

Im Gespräch mit: Daniel Preisig

Die Pläne der Verkehrsbetriebe Schaffhausen stehen in der Dauerkritik. Erst gab das E-Bus-Projekt zu reden, jetzt ist es die geplante Schliessung des Busdepots in Schleitheim. Stadtrat Daniel Preisig sagt im Interview, weshalb er für den Standort keine Zukunft sieht.

«Wir haben diesen Spielraum nicht»

Mark Liebenberg und Andreas Kurz

Kaum eine Woche vergeht, in der nicht jemand öffentlich Kritik an den Entscheiden der Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH) übt. Aktuell im Fokus steht der Neubau einer Einstellhalle auf dem Ebnat und die damit verbundene Schliessung des Busdepots in Schleitheim. Finanzreferent Daniel Preisig (SVP) verteidigt das Projekt.

Herr Preisig, die Verhandlungen zum Busdepot in Schleitheim sind kürzlich gescheitert. Hand aufs Herz: Gab es aus Sicht der VBSH überhaupt noch etwas zu verhandeln?

Daniel Preisig: Ja, wir haben gemeinsam mit dem Kanton versucht, eine Konsenslösung zu erreichen, und haben ein faires Kompromissangebot gemacht. Zur Diskussion stand, das bisherige Gebäude so lange wie möglich in reduziertem Umfang als Einstellhalle weiterzunutzen. Zudem haben wir Hand geboten für eine Potenzialstudie, um Ideen aufzuzeigen, was künftig auf dem heute klar unternutzten Areal entstehen kann.

Der Schleithheimer Gemeindepräsident Urs Fischer sagte, er wolle keine solchen Ideen, er wolle das Depot.

Preisig: Ich verstehe den Gemeinderat, wenn er sich für seine Gemeinde einsetzt. Das ist sein Job. Wenn der Wind der Veränderung weht, bauen die einen Mauern und die anderen Windmühlen. Was ich mit diesem chinesischen Sprichwort sagen will: Jede Veränderung bietet auch Chancen. Auf dem Gelände kann man volkswirtschaftlich Wertvolleres machen. Auf den 4500 Quadratmetern könnten Gewerbebetriebe mit neuen Arbeitsplätzen und Steuererträgen für die Gemeinde angesiedelt werden. Oder es entstehen neue attraktive Wohnungen für Zuzüger. Wir sind gerne bereit, die Gemeinde dabei zu unterstützen.

Weshalb sind die Verhandlungen gescheitert?

Preisig: Ich habe die Gespräche als konstruktiv erlebt. Wir waren auf gutem Weg. Am Ende hat der Gemeinderat überraschend auf die Maximalforderung gesetzt: Sie wollten das Depot und den heutigen Fahrplan auf alle Ewigkeit erhalten. Es war klar, dass weder der Kanton noch die VBSH ein solches Versprechen eingehen dürfen. Ich bedaure diese Eskalation, die schlussendlich niemandem hilft. Meine Tür für konstruktive Lösungen ist aber nach wie vor offen.

Der Landbevölkerung wurde bei der Zusammenlegung der Busbetriebe vor zwei Jahren versprochen, es würde keine Verlierer geben. Genau dies sei jetzt passiert, argumentiert die Gemeinde.

Preisig: Wir haben kein Versprechen abgegeben über Depotstandorte. Da muss man fair bleiben.

Dass sich Schleitheim als Verlierer fühlt, ist dennoch verständlich. Es geht immerhin um gut 30 Arbeitsplätze, die mit dem Depotwegzug aus der Gemeinde verschwinden.

Preisig: Es werden keine Arbeitsplätze abgebaut, nur der Arbeitsort wird verschoben. Heute wohnen fünf der insgesamt 31 betroffenen Mitarbeitenden in Schleitheim. Bei denjenigen, die einen sehr viel längeren Arbeitsweg haben, werden die VBSH als sozial verantwortliches Unternehmen flankierende Massnahmen ergreifen und einen Teil des Arbeitswegs entschädigen. Die Standorte sind 18 Kilometer voneinander entfernt. Es gibt auch Mitarbeitende, die in der Stadt, in Neuhausen oder Beringen wohnen. Die haben es dann natürlich näher in den Ebnat.

Weshalb wollen Sie die Zentralisierung unbedingt?

Preisig: Die VBSH verfügen heute über drei Depotstandorte. Auf dem Ebnat, in Neu-



«Man könnte auch einfach nur verwalten, das gäbe weniger Leserbriefe»: Finanzreferent Daniel Preisig (SVP) steht fest hinter der VBSH-Strategie. BILD SELWYN HOFFMANN

hausen und in Schleitheim. Die Strukturen sind historisch gewachsen und machen aus heutiger Sicht keinen Sinn mehr. Da die Neuhauser Rattin AG den Zusammenarbeitsvertrag gekündigt hat und das Depot Schleitheim stark sanierungsbedürftig ist, haben wir verschiedene Varianten für die künftige Garagierung geprüft. Dabei zeigte sich, dass eine zentrale Einstellhalle für alle Regionalbusse in Nachbarschaft zum bestehenden Busdepot auf dem Ebnat die beste und wirtschaftlichste Variante ist. Auf dem Ebnat ist die ganze Infrastruktur wie Waschanlage, Tankstelle und Werkstatt schon da und kann mitbenutzt werden. So sparen wir viel Geld, mehr als 2 Millionen Franken. Die VBSH müssen auch im Regionalverkehr unternehmerisch handeln. Schlussendlich haben wir eine Verantwortung gegenüber den Steuerzahlern.

Sind die rund 60 000 Kilometer Leerfahrten, die durch den Umzug entstehen, in der Wirtschaftlichkeitsrechnung einkalkuliert?

Preisig: Selbstverständlich. Die Leerfahrten sind aber nicht der einzige Kostenfaktor. Jeder einzelne Standort bedeutet zusätzliche Investitionen, Unterhalt und Personal. Das schenkt ein. Wenn man das alles zusammennimmt, werden die Kosten für die Leerfahrten überkompensiert. Zusätzlich können durch den Umzug der bisher in Neuhausen garagierten Fahrzeuge jährlich rund 20 000 Kilometer Leerfahrten eingespart werden. Diese Fahrzeuge fahren heute den längeren Weg von Neuhausen nach Ramsen, Thayngen, Bargaen und Hemmental.

Unter dem Strich sind es immer noch 40 000 Kilometer zusätzliche Leerfahrten pro Jahr. Macht das ökologisch Sinn?

Preisig: Ökologische Aspekte sind den VBSH sehr wichtig. Mit der Elektrifizierung der Stadtbussflotte werden wir künftig 1,3 Millionen Liter Diesel pro Jahr einsparen. Das sind 75 Lastwagen oder 3400 Tonnen CO₂. Auch bei den Landbussen ist eine Umstellung auf eine fossilfreie Antriebsart mittelfristig absehbar. Dabei bringt ein

«Das E-Bus-Projekt ist das beste Beispiel dafür, dass auch komplexe Grossprojekte erfolgreich abgewickelt werden können.»

Daniel Preisig

Als Finanzreferent der Stadt Schaffhausen ist Daniel Preisig auch Präsident der Verwaltungskommission der Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH). Seit der Fusion mit den Regionalen Verkehrsbetrieben sind die VBSH eine öffentlich-rechtliche Anstalt im Besitz der Stadt Schaffhausen.

zentraler Standort entscheidende Vorteile: So werden wir diese Umstellung auf emissionsfreie Busse viel einfacher, schneller und günstiger schaffen. Zudem kann die Einstellhalle an das bestehende Fernwärmenetz angeschlossen werden. Darum ist die zentrale Einstellhalle auch aus ökologischer Sicht die beste Lösung.

Die Sanierung des Depots Schleitheim kostet gemäss Vorlage 5,8 Millionen Franken. Nun steht der Verdacht im Raum, dass diese Berechnung absichtlich hoch angesetzt ist, damit es möglichst dramatisch klingt. Was entgegenn Sie?

Preisig: Auf den ersten Blick erscheinen die Investitionen von 7,2 Millionen Franken für die grosse Einstellhalle günstig im Vergleich zum kleineren Depot Schleitheim mit 5,8 Millionen Franken. Wichtig ist: Ein Depot ist nicht das gleiche wie eine Einstellhalle. In Schleitheim reden wir von einem ausgebauten Depot mit Tankstelle, Waschanlage, einer kleinen Werkstatt, Sozialräumen und so weiter. Auf dem Ebnat geht es nur um eine einfache Einstellhalle. Die ganzen Anlagen braucht es nicht noch einmal, sie sind im benachbarten Depot bereits vorhanden und können mitbenutzt werden. Wir haben beide Varianten im Rahmen eines Vorprojekts sorgfältig und mit den gleichen Rahmenbedingungen kalkulieren lassen, damit sie vergleichbar sind.

Mit Ihrem Kurs bringen Sie gerade sämtliche SVP-Parteikollegen gegen sich auf. Der Vorwurf: Sie würden damit den Stadt-Land-Graben nur noch vertiefen. Was sagen Sie dazu?

Preisig: Ich glaube, die Verunsicherung basiert auf vielen Missverständnissen. Wenn wir das Busdepot aus Standortförderungsgründen beibehalten wollten, ist die Frage, wer die Mehrkosten von über 2 Millionen Franken bezahlen soll. Der Bund und der Kanton werden sich kaum daran beteiligen. Die VBSH haben diesen Spielraum auch nicht. Wir müssen kosteneffizient operieren, sonst riskieren wir letztlich, den Auftrag an andere Busunternehmen zu verlieren. Im Übrigen gibt es auch in Ramsen oder Bargaen kein Depot.

Es besteht im Kanton eine gewisse Furcht vor einem weiteren Pionierdebakel, nach der KBA Hard oder dem EKS-Windrad Hans – diese Projekte hatten oft grosse Abschreibungen zur Folge. Haben Sie nicht auch Verständnis für die Skepsis?

Preisig: Selbstverständlich müssen neue Projekte kritisch hinterfragt werden. Aber nur weil in der Vergangenheit einige Projekte scheiterten, heisst das nicht, dass sich in Schaffhausen nie mehr etwas verändern darf. Mein Anspruch an meine Arbeit als Stadtrat ist es, Schaffhausen mit sinnvollen Projekten vorwärtszubringen. Die Stadt hat in den letzten Jahren stark in das Projektmanagement investiert und bewährte Methoden aus der Privatwirtschaft eingeführt. Gerade das E-Bus-Projekt ist das beste Beispiel dafür, dass auch komplexe Grossprojekte erfolgreich abgewickelt werden können.

Dass in Amiens im Winter die ganze Elektrobusflotte stehen bleibt oder in Deutschland reihenweise Busdepots abfackeln, ist aber ebenfalls eine Tatsache. Da kann man doch nicht einfach sagen, bei uns wird alles anders.

Preisig: Ich muss schon darum bitten, dass die VBSH an ihren eigenen Leistungen gemessen werden und nicht an Vorkommnissen, die anderswo auf der Welt passieren. Die Kritik, die auf uns einprasselt, macht mich betroffen, besonders, weil sie oft unbegründet ist und die Motive dahinter nicht immer sachlicher Natur sind. Bei den VBSH wird eine tolle Arbeit geleistet, sei es im tagtäglichen, zuverlässigen Betrieb oder in den herausfordernden Projekten.

Trotzdem: Allein im letzten Halbjahr brannten Depots mit Elektrobusen in Düsseldorf, Hannover und Stuttgart. Mehr als 60 Busse wurden zerstört. Wieso soll das in Schaffhausen nicht auch passieren?

Preisig: Brandschutz ist ein wichtiges Thema. Deshalb investieren wir gerade jetzt bei der Erneuerung des Depots Ebnat massiv in die Sicherheit, mit einer ...

Fortsetzung auf Seite 18