

Beschluss vom 9. Juni 2015

**Kleine Anfrage 2015/13
betreffend «Verkehrskonzept Klettgau»**

In einer Kleinen Anfrage vom 6. Mai 2015 stellt Kantonsrat Walter Vogelsanger im Zusammenhang mit den geplanten Änderungen bei der Buslinie 21 und der S-Bahn in den Klettgau verschiedene Fragen.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

1. Die Abgeltungen an die ungedeckten Kosten des Regionalverkehrs steigen schweizweit und auch im Kanton Schaffhausen in den kommenden Jahren weiter an. Der Grund dafür liegt insbesondere in teurerem Rollmaterial, in den Erlösprognosen, im vorgesehenen Angebotsausbau in anderen Regionen der Schweiz und in Trassenpreiserhöhungen (ab 2017). Vor diesem Hintergrund sowie mit der Einführung des regelmässigen Halbstundentakts Schaffhausen – Zürich ab dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2015 hat der Kanton Schaffhausen zusammen mit den Regionalen Verkehrsbetrieben Schaffhausen AG eine generelle und konzeptionelle Angebotsüberprüfung auf dem gesamten Streckennetz vornehmen müssen. Ohne diese wäre das öV-Angebot nicht finanzierbar bzw. würde dies die Position «Staatsbeiträge an die ungedeckten Kosten des Regionalverkehrs» im Staatsvoranschlag sprengen. Die Resultate aus der Überprüfung sind in den Fahrplanentwurf 2016/17 eingeflossen; dieser bringt für die Region Schaffhausen insbesondere folgende Änderungen mit sich:
 - Im Fernverkehr nach Zürich wird der «Hinketakt» ab Dezember 2015 Vergangenheit sein und Schaffhausen erhält endlich den regelmässigen Halbstundentakt.
 - Die S16, die heute von Thayngen über den Flughafen nach Herrliberg fährt, heisst ab Fahrplanwechsel S24 und wird von Thayngen über den Flughafen, Zürich HB, Enge, Thalwil nach Zug verkehren, was vielen Pendlern neue Direktverbindungen ermöglicht.
 - Auf der Achse zwischen Thayngen und Jestetten wird auf den Fahrplanwechsel die neue Haltestelle Neuhausen Rheinfall - mit direktem Lift zum Rheinfall - in Betrieb genommen.
 - Auf der S-Bahn Linie Richtung Erzingen wird die S-Bahn weiterhin einen komfortablen Halbstundentakt über den ganzen Tag anbieten. Die Verdichtung zu einem Viertelstundentakt während der Hauptverkehrszeit wird noch bis Beringen geführt.

- Durch den Wegfall des Hinketaktes nach Zürich kommt es zu verschiedenen Anpassungen bei den Buslinien, insbesondere um gute Anschlüsse sicherzustellen.

Die Region Schaffhausen behält damit einen im Vergleich zu den meisten anderen Regionen der Schweiz immer noch überdurchschnittlich gut ausgebauten öffentlichen Verkehr. Die hervorragende Erschliessung innerhalb des Kantons und optimale Anbindung an die nationalen und internationalen Netze des öffentlichen Verkehrs sind ein wesentlicher Standortfaktor und sichern die hohe Attraktivität Schaffhausens als Wirtschaftsstandort und Lebensraum.

2. *Wie gross sind die Einsparungen bei den Aufwendungen für den Kanton Schaffhausen (Budgetposition 2375)?*

Die Angebote der Transportunternehmen für die Fahrplanperiode 2016/17 sind erst in diesen Tagen eingegangen. Die Verhandlungen mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und den Transportunternehmen haben noch nicht begonnen. Entsprechend kann zu diesem Zeitpunkt lediglich gesagt werden, dass der Kanton bei der Linie 21 und der S-Bahn in den Klettgau Minderausgaben gegenüber dem Budget 2015 von rund 0.3 bis 0.5 Mio. Franken erwartet.

