

**Bericht und Antrag der Spezialkommission 2023/11
betreffend Erhöhung des Ortsverkehrsbeitrages und
Bereitstellung finanzieller Mittel für touristische Aus-
flugsverkehre**

24-67

vom 26. Februar 2024

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Spezialkommission 2023/11 hat die Vorlage des Regierungsrats des Kantons Schaffhausen betreffend Erhöhung des Ortsverkehrsbeitrages und Bereitstellung finanzieller Mittel für touristische Ausflugsverkehre vom 21. November 2023 (Amtsdruckschrift 23-124) am 8. Januar 2024 und 26. Februar 2024 an zwei Sitzungen beraten. Die Vorlage wurde vom zuständigen Regierungsrat Martin Kessler (BD) und René Meyer, Dienststellenleiter Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr (KöV), vertreten. Für die Administration war Claudia Indermühle, für die Protokollierung Veronika Michel und Gabi Fischer (externe Protokollführerinnen) verantwortlich.

1. Eintreten

Die Kommission wurde von Regierungsrat Kessler über den Inhalt der Vorlage informiert. In der Kommission war Eintreten unbestritten. Mit der Vorlage soll die Motion 2021/3 «Faire Kantonsbeteiligung am öffentlichen Ortsverkehr» vom 18. Januar 2021 von Daniel Preisig und Christian Di Ronco umgesetzt werden. Diese verlangt, dass sich der Kanton mit mindestens 20% an den ungedeckten Kosten des öffentlichen Ortsverkehrs beteiligt. Die Motion wurde vor dem Hintergrund überwiesen, dass Im Rahmen des Entlastungsprogrammes EP14 die Beteiligung des Kantons an den ungedeckten Kosten des öffentlichen Ortsverkehrs von 20 auf 18% reduziert wurde. Da entsprechende Sparmassnahmen beim Regionalverkehr in der Zwischenzeit rückgängig gemacht wurden, sollen diese nun auch im Ortsverkehr aufgehoben werden. Umstritten war beim Eintreten der Prozentsatz, mit welchem sich der Kanton am Ortsverkehr beteiligen soll und ob eine Deckelung des Kantonsbeitrages sinnvoll sei. Es zeigte sich schon beim Eintreten, dass die Kommission eine breitere Diskussion betreffend das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs führen möchte, als dies in der regierungsrätlichen Vorlage vorgesehen war.

2. Detailberatung

Die Detailberatung folgte der Vorlage des Regierungsrates. Im Verlaufe der Diskussion wurden verschiedene weitere Artikel aus dem Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs in die Diskussion aufgenommen. Dies umfasst die Artikel 3, 11 und 15. Die Aufnahme in die Diskussion erfolgte jeweils einstimmig.

2.1 Orts- und Regionalverkehr

Art. 3 Abs. 1 (Leistungsangebot, Vereinbarungen)

Der betroffene Artikel war zwar nicht Teil der ursprünglichen Vorlage, wurde aber im Sinne einer breiter gefassten Gesetzesrevision in die Diskussion aufgenommen. Es wurde kritisiert, dass mit der aktuellen Regelung die Gemeinden recht spät ihre Meinung zum Beispiel zu Fahrplanänderungen einbringen können. Aus diesem Grund wurde folgende Änderung von Art. 3 Abs. 1 beantragt: «Die Gemeinden sind bei massgeblichen Fahrplanänderungen wie beispielsweise eine Veränderung in der Linienführung rechtzeitig vor dem Start des Fahrplanfestlegungsverfahrens anzuhören». So wären Gemeinden bei grossen Veränderungen im Angebot des Regionalverkehrs rechtzeitig involviert. Bewusst soll dies bei geringfügigen Änderungen wie beispielsweise Abfahrtszeiten nicht nötig sein. Gemäss Verwaltung wird so die heute aktuelle Handhabung ins Gesetz überführt. Die Kommission hiess den Änderungsantrag einstimmig gut.

