

Ein Busunternehmen für die ganze Region

VBSH und RVSH sollen zusammengeführt werden. Das Geschäft geht nun an die Parlamente, das letzte Wort haben wird das Volk.

VON DANIEL JUNG

SCHAFFHAUSEN Die VBSH (Verkehrsbetriebe Schaffhausen) und die RVSH (Regionale Verkehrsbetriebe Schaffhausen AG) sind in den letzten Jahren durch die gemeinsame Geschäftsführung und das gemeinsame Busdepot bereits stark zusammengewachsen. Mit der nun geplanten Zusammenführung sollen noch bestehende Doppelstrukturen beseitigt werden.

Die beiden Betriebe führen derzeit etwa je eine getrennte Buchhaltung und erstellen einen eigenen Geschäftsbericht. «Das Vereinfachungspotenzial ist gross», sagte Bruno Schwager, der beide Betriebe als Geschäftsführer leitet, bei der gestrigen Präsentation zur geplanten Zusammenführung. «Mit dem Schritt könnte man einiges schlanker machen.» Pro Jahr sollen so Einsparungen von bis zu 200 000 Franken erzielt werden.



Synergien: Bereits heute werden im Busdepot Ebnat sowohl die Fahrzeuge der RVSH (links) wie auch die Busse der VBSH gewartet – unter anderem von Mechaniker Beat Germann.

Bilder Selwyn Hoffmann

Öffentlich-rechtliche Anstalt

Ein Vorentscheid war bereits im September 2015 gefallen: Damals hatte der Grosse Stadtrat beschlossen, dass das neue Unternehmen eine «selbständige, öffentlich-rechtliche Anstalt» werden soll. Im Kanton sind etwa die Schaffhauser Kantonbank oder die Sonderschulen in dieser Rechtsform organisiert. Im Vergleich zur Aktiengesellschaft könne bei der öffentlich-rechtlichen Anstalt direkter auf die

Kompetenzen Einfluss genommen werden, und die Beteiligungs- und Kooperationsfähigkeit ist stärker eingeschränkt, erklärte Stadtrat Daniel Preisig (SVP) vor den Medien. Alleiner Eigentümerin des neuen Betriebs wird die Stadt. Der Kanton wird künftig die Rolle als Besteller im öffentlichen Verkehr übernehmen.

Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten einheitliche Arbeitsverträge nach Obligationenrecht mit

Besitzstandswahrung – niemand soll also schlechter gestellt werden. Bereits wurde ein neuer, für alle geltender Gesamtarbeitsvertrag ausgehandelt. «Uns war wichtig, dass alle Mitarbeiter gleich behandelt werden», sagte Werner Telli, Personalvertreter der VBSH. Durch die Zusammenführung sollen die Arbeitsplätze auch langfristig in der Region gesichert werden.

Der Grosse Stadtrat legt die gesetzlichen Rahmenbedingungen für die

neue Anstalt fest und übt künftig die Oberaufsicht aus. Der Stadtrat wählt die Verwaltungskommission. Deren Mitglieder sollen nach fachlicher Kompetenz sowie unter Beachtung von regionaler und politischer Ausgewogenheit gewählt werden.

Interessenkonflikte beseitigen

Zwischen dem Kanton und dem Betrieb soll eine sogenannte Zielvereinbarung abgeschlossen werden. Damit

soll das neue Unternehmen vor dem Risiko eines Konzessionsverlustes für die Regionallinien geschützt und dem Kanton stabile Preise zugesichert werden. «Dieses Verfahren ist im schweizerischen öffentlichen Verkehr üblich und gesetzlich geregelt», sagte Regierungsrat Martin Kessler (FDP). Mit dem Projekt werde die Corporate Governance gestärkt und heute bestehende Interessenskonflikte beseitigt. Insbesondere sollen die Rollen von Besteller und Leistungserbringer klarer getrennt werden.