Damit die Busse der Linie 21 die Funktion des Zu- und Abbringers auf den Fernverkehr wahrnehmen und dabei gleichzeitig das aktuelle Erschliessungsniveau beibehalten könnten, würden bedeutende Mehrkosten anfallen: weil die Busumlaufzeit nicht mehr ausreicht, müssten zusätzliche Busse eingesetzt werden.

3. *Welchen Gemeinden erwachsen zusätzliche Kosten und in welcher Höhe?*

Die Gemeinden, die durch ein Angebot des regionalen Personenverkehrs erschlossen sind, tragen zusammen 25 % der Aufwendungen, die dem Kanton erwachsen. Die Beiträge der Gemeinden werden je zur Hälfte nach dem Verkehrsangebot und der Zahl der Einwohner festgelegt. Die Anzahl der fahrplanmässigen Kurse, mit denen die Gemeinde bedient wird, kann jedoch erst nach Fertigstellung des gesamten Fahrplans vorgenommen werden. Aktuell kann lediglich gesagt werden, dass die Gemeinden Beggingen, Beringen, Gächlingen, Hallau, Löhningen, Trasadingen und Wilchingen um einige hundert bis einige tausend Franken pro Jahr entlastet werden, während die Gemeinden Neunkirch und Siblingen infolge zusätzlicher Verbindungen mit einigen tausend Franken Mehraufwendungen rechnen müssen.

4. *Wie teuer sind die Schülerkurse und wie hoch die Kosten für die einzelnen Gemeinden?*

Dieser sogenannte «Schülerkurs» ist nichts anderes als ein «Spitzenbrecher», da um 7 Uhr nicht alle Fahrgäste in einen Bus passen. Auf der Linie 21 sind in diesem Sinne

keine eigentlichen Schülerkurse vorgesehen. Die Kosten dieser Kurse sind integraler Bestandteil der Kosten dieser Linie und können nicht separat ausgewiesen werden. Auch die Kurse von Siblingen nach Neunkirch sind keine eigentlichen Schülerkurse, sondern offizielle Kurse, welche der Erschliessung von Gächlingen dienen, aber einen Zusatznutzen für die Schüler nach Neunkirch haben.

5. *Welche Kosten entstehen durch Einführung der zusätzlichen Linie Siblingen - Gächlingen - Neunkirch?*

Die Verbindung zwischen Siblingen und Neunkirch ist keine zusätzliche Linie, sondern wird mit dem durch die (teilweise) Anbindung der Linie 21 an die S-Bahn in Beringerfeld frei werdenden Fahrzeug bedient. Damit ist diese Verbindung ein integraler Bestandteil der Linie 21 und kann nicht separat ausgewiesen werden. Dieses Konzept stellt einen effizienten Einsatz der Fahrzeuge sicher. Die Querverbindung nach Neunkirch wurde geschaffen, um Gächlingen mit den geänderten Rahmenbedingungen (Anschlüsse in Schaffhausen, mehr Standzeiten in Schaffhausen) weiterhin gut an das ÖV-Netz anzubinden.

6. *Wieso ändert und verschlechtert der Regierungsrat das öV-Angebot im Kanton gerade bei der Linie 21, die er immer wieder als Paradelinie hervorhebt?*

Der Grund für die Anpassung des Konzeptes auf der Linie 21 liegt primär in der Linie 21 selbst und hat nicht direkt mit der S-Bahn zu tun. Die Linie 21 fährt seit etwa 15 Jahren mit mehr oder weniger dem gleichen Fahrplan. In der Zwischenzeit hat sich aber viel geändert: mehr Verkehr und mehr Haltestellen tragen dazu bei, dass der Fahrplan an seine Grenzen stösst. Sodann erfordert das Ablösen des heutigen «Hinketaktes» hin zu den systematischen Anschlüssen Richtung Zürich ab dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2015 eine komplette Überarbeitung aller Anschlüsse für die Feinverteilung. Bei der Neukonzeption wurden neben den Anschlüssen auch die Kapazitäten in Bussen und S-Bahn und die Fahrplanstabilität überprüft. Zudem gibt es weiterhin Direktbusse nach Schaffhausen, welche die Haltestellen in Neuhausen bedienen. Bei einem Vergleich der möglichen Varianten hat die jetzt ausgewählte Variante deutlich am besten abgeschnitten. Unter dem Strich überwiegen die Vorteile und der Klettgau ist weiterhin ausgezeichnet an den ÖV angebunden.

7. *Wieso wird das ÖV-Konzept im Klettgau nach etwas mehr als einem Jahr schon wieder grundlegend umgekrempelt? War das ursprüngliche Konzept falsch?*

Das ursprüngliche Konzept war ein Übergangskonzept, denn Auslöser für die Anpassungen sind Änderungen des Fahrplans Richtung Zürich per Dezember 2015. Der Kanton Schaffhausen hat auf den Zeitpunkt dieses grossen, schweizweiten Fahrplanwechsels keinen Einfluss und muss seine Fahrpläne für die Feinverteilung entsprechend anpassen. Die Auswirkungen auf die Busverbindungen erkannte man im

Herbst 2014 und hat umgehend reagiert, um weiterhin eine optimale Fahrplanabstimmung gewährleisten zu können. Der Viertelstundentakt auf der S-Bahn im Klettgau während der Hauptverkehrszeit wurde für die Jahre 2014 und 2015 primär deshalb bestellt, um den Anschluss auf den Fernverkehr mit dem hinkenden Takt nach Zürich zu gewährleisten. Mit dem systematischen Halbstundentakt nach Zürich ist auch auf der S-Bahn Klettgau nur noch ein Halbstundentakt erforderlich, um gute Anschlüsse sicherzustellen.

8. *Welche Partizipationsmöglichkeiten hat die Bevölkerung?*

Nachdem im Herbst 2014 bekannt wurde, dass die Linie 21 mit dem bestehenden Konzept nicht mehr fahrbar ist, hat die Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr mit der «Arbeitsgruppe Verkehr» der PKK im Klettgau Kontakt aufgenommen und diese Arbeitsgruppe bei der Neukonzeption eng miteingebunden. An verschiedenen Workshops wurden die Ausgangslage, die Rahmenbedingungen und die Arbeitsergebnisse besprochen und am 17. Februar 2015 hat die AG Verkehr das neue Konzept ohne Gegenstimme genehmigt. Anschliessend wurde das neue Konzept auch den Gemeindepräsidenten der betroffenen Gemeinden im Detail erklärt und es stiess auch da auf volle Zustimmung. Sodann kann jede Person im Rahmen des Fahrplanverfahrens, welches am 26. Mai 2015 lanciert wurde, ihre Bemerkungen und Anregungen zu einem bestimmten Bus-, Bahn- oder Schiffsfahrplan einbringen.

9. *Ist der Regierungsrat bereit, das Angebot noch anzupassen, wenn bis 14. Juni noch bessere Lösungen gefunden werden?*

Im Vorfeld wurden alle möglichen Lösungen im Detail durchgespielt, die Vor- und Nachteile abgewogen und die Bevölkerung wurde via den Einbezug der AG Verkehr ebenfalls eingebunden. Mit dem neuen Konzept und dem Fahrplanentwurf wurde die derzeit beste Lösung gewählt. Entsprechend sieht der Regierungsrat keinen Grund, am Konzept etwas zu ändern. Begehren im Rahmen des Fahrplanverfahrens werden aber selbstverständlich in das Verfahren einbezogen. Und: Die Region Schaffhausen hat auch im kommenden Jahr noch einen überdurchschnittlich gut ausgebauten öffentlichen Verkehr!

Schaffhausen, 9. Juni 2015

DER STAATSSCHREIBER


Dr. Stefan Bilger