Art. 9 Abs. 2 (Ortsverkehr)

Es wurde in der Kommission moniert, dass der Beitrag von 20% eher knapp bemessen sei. Die Stadt Schaffhausen und Neuhausen hätten in den kommenden Jahren hohe Mehrinvestitionen zu tätigen. Diese sind auf den Abbau der Trolleybusleitungen, Investitionen in die Elektrifizierung und einen Angebotsausbau (Stahlgiesserei, Herblingertal, Schweizersbild, Herbstäcker) zurückzuführen. Der Kanton solle sich nun angemessen beteiligen. Es sei auch in seinem Interesse zukünftig einen attraktiven Ortsverkehr zu gewährleisten und zu fördern. Aus diesem Grund wurde beantragt 25% als Beitrag festzulegen. Dies entspricht dem aktuellen Beitrag der Gemeinden an den Regionalverkehr. Darauf wurde erwidert, dass der Kanton im Ortsverkehr nur Finanzierungsbeiträge spricht und bei der Angebotserstellung den Gemeinden alle Freiheiten lasse. Da der Kanton nicht bestelle, sei ein Beitrag von 20% angemessen und es solle bei den Beitragszahlungen Mass gehalten werden. Als Kompromissvorschlag wurden 22.5% beantragt.

Vonseiten Regierung wurde basierend auf den Zahlen von 2023 die Beitragskosten für die verschiedenen Szenarien berechnet.

Bis anhin wurde der Beitrag an den Ortsverkehr in einem Range von 15% - 25% geregelt. In Analogie zum Regionalverkehr beantragt die Kommission einstimmig, den Betrag auf eine Zahl zu fixieren. Die Kommission hiess mit 7: 2 Stimmen eine Erhöhung des Betrages gegenüber den 20% in der Vorlage der Regierung gut. Im Anschluss daran bevorzugte die Kommission mit 6:3 Stimmen eine Erhöhung auf 22.5% statt einer Erhöhung auf 25%. Beispielhaft hätte der Kanton für das Jahr 2023 4.183 Mio. Franken an die ungedeckten Kosten der vbsh im Ortsverkehr beitragen müssen.

Aufhebung des Beschlusses über die Einführung des integralen Tarifverbundes Schaffhausen (FlexTax) und den Anschluss an den Zürcher Verkehrsverbund (Z-Pass)

Unter anderem legte der Beschluss die Förderung des Ortsverkehrs durch den Kanton bei 18% fest. Durch eine Fixierung des Betrags im Gesetz ist dies nun nicht mehr nötig. Um «Tote Buchstaben» in der Gesetzessammlung zu vermeiden beantragt die Kommission dem Kantonsrat einstimmig, den Beschluss aufzuheben. Zwar wäre eine Anpassung des Unterstützungsbeitrages zukünftig von einer Gesetzesänderung abhängig und allenfalls weniger flexibel. Das scheint aber gerade deshalb angemessen, weil dies im Regionalverkehr bereits heute der aktuellen Regelung entspricht.

Art. 9 Abs. 3 (Deckelung der Beiträge)

Hier wurde in der Kommission ein Streichungsantrag gestellt. Eine Deckelung des Beitrags auf 3.5 Mio. Fr. macht eine Erhöhung der Prozentzahlen obsolet, denn mit 22.5% würde eine Deckelung auf 3.5 Mio. Fr. bereits heute nicht mehr reichen. Das Anliegen der Motion würde so nicht umgesetzt werden. Dieser Antrag wurde von der Kommission einstimmig gutgeheissen.

Art. 9 Abs. 4 (Zeitraum der Festlegung)

Auch zu diesem Absatz wurde ein Streichungsantrag gestellt. Der Absatz sei faktisch überholt. In der Realität sei eine jährliche Angebotsentwicklung bereits Usus. Auch vonseiten der Verwaltung wurde bestätigt, dass mit einer Streichung keine Änderungen im Alltag zu erwarten wären. Die Kommission hiess den Änderungsantrag einstimmig gut.

