

Beschluss vom 05. Mai 2015

Kleine Anfrage 2015/3

betreffend «Überlegungen des Regierungsrates zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Klettgau, speziell betreffend Linie 21»

In einer Kleinen Anfrage vom 27. Januar 2015 stellt Kantonsrat Markus Müller im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr im Klettgau verschiedene Fragen, insbesondere zur Buslinie 21.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

1. Die Abgeltungen an die ungedeckten Kosten des Regionalverkehrs steigen schweizweit insbesondere wegen teurerem Rollmaterial, Veränderungen beim Verteilschlüssel und Trassenpreiserhöhungen (ab 2017) sowie dem starken Angebotsausbau stark an. Auch im Kanton Schaffhausen besteht ab dem Jahr 2016 eine Finanzierungslücke in Millionenhöhe. Damit diese Lücke geschlossen – sprich finanziert – werden kann, sind eine generelle und konzeptionelle Angebotsüberprüfung auf dem gesamten Streckennetz sowie eine Optimierung des Bahn- und Buskonzepts im Klettgau zwingend erforderlich. Gleichzeitig wird auch mit dem Bund (Bundesamt für Verkehr BAV) über die Erhöhung des Bundesbeitrages (Kantonsquote) verhandelt. Der Kanton prüft ergebnisoffen verschiedene Varianten und wird im Rahmen der vorhandenen Mittel Angebote bestellen.

Der Kanton Schaffhausen verfügt gegenwärtig im schweizweiten Vergleich über ein hervorragendes, überdurchschnittliches Angebot im öffentlichen Verkehr. Selbst mit gewissen Änderungen ist das Angebot immer noch sehr gut und absolut konkurrenzfähig. Denn in erster Linie werden Kurse gestrichen, welche keine Nachfrage haben, sprich die Busse leer herumfahren. Hierbei kann von einem Angebotsabbau nicht die Rede sein.

2. Der kommende Fahrplanwechsel erfordert u.a. durch den Wegfall des «Hinketaktes» der Fernverkehrszüge Richtung Zürich im Klettgau die Prüfung alternativer Verkehrskonzepte, zumal mit der S-Bahn bis Beringen ein paralleles, überaus leistungsfähiges ÖV-Angebot besteht und die ÖV-Kosten im Kanton Schaffhausen überdurchschnittlich hoch sind. Selbst bei der «Paradelinie» 21, mit dem besten Kostendeckungsgrad, müssen nahezu die Hälfte der Kosten von Bund, Kanton und Gemeinden getragen werden.

Um die Anschlüsse für die Feinverteilung optimal zu gewährleisten, sind deshalb Anpassungen an den Fahrplänen und gegebenenfalls auch gewisse Konzeptänderungen erforderlich. Eine Arbeitsgruppe unter der Leitung der Koordinationsstelle öffentli-

cher Verkehr, bestehend aus zahlreichen Gemeindevertretern, prüfte deshalb verschiedene Varianten zur künftigen Verkehrserschliessung des Klettgaus. Diese Abklärungen haben ergeben, dass eine direkte Verbindung mit der Linie 21 zwischen Schaffhausen und Schleithem/Beggingen beibehalten werden sollte. Die Linie 21 wird deshalb weiterhin in der Hauptverkehrszeit eine schnelle und direkte Busführung im Halbstundentakt zwischen Beggingen und Schaffhausen (ohne Anbindung von Gächlingen) bieten, mit Anschluss in Schaffhausen an den Fernverkehr. In der Nebenverkehrszeit werden Schleithem und Beggingen stündlich bedient. Dies wurde am 20. Februar 2015 der Öffentlichkeit kommuniziert.

3. Bei der Ausarbeitung der Alternativkonzepte wurden die Bedürfnisse der Bevölkerung mittels Einbezug der Exekutivvertreter der Gemeinden sowie der Arbeitsgruppe Verkehr der PKK (Präsidentenkommission Klettgau) und im Rahmen von Informationsveranstaltungen (wie diejenige am 10. März 2015 in Gächlingen) soweit möglich berücksichtigt.
4. Der Betrieb der S-Bahn Schaffhausen läuft nun seit rund eineinhalb Jahren. Umstellungen im öffentlichen Verkehr brauchen erfahrungsgemäss ihre Zeit. So entwickeln sich die Fahrgastzahlen entsprechend den Erwartungen. Im vergangenen Jahr betrug die Zunahme der Passagierzahlen der S-Bahn Schaffhausen rund 30 % - Tendenz steigend. Auch in der Gemeinde Beringen nutzen immer mehr Einwohnerinnen und Einwohner die schnelle und komfortable Verbindung mit der S-Bahn in die Stadt. Es ist allerdings nicht vorgesehen, dass Busse der Linie 21 an den Beringer Haltestellen nur noch – wie es der Fragesteller nennt – «ausgedünnt» Passagiere aufnehmen, um die Beringer Fahrgäste vermehrt auf die S-Bahn zu bringen. Eine solche Massnahme würde zu viel Ärger und Frustration bei Fahrgästen und Chauffeuren führen und ist deshalb keine Option.
5. Bei der Formulierung der Rahmenbedingungen sowohl für die realisierte Aufwertung der Ortsdurchfahrt Beringen (AOB) wie auch für das fertig ausgearbeitete Projekt zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt Löhningen (AOL) wurde ausdrücklich darauf geachtet, dass ein reibungsloser Betrieb der Linie 21 in den Ortsdurchfahrten unter allen Umständen gewährleistet werden kann. Dies gilt sowohl für den Bereich der Haltestellen wie auch für den Querschnitt auf den normalen Strassenabschnitten innerorts. Beispielsweise ist beim Projekt AOB die sogenannte Haumesserkurve so dimensioniert worden, dass ein Kreuzen zweier Gelenkbusse (oder auch eines Busses mit einem Lastwagen) in der Kurve möglich ist. Insofern hat der Busverkehr durch die Aufwertung der Ortsdurchfahrt keine Einbusse erlitten.

Auch die Vertikalversätze (leichte Erhöhung der Fahrbahn im Zentrumsbereich) wurden beim Projekt AOB so ausgeführt, dass sie von den Bussen problemlos und ohne Einbussen beim Fahrkomfort befahren werden können. Die Projektarbeiten zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt Löhningen erfolgen nach denselben Grundsätzen.

6. Im vorliegenden Bauprojekt in Löhningen wird vorgeschlagen, in Fahrtrichtung Schaffhausen eine vollwertige, gesetzeskonforme Busnische zu erstellen. Es handelt sich um eine Einsteigehaltestelle, bei welcher häufig Billettverkauf stattfindet und die Standzeiten daher länger sein können. Der Bus befindet sich deshalb vollständig neben der Fahrbahn, sodass der motorisierte Verkehr nicht behindert wird bzw. den stehenden Bus ohne Einschränkungen überholen kann.

Die Situation in Fahrtrichtung Schleithelm gestaltet sich aufgrund des vorhandenen Strassenquerschnitts bzw. der räumlichen Gegebenheiten etwas komplizierter. Nach wie vor kommt für den Regierungsrat eine Aufhebung bestehender Busnischen aber grundsätzlich nicht in Frage. In der Zwischenzeit konnte eine planerische Lösung gefunden werden, bei der die bestehenden Busnischen weiterhin beibehalten und gleichzeitig das Behindertengleichstellungsgesetz eingehalten werden kann.

Schaffhausen, 5. Mai 2015

DER STAATSSCHREIBER


Dr. Stefan Bilger