«Wir legen grossen Wert auf eine transparente, gegenüber allen Partnern faire Übertragung der Vermögenswerte», sagte Preisig. Für die Liegenschaften werden neue Baurechte gewährt: Die Grundstücke bleiben damit im Eigentum der Stadt (Busdepot Ebnat) und des Kantons (Busdepot Schleithem). Der Kaufpreis für die Aktien der RVSH wird auf 2,15 Millionen Franken festgelegt und mit einem bedingt rückzahlbaren Darlehen in gleicher Höhe finanziert – es fliesst also kein Geld.

Gründung per 1. Januar 2019

Die Zusammenführung der beiden Unternehmen bedarf verschiedener Schritte. Die bisherige Verwaltungsabteilung VBSH wird in einem ersten Schritt in die selbständige Anstalt überführt, welche anschliessend die RVSH AG übernimmt und integriert. Die Zusammenarbeit mit den Partnern Rattin und Weder im Regionalverkehr wird fortgeführt.

Die Gründung des neuen Unternehmens ist auf den 1. Januar 2019 vorgesehen. Damit die Zusammenführung zustande kommt, muss in Stadt und Kanton die Stimmbevölkerung den Vorlagen zustimmen – wohl im ersten Halbjahr 2018. Das neue Unternehmen wird rechtlich den Namen «Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH)» tragen, aber einen neuen, einheitlichen Markenauftritt erhalten. Wie die Busse künftig beschriftet werden, steht derzeit aber noch nicht fest.

Widerstand von der AL

Kritik an den Plänen äusserte gestern die Alternative Liste. Sie bemängelt, dass die VBSH so der Kontrolle der Öffentlichkeit entzogen werde. Zudem befürchtet sie Verschlechterungen für die Mitarbeiter und kritisiert, dass die künftige Leitung des Betriebs ein «überbezahltes Führungsgremium» werde. Es stehen also noch spannende politische Debatten an.

Zwei Busbetriebe Zahlen und Fakten

| | VBSH (Stadt) | RVSH (Kanton) |
|--------------------|--|---|
| Rechtsform | Verwaltungsabteilung | Spezialgesetzliche Aktiengesellschaft |
| Fahrgäste pro Jahr | 12,9 Millionen | 2,3 Millionen |
| Personenkilometer | 26,9 Millionen | 14,4 Millionen |
| Kurskilometer | 2,7 Millionen | 2,0 Millionen |
| Buslinien | 6 | 8 |
| Fahrzeuge | 41 (7 Trolley, 34 Diesel) | 26 (alle Dieselbusse) |
| Angestellte | 164 | 60 (davon 22 bei Rattin AG) |
| Lehrlinge | 7 | – |
| Standorte | Schaffhausen | Schaffhausen, Neuhausen, Schleithem |
| Verkehrserträge | 11,6 Mio. Fr. | 3,3 Mio. Fr. |
| Abgeltungen | 9,6 Mio. Fr. | 6,1 Mio. Fr. |
| Umsatz | 23,9 Mio. Fr. | 10,0 Mio. Fr. |
| Gründung | 1901 als Traminie Schaffhausen-Neuhausen | 1905 als Strassenbahn StSS Schaffhausen-Klettgauer Dörfer |



«Ein Gewinn für alle»: VBSH-Direktor Bruno Schwager, Stadtrat Daniel Preisig, Regierungsrat Martin Kessler und RVSH-Verwaltungsratspräsident Bernhard Klausner.

Fürer meint ...

Vierwöchiger Vaterschaftsurlaub wäre ohne Weiteres finanzierbar

Die Volksinitiative für einen Vaterschaftsurlaub ist zustande gekommen und wurde diese Woche eingereicht. Die Initiative fordert für frischgebackene Väter einen bezahlten Urlaub von vier Wochen. Während Müttern ein gesetzlich vorgesehener viermonatiger Mutterschaftsurlaub zusteht, gehen die Väter – je nach Arbeitgeber – praktisch leer aus. Ein Armutszeugnis für eine Gesellschaft, die sich modern und fortschrittlich gibt.

Der Vaterschaftsurlaub ist seit längerem ein Dauerbrenner. Doch National- und Ständerat politisieren weiterhin an den Bedürfnissen der heutigen Gesellschaft vorbei. Wieso auch ein Vaterschaftsurlaub? Die Herren Glatzenträger – und davon hat es genügend in Bundesbern – haben ihre Kinder schliesslich auch ohne Vaterschaftsurlaub gezogen, und geworden ist auch so etwas aus ihnen. Die Realität spricht mittlerweile eine andere Sprache. Immer mehr frischgebackene Väter beziehen zwei und



Seraina Fürer

mehr Wochen «Vaterschaftsurlaub», vielfach auf eigene (Ferien-)Kosten. Aber das Parlament bleibt dabei, ein Vaterschaftsurlaub schadet der Wirtschaft und kommt deshalb nicht in die Tüte. Aber was ist mit dem Militärdienst? Der schadet der Wirtschaft wohl nicht? Für das Vaterland soll «gekämpft» werden, nicht aber für die Vaterrolle. Na ja, eine etwas abenteuerliche Argumentation.

Ein Affront gegenüber den frischgebackenen Vätern ist insbesondere die Absage eines solchen Urlaubs mit der Begründung, die Kosten seien nicht tragbar. Teuer und vor allem

volkswirtschaftlich unsinnig ist der Rückzug gut ausgebildeter Frauen aus dem Erwerbsleben. Ein vierwöchiger Vaterschaftsurlaub wäre hingegen – mit etwas Wille – ohne Weiteres finanzierbar. Realität ist, bleiben die Mütter erst einmal vier Monate mit dem Kind zu Hause, entsteht eine Alltagsroutine, die vielfach nicht mehr grundlegend aufgebrochen wird. Genau deshalb braucht es einen Vaterschaftsurlaub. Er würde den Vätern ermöglichen, sich von Beginn an aktiv an den Erziehungsaufgaben zu beteiligen und Verantwortung zu übernehmen. Aber das ist erst ein Anfang. Denn auch vier Wochen sind eigentlich zu wenig. Und eigentlich sollten wir nicht über Vater- und Mutterschaftsurlaub sprechen, sondern über aufteilbare Elternzeit. Wie dies auch in unseren Nachbarländern vielfach der Fall ist. Und eben diese Nachbarn lachen, wenn sie hören, dass unsere Väter für einen Umzug gleich viel (oder unwesentlich mehr) Urlaubszeit erhalten wie nach der Geburt ihrer Kinder.

Das muss sich ändern. Es ist endlich Zeit für einen Vaterschaftsurlaub beziehungsweise Elternzeit, die es verdient, als solche bezeichnet zu werden. Zuvor braucht es dafür aber ein Um-

Und eigentlich sollten wir nicht über Vater- und Mutterschaftsurlaub sprechen, sondern über aufteilbare Elternzeit.

denken rund um die Erwerbstätigkeit beider Elternteile. Väter und Mütter brauchen die Möglichkeit, die Aufteilung zwischen Erwerbs- und Betreuungsaufgaben nach eigenen Vorstellungen zu gestalten. Das heisst, es braucht neben einer Elternzeit endlich die Möglichkeit für alle frischgebackenen Eltern, in einem Teilzeitpensum zu arbeiten. Und hierfür wiederum Arbeitgeber, die ihre unternehmeri-

sche Verantwortung wahrnehmen. Gerade in Zeiten des Fachkräftemangels ist es unsinnig, dass rund 50 000 Akademikerinnen Vollzeit in den Berufsleben erschwert bis verweigert wird.

Noch sind wir leider meilenweit von einem gleichberechtigten Rollenverständnis im Berufsleben entfernt. Noch immer sind teilzeitarbeitende Väter im Vergleich zu teilzeitarbeitenden Müttern eine Seltenheit. Noch immer diktiert ein vielfaches Karrierechancen das Arbeitspensum. Aber daran wird auch der – dringend notwendige – Vaterschaftsurlaub nicht viel ändern mögen. Denn dafür braucht es eigentlich viel weniger: unternehmerische Einsicht bei den Arbeitgebern und fortschrittliches Denken würden bereits reichen.

Seraina Fürer ist Wirtschaftsjuristin und sitzt für die Juso Schaffhausen im Kantonsrat.

Die An- und Einsichten unserer Kolumnisten publizieren wir gerne, weisen aber darauf hin, dass sie selbstverständlich nicht mit jenen der Redaktion übereinstimmen müssen.