

Beschluss vom 4. Mai 2021

**Kleine Anfrage Nr. 2021/13
betreffend erhöhten Finanzbedarf des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schaffhausen**

In einer Kleinen Anfrage vom 8. März 2021 stellt Kantonsrat Arnold Isliker verschiedene Fragen zum geforderten, erhöhten Finanzbedarf des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schaffhausen.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

Die Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH) sind ein städtisches Unternehmen. Es ist grundsätzlich nicht Sache des Regierungsrates, den Geschäftsgang der VBSH zu kommentieren. Ausnahme bilden die Dienstleistungen der VBSH im Regionalverkehr, wo der Kanton zusammen mit dem Bund als Mitbesteller auftritt. Die Rechtsform und damit die Stellung der VBSH im öffentlichen Verkehr des Kantons Schaffhausen wurde mit der Vorlage «Zusammenführung von VBSH und RVSH» als mehrheitsfähiger Weg von Stadtrat und Regierungsrat bewusst gewählt und von den Parlamenten und den Stimmberechtigten mitgetragen.

Vor diesem Hintergrund lassen sich die nachfolgenden Fragen wie folgt beantworten:

Leistungsvergabe des Kantons Schaffhausen und des Bundes für den Regionalverkehr 2023 bis 2033

1. *Bund und Kanton schliessen mit den VBSH Leistungsvereinbarungen für den Regionalverkehr ab. Wäre es im Hinblick auf die Konzessionserneuerung 12/2023 bis 12/2033 nicht sinnvoll, für die Leistungsvergabe für den regionalen Busverkehr der Linien 21, 22, 23, 24, 25, 27 und 28 auch andere konzessionierte Transportunternehmen (KTU) zur Offertstellung einzuladen? Warum werden im Kanton Schaffhausen öV-Leistungen nicht ausgeschrieben, wie dies jüngst im Jura oder dem Fürstentum Liechtenstein der Fall war? Weshalb müssen sich die VBSH bei der Leistungsvergabe nicht am Benchmark anderer öV-Anbieter messen?*

Für den Kanton ist es wichtig, dass alle Transportunternehmen im Regionalen Personenverkehr ihre Leistungen in guter Qualität und zu konkurrenzfähigen Preisen erbringen. Deshalb wurden im Rahmen der Verhandlungen zur Fusion der VBSH die Leistungen der RVSH einer Benchmarkanalyse unterzogen. Diese ergab, dass die RVSH im Vergleich zu anderen Transportunternehmen ihre Leistungen sowohl in einer guten Qualität als auch zu konkur-

renzfähigen Konditionen erbringt. Auf dieser Grundlage wurde die aktuell gültige Zielvereinbarung für den Regionalverkehr bis Ende 2023, dem Ablauf der aktuellen Konzession, abgeschlossen. Die Zielvereinbarung sichert dem Kanton damit gute Qualität und stabile Kosten auf einem konkurrenzfähigen Niveau. Bis heute hat die VBSH die Vorgaben der Zielvereinbarung eingehalten und der Kanton ist mit deren Leistungen zufrieden. Der Kanton steht dem Wettbewerb grundsätzlich offen gegenüber. Ausschreibungen sind aber nicht nur mit Chancen, sondern auch mit Risiken verbunden. Deshalb entscheidet der Kanton über Ausschreibungen jeweils im konkreten Fall unter Würdigung der jeweiligen Ausgangslage und in Absprache mit dem Bundesamt für Verkehr BAV (als Mitbesteller). Dazu werden die Leistungen der VBSH im regionalen Personenverkehr (RPV) mittels Benchmarkanalyse sowie im Rahmen des Qualitätsmanagementsystems des Bundes (QMS) periodisch überprüft. Sollte sich weiterhin eine gute Konkurrenzfähigkeit ergeben, steht für den Kanton eine Erneuerung der Zielvereinbarung im Vordergrund. Vorsorglich behält sich der Kanton jedoch die Möglichkeit einer Ausschreibung mittelfristig vor.

Begründung für den erhöhten Kostenbedarf

2. *Die Abgeltung des Kantons an den öffentlichen Ortsverkehr der Stadt Schaffhausen /Neuhausen soll von derzeit 18% auf mindestens 20% erhöht werden. Weshalb wird eine Erhöhung des Kantonsbeitrages angestrebt, obschon dadurch weder Leistungssteigerungen erfolgen, noch sonst ein kausaler Zusammenhang besteht?*

Die Kantonsräte Daniel Preisig und Christian Di Ronco fordern mit einer Motion vom 18. Januar 2021 die Erhöhung des Kantonsanteils. Der Regierungsrat wird seine Haltung zu dieser Frage im Rahmen der Beantwortung dieser Motion abgeben.

3. *Kann ausgeschlossen werden, dass die VBSH die wachsenden Kosten, welche durch die kostentreibenden Projekte für den Ortsverkehr anfallen, schleichend auf den Schaffhauser Regionalverkehr verlagern wird?*

Ja, eine Quersubventionierung des Ortsverkehrs durch den Regionalverkehr kann weitgehend ausgeschlossen werden. Beide Transportsparten werden getrennt betrachtet und separate Linienerechnungen werden geführt. Auch die Reserven der beiden Verkehrsparten werden separat geführt.

Festlegung der Antriebstechnologie als kantonales Kostenrisiko

4. *Dem Vernehmen nach beabsichtigen die VBSH, auch den Regionalverkehr auf wenig erprobte E-Busse umzustellen. Stimmt das? Sind für einen mit E-Bussen betriebenen Regionalverkehr bereits Planungsarbeiten im Gange? Planen die Stadt Schaffhausen und die VBSH die Kosten für die erforderlichen kostenintensiven Lade-Infrastrukturen auf Bund und Kanton abzuwälzen (z.B. Agglomerationsprogramm 4)?*

Das Baudepartement hat in der Studie «Chancen der Elektromobilität» auf die Elektrifizierung des Regionalverkehrs hingewiesen und verweist auch in der Klimastrategie (Vorlage an den Kantonsrat vom 15. Dezember 2020, ADS 20-173) darauf. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation (AP4) ist vorgesehen, auch die Buslinien des Regionalverkehrs auf elektrische Traktion umzustellen. Darüber hinaus wurden noch keine Planungsarbeiten seitens des Kantons in Angriff genommen. Die VBSH ist nun in der Einführungsphase der Elektrobusse für den Stadtverkehr. Zudem werden auch in anderen Regionen Elektrobusse in Betrieb genommen. Von diesen wertvollen Erfahrungen können Besteller (Bund und Kanton) bei der Elektrifizierung des Regionalverkehrs profitieren. Somit ist die Einführung im Regionalverkehr mit deutlich weniger Risiken verbunden. Um diese weiter zu minimieren, ist die Beteiligung an einem Pilotbetrieb angedacht (Massnahme M5, Chancen der Elektromobilität). Die eigentliche Umstellung ist im Rahmen des AP4 ab 2024 vorgesehen und wird vom Bund mitfinanziert, sofern die Massnahme im AP4 unterstützt wird. In die Finanzierung von Ladestationen des Ortsverkehrs ist der Kanton nicht involviert. Diese werden durch die Stadt finanziert und im Rahmen des AP 2 vom Bund teilweise mitfinanziert (Massnahme 11, Erweiterung Trolleybusnetz).

5. *Falls die regionalen Buslinien 21, 22, 23, 24, 25 und ggf. 28 auf E-Busse umgestellt werden sollten, können die Verantwortlichen denn garantieren, dass die Winter- und Kältetauglichkeit dieser E-Busse gewährleistet wird und unser regionaler Busverkehr gleichermassen zuverlässig funktioniert wie mit der heutigen bewährten Antriebstechnologie?*

Ein zuverlässiger öffentlicher Verkehr ist für den Regierungsrat selbstverständlich sehr wichtig. Der Kanton wird der Einführung von Elektrobusen im Regionalverkehr nur dann zustimmen, wenn funktionstüchtige und zuverlässige Fahrzeuge und Ladesysteme zur Verfügung stehen, deren Qualitätsmerkmale im regulären Betrieb nachgewiesen wurden. Die Verantwortung für einen reibungslosen und zuverlässigen Betrieb liegt beim Transportunternehmen.

6. *Bei einer allfälligen Ausweitung der E-Busse auf den Regionalverkehr würden die Testfahrten der VBSH auch für die Steuerzahlenden des Kantons Schaffhausen sehr wichtig. Die heutigen 41 Linienbusse (34 Diesel- und 7 Trolleybusse) werden von den VBSH neu durch 47 E-Busse der spanischen Firma Irizar ersetzt. Weshalb muss mit dieser Beschaffung die Reservehaltung auf über 30 % erhöht werden? Gibt es für interessierte Bürger Einsicht in den Testbericht der beiden E-Busse aus der Vorserie?*

Die Frage nach der Reservehaltung betrifft den Ortsverkehr und wäre deshalb durch die Stadt Schaffhausen zu beantworten. Der Regierungsrat begrüsst es, dass er von den Erfahrungen der VBSH bei der Einführung von Elektrobusen im Ortsverkehr profitieren kann.

7. *Wurde die Bestellung der 13 weiteren E-Busse des Grundloses noch während oder erst nach abgeschlossener Testphase, welche Beobachtungen zufolge noch immer nicht beendet zu sein scheint, ausgelöst?*

Die Abwicklung des Elektrifizierungsprojektes der Stadtbusse ist Sache der Stadt Schaffhausen bzw. der VBSH.

8. *Wie hoch sind die zu erwartenden jährlichen Kosten (Abgeltungen) für den Kanton, welche aufgrund der Umstellung der gesamten Busflotte auf E-Busse im Ortsverkehr der Stadt Schaffhausen/Neuhausen in den nächsten zehn Jahren anfallen werden?*

Die Kosten und Erträge des Stadtbusnetzes werden separat in der Sparte Ortsverkehr gebucht und haben somit keine Auswirkungen auf die Sparte Regionalverkehr. An den ungedeckten Kosten des Ortsverkehrs beteiligt sich der Kanton aktuell mit 18 Prozent bis zu maximal 2.5 Mio. Franken pro Jahr.

Leuchtturmprojekt

9. *Die VBSH bezeichneten das Projekt des selbstfahrenden Busses der Linie 12 zum Rheinfluss als «Leuchtturmprojekt». Lokal wurde über zahlreiche Misserfolge dieses Projektes berichtet. Aktuell ist der Betrieb eingestellt. Werden den Steuerzahlenden die bisher aufgelaufenen Kosten und das weitere Vorgehen des Leuchtturmprojektes noch kommuniziert? Wird das Projekt nun weiterverfolgt oder gilt es offiziell als beendet?*

Bei der Linie 12 handelte es sich um ein von Schaffhauser Unternehmen initiiertes Projekt des Vereins «Swiss Transit Lab» (STL). Haupttreiber war ein privates Schaffhauser Unternehmen für Lösungen im Bereich Leitetchnik für den öffentlichen Verkehr. Der Betrieb eines selbstfahrenden Busses wurde zwar medial stark wahrgenommen, war aber nur ein Teil des Projekts. Im Fokus stand die Anwendung neuer Technologien in der Verkehrsleitung bzw. deren Einbindung in ein bestehendes Nahverkehrsnetz, der Aufbau eines Kompetenznetzwerks mit wissenschaftlicher Begleitung durch die ETH sowie die Sensibilisierung der Bevölkerung für die Mobilität der Zukunft. Die Projektdauer war von Beginn weg beschränkt und mit Zielen versehen worden, die vollumfänglich erfüllt wurden. Der aus dem Projekt entstandene Verein «Swiss Transit Lab» ist weiterhin aktiv.

10. *Wieviel Geld wurde dem RSE-Fond für den selbstfahrenden Bus entnommen? Gibt es eine monetarisierte Zusammenstellung für direkte und indirekte Leistungen der VBSH wie Konzessionsvorbereitungen, Fahrzeugabnahmen BAV/StVA, Absprachen mit lokalen Behörden, Personalbeschaffung, -einführung, -betreuung, -disposition, Betriebsüberwachung, betriebliche/technische Pikettleistungen, Fahrgastinformation, Auswertungen, Öffentlichkeitsarbeit, Besichtigungen/Gästebetreuung, Werbung, Reisetätigkeiten für Vorträge im In- und Ausland, etc.? Wie hoch waren diese Kosten?*

Nach vollumfänglicher Erfüllung der vereinbarten Ziele wurde das Projekt «Linie 12» im Rahmen des Gesetzes über die Regional- und Standortentwicklung mit Fr. 447'500.-- aus dem Generationenfonds unterstützt. Der Bund beteiligte sich über die neue Regionalpolitik (NRP) mit der entsprechenden Äquivalenzleistung in gleichem Umfang. Der Kanton Schaffhausen hatte diesbezüglich eine Leistungsvereinbarung mit dem Verein «Swiss Transit Lab» (STL) abgeschlossen. Welcher Anteil an den vereinbarten Zielen die einzelnen Vereinsmitglieder zu erbringen hatten, war nicht Gegenstand der Leistungsvereinbarung.

Corporate governance

11. *Wie stellt sich der Regierungsrat zu den Doppelmandaten des städtischen Finanzreferenten? Ist es angebracht, dass der politische VBSH-Chef und Präsident der VBSH-Verwaltungskommission de facto auch Besteller und Ersteller der Ortverkehrsleistungen ist? Ist es im Interesse der Besteller, dass in dieser Konstellation öV-Projekte, die gleichermassen den Kanton betreffen, ohne wirkliche Aussensicht durch unabhängige, sachkundige Fachleute, praktisch hindernisfrei durch seine Person erstellt und bewilligt werden.*

Gemäss Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs liegt die Bestellung und Finanzierung des Ortsverkehrs im Kanton Schaffhausen in der Verantwortung der Gemeinden. Der Regierungsrat überlässt die Ausgestaltung der Bestellerrolle für den Ortsverkehr demnach den Gemeinden.

12. *Weshalb stellt der Kanton keine/n Vertreter/in in der VBSH-Verwaltungskommission?*

Im Regionalverkehr konzentriert sich der Kanton aus Gründen der Governance auf die Bestellerrolle. Die VBSH sind ein städtisches Unternehmen und die Verwaltungskommission wird vom Stadtrat gewählt. Der Bund verbietet im Regionalverkehr, welcher vom Bund mitfinanziert wird, den Einsitz von Vertretern von am Bestellverfahren beteiligten Personen. Gemäss Art. 29 des Personenbeförderungsgesetzes richtet der Bund Abgeltungen nur an Unternehmen aus, in deren Verwaltungsrat oder vergleichbarem Organ keine Person Einsitz hat, die direkt am Bestellvorgang beteiligt oder in einer am Bestellprozess beteiligten Verwaltungseinheit tätig ist.

Beendigung Zusammenarbeit Rattin AG

13. *Mit der überraschenden Einverleibung der Regionalverkehrsleistungen, welche die Firma Rattin AG als Subunternehmung auf den Linien 22, 23, 24 und 25 im Kanton Schaffhausen erbringt, muss u.a. den 12 Regionalbussen (12m) per Fahrplanwechsel vom 12.12.2021 ein neuer Standort zugewiesen werden. Dem Vernehmen nach soll bis zum 4. Quartal 2022 eine Einstellhalle auf dem Areal von SH Power am Ebnatring erstellt werden. Stimmt das? Wenn ja, wo werden die Fahrzeuge in der Zwischenzeit garagiert? Welche Betriebskonzepte wurden a) für die zwischenzeitliche Garagierung und b) für die Anbindung der neuen*

Einstellhalle an das heutige Busdepot erstellt? Welche finanziellen Auswirkungen haben diese Garagierungspläne auf den Kanton?

Es liegt dem Regierungsrat fern, das operative Geschäft der Verkehrsbetriebe zu kommentieren. Für den Kanton als Besteller des Regionalverkehrs ist es entscheidend, dass die VBSH ihre Leistungen in einer guten Qualität und zu konkurrenzfähigen Preisen anbietet. Siehe auch Antwort auf Frage 1.

14. *Die Stadt Schaffhausen verfügt über ein südwestlich an das Busdepots Ebnat angrenzendes Grundstück, welches sich aus betrieblicher, wirtschaftlicher und ökologischer Sicht für die Erstellung einer Bus-Einstellhalle bestens eignen würde. Wäre es aufgrund der neuen Ausgangslage nicht sinnvoll, den voranschreitenden Ausbau der Nebenanlagen auf dem Busdepotareal vorläufig zu stoppen, um zuerst den geeignetsten Standort für die neu zu errichtende Bus-Einstellhalle zu evaluieren? Wurde diese Option mit all ihren Vorteilen (zentral, niveaufrei, überschaubar, keine unnötigen Wegstrecken) geprüft oder diese als strategische Landreserve gar verkannt? Haben sich die VBSH diese Option allenfalls durch die bereits erstellten oder sich in Ausführung befindenden Nebenanlagen schon verbaut?*

Es liegt dem Regierungsrat fern, das operative Geschäft der Verkehrsbetriebe und die städtische Immobilienpolitik zu kommentieren.

Energiebezug

15. *Der Bedarf an elektrischer Energie der VBSH wird steigen. Welche jährlichen Energiemengen werden für den Betrieb der neuen E-Busse veranschlagt? Über wieviele Jahre wurde SH Power für die Energielieferung beauftragt und welcher kWh-Preis wurde dabei ausgehandelt? Warum wurden diese relevanten Energiedienstleistungen nicht ausgeschrieben?*

Es liegt dem Regierungsrat fern, das operative Geschäft der Verkehrsbetriebe zu kommentieren.

16. *Wie werden die Leistungen der Baufirmen, von SH Power und weiterer Drittfirmen finanziert, welche die Infrastruktur für die Energiezufuhr zu den Ladearmen der VBSH planen und bauen? Wie hoch sind die jährlichen Mietkosten für die Unterbringung der Gleichrichterstationen im Kellergeschoss der Hauptpost Schaffhausen und auf welche Dauer wurde dieser Vertrag abgeschlossen? Welche Massnahmen in Bezug auf die Abwärme wurden getroffen und wer finanziert diese?*

Es liegt dem Regierungsrat fern, das operative Geschäft der Verkehrsbetriebe zu kommentieren.

Finanzkennzahlen

17. *Mit der Fusion VBSH/RVSH AG per 2019 bilden die neuen VBSH eine selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt. Entsprechend kann der Geschäftsbericht (GB) von den politischen Gremien lediglich noch zur Kenntnis genommen werden. Weil es sich bei den Abgeltungen jedoch um öffentliche Gelder handelt, stellt sich u.a. die Frage, ob die darin aufgeführten Finanzkennzahlen, welche für Aussenstehende nur schwerlich zu überprüfen, geschweige denn plausibilisierbar sind, nicht transparenter vermittelt werden müssten. Was spricht dagegen, dass künftige GB inhaltlich aufgewertet und wieder detailliertere finanzielle, betriebliche und technische Kennzahlen ausweisen?*

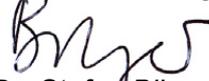
Die Rechnung des Regionalverkehrs wird periodisch im Rahmen der subventionsrechtlichen Prüfung durch das Bundesamt für Verkehr geprüft. Der Kanton als Besteller hat keine Rechtsgrundlage für Vorgaben zur Rechnungslegung gegenüber den Transportunternehmen, welche über die bundesgesetzlichen Vorgaben hinausgehen. Dementsprechend muss die Frage an die Stadt Schaffhausen gerichtet werden.

18. *Warum stellen die VBSH seit der Verselbständigung weder ein öffentliches Budget noch eine Planrechnung für den politischen Diskurs zur Verfügung. Die fehlende Transparenz bei der Kosten- und Abgeltungsentwicklung gleicht damit einem «Blindflug» für den Steuerzahler und ist, angesichts der hohen Beiträge, unverständlich.*

Als Besteller des Regionalverkehrs erhalten Bund und Kanton aufgrund der Offerten der Transportunternehmen die Grundlage für das Benchmarking und die Bestellung der Leistungen im Rahmen der Leistungsvereinbarungen. Als Steuerungsinstrument dient zudem die zwischen Kanton und VBSH vereinbarte Zielvereinbarung, deren aktuelle Version bis Ende 2023 gültig ist.

Schaffhausen, 4. Mai 2021

DER STAATSSCHREIBER


Dr. Stefan Bilger