

Beschluss vom 04. August 2015

**Kleine Anfrage 2015/16
betreffend «neuen Fahrplan 2015-2016»**

In einer Kleinen Anfrage vom 2. Juni 2015 stellt Kantonsrat Philippe Brühlmann verschiedene Fragen zum Fahrplan 2015-2016.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

Die Region Schaffhausen verfügt über einen im Vergleich zu den meisten anderen Regionen der Schweiz überdurchschnittlich gut ausgebauten öffentlichen Verkehr. Die hervorragende Erschliessung innerhalb des Kantons und die 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.

Der Kanton Schaffhausen hat die gesetzliche Aufgabe, für einen ausgewogenen und leistungsfähigen öffentlichen Verkehr für die ganze Bevölkerung des Kantons zu sorgen. Dabei sind die Ressourcen effizient und nachhaltig einzusetzen und ist den Zielen der Raumplanung Rechnung zu tragen.

1. *Welche Strategie verfolgt der Regierungsrat bezüglich des Angebots im öffentlichen Verkehr in den Agglomerationsgemeinden (auch hinsichtlich zukünftiger Siedlungspolitik)?*

Vorgaben zur Strategie sind die einschlägigen rechtlichen Grundlagen, insbesondere das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV), der Richtplan und das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung des Kantons Schaffhausen. Die strategischen Ziele ergeben sich zusammenfassend aus den Planungsgrundsätzen im neuen Richtplan (vgl. S. 125):

- In den Agglomerationen hat der öffentliche Verkehr Priorität. Im ländlichen Raum ist ein Grundangebot sicherzustellen.
- Für Siedlungsgebiete, welche die Mindestanforderungen nicht erfüllen, sind Sonderlösungen zu prüfen.
- Rückgrat der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist das Bahnangebot. Im Interregionalen Verkehr ist mind. halbstündlich eine schnelle direkte Verbin-

dung nach Zürich, Winterthur und Basel anzustreben und stündlich eine solche nach Stuttgart. Auf den regionalen Bahnlinien sollte ein Halbstundentakt angeboten werden. Dieser ist im Kerngebiet der Agglomeration Schaffhausen und zur Erschliessung der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte zumindest während der Hauptverkehrszeiten zu einem Viertelstundentakt zu verdichten.

- In Ergänzung zum Angebot erschliessen Buslinien diejenigen Ortschaften, welche mind. 300 Einwohner, Arbeits- oder Ausbildungsplätze aufweisen.
- Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs ist dieser nach Möglichkeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu bevorzugen.
- Der öffentliche Verkehr übernimmt die Hälfte des Verkehrswachstums.

2. *Warum zieht der Regierungsrat in Erwägung, Gemeinden mit nachweislichem Wachstum sowie guter Lebensqualität und Infrastruktur mit ausgedünnten ÖV-Angeboten zu bedienen?*

ÖV-mässig ist innerhalb des Gemeindegebiets Thayngen zu unterscheiden: Die Ortschaft Thayngen, welche innerhalb der Agglomeration Schaffhausen zu den Entwicklungsschwerpunkten gehört, verfügt über eine hervorragende öV-Anbindung. Die Ortschaften Altdorf, Hofen und Opfertshofen sind separat zu betrachten, wie dies beispielsweise auch für die Ortschaft Hemmental innerhalb der Stadt Schaffhausen gemacht wird.

Neben den strategischen Zielen wird zudem die konkrete Ausgestaltung des Angebots im öffentlichen Verkehr durch drei weitere Faktoren massgeblich beeinflusst:

- Externe Einflussfaktoren wie beispielsweise überregionale/internationale Fahrpläne und deren Anpassung (Fernverkehr / ZVV).
- Verfügbares kantonales Budget für Staatsbeiträge an die ungedeckten Kosten des Regionalverkehrs sowie verfügbare Mittel beim Bund zur Mitfinanzierung des Regionalen Personenverkehrs im Kanton Schaffhausen (Kantonsquote).
- Optimierung des Systems im Sinne einer ausgewogenen Erschliessung für die gesamte Bevölkerung des Kantons.

Bei einer anstehenden Anpassung von Fahrplänen werden neue Konzepte gemäss den oben genannten Faktoren eingehend geprüft und unter ihnen jene ausgewählt, die der Schaffhauser Bevölkerung insgesamt eine möglichst gute Erschliessung ermöglichen.

Aufgrund externer Einflussfaktoren (Fahrplanwechsel Fernverkehr und ZVV) werden im Kanton Schaffhausen auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 verschiedene Änderungen am Erschliessungskonzept erforderlich. Da nicht mehr finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden können, um alle Wünsche umfassend zu befriedigen, ist eine Priorisierung angezeigt. Dies führt leider dazu, dass in einzelnen Fällen Leistungen, die in der Vergangenheit bereitgestellt wurden, abgebaut werden müssen. Dadurch können für einige Fahrgäste Nachteile entstehen, die der Kanton im Rahmen seiner Möglichkeiten jedoch bestmöglich zu mindern versucht. Bei einer Gesamtsicht überwiegen aber die Vorteile.

3. *Auf welche Zahlen und Grundlagen bezieht man sich bei den geplanten Massnahmen? Welche Argumente sprechen für solche Massnahmen?*

Bei der Überprüfung der Fahrpläne im Hinblick auf den grossen Fahrplanwechsel 2015 wurde festgestellt, dass die Fahrzeit auf der Linie 24 infolge Mehrverkehr gemäss SchaffhausenBus zu knapp ist und verlängert werden muss. Zudem verursacht die Neugestaltung der Anschlüsse Richtung Zürich längere Wartezeiten der Busse in Schaffhausen, was die Umlaufzeit zusätzlich verlängert. Dies waren die Auslöser für eine Neugestaltung.

Opfertshofen ist eine Ortschaft mit rund 150 Einwohnern. Damit ist sie dem ländlichen Raum zuzuordnen, in dem gemäss Vorgaben maximal eine Grunderschliessung mit öffentlichem Verkehr vorgesehen ist. Zudem wird mit dem Agglomerationsprogramm die Abstimmung von Siedlung und Verkehr gefordert. Das heisst, die Entwicklung soll vor allem an bereits gut erschlossenen respektive einfach zu erschliessenden Orten stattfinden.

Die finanziellen Verhältnisse im Kanton (und beim Bund) sind angespannt, entsprechend ist die Bereitstellung zusätzlicher Mittel für diese Linie(n) nicht möglich. Eine Erhöhung der Mittel würde den Kostendeckungsfaktor massiv senken und der Bund würde die Mitfinanzierung des Betriebs weiter reduzieren. Das Fahrgastaufkommen auf der Linie 24 ist sehr gering, insbesondere im Abschnitt zwischen Opfertshofen und Büttenhardt. Pro Tag stiegen im vergangenen Jahr nur 23 Fahrgäste in Opfertshofen ein respektive aus. Dies ergibt eine durchschnittliche Besetzung zwischen Opfertshofen und Büttenhardt von 1 Fahrgast pro Kurs. Deshalb wurde das Angebot für Opfertshofen (und andere Gemeinden) überarbeitet mit dem Ziel, der Bevölkerung im ganzen Kanton Schaffhausen unter diesen neuen Rahmenbedingungen weiterhin ein leistungsfähiges Angebot im öffentlichen Verkehr garantieren zu können.

4. *Wie steht der Regierungsrat zum Service Public?*

Der Regierungsrat steht hinter einem starken Service Public, speziell auch im öffentlichen Verkehr. Er stellt fest, dass das heutige und künftige Angebot an Leistungen im öffentlichen Verkehr im Kanton Schaffhausen ein hervorragendes und überdurchschnittliches Niveau aufweist. Das Niveau der Grundversorgung, die im Rahmen des Service Public gewährleistet wird, wird insbesondere durch die Gesetzgebung festgelegt. Auch die Qualitätsanforderungen werden in den Gesetzen und Verordnungen vorgegeben und durch die Behörden überwacht und durchgesetzt. Sie sind angehalten, diese Standards auch auf dem bestehenden Angebot periodisch zu überprüfen und bei Bedarf anzugleichen.

5. *Welche konkreten Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, um die geplanten Einschränkungen rückgängig zu machen resp. das bestehende Angebot zu erhalten?*

Auf Ersuchen des Kantons hat SchaffhausenBus den Fahrplan der Linie 24 nochmals neu beurteilt. Gemeinsam mit der Gemeinde Thayngen und dem Ortsteil Opfertshofen konnte für die spezielle Situation in Opfertshofen ein Kompromiss gefunden werden, der den Bedürfnissen der betroffenen Einwohner entspricht und für das Gesamtsystem praktisch keine Nachteile hat. Im Ergebnis können damit für Opfertshofen einige Direktverbindungen nach Schaffhausen (und zurück) erhalten werden.

6. *Kann es sein, dass sich der Kanton Schaffhausen im ÖV-Angebot in den vergangenen Jahren aus der Strategie heraus «überlupft» hat und sich nun mit drastischen Abbaumassnahmen finanziell retten muss oder will?*

Der Kanton Schaffhausen verfügt - auch verglichen mit den meisten anderen Regionen der Schweiz - ohne Zweifel über ein überdurchschnittliches Angebot im öffentlichen Verkehr. Die Umsetzung der Vorlage über die S-Bahn Schaffhausen, welche die Bevölkerung mit grosser Mehrheit befürwortet hat, erfordert nun eine ganzheitliche Abstimmung des ganzen Verkehrs. Im Interesse der gesamten Bevölkerung des Kantons gilt es zudem, das System immer wieder zu überprüfen und entsprechende Anpassungen vor allem dort vorzunehmen, wo kein genügender Bedarf nach einem Verkehrsangebot besteht. So macht es beispielsweise - auch aus Sicht der Steuerzahlenden - keinen Sinn, regelmässig «leere Busse» durch die Landschaft fahren zu lassen. Die Verantwortung für einen haushälterischen Umgang mit den Mitteln gebietet es, in einem solchen Fall entsprechende Korrekturen vorzunehmen.

Es ist zudem zu beachten, dass der Betrieb des öffentlichen Verkehrs stetig teurer wird. Ursachen dafür sind einerseits der Angebotsausbau, aber auch der Ausbau des Komforts, anderes Rollmaterial, Kostensteigerungen im Unterhalt des Rollmaterials etc. Daneben stösst auch der Bund bei der Finanzierung des Regionalverkehrs an seine Grenzen. Er ist nicht mehr in der Lage, den Anforderungen der Kantone nach einer Erhöhung seiner Mitfinanzierungsquote zu entsprechen, obschon er stetig mehr Mittel für Abgeltungen einsetzt. Diese Kostenentwicklungen waren nicht vorauszusehen und treffen die anderen Kantone in gleicher oder ähnlicher Weise wie den Kanton Schaffhausen.

7. *Im ganzen Kanton, u.a. auch in Thayngen, werden die Bahnhöfe für etliche Millionen aufgewertet/erweitert/saniert, auch mit grossem finanziellem Engagement der Gemeinden. Steht dies aus Sicht des Regierungsrates nicht im Widerspruch zu den geplanten Fahrplanmassnahmen?*

Nein, das ist keineswegs ein Widerspruch. Der Ausbau der Bahninfrastruktur ist ein langfristiges Projekt, entspricht nationalen Normen und ist nötig, damit die S-Bahn-Züge aus dem Raum Zürich und Winterthur bis in den Kanton Schaffhausen zirkulieren können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Länge der Züge auf deren Spitzenbelastung im Raum Zürich und Winterthur ausgerichtet sein muss.

Der Ausbau der Infrastruktur ist erforderlich, um den neuen Anforderungen des öffentlichen Verkehrs gerecht zu werden, den Fahrgästen eine moderne Infrastruktur zur Verfügung zu stellen und Entwicklungen ohne weitere Zersiedelung zu ermöglichen. Alle diese Projekte wurden im Rahmen des Agglomerationsprogramms des Bundes definiert, vom Bund mit Bestnoten ausgezeichnet und auch massgeblich mitfinanziert. Diese Infrastrukturprojekte werden mittel- bis langfristig die Nutzung des öffentlichen Verkehrs steigern, bestehende Verkehrsprobleme lösen helfen und die Attraktivität des Kantons als Wohn- und Arbeitsstandort fördern.

Schaffhausen, 4. August 2015

DER STAATSSCHREIBER


Dr. Stefan Bilger