

- 20.06.2023 **Nr. 14/2023: Verfahrenspostulat von Matthias Frick (SP) und Daniela Furter (Grüne):** Schriftliche Stellungnahme des Grossen Stadtrats von Schaffhausen zuhanden des Ständerats zum A4-Ausbauprojekt

Kleine Anfragen

- 15.02.2023 **Nr. 9/2023: Kleine Anfrage von Monika Lacher (SP):** Verbesserte Arbeitsbedingungen für das städtische Heim- und Spitex-Personal
- 20.03.2023 **Nr. 17/2023: Kleine Anfrage von Christoph Hak (GLP):** Leerstände in städtischen Liegenschaften
- 11.04.2023 **Nr. 22/2023: Kleine Anfrage von Sandra Schöpfer (EDU):** Zur Aufhebung der Parkplätze an der Randenstrasse Hemmental Parzelle Nr. 2078
- 04.05.2023 **Nr. 23/2023: Kleine Anfrage von Matthias Frick (SP):** Neueinbau und Ersatz fossiler Wärmeerzeugungsanlagen
- 09.05.2023 **Nr. 25/2023: Kleine Anfrage von Christian Ranft (SP):** Zukunft Mosergarten

- 22.05.2023 **Nr. 26/2023: Kleine Anfrage von Monika Lacher (SP):** Hundesteuer – Alle Tiere sind gleich, doch manche Tiere sind gleicher
- 22.05.2023 **Nr. 27/2023: Kleine Anfrage von Martin Egger (FDP):** Warum ist das Projekt Entwicklung Kammgarnareal massiv verzögert und setzt der Stadtrat die richtigen Prioritäten?
- 26.05.2023 **Nr. 28/2023: Kleine Anfrage von Matthias Frick (SP):** Behindertengerechte Bushaltestellen
- 01.06.2023 **Nr. 29/2023: Kleine Anfrage von Daniela Furter (Grüne):** Drohen Enteignungen beim Bau der 2. Röhre Fäsenstaub?
- 05.06.2023 **Nr. 30/2023: Kleine Anfrage von Marco Planas (parteilos):** Welchen Stellenwert haben Quartiervereine in der Stadt Schaffhausen?
- 22.06.2023 **Nr. 31/2023: Kleine Anfrage von Dr. Nathalie Zumstein (Die Mitte):** Vergrösserung des Engewiehers
- 23.06.2023 **Nr. 32/2023: Kleine Anfrage von Walter Hotz (SVP):** Steuergelder für politische Propaganda der Pro Velo?
- 23.06.2023 **Nr. 33/2023: Kleine Anfrage von Daniela Furter (Grüne):** Energiesparen fängt bei der Infrastruktur an

Diverses

- **Sitzungsdaten** Grosser Stadtrat und Büro für das Jahr **2024**
- **KSS Freizeitpark Schaffhausen:** Jahresbericht 2022

BESCHLÜSSE UND ERLEDIGTE GESCHÄFTE

Traktandum 1	Bericht des Stadtrats vom 2. Mai 2023: Geschäftsbericht der Verkehrsbetriebe Schaffhausen vbsh 2022
---------------------	--

Der Grosse Stadtrat heisst den Bericht des Stadtrats vom 2. Mai 2023: Geschäftsbericht der Verkehrsbetriebe Schaffhausen vbsh 2022 in der Schlussabstimmung mit 31 : 0 Stimmen wie folgt gut:

Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Jahresrechnung und dem Jahresbericht 2022 der Verkehrsbetriebe Schaffhausen.

Traktandum 2	Interpellation von Georg Merz (Grüne) vom 25. Januar 2022: Reduktion der Anzahl Personenwagen auf Stadtgebiet
---------------------	--

Die Interpellation wird von Gaétan Surber (Junge Grüne) begründet, da Georg Merz (Grüne) zwischenzeitlich aus dem Grossen Stadtrat zurückgetreten ist, von den Stadträtinnen Dr. Katrin Bernath und Christine Thommen beantwortet und im Grossen Stadtrat diskutiert.

BEGRÜSSUNG

Der **Ratspräsident, Michael Mundt (SVP)**, eröffnet die Ratssitzung Nr. 12 vom 4. Juli 2023 mit der Begrüssung der Ratsmitglieder, des Stadtpräsidenten, der Stadträtinnen und Stadträte, Marijo Caleta, stv. Stadtschreiber, der Medienbericht-erstatte(r)innen und Medienbericht(er)statter sowie der Besucherinnen und Besucher auf der Tribüne und an den Bildschirmen.

PROTOKOLL

Es können heute keine Ratsprotokolle genehmigt werden.

MITTEILUNGEN DES RATSPRÄSIDENTEN

Die Ratsmitglieder haben folgende Unterlagen erhalten oder sie liegen heute auf Ihren Pulten auf:

- **Bericht der Bildungskommission** vom 22. Juni 2023 zur Vorlage des Stadtrats vom 7. März 2023: Pilotprojekt Einführung von Schulassistenten an den städtischen Schulen
- **Postulat** Nr. 13/2023 vom 20. Juni 2023 von Bea Will (SP): Prüfung eines Pilotprojekts Poller-System im Quartier Altstadt
- **Verfahrenspostulat** Nr. 14/2023 vom 20. Juni 2023 von Matthias Frick (SP) und Daniela Furter (Grüne): Schriftliche Stellungnahme des Grossen Stadtrats von Schaffhausen zuhanden des Ständerats zum A4-Ausbauprojekt
- **Kleine Anfrage** Nr. 31/2023 vom 22. Juni 2023 von Dr. Nathalie Zumstein (Die Mitte): Vergrösserung des Engweihers
- **Kleine Anfrage** Nr. 32/2023 vom 23. Juni 2023 von Walter Hotz (SVP): Steuergelder für politische Propaganda der Pro Velo?
- **Kleine Anfrage** Nr. 33/2023 vom 23. Juni 2023 von Daniela Furter (Grüne): Energiesparen fängt bei der Infrastruktur an
- **Antwort des Stadtrats auf die Kleine Anfrage** Nr. 24/2023 vom 9. Mai 2023 von Livia Munz (SP): Wertschätzung gegenüber Lehrpersonen
- **Sitzungsdaten** Grosser Stadtrat und Büro für das Jahr **2024**
- **KSS Freizeitpark Schaffhausen: Jahresbericht 2022**

Rücktritt

Bevor wir zu den weiteren Punkten kommen, möchte ich Sie über einen Rücktritt aus dem Grossen Stadtrat informieren. Mit Schreiben vom 22. Juni 2023 hat mir Grossstadträtin Dr. Nathalie Zumstein (Die Mitte) ihren Rücktritt bereits auf die heutige Sitzung hin mitgeteilt. Gerne verlese ich Ihnen an dieser Stelle ihr Rücktrittsschreiben.

Rücktrittsschreiben von Dr. Nathalie Zumstein (Die Mitte)

Mit grossem Bedauern muss ich meinen Rücktritt aus dem Grossen Stadtrat bekannt geben. Aus familiären und gesundheitlichen Gründen haben mein Mann und ich entschieden, das kleine Paradies Schaffhausen zu verlassen und in die Umgebung von Bern zu zügeln.

Nach insgesamt 8 Jahren als Grossstadträtin wird mein Parteikollege Felix Derksen (Die Mitte) nach den Sommerferien für mich nachrücken.

Rückblickend muss ich gestehen, dass ich nie eine «richtige» Parlamentarierin war. Das Parlieren fiel mir nie leicht, ich habe immer lieber gehandelt als geredet.

Entsprechend mager fällt daher meine Bilanz nach 8 Jahren im Grossen Stadtrat aus.

Zudem war eine politische Karriere nie mein Ziel. Wichtig war mir sachliche Politik ohne Rücksicht auf parteipolitische Befindlichkeiten. Auch das Amt des Ratspräsidiums habe ich nicht angestrebt und mit einer gewissen Scheu angetreten. Doch ich muss gestehen: Es war ein sehr interessantes Jahr, ein Jahr in dem ich viel erleben und lernen durfte. Und es war mir eine äusserst grosse Ehre, diese schöne Stadt vertreten zu dürfen.

Der Grund, warum ich mich überhaupt in der Politik engagierte, war die Bildung. Sie ist meines Erachtens die Grundlage einer funktionierenden Demokratie – ungebildete Menschen sind einfacher zu manipulieren.

Darum freut es mich besonders, dass gerade in den letzten Jahren viele Bildungsvorlagen im Rat verabschiedet wurden und nun in Umsetzung sind. Familienzentrum, Frühe Förderung, Tagesstrukturen, die Schulraumplanung und die Sanierung und Erweiterung vieler Schulhäuser sowie das Kinderzentrum Geissberg und nun auch Schulleitungen. Als ich 2007 als Stadtschulrätin kandidierte, hiess es bereits, dieses Amt werde bald obsolet, weil Schulleitungen eingeführt würden, 16 Jahre später!

Was ich bedaure, ist, dass mein Einsatz für die Fussgängerinnen und Fussgänger weniger erfolgreich war – die Passanten kommen bei der städtischen und kantonalen Verkehrsplanung weiterhin «unter die Räder». Als schwächste Verkehrsteilnehmer müssen sie immer mehr auf der Hut sein vor – sagen wir mal nett – «sportlichen Bikern».

Ich habe während der 16 Jahre in der Schaffhauser Politik eine spannende und erfüllende Zeit erlebt, und in besonders guter Erinnerung werde ich die Jahre im Büro behalten. Die parteiübergreifenden Diskussionen mit Vertretungen aller Fraktionen waren ganz nach meinem Geschmack: respektvoll, unpolemisch, sachlich und effizient. So wünschte ich mir die Diskussionen auch im Rat

Doch nun muss ich mich verabschieden.

Der Schaffhauser Bevölkerung danke ich für ihr Vertrauen, ihre wunderschöne Stadt mitgestalten zu dürfen, und dem Stadtrat sowie allen Ratsmitgliedern für die angenehme und meist respektvolle Zusammenarbeit.

Allen, die mir auf meinem politischen Weg begegnet sind, wünsche ich alles Gute, viel Erfolg und Weisheit bei ihrer politischen Arbeit zum Wohle der Stadt Schaffhausen.

Ob sich unsere Wege gelegentlich kreuzen werden, ist ungewiss, aber vielleicht erinnert sich das eine oder andere Ratsmitglied jeweils bei einem kleinen Appenzeller an meine Wenigkeit.

Würdigung

Grossstadträtin Dr. Nathalie Zumstein (Die Mitte) wurde im Jahr 2012 in den Rat gewählt und hat diesen, mit einem kleinen Unterbruch von 2016 bis 2018, seit dann angehört. Während ihrer Zeit im Grossen Stadtrat hat Dr. Nathalie Zumstein (Die Mitte) insgesamt 10 Vorstösse eingereicht; 2 Postulate und 8 kleine Anfragen. Wie schon von ihr selbst in ihrem Rücktrittsschreiben erwähnt, ging es bei vielen ihrer Vorstösse um das Thema Langsamverkehr. Insbesondere die Fussgänger genossen dabei bei

Ihr stets einen besonders hohen Stellenwert und waren dadurch auch öfters Thema ihrer Vorstösse.

Im Jahr 2020 wurde Dr. Nathalie Zumstein (Die Mitte) zur 2. Vizepräsidentin des Grossen Stadtrats gewählt und somit auf die «Laufbahn» geschickt. 2022 – also noch vor gar nicht so langer Zeit – durfte Sie, als meine Vorgängerin, als Präsidentin die Geschicke dieses Rats leiten. Ich kann mich ihren eigenen Ausführungen nur anschliessen und danke für die stets angenehme Zusammenarbeit mit ihr im Ratsbüro, aber auch allgemein im Grossen Stadtrat. Dies war mir stets eine Freude.

Liebe Nathalie, ich wünsche dir und deiner Familie an eurem neuen Zuhause alles Gute, gute Gesundheit und allgemein nur das Beste. Vielen Dank für deinen Einsatz für die Stadt Schaffhausen.

Gerne teile ich Ihnen mit, dass Grossstadträtin Dr. Nathalie Zumstein (Die Mitte) uns alle im Anschluss an die heutige Sitzung noch zu einem Abschiedsdrink in die Neustadtbar einlädt. Ich freue mich darauf, dort mit ihr und Ihnen allen auf den Abschied anzustossen.

VERHANDLUNGSBEREIT GEMELDETE GESCHÄFTE

Der **Stadtrat** meldet keine neuen Vorstösse als verhandlungsbereit.

Die **Fachkommissionen und Spezialkommissionen** melden folgendes Geschäft als **verhandlungsbereit**:

Bildungskommission: Vorlage des Stadtrats vom 7. März 2023: Pilotprojekt Einführung von Schulassistenten an den städtischen Schulen

ANWESENHEITSKONTROLLE

Bevor wir zu den Zuweisungen kommen, haben wir die Anwesenheitskontrolle durchzuführen.

Gemäss § 12 Abs. 1 des kantonalen Reglements ist zu Beginn jeder Sitzung des Grossen Stadtrats eine Testabstimmung durchzuführen, die zugleich als Anwesenheitskontrolle dient. Sollten Sie feststellen, dass Sie nicht erfasst werden, melden Sie sich unverzüglich bei den Stimmenzählenden. Bitte beachten Sie, dass Sie erst dann die Taste drücken, wenn der Countdown zu laufen beginnt.

Es sind **32 Ratsmitglieder** anwesend.

(Christoph Hak (GLP), Urs Tanner (parteilos), Shendrit Sadiku (parteilos) und Stephan Schlatter (FDP) sind für die ganze Sitzung entschuldigt.)

ZUWEISUNGSVORSCHLÄGE DES BÜROS

Keine.

TRAKTANDENLISTE

Die Traktandenliste für die heutige Sitzung wurde dem Parlament rechtzeitig zugestellt und in den Medien publiziert. Wird dazu das Wort verlangt?

Angela Penkov (SP)

Wie bereits intern angekündigt, möchte ich hier im Namen der SP/JUSO- Fraktion den Antrag stellen, die Vorlage des Stadtrats vom 7. März 2023 «Pilotprojekt Einführung von Schulassistenzen an den städtischen Schulen» heute und hier dringlich zu behandeln und auf der Traktandenliste an die erste Position zu setzen.

Begründung:

Wenn Sie selber Lehrperson sind, oder ein Kind im Schulalter hatten oder haben, wissen Sie: Die ersten und die letzten Schulwochen eines Schuljahres sind die strengsten. Und auch die intensivsten, nervenaufreibendsten, aufregendsten und schönsten. Aber eben: Die strengsten. Wir haben hier und heute die Möglichkeit, die Weichen so zu stellen, dass den Lehrpersonen auf den Beginn des nächsten Schuljahres die Unterstützung durch Assistenzen zugutekommt. Für viele ist diese Form der Unterstützung lang ersehnt.

Die Situation an den Schaffhauser Schulen ist angespannt, man kann auch ohne zu übertreiben sagen: Die Schule brennt. Und wir als Stadtparlament können hier dazu beitragen, Brände zu löschen und neue Brände zu verhindern.

