

Beschluss vom 6. Juli 2021

**Kleine Anfrage 2021/20
betreffend «Versuchsbetrieb RE Zürich HB - Schaffhausen, Abfahrt 21.37 Uhr»**

In einer Kleinen Anfrage vom 21. Juni 2021 stellt Kantonsrat Matthias Frick verschiedene Fragen zum Versuchsbetrieb RE Zürich-Schaffhausen, Abfahrt 21.37 Uhr.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

Der Regierungsrat betrachtet es grundsätzlich als sinnvoll, die Taktlücke zwischen Zürich und Schaffhausen um 21:37 Uhr zu schliessen und damit dem Bedürfnis zahlreicher Personen zu entsprechen. Trotz langjähriger Forderungen des Kantons Schaffhausen war die SBB bisher nicht bereit, diesen (Fernverkehrs-) Kurs auf eigene Kosten zu betreiben, weil sie die Auffassung vertritt, dass die Nachfrage zu gering sein wird. Die SBB ist im Rahmen der Vorgaben des Bundesamtes für Verkehr BAV und ihrer Konzession frei in der Angebotsgestaltung des Fernverkehrs (FV).

Im September 2019 zeigte sich, dass der prognostizierte Abgeltungsbedarf des Kantons für die Bestellperiode der Jahre 2021/22 erfreulicherweise deutlich tiefer war als ursprünglich budgetiert. Der Kanton hat deshalb mit den SBB Verhandlungen aufgenommen, um diesen Kurs als Versuchsbetrieb für zwei Jahre auf Kosten des Kantons zu betreiben. Die SBB ihrerseits war bereit, diese Zusatzleistung für 350'000 Franken pro Jahr zu erbringen, wobei dieser Betrag die prognostizierten ungedeckten Kosten abgilt. Der Kanton Schaffhausen ging davon aus, dass sich dieser Fernverkehrskurs nachfragetechnisch gut entwickeln wird, bereits im 2. Jahr (2021) günstiger betrieben und per 2022 ins eigenwirtschaftliche FV-Angebot der SBB übernommen werden kann. Die SBB wollte für jedes Fahrplanjahr beurteilen, ob diese Leistung in ihr eigenwirtschaftlich finanziertes FV-Angebot aufgenommen werden kann. Sollte die Nachfrage nicht genügend gross sein, wurde auch die Einstellung dieses Kurses nach dem Versuchsbetrieb in Betracht gezogen.

Durch die Covid-19-Pandemie entwickelten sich die Fahrgastzahlen naturgemäss nicht wie erwartet. Die Pandemie hat zudem auch beim eigenwirtschaftlich betriebenen Fernverkehr der SBB gravierende Defizite hinterlassen und die SBB kämpft weiterhin mit tiefen Fahrgastzahlen. Es ist nachvollziehbar, dass sich die SBB in dieser anspruchsvollen Zeit nicht bereit erklärt, zusätzliche Kurse freiwillig in ihr Fernverkehrsangebot zu übernehmen.

Ende 2021 läuft nun der zweijährige Versuchsbetrieb aus. Da keine Rechtsgrundlage besteht, diesen Kurs des Fernverkehrs ordentlich zu bestellen, muss der Kanton darauf verzichten, den Versuchsbetrieb zu verlängern. Das ist zwar bedauerlich, aber unumgänglich, weil sich auch die generelle finanzielle Situation im ÖV seit der Covid-19-Pandemie verschlechtert hat. Im Gegensatz zum Jahr 2019 steigen die Abgeltungen für den ÖV 2022/23 an, einerseits durch die Covid-19-bedingten Erlösausfälle und andererseits auch durch höhere Kosten der SBB im Regionalverkehr. Nach Erholung des Covid-19-bedingten Einbruchs der Fahrgastzahlen, die etwa im Jahre 2024 erwartet wird, strebt der Kanton die Wiederaufnahme des Betriebes an, idealerweise eigenwirtschaftlich finanziert durch die SBB, wie dies beim Fernverkehrsangebot üblich ist.

Trotz Streichung des einen Kurses um 21:37 besteht zwischen 06:05 und 21:05 weiterhin ein attraktiver, lückenloser Halbstundentakt im Fernverkehr zwischen Zürich HB und Schaffhausen. Zusätzlich verkehren auch verschiedene S-Bahn Angebote. An dieser Stelle sei zudem erwähnt, dass der Kanton, trotz der höheren Kosten für den ÖV, am aktuellen Angebot im Kanton Schaffhausen festhalten will und dass es (mit Ausnahme der Einstellung dieses zeitlich beschränkten Versuchsbetriebes) voraussichtlich zu keinem Angebotsabbau kommen wird.

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

1. *Wie lange dauert es nach allgemeiner Ansicht von namhaften Verkehrsunternehmen (bspw. SBB, VBZ etc.) oder Verkehrsverbünden unter Normalbedingungen bis Kundinnen und Kunden einen Kurs «angenommen» haben und verlässliche Aussagen über die effektive Nachfrage gemacht werden können?*

Die SBB rechnet mit einer Dauer von etwa drei Jahren, bis die Akzeptanz eines neuen Angebots – und auch die weiteren damit einhergehenden Effekte – beurteilt werden kann. Im Kanton Zürich wird unter § 10 der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung, LS 740.3) von einer Versuchsdauer von in der Regel zwei Jahren gesprochen. Daraus lässt sich ableiten, dass die Akzeptanz in der Regel nach zwei Jahren beurteilt werden soll. Die VBZ rechnen bei Tram- und Busangeboten mit zwei bis drei Jahren.

2. *Wie aussagekräftig sind die Zahlen eines Versuchsbetriebes, der praktisch vollständig während der Corona-Pandemie durchgeführt wurde?*

Die Zahlen sind infolge der Corona-Pandemie weniger aussagekräftig. Bis zum ersten Lockdown im Frühjahr 2020 waren die Fahrgastzahlen des 21:37 Uhr Kurses noch bescheiden, allerdings ist das bei neuen Angeboten - wie oben beschrieben - nach so kurzer Zeit grundsätzlich auch nicht anders zu erwarten. Infolge Homeoffice-Empfehlung bzw. -pflicht haben sich die Fahrgastzahlen auch nie entwickeln können.

3. *Die Rechnung 2020 weist Kosten von 274'000 Fr. für den Versuchsbetrieb aus, weil - coronabedingt - seitens SBB nicht die volle Leistung erbracht wurde. Für das Jahr 2021 ist mit den budgetierten Kosten von 350'000 Fr. zu rechnen. Wird mit einer Verlängerung des Versuchsbetriebes ins Jahr 2022 für noch einmal 350'000 Fr. überhaupt die Grenze für das fakultative Referendum überschritten (274'000 Fr. + 350'000 Fr. + 350'000 Fr. = 974'000 Fr. < 1'000'000 Fr.)?*

Eine Verlängerung des Versuchsbetriebs um nur ein Jahr (2022) wäre zwar theoretisch möglich, ohne die Limite von 1'000'000 Franken für ein fakultatives Referendum zu erreichen. Ohne eine Rechtsgrundlage für Bestellungen von Fernverkehrsleistungen und die Freigabe des notwendigen Budgets wäre aber die Bestellung für das Jahr 2023 (im Frühjahr 2022) nicht mehr möglich. Das heisst, der Betrieb müsste dann ab 2023, also nach nur einem Jahr, bereits wieder eingestellt werden. Eine Verlängerung um lediglich ein Jahr würde zudem keine wesentlichen, neuen Erkenntnisse hinsichtlich Akzeptanz und Nachfrage dieses Kurses bringen und ist deshalb in einer Kosten-Nutzen-Analyse nicht zu rechtfertigen.

Da die SBB aufgrund der Covid-19-bedingten Passagierrückgänge mit hoher Wahrscheinlichkeit auch 2023 und 2024 nicht bereit sein wird, den Kurs in ihr eigenwirtschaftliches Angebot zu übernehmen, müssten die Kosten weiterhin durch den Kanton getragen werden. Damit würde die Grenze zum fakultativen Referendum überschritten und es käme einfach ein Jahr später zu einem Unterbruch. Da die ÖV-Kosten im Gegensatz zum Jahr 2019 im Begriff sind zu steigen, sind im Budget 2022 und Finanzplan 2023 keine Mittel für diesen Kurs eingestellt.

4. *Hat der Regierungsrat auch mit anderen Betreibern als den SBB verhandelt und sich versichert, dass die SBB die Leistung am kostengünstigsten erbringt? Zu welchem Preis hat Turbo offeriert?*

Ja, der Kanton hat auch mit Turbo verhandelt. Es hat sich herausgestellt, dass die Lösung mit den SBB am effizientesten ist, da bei Turbo die Zuführungskosten (Leerfahrten, um das Rollmaterial nach Zürich HB und anschliessend von Schaffhausen wieder an den Ausgangspunkt zurück zu bringen) deutlich höher wären. Die SBB hat sich inzwischen auch bereit erklärt, die Leistungen für 2022 und 2023 zu einem leicht tieferen Preis zu erbringen. Im Hinblick auf die fehlende Rechtsgrundlage und die finanzielle Situation im ÖV generell ändert sich damit die Situation jedoch nicht.

5. *Ist der Regierungsrat bereit,*
a) *dem Kantonsrat mit Budget 2022 eine Verlängerung des Versuchsbetriebs um ein Jahr zu beantragen (falls Frage 3 mit NEIN beantwortet werden konnte)?*

Da die notwendigen finanziellen Mittel die Grenze für ein fakultatives Referendum überschreiten (2022 und 2023) und im Budget 2022 kein Spielraum besteht, hat der Regierungsrat davon abgesehen, entsprechende Mittel ins Budget 2022 einzustellen.

b) eine andere Betreiberin als die SBB zu berücksichtigen, wenn sie für den Versuchsbetrieb weniger als 350'000 Fr./a verlangt

Siehe Antwort zu Frage 4.

c) [Die Frage c) fehlt in der Kleinen Anfrage Frick]

d) eine andere Betreiberin als die SBB zu berücksichtigen, wenn sie für den Versuchsbetrieb weniger als 350'000 Fr./a verlangt

Es hat sich herausgestellt, dass die SBB aus betrieblichen Gründen das beste Angebot unterbreiten konnte. Siehe Antwort zu Frage 4.

e) dem Kantonsrat mit Budget 2022 eine Verlängerung des Versuchsbetriebs um ein Jahr zu beantragen (falls Frage 3 mit NEIN beantwortet werden konnte)?

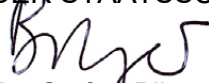
Nein. Begründung siehe Antwort auf Frage 3.

6. *Bis wann muss der Kanton Schaffhausen die Verlängerung des Versuchsbetriebes beschliessen, damit die Bestellung noch rechtzeitig vorgenommen und der Kurs - lückenlos - auch im Jahre 2022 weitergeführt werden kann?*

Um die Trasse definitiv zu bestellen, ist eine verbindliche Bestellung in der ersten August-Hälfte 2021 zwingend.

Schaffhausen, 6. Juli 2021

DER STAATSSCHREIBER


Dr. Stefan Bilger