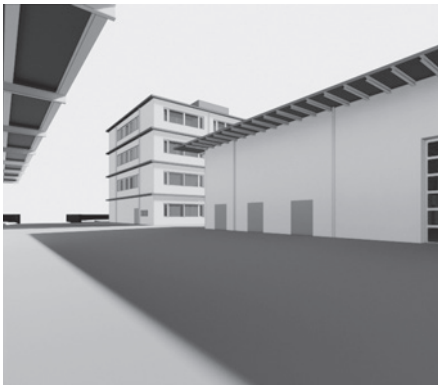


VOLKSABSTIMMUNG VOM 17. November 2019

- Einführung von Elektrobussen mit Schnellladesystem
- Entwicklung Stadthausgeviert
- Werkhof SH POWER – Zusatzkredit



Hinweise zur brieflichen Abstimmung:

Für die briefliche Abstimmung können Sie das Zweiwegcouvert verwenden, mit dem Ihnen der Stimmausweis und die Stimmzettel geschickt werden. Sie können es per Post einsenden oder im Stadthaus einwerfen (Urne für briefliche Abstimmung im Erdgeschoss oder Briefkasten).

Wichtig: Die briefliche Abstimmung ist nur gültig, wenn Ihr Stimmausweis eigenhändig unterzeichnet ist und bis Sonntag, 17. November 2019, 11 Uhr, bei der Stadtkanzlei eingereicht wird.

Die Kurzfassung der Vorlagen finden Sie auf den letzten drei Seiten.

Titelbilder:

Visualisierungen der neuen Elektrobusse mit Schnellladesystem am Bahnhof (oben links), des Empfangsbereichs im Verwaltungsneubau des Stadthausgevierts (oben rechts) und 3-D-Modell des Werkhofs SH POWER im Schweizersbild (unten)

Gedruckt auf REFUTURA FSC:
100% Recyclingpapier, «Blauer Engel»
chlorfrei gebleicht, CO₂-neutral

Liebe Mitbürgerinnen Liebe Mitbürger

Am 17. November 2019 stimmt die städtische Stimmbevölkerung über die drei folgenden städtischen Vorlagen ab:

Einführung von Elektrobussen mit Schnellladesystem

Die heutigen Dieselbusse der Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH) sollen schrittweise durch Elektrobusse ersetzt werden. Elektrobusse sind umweltfreundlicher und langfristig wirtschaftlicher als Dieselbusse. Für die Grundetappe mit 15 Bussen und der Ladeinfrastruktur sind Nettoinvestitionen von 23.6 Mio. Franken nötig. Aufgrund der Wichtigkeit dieses Projekts wird das dafür notwendige Darlehen an die VBSH freiwillig der Volksabstimmung unterbreitet.

Entwicklung Stadthausgeviert

Die Verwaltungsgebäude im Stadthausgeviert müssen saniert und die heute auf verschiedenen Standorten verteilten Verwaltungsstellen der Stadt im Stadthausgeviert sollen zusammengeführt werden. Das Projekt sieht die dringend notwendige Sanierung des «Stadthaus» und die Sanierung und Aufstockung der Liegenschaft «Eckstein» vor. Die beiden Gebäude sollen durch einen dreigeschossigen Verwaltungsneubau ergänzt und verbunden werden. Für die Sanierung und Erweiterung der Verwaltungsliegenschaften wird ein Investitionskredit von 23.1 Mio. Franken beantragt. Davon sind 12.2 Mio. Franken gebundene Kosten, die für die Sanierung sowieso anfallen.

Neubau Werkhof SH POWER – Zusatzkredit

Im Rahmen der Detailplanung für den neuen Werkhof im Schweizersbild zeigte sich, dass gegenüber dem in der Volksabstimmung vom 5. Juni 2016 bewilligten Kredit von 13.1 Mio. Franken Mehrkosten für die Realisierung des Neubaus Werkhof SH POWER entstehen. Das Projekt wurde überarbeitet und die Mehrkosten so weit möglich reduziert. Die Ziele des ursprünglichen Bauprojekts werden erreicht. Die Kosten liegen aber trotzdem über dem bereits bewilligten Kredit. Der nötige Zusatzkredit von 1.42 Mio. Franken wird freiwillig der Volksabstimmung unterbreitet.

Stadtrat und Grosse Stadtrat empfehlen Ihnen, allen drei Vorlagen zuzustimmen.

Weitere Informationen:

Weitere Informationen zu den Vorlagen finden Sie auf www.stadt-schaffhausen.ch in der Rubrik Grosse Stadtrat/Vorlagen:

- Vorlage des Stadtrats vom 30. April 2019 Einführung von Elektrobussen mit Schnellladesystem
- Vorlage des Stadtrats vom 15. Januar 2019 Entwicklung Stadthausgeviert
- Vorlage des Stadtrats vom 28. Mai 2019 Neubau Werkhof SH POWER im Schweizersbild – Zusatzkredit

in der Rubrik Grosse Stadtrat/Protokolle:

- Protokoll der Sitzung des Grossen Stadtrats vom 2. Juli 2019
- Protokoll der Sitzung des Grossen Stadtrats vom 20. August 2019

EINFÜHRUNG VON ELEKTROBUSSEN MIT SCHNELLADESYSTEM

AUSGANGSLAGE

Elektrifizierungsstrategie der VBSH

Im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts führte die Frage über die Weiterführung bzw. den Ausbau des Trolleybusnetzes zu kontroversen Debatten im Grossen Stadtrat. Während die Ratslinie aus ökologischen Gründen einen Ausbau des Trolleybusnetzes forderte, votierte die bürgerliche Ratsseite aufgrund der hohen Kosten des Trolleybusses für dessen Einstellung.

2009 wurde der Stadtrat beauftragt, dem Parlament innert zehn Jahren einen Bericht zur Umstellung der Linie 3 auf Trolleybusse vorzulegen und dabei auch neue Entwicklungen zu berücksichtigen. 2017 präsentierte der Stadtrat eine umfassende Analyse aller Antriebsarten. Diese ergab, dass Elektrobusse mit Schnellladesystem für Schaffhausen die sinnvollste Antriebsart und die Umstellung der ganzen Stadtbusflotte sowohl ökologisch als auch wirtschaftlich am zielführendsten ist.

Da mit Elektrobusen eine umweltfreundliche und zugleich wirtschaftliche Lösung zur Wahl stand, fällte das Stadtparlament daraufhin mit Unterstützung von links bis rechts den Grundsatzentscheid, die gesamte Stadtbusflotte innert zehn Jahren auf Elektrobusse umzustellen.

Die Umsetzung der Elektrifizierungsstrategie der VBSH erfolgt in drei Stufen:

Stufe ❶ In der ersten Stufe werden die sieben bestehenden Trolleybusse der VBSH auf die IMC-Technologie (IMC = In Motion Charging) umgestellt, welche das Fahren von bestimmten Streckenabschnitten ohne Oberleitungen ermöglicht. Die bestehenden Busse werden hierzu mit einer Batterie ausgestattet, welche sich während der Fahrt an den bestehenden Oberleitungen auflädt. Der Grosse Stadtrat hat für diese Umrüstung bereits im November 2018 einen Kredit von 1.6 Mio. Franken bewilligt. Die Umrüstung erfolgt bis Ende 2019.

Stufe ❷ Bei der nun anstehenden zweiten Stufe geht es um die Grundetappe zur Umstellung der ersten 15 Dieselbusse auf Elektrobusse im Rahmen der ordentlichen Flottenerneuerung. Weiter wird mit der Grundetappe die Ladeinfrastruktur beschafft.

Stufe ❸ Aufbauend auf dieser Grundetappe können in der dritten Stufe alle weiteren Dieselbusse am Ende ihrer Lebensdauer sukzessive durch Elektrobusse ersetzt werden.

Elektrobusse mit Schnellladesystem

Elektrobusse, die nur im Depot geladen werden, verfügen über eine begrenzte Reichweite von bis zu 180 km. Auf dem Netz der VBSH müsste entsprechend ein Bus nach durchschnittlich einem halben Einsatztag wieder zurück ins Depot zum Laden. Eine solche Lösung wäre unwirtschaftlich, weil während des Ladens ein zusätzlicher Bus eingesetzt werden müsste.

Dank der Weiterentwicklung der Batterietechnologie können die Batterien heute in kurzer Zeit und mit entsprechend hoher Leistung nachgeladen werden. Die Busse werden dabei auf ihrer Strecke schnellgeladen und können so den ganzen Tag operativ sein.

Voraussetzungen für E-Busse mit Schnellladesystem in Schaffhausen

Schaffhausen eignet sich aus folgenden Gründen besonders für Elektrobusse mit Schnellladesystem:

① Elektrobusse sind besonders dann wirtschaftlich, wenn sich das Nachladen in den normalen Fahrplan einfügen lässt und keine zusätzlichen Busse und kein zusätzliches Personal benötigt werden. In Schaffhausen verkehren alle Stadtbuslinien (mit Ausnahme der Linie 9) über die Bahnhofstrasse und haben dort einen genügend langen fahrplanmässigen Halt für die Schnellladung. Die Nachladung der Busse der Linie 9 erfolgt im Depot.

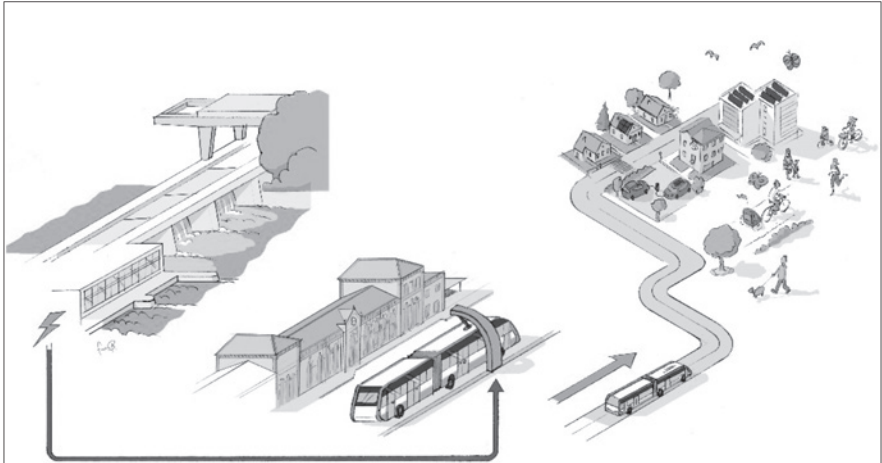
② Mit der tieferen Lage des Bahnhofs ist es zudem möglich, dass die Busse während der Rückfahrt beim Bremsen Energie in die Batterie zurückgewinnen können (rekuperieren).

③ In Bahnhofsnähe befindet sich das stadt-eigene Wasserkraftwerk am Rhein, welches die Busse mit ausreichend umweltfreundlichem Strom versorgt.

④ Die Stadt ist nicht nur Bestellerin des Ortsverkehrs, sie ist auch Eigentümerin der Verkehrsbetriebe, zuständig für den Bau der Haltestellen und hat mit SH POWER ein eigenes Elektrizitätsunternehmen mit Spezialisten. Diese umfassende Zuständigkeit vereinfacht die Schnittstellen, was in einem komplexen Projekt sehr wertvoll ist.

PROJEKTBESCHRIEB

Konzept: So funktionieren Elektrobusse mit Schnellladesystem



- 1 Der Wasserkraftstrom vom Schaffhauser Rheinkraftwerk wird über eine Mittelspannungsleitung zur Leistungselektronik im Keller der Hauptpost geführt.
- 2 Bei jedem Halt werden die Elektrobusse – während die Fahrgäste ein- und aussteigen – mit einer Leistung von 600 kW schnellgeladen. Dazu verbindet sich der auf dem Bus angebrachte Pantograf mit einem der zwölf Ladearme.
- 3 Die Elektrobusse fahren fahrleitungsfrei, leise und ohne Abgase in die Quartiere.

Die Batterien und das Ladesystem sind so konzipiert, dass der Betrieb auch unter widrigsten Bedingungen (also bei Minustemperaturen und dem schwierigsten Linienprofil) gewährleistet bleibt. Zudem weisen die Batterien eine genügende Kapazität auf, um bei Verspätungen oder Problemen notfalls zweimal am Bahnhof vorbeifahren zu können, ohne nachzuladen.

Zusätzlich zur Schnellladung werden die Busse im Depot über Nacht mit 50 kW zur Ausbalancierung der Batterie langsam geladen.

Systemlieferant Irizar e-mobility

Die VBSH haben als öffentliches Unternehmen ein internationales Submissionsverfahren durchgeführt. Zur Ausschreibung zugelassen wurden nur Anbieter, welche in Europa mindestens zwei funktionierende Referenzen vorweisen konnten und bereit waren, das Generalunternehmerisiko zu tragen. Den Zuschlag hat Irizar erhalten. Das Angebot überzeugte durch die sehr gute Wirtschaftlichkeit, die Akzeptanz der Werkvertragskonditionen, die Leistungsfähigkeit der Ladeinfrastruktur, das aussergewöhnliche Design und die Projektabwicklungskompetenz aus einer Hand.

Die Irizar-Gruppe ist ein Unternehmen mit insgesamt 3 300 Mitarbeitenden und Sitz in Nordspanien. Die Gesellschaft ist als Genossenschaft organisiert. 2018 hat Irizar in Spanien das erste Fahrzeugwerk in Europa eröffnet, welches aus-

schliesslich Elektrofahrzeuge produziert. Elektrobusse von Irizar sind in verschiedenen europäischen Städten bereits im Einsatz. 2018 gehörte Irizar zu den fünf grössten Anbietern auf dem europäischen Markt.

Irizar trägt als Generalunternehmerin die Gesamtverantwortung für Produktion, Lieferung, Installation und Inbetriebnahme des Gesamtsystems, bestehend aus E-Bussen und Ladeinfrastruktur. Die VBSH haben sich im Werkvertrag mit Leistungsprofilen und einer Rückabwicklungsklausel gegen Projektrisiken abgesichert (Funktionstüchtigkeit, Termineinhaltung und maximaler Energieverbrauch). Bei Nichteinhaltung werden Konventionalstrafen fällig.

Für die Projektabwicklung im deutschsprachigen Raum arbeitet Irizar mit der deutschen Firma Ferrostaal zusammen. Irizar stellt zudem sicher, dass während der Umsetzung des Projekts ein deutschsprachiger Projektdirektor vor Ort ist. In Zusammenarbeit mit Ferrostaal plant Irizar, in Schaffhausen ein Service- und Vertriebscenter zu eröffnen.

Für Elektromobilität optimiert

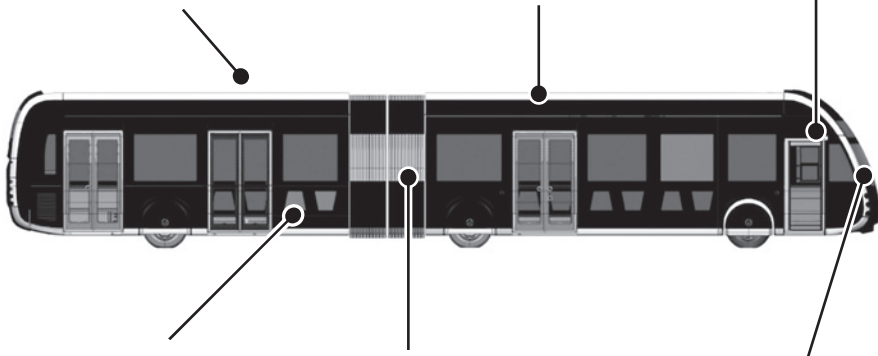
- ✓ Fahrzeugunterbau aus stabilem Edelstahl
- ✓ Aufbau aus leichtem Aluminium

Wärmepumpe für Heizung/Klima

- ✓ energieoptimierte Wärmepumpe
- ✓ 100% elektrischer Bus (keine Diesel-Heizung!)

Rückspiegel-Kameras

- ✓ optimale Sicht auch bei Dunkelheit



Fenster bis zum Boden

- ✓ mehr natürliches Licht
- ✓ tieferer Energieverbrauch für Beleuchtung

Teiltransparenter Faltenbalg

- ✓ mehr natürliches Licht
- ✓ besseres Raumgefühl

Innovatives Design

- ✓ ein Statement für Innovation

Der Schaffhauser Elektrobus

Irizar liefert Elektrobusse des Typs «ie-Tram» sowohl als Solobus mit einer Länge von 12 Metern als auch als Gelenkbus mit einer Länge von 18 Metern. Das Design der Busse erinnert an ein Tram. Die Busse haben grossflächige Fensterfronten, und der Faltenbalg der Gelenkbusse ist teilweise transparent, sodass sie viel Licht einlassen. Die Busse wurden speziell für die Anforderungen der Elektromobilität in Leichtbauweise designt und haben eine spezielle Dachkonstruktion, um die Batterien aufnehmen zu können. Statt mit Rückspiegeln sind die Busse mit Rückspiegelkameras ausgestattet.

Eine Wärmepumpe sorgt für optimales Klima in den Bussen.

Die Fahrzeuge bieten Platz für Kinderwagen und Rollstühle. Die Türen sind mit einer automatisch ausfahrbaren Rampe ausgestattet, um das Ein- und Aussteigen zu erleichtern.

Die Busse werden alle mit WLAN und USB-Anschlüssen ausgerüstet. Die Ausstattung der Sitze ist noch offen. Ob Kunststoffsitze, Polstersitze mit Stoff oder Holzsitze, sollen die Fahrgäste in einem Mitwirkungsverfahren auswählen können.

Aufwertung der Bahnhofstrasse

Die Bahnhofstrasse ist der zentrale Knoten- und Umsteigepunkt für alle Fahrgäste. Parallel zur Einführung der Elektrobusse plant die Stadt eine Aufwertung der Bahnhofstrasse. Diese umfasst unter anderem neue Haltestellendächer und eine Verbreiterung des Trottoirs auf der Altstadtseite. Für die Gestaltung führt die Stadt einen Studienauftrag durch. Die Planerteams erarbeiten Vorschläge für die Gestaltung der Bahnhofstrasse und prüfen dabei auch, ob die Kontakthüte

für die Schnellladung der Elektrobusse direkt in die neuen Haltestellendächer integriert werden können.

Depoterweiterung

Parallel zum E-Bus-Projekt müssen die VBSH das Depot Ebnet erweitern, um alle Fahrzeuge über Nacht einstellen zu können und die Abläufe effizienter zu gestalten. Die Finanzierung für die Investition über 7.9 Mio. Franken hat der Grosse Stadtrat am 2. Juli 2019 abschliessend bewilligt.

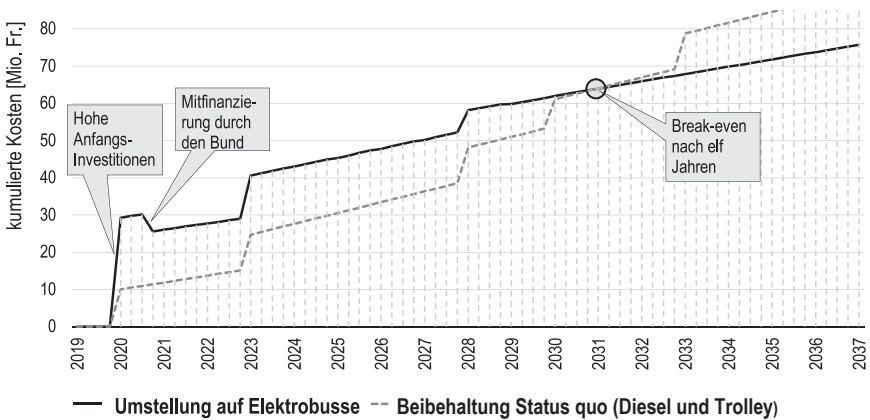


WIRTSCHAFTLICHKEIT UND ÖKOLOGIE

Wirtschaftlichkeit

Das System mit Elektrobussen verursacht zu Beginn deutlich höhere Anfangsinvestitionen als das bestehende System mit Dieseln und Trolleybussen, da nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch die

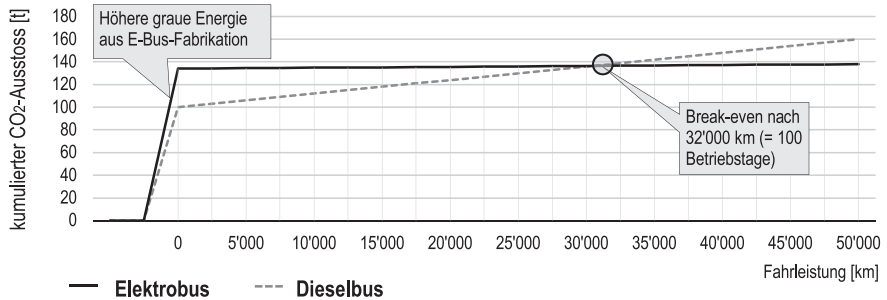
Ladeinfrastruktur beschafft werden müssen. Dank tieferen Betriebskosten, einer längeren Lebensdauer und der Mitfinanzierung durch Dritte werden die höheren Investitionen nach elf Jahren wieder eingespielt.



Ökologie und Umweltbilanz

Elektrobusse verbrauchen deutlich weniger Energie, stossen keine Schadstoffe aus und ermöglichen dank Strom aus erneuerbaren Quellen einen CO₂-neutralen Betrieb. Bei kompletter Umstellung der Stadtbusflotte werden die VBSH jährlich rund 3 000 Tonnen CO₂ einsparen können.

Gemessen am CO₂-Ausstoss, schneiden Elektrobusse in der Umweltbilanz bereits nach 32 000 km besser ab als Dieseln. 32 000 km sind bei einem Linienbus der VBSH nach rund 100 Tagen erreicht.



INVESTITIONEN

Für die Grundetappe sind Nettoinvestitionen von 23.6 Mio. Franken nötig. Die Grundetappe beinhaltet 15 Elektrobusse sowie die komplette Ladeinfrastruktur am Bahnhof und im Depot Ebnet. An der nötigen Infrastruktur beteiligt sich der Bund mit mindestens 5.1 Mio. Franken im Rahmen des Agglomerationsprogramms. Weitere Fördergelder sind beantragt, aber noch nicht bestätigt.

Für die Umstellung der gesamten Stadtbusflotte auf Elektrobusse haben sich die VBSH vertraglich die Möglichkeit gesichert, weitere 32 Busse inklusive Depotladern für 32.5 Mio. Franken zu bestellen. Total sind für die komplette Umstellung der Stadtbusflotte auf Elektrobusse mit Schnellladesystem Nettoinvestitionen

von 56.1 Mio. Franken nötig, verteilt über die nächsten zehn Jahre.

Zu berücksichtigen ist, dass die VBSH auch bei der Erneuerung der Dieselbusse investieren müssten.

PROJEKTVERGANGEN UND ZEITPLAN

Für das Elektrobusprojekt wurde eine professionelle Projektorganisation mit klar zugewiesenen Verantwortlichkeiten und einem Controlling definiert. Ein Lenkungsausschuss überwacht und steuert das Projekt.

Die Einführung der Elektrobusse nach der Volksabstimmung erfolgt schrittweise.

In einem ersten Schritt wird je ein Solo- und ein Gelenkbus bestellt, welche erst ausgiebig getestet werden. Erst wenn alle Abnahmetests erfolgreich waren, werden die weiteren 13 Busse der Grundtappe bestellt. Mit diesem schrittweisen Vorgehen können die Qualität sichergestellt, die Projektrisiken minimiert und die Schulung des Personals gewährleistet werden.

Die Terminplanung wird mit der Umrüstung der Trolleybusse auf IMC-Technologie, dem Projekt «Aufwertung Bahnstrasse» und der Sanierung der Werkleitungen am Bahnhof abgestimmt.

RÜCKFALLLÖSUNG

Lehnt das Volk die Einführung von Elektrobussen ab, werden die Dieselbusse, welche am Ende ihrer Lebensdauer sind, durch neue Dieselbusse ersetzt. Die VBSH haben hierfür parallel zur E-Bus-Ausschreibung auch eine Dieselbus-Ausschreibung durchgeführt, welche optional die Bestellung von Stadtbussen erlaubt. Den Zuschlag erhalten hat hierfür die Evobus Schweiz AG, welche Fahrzeuge der Marke «Mercedes Citaro» liefert, wie sie bereits heute im Einsatz sind. Diese Option stellt sicher, dass die VBSH ohne Verzögerung neue Busse bestellen können, falls das E-Bus-Projekt an der Urne abgelehnt wird.

FRAGEN UND ANTWORTEN

Elektromobilität ist ein kontrovers diskutiertes Thema. Nachfolgend sind die meistgestellten Fragen und Antworten darauf aufgeführt.

Frage 1: «Warum setzen die VBSH nicht auf die Wasserstofftechnologie?»

Antwort: Die Wasserstofftechnologie ist bei Langstreckenfahrten (grosse Reichweite) und unplanbaren Routen im Vorteil. Im öffentlichen Nahverkehr sind die Routen hingegen kurz und planbar (Fahrplan). Zudem weist der Wasserstoffbus einen schlechteren Wirkungsgrad auf, und der Umgang mit dem hochexplosiven Wasserstoff ist ein Problem, weshalb E-Busse die sinnvollere Lösung für Schaffhausen sind.

Frage 2: «Ist das Projekt nicht zu riskant? Droht das nächste Pionierdebakel?»

Antwort: Die Stadt hat in der Vergangenheit schmerzhaft Erfahrungen gemacht mit dem gescheiterten Projekt der KBA Hard und daraus gelernt. Das Elektrobusprojekt ist mit dem Projekt der KBA Hard nicht vergleichbar: Die Technologie der Elektrobusse ist ausgereift und zu Tausenden produktiv im Einsatz. Die VBSH haben sich umfassend mit einem Werkliefervertrag abgesichert (Generalunternehmermodell, Pönalen, Rückabwicklung). Das Projektvorgehen mit Zwischenschritten und klar definierten Meilensteinen reduziert das Risiko und ermöglicht, Probleme rasch zu erkennen und wenn nötig Massnahmen zu ergrei-

fen. Zudem wird eine professionelle Projektorganisation eingesetzt.

Frage 3: «Ist die Rohstoffgewinnung für die Batterien ethisch vertretbar?»

Antwort: Es trifft zu, dass die Rohstoffgewinnung für die Batterien (Lithium und Kobalt) im Ausland nicht unserem Verständnis von umweltgerechtem und sozialem Handeln entspricht und es hier Verbesserungen braucht. Mit dem Wachstum der Elektromobilität wird der Druck dazu steigen. Die Alternative, die Erdöl-gewinnung, ist mit viel grösseren Umweltschäden (verseuchtes Land, verseuchte Meere) verbunden.

Frage 4: «Sind die Batterien auch winter-tauglich?»

Antwort: Ja, die VBSH verwenden Batteriepakete mit einem Klimasystem. Im Winter werden die Zellen geheizt und im Sommer gekühlt. Das System ist so spezifiziert, dass es auch unter widrigsten Bedingungen bei Minustemperaturen funktioniert.

Frage 5: Warum bestellen die VBSH nicht bei einem Schweizer Hersteller?

Antwort: Die VBSH sind als öffentliches Unternehmen an das Beschaffungsrecht gebunden und können Grossaufträge nicht freihändig vergeben. Irizar hat bei der internationalen Ausschreibung das überzeugendste Angebot eingereicht. Entscheidend für den Zuschlag war nicht nur die Wirtschaftlichkeit, sondern auch die Leistungsfähigkeit der Ladeinfrastruktur, die Erfahrung mit anderen Projekten

in ähnlicher Grösse und die Projektabwicklungs-kompetenz. Irizar e-mobility gehört zu den fünf grössten Elektrobust-lieferanten in Europa und hat zugesagt, in Schaffhausen eine Niederlassung zu gründen. Dabei werden neue Arbeitsplätze geschaffen, und die VBSH können sich auf einen Service vor Ort in Schaffhausen verlassen.

Frage 6: «Ist der Elektrobust überhaupt umweltfreundlicher als der Dieselbus?»

Antwort: Für den CO₂-Ausstoss kommt es auf die Herkunft des verwendeten Stroms an. Anders als in Deutschland, wo oft ein Strommix mit Energie aus Kohlekraftwerken zum Einsatz kommt, wird in Schaffhausen umweltfreundlicher Wasserkraftstrom des stadteigenen Flusskraftwerks eingesetzt. Damit ist der Betrieb in Schaffhausen 100% CO₂-neutral. Bei Vollumstellung sparen die VBSH 3 000 t CO₂ pro Jahr ein.

HALTUNG DES STADTRATS

Schaffhausen ist für Elektrobusse besonders geeignet, und es gilt diese Chance zu nutzen. Folgende sieben gute Gründe sprechen für das Projekt:

- ① Elektrobusse sind in Schaffhausen wirtschaftlich. Die hohen Anfangsinvestitionen sind dank den tieferen Betriebskosten und der Mitfinanzierung durch den Bund bereits nach elf Jahren wieder eingespielt.
- ② Elektrobusse stossen keine Abgase aus und sorgen für eine saubere Luft.
- ③ Elektrobusse verursachen weniger Lärm und erhöhen damit die Lebensqualität in den Quartieren.
- ④ Dank sauberem Wasserkraftstrom aus lokaler Produktion fahren die Schaffhauser E-Busse klimaschonend, und die Wertschöpfung aus der Energieproduktion bleibt in Schaffhausen.
- ⑤ Die neuen Elektrobusse bieten einen hohen Fahrkomfort wie zum Beispiel eine ruhige Fahrweise.
- ⑥ Die Bahnhofstrasse mit der einzigartigen Anordnung von zwölf Schnellladestationen wird zum Schaufenster für die Elektromobilität mit Strahlkraft über die Landesgrenzen hinaus. Damit positioniert sich Schaffhausen auf der Landkarte der innovativsten Mobilitätsstandorte ganz vorne.

- ⑦ Der Systemlieferant Irizar wird in Schaffhausen eine Niederlassung für Service und Vertrieb gründen. Das schafft neue Arbeitsplätze, und die VBSH können auf einen deutschsprachenden Service vor Ort zählen.

Der Stadtrat hat sich auch mit den Projektrisiken gründlich auseinandergesetzt. Elektrobusse sind zu Tausenden an anderen Standorten zuverlässig im Einsatz. Zudem haben sich die VBSH vertraglich gut abgesichert, die Einführung ist schrittweise geplant, und es wird ein professionelles Projektmanagement eingesetzt. Es ist wichtig, aus vergangenen Fehlern zu lernen. Aufgrund einer schlechten Erfahrung gänzlich auf Zukunftsprojekte zu verzichten, wäre hingegen falsch.

Der Stadtrat empfiehlt die Vorlage zur Annahme. Elektrobusse sind eine gute Investition in den öffentlichen Verkehr und die Lebensqualität der Stadt.

HALTUNG DES GROSSEN STADTRATS

Sämtliche Fraktionen äusserten sich bei der Beratung der Vorlage im Grossen Stadtrat grundsätzlich positiv zur Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse.

So wurde die Energieversorgung der Busse mit stadeigenem Wasserstrom positiv gewürdigt. Auch dass die Busse keine Abgase und wenig Lärm verursachen, wirtschaftlich betrieben werden können und eine sehr gute Energiebilanz haben, wurde begrüsst. Die Elektrifizierung der

innerstädtischen Busflotte wurde auch deshalb gutgeheissen, weil in Schaffhausen mit der besonderen topografischen Lage der Stadt perfekte Bedingungen für E-Busse mit Schnellladesystem herrschen. Kritische Fragen stellten sich zur Leistungsfähigkeit der Batterien, insbesondere auch, ob im Winter ein störungsfreier Betrieb möglich sei. Um diese Herausforderung zu meistern, werden die Batterien mit einem Klimasystem ausgerüstet. Diskutiert wurde auch die Vergabe an einen spanischen Anbieter. In den ausführlichen Informationen zum Vergabeverfahren konnte aufgezeigt werden, dass die VBSh verpflichtet sind, dem Anbieter den Zuschlag zu erteilen, welcher das bestbewertete Angebot eingereicht hat und alle Kriterien erfüllt. Das Angebot

der Firma Irizar überzeugte nicht nur mit der Wirtschaftlichkeit, sondern auch mit der Leistungsfähigkeit der Leistungselektronik und der Projektabwicklungskompetenz. Irizar tritt zudem als Generalunternehmerin auf und liefert alles aus einer Hand. Fragen gab es weiter zur Unterbringung der Trafostation im Postgebäude, zur Planung der Bahnhofstrasse und ob das neue System genug flexibel ist, wenn das Streckennetz angepasst oder erweitert werden muss. Diese Fragen konnten zur Zufriedenheit der Fraktionen beantwortet werden.

In der Schlussabstimmung stimmten die Mitglieder des Grossen Stadtrats der Vorlage ohne Enthaltung einstimmig zu.

■ ANTRAG

Der Stadtrat und mit 32 zu 0 Stimmen auch der Grosse Stadtrat empfehlen Ihnen, dem Darlehen an die Verkehrsbetriebe Schaffhausen VBSh zur Einführung von Elektrobussen (Grundetappe, Nettoinvestition von 23'600'000 Franken) zuzustimmen.

Schaffhausen, 2. Juli 2019

Im Namen des Stadtrats

Der Stadtpräsident:

Peter Neukomm

Die Stadtschreiberin:

Yvonne Waldvogel

Im Namen des Grossen Stadtrats

Der Präsident:

Hermann Schlatter

Die Sekretärin:

Sandra Ehrat

ENTWICKLUNG STADTHAUSGEVIERT

AUSGANGSLAGE

Hohe Sanierungsbedürftigkeit

Das Stadthausgeviert im Herzen der Schaffhauser Altstadt umfasst viele einzelne Liegenschaften, die sich alle im Eigentum der Stadt befinden. Im nördlichen Teil besteht dringender Sanierungsbedarf. Einige Gebäude sind einsturzgefährdet. Im südlichen, von der Verwaltung genutzten, Teil stehen ebenfalls Sanierungsarbeiten an, und es muss ein barrierefreier Zugang ermöglicht werden.

Zusammenführung der Verwaltung

Die Idee, die Stadtverwaltung im Stadthausgeviert zu zentralisieren, wird seit über 100 Jahren immer wieder diskutiert. Bis 1979 kaufte die Stadt alle im Geviert liegenden Gebäude auf. Heute sind die verschiedenen Verwaltungsstellen auf verschiedene Altstadtliegenschaften verteilt. Dies ist mit Nachteilen verbunden, sowohl für die Kundinnen und Kunden der Stadtverwaltung als auch für die internen Abläufe und die Zusammenarbeit.

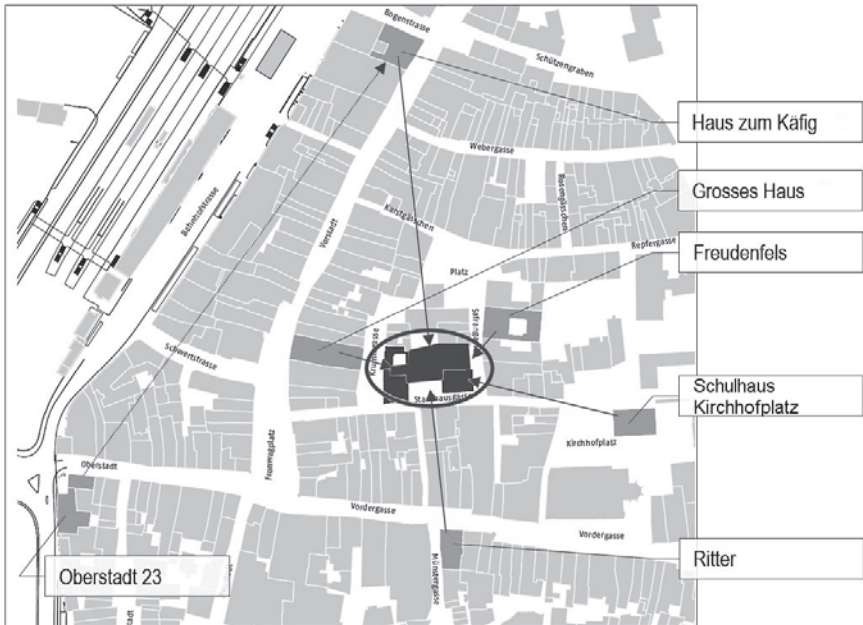


Abbildung: Die heute dezentral über die Altstadt verstreuten Verwaltungsabteilungen werden im südlichen Teil des Stadthausgevierts zusammengeführt.

Erfolgversprechende Sanierungsstrategie

In den letzten Jahrzehnten sind sieben Sanierungsprojekte gescheitert. Beim vorliegenden Sanierungskonzept hat die Stadt aus der Vergangenheit gelernt und ist die Sanierung mit einem neuen Ansatz angegangen. Im Juni 2016 wurde die Entwicklungsstrategie vom Grossen Stadtrat einstimmig verabschiedet und der Stadtrat mit den notwendigen Planungen beauftragt.

Zentral an dieser Sanierungsstrategie ist, dass die Liegenschaften im nördlichen Teil im Baurecht zur Entwicklung abgegeben werden. Dadurch reduzieren sich für die Stadt das Investitionsvolumen und die Risiken. Die bauhistorisch wertvollen Altbauten im Nordteil werden erhalten und für geeignete Nutzungen (Wohnen und Gewerbe) saniert. Im Südteil investiert die Stadt selbst in die Verwaltungsliegenschaften. Der moderne Verwaltungsneubau und die Aufstockung des «Ecksteins» ermöglichen die Zusammenführung von heute auf das Altstadtgebiet verteilten Verwaltungsabteilungen. Kürzere Wege und effizientere Prozesse verbessern die Zusammenarbeit. Für die Stadtbevölkerung entsteht eine zentrale, kundenfreundliche Anlaufstelle für alle Verwaltungsgeschäfte.

Ziele der Sanierung

Mit der Sanierung des Stadthausgevierts verfolgt die Stadt folgende Ziele:

- Die heute auf verschiedene Altstadtliegenschaften verteilte Stadtverwaltung soll im Stadthausgeviert zusammenge-

führt werden. Damit wird eine zentrale Anlaufstelle für die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Schaffhausen geschaffen, sodass alle Verwaltungsgeschäfte an einem Ort erledigt werden können.

- Die Altstadt soll belebt werden, indem heute leer stehende oder von der Verwaltung genutzte Liegenschaften neuen Nutzungen zugeführt werden. Für die Belebung der Altstadt ist wichtig, dass die Stadtverwaltung im Zentrum bleibt.
- Schliesslich geht es auch darum, den Wertzerfall zu stoppen, sodass die Stadt ihre Verantwortung als Liegenschaftsbesitzerin wahrnehmen kann.

PROJEKTBSCHRIEB

Basierend auf der vom Grossen Stadtrat 2016 beschlossenen Sanierungsstrategie hat der Stadtrat eine Projektorganisation mit Fachpersonen aus dem Hochbauamt und der Immobilienabteilung eingesetzt. Verschiedene Fachstellen, eine Begleitgruppe mit einer Vertretung aus jedem Referat sowie die Stadtbildkommission begleiteten die Entwicklung der Vorprojekte.

Um für die Planung und Begleitung des anspruchsvollen Projekts den geeigneten Partner zu finden, wurde eine zweistufige öffentliche Planersubmission im selektiven Verfahren durchgeführt. Das Planerteam «alb Architektengemeinschaft AG, WAM Planer und Ingenieure AG, Amstein + Waltert Bern AG» hat dabei

die höchste Punktzahl erreicht. Die Planer haben im Dialog mit den Fachstellen Lösungen entwickelt, die den vielfältigen Anforderungen, beispielsweise bezüglich Denkmalpflege und Brandschutz, gerecht werden. Die Stadtbildkommission beurteilte das Projekt in drei Sitzungen und regte verschiedene Anpassungen an. Sie beurteilt das nun vorliegende Projekt mit einer zweigeschossigen Aufstockung des «Ecksteins» und einem dreigeschossigen Neubau als städtebaulich verträglich. Die architektonische Ausgestaltung der Aufstockung und des Neubaus soll in den folgenden Planungsschritten im Detail ausgearbeitet und der Stadtbildkommission zur Beurteilung vorgelegt werden.

Zentrale Anlaufstelle für alle Verwaltungsgeschäfte

Das Projekt für die Sanierung und Ergänzung der Verwaltungsliegenschaften sieht einen dreigeschossigen Verwaltungsneubau vor, der die beiden Liegenschaften «Stadthaus» und «Eckstein» verbindet. Die Kundinnen und Kunden der Stadtverwaltung werden an einem zentralen Schalter im neuen Eingangsbereich empfangen und haben in der offenen, dreigeschossigen Schalterhalle Zugang zu den Dienstleistungen der Einwohnerkontrolle, des Zivilstandsamts, der Stadtpolizei, der Baupolizei und weiterer Verwaltungsstellen. Die Liegenschaft «Eckstein» wird um zwei Etagen aufgestockt. Zwei neue Vertikalverbindungen mit einem Lift gewährleisten einen effizienten Arbeitsablauf mit kurzen Wegen zwi-

schen den Abteilungen und stellen sicher, dass das Gebäude weitgehend barrierefrei ist. Die Empfangshalle des neuen Verwaltungsgebäudes ist das Herzstück der neuen zentralen Stadtverwaltung im Dienste der Bevölkerung.

Während die bestehende kleinräumige Struktur im «Stadthaus» und im «Eckstein» bestehen bleibt, sind im Neubau Gruppenbüros, zusammengefasste Sozialräume und Nasszonen sowie eine neue zentrale Erschliessung möglich. Unterschiedlich grosse Sitzungszimmer sind auf allen Geschossen angeordnet und sollen bereichsübergreifend reservierbar sein.

«Stadthaus»

Das «Stadthaus» ist neu über die zentrale Empfangshalle des Neubaus für das Publikum erreichbar. Wie bis anhin befinden sich Verwaltungsbüros und der Stadtratssaal in diesem Gebäude. Die bestehende Büronutzung wird mit Sozialräumen und neuen WC-Anlagen ergänzt. Haustechnische Anlagen werden, wo nötig, angepasst. In einem neuen Anbau ist ein Lift bis in das 2. Obergeschoss untergebracht. Dieser gewährleistet eine barrierefreie Zugänglichkeit. Da der Lift das bestehende Dach aus denkmalpflegerischen Gründen nicht tangieren soll, wird er nicht bis in das Dachgeschoss geführt.



«Eckstein»

Im Haus zum «Eckstein» sind wie bisher Einzel- und Gruppenbüros sowie Sitzungszimmer untergebracht. Das Haus zum «Eckstein» wird vertikal über den Neubau mit einem behindertengerechten Lift und einer Treppenanlage erschlossen. Die Treppenanlage wechselt im 2. Obergeschoss in das «Eckstein»-Gebäude, um die Verbindung bis zum

4. Obergeschoss sicherzustellen. Ein zweigeschossiger Neubau, der auf den bestehenden Bau aufgesetzt wird, schafft zusätzlichen Raum. So können weitere Abteilungen im Stadthausgeviert untergebracht und auch das Haus «Zum Käfig» freigespielt werden – ein Anliegen, das bei der Beratung der Sanierungsstrategie in der Spezialkommission eingebracht wurde.



Abbildung: Visualisierung der neuen Empfangshalle im Verbindungsbau

Das «Stadthaus» bleibt der wichtigste Bau im Geviert. Seine Wahrnehmung im Stadtraum wird nicht verändert. Mit der Aufstockung wird das Haus «Eckstein» zum Gegenpol des Stadthauses. Die Aufstockung übernimmt die Fassadenteilung des bestehenden Gebäudes. Mit dem bestehenden Kranzgesims bleibt die ursprüngliche Dimension des Gebäudes erkennbar.

Der Neubau, die Aufstockung und die Verbindung der Gebäude erlauben die angestrebte Zusammenführung der Kernverwaltung an einem Ort mit zeitgemässen Büros und bieten Platz für alle rund 165 Arbeitsplätze. Die sanierten und erweiterten Räumlichkeiten für die Verwaltung erfüllen die vielfältigen Anforderun-

gen bezüglich Denkmalschutz, Städtebau, Behindertengerechtigkeit usw. Eine zentrale Heizung für alle Liegenschaften wird mit einer Grundwasser-Wärmepumpe betrieben. Damit werden die Anforderungen an den Energiestandard der Verwaltungliegenschaften erreicht. Der Abschluss der Bauarbeiten und der Bezug durch die Stadtverwaltung sind bis Ende 2024 geplant. Die Zusammenlegung macht das Freispielen der bisher für die Verwaltung genutzten Altstadtliegenschaften möglich.

Entwicklung des nördlichen Teils im Baurecht

Nicht Bestandteil der Volksabstimmung ist die Entwicklung des Nordteils im Baurecht. Die Baurechtsabgabe wurde vom

Grossen Stadtrat bereits in eigener Kompetenz und unabhängig vom Entscheid über die Entwicklung des Verwaltungsteils gefällt. Für den Fall, dass der Verwaltungsteil an der Urne scheitert, hat der Grosse Stadtrat weiter einen Kredit für notwendige minimale bauliche Massnahmen am Südteil bewilligt. Die Referendumsfrist für diesen Kredit ist ungenutzt abgelaufen. Entsprechend kann der Nordteil unabhängig vom Volksentscheid über den Verwaltungsteil im Baurecht entwickelt werden.

Die Gebäude im nördlichen Teil des Stadthausgevierts sollen neu belebt werden. Das Vorprojekt zeigt die möglichen zukünftigen Nutzungen auf: moderne Wohnungen mit Alstadtflair, Büros oder Praxen, Läden, ein Weinkeller, ein Café

oder eine Weinbar und ein Restaurant. In der Mitte des Gevierts entsteht ein öffentlich zugänglicher Klostergarten, der vom angrenzenden Café und auch für Hochzeitsapéros genutzt werden kann.

Freigespielte Liegenschaften

Nach dem Umzug der Verwaltungsabteilungen ins Stadthausgeviert werden folgende Liegenschaften für eine neue Nutzung freigespielt: «Grosses Haus», «Zum Käfig», «Freudenfels» und «Ritter». Das Stadtarchiv (im «Grossen Haus») und die historischen Trauzimmer (im «Freudenfels», neu mit Lift) werden nicht ins Stadthausgeviert integriert.

Für alle vier Liegenschaften liegen wirtschaftliche Vorprojekte bzw. Umnutzungskonzepte vor. Durch das Freispi-



Abbildung: Visualisierung Klostergarten

len von bisher durch die Verwaltung genutzte Flächen stehen Werte von insgesamt 13.0 Mio. Franken zur Disposition. Die Entwicklung der genannten Liegenschaften erfolgt in einem zweiten Schritt und ist nicht Bestandteil der Vorlage.

Die Nutzung des «Schulhauses Kirchhofplatz» bleibt bestehen, einzig die Stadtplanung soll in das Stadthausgeviert umziehen. Ebenfalls bestehen bleibt die Nutzung in der Liegenschaft «Oberstadt». Hier ist es denkbar, dass die Verwaltung zu einem späteren Zeitpunkt (in einem dritten Schritt) die sanierte Liegenschaft «Zum Käfig» bezieht und damit die Liegenschaft an der Oberstadt für eine Drittnutzung frei wird.

FINANZIELLE ASPEKTE

Für die Sanierung und Erweiterung der Verwaltungsliegenschaften wird ein Investitionskredit von 23.1 Mio. Franken beantragt. Davon sind 12.2 Mio. Franken gebundene Kosten für die Sanierung der Verwaltungsliegenschaften. Diese Kosten würden auch ohne Neubau anfallen. Bei einem Verzicht auf das vorliegende Projekt würden zudem umfangreiche Investitionen für die Sanierung der anderen auf die Altstadt verteilten Verwaltungsliegenschaften anstehen.

Die Investitionen setzen sich gemäss Vorprojekt zusammen aus:

- 4.5 Mio. Franken für die Sanierung des Stadthauses
- 12.87 Mio. Franken für den Neubau inkl. die Arbeiten der Archäologie
- 5.73 Mio. Franken für die Sanierung und Aufstockung des Hauses «Eckstein»

Dem Investitionsvolumen von 23.1 Mio. Franken stehen freigespielte Flächen im Wert von 13.0 Mio. Franken gegenüber.

HALTUNG DES STADTRATS

In das heute mehrheitlich brachliegende Stadthausgeviert soll neues Leben einziehen: Wohnen, arbeiten, ausgehen, geniessen – das neue Geviert soll der Innenstadt neue Impulse geben. Das Stadthausgeviert ist mit einem Investitionsvolumen von 23.1 Mio. Franken ein wichtiges Zukunftsprojekt der Stadt. Weil mit dem Umzug der städtischen Verwaltungsabteilungen Flächen im Gegenwert von 13.0 Mio. Franken für andere Nutzungen freigespielt werden, relativieren sich die Investitionskosten. Auch bei einem Verzicht auf das vorliegende Projekt wären umfangreiche Investitionen in die Sanierung aller heute als Verwaltungsliegenschaften genutzten Gebäude nötig.

Seit mehr als hundert Jahren besteht die Idee, die Stadtverwaltung im Stadthausgeviert örtlich zusammenzuführen. Mit

dieser Vorlage gelingt es, die Kernverwaltung:

- an einem Standort
- in modernen, zeitgemässen Büroräumlichkeiten
- im Herzen der Altstadt zusammenzuführen.

Die Schaffhauser Bevölkerung erhält eine zentrale, kundenfreundliche und barrierefreie Anlaufstelle für alle Verwaltungsgeschäfte. Kürzere Wege machen die Verwaltung effizienter und verbessern die Zusammenarbeit. Der Neubau, die Aufstockung und die Verbindung der Gebäude erlauben die angestrebte Zusammenführung der Kernverwaltung an einem Ort und bieten Platz für alle rund 165 Arbeitsplätze. Wie genau die Gestaltung der Aufstockung und der Dachabschluss beim «Eckstein» aussehen werden, wird im Rahmen der Bau- und Ausführungsplanung nochmals geprüft.

Die Vorlage ist auch bedeutend für die Innenstadtentwicklung. Heute stehen im Stadthausgeviert viele Gebäude leer, einige sind sogar einsturzgefährdet. Mit dieser Vorlage werden:

- der Wertzerfall gestoppt,
- die bauhistorisch wertvollen Bauten erhalten,
- die Altstadt mit dem neuen Stadthausgeviert aufgewertet und belebt.

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern, der Entwicklung des Stadthausgevierts zuzustimmen.

HALTUNG DES GROSSEN STADTRATS

Die Vorlage stiess beim Parlament auf breite Zustimmung. Alle waren sich einig, dass die Entwicklung des Stadthausgevierts und die Schaffung einer zentralen Anlaufstelle für alle Verwaltungsgeschäfte sinnvoll und nötig sind. Sämtliche Fraktionen sehen den Bedarf und haben das vorliegende Projekt positiv gewürdigt. Auch die Abgabe des nördlichen Teils im Baurecht stiess auf Unterstützung von rechts bis links. Die Fraktion FDP/JFSH war allerdings der Ansicht, dass die geplante Aufstockung der Liegenschaft «Eckstein» in der bisherigen Ausführung nicht ins Stadtbild passe. Auf ihren Antrag beauftragte der Grosse Stadtrat deshalb den Stadtrat, im Rahmen der Bau- und Ausführungsplanung ein spezielles Augenmerk auf die Aufstockung des «Eckstein» und des Verwaltungsneubaus zu richten und sie ans Altstadtbild anzupassen.

In der Schlussabstimmung stimmten die Mitglieder des Grossen Stadtrats der Vorlage mit 30:1 Stimmen zu.

■ ANTRAG

Der Stadtrat und mit 30 zu 1 Stimmen auch der Grosse Stadtrat empfehlen Ihnen, den Verpflichtungskredit für den Bau des Verwaltungsneubaus und für die Sanierung des Stadthauses sowie der Verwaltungsliegenschaft «Eckstein» über 23'100'000 Franken (Kostengenauigkeit $\pm 15\%$, Zürcher Baukostenindex, Stand 1. April 2017, 99,2 Punkte), davon 12'200'000 Franken als gebundene Ausgaben, zulasten der Investitionsrechnung zu bewilligen.

Schaffhausen, 2. Juli 2019

Im Namen des Stadtrats

Der Stadtpräsident:

Peter Neukomm

Die Stadtschreiberin:

Yvonne Waldvogel

Im Namen des Grossen Stadtrats

Der Präsident:

Hermann Schlatter

Die Sekretärin:

Sandra Ehrat

NEUBAU WERKHOF SH POWER – ZUSATZKREDIT

AUSGANGSLAGE

Vorlage Neubau Werkhof SH POWER im Schweizersbild

Am 9. Dezember 2014 unterbreitete der Stadtrat dem Grossen Stadtrat die Vorlage Neubau Werkhof SH POWER im Schweizersbild. Der Stadtrat beantragte damals einen Kredit von 18.97 Mio. Franken für den Bau eines neuen Werkhofs neben dem kantonalen Werkhof im Schweizersbild, da die Infrastruktur im heutigen Werkhof am Lindli völlig veraltet ist und dringend erneuert werden muss. Durch den Neubau im Schweizersbild sollen zudem auch die beiden bisherigen Standorte von SH POWER im Gaswerkareal am Lindli und das Werkhofareal an der Ebnatstrasse einer neuen Nutzung zugeführt werden können.

Diese Vorlage erfuhr im Rahmen der parlamentarischen Beratung einige Änderungen. Unter anderem wurde ein Kostendach von 12.0 Mio. Franken für die Kosten des Neubaus festgelegt und so der Gesamtkredit auf neu 17.82 Mio. Franken reduziert mit einer Kostengenauigkeit von $\pm 15\%$. Diesem Kredit stimmte der Grosse Stadtrat am 23. Februar 2016 mit 30 zu 1 Stimmen zu. In der Volksabstimmung vom 5. Juni 2016 wurde der Kredit mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 76.9 Prozent genehmigt. Von diesem Investitionskredit sind 13.1 Mio. Franken für den Bau des neuen Werk-

hofs inkl. Betriebseinrichtungen und Ausrüstungen vorgesehen. Die übrigen 4.72 Mio. Franken entfallen auf Rückbau- und Umzugskosten.

Nach der Volksabstimmung wurden die Planerleistungen öffentlich ausgeschrieben und die Ausarbeitung des Bauprojekts mit einem neuen Architekturbüro gestartet. Dieses prüfte und aktualisierte den Kostenvoranschlag. Dabei zeigte sich, dass sich gegenüber dem bewilligten Kredit deutliche Mehrkosten ergeben. Daraufhin wurde die Baufreigabe verweigert und eine Klärung der Mehrkosten in Auftrag gegeben.

Gründe für die Mehrkosten

Die Mehrkosten lassen sich nicht auf eine einzelne Ursache zurückführen, sondern sind vielfältig und ergaben sich über verschiedene Phasen des Projekts. Projektänderungen in der frühen Planungsphase und im politischen Prozess wurden unvollständig in den Kosten abgebildet.

Überarbeitetes Projekt

Die Verwaltungskommission von SH POWER erteilte dem Hochbauamt der Stadt Schaffhausen als Bauherrenvertreterin im Dezember 2017 den Auftrag, das Projekt im Sinne einer Kostenoptimierung zu überarbeiten. Dabei zeigte sich, dass ei-

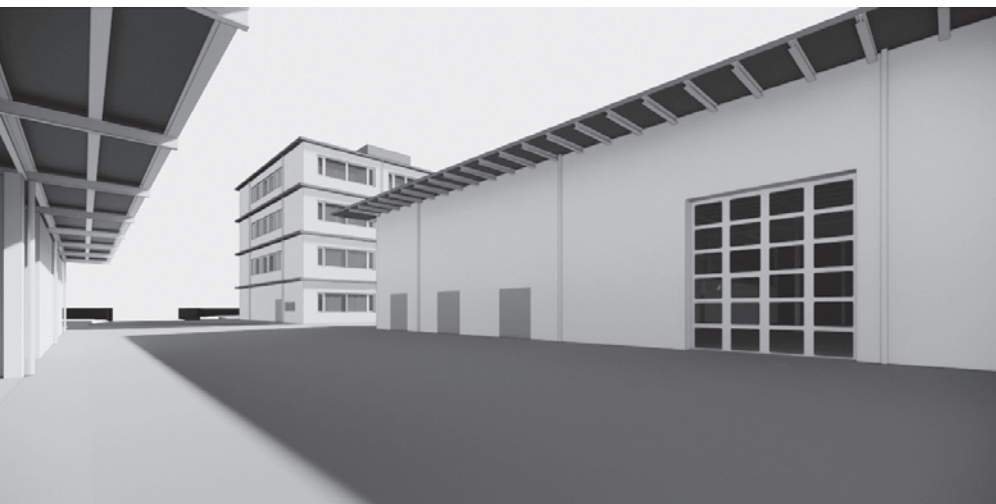


Abbildung: Visualisierung des neuen Werkhofs (das Modell zeigt nur den Baukörper und nicht die Gestaltung)

ne vollständige Kompensation der Mehrkosten innerhalb des Projekts nicht möglich ist. Jedoch sollten mit einer Überarbeitung und Optimierung die Mehrkosten des Projekts soweit möglich reduziert werden. Zielsetzung, Zweck und Funktionalität des überarbeiteten Projekts sind identisch geblieben. Dank einer Trennung des Gebäudes in Büro und Werkhalle und Optimierungen bei den Vorbereitungs- und Umgebungsarbeiten können erhebliche Kosten eingespart werden.

Baukörper und Erschliessung

Das viergeschossige Bürogebäude soll zur Schweizersbildstrasse hin erstellt werden. Die Werkhalle ist ein teilweise zweigeschossiger Bau mit einer Gebäu-

dehöhe von ca. 7 m. Ursprünglich war ein dreigeschossiger Bau geplant.

Neu ist nur noch eine Ein- und Ausfahrt geplant. Der Verkehr kann als «Ring-Verkehr» ohne Wendemanöver geführt werden. Durch den Wegfall einer Hochwassersperre sowie Abbrucharbeiten bei der bestehenden Hochwasserschutzmauer konnten Kosten beim Hochwasserschutz eingespart werden.

Werkhalle

Das Erdgeschoss der Werkhalle wird je hälftig als Werkstatt und Regallager genutzt. Die Werkstatthalle wird mit drei grossen Toren und einer Krananlage erschlossen. Zum Regallager hin ist die Werkstatthalle teilweise offen, wodurch

sich kurze Arbeitswege ergeben. Die Galerie bzw. das Lager im Obergeschoss sind über eine Treppe erschlossen.

Bürogebäude

Im Erdgeschoss sind die Umkleidekabinen mit Duschen und die Stiefelwaschanlage untergebracht sowie die Büros für die Magazinverwaltung. Im 1. Obergeschoss befinden sich die Technikzentrale, das Zählerlager, Werkstattflächen für Kleinteile und einige Büroarbeitsplätze. Alle weiteren Büroarbeitsplätze befinden sich im 2. und 3. Obergeschoss. Ein Aufenthaltsbereich mit Küche ist im 2. Obergeschoss situiert. Die Büros sind mit Leichtbauwänden abgetrennt, sodass die Arbeitsplätze auch anders angeordnet werden können. Das Gebäude ist mit einem Treppenhaus und Lift erschlossen und so konstruiert, dass eine spätere Aufstockung möglich ist.

Aussenlager

Im überdachten Aussenlager sind geschlossene Lagerflächen und ein LKW-Stellplatz vorgesehen.

Kosten

Die in der Volkabstimmung im Jahr 2016 genehmigten Kosten für das Gesamtprojekt betragen 17.82 Mio. Franken. Davon fallen 13.1 Mio. Franken für das Bauprojekt «Werkhof SH POWER» sowie Betriebseinrichtung und Ausrüstung an. Die Gesamtkosten für das überarbeitete Projekt liegen bei 14.9 Mio. Franken, was Mehrkosten von 1.8 Mio. Fran-

ken gegenüber dem ursprünglich bewilligten Kredit entspricht. Davon sind 0.38 Mio. Franken gebundene Kosten, da sie aufgrund der nötigen Überarbeitung des Projekts zusätzlich entstanden sind. In den restlichen 1.42 Mio. Franken Mehrkosten sind zusätzliche Eigenleistungen für die Bauherrentätigkeit des Hochbauamts (0.2 Mio. Franken) sowie ein Anteil weiterer gebundener Kosten enthalten.

Vergleich zum ursprünglichen Projekt

Im Vergleich zum ursprünglichen Projekt wurde die Anzahl der Büroarbeitsplätze beibehalten, aber die Flächen der einzelnen Arbeitsplätze um 20 Prozent reduziert. Auf die gesetzlichen Vorgaben

reduziert wurden auch die Flächen für Aufenthalt und Umkleidekabinen. Dank einer effizienteren Erschliessung konnten die Verkehrsflächen um mehr als einen Drittel gesenkt werden.

	Ursprüngliches Projekt	Überarbeitetes Projekt
Anzahl Arbeitsplätze	101	101
Energie	Minergie P Eco	Büro: Minergie Werkhalle: minimal temperiert
Photovoltaik-Anlage	In Projekt aufgeführt (Abstimmungsbroschüre), aber im Projektkredit nicht enthalten Standort: auf Carports	In Projekt enthalten; Finanzierung über Rahmenkredit für erneuerbare Energien, analog zu anderen städtischen Bauprojekten Standort: auf Halle
Ein- und Ausfahrten	2	1
Parkplätze	Carport, Anzahl 81	offen, Anzahl 83
Rampe	überdeckt	offen mit Abwasserpumpe für Entwässerung
Brandschutz	komplexe Massnahmen aufgrund des Holzbaus und des Nutzungsmix in einem Gebäude	aufgrund der Trennung keine Anforderung für Brandmeldeanlage und dergleichen
Akustik	erhöhte Anforderungen (Massnahmen) aufgrund der Unterbringung von Werkstatt (Lärmerzeugung) und Büros in einem Gebäude	tiefere Anforderungen aufgrund der Nutzungstrennung und Materialisierung

Heizung

Die Versorgung des neuen Werkhofs mit Wärme soll nach Möglichkeit gemeinsam mit den Liegenschaften von Tiefbau Schaffhausen erfolgen. Geprüft wird deshalb ein Anschluss an die bestehende Heizzentrale von Tiefbau Schaffhausen. Hierfür müsste die bestehende Gasheizung mit einer Luft-Wasser-Wärmepumpenanlage ergänzt werden.

Im vorliegenden Kostenvoranschlag ist die Fläche für die Heizung innerhalb des Gebäudes des Werkhofs SH POWER eingeplant. Falls der Nahwärmeverbund mit Tiefbau Schaffhausen in dessen bestehender Heizzentrale realisiert werden kann, werden diese Flächen wieder frei. Die Kosten für die notwendigen Wärmeleitungen für den gemeinsamen Wärmeverbund sind durch den vorliegenden Kostenvoranschlag abgedeckt.

Zeitplan

Nach Bewilligung des Zusatzkredits wird im Jahr 2020 das Bauprojekt ausgearbeitet und das Baubewilligungsverfahren eingeleitet. Die Ausführung des Neubaus ist für 2021/2022 vorgesehen und dauert rund 18 Monate. In Betrieb genommen werden soll der neue Werkhof Ende 2022.

Rechtliche Würdigung

Am 5. Juni 2016 haben die Stimmberechtigten der Stadt Schaffhausen dem Objektkredit für den Neubau des Werkhofs SH POWER im Schweizersbild mit

einem Ja-Stimmen-Anteil von fast 77 Prozent zugestimmt. Dabei handelt es sich um einen Verpflichtungskredit nach Art. 19 des Finanzhaushaltsgesetzes. Er umfasst auch die 4.72 Mio. Franken für den Rückbau und die Umzugskosten für den Auszug von SH POWER aus dem Areal am Lindli. Dieser Betrag bleibt gleich. Weiter sind im bewilligten Kredit die Baukosten in der Höhe von 12.0 Mio. Franken sowie die Kosten von 1.1 Mio. Franken für Betriebseinrichtungen und Ausrüstungen enthalten.

Die Stimmberechtigten bewilligen in einer Abstimmung jeweils nur den Kredit für ein Projekt und nicht das Bauprojekt als solches. Bei der Bauausführung bleiben deshalb Möglichkeiten, das Projekt noch anzupassen, wenn das sinnvoll und im bewilligten Kreditrahmen möglich ist. Beim Neubau Werkhof SH POWER geht es um einen reinen Zweckbau, bei dem die Gestaltung nicht im Vordergrund steht, sondern die Funktionalität des Gebäudes. Diese bleibt in der überarbeiteten Version vollumfänglich gewahrt. Im kostenoptimierten Layout finden dieselben ca. 100 Arbeitsplätze von SH POWER Platz wie im ursprünglichen Projekt. Dasselbe gilt für Ziel und Zweck, die mit dem Bau erreicht werden sollen und die bei der Willensbildung im Vorfeld der Abstimmung vom 5. Juni 2016 im Zentrum standen. Es handelt sich rechtlich gesehen um das gleiche, nun überarbeitete Projekt, für dessen Realisierung ein Zusatzkredit einzuholen ist.

Konsequenz einer Ablehnung

Eine Ablehnung des Zusatzkredits hätte zur Folge, dass ein von Grund auf neues Projekt erarbeitet werden müsste, da der geplante Neubau so nicht realisiert werden kann. Dies hätte hohe Planungskosten zur Folge und würde einen neuen Werkhof stark verzögern. In der Zwischenzeit wären Investitionen am Standort Lindli notwendig, welche wegen des geplanten Neubaus in den letzten Jahren aufgeschoben wurden.

Die Stimmberechtigten haben am 5. Juni 2016 auch einer Abgabe des Areals Lindli im Baurecht für eine Wohnraumnutzung zugestimmt. Die Abgabe im Baurecht und die Entwicklung des Areals von SH POWER an der Ebnatstrasse für eine gewerbliche Nutzung wären bei einer Ablehnung nicht möglich.

Bei einer Ablehnung wäre auch die bereits eingeleitete Zusammenführung aller Netzbereiche nicht mehr möglich, wozu neu auch die Siedlungsentwässerung gehört. Die Synergien, welche SH POWER als Querverbandsunternehmen anstrebt, wären dadurch stark eingeschränkt.

HALTUNG DES STADTRATS

Die Realisierung des Projekts ist für den Betrieb von SH POWER von hoher Bedeutung. Bei einer Ablehnung des Zusatzkredits müsste ein von Grund auf neues Projekt erarbeitet und den Stimmberechtigten vorgelegt werden, was hohe Planungskosten und einen erheblichen Zeitbedarf zur Folge hätte. In der Zwischenzeit wären Investitionen am Standort Lindli notwendig, die wegen des geplanten Umzugs in einen neuen Werkhof im Schweizersbild in den vergangenen Jahren aufgeschoben wurden.

Beim Neubau Werkhof SH POWER geht es um einen reinen Zweckbau, bei dem die Funktionalität des Gebäudes im Vordergrund steht. Diese bleibt in der überarbeiteten Version vollumfänglich gewahrt. Im kostenoptimierten Layout finden dieselben ca. 100 Arbeitsplätze von SH POWER Platz wie im ursprünglichen Projekt. Ziel und Zweck, die mit dem Bau erreicht werden sollen und die bei der Willensbildung im Vorfeld der Volksabstimmung vom 5. Juni 2016 im Zentrum standen, bleiben unverändert.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass mit dem überarbeiteten Projekt die Ziele des ursprünglichen Projekts erreicht werden können und für SH POWER die dringend notwendige Infrastruktur zeitnah bereitgestellt werden kann. Die völlig unzureichenden Arbeitsbedingungen am Standort Lindli sind für die Mitarbeitenden kaum mehr zumutbar. Gleichzeitig wird

mit dem neuen Werkhof die sinnvolle Möglichkeit eines internen Zusammenrückens verschiedener Bereiche von SH POWER geschaffen. Dies sowie die Nähe zu Tiefbau Schaffhausen am Standort Schweizersbild bieten die Chance zur Nutzung von erheblichen Synergien bei der Aufgabenerfüllung. Mit dem Umzug von SH POWER ins Schweizersbild sind die Voraussetzungen für die Abgabe des Areals Lindli im Baurecht für eine Wohnraumnutzung gegeben.

HALTUNG DES GROSSEN STADTRATS

Die Mitglieder des Grossen Stadtrats waren sich einig darüber, dass SH POWER den neuen Werkhof dringend benötigt, da die Arbeitsbedingungen am Standort Lindli für die Mitarbeitenden unzurei-

chend sind. Die Ratsmehrheit sah die Notwendigkeit für den vom Stadtrat beantragten Zusatzkredit für den Neubau Werkhof SH POWER und stimmte ihm zu. Die FDP/JFSH-Fraktion stellte den Antrag, die Vorlage zurückzuweisen mit dem Auftrag, das detaillierte Bauprojekt bereits vor der Genehmigung des Zusatzkredits auszuarbeiten. Auch wurde diskutiert, ob der Kredit für das gesamte Projekt nochmals der Stimmbevölkerung zur Abstimmung vorgelegt werden soll.

Am Ende folgte die Mehrheit des Grossen Stadtrats der rechtlichen Würdigung und der Empfehlung des Stadtrats, stimmte der Vorlage zu und entschied, wie vom Stadtrat beantragt, den Zusatzkredit freiwillig dem Referendum zu unterstellen.

■ ANTRAG

Der Stadtrat und mit 28 zu 1 Stimmen auch der Grosse Stadtrat empfehlen Ihnen, dem Zusatzkredit für den Neubau des Werkhofs SH POWER über 1'420'000 Franken (exkl. MwSt., Kostengenauigkeit \pm 15 %, Zürcher Baukostenindex, Stand 1. April 2017, 99.2 Punkte) zuzustimmen.

Schaffhausen, 20. August 2019

Im Namen des Stadtrats

Der Stadtpräsident:

Peter Neukomm

Die Stadtschreiberin:

Yvonne Waldvogel

Im Namen des Grossen Stadtrats

Der Präsident:

Hermann Schlatter

Die Sekretärin:

Sandra Ehrat

KURZFASSUNG

EINFÜHRUNG VON ELEKTROBUSSEN MIT SCHNELLLADESYSTEM

Der Grosse Stadtrat hat 2017 den Grundsatzentscheid gefällt, innert zehn Jahren die ganze Stadtbussflotte auf E-Busse umzustellen. Während in diesem Jahr nun die bestehenden Trolleybusse auf die neue IMC-Technologie umgerüstet werden, so dass ein Fahren teilweise auch ohne Oberleitungen möglich ist, steht nun die Grundetappe zur Einführung von E-Bussen mit Schnellladesystem an. Diese umfasst den Ersatz der ersten 15 Dieselbusse durch Elektrobusse sowie die Installation der gesamten Ladeinfrastruktur bis 2023. Aufbauend auf der Grundetappe können danach sukzessive alle weiteren Dieselbusse der VBSh am Ende ihrer Lebensdauer durch Elektrobusse ersetzt werden.

Schaffhausen eignet sich aufgrund des Busnetzes mit der Bahnhofstrasse als zentralem Umsteigepunkt und der hügeligen Topografie besonders gut für E-Busse mit einem Schnellladesystem. Der Strom für den Betrieb der E-Busse wird von SH POWER aus dem Schaffhauser Wasserkraftwerk geliefert, womit ein CO₂-neutraler Betrieb mit lokaler Wertschöpfungskette gewährleistet ist.

In einem internationalen Submissionsverfahren hat das spanische Unternehmen Irizar den Zuschlag für die Lieferung der E-Busse und die gesamte Ladeinfrastruktur im Depot und am Bahnhof erhalten.

Elektrobusse machen in Schaffhausen sowohl ökologisch als auch ökonomisch Sinn: Die höheren Anfangsinvestitionen sind dank den tieferen Betriebskosten und der Mitfinanzierung durch den Bund bereits nach elf Jahren wieder eingespielt. E-Busse bieten einen hohen Fahrkomfort und verursachen weniger Lärm und keine Abgase.

In der Beratung des Grossen Stadtrats war die Einführung von Elektrobusen mit Schnellladesystem unbestritten. Positiv gewürdigt wurden die Reduktion des CO₂-Ausstosses, dass die E-Busse weniger Lärm in den Quartieren verursachen und die Busse mit sauberem Wasserstrom aus dem stadt eigenen Wasserkraftwerk betrieben werden können. Fragen zum Vergabeverfahren und zur Leistungsfähigkeit der Batterien wurden ausführlich diskutiert und gaben keinen Anlass zu Kritik.

Für die Umsetzung der Grundetappe hat der Grosse Stadtrat einem Darlehen an die Verkehrsbetriebe Schaffhausen VBSh über 23.6 Mio. Franken zugestimmt. Der Beschluss wurde aufgrund der Wichtigkeit der Vorlage freiwillig dem Referendum unterstellt, womit abschliessend die Stimmbewölkerung entscheiden kann.

Der Stadtrat und mit 32 zu 0 Stimmen auch der Grosse Stadtrat empfehlen Ihnen, der Vorlage zuzustimmen.

KURZFASSUNG

ENTWICKLUNG STADTHAUSGEVIERT

Das Stadthausgeviert umfasst viele einzelne, teilweise stark baufällige Liegenschaften, die sich alle im Eigentum der Stadt befinden. Seit mehr als hundert Jahren besteht die Idee, die Stadtverwaltung im Stadthausgeviert örtlich zusammenzuführen. Im Juni 2016 hat der Grosse Stadtrat einstimmig eine Sanierungsstrategie für das Stadthausgeviert verabschiedet, zu der jetzt eine Investitionskreditvorlage vorliegt. Die Sanierungsstrategie sieht im Südteil ein modernes Verwaltungszentrum und im Nordteil eine gemischte Nutzung durch einen Baurechtsnehmer vor.

Im Südteil werden die beiden bestehenden Verwaltungsliegenschaften «Stadthaus» und «Eckstein» saniert und mit einem dreigeschossigen Verwaltungsneubau verbunden. Die Liegenschaft «Eckstein» wird zudem um zwei Etagen aufgestockt. Mit dem Neubau, der Aufstockung und der Verbindung der Verwaltungsgebäude gelingt es, die Kernverwaltung an einem Standort in modernen, zeitgemässen Büroräumlichkeiten im Herzen der Altstadt zusammenzuführen. Die Schaffhauser Bevölkerung erhält eine zentrale, kundenfreundliche und barrierefreie Anlaufstelle für alle Verwaltungsgeschäfte. Kürzere Wege machen die Verwaltung effizienter und verbessern die Zusammenarbeit. Das neue Verwaltungszentrum bietet Platz für alle rund 165 Arbeitsplätze.

Für den Verwaltungsteil sind Investitionen im Umfang von 23.1 Mio. Franken nötig. Diesem Investitionsvolumen stehen freige Spielte Flächen im Wert von 13.0 Mio. Franken gegenüber. Zudem würden auch bei einem Verzicht auf das vorliegende Projekt umfangreiche Investitionen für die Sanierung der Verwaltungsliegenschaften anstehen, allein die Sanierung des «Stadthaus» und der Liegenschaft «Eckstein» würde 12.2 Mio. kosten. Im nördlichen Teil des Gevierts sollen Wohnungen und Raum für Gewerbe und Gastronomie entstehen. Die Entwicklung des Nordteils durch Abgabe im Baurecht hat der Grosse Stadtrat bereits in eigener Kompetenz beschlossen. Dieser Teil ist nicht Bestandteil der Volksabstimmung.

Die Vorlage stiess beim Parlament auf breite Zustimmung. Alle Fraktionen sehen den Bedarf und haben das vorliegende Projekt positiv gewürdigt. Die Aufstockung der Liegenschaft «Eckstein» gab zu diskutieren. Im Rahmen der Bau- und Ausführungsplanung soll deshalb ein spezielles Augenmerk darauf gerichtet werden, dass sie ans Altstadtbild angepasst wird.

Der Stadtrat und der Grosse Stadtrat mit 30 zu 1 Stimmen empfehlen Ihnen, der Vorlage zuzustimmen.

KURZFASSUNG

NEUBAU WERKHOF SH POWER – ZUSATZKREDIT

In der Volksabstimmung vom 5. Juni 2016 haben die Stimmberechtigten einen Kredit in der Höhe von 17.82 Mio. Franken für den Neubau des Werkhofs SH POWER im Schweizersbild mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 76.9 Prozent genehmigt. Vom Gesamtkredit waren 13.1 Mio. Franken für den Neubau und die Betriebseinrichtungen vorgesehen, weitere 4.72 Mio. Franken für den Rückbau am heutigen Standort Lindli und den Umzug. Im Rahmen der Detailplanung für den Neubau zeigte sich, dass sich gegenüber dem bewilligten Kredit deutliche Mehrkosten ergeben. Die Baufreigabe wurde daraufhin nicht erteilt, und eine Klärung der Mehrkosten und die Überarbeitung des Projekts wurden in Auftrag gegeben.

Im überarbeiteten Projekt finden dieselben ca. 100 Arbeitsplätze von SH POWER Platz wie im ursprünglichen Projekt. Dank einer Trennung des Gebäudes in Büro und Werkhalle und Optimierungen bei den Vorbereitungs- und Umgebungsarbeiten können erhebliche Kosten eingespart werden. Die notwendigen Flächen konnten u.a. dank einer effizienteren Erschliessung reduziert werden. Ziel und Zweck des Projekts bleiben gleich. Die Gesamtkosten für das überarbeitete Projekt liegen bei 14.9 Mio. Franken, was Mehrkosten von 1.8 Mio. Franken gegenüber dem ursprünglich bewilligten Kredit entspricht (1.42 Mio. Franken, Zusatzkredit, 0.38 Mio. Franken gebundene

Kosten). Der nötige Zusatzkredit wird freiwillig der Volksabstimmung unterbreitet.

Die Realisierung des Projekts ist für den Betrieb von SH POWER von hoher Bedeutung. Bei einer Ablehnung des Zusatzkredits müsste ein von Grund auf neues Projekt erarbeitet und den Stimmberechtigten vorgelegt werden, was hohe Planungskosten und einen erheblichen Zeitbedarf zur Folge hätte. In der Zwischenzeit wären Investitionen am Standort Lindli notwendig, die wegen des geplanten Umzugs in einen neuen Werkhof im Schweizersbild in den vergangenen Jahren aufgeschoben wurden. Zudem würde sich die Abgabe des Gaswerkareals am Lindli im Baurecht für eine Wohnraumnutzung, wie sie die Stimmberechtigten der Stadt am 5. Juni 2016 beschlossen haben, deutlich verzögern.

Im Grossen Stadtrat wurde das überarbeitete Projekt positiv gewürdigt, das Vorgehen zur Genehmigung des Zusatzkredits aber wurde kontrovers diskutiert. Die Mehrheit folgte zum Schluss der rechtlichen Würdigung und der Empfehlung des Stadtrats, stimmte der Vorlage zu und entschied, wie vom Stadtrat vorgeschlagen, den Zusatzkredit freiwillig dem Referendum zu unterstellen.

Der Stadtrat und mit 28 zu 1 Stimmen auch der Grosse Stadtrat empfehlen Ihnen, der Vorlage zuzustimmen.