Seit einigen Jahren fehlen in der Stadt die rechtlichen Grundlagen für eine ganz simple Entlastung für Lehrpersonen: Die Klassenassistenzen. Mit der Vorlage des Stadtrats «Pilotprojekt Einführung von Schulassistenzen an den städtischen Schulen» könnte in kurzer Zeit eine Entlastung herbeigeführt werden.

Wir alle haben die Vorlage gelesen, der Kommissionsbericht ist erstellt. Wir haben es hier nicht mit einer komplexen Vorlage zu tun, das sollten wir also hinkriegen.

Sonst hier noch meine Kurzzusammenfassung: Lehrpersonen sollen durch Assistenzen unterstützt werden. Wenn eine Lehrperson nicht auf Unterstützung angewiesen ist, wird auch keine Assistenz eingesetzt. Bei der Vorlage handelt es sich nicht um die Einführung der integrativen Schulform. Soviel zu meiner Zusammenfassung.

Ich bitte Sie nun, meinen Antrag auf Dringlichkeitsbehandlung zu unterstützen. Merci.

Ratspräsident Michael Mundt (SVP)

Wenn ich es richtig verstanden habe, dann möchte Sie dieses Traktandum auf Punkt 1 der Traktandenliste setzen?

Marco Planas (parteilos)

Ich kann jetzt schon vorwegnehmen, dass ich inhaltlich gesehen 100 Prozent hinter dieser Vorlage stehe. Ich leite selber einen Teil der Ausbildung der Klassenassistenzen und kenne deren Rolle und auch die Bedeutung der Klassenassistenzen für die Lehrpersonen. Gleichzeitig bin ich aber schon vom Zeitpunkt der Dringlichkeitserklärung etwas negativ überrascht. Der Bericht der Fachkommission wurde letzte Woche am frühen Dienstagnachmittag verschickt. Meiner Meinung nach genug Zeit, eine mögliche Dringlichkeitserklärung entweder im Büro oder zumindest in den Fraktionen später zu besprechen und dieses Vorgehen frühzeitig allen Ratsmitgliedern mitzuteilen. Ich persönlich habe gestern Abend von diesem Vorhaben erfahren. Ich hatte heute einen ziemlich vollen Terminkalender und deswegen war es unmöglich ein differenziertes Statement vorzubereiten. Ich finde, diese Vorlage verdient es, dass sich

alle Ratsmitglieder hier differenziert dazu äussern können. Deswegen wäre ich froh, wenn wir die Vorlage nach den Ferien behandeln könnten. Besten Dank.

SR Dr. Raphaël Rohner

Ich spreche im Namen des gesamten Stadtrats, aber auch persönlich in meiner Funktion als Bildungsreferent. Ich würde mein Amt nicht richtig ausführen, wenn ich in dieser Frage ganz einfach indifferent bliebe. Aber Sie kennen mich und Sie kennen den Stadtrat. In dieser Frage schlägt mein Herz und spricht mein Verstand für die Dringlichkeit. Im Wissen darum, dass auch jetzt unabhängig vom Termin, ob wir heute oder erst nach den Sommerferien entscheiden, eine direkte Einführung auf das neue Schuljahr nicht mehr möglich ist, dies aus zeitlichen Gründen. Auch der Schulinspektor nickt und gibt mir recht. Und zwar aus folgenden Gründen:

- Wir haben eine monatige Referendumsfrist, die dann noch zu beachten ist.
- Die Stellen müssen ausgeschrieben werden. Wir haben einen Grundsatz in der städtischen Verwaltung, dass nicht ausgeschrieben wird, bevor entschieden ist. Das ist auch rechtlich so richtig und demokratiepolitisch.

Von dem her gesehen möchte ich all denjenigen, die jetzt meinen, man könnte das dann bereits in sechs Wochen operativ umsetzen, nicht die Freude oder den Enthusiasmus nehmen. Den haben wir alle, aber ich möchte Sie immerhin darauf hinweisen.

Selbstverständlich werden unsere Mitarbeitenden alles daransetzen, das möglichst zeitnah umzusetzen. Uns ist es vor allem auch wichtig, dass wir ein Zeichen gegenüber der stark belasteten Lehrerschaft setzen. Ich danke Ihnen.

Hansueli Scheck (SVP)

Ich möchte das Votum von Marco Planas (parteilos) unterstützen. Ich war in der Fachkommission und wir haben das beraten. Der Kommissionsbericht kam sehr kurzfristig in die Fraktionen und wir konnten deshalb das Geschäft nicht mehr beraten. Mir ist diese Vorlage mit den Schulassistenzen sehr wichtig, dass wir diese gut in der Fraktion klären und intensiv diskutieren. Es gibt einige Punkte, die wir noch diskutieren wollen und sollen. Ich bin jetzt schon etwas überrascht von dieser Dringlichkeitsklärung.

Ich habe mit Kathrin Menk, Bereichsleiterin Bildung, letzten Donnerstag ein Telefonat geführt und sie hat nicht darauf gepocht, dieses Geschäft dringlich zu erklären. Sie wussten von diesem Vorhaben gar nichts.

Ich denke, wir können diese Vorlage sehr gut nach den Sommerferien beraten. Das Schulamt hat momentan sicher sehr viel Arbeit vor dem Start zum neuen Schuljahr, aber ich denke es genügt, wenn wir das nach den Ferien im Grossen Stadtrat beraten.

Ich würde diesen Vorschlag ablehnen und die Traktandenliste so belassen und das Geschäft an der ersten Sitzung nach den Sommerferien traktandieren. Danke.

Dr. Nathalie Zumstein (Die Mitte)

Ein letztes Votum in Sachen Bildung von mir, mein Steckenpferd. Ich muss sagen,

nach dem Votum von SR Dr. Raphaël Rohner bin ich etwas enttäuscht, nachdem ich es gehört habe. Mein vorbereitetes Votum wird deshalb eher obsolet. Warum zum Kuckuck wurden dann weder Teamteaching noch Praktikumsstellen bewilligt für die Kindergärten?

Am Freitag erhielt ich einen verzweifelten Anruf einer Kindergärtnerin: *«Für uns Kindergärten hat das Traktandum «Schulassistenzen» höchste Priorität! Die Vorstellung, dass wir ohne Unterstützung den Schulstart meistern sollen, ist für uns Kiga Lehrpersonen schlichtwegs unvorstellbar. Bis anhin hatten wir Teamteaching und Praktikantinnen und Praktikanten. Beides fällt dieses Jahr weg.»*

Beides wurde dieses Jahr nicht gesprochen. Die Kindergartenlehrpersonen stehen dieses Jahr alleine da. Deshalb will ich mich einsetzen für eine Dringlicherklärung oder aber es muss noch etwas, und das ist ein Appell an SR Dr. Raphaël Rohner, passieren. Die Kindergärtnerinnen und Kindergärtner brauchen in den ersten Wochen des Kindergartenstarts eine Unterstützung. Die Kinder sind zu diesem Zeitpunkt noch nicht reif.

Sie können bei der «Einschulung» weder ihre Schuhe binden oder ihre Jacke selber anziehen, schlimmer noch, viele können nicht selbstständig auf die Toilette gehen oder tragen sogar noch Windeln!

Ratspräsident Michael Mundt (SVP)

Grossstadträtin Dr. Nathalie Zumstein, das ist nicht Teil der Traktandenliste. Sie sind zu tief im Detail. Darf ich Sie bitten, zum Ende zu kommen, auch wenn es vielleicht ihr letztes Votum ist.

Dr. Nathalie Zumstein (Die Mitte)

Es geht hier um die Darstellung der Dringlichkeit der Vorlage. Es ist wichtig, dass die Kindergartenlehrpersonen unterstützt werden. Das ist das Fazit meiner ganzen Ausführungen, die ich jetzt nicht weiter besprechen werden. Bitte finden Sie einen Weg, wie wir die Kindergärtnerinnen und Kindergärtner für die ersten Monate mit den neuen Kindern im Kindergarten unterstützen können. Diese ersten Monate im Kindergarten sind für die Kinder und ihre gesamte Laufbahn bzw. Schulkarriere prägend. Ich habe das selber in meiner Familie erlebt und es ist enorm wichtig, dass die Kinder im Kindergarten richtig aufgenommen werden.

Kein Teamteaching, keine Praktikantinnen im Kindergarten, ja was denn? Die Kindergärtnerinnen und Kindergärtner alleine lassen mit dieser bunten Schar von Kindern? Es muss etwas getan werden und wenn es nicht die Assistenzen sind, dann sonst etwas. Vielen Dank.

Ratspräsident Michael Mundt (SVP)

Danke Grossstadträtin Dr. Nathalie Zumstein (Die Mitte). Ich habe Sie jetzt nur sprechen lassen, weil es Ihre letzte Sitzung war. Sonst hätte ich das unterbrochen.

SR Dr. Raphaël Rohner

Blieben Sie überlegt und gelassen und unterlassen Sie es, Vorwürfe zu machen, die

nicht hinterlegt sind, vielleicht sogar unüberlegt sind. Ich weise das Votum von Kollegin Dr. Nathalie Zumstein (Die Mitte) in aller Form zurück. Ich bin enttäuscht über diese Art des Politisierens heute Abend zu einem Thema, wo es nur darum geht, die Frage zu klären, beraten wir jetzt oder kurz nach den Sommerferien.

Es ist nicht richtig, dass die Kindergärtnerinnen und Kindergärtner alleine gelassen werden. Ich erlaube mir jetzt, nach diesen Anwürfen, vielleicht noch Fakten zu bringen, meine Damen und Herren. Wir haben nebst den Generationen im Klassenzimmer, nebst den Zivildienstleistenden, nebst den in Aussicht gestellten Schulassistenten flächendeckend die Praktikantinnen und Praktikanten, wir haben flächendeckend SHP (schulische Heilpädagogik) im Kindergarten, wir führen jetzt dann die Schulleitungen ein, wir haben Deutsch als Zweitsprache, wir haben die Frühe Förderung eingeführt, Frühe Deutschförderung, ich erinnere Sie daran, Frau Dr. Zumstein (Die Mitte) und wir haben, das wird unser Schulinspektor hier in unseren Kreisen bestätigen können, die Zusicherung von der Abteilung Schulentwicklung, dass in Kindergartenklassen, wo akuter Handlungsbedarf besteht, über die zuständigen Schulrätinnen und Schulräten, sofort bei der schulischen Aufsicht des Kantons Unterstützung angebeht werden kann und von dem her gesehen auch die nötigen Rahmenbedingungen gesetzt sind.

Vielleicht um noch anderen Gerüchten, die dieses Wochenende wahrscheinlich wegen der Hitze oder der Ostwindlage, überall kursiert sind zu klären. Unsere Kindergärtnerinnen und Kindergärtner haben alle Lehrdiplome.

So, meine Damen und Herren, ich entschuldige mich, wenn ich hier etwas deutlich und klar war, aber das lasse ich mir nicht bieten, was da an Anwürfen haltlos im Raum stehen. Wir schauen für unsere Lehrpersonen. Es geht ihnen im Rahmen dessen, was wir bieten können, gut.

Dann noch ein letzter Hinweis zu all dem, was moniert wird, was wir nicht hätten. Wir haben ein kantonales Schulrecht und was im kantonalen Schulrecht noch nicht festgelegt ist, hat die Stadt teilweise schon realisiert. Alles auf eigene Kosten. Ich erinnere beispielsweise an die Schulleitungen. Wir haben uns heute Morgen im Stadtrat im Rahmen des Budgets ausgesprochen, die schulische Sozialarbeit für Kindergärten, hören Sie gut zu, meine Damen und Herren, jetzt einzuführen und pensenmässig zu bestücken. Der Kanton zahlt nichts dazu. Ich bitte Sie, wenn schon Anwürfe machen, dann, dass an der richtigen Stelle zu machen, aber Anwürfe bringen nichts.

Ich bitte Sie daher, jetzt die Diskussion wieder auf das Kernthema zu führen. Man kann dafür oder dagegen sein. Ich habe Ihnen gesagt, mit Herz und Verstand steht der Stadtrat dahinter. Wir haben auch Verständnis für diejenigen, die aber erst fundiert nach den Sommerferien diskutieren wollen. Es wird niemand alleine gelassen. Liebe Dr. Nathalie Zumstein (Die Mitte), ich gehe auch in Kindergärten, ich weiss wovon ich spreche. Ich kenne den Kindergarten Bocksriet und ich weiss, wo der Schuh drückt und wir sind auch daran. Das wissen Sie ganz genau auch und dann bitte ich Sie, doch fair zu bleiben.

Ratspräsident Michael Mundt (SVP)

Ich nehme Ihren fünftletzten Satz gerne mit. Wir kommen zurück zum Wesentlichen und das ist im Moment die Traktandenliste. Ich bitte die nächsten Sprecher nicht mehr auszuschweifen. Sprechen Sie zum Antrag, sonst entziehe ich Ihnen das Wort.

Martin Egger (FDP)

Das werde ich natürlich tun. Inhaltlich ist alles gesagt worden. Die FDP-Fraktion sagt geschlossen Nein zur Dringlichkeitserklärung und ich bitte Sie, diesem Antrag zu folgen, besten Dank.

Abstimmung Nr. 1

Aktuelle Traktandenliste: 18 Stimmen

Antrag von Angela Penkov (SP): VdSR: Pilotprojekt Einführung von Schulassistenten an den städtischen Schulen heute als Traktandum 1 zu behandeln: 13 Stimmen

Enthaltungen: 1 Stimme

Der Antrag von Angela Penkov (SP) wird mit 18 : 13 Stimmen, bei 1 Enthaltung, abgelehnt. Wir fahren somit mit der vorliegenden Traktandenliste weiter.

Matthias Frick (SP)

Ich spreche zur Traktandenliste. Ich möchte Ihnen beliebt machen, das Verfahrenspostulat von mir und Daniela Furter (Grüne) mit dem Titel «Schriftliche Stellungnahme des Grossen Stadtrats von Schaffhausen zuhanden des Ständerats zum A4-Ausbauprojekt» von Position Nr. 22 auf die erste Position zu setzen. Ich habe diesen Antrag bereits im Verfahrenspostulat selbst angekündigt.

Zur Begründung: Anlässlich der Diskussion über das Autobahnausbauprogramm Step 2030 im Nationalrat hat unser SVP Nationalrat öffentlich behauptet: «*Ganz Schaffhausen unterstützt dieses Projekt.*» Gemeint hat er den vom Astra vorgesehenen Ausbau der Achse Fäsenstaub bis Herblingen.

Damit hat er eine Behauptung aufgestellt, die so nicht haltbar ist. Das wissen Sie alle hier drin, denn wir haben rund 20 Tage davor intensiv und zumindest von der Mitte bis links differenziert über das Autobahnprojekt des Bundes debattiert. Dabei hat sich gezeigt, dass zumindest in Bezug auf den Doppelspurausbau ab Anschluss Schönenberg bis Herblingen die kritischen Stimmen überwiegen. Von einer Zustimmung zum vorliegenden Projekt «*von ganz Schaffhausen*» kann also keine Rede sein, im Gegenteil. Die Berichterstattung in den regionalen Medien darüber war ausreichend, so dass davon ausgegangen werden kann, dass das auch der ACS-Präsident mitbekommen hat. Er wollte aber offensichtlich in Bern ein gegenteiliges Bild vermitteln. Was ihm beim einen oder anderen Bundesparlamentarier oder der einen oder anderen Bundesparlamentarierin tatsächlich geglückt sein könnte.

Der Ständerat wird in der Herbstsession als Zweitrat über das Autobahnausbauprogramm befinden. Daniela Furter (Grüne) und ich sind der Ansicht, dass der Grosse Stadtrat diese Fehldarstellung aktiv korrigieren muss, da die Reichweite der Berichterstattung unserer regionalen Medien nicht genügend gross ist, dass diese Information von selbst den Weg zu allen Ständerätinnen und Ständeräten führt. Die Herbstsession findet aber bereits vom 11. bis am 29. September 2023 statt. Es ist daher notwendig, dass wir über eine Überweisung dieses Verfahrenspostulats bereits heute befinden.

Bitte stimmen Sie meinem Antrag auf Änderung der Traktandenliste zu. Besten Dank.

Auf Basis welchen Artikels soll das zur Anwendung gelangende Mehr festgestellt werden?

Ratspräsident Michael Mundt (SVP)

Eine Änderung der Traktandenliste bedarf einer Zweidrittelmehrheit der anwesenden Ratsmitglieder. Ich habe heute Unterstützung von Marijo Caleta, Rechtsberater der Stadt Schaffhausen.

Marijo Caleta, Rechtsberater der Stadt Schaffhausen

Über die Dringlichkeitserklärung und die direkte Traktandierung des Verfahrenspostulats von Grossstadtrat Matthias Frick (SP) und Grossstadträtin Daniela Furter (Grüne) wird gestützt auf Art. 35 der Geschäftsordnung eine Zweidrittelmehrheit verlangt. Dies mit der Begründung, dass die Traktandenliste, auf welcher das Verfahrenspostulat zu unterst aufgeführt ist, nicht gleich zu setzen ist mit der Tagesordnung. Unter der Tagesordnung sind die verhandlungsbereiten Geschäfte, die auf der Traktandenliste fett gedruckt sind, zu verstehen und dementsprechend ist das Verfahrenspostulat nicht auf der Tagesordnung für die heutige Sitzung aufgeführt und unterliegt dies der Zweidrittelmehrheit.

Matthias Frick (SP)

Das habe ich vermutet und das betrachte ich mit grosser Sorge, dass hier Art. 35 der Geschäftsordnung zur Anwendung gelangen soll. Mag sein, dass das bisher so gehandhabt wurde. Ich bin aber dezidiert der Meinung, dass diese Interpretation der Geschäftsordnung falsch ist und dringend von der Anwendung dieses Artikels in diesem Fall abgesehen werden sollte, aus Gründen der Gewaltenteilung.

Ich habe zur Vorbereitung dieses Antrags die Protokolle der Spezialkommission «Revision der Geschäftsordnung» verlangt und eingesehen. Und ich musste feststellen, dass zwar darüber diskutiert wurde, wann ein Geschäft verhandlungsbereit ist und wann dieses dann auf der Traktandenliste fett erscheint, aber dennoch Art. 35 Geschäftsordnung unverändert übernommen wurde, ohne dass dann im Rat darüber genauer diskutiert wurde, wann er angewendet wird. Ich muss mich auch selbst schelten, dass ich darauf nicht aufmerksam gemacht habe und eine intensivere Diskussion über diesen Artikel lanciert habe.

Art. 35 der Geschäftsordnung sagt unter der Marginalie «Behandlung nicht traktandierter Geschäfte», dass *«Auf der Tagesordnung nicht aufgeführte Geschäfte mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden Ratsmitglieder sofort traktandiert werden können, sofern der Stadtrat den Vorbehalt des Vorprüfungsrechts nicht verlangt.»* Darum geht es mir.

Wie gesagt betrachte ich es als grossen Fehler, diesen Artikel für auf der Traktandenliste bereits aufgeführte Artikel anzuwenden. Und mein und Daniela Furters (Grüne) Verfahrenspostulat ist auf der Traktandenliste bereits aufgeführt, wenn auch erst unter Punkt 22.

Ich verstehe schon, dass die Idee ist, da eine künstliche Trennung von Traktandenliste mit allen hängigen Geschäften und Tagesordnung mit fett gedruckten verhandlungsbereiten Geschäften hineinzuzinterpretieren. Ich betrachte das aber wie gesagt als falsch. Rein schon mal sprachlich. Googeln Sie mal das Wort Traktandenliste. Es ist inhaltlich übereinstimmend mit dem Wort «Tagesordnung».

Ratspräsident Michael Mundt (SVP)

Grossstadtrat Matthias Frick (SP), darf ich Sie bitte zum Ende Ihrer Ausführungen zu kommen. Ich glaube, wir haben alle verstanden worum es geht. Ich war Teil dieser Geschäftsordnungsrevision, genauso wie auch Marijo Caleta, Rechtsberater der Stadt Schaffhausen.

Matthias Frick (SP)

Ich stelle somit einen Ordnungsantrag. Gemäss Art. 41 Abs. 1 lit. f der Geschäftsordnung «Handhabung der Geschäftsordnung» nämlich für die Änderung der Reihenfolge von auf der Traktandenliste bereits aufgeführten Geschäften ist nicht Art. 35 der Geschäftsordnung anzuwenden.

Ratspräsident Michael Mundt (SVP)

Ich bin nicht gewillt heute die langjährige eingespielte Praxis, welche wir mit der Geschäftsordnung etabliert haben, in der Kommission diskutiert haben und keine Widerrede dagegen erfolgt ist – das ist jahrelange gängige Praxis und somit auch Gewohnheitsrecht – jetzt und heute zu ändern. Da geht es auch etwas darum, dass nicht die Willkür Einzug hält in diesem Rat und dass genau auch Minderheiten geschützt werden. Das war Thema in dieser Spezialkommission. Ich möchte jetzt, bevor Sie diesen Ordnungsantrag einbringen zuerst das Wort Marijo Caleta, Rechtsberater der Stadt Schaffhausen, geben für eine Auslegung. Danach dürfen Sie Ihren Ordnungsantrag begründen.

Marijo Caleta, Rechtsberater der Stadt Schaffhausen

Es wurde jetzt schon mehrmals ausgeführt, dass es bisherige Praxis war und dem entsprach, dass, wenn etwas nicht fett gedruckt war auf der Traktandenliste beziehungsweise nicht verhandlungsbereit erklärt wurde, es auch nicht als auf die Tagesordnung aufgenommen gilt. Das Wesentliche bzw. das Massgebliche ist, dass diese Praxis im Rahmen der letzten Revision der Geschäftsordnung nicht geändert wurde oder der Gesetzgeber seinen Willen nicht zum Ausdruck gebracht hat, dass das geändert werden soll. Ich stimme Matthias Frick (SP) insoweit zu, als – jetzt nachträglich betrachtet – die Marginalie von Art. 35 der Geschäftsordnung vielleicht etwas unglücklich formuliert ist beziehungsweise die Formulierung auch hätte angepasst werden müssen. Das ändert aber nichts an der Tatsache, dass der Rat nach wie vor davon ausgegangen ist, dass nicht fett gedruckte oder nicht verhandlungsbereite Geschäfte nicht zur Tagesordnung gehören und dementsprechend bedarf es einer Zweidrittelmehrheit, wenn man dieses Geschäft direkt traktandieren will beziehungsweise dringlich behandeln möchte.

Matthias Frick (SP)

Es tut mir leid, wenn ich etwas mühsam tun muss, aber mir geht es nicht einmal prinzipiell um diese Zweidrittelmehrheit. Mir geht es um den letzten Teilsatz des Artikels, der hier nicht zur Anwendung kommen darf meines Erachtens. Nämlich den Teilsatz: «... *sofern der Stadtrat den Vorbehalt des Vorprüfungsrechts nicht verlangt.*» Da glaube ich, unabhängig der Parteizugehörigkeit auf Unterstützung zählen zu

können, denn diesen Teilsatz hier zur Anwendung zu bringen, ist wirklich problematisch in Bezug auf die Gewaltenteilung.

Wenn wir die Anwendung von Art. 35 der Geschäftsordnung auf bereits traktandierte Geschäfte zulassen, bedeutet das nämlich, dass der Stadtrat bei jedem nicht fett gedruckten Geschäft notfalls sein Vorprüfungsrecht geltend machen kann und es daher gegen den Willen des Stadtrats im Grossen Stadtrat nicht behandelt werden kann.

Verstehen Sie mich nicht falsch, ich will der Exekutive ihr Vorprüfungsrecht nicht entziehen. Das ist sowieso vom kantonalen Gesetz geschützt. Aber, es ist aus Sicht der Gewaltenteilung höchst problematisch, wenn die Exekutive, der Legislative die Beratung eines bereits traktandierten Geschäfts mit Verweis auf ein Vorprüfungsrecht de facto verwehren kann. Es muss – und da bin ich der festen Überzeugung – davon ausgegangen werden können, dass bei einem Geschäft, das auf der Traktandenliste bereits gelistet ist, dem Stadtrat das Vorprüfungsrecht bereits gewährt wurde, wenn es an der nächstfolgenden Sitzung bereits behandelt wird, ob mit oder ohne Einverständnis der Exekutive. Ansonsten könnte die Exekutive einen zeitkritischen Entscheid des Parlaments nach Gutdünken verzögern. Damit griffe die Exekutive direkt in den Geschäftsbereich der Legislative ein, wenn sie die Diskussion ihr unliebsamer Geschäfte nach Gutdünken innerhalb einer unbestimmten Zeitspanne de facto verhindern könnte.

Das sind seltene Fälle, in denen Geschäfte gegen den Willen des Stadtrats vom Grossen Stadtrat diskutiert werden müssten. Das vorliegende Verfahrenspostulat ist wohl kein solcher Fall, zumal der Stadtrat auch nicht angekündigt hat, vom Vorprüfungsrecht Gebrauch machen zu wollen.

Aber es sind durchaus Fälle denkbar, in denen der Grosse Stadtrat mehrheitlich aber eben nicht mit qualifiziertem Mehr, ein Geschäft gegen den Willen des Stadtrats behandeln will oder gar muss, wenn es Wirkung entfalten soll.

Ratspräsident Michael Mundt (SVP)

Grossstadtrat Matthias Frick (SP), darf ich Sie kurz unterbrechen, wir haben einen Ordnungsantrag von Grossstadtrat Rainer Schmidig (EVP).

Rainer Schmidig (EVP)

Ich stelle den Antrag, dass hier jetzt die Diskussion abgebrochen wird. Wenn Matthias Frick (SP) eine Änderung will, dann soll er ein Postulat einreichen. Dann können wir das behandeln und sorgfältig miteinander besprechen und eine Lösung suchen. Hier und heute jetzt schnell schnell, bevor wir alle anderen Traktanden behandeln, geht so nicht.

Ratspräsident Michael Mundt (SVP)

Wir haben jetzt zwei Ordnungsanträge, den einen schriftlich formuliert und den anderen soeben mündlich gestellt.

Abstimmung Nr. 2

Ordnungsantrag von Rainer Schmidig (EVP)

Abbruch der Diskussion auf Änderung der Traktandenliste: 22 Stimmen

Diskussion weiterführen: 5 Stimmen

Enthaltungen: 5 Stimmen

Dem Ordnungsantrag auf Abbruch der Diskussion wird mit 22 : 5 Stimmen, bei 5 Enthaltungen, zugestimmt.

Ratspräsident Michael Mundt (SVP)

Ich frage Grossstadtrat Matthias Frick (SP) an, ob er seinen Ordnungsantrag zurückziehen möchte? Ich gebe gerne nochmals das Wort an Marijo Caleta, Rechtsberater Stadt Schaffhausen, für erläuternde Ausführungen, denn meines Erachtens können wir nicht darüber abstimmen, weil wir unsere Geschäftsordnung nicht mit einem heute vorliegenden Ordnungsantrag übersteuern können. Wenn Sie die Geschäftsordnung ändern möchten, dann braucht es ein Verfahrenspostulat, eine entsprechende vorberatende Kommission und dann ein Beschluss über die Änderung der Geschäftsordnung hier im Grossen Stadtrat.

Marijo Caleta, Rechtsberater der Stadt Schaffhausen

Ich möchte an die Beratungen in der Spezialkommission zur letzten Revision der Geschäftsordnung verweisen, wo es ausdrücklicher Wunsch der Kommission war, dieses Vorprüfungsrecht des Stadtrats abzuschaffen beziehungsweise aus der Geschäftsordnung zu streichen. Davon hat man aber in letzter Konsequenz abgesehen, weil eben das Vorprüfungsrecht der Exekutive durch das Gemeindegesetz des Kantons Schaffhausen vorgegeben ist und sozusagen vom übergeordneten Recht prä determiniert und deshalb kann man das im Rahmen einer Geschäftsordnung auch nicht streichen.

Ratspräsident Michael Mundt (SVP)

Ich schlage vor, dass wir jetzt die Diskussion für 10 Minuten unterbrechen. Ich brauche detaillierten Klärungsbedarf.

PAUSE**Ratspräsident Michael Mundt (SVP)**

Gerne fahre ich mit der Sitzung fort. Die Diskussionen während der kurzen Unterbrechung haben beigetragen, Klarheit zu schaffen. Ich möchte Ihnen gerne ein paar Essenzen aus unseren Gesprächen auf den Weg mitgeben. Grossstadtrat Matthias Frick (SP) bemängelt mit seinem Ordnungsantrag, der mir vorliegt und über den Sie jetzt dann abstimmen werden, nicht die Traktandierung selbst oder die Handhabung der traktandierten Geschäfte im Verhältnis zu den noch pendenten Geschäften. Konsens ist – wir sind uns einig – fett gedruckt auf der Traktandenliste ist traktandiert. Nicht fett gedruckt auf der Traktandenliste ist die Sammlung der noch weiter zu behandelnden Geschäfte, daher ist so oder so für die Änderung der Traktandenliste heute eine Zweidrittelmehrheit notwendig. Es ist egal, welcher Artikel zur Anwendung kommt, ob Art. 35 oder 60.

Der Ordnungsantrag, worum es ihm geht, ist der Teilsatz innerhalb Art. 35 der Geschäftsordnung: «... *sofern der Stadtrat den Vorbehalt des Vorprüfungsrechts nicht verlangt.*» Das ist heute aber nicht der Fall, aber es geht ihm generell um diese Formulierung. Wenn wir Art. 35 der Geschäftsordnung anwenden mit der Zweidrittelmehrheit, dass das nicht zementiert wird. Das ist der Hintergrund seines Antrags.

Mein Vorschlag war, dass Matthias Frick (SP) den Ordnungsantrag jetzt zurückziehen würde und anstelle dessen ein Verfahrenspostulat einreichen würde, im dem Art. 35 der Geschäftsordnung neu formuliert werden würde in einer klareren Form und wir dann über diesen generell abstimmen und dies als kleine Teilrevision der Geschäftsordnung handhaben würden. Ich weiss nicht, wie Matthias Frick (SP) dazu steht.

Wenn er damit einverstanden wäre, dann würde ich ihn dabei unterstützen. Wenn nicht, dann stimmen wir heute über den Ordnungsantrag ab, der lautet: «*Ordnungsantrag nach Art. 41 Abs. 1 lit. f der Geschäftsordnung, Handhabung der Geschäftsordnung (rund um die Praxis für dieses Geschäft und für alle zukünftigen Geschäfte anzupassen). Für die Änderung der Reihenfolge von auf der Traktandenliste bereits aufgeführten Geschäften ist Art. 35 nicht anzuwenden.*» Dann würde meines Erachtens aber ein Artikel fehlen, weil Art. 60 sich nur auf die Dringlichkeitserklärung von soeben eingereichten Geschäften bezieht, was uns dann wieder an den Ursprung der Diskussion führen würde.

Matthias Frick (SP)

Michael Mundt (SVP) hat das geschafft, was ich nicht geschafft habe, nämlich mein Anliegen kurz und prägnant zu formulieren. Dafür möchte ich ihm danken, auch für sein Angebot, mich bei diesem Verfahrenspostulat zu unterstützen. In diesem Sinne würde ich mich bereit erklären, den Ordnungsantrag zurückzuziehen. Besten Dank auch an Marijo Caleta, Rechtsberater der Stadt Schaffhausen, der mit seiner Anwesenheit in diesem Rat sehr viel zur Lösung dieser Frage und dieses Problems beigetragen hat.

Ratspräsident Michael Mundt (SVP)

Besten Dank für das Zurückziehen des Ordnungsantrags. Nicht zurückgezogen ist der Antrag zu Änderung der Traktandenliste. Darüber stimmen wir jetzt ab. Da geht es darum, das Verfahrenspostulat von Matthias Frick (SP) und Daniela Furter (Grüne): Schriftliche Stellungnahme des Grossen Stadtrats von Schaffhausen zuhanden des Ständerats zum A4-Ausbauprojekt auf Traktandum 1 der heutigen Sitzung zu setzen.

Abstimmung Nr. 3

Traktandenliste vom 20. Juni 2023: 17 Stimmen

Änderung der Traktandenliste, Antrag von Matthias Frick (SP): 14 Stimmen

Der Antrag von Matthias Frick (SP) auf Änderung der Traktandenliste wird mit 17 : 14 Stimmen abgelehnt.

Die heutige Traktandenliste gilt somit als genehmigt.

**Traktandum 1 Bericht des Stadtrats vom 2. Mai 2023:
Geschäftsbericht der Verkehrsbetriebe vbsh 2022**

Michael Ratspräsident Mundt (SVP)

Der Präsident der Geschäftsprüfungskommission, Grossstadtrat Matthias Frick (SP), hat mir im Vorfeld mitgeteilt, dass er seitens Geschäftsprüfungskommission keine Stellungnahme abgeben möchte.

Thomas Stamm (SVP)**SVP/EDU-Fraktionserklärung**

Gerne gebe ich Ihnen die Stellungnahme der SVP/EDU-Fraktion zum Jahresbericht der vbsh zum Geschäftsjahr 2022 bekannt.

Zahlentechnisch ist alles bekannt, mehrfach nachzulesen und erwähnt:

- Spezialabgeltung Ortsverkehr von 7.4 Mio. Franken für Corona-Defizite.
- Auflösung der stillen Reserven von 800'000 Franken auf null.
- Gutschrift von 300'000 Franken der zu viel bezahlten Pachtzinsen 2019 - 2021.
- Ebenfalls sind verschiedene Projekte abgeschlossen und neue angestossen.
- Depot Ebnat ist fertig saniert.
- Depot Ebnatring ist bewilligt.
- Erste Etappe der Flottenelektrifizierung ist abgeschlossen.
- Studie zur Elektrifizierung des Regionalverkehrs ist angestossen.
- Die Mitarbeitenden von der Rattin AG wurden ins Unternehmen integriert.

Wir nehmen hier und heute Kenntnis von der Jahresrechnung sowie dem Geschäftsbericht 2022 der vbsh. Nicht mehr und nicht weniger.

Die Geschäftsprüfungskommission (GPK) wurde über das Geschäftsjahr 2022 vom neuen Geschäftsführer und dem neuen Finanzer orientiert. Auf den bisher obligaten Apéro hat die GPK freiwillig mit Mehrheitsentscheid verzichtet. Die Präsentation war beispiellos im Vergleich zu den vergangenen Jahren. Wir hatten erstmals Einblicke in Geschäftsvorgänge, die wir bis anhin nicht hatten. Das zeigt, dass sich die neue Führung der politischen Verantwortung bewusst ist und sie auch lebt. Dafür bedanke ich mich persönlich bei den Verantwortlichen und ich bin zuversichtlich, dass das vbsh-Bashing von einigen Exponenten auch hier drin (wenn auch noch nicht heute) aber mittelfristig abnehmen wird. Die neuen Besen kehren und eine neue Führungs- und Transparenzkultur hält Einzug in unsere vbsh – nehmen wir das befriedigt zur Kenntnis.

Ein Unternehmen im öffentlichen Verkehr untersteht verschiedenen Gesetzen. Es gibt das Personenbeförderungsgesetz, die Verordnung zu diesem Personenbeförderungsgesetz, dann gibt es das ARPV, das ist die Verordnung über die Abgeltungen des regionalen Personenverkehrs, selbst ein Trolleybusgesetz ist vorhanden. Und per Mitte 2024, in rund einem Jahr, wird das revidierte Personenbeförderungsgesetz auf Bundesebene rechtskräftig. Dies schafft noch mehr Klarheit, Transparenz und Effizienz im Regionalverkehr. Im Nachgang zum «Fall Postauto» werden Vorgaben zur korrekten Verwendung der Subventionen auf Gesetzesebene verankert. Bundesbern reagiert hiermit auf den Postauto-Skandal und derzeit werden die entsprechenden Verordnungen noch erarbeitet.

Nebst all den Gesetzen, hat sowohl der Stadtrat, die Verwaltungskommission und eine

gesetzlich vorgeschriebene Revisionsstelle diesen Geschäftsbericht verabschiedet. Wir dürfen also davon ausgehen, dass die gesetzlichen Vorgaben eingehalten sind und können den Geschäftsbericht zur Kenntnis nehmen.

Ich komme noch zur Einmalzahlung: Aus Sicht der Eigentümer der vbsh nimmt man diese Corona-Einmalzahlung von Seiten Bund, Kanton und der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall sowie der Stadt Schaffhausen gerne zur Kenntnis und dadurch, dass diese Auszahlung das Prüfverfahren des Bundes durchlaufen hat, kann man sich darauf verlassen, dass die vbsh ihren Auftrag im Ortsverkehr erfüllt hat.

Einen etwas schalen Beigeschmack hinterlässt die Gutschrift der zu viel bezahlten Pachtzinsen. Man sollte eigentlich als Aussenstehender erwarten dürfen, dass ein Management Informationssystem (MIS) vorhanden ist, welches laufende und auslaufende Verträge anzeigen sollte, auch bei Fusionen. Nun, die beiden Verantwortlichen sind weg und wir hoffen, dass die heutige Crew diesem Umstand Rechnung getragen hat.

Unsere Fraktion hat den Geschäftsbericht durchaus kritisch diskutiert und einzelne Geschäftsvorgänge wie Personalausbau und die hohen Projektlasten eingehend diskutiert. Unsere Fraktion steht aber hinter einer gestärkten vbsh und man darf hier wieder mal erwähnen, dass der Service des Unternehmens im vergangenen Jahr einwandfrei war. Das ist in den letzten Jahren zu einer Selbstverständlichkeit geworden. Deshalb bedanken wir uns bei den Mitarbeitenden der vbsh für Ihren geleisteten Einsatz im Sinne des Unternehmens. Besten Dank für die Aufmerksamkeit.

SR Daniel Preisig

Stellungnahme des Stadtrats

Gerne nehme ich im Namen des Stadtrates kurz Stellung zum Geschäftsbericht der Verkehrsbetriebe und bedanke mich bei allen für die gute Vorberatung in der Geschäftsprüfungskommission.

Wir schauen auf das Jahr 2022 zurück, ein Geschäftsjahr, das sich gewaschen hat. Das sieht man schon am Titelbild des Geschäftsberichts.

Das Jahr 2022 stand für die Verkehrsbetriebe im Zeichen der personellen Erneuerung. Mit Patrick Altenburger wählte die Verwaltungskommission einen neuen Geschäftsführer, welcher die anspruchsvollen Projekte mit der nötigen Ruhe und auch dem Vertrauen der Belegschaft und der Politik umsetzen kann. Das zeigt auch die Reaktion vom Sprecher der SVP in Bezug auf die GPK-Sitzung. Zudem konnten wir mit Christian Breiter einen kompetenten und engagierten Finanzfachmann als neuen Leiter Finanzen gewinnen.

2022 war auch das Jahr, in welchem wir einen finanziellen Schlusstrich unter die Corona-Pandemie ziehen konnten. Mit insgesamt 7.4 Mio. Franken können die Ertragsverluste über alle Jahre ausgeglichen werden. Es ist erfreulich, dass der Regierungsrat sein Versprechen eingehalten hat, die nach Abzug der Bundeshilfe verbleibenden Ertragsverluste hälftig zwischen Kanton und Stadt beziehungsweise Neuhausen am Rheinfall aufzuteilen und so gemeinsam zu schultern.

Und auch bei unseren strategischen Projekten wurden 2022 wichtige Meilensteine erreicht:

- Die Grundetappe der Stadtbuselektrifizierung wurde erfolgreich abgeschlossen;

- Das bestehende Depot Ebnet wurde fertig saniert und erweitert;
- Das Baugesuch für die Einstellhalle Ebnetring wurde eingereicht und das Investitionsgesuch soweit begleitet, so dass Anfang 2023 endlich die Freigabe des Kantons eingetroffen ist;
- Und schliesslich wurde vom Kanton die Traktionsstudie für die Umstellung der Regionalbusflotte in Auftrag gegeben und im letzten Jahr gestartet.

Soweit in Kürze das Wichtigste zum Geschäftsjahr 2022 der Verkehrsbetriebe und dem Geschäftsbericht. Ich danke für die gute Aufnahme in der GPK oder werden nachher noch für Fragen zur Verfügung stehen.

Walter Hotz (SVP)

Votum

Dass sich nur eine Fraktion zu diesem Geschäftsbericht äussert, verwundert mich schon etwas. Aber es freut mich, dass SR Daniel Preisig aufmerksam zuhören wird und die Fragen, die ich jetzt habe, auch beantwortet wird.

Nachdem die GPK-Mitglieder als ständige Kommission, mit der Aufgabe den Geschäftsbericht 2022 der vbsh zu prüfen, mit gütiger Unterstützung SR Daniel Preisig, der auch noch die Funktion als Präsident der Verwaltungskommission innehat, versucht das Männergremium, auch dieses Jahr, übrigens zum dritten Mal in Folge, den Geschäftsbericht 2022 im vereinfachten Verfahren am Grossen Stadtrat vorbei zu schmuggeln. Doch sie alle haben die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Ich empfehle dem Büro in Zukunft den Geschäftsbericht der vbsh einer Spezialkommission zur Vorberatung zu übergeben, weil offenbar der Präsident der GPK beziehungsweise die Mitglieder der GPK nicht bereit sind, eine Stellungnahme zum Geschäftsbericht abzugeben. Das finde ich doch sehr sonderbar.

Denn als Grossstadtrat sehe ich es geradezu als meine Pflicht an, die Geschäftsberichte der vbsh genau unter die Lupe zu nehmen. Sprechen wir doch bei diesem Unternehmen im Jahr 2022 nur schon um Darlehen (verzinsliche und bedingt rückzahlbare) von sage und schreibe knapp 50 Mio. Franken. Steuergelder, die innert 6 Jahren zurückbezahlt werden sollten. Ich komme noch darauf zu sprechen. Aber auch um ein Unternehmen mit einem Millionen Franken Jahresumsatz.

Ich weiss, dass gerade die Grünen Politiker in diesem Saal lieber von «Energiesparen» sprechen, zum Beispiel stellen sie Fragen «wie gross der Wasserdurchlauf bei Duschbrausen in der KSS ist.» Dabei stellen sie noch fest, dass dies zentral für die städtischen Finanzen sei. Beurteilen Sie selbst, geschätzte Steuerzahler.

Am 25. Mai 2023 habe ich einen Auszug des GPK-Protokolls über die Beratung der GPK zum Geschäftsbericht 2022 der vbsh verlangt. Am 26. Juni 2023 habe ich den Auszug erhalten mit der Auflage der Verschwiegenheitspflicht.

Als ich diesen Auszug zur Hand nahm, fiel mir bereits auf der ersten Seite auf: Protokoll, Sandra Ehrat, Ratspräsidentin. Dann auf der 3. Seite, Christian Breiter, Finanzen: *«Bei den Pensen 2022 sehen wir eine grosse Verschiebung gegenüber dem Vorjahr 2021. Das hat nichts damit zu tun, dass wir sehr viel mehr Personen eingestellt haben, sondern wir haben die Rattin AG integriert.»* Bitteschön, Sie haben nicht die Firma Rattin AG integriert, sie haben Personal übernommen für den Linienverkehr.

Dann steht weiter, unser Business basiert auf einer Abschreibungsfinanzierung d.h.

die Abschreibungen, die wir planen und budgetieren können wir in Abgeltungen miteinrechnen und so haben wir Liquidität um die Finanzverbindlichkeiten retour zu führen, die wir aufnehmen. Ich komme auf diesen Punkt noch zu sprechen.

Geschätzter GPK-Präsident Matthias Frick (SP). Wenn ich jetzt so ein Protokoll bekomme, dann muss ich also wirklich davon ausgehen, dass erstens du das Protokoll nicht gelesen und zweitens die GPK-Mitglieder diese nicht gelesen haben. Oder, dann habe ich nicht ein gültiges Protokoll erhalten.

Am 26. Juni 2023 stellte ich an den GPK-Präsidenten Matthias Frick (SP) und an die Ratssekretärin Sandra Ehrat das Gesuch, mich aus der Verschwiegenheitspflicht zu befreien. Auf dieses Mail habe ich bis heute keine Rückantwort erhalten. Was mich eigentlich nicht mehr gross wundert.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, machen Sie es sich bequem, denn nun werde ich meine Analyse und Fragen zum Geschäftsbericht 2022 der vbsh stellen. Es könnte nämlich etwas länger dauern. Stadtrat Daniel Preisig bitte ich aber trotzdem aufmerksam zuzuhören.

Vorweg, meine Fragen und Kritiken richten sich nicht an Patrick Altenburger, den neuen Geschäftsführer der vbsh. Er hat sein Amt erst letzten Oktober und damit auch die vorherrschenden Zustände so übernommen. Angesprochen sind ausschliesslich sein Vorgänger mitsamt den verbliebenen Mitgliedern der Geschäftsleitung sowie die verantwortliche Verwaltungskommission, die diese Misswirtschaft überhaupt ermöglicht und gebilligt haben. Bei diesem Geschäftsbericht fällt einem schon auf den ersten beiden Seiten *«Die vbsh 2022 auf einen Blick»* auf, dass es nicht so einfach ist, einen wirklichen Überblick über die Tätigkeit der vbsh zu erhalten. Ich spreche hier von den Seiten 1 und 2, wo grosse Buchstaben, kleine Buchstaben und viele Zahlen die Darstellung abwechseln. Vielleicht kann dann der neue Geschäftsführer über die Bücher gehen und sich Gedanken dazu machen, wie man das alles besser darstellen könnte.

Die dritte Seite spricht für sich und man muss sich fragen, was die beiden Herren mit dieser Aufnahme im Geschäftsbericht aussagen wollen. Wir kennen solche Aufnahmen auch vom Jahresbericht des Stadtrats 2022, in dem unser Stadtpräsident in die Kamera lächelt.

1. Gewinn oder Abgeltungswahnsinn?

Nach Jahren von Misswirtschaft und politisch gestützter Verschuldung, heute von einem Gewinn zu sprechen, grenzt an Zynismus. Zuerst wurden im Jahr 2021 noch eiligst Reserven in der Höhe von 1'643'451 Franken aufgelöst und an die Besteller, primär an die Stadt Schaffhausen und die Gemeinde Neuhausen am Rheinfluss zurückbezahlt, um im Berichtsjahr Corona bedingte Einnahmehausfälle in Millionenhöhe zu beklagen und Entschädigungsgelder – diesmal auch von Bund und Kanton – zu erbetteln. Das hat funktioniert. Zusammen wurden Spezialabgeltungen für den Ortsverkehr in der Höhe von 7'404'836 Franken geleistet, welche nun als «Gewinn» propagiert werden.

Eigenartig: Der Regionalverkehr, welcher im gleichen Ausmass wie der Ortsverkehr vom Fahrgastrückgang infolge der Covid-Pandemie betroffen war, verfügte offensichtlich über genügend Reserven, um die Verluste zu decken.

2. Stagnierende Fahrgastzahlen, steigende Kosten (Zahlen aus den Geschäftsberichten 2010 - 2022)

Ortsverkehr vbsh, Frequenz- entwicklung	Ortsverkehr vbsh, Abgeltungen Besteller				
Jahr	Einsteiger	Index	Jahr	Abgeltung	Index
2010	13'500'000	100	2010	10'090'000	100
2011	13'900'000	103	2011	11'050'000	110
2012	14'000'000	104	2012	11'070'000	110
2013	13'700'000	101	2013	10'830'000	107
2014	13'400'000	99	2014	10'150'000	101
2015	13'233'000	98	2015	10'109'000	100
2016	12'800'000	95	2016	9'620'000	95
2017	12'400'000	92	2017	8'980'000	89
2018	12'030'000	89	2018	9'760'000	97
2019	12'000'000	89	2019	10'281'000	102
2020	8'400'000	62	2020	11'738'000	116
2021	8'300'000	61	2021	13'818'000	137
2022	9'500'000	70	2022 *	15'425'000	153

* Zusätzlich noch CHF 7'404'836 zur Defizitdeckung aufgrund von «Pandemieverlusten» 2020/2021 (Bund CHF 404'836, Kanton CHF 3'500'000, Stadt CHF 2'763'999, Neuhausen am Rheinfall CHF 736'001)

Kurz gesagt: Während die Fahrgastzahlen im vbsh-Ortsverkehr seit 2010 um 30 % abgenommen haben, sind dessen Kosten auf über 150 % angestiegen. Oder, um es einfach auszudrücken, müsste das heutige Fahrgastvolumen bei 20 Millionen pro Jahr liegen, um die Kosten im Ortsverkehr zu rechtfertigen.

3. Headcount spricht Vollzeitstellen (Geschäftsbericht Seite 29). Fazit: Immer mehr Mitarbeitende bei der vbsh.

Die vbsh begründen im Geschäftsbericht 2022 den Anstieg der Mitarbeitenden Zahl von 227 im vergangenen Jahr auf 262 im Berichtsjahr mit der Übernahme des Rattin-Fahrpersonals. Leider ist dies nur die halbe Wahrheit. Geht man von 25 Mitarbeitenden, die per Fahrplanwechsel vom 12.12.2021 übernommen wurden aus, so ist die Mitarbeitenden Zahl stillschweigend um weitere 10 Vollzeitstellen (FTE) erhöht worden.

Gemäss der Vorlage des Stadtrats vom 30.03.2021 entfallen 3 Chauffeurstellen für die per 12.12.2021 eingeführten Linien-Neuverknüpfungen, konkret für die vom Grossen Stadtrat bewilligte Taktverdichtung auf der Spital-Linie 6. Bleiben also noch zusätzliche 7 Vollzeitstellen. Wo und wofür wurden diese besetzt? Die 7 Vollzeitstellen verursachen zusätzliche Kosten von circa 700'000 Franken.

Seit gut 4 Jahren leisten sich die vbsh eine Leitstelle. Wie viele Verwaltungs- und Fahrdienstmitarbeitende (Anzahl und Stellenprozente) werden dort absorbiert? Was ist der konkrete Nutzen dieser Leitstelle, respektive was kostet deren Betrieb pro Jahr? Was hat sich denn in den vergangenen Jahren derart grundlegend verändert, dass solche kostentreibenden Massnahmen zu rechtfertigen sind? Wir sind doch nicht die

Verkehrsbetriebe Zürich.

4. Wiederum kein Organigramm

Mit dem erneuten Weglassen des Organigramms fragt sich der geneigte Leser, ob die vbsh die über die letzten 9 Jahre stetig wachsende Verwaltung auch weiterhin vertuschen will. In der sechsköpfigen Geschäftsleitung hat sich nebst dem neuen Geschäftsführer und dessen Finanzchef mit Herrn Welti als Leiter Kommunikation ein neues Gesicht dazugesellt. Frage: Wo ist denn sein Vorgänger (Christoph Wahrenberger) verblieben? Hat er die vbsh verlassen oder welche Aufgaben nimmt er nun in der Verwaltung wahr?

Wenn wir bei der Organisation sind: Es ist doch in der heutigen Zeit nicht mehr tragbar, dass der Schuldner (sprich der Präsident der Verwaltungskommission) gleichzeitig der Gläubiger (sprich der Finanzreferent der Stadt Schaffhausen) ist.

Das bedeutet: Gläubiger (die Stadt Schaffhausen beziehungsweise der Steuerzahler) ist, wer aufgrund eines «Schuldverhältnisses» (z.B. Darlehensvertrag) eine Leistung vom Schuldner (vbsh) verlangen kann. Vereinfacht gesagt: *«Der Gläubiger hat dem anderen geglaubt, dass er seine Schulden begleichen wird.» «Schuldner ist der, der die Schulden hat.»* Diese unschöne Konstellation ist einfach in der heutigen Zeit nicht mehr tragbar. Dies hat zum Beispiel der Kanton vor wenigen Jahren erkannt, siehe die EKS oder die Schifffahrtsgesellschaft.

5. Eigenwirtschaftlichkeit anhaltend ungenügend

Ohne Berücksichtigung der Spezialabgeltung von 7'404'836 Franken ergeben sich im Ortsverkehr selbsterwirtschaftete Erträge von 14'012'144 Franken und Abgeltungen von 15'424'914 Franken. Die entspricht einem Kostendeckungsgrad von 47.6 %. Es gab Zeiten, da lag dieser bei 60 %. Mit der Erholung der Fahrgastzahlen nach Ende der Covid-Pandemie, laut vbsh plus 14.4 %, werden zwar um 950'000 Franken leicht höhere Erträge ausgewiesen. Im Vergleich zu den gestiegenen Ausgaben stehen diese aber in keinem Verhältnis zu den Mehrausgaben. Auch die Taktverdichtung auf der Spital-Linie 6 hat wohl nicht den erhofften Fahrgastzuwachs gebracht. Frage: Was ist der Grund dafür? War es eine Fehleinschätzung? Interessant wären beispielsweise auch die Fahrgastzahlen pro Linienast, aber diese werden wohl bewusst nicht mehr ausgewiesen, um den Vergleich mit den Vorjahren zu verunmöglichen.

6. Erhöhung der Verkehrsnachfrage; Doppelspurigkeit im Marketing mit Ostwind?

Was gedenken die vbsh-Verantwortlichen zu tun, um die tiefen Fahrgastzahlen zu erhöhen? Abwarten, auf, dass sich diese automatisch wieder auf den Stand vor 10 Jahren entwickeln? Nur mit Schüler Abo-Vergünstigung, ungenügenden Marketingaktionen und Werbeerträgen wird dies nicht zu erreichen sein. Die Busbenützung muss allgemein attraktiv beziehungsweise attraktiver sein und über alle Personengruppen hinweg gesteigert werden. Die Slogans «Lappi tue d'Auge zue – Fahre tuet de Bus», welche die Fahrplanaushängungen an Haltestellen «bereichern». Dieser Slogan ist weder lustig noch originell. Hier muss man sich fragen, weshalb sich der Werbeaufwand gegenüber 2021 mehr als verdoppelt hat (siehe Geschäftsbericht Seite 29/übriger betrieblicher Aufwand). Dies mit zwei Kommunikation-/Marketing-Leitern, deren Lohnkosten ja noch dazu gerechnet werden müssen. Vermutlich hat man diesen Auftrag gar noch auswärts vergeben. Wir haben es bei der vbsh mit einem Monopol Betrieb zu tun, darum sollte die Werbung jeweils gründlicher hinterfragt werden.

7. Fehlende Aussagen zu den Problemen mit neuen Elektrobussen, Geschäftsbericht Seite 12, Monat Juli/Fragen an Chauffeure

Im Juli 2022 wurde die Grundetappe des E-Bus-Projektes inklusive der Inbetriebnahme von 15 Irizar-Bussen abgeschlossen. Mit keinem Wort wird auf die bestehenden Probleme dieser Fahrzeuge hingewiesen. Kleinlaut wird, und jeweils nur auf explizite Anfrage, zugegeben, dass die Verfügbarkeit der Batteriebusse zu wünschen übriglässt. Aber man prahlt lieber mit 750'000 zurückgelegten Kilometern, wobei dies der gesamten Kilometerleistung seit der Inbetriebnahme der ersten Busse im 2020 sowie sämtlicher absolvierter «Testfahrten» entspricht. Also wieder nichts Vergleichbares! Wie also steht es nun konkret um die Verfügbarkeit der Irizar-Batteriebusse?

Eigentlich müssten die Trolleybusse in Sachen Verlässlichkeit und Verfügbarkeit die Liste klar anführen, gefolgt von Dieselmussen. Aber weshalb schneiden die Trolleybusse derart schlecht ab? Fragt man beispielsweise die Neuhauser, so reiben die sich jeweils die Augen, weil auf ihrer Linie 1 nach Herbstäcker jeden Tag ein bis zwei Dieselmussen verkehren.

Der Grund liegt offensichtlich darin, dass seit der kostspieligen Umrüstung auf das IMC-System (In-Motion-Charging), die in zahlreichen Schweizer Städten bewährten Trolleybusse in Schaffhausen nicht mehr richtig funktionieren und aufgrund dauernder Störungen und Defekte ausfallen. Die damalige vbsh-Geschäftsleitung hat dem Grossen Stadtrat mit der Vorlage vom 21.08.2019 einen Kredit über 1.6 Mio. Franken abgerungen. Eine Fehlinvestition, wie sich nun herausstellt, über die nun niemand die Verantwortung übernehmen will.

Mitte 2020 wurden zu allem Erstaunen mit fadenscheinigen Argumenten gegenüber dem Grossen Stadtrat, auch noch die Oberleitungen in den unterhaltsärmsten Teilstrecken entfernt. So gesehen, haben sich die vbsh gleich zweimal selber ins Knie geschossen. Alles in allem haben die Kosten und Folgekosten die Kreditlimite, die ganz bewusst unter 2 Mio. Franken gehalten wurde, mit Sicherheit überschritten.

Zu guter Letzt musste vernommen werden, dass alle neuen Batteriebusse dieses Jahr mit Tiefganganhängern zu einem Carossier in Langenthal im Kanton Bern überführt werden mussten, um diese behindertengerecht umzubauen. Auch wenn die Umbaukosten vom Hersteller übernommen werden – wenn das denn stimmt – stellt sich die Frage, weshalb neue Fahrzeuge nachträglich überhaupt umgebaut werden müssen? Was ist hier schiefgelaufen und wer ist dafür verantwortlich?

8. Keine Aussagen zum konkreten Energiepreis

3'421'914 kWh Stromverbrauch siehe Geschäftsbericht auf der zweiten Seite, eine Steigerung von 997'683 kWh oder rund 30% mehr als im Vorjahr. Was heisst dies in Franken? Über den ausgehandelten kWh-Preis mit SH POWER wird ja keine Aussage gemacht. Wie hoch sind die Mehrkosten für die Batteriebusse gegenüber den Dieselmussen, gemessen auf 750'000 Kilometer?

9. Kostspielige Auswirkungen des Batteriebus-Einsatzes

Fragen zur Linie 4, Birch-Bahnhof-Emmersberg und zum Abendverkehr Linie 3, Krummacker-Bahnhof-Sommerwie.

Diese Fragen habe ich schon vorab Stadtrat Daniel Preisig zugestellt.

10. Angebotstechnische Fehlleistungen – Geplante Anschlussbrüche am laufenden Band

Weshalb haben die vbsh die Abfahrtszeiten der Linien 5, 6 und 7 derart versetzt, dass Fahrgäste, die von den grossen Linie 1, 3 und 4 am Bahnhof 10 Minuten auf den nächsten Bus warten müssen? Mit einem solchen Angebot verärgert und vergrault man die Kundschaft und generiert genau das Gegenteil der erhofften Nachfragesteigerung. Zufriedene Fahrgäste haben andere Ansprüche, Pendler sowieso.

Ärgerliches Angebot im Abend- und Wochenendverkehr

Wer hat es schon nicht selber erlebt, dass einem die Busse vor der Nase wegfahren? Beispiele: Der IC von Zürich und die S12 von Winterthur kommen in Schaffhausen um 19:13 Uhr an, Abfahrt der Stadtbusse um 19:31 Uhr. Die Fahrgäste warten also regelmässig 18 Minuten auf den nächsten Bus oder sie organisieren die Weiterreise selber. Problem: Der Halbstunden-Takt der Bahn passt nicht auf den 20-Minuten-Takt der vbsh. Der Regionalverkehr hingegen ist auf die Bahn abgestimmt

11. Bahnhofstrasse, wer hat hier eigentlich wem ein Ei gelegt?

Seit über einem Jahr wartet die Schaffhauser Bevölkerung auf die Attraktivierung ihrer Bahnhofstrasse. Gemäss Vorlage sollten die Bauarbeiten 2023 abgeschlossen sein. Aber ausser Reparaturen auf dem provisorischen Belag ging bislang gar nichts. Dem Vernehmen nach sollen Einsprachen seitens Behindertenverbände die Ausführung blockieren. Hier stellen sich mehrere Fragen, die ich sehr früh dem Stadtrat übermittelt habe. Es sollte also kein Problem sein, diese zu beantworten:

- Weshalb wurden die Behindertenverbände bei der Planung nicht einbezogen?
- Was genau sind die Gründe für die Einsprachen?
- Kann mit den Einsprechenden zeitnah eine Einigung gefunden werden?
- Wer zeichnet sich für diese Unterlassungen in der Planung verantwortlich?
- Können inskünftig die Haltebereiche den einzelnen Linien so zugeordnet werden, damit die Fahrgäste nicht dauernd den ankommenden Bussen mit ihren stets unterschiedlichen Halteorten nachrennen müssen?
- Hat man sich mit den einbetonierten Ladearmen für die Elektrobusse möglicherweise die nötige Flexibilität für die geforderten baulichen Anpassungen verbaut?
- Warum wurden die Vorlagen über die Attraktivierung der Bahnhofstrasse und die Elektrifizierung der Busflotte nicht aufeinander abgestimmt und die Abstimmungen dazu nicht zeitgleich durchgeführt?
- Wann beginnen nun die Bauarbeiten und wann werden diese fertiggestellt sein?

12. Schliessung Depot Schleithelm

Die GPK erwartet darüber eine Diskussion. Diese sollte aber nicht über die besiegelte, irreversible Schliessung geführt werden, sondern, wenn schon, über die unsäglichen jährlichen 60'000 Mehrkilometer im Regionalverkehr. Von den Mehrkilometern der Buschauffeure mit ihren Privatfahrzeugen vom und zum Busdepot gar nicht zu reden.

Aber nicht nur im Regionalverkehr fahren die vbsh am liebsten ohne Fahrgäste, auch im Stadtverkehr scheint die Produktion von Leerkilometern bereits zur Lieblingsdisziplin avanciert zu haben. Seit letztem Fahrplanwechsel vom 11.12.2022 wenden die Linien 5 und 7 nach Ankunft am Bahnhof mit «Dienstfahrt» – also leer – über den Obertorkreisel respektive via Regionalbuszentrum und produzieren so jährlich locker rund 60'000 Wendemanöver mit 18'000 Leerkilometern.

Im Güterverkehr und im Personenverkehr gilt der Grundsatz: «*So wenig wie möglich Leerfahrten.*» Den vbsh scheinen Ökonomie und Ökologie nicht mehr als ein Lippenbekenntnis zu sein. Hauptsache, man verkehrt fossilfrei – koste es, was es wolle.

Und, ein Jahresbericht sollte so rein sein wie Wasser. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Ratspräsident Michael Mundt (SVP)

Ich freue mich dann bereits darauf, wenn Sie nächstes Jahr diese geforderte Spezialkommission präsidieren werden und dann dort die Fragen einbringen können.

Matthias Frick (SP)

Votum

Sie wissen, wie die Genehmigung von Protokollen in den Kommissionen abläuft. Jeder liest seine Voten und meldet seine Änderung. Solange diese nur redaktioneller Natur sind, findet keine weitere Diskussion darüber statt.

Im vorliegenden Fall musste ein kurz zuvor eingegangenes Protokoll freigegeben werden, um dem Einsichtsgesuch von Grossstadtrat Walter Hotz (SVP) möglichst rasch zu entsprechen, dafür haben sich alle anwesenden GPK-Mitglieder eingesetzt. Zumindest bei den Beteiligten der vbsh ist die Zustellung und damit die Kontrolle der Voten gleichentags an der gleichen Sitzung erfolgt. Die Geschwindigkeit der Genehmigung zugunsten von Walter Hotz (SVP) hat anscheinend zu ein paar sprachlichen Unebenheiten geführt. Ich denke, Sie werden auch in anderen Protokollen hie und da solche Hinweise finden.

Am 26. Juni 2023 hat Walter Hotz (SVP) per Email angefragt, ob er aus der Verschwiegenheitspflicht gegenüber Dritten entlassen werden kann.

Mit Mail vom 27. Juni 2023 habe ich bei der Stadtkanzlei – namentlich bei Marijo Caleta – angefragt, ob wir als Gremium überhaupt die Kompetenz besitzen, Dritten das Recht zu geben, vor Abschluss der Beratung Protokolle über die Beratung von Geschäften gegenüber Vierten offenzulegen.

Meine Einschätzung ist nein. Leider ist bis dato keine Antwort der Stadtkanzlei respektive des Stadtschreiber Stellvertreters eingetroffen.

Bei der vbsh handelt es sich um eine selbstständige Anstalt. Wir nehmen diesen Geschäftsbericht zur Kenntnis. Die Genehmigung durch die Verwaltungskommission ist bereits erfolgt. Gegen weitere explizite und implizite Vorwürfe seitens Grossstadtrat Walter Hotz (SVP) verahre ich mich in meinem und im Namen der GPK-Mitglieder.

Iren Eichenberger (Grüne)

Votum

Auf die Beantwortung der Fragen von Grossstadtrat Walter Hotz (SVP) bin ich gespannt, aber die 12 Millionen Fahrgäste, die im letzten Jahr wieder befördert wurden von den vbsh, ist eine grossartige Leistung. Ich danke dem freundlichen Fahrpersonal, der Belegschaft im Depot und der Verwaltung sehr herzlich für diese Leistung.

Ich melde mich trotzdem, wegen einem einzigen Satz in diesem Bericht, der für mich

quer steht. Sie finden ihn auf Seite 8 unter dem Titel *«Planung braucht Weitsicht»*, wohl wahr. Es geht um den effizient erfolgten Aufbau der Ladeinfrastruktur an der Bahnhofstrasse, schneller und darum kostengünstiger als geplant, lesen wir.

Abschliessend der letzte Satz: *«Die weitere Realisierung des Bahnhofstrassenprojekts verzögert sich nun leider wegen einer Einsprache von Pro Infirmis.»* Mehr erfährt die Leserin/der Leser nicht dazu. Es wäre aber zu ergänzen, dass offensichtlich bei der weitsichtigen Planung des Projekts die Rechte der Behinderten vergessen, vielleicht auch schlicht übersehen wurden. Man kann eben die technischen Anforderungen, die Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer den selbständigen Einstieg in den Bus erlauben, nicht nach Belieben um ein paar Zentimeter verschieben.

Aber dank weitsichtiger Planung müssten eigentlich 20 Jahre Behindertengleichstellungsgesetz ausreichen, um die Rechte von Menschen mit Handicap zu berücksichtigen. Es darf doch nicht sein, dass die Stadt ihre zentrale Neugestaltung am Bahnhof im Jahr 2023 ohne Menschen im Rollstuhl, Sehbehinderte oder andere Einschränkungen erstellt. Die Stadt ist ab 2024 zur durchgehenden Barrierefreiheit verpflichtet. Schaffhausen, die Pionierin der E-Busse lässt Menschen im Rollstuhl stehen? Keine tolle Schlagzeile für unsere Stadt.

Zur Rolle von Pro Infirmis ist zu sagen, dass diese erfahrene und professionelle Organisation zur Beratung und Rechtsvertretung von Behinderten als Einsprecher genau ihre Pflicht erfüllt. Sie schuldet es ihren Menschen, mittels Verbandsbeschwerderecht das einzufordern, was ihnen seit Jahren zusteht, hier aber offensichtlich nicht erfüllt wird. Der Fingerzeig auf Pro Infirmis wäre daher eher auf die Stadt zu richten, die ihre Verantwortung gegenüber Menschen mit Behinderung auch in diesem Fall wahrnehmen muss.

Im Übrigen ist Pro Infirmis mit ihrem Wissen durchaus gewillt, konstruktiv bei der Problemlösung mitzuwirken. Das hat sie, meines Wissens, in den letzten Jahren am Bahnhof mit eigenen Vorschlägen versucht.

Die weitsichtige Planung ist leider bereits verpasst. Mit Einsicht aber lässt sich das Problem hoffentlich noch immer innert Kürze lösen. Vielen Dank.

SR Daniel Preisig

Ich bedanke mich für das grosse Interesse an den vbsh und den vielen Fragen. Walter Hotz (SVP) ist ein Hauptbedenkenenträger. Er sammelt allerlei Fragen von Interessierten – sage ich mal – der vbsh und bringt sie in die Diskussion ein. Es sind so viele Fragen, dass es schwierig wird und den Rahmen dieser Sitzung sprengen würden, wenn ich jetzt alles im Detail beantworten würde. Ich möchte Walter Hotz (SVP) bitten, Fragen in dieser Detailstufe künftig in die Vorberatung, in die GPK oder von mir aus in eine Spezialkommission, einzubringen, dann können wir das in Ruhe und aller Sorgfalt auch beantworten.

Natürlich verschliesse ich einer Diskussion nicht und werde versuchen, die Fragen zu beantworten, solange mich der Ratspräsident nicht daran hindert um in die Sommerferien zu gelangen.

Zuerst muss ich die unbegründeten Vorwürfe von Misswirtschaft etc. in aller Form zurückweisen. Das trifft einfach nicht zu. Über Fotos und Buchstabengrössen möchte

ich mich nicht äussern. Wir können das vielleicht nachher bei einem Appenzeller diskutieren.

Zu den steigenden Abgeltungen, die bemängelt wurden.

Die Abgeltungen sind natürlich eine direkte Folge der Corona Pandemie. Umso weniger Erträge wir budgetieren konnten umso höher sind die Abgeltungen ausgefallen und wir erwarten natürlich auch, dass jetzt in den Jahren nach Corona die Fahrgastzahlen und entsprechend auch die Billetterträge wieder steigen und entsprechend die Abgeltungen zurückgehen. Ich möchte auch daran erinnern im Jahr 2022 war immer noch ein Corona-Jahr mit Maskenpflicht. Diese hatten wir bis im Frühling und natürlich erholen sich die Fahrgastzahlen auch langsam. Da geht es um Gewöhnung, bis die Leute wieder ein Abo kaufen. Das dauert seine Zeit. Die Einbussen im Regionalverkehr sind darum viel geringer, weil der Kostendeckungsgrad im Regionalverkehr viel kleiner ist. Im Regionalverkehr machen die Billetterträge etwa nur einen Drittel aus, das war schon immer so. Wenn von diesem kleinen Anteil der Erträge etwas wegbricht, dann macht das insgesamt viel weniger aus, als im Ortsverkehr, wo wir eine Kostendeckung vor Corona von über 55 % hatten.

Stellenstatistik

Ich glaube, Walter Hotz (SVP), da hast du Anzahl Mitarbeiter mit Vollzeit-äquivalent (FTE) verwechselt. Wenn du nämlich das Wachstum anschaust in FTE, dann entspricht das exakt – und das ist ein Zufall, das muss ich zugeben – den Mitarbeitern, die wir von der Firma Rattin AG übernommen haben. Sprich, die These, wir hätten stillschweigend Pensen erhöht, ist schlichtweg falsch. Diese Übernahme der Mitarbeitenden von der Firma Rattin AG bedeutet, dass es zu einer Verschiebung gekommen ist vom Aufwand zur Erbringung von Lieferungen und Leistungen hin zum Personalaufwand. Die Kosten insgesamt sind aber nicht gestiegen. Auch die Geschäftsleitung ist gleich gross geblieben. Auch wenn wir kein Organigramm mehr abdrucken, kann man festhalten, dass wir ebenfalls in der Verwaltung stabil geblieben sind. Sprich, wir haben die Personalkosten im Griff und was die Sache mit der Integration der Firma oder den Mitarbeitenden entspricht, ich glaube das ist eine sprachliche Wortklauberei, dazu möchte ich auch lieber beim Appenzeller diskutieren.

Darlehen

Wie schon letztes Jahr, habe ich hier in diesem Saal Grossstadtrat Walter Hotz (SVP) erläutert, wie es um die Darlehen steht. Nun, wir haben die Finanzierung der vbsh exklusiv über Darlehen der Stadt ganz gewusst festgelegt und zwar hier im Grossen Stadtrat im Rahmen der Vorlage Zusammenführung von VBSH und RVSH. Es ist deshalb nicht verwunderlich und überhaupt auch gar nicht falsch, wenn die vbsh einen hohen Darlehensbestand aufweisen. Die Darlehen werden übrigens alle zurückbezahlt. Die einzige Ausnahme, die Sie im Geschäftsbericht finden mit dem Label bedingt rückzahlbar, ist das Darlehen des Kantons, welches mit der Übergabe der RVSH in die VBSH übernommen wurde und vertraglich abgemacht ist. Alle anderen Darlehen, die der Stadt, werden ordentlich verzinst und diese werden auch zurückbezahlt. Projektdarlehen an die vbsh werden vom Grossen Stadtrat, also von Ihnen hier drinnen, genehmigt. Weshalb auch der Vorwurf, ich könnte mir quasi selbst ein Darlehen geben, ins Leere zielt.

E-Busse

Hier muss ich staunen. Es gibt immer noch Leute, die glauben, die E-Busse schaffen es nicht die Steigstrasse hochzufahren oder dass diese im Winter nicht fahren würden. Ich frage mich einfach, laufen diese Leute mit offenen Augen durch die Stadt, weil die

E-Busse tagtäglich fahren und wer die vbsh benutzt, der weiss, dass das alles reibungsfrei funktioniert. Die Fahrleistung ist mittlerweile über 1.5 Millionen Kilometer, nicht die Zahl, die Sie Walter Hotz (SVP) genannt haben. Ich glaube das zeigt eindrücklich, dass das Projekt funktioniert. Ich sage nicht, wir hätten überhaupt keine Schwierigkeiten, aber ich glaube man darf sagen, dass bei der Systemeinführung – und darüber sprechen wir hier und haben auch im Rahmen der Vorlage darüber gesprochen – natürlich am Anfang nicht alles rund gelaufen, aber wir sind besser, als wir das erwartet haben.

Umsteigeverbindungen

Die Buslinien wurden weit vor unserer Zeit, nämlich 2012, vom damaligen vbsh-Direktor Walter Herrmann umgestellt. Von einer sogenannten Busparade (alle Busse fahren gleichzeitig ab, alle 10 Minuten) hin zu versetzten Abfahrten. Nun, warum hat man dies gemacht? Weil es verkehrsbedingt gar nicht anders machbar war und auch immer noch ist. Wenn alle Busse gleichzeitig abfahren würden, hätten wir einen Stau, weil sich sechs Stadtbuslinien vor dem Obertorkreisel aufstauten und das gleiche in die andere Richtung und sich danach je drei Buslinien hintereinander die Hochstrasse und Steigstrasse hinaufschieben würden. Jede Linie muss nacheinander jede Haltestelle bedienen. In Metern ausgedrückt wären das zweimal 18 Meter plus einmal 12 Meter, also fast 50 Meter Bus und das passt an keine Haltestelle und würde natürlich die Steigstrasse und auch die Hochstrasse komplett blockieren. Ein Vorteil dieses neuen Systems ist, dass wir auf den meistbefahrenen Strecken, also Steig- und Hochstrasse, einen 5-Minutentakt anbieten können. Wie gesagt, das ist nichts Neues, sondern schon 11 Jahre so und ich erzähle das gerne nächstes Jahr hier wieder.

Anschlüsse am Abend und am Wochenende

Die vbsh fahren im Ortsverkehr in den Hauptverkehrszeiten grundsätzlich im 10-Minutentakt und in den Nebenverkehrszeiten im 20-Minutentakt. Nach Zürich bietet die SBB meist einen Halbstundentakt an. Es ist selbstredend, dass der 20-Minutentakt der vbsh nicht auf den 30-Minutentakt der SBB von/nach Zürich übereinbringbar sind. Der 20-Minutentakt auf dem vbsh-Netz macht aber wegen anderer Umsteigeverbindungen und vor allem wegen der Servicequalität Sinn. Eine Umstellung auf den 30-Minutentakt am Abend würde zwar bessere Anschlüsse von/nach Zürich bringen, das aber zum hohen Preis eines massiven Angebotsabbaus. Zudem wäre ein 15- oder 30-Minutentakt in den Nebenverkehrszeiten für die meisten Linien suboptimal in Bezug auf die Umlaufoptimierung, d.h. es würde unverhältnismässige Kosten mit sich bringen.

Bahnhofstrasse

Den Vorwurf, die Behindertenverbände wären bei der Gestaltung der Bahnhofstrasse nicht einbezogen worden, muss ich in aller Form zurückweisen. Ich verweise da auf die Vorlage zur Bahnhofstrasse auf Seite 11, wo das auch ausgeführt wurde. Doch leider kann auch mit einem Einbezug das Risiko von Einsprachen nicht vollständig ausgemerzt werden. Die Stadt ist mit den Einsprechern in einer Einigungsverhandlung und wird hoffentlich demnächst über die erfolgreiche Einigung berichten können. Allenfalls wird die Baureferentin, Dr. Katrin Bernath, dazu noch Stellung nehmen.

Zum Schluss möchte ich mich noch für das Lob bedanken, Grossstadträtin Iren Eichenberger (Grüne). Vor allem das mit dem freundlichen Fahrpersonal, das werden wir sehr gerne an die Belegschaft weitergeben. Vielen Dank.

SR Dr. Katrin Bernath

Nur kurz, zu den Vorwürfen von Walter Hotz (SVP) und Iren Eichenberger (Grüne). Es ist natürlich nicht so, dass wir die Anliegen bezüglich hindernisfreiem Bauen nicht berücksichtigt hätten. Im Gegenteil, Sie können das auch in der Vorlage lesen. Wir haben im Voraus Fahrversuche durchgeführt und es wurden sehr aufwändige Abklärungen gemacht in Bezug auf das Betriebskonzept. Das ist in der Vorlage alles festgehalten. Wir haben eine Lösung erarbeitet, wie auch in der Übergangsphase alle Busse die Haltekanten anfahren können.

Es ist am Schluss immer ein Abwägen aller Vor- und Nachteile von verschiedenen Lösungen. Es sind vielfältige Anforderungen auch je nachdem, ob es um Gehbehinderte, Sehbehinderte usw. geht und auch unter Expertinnen und Experten für hindernisfreies Bauen gibt es verschiedene Meinungen.

Es ist so, wenn bei diesem Prozess während der öffentlichen Auflage eine Organisation Einsprache macht, sitzt man zusammen an einen Tisch und dann kommen diese verschiedenen Meinungen zusammen. Es wurde sehr intensiv, zusammen mit Tiefbau Schaffhausen und vbsh, verschiedene Varianten geprüft und wirklich um jeden Zentimeter diskutiert. Diese Verhandlungen um Zentimeter, das kann ich Ihnen sagen, sind auf der Zielgeraden und wir werden sehr bald darüber kommunizieren können. Es ist jedoch noch nicht ganz so weit. Ich bin aber zuversichtlich, dass wir dann auch mitteilen können, wann die Bauarbeiten starten können. Ich finde es auch bedauerlich, dass dies notwendig war und dass es so lange gedauert hat. Es ist kein einfacher Prozess und es sind, wie gesagt, verschiedene Anforderungen, die man unterschiedlich anschauen kann.

Wir haben von Beginn weg, wie in der Vorlage zu lesen ist, nach Lösungen gesucht, wie wir diese 22 Zentimeter Höhe der Haltekanten hinbringen können. Ich kann Ihnen nur ein Beispiel sagen: Wenn man von 22 Zentimeter runtersteigen muss auf die Ebene der Strasse, weil z.B. auch die Einfahrt bei der Post gewährleistet werden muss, dann hat man ein Gefälle und über solche technischen Diskussionen wurde intensiv diskutiert und diese haben leider länger gedauert.

DETAILBERATUNG

Der **Ratspräsident Michael Mundt (SVP)** stellt fest, dass sich die Wortmeldungen erschöpft haben.

Bemerkungen des Ratspräsidenten zum weiteren Vorgehen:

Wir kommen zur Detailberatung.

Ich bitte die **2. Vizepräsidentin, Angela Penkov (SP)**, den Bericht des Stadtrats vom 2. Mai 2023: Geschäftsbericht der Verkehrsbetriebe Schaffhausen vbsh 2022 inkl. dem Geschäftsbericht 2022 seitenweise bis zum Antrag zu verlesen.

Die **2. Vizepräsidentin, Angela Penkov (SP)**, verliest den Bericht des Stadtrats vom 2. Mai 2023: Geschäftsbericht der Verkehrsbetriebe Schaffhausen vbsh 2022 die Seiten 1 bis 2 bis zum Antrag sowie den Geschäftsbericht 2022 der Verkehrsbetriebe Schaffhausen die Seiten 1 bis 36.

ANTRAG

Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Jahresrechnung und dem Jahresbericht 2022 der Verkehrsbetriebe Schaffhausen.

SCHLUSSABSTIMMUNG (ABSTIMMUNG NR. 4)

Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Jahresrechnung und dem Jahresbericht 2022 der Verkehrsbetriebe Schaffhausen mit 31 : 0 Stimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

**Traktandum 2 Interpellation von Georg Merz (Grüne) vom 25. Januar 2022:
Reduktion der Anzahl Personenwagen auf Stadtgebiet**

Michael Ratspräsident Mundt (SVP)

Stellvertretend für den zwischenzeitlich zurückgetretenen Interpellanten Georg Merz (Grüne) wird Grossstadtrat Gaétan Surber (Junge Grüne) das Geschäft vertreten. Wünscht er zusätzliche Ausführungen zur schriftlich eingereichten Interpellation zu machen?

Gaétan Surber (Junge Grüne)**Begründung**

Da ich im vergangenen Dezember für Georg Merz (Grüne) in den Grossen Stadtrat nachrutschen durfte, freue ich mich, seine Interpellation vertreten zu dürfen, auch auf die Gefahr hin, dabei in ein Wespennest zu stechen. Die Interpellation widmet sich nämlich dem Anliegen, die Anzahl Autos auf dem Stadtgebiet zu reduzieren.

Der öffentliche Raum ist ein wertvolles Gut. Grosse Flächen dieses Raums werden für Strassen und Parkplätze aufgewendet. Daher sollte es, unabhängig von der ideologischen Ausrichtung, als Volksvertreterinnen und -vertreter unsere Pflicht sein, darüber nachzudenken, wie dieser Raum effizient genutzt werden kann.

Ein Auto steht im Durchschnitt 23 Stunden am Tag unbenutzt herum. Ich möchte einen Vergleich wagen: *«Erscheint es Ihnen sinnvoll, eine Wohnung zu mieten, die Sie im Durchschnitt einen Tag pro Monat bewohnen?»*

Aus diesem Grund ist es angezeigt, Carsharing, welches die durchschnittliche Nutzungsdauer von Autos stark erhöht und somit die Menge an benötigten Autos reduziert, massiv zu fördern. Hier zeigt die Stadt mit dem Versuch «Sharehausen» bereits auf, in welche Richtung es gehen muss.

Auch die Attraktivierung von Fussgänger- und Velowegen ist hierzu unerlässlich. Dadurch steigt die Lebensqualität und auch die Umwelt profitiert.

Das Lädelersterben ist überwiegend der zunehmenden Bedeutung des Online-shoppings zuzuschreiben. Diesen grundlegenden Strukturwandel wird man mit der Ausrichtung der Stadt auf den Autoverkehr nicht aufhalten können. Dass dies von einer FDP, die sich als gewerbefreundlich und innovativ gibt, nicht erkannt wird, überrascht mich gelinde gesagt.

Die Ausrichtung auf Langsamverkehr im städtischen Raum hingegen ermöglicht eine höhere Aufenthaltsqualität und einen erhöhten Durchsatz an potenziellen Kundinnen und Kunden, was wiederum für höhere Umsätze sorgt. Dies zeigen Entwicklungen in Städten wie New York oder Wien, die in den letzten Jahren den Langsamverkehr attraktiviert haben.

Da möchte ich die Frage in den Raum stellen: *«Wer kann denn gegen höhere Umsätze für unsere Gewerbetreibenden sein?»*

Und nun noch zum dritten Punkt der Interpellation: Die Erhöhung der Laternengebühr ist eine valide Möglichkeit, um die Nutzung des öffentlichen Raums zu steuern.

Die Höhe der Gebühr wurde ohnehin seit 1992 nicht mehr angepasst. Daher wäre eine Erhöhung schon nur als Inflationsbereinigung zu rechtfertigen. Gerade in der Stadt Schaffhausen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut erschlossen ist, darf das Parkieren mehr kosten, damit die Bevölkerung in Zukunft zunehmend auf den öffentlichen Verkehr oder Carsharing umsteigt. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

SR Dr. Katrin Bernath

Stellungnahme des Stadtrats

Das Gesamtverkehrskonzept ist die im Frühling 2021 vom Stadtrat verabschiedete strategische Grundlage, die auf die aktuellen und künftigen Bedürfnisse und Herausforderungen der Stadt Schaffhausen ausgerichtet ist. Darin sind übergeordnete Zielsetzungen, Teilstrategien für alle Verkehrsträger und Handlungsschwerpunkte festgehalten. Diese sind abgestimmt auf die Siedlungs- und Freiraumentwicklung gemäss den kantonalen und kommunalen Richtplänen. Das Gesamtverkehrskonzept berücksichtigt die Anliegen von Bevölkerung, Wirtschaft und Besuchenden und trägt einer stadtverträglichen und ressourcenschonenden Mobilität Rechnung. Dabei kommt zum Ausdruck, dass alle Verkehrsmittel ihre Berechtigung haben und verschiedene Vor- und Nachteile aufweisen, die je nach Einsatzzweck zu tragen kommen. So zeigen sich z.B. die Vorteile des Fussverkehrs vor allem bei kürzeren Wegen und diejenigen des motorisierten Individualverkehrs insbesondere für das Gewerbe.

Die in der Interpellation angesprochenen Themen werden in den Zielen, Teilstrategien oder Handlungsschwerpunkten des Gesamtverkehrskonzepts berücksichtigt.

Gerne werde ich Ihnen einleitend einige Fakten zu Personenwagen im Stadtgebiet erläutern und anschliessend gehen wir auf die drei Themen der Interpellation ein.

Ich werde zum Thema bessere und sichere Wege für Fussgänger und Velos Stellung nehmen und anschliessend wird die Sozial- und Sicherheitsreferentin auf die Mobility-Parkplätze und die Laternengebühren eingehen.

Fakten zu Personenwagen im Stadtgebiet

Die Verkehrsmittelwahl hat einen direkten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit und den Platzverbrauch des Gesamtverkehrssystems. Die Mobilitätsbefragung des Bundes zur Verkehrsmittelwahl, der Mikrozensus aus dem Jahr 2015, zeigt, dass die Schaffhauser Stadtbevölkerung 45 % ihrer Wege mit dem motorisierten Individualverkehr, 36 % zu Fuss oder mit dem Velo und 18 % mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegt, 1 % fällt auf sonstige Verkehrsmittel. Im Vergleich mit ähnlich grossen Städten hat die Stadt Schaffhausen überdurchschnittlich hohe Anteile beim motorisierten Verkehr und beim ÖV und entsprechend einen geringeren Fuss- und Veloverkehrsanteil. In grösseren Städten wie St. Gallen, welche auch von Höhenunterschieden in und zwischen den Wohnquartieren geprägt ist, und Luzern ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs deutlich geringer.

Die Stadt Schaffhausen weist einen Motorisierungsgrad von 501 Personenwagen pro 1'000 Einwohnende auf, was dem Durchschnitt ähnlich grosser Städte (z.B. Chur) entspricht. Der Motorisierungsgrad sinkt in den grösseren Städten wie zum Beispiel St. Gallen und Luzern.

Es ist aber nicht nur entscheidend, wie viele Personen ein Auto besitzen, sondern wie häufig sie dieses nutzen und für welche Zwecke. In Schaffhausen entstehen 64 % der Autofahrten durch Freizeitaktivitäten oder Einkaufen und Besorgungen, 19 % dienen der Fahrt zur Arbeit oder zur Ausbildung. Die restlichen 17 % entfallen auf geschäftliche Tätigkeiten, Dienstfahrten, Begleitwege oder andere Zwecke. Auch diese Zahlen entsprechen dem Fahrverhalten der restlichen Schweizer Bevölkerung.

Dabei beziehe ich mich, wie gesagt, auf den Mikrozensus aus dem Jahr 2015. Die neuere Erhebung wurde in der Zwischenzeit gemacht. Die Auswertungen laufen und wir sind auch gespannt, welche Veränderungen sich zeigen werden.

Bessere Fuss- und Velowege

Im Gesamtverkehrskonzept wurde die aktuelle Situation, aber auch die Entwicklung der letzten Jahre analysiert. Eine Verbesserung der Fuss- und Velowege hat einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Die Teilstrategien, die der Herleitung von Massnahmenvorschlägen sowie als richtungsweisende Vorgabe für spätere Projekte dienen, sind für den Fussverkehr wie folgt definiert:

Zugänglich:	Sicheres und möglichst direktes Fusswegnetz für alle Bevölkerungsgruppen schaffen.
Verbindend:	Topographisch und verkehrlich bedingte Trennwirkungen zweckmässig überwinden.
Entschleunigt:	Verkehrsberuhigte Räume und Fussgängerzonen an geeigneten Orten fördern.
Attraktiv:	Fusswege in Abstimmung mit dem Freiraumkonzept attraktiv und klimaangepasst gestalten, mit Aufenthalts- und Ruhemöglichkeiten.

Die folgenden Grundsätze gelten für den Veloverkehr:

Priorisiert:	Priorisierte Routen ausscheiden, auf denen der Veloverkehr möglichst bevorzugt behandelt wird.
Gleichberechtigt:	Anbindungen an priorisierte Routen sicherstellen, auf denen das Velo gleichberechtigt zu den anderen Verkehrsmitteln fährt.
Angebunden:	Direkte und attraktive Zufahrt zu den Bahnhöfen sicherstellen.

Praktisch: Zentrale und attraktive Abstellanlagen für Velos bereitstellen.
Verbindend: Zweckmässige (Quartier-)Verbindungen herstellen und räumliche Hindernisse überwinden.
Vorausschauend: Transformationsgebiete frühzeitig und attraktiv ans Velonetz anbinden.

Als einen Schwerpunkt des Gesamtverkehrskonzepts haben wir u.a. die Sicherstellung eines lückenlosen Velonetzes definiert. Das Velonetz in der Stadt Schaffhausen soll sicher und möglichst konfliktfrei sein. Dazu wurden Schwachstellen analysiert und auch bei Fussgängerstreifen, die für einen sicheren Fussverkehr wichtig sind, wurden Mängel aufgenommen. Diese Schwachstellen und Mängel werden nun schrittweise behoben, einerseits mit kurzfristigen Massnahmen, wie z.B. Markierungen, und andererseits im Rahmen von Projekten, die ins Agglomerationsprogramm der 4. Generation aufgenommen wurden und mittelfristig zur Umsetzung kommen.

Für weitere Ausführungen zum Thema «sicherer Fuss- und Veloverkehr» verweise ich auf die Stellungnahmen des Stadtrats zu den drei überwiesenen Postulaten «Verkehrssicherheit um Schulhäuser verbessern», «Sichere Fussgängerwege in der Stadt Schaffhausen» und «Mehr Sicherheit für den Veloverkehr». Der Bericht zu diesen Postulaten ist in Arbeit und wird Ihnen vorgelegt werden.

SR Christine Thommen Sharing von Fahrzeugen

Stellungnahme des Stadtrats

Mobility ist auch in Schaffhausen ein bewährtes Sharing-Konzept. Derzeit gibt es in der Stadt Schaffhausen 5 Mobility-Standorte mit insgesamt 14 für Mobility-Fahrzeuge reservierten Parkplätzen. Hiervon befinden sich 9 im Parkhaus Bleiche und 5 auf öffentlichem Grund.

Sharing-Angeboten wird auch im Rahmen von Smart City eine grosse Bedeutung zugemessen. Unter dem Titel "Sharehausen" wurde ein entsprechendes Projekt gestartet (www.sharehausen.ch). Um das Potenzial von Sharing-Angeboten abschätzen zu können, wurde zunächst eine Datenanalyse durchgeführt; die Einschätzung des Potenzials basiert auf verschiedenen Grundsätzen. So sollen Sharing-Angebote insbesondere Fahrten mit den Autos ersetzen. In der Folge wurde ein Ideenwettbewerb initialisiert, im Rahmen dessen interessierte Kreise Konzepte für einen Pilotversuch für verschiedene Formen der geteilten Mobilität eingeben konnten.

Über das Ergebnis dieses Ideenwettbewerbs wurde mit Medienmitteilung vom 13. Juni 2023 informiert. So werden der Bevölkerung ab diesem Monat im Sinne eines zeitlich befristeten Tests drei Angebote im Bereich geteilte Mobilität zur Verfügung stehen. Das sind «Mobility – Carsharing für alle», «smargo – Shared Micro Cargo» und «TIER – Testbetrieb mit E-Trotti und E-Bikes». Gestern Nachmittag wurde das Projekt lanciert.

Die Idee des Interpellanten, 10 bestehende Parkplätze mit entsprechenden 10 zusätzlichen Mobility-Parkplätzen zu ersetzen, soll im Rahmen der Evaluation der erwähnten Sharehausen-Pilotprojekte und deren Ergebnis und in Absprache mit Mobility geprüft werden.

Erhöhung der Laternengebühr

In der Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (gesteigerter Gemeindegebrauch) wird die sogenannte Laternengebühr auf 35 Franken festgesetzt. Diese wurde in den Jahren 1992 und 2013 jeweils neu festgelegt. Der Interpellant schlägt eine schrittweise Anpassung der Gebühr auf 60 Franken vor, vergleichbar mit privaten Parkierungsangeboten.

Das Dauerparkieren auf öffentlichem Grund ist nur mit behördlicher Bewilligung gestattet. Eine solche wird allen in Schaffhausen wohnhaften Antragsstellenden erteilt, die mangels anderer Parkierungsmöglichkeiten darauf angewiesen sind. Jedoch beinhaltet diese Bewilligung keinen Anspruch auf einen bestimmten Platz; sie berechtigt lediglich, das Fahrzeug im Rahmen der jeweils geltenden Vorschriften zu parkieren, ohne jegliche Haftung der Stadt für Beschädigung oder Diebstahl. Somit kann das Abstellen eines Fahrzeugs auf öffentlichem Grund nicht mit der Miete eines privaten Parkplatzes verglichen werden. Im einem Fall kann es sein, dass keine Parkmöglichkeit zur Verfügung steht, im anderen Fall ist dies jedoch vollständig gewährleistet. Gleich hohe Preise für die Nutzung des öffentlichen Grunds und die Miete von privaten Parkplätzen erscheinen aus diesem Grund nicht gerechtfertigt.

Die Parkierung auf Quartierstrassen ist immer wieder Gegenstand von Diskussionen. Nachdem die Einführung der gesetzlichen Grundlage für die Bevorzugung von Anwohnenden von der Stimmbevölkerung abgelehnt wurde, werden punktuelle Massnahmen gegen den Parkierungsdruck in einzelnen Quartieren in Absprache mit den jeweiligen Quartiervereinen umgesetzt. So wurde in den Quartieren Emmersberg, Geissberg und Breite auf einzelnen Quartierstrassen eine Parkzeitbeschränkung tagsüber auf 4 Stunden eingeführt.

Die Laternengebühr kann, so wie sie heute ausgestaltet ist, tatsächlich zu Fehlanreizen und zu einer übermässigen Nutzung des öffentlichen Grundes führen. Nebst den oben erwähnten Massnahmen gegen den Parkierungsdruck in einzelnen Quartieren wird der Stadtrat deshalb auch eine allfällige generelle Erhöhung der Nachtparkgebühren prüfen und eine allfällig daraus folgende Anpassung der Verordnung dem Grossen Stadtrat vorlegen.

Walter Hotz (SVP)**SVP/EDU-Fraktionserklärung**

Mit dieser Interpellation will der Erstunterzeichner mit seinen Mitunterzeichnern, welche das Nachhaltigkeitsprinzip und «die Erhaltung der Schöpfung» postulieren, trotz ihrer gerne zur Schau stellenden «natur-konservativen Ausrichtung», einmal mehr eine etatistisch-linke Umverteilungspolitik. Sprich, mit staatlichem Handeln ökonomische, soziale Probleme lösen.

Grüne Politik heisst: Mehr Staat, mehr Verbote, mehr Kontrollen, mehr Gebühren, wir haben es gehört. Grüne Politik und mit dem Inhalt der Interpellation zeigen die Unterzeichner auf, welche Ideen und Theorien, die auf eine radikale Veränderung der Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung abzielen, indem sie das Privateigentum abschaffen und Gemeineigentum einführen wollen.

Die Grünen blenden in diesem Vorstoss völlig aus, dass gerade für Familien aus der Arbeiterschaft, ein Auto auch Freiheit bedeutet und einen bescheidenen Wohlstand. Dass dies, durch die Grünen, die meist aus der Oberschicht kommen, verhindert und

verunmöglicht werden soll, betrachte ich und meine Kollegin und Kollegen aus der SVP/EDU-Fraktion, als äusserst bedenklich.

Wie unseriös dieser Vorstoss daherkommt zeigt auch auf, dass das angesprochene Mobility Carsharing seit Jahren stagniert. Es hat sich nicht den erwartenden Erfolg resultiert, weil eben die Menschen ihr eigenes Auto haben wollen. Es wäre ein Einfaches gewesen, wenn Sie hier gründlich recherchiert hätten.

Dass der Stadtrat so wie wir soeben von der Sozial- und Sicherheitsreferentin Christine Thommen gehört haben, mit ihrem undurchsichtigen Konzept «Smart City», von grosser Bedeutung über das Mobility Carsharing spricht, zeigt auf wie oberflächlich auch der Stadtrat recherchiert und gearbeitet wird. Widersprüche und Sprüche gehören seit je zur politischen und parteipolitischen Programmatik und auch zur Tagespolitik der Baureferentin und der Sozial- und Sicherheitsreferentin sowie der Mitglieder der Grünen.

Die Sicht der Dinge ist für die SVP/EDU-Fraktion eine andere. Die Mobilität gilt für uns als Motor von Wirtschaft, Handel sowie als Wohlstandsgarantien. «*Wir wollen frei sein, wie die Väter waren.*» Die Botschaft des Bundesbriefes von 1291 gilt für die Schweiz und insbesondere für uns. Freiheit bedeutet für uns auch tiefere Steuern und Abgaben und besseren Schutz unseres Eigentums und die Freiheit unsere Mobilität selbst zu gestalten.

Diese Interpellation ist ein weiteres Papier linker Politik und reicht nicht mal für eine Zirkusnummer. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Nicole Herren (FDP)

FDP-Fraktionserklärung

Langsam finde ich etwas bemühend, auf die immer gleichen oder ähnlichen Vorstösse eingehen zu müssen. Im Grossen und Ganzen geht es bei den in der letzten Zeit eingereichten Vorstösse der linken und grünen Ratsseite immer um das gleiche Thema: Man will uns Vorschriften machen, Verbote aussprechen, die Freiheit eines jeden Einzelnen einschränken. Kein Fleisch mehr, kein Feuerwerk, kein eigenes Auto usw. Finden Sie nicht auch, dass wir alles mündige Bürger sind? Und sehr wohl entscheiden können, wie viel und wo wir uns einschränken können und auch wollen?

Ich bin es leid, mir immer noch mehr Forderungen nach Einschränkungen der persönlichen Freiheit anhören zu müssen. Und dies immer unter dem Deckmantel Klimaschutz. Sehen sich die Mitglieder der linken und grünen Parteien als Gutmenschen und alle, die sich vielleicht etwas leisten oder gönnen, sind die Bösen? Ich glaube nicht, dass wir in Schaffhausen (wohlverstanden in der Stadt) extrem wenig für das Klima machen. Ich finde, wir sind auf einem guten Weg. Das zeigen auch die verschiedenen Labels, denen wir angehören.

Natürlich gibt es das Sprichwort: «*Die Freiheit des Einzelnen endet dort, wo die Freiheit des Anderen beginnt.*» Freiheit heisst aber auch Verantwortung. Und diese übernehmen wir jeder für sich. Von Verboten ist hier aber nicht die Rede.

Nun zur Interpellation von Georg Merz (Grüne). Es ist eine Tatsache, dass wir hier in der Schweiz in einem gewissen Wohlstand leben und auch recht selbstbestimmt. Damit einher gehen eben auch Dinge, wie ein eigenes Haus, ein eigenes Auto, ein eigenes Velo, vielleicht ein eigener Weidling etc.

Und die Studien über das Verkehrsverhalten zeigen ganz klar, dass die Mobilität zunimmt. Auch durch die stetige Zunahme der Bevölkerung und eben einem gewissen Wohlstand.

Zur Anregung von Georg Merz (Grüne) betreffend Carsharing: Ist es die Aufgabe der Stadt, eine private Firma wie Mobility so zu unterstützen, dass einmal mehr Parkplätze auf Stadtgebiet aufgehoben werden sollen? Ich bin klar der Meinung, nein. Mobility hat beispielsweise in der Stadt bereits einen Standort: Im Parkhaus hinter dem Bahnhof werden durch Mobility Parkplätze gemietet, in absehbarer Zeit wird es dort auch möglich sein, Elektro-Autos zu mieten, welche auch vor Ort aufgeladen werden können.

Zudem möchte ich an dieser Stelle darauf hinweisen, dass wir ein sehr gutes ÖV-Angebot in alle Quartiere haben. Wenn dieses noch konsequenter genutzt wird, hilft das dem Klima ebenfalls.

Alles in allem finde ich die Interpellation, wie bereits gesagt, ziemlich überflüssig und hoffe, dass wir auch wieder einmal über etwas Anderes als Verbote, neue Vorschriften und Einschränkungen diskutieren können.

Livia Munz (SP)

SP/JUSO-Fraktionserklärung

Ich kann es nun doch nicht lassen, noch etwas zu dieser Interpellation zu sagen. Zuerst, liebe Nicole Herren (FDP), auch Freiheit wird individuell wahrgenommen. Ich fühle mich ehrlich gesagt freier, wenn mir nicht immer und überall Autos um die Ohren brausen.

Hiermit verlese ich das Fraktionsvotum der SP/JUSO-Fraktion zur Interpellation von Georg Merz (Grüne): Reduktion der Anzahl Personenwagen auf Stadtgebiet.

Um ehrlich zu sein, wäre es mir lieber, wenn diese Interpellation ein Postulat wäre und tatsächlich etwas fordern würde, anstatt nur darüber zu diskutieren. Vieles davon wird aber glücklicherweise schon eingeplant und hoffentlich auch bald umgesetzt.

Die drei Punkte, die Georg Merz (Grüne) in seiner Interpellation anspricht, sind wichtige Eckpfeiler, um den motorisierten Individualverkehr zu minimieren.

Wir würden es ebenfalls sehr unterstützen, wenn es vermehrt Car-Sharing Angebote in unterschiedlichen Quartieren geben würde, denn dies macht autoarmes Wohnen auch ausserhalb der Altstadt attraktiver.

Bezüglich attraktiver und sicherer Velo- und Fusswege muss in Schaffhausen noch an vielen Orten ziemlich viel geschehen. Gefährlich sind vor allem die Stellen, wo Velo- und Fussweg auf der gleichen Spur sind. Ich hoffe sehr, dass die Stadt in der Thematik Steigstrasse endlich weitergekommen ist, denn diese Strasse ist wirklich nur für Autos attraktiv und sicher.

Heutzutage ist bekanntlich nichts mehr gratis, ausser parkieren in der Stadt, das bekommt man ab 18.00 Uhr geschenkt – oder fast geschenkt. Die 35 Franken Laternengebühr macht den Besitz eines Autos – ohne dazugehörigen Parkplatz – noch viel attraktiver. Marktgerechte Parkgebühren müssten auch da eingeführt werden.

Wir würden es sehr schätzen, wenn die Stadt in allen drei Handlungsfeldern, die Georg Merz (Grüne) aufgezählt hat, investieren würde. Mehr Strassen führen zu mehr Verkehr, mehr Lärm und mehr Verschmutzung. Mehr Velowege führen zu mehr Veloverkehr, weniger motorisierter Individualverkehr, weniger Lärm und weniger Verschmutzung. Sichere und schöne Fussgängerwege führen zu mehr Fussgänger – ruhig, ungefährlich und sauber. Die Frage ist nur, in was man investieren will. Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit meine Herren.

Gaétan Surber (Junge Grüne)

Schlusswort

Der stellvertretende Interpellant verzichtet auf ein Schlusswort.

Das Geschäft ist somit erledigt.

SCHLUSSMITTEILUNGEN DES RATSPRÄSIDENTEN

Während der Sitzung sind folgende Vorstösse eingegangen:

- Interpellation von Christian Ranft (SP): Chance Cargo sous terrain.
- Postulat von Till Hardmeier (FDP): Strom fürs Schaffhauser Volk - in lokalen und günstigeren Strom investieren anstatt Millionen ins Ausland schicken.

Die nächste Ratssitzung findet am Dienstag, 22. August 2023, 18.00 Uhr im Kantonsratssaal statt.

Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass wir an dieser Sitzung bereits um 19.30 Uhr abschliessen werden. Im Anschluss werden wir während einer Stunde die Baustelle des Stadthausgevierts besichtigen können. Weitere Infos hierzu werden Sie kurz vor der nächsten Sitzung mitgeteilt erhalten.

Die Sitzung ist somit geschlossen und ich wünsche allen einen schönen Abend und eine erholsame Sommerpause.

Der **Ratspräsident** beendet die Sitzung um **20.29 Uhr**.

Die Ratssekretärin:

Sandra Ehrat

Schaffhausen, 30. Oktober 2023 saneh