

Beschluss vom 12. April 2016

Kleine Anfrage 2016/5
betreffend «Öffentlicher Verkehr: gibt es Optimierungsbedarf?»

In einer Kleinen Anfrage vom 24. Februar 2016 stellt Kantonsrätin Martina Munz verschiedene Fragen zum öffentlichen Verkehr.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

Der Kanton und die Gemeinden fördern unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeit und der Ziele der Raumplanung den öffentlichen Verkehr (ÖV). Vorgaben zur Umsetzung sind dabei die rechtlichen Grundlagen, insbesondere das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV) und der Richtplan des Kantons. Überdies sind auch die Gesetze und Verordnungen des Bundes zu berücksichtigen. Basierend auf diesen Grundlagen gestaltet und bestellt der Kanton ein Angebot (Fahrplan) im Regionalverkehr, welches auf die Nachfrage und das Nachfragepotential abgestimmt ist. Die konkrete Ausgestaltung des Fahrplans wird zudem von weiteren Faktoren massgeblich beeinflusst:

- Externe Einflussfaktoren wie beispielsweise nationale/internationale Fahrpläne und deren Anpassung (zum Beispiel Fernverkehr / internationaler Verkehr);
- Verfügbares Budget für Staatsbeiträge an die ungedeckten Kosten des Regionalverkehrs (Abgeltungen/Subventionen) sowie verfügbare Mittel beim Bund zur Mitfinanzierung des regionalen Personenverkehrs im Kanton Schaffhausen.

Bei der Anpassung von Fahrplänen werden die Konzepte umgesetzt, welche den Mobilitäts-Bedürfnissen der Schaffhauser Bevölkerung insgesamt bestmöglichst entsprechen und die im Rahmen der verfügbaren Mittel finanzierbar sind.

Mit Blick auf die verfügbaren Mittel ist festzuhalten, dass die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr jedes Jahr zunehmen. Der Kanton betreibt auf der Grundlage seines gesetzlichen Auftrags aber eine möglichst effiziente Ressourcenallokation und versucht das Ausgabenwachstum bei steigendem Nutzen zu beschränken.

1. *Wie wurde das neue Fahrplanangebot von den Gemeinden und der Bevölkerung aufgenommen? Welches sind die Hauptkritikpunkte?*

Der Fahrplanwechsel ist von der Bevölkerung insgesamt gut aufgenommen worden. Gemessen am beträchtlichen Ausmass der Änderungen ist die Anzahl Rückmeldungen, Kommentare und Hinweise nach der Einführung des neuen Fahrplans gering ausgefallen. Insofern darf der Fahrplanwechsel als Erfolg bezeichnet werden. Mit transparenter Information ist es gelungen, die Bevölkerung zeitgerecht und umfassend über die Änderungen zu informieren.

Den Fahrgästen brachte der Fahrplanwechsel mit der Umsetzung der zweiten Etappe der S-Bahn einige Neuerungen und Verbesserungen. Aufgrund der Anpassung der regionalen Fahrpläne an die nationalen Fahrpläne und weil der Kanton das Ausgabenwachstum im öffentlichen Verkehr beschränken muss, kam es in einzelnen Gemeinden zu einer Verringerung der Anzahl verfügbarer Verbindungen. Aus den beiden Gemeinden Schleithem und Beringen, die davon betroffen sind, gingen denn auch verschiedene kritische Rückmeldungen ein. Änderungen und Anpassungen im Fahrplan führen fast zwangsläufig für einen kleinen Teil der Fahrgäste zu Nachteilen. In einer sorgfältigen Abwägung versucht der Kanton diese jeweils zu minimieren und die zur Verfügung stehenden Mittel so einzusetzen, dass der Mehrheit der Schaffhauserinnen und Schaffhauser eine möglichst gute ÖV-Erschliessung zuteil wird.

Für die Bevölkerung von Schleithem bedeutet dies tatsächlich einen Angebotsabbau. Das aktuelle Angebot entspricht aber immer noch den gesetzlichen Vorgaben für eine Gemeinde im ländlichen Raum und übertrifft es gar in den Hauptverkehrszeiten. Die Forderung nach einem durchgehenden Halbstundentakt nach Schleithem, wie sie vereinzelt geäussert wird, ist von der Nachfrage her nicht gerechtfertigt. Die durchschnittliche Belegung der Busse von Schleithem in den Nebenverkehrszeiten betrug letztes Jahr 3.8 Fahrgäste pro Bus (Mo-Fr). Auch Beringen hat neu etwas weniger Busverbindungen nach Schaffhausen. Dafür ist Beringen zur Hauptverkehrszeit mit einem Viertelstundentakt auf der S-Bahn bedient und verfügt zusätzlich noch über parallele Busverbindungen in die Stadt Schaffhausen. Damit hat Beringen immer noch ein hervorragendes und schweizweit überdurchschnittliches ÖV-Angebot.

Die Einschränkung des Viertelstundentaktes nur noch bis nach Beringen Bad. Bahnhof statt nach Erzingen hat nur wenige Rückmeldungen ausgelöst. Primär wurde das beschränkte Platzangebot in der S-Bahn mit Ankunft um 07:09 in Schaffhausen kriti-

siert. Dieses Problem konnte mittlerweile (ab 1. April 2016) mit dem Einsatz eines längeren Triebzuges gelöst werden.

2. *Sind alle Anschlüsse von und in die Region Schaffhausen befriedigend? Auf welchen Strecken gibt es Optimierungsbedarf? Welche Massnahmen sieht der Regierungsrat vor und bis wann kann die Bevölkerung mit Verbesserungen rechnen?*

Die Region Schaffhausen verfügt heute über einen auch im nationalen Vergleich hervorragend ausgebauten öffentlichen Verkehr, der entsprechend gut mit den regionalen, nationalen und internationalen Fahrplänen abgestimmt ist. Das gilt insbesondere für die enge Verflechtung der Verkehrsbeziehungen mit dem Grossraum Zürich.

Insgesamt wurden in den letzten Jahren mehr als 100 Mio. Franken in den öffentlichen Verkehr im Kanton Schaffhausen investiert und Infrastruktur und Fahrplanangebot massiv ausgebaut. Ende 2015 wurde mit der Inbetriebnahme der 2. Etappe der S-Bahn Schaffhausen ein vorerst letzter Ausbauschnitt realisiert. Mit der Umsetzung dieser Projekte konnten sowohl die in der «Orientierungsvorlage über Perspektiven und Vorhaben des privaten und öffentlichen Verkehrs 2002 – 2020» als auch die im Agglomerationsprogramm der 1. Generation angekündigten Ziele bereits heute alle verwirklicht werden.

Bevor weitere Investitionen getätigt und das Angebot zusätzlich ausgebaut wird, geht es in den kommenden Jahren zur Hauptsache darum, das bestehende Angebot besser auszulasten und den wachstumsbedingten Mehrverkehr auf die Schiene zu verlagern. Bei der Gestaltung des Angebots wird auf gut abgestimmte Anschlüsse ein besonderes Augenmerk gelegt. Aufgrund infrastruktureller Gegebenheiten und systemischer Abhängigkeiten ist es aber nicht möglich, alle potenziellen Anschlüsse herzustellen. Die Kosten hierfür würden den Nutzen um ein Vielfaches übersteigen. Deshalb stehen bei der Abstimmung der Anschlüsse jene Verbindungen im Vordergrund, auf denen eine grosse Nachfrage besteht. So sind vor allem die Anschlüsse aus der Region Richtung Zürich und umgekehrt von hoher Priorität und können in der Regel gewährleistet werden.

Das öffentliche Verkehrssystem endet nicht an den Kantonsgrenzen und entwickelt sich kontinuierlich weiter. Es kommt deshalb laufend zu Angebotsoptimierungen und Anpassungen. So wird beispielsweise die Fertigstellung der 4. Teilergänzungen der S-Bahn des ZVV per 2018 Fahrplanänderungen auf der Seelinie Schaffhausen-Romanshorn-St.Gallen mit sich bringen, die auf die Schaffhauser Verbindungen ab-

zustimmen sind. Weiter ist der öffentliche Verkehr im Grenzgebiet möglichst gut auf die Bedürfnisse von Schaffhausen und Baden-Württemberg abzustimmen. Einige kleinere Verbesserungen werden in den kommenden Jahren noch auf der Achse Schaffhausen – Thayngen (– Singen) angestrebt. Limitiert sind diese unter anderem durch die enge Verflechtung mit Baden-Württemberg (deutsche Strecke auf Schweizer Gebiet), die Bahninfrastruktur und überregionale Fahrplanabstimmungen.

Der Kanton ist zudem eng eingebunden in das grenzüberschreitende Projekt zur Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zwischen Erzingen und Basel. Die Fertigstellung der Elektrifizierung ist eine wichtige Voraussetzung für Angebotsverbesserungen. Dabei wird neben der Einführung eines Halbstundentaktes (während der Hauptverkehrszeit) mit attraktivem Rollmaterial auch die Anerkennung der schweizerischen GA und Halbtaxabonnements auf der Strecke zwischen Basel und Schaffhausen angestrebt.

Weitere infrastrukturelle Ausbauten beschränken sich auf die Behebung des baulichen Bahnengpasses zwischen Schaffhausen und Neuhausen (im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation) und auf die Eingaben im Rahmen von STEP 2030 (Fabi).

3. *Sind alle Ortschaften gleichwertig an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen? Als objektiver Indikator sollen die Anzahl Verbindungen pro Tag aufgeschlüsselt nach Ort und Einwohnerzahl aufgelistet werden. Gibt es Gemeinden mit Optimierungsbedarf oder im Quervergleich ungenügender Anbindung?*

Kanton und Gemeinden sind verpflichtet, in allen Gemeinden mit mehr als 300 Einwohnern ein Grundangebot an öffentlichen Verkehrsverbindungen bereitzustellen. Dieses Grundangebot ist für alle Ortschaften im ganzen Kanton verwirklicht, in den meisten Fällen geht es sogar bedeutend darüber hinaus. Neben der Grunderschliessung (im Allgemeinen bedeutet dies einen Stundentakt) gibt es im Richtplan weitere Anforderungen für die Erschliessung des Kantonsgebietes. So dient das Bahnangebot als Rückgrat der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Auf den regionalen Bahnlinien ist gemäss Richtplan ein Halbstundentakt anzubieten und dieser soll im Kerngebiet der Agglomeration Schaffhausen und zur Erschliessung der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte, zumindest während den Hauptverkehrszeiten, zu einem Viertelstundentakt verdichtet werden.

Im öffentlichen Verkehr geht es darum, möglichst vielen Personen möglichst gute Verbindungen zu verschiedenen Reisezielen zu gewährleisten. Um dieses Ziel zu er-

reichen, orientiert sich die Verkehrsplanung unter anderem an den Mobilitätsbeziehungen im funktionalen Raum. Das heisst, sie prüft, wo Berufs-, Alltags- und Freizeitverkehr in diesem Raum stattfinden und wie sich die verkehrliche Situation dort entwickelt. Dieser funktionale Raum ist geprägt von Verkehrsbeziehungen zwischen Zentren, Wohn- und Arbeitsorten oder Naherholungsräumen – und weniger von den politischen Grenzen der Gemeinden. Gemäss Kantonsverfassung und ÖV-Gesetz sind in der Gestaltung des Verkehrsangebots zudem das Prinzip der Nachhaltigkeit, der konkreten Nachfrage und das Nachfragepotential entsprechend zu berücksichtigen. Diese klare Differenzierung nach funktionalem Raum zeigt auf, dass es nicht Ziel des öffentlichen Verkehrs sein kann, jeder Gemeinde die gleiche Anzahl Verbindungen pro Einwohner zu ermöglichen. Die Beurteilung des öffentlichen Verkehrs anhand der quantitativen Anzahl Verbindungen in und aus bestimmten Gemeinden ist somit nicht zielführend. Anstelle der Gleichwertigkeit tritt die Angemessenheit der Verbindungen in Relation zu Nachfrage, Entwicklungspotenzial und verfügbaren finanziellen Mitteln. Unter diesem Gesichtspunkten ist der öffentliche Verkehr in der Region Schaffhausen sehr gut organisiert.

4. *Welche Massnahmen sieht der Regierungsrat bezüglich Angebot und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in den nächsten Jahren vor und wie entwickelt sich diesbezüglich die Bundesbeteiligung? Wird das kantonale Budget 2016 nach Abschluss des Bestellverfahrens ausgeschöpft?*

Wie bereits erwähnt, wurde das Angebot in den vergangenen Jahren im öffentlichen Verkehr im Kanton Schaffhausen stark ausgebaut. Die hervorragende Erschliessung innerhalb des Kantons und die gute Anbindung an die nationalen und internationalen Netze des öffentlichen Verkehrs sind ein wesentlicher Standortfaktor und sichern die hohe Attraktivität Schaffhausens als Wirtschaftsstandort und Lebensraum.

Ziel der kommenden Jahre muss es auch sein, das attraktive Angebot ausreichend zu finanzieren. Nur so kann der Nutzen des öffentlichen Verkehrs für die Bevölkerung und die Wirtschaft langfristig sichergestellt werden.

Die ÖV-Ausgaben von Bund und Kantonen sind in den vergangenen Jahren stark gestiegen. Das liegt im Wesentlichen am kontinuierlichen Ausbau im regionalen Personenverkehr (RPV). Dieser bringt naturgemäss insgesamt höhere Kosten für den Betrieb mit sich. Diese Finanzierungslücken werden gedeckt von Bund und Kantonen. Die Belastung für den Kanton Schaffhausen ist dabei grösser geworden: Da die Region Schaffhausen heute ein umfangreicheres ÖV-Angebot umsetzt, als es die RPV-

Standards des Bundes vorsehen, sinkt dessen anteilmässige Beteiligung an den Gesamtkosten. Als Konsequenz davon finanziert der Kanton diese Mehrkosten im Rahmen seines ÖV-Budgets teilweise selbst.

In Kenntnis dieser Entwicklung setzt sich der Kanton intensiv dafür ein, dass der Bund seine Beteiligung am Mehrbedarf im RPV aufstockt. Namentlich sollen die Kantonsquote, die den Maximal-Beitrag des Bundes an den Kanton definiert, und der Verpflichtungskredit des Bundes für den RPV 2018-2021 erhöht werden. Bezüglich Kantonsquote wurde zuletzt eine Erhöhung in Aussicht gestellt, sie wurde aber vom Bund bislang weder konkretisiert noch bestätigt. Die Frage, ob das kantonale Budget 2016 ausgeschöpft wird, lässt sich deshalb erst nach dem definitiven, schriftlichen Bescheid des Bundes beantworten. Neben Bund, Kanton und Gemeinden tragen auch die Nutzerinnen und Nutzer ihren Teil zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs bei, indem sie höhere Tarife zu tragen haben. Mit vermehrter Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel können sie zudem zu einer Steigerung der Erlöse beitragen. Der Kanton unterstützt letzteres mit geeigneten Kommunikationsmassnahmen.

Im Interesse der Gesamtbevölkerung wird der Kanton das System kontinuierlich überprüfen und optimieren. Das Angebot ist grundsätzlich der Nachfrage und dem Nachfragepotential anzupassen. So stellt der Kanton sicher, dass die verfügbaren Mittel dort eingesetzt werden, wo sie den grössten Nutzen stiften.

Schaffhausen, 12. April 2016

DER STAATSSCHREIBER



Dr. Stefan Bilger