Art.9 Abs 3. (neu)

Vonseiten Regierung wurde im Hinblick auf den Entscheid der Kommission betreffend Art. 3 Abs. 1 folgender Antrag gestellt: «Der Kanton ist bei massgeblichen Fahrplanänderungen oder

Veränderungen in der Linienführung rechtzeitig vor dem Start des Fahrplanfestlegungsverfahrens anzuhören.» Dies im Sinne einer Gleichberechtigung gegenüber den Gemeinden im oben erwähnten Artikel. Die Kommission stimmte diesem Antrag einstimmig zu.

Art. 11 Abs. 1 (Beiträge der Gemeinden Regionalverkehr)

Im Sinne der in der Motion geforderten Gleichbehandlung von Ortsverkehr und Regionalverkehr wurde hier ein Antrag auf Senkung des Beitrags der Gemeinden gestellt. Einer Senkung wurde einstimmig zugestimmt. Es wurde, in Analogie zum Ortsverkehr ein Antrag über 22.5% gestellt. Zudem wurde ein Antrag auf 20% gestellt. So wären die beiden Beiträge in absoluten Zahlen in etwa gleich gross. Mit 5:4 Stimmen beantragt die Kommission dem Kantonsrat 22.5%. Diese Anpassung verursacht für den Kanton Mehrkosten von rund 300'000 Franken, die Gemeinden werden entsprechend entlastet.

2.2 Schifffahrt

Art. 9a (Touristischer Schifffahrtsverkehr)

Im Verlauf der Diskussion bestand in der Kommission Einigkeit über die Bedeutung der URh für den Tourismusstandort Schaffhausen. Ein Fortbestehen des touristischen Schifffahrtsverkehrs auf dem Rhein auch in Zukunft ist ein grosses Anliegen. Es wurden Bedenken zur Finanzierbarkeit der Anpassung der Flotte an die klimatisch bedingten Veränderungen am Rhein und die Dekarbonisierung geäußert. Höhere Beiträge seien wohl nötig, um diese Umrüstung zu gewährleisten. Uneins war sich die Kommission darüber, ob der Kanton zukünftig nicht nur als Mitfinanzierer, sondern auch als Besteller des Schifffahrtsverkehrs auftreten soll. Es wurde angezweifelt, ob sich der Kanton selbständig zum Besteller machen kann, wenn noch andere Gebietskörperschaften involviert sind, zumal er bislang nicht offiziell als Besteller aufgetreten ist. Dem wurde von Mitgliedern der Kommission entgegnet, dass der Kanton als Hauptaktionär eine Führungsrolle einnehmen müsse und nicht einfach Jahr für Jahr Beiträge à Fonds perdu in die URh einschiessen könne. Es sei auch klar, dass diese Bestellung in Zusammenarbeit mit den ausserkantonalen Partnern erfolgen muss.

Zu guter Letzt wurde darüber diskutiert, ob die Beiträge des Kantons an die URh nach oben gedeckelt werden sollen. Es bestand Einigkeit darüber, dass ein solcher Deckel kontraproduktiv wäre. Nach Meinung der Kommission würde ein solcher den Handlungsspielraum der Regierung in dieser Thematik unnötig stark einschränken und die Unterstützung der URh allenfalls unnötig limitieren. Die Kommission hat nach eingehender Beratung den folgenden Antrag mit 6:2 Stimmen bei 1 Enthaltung gutgeheissen:

«Der Kanton bestellt und fördert den fahrplanmässigen, touristischen Linienbetrieb der Schifffahrt zusammen mit den Haltestellen-Gemeinden im Kanton, anderen Kantonen und deren Gemeinden sowie deutschen Körperschaften durch die Übernahme der ungedeckten Plankosten auf der Basis einer Leistungsvereinbarung.»

Im Nachgang der 2. Kommissionssitzung wurde die URh zum Antrag konsultiert. Der Verwaltungsrat begrüsst den Antrag ausdrücklich.

Art. 9b Abs. 1 und 2 (Ausflugsverkehr mit Sammeltransporten)

Innerhalb der Kommission bestand mehrheitlich die Auffassung, dass der Kanton bei Angeboten wie dem Sammelbus nicht als Besteller, sondern als Mitfinanzierer auftritt. Zudem ist die Kommission der Auffassung, dass Beiträge nicht an gewinnorientierte Angebote vergeben werden sollen. Umstritten war, ob der Kanton solche Angebote überhaupt mitfinanzieren soll. Eine Mehrheit ist der Auffassung, dass mit Sammeltransporten zu touristischen Gebieten, wie zum Beispiel auf den Randen, der Individualverkehr an diese Orte reduziert werden könne und dadurch weniger lärmbelastet würden. Eine Minderheit hatte Bedenken ob für einen solchen positiven Einfluss die Menge an Passagieren bereits gross genug sei. Nach eingehender Diskussion stimmte die Kommission über folgenden Antrag ab. «Der Kanton kann Vereinbarungen zur Förderung des nicht gewinnorientierten Ausflugsverkehrs mit Sammeltransporten abschliessen» (Abs. 1). Der Beitrag des Kantons beträgt 40% der ungedeckten Betriebskosten» (Abs. 2). Der Antrag wurde von der Kommission einstimmig unterstützt. Ein Minderheitsantrag für eine Unterstützung durch den Kanton mit 60 % wurde mit 5:4 Stimmen verworfen. Eine Minderheit war der Auffassung, dass nur mit einem genügend hohen Beitrag vonseiten Kanton ein Angebot durch Private überhaupt mit angemessenem Risiko tragbar sei und ansonsten kaum Angebote entstehen würden. Die absoluten Beträge seien aus Sicht des Kantons zudem eher klein. Die Mehrheit der Kommission verwies auf aktuelle Angebote. Diese werden durch private Initiative finanziell unterstützt. Ist der kantonale Anteil zu gross, so sei der Anreiz auf die Suche nach nichtstaatlicher Unterstützung zu gehen zu klein. Ausserdem sei der Kanton hier nicht Besteller. Es sei unüblich mehr als die Hälfte des Beitrages ohne Mitbestimmung zu bezahlen.

Art. 15 (Aufhebung bisheriger Erlasse)

Dieser Artikel hat keine Funktion mehr, die entsprechenden Erlasse gibt es nicht mehr. Die Kommission unterstützte einen Streichungsantrag deshalb einstimmig.

3. Schlussabstimmung

Einstimmig beantragt die SPK 2023/11 dem Kantonsrat, der Aufhebung des Beschlusses über die Einführung des integralen Tarifverbundes Schaffhausen (FlexTax) und den Anschluss an den Zürcher Verkehrsverbund (Z-Pass) (Anhang 1) sowie dem Gesetzesentwurf betreffend Revision des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 9. Mai 2005 (Anhang 2) inklusive den obigen Änderungen zuzustimmen. Des Weiteren beantragt die SPK 2023/11 einstimmig, die Motion Nr. 2021/3 von Daniel Preisig und Christian Di Roco vom 18. Januar 2021 mit dem Titel «Faire Kantonsbeteiligung am öffentlichen Ortsverkehr» als erledigt abzuschreiben.

Für die Spezialkommission:

Stefan Lacher (Kommissionspräsident)
Urs Capaul
Christian Di Ronco
Irene Gruhler Heinzer
Daniel Preisig
Raphaël Rohner
Jannik Schraff
Peter Werner
Josef Würms

Beschluss

über die Einführung des integralen Tarifverbundes Schaffhausen (FlexTax) und den Anschluss an den Zürcher Verkehrsverbund (Z-Pass)

Aufhebung vom ...

Der Kantonsrat Schaffhausen

beschliesst:

I.

Der Beschluss über die Einführung des integralen Tarifverbundes Schaffhausen (FlexTax) und den Anschluss an den Zürcher Verkehrsverbund (Z-Pass) wird **aufgehoben**.

II.

¹ Dieser Beschluss tritt am in Kraft

² Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die kantonale Gesetzessammlung aufzunehmen.

Schaffhausen, ...

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Der Sekretär:

Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs

Änderung vom ...

Der Kantonsrat Schaffhausen

beschliesst als Gesetz

I.

Das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 9. Mai 2005 wird wie folgt geändert:

Art. 3 Abs. 1

¹ Der Kanton bestellt aufgrund der Nachfrage und des Nachfrage-potenzials ein Angebot des regionalen Personenverkehrs. Die betroffenen Gemeinden ~~sind vor der Festlegung des Angebotes~~ ^{Leistungsangebot, Vereinbarungen} ~~bei massgeblichen Fahrplanänderungen oder Veränderungen in der Linienführung rechtzeitig vor dem Start des Fahrplanfestlegungsverfahrens anzuhören.~~

Art. 9 Abs. 2

² Der Kanton leistet aufgrund von Vereinbarungen Beiträge ~~zwischen 15 und 25 Prozent in der~~ ^{Ortsverkehr} ~~Höhe von 22.5 Prozent~~ der ungedeckten Betriebskosten.

Art. 9 Abs. 3

³ ~~Pro Jahr dürfen diese Mittel 3.5 Mio. Franken nicht übersteigen. Dieser Betrag entspricht dem Landesindex der Konsumentenpreise vom Dezember 2020; er verändert sich jährlich gemäss der Entwicklung dieses Indexes.~~

Art. 9 Abs. 3 (neu)

³ Der Kanton ist bei Fahrplanänderungen oder Veränderungen in der Linienführung rechtzeitig vor dem Start des Fahrplanfestlegungsverfahrens anzuhören.

Art. 9 Abs. 4

⁴ ~~Die Beiträge werden für mindestens zwei Jahre festgelegt und der Angebotsentwicklung angepasst.~~

Art. 9a

Touristischer
Schiffahrts-
verkehr

~~Für die Förderung des touristischen Schiffahrtsverkehrs auf dem Rhein im fahrplanmässigen Linienbetrieb zwischen Schaffhausen und Stein am Rhein stehen pro Jahr max. 150'000 Franken zur Verfügung. Dieser Betrag entspricht dem Landesindex der Konsumentenpreise vom Dezember 2020; er verändert sich jährlich gemäss der Entwicklung dieses Indexes.~~

Der Kanton bestellt und fördert den fahrplanmässigen, touristischen Linienbetrieb der Schifffahrt zusammen mit den Haltestellen-Gemeinden im Kanton, anderen Kantonen und deren Gemeinden sowie deutschen Körperschaften durch die Übernahme der ungedeckten Plankosten auf der Basis einer Leistungsvereinbarung.

Art. 9b

Ausflugsver-
kehr mit Sam-
meltransporten

~~¹ Für die Förderung des Ausflugsverkehrs mit Sammeltransporten stehen pro Jahr max. 50'000 Franken zur Verfügung. Dieser Betrag entspricht dem Landesindex der Konsumentenpreise vom Dezember 2020; er verändert sich jährlich gemäss der Entwicklung dieses Indexes.~~

~~² Der Betrag des Kantons beträgt maximal 20 % der ungedeckten Kosten. Die Anträge für eine Förderung von touristischen Sammeltransporten müssen bis spätestens Ende April eines jeden Jahres bei der Koordinationsstelle Öffentlicher Verkehr eingegangen sein.~~

~~Die Förderung wird nach Eingang der Anträge bearbeitet. Sobald die maximale Fördersumme von 50'000 Franken aufgebraucht ist, können keine Beiträge mehr geleistet werden.~~

¹ Der Kanton kann Vereinbarungen zur Förderung des nicht gewinnorientierten Ausflugsverkehrs mit Sammeltransporten abschliessen.

² Der Beitrag des Kantons beträgt 40 Prozent der ungedeckten Betriebskosten.

Art. 11 Abs. 1

Beiträge der
Gemeinden

¹ Die durch ein Angebot des regