

Pentti Aellig
Kantonsrat SVP
Morgenstrasse 28
CH-8239 Dörflingen

An den
Regierungsrat des Kantons Schaffhausen
Regierungsgebäude
Beckenstube 7
8200 Schaffhausen

20. Februar 2023

Kleine Anfrage 2023/6

Verzicht auf Ausschreibung der Konzession 2023 bis 2033 für den Regionalverkehr
«Können Quersubventionen zuungunsten der Landgemeinden im Regionalverkehr ausgeschlossen werden?»

Sehr geehrter Herr Regierungspräsident
Sehr geehrte Frau Regierungsrätin
Sehr geehrte Herren Regierungsräte

Diese Kleine Anfrage bezieht sich ausschliesslich auf die Dienstleistungen der VBSH im Regionalverkehr, für deren Abgeltungen der Kanton zusammen mit dem Bund als Mitbesteller aufkommt. Strategische Entscheide wie Busdepotstandorte oder die Beschaffung bestimmter Fahrzeugprodukte obliegen richtigerweise den VBSH als Leistungserbringerin, weil die Risiken ihrer Entscheidungen vollumfänglich die Stadt Schaffhausen als Eigentümerin zu tragen hat.

In der Beantwortung der «Kleinen Anfrage Nr. 2021/13» betreffend erhöhten Finanzbedarf des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schaffhausen vertrat der Regierungsrat Schaffhausen die Meinung, dass der Kanton dem Wettbewerb grundsätzlich offen gegenüber stehe.

Im Rahmen der Leistungsvergabe für den Regionalverkehr wurden für die Fahrplanperiode bis 2030 offensichtlich keine konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) zur Offertstellung eingeladen. Das BAV wird somit dem Gesuch der VBSH für eine Konzessionserneuerung für die Linien 21, 22, 23, 24, 25, 27 und 28 von 2023 bis 2033 vorbehaltlos stattgeben. Andere, erfahrene und renommierte KTU wie beispielsweise «PostAuto», die in Kooperation mit einem lokalen Anbieter durchaus ein Angebot hätten unterbreiten können, wurden damit nicht berücksichtigt. Im Gegensatz zum Kanton Zürich, der die Konzessionen öffentlich ausschreibt, wurde nun im Kanton Schaffhausen ein direkter Angebots- sprich Benchmarkvergleich alternativer KTU unverständlicherweise nicht erwogen.

Grundsätzlich möchte ich als politischer Volksvertreter mit dieser Kleinen Anfrage sicherstellen, dass in der Spartenrechnung Ortsverkehr/Regionalverkehr keine Quersubventionen zuungunsten der Landgemeinden vorgenommen werden. Eine Einsicht in die Kostenstruktur der Zielvereinbarung zwischen Kanton und VBSH würde sich bestimmt vertrauensbildend auswirken.

1. Dürfen die vereinbarten Kosten der Zielvereinbarung zwischen Kanton und VBSH eingesehen werden? Wenn nein, um wie viel höher liegen diese im Vergleich zur Offerte 2023?
2. Wurde eine Ausschreibung gemäss Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs ARPV (SR 745.16), Art. 27ff geprüft? Was waren die Überlegungen?
3. Hätten – infolge der durch die VBSH angestrebten Monopolstellung im OV und RV – mit einer Ausschreibung des Regionalverkehrs die kostenseitigen Zweifel der Landgemeinden nicht eher ausgeräumt werden können?
4. Wurden in der Zielvereinbarung 2024-2030 bereits Kosten für die Umstellung auf fossilfreie Antriebstechniken eingerechnet? Wenn ja, wie hoch ist der dafür vorgesehene Betrag? Wurde dabei die gestaffelte Einführung von E-Bussen berücksichtigt?
5. Gibt es Aufwände, die in der Zielvereinbarung nicht verbindlich bis 2030 festgelegt sind, wie beispielsweise die Traktionskosten (Energie) und/oder Personalkosten? Wenn ja, wie wird das entsprechende Risiko für Kanton und Gemeinden beschränkt?
6. Um wieviel (in Prozenten) werden die Kosten für die 25 Landgemeinden mit der Umstellung der gesamten Regionalbusflotte auf fossilfreie Antriebstechniken jährlich bis 2030 steigen? Basis 2023, Abgeltung durch Bund und Kanton.
7. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass in der Spartenrechnung Ortsverkehr/Regionalverkehr künftig keine Quersubventionen zuungunsten der Landgemeinden vorgenommen werden?

Für die Beantwortung der Fragen danke ich Ihnen bestens.

Mit freundlichen Grüssen



Pentti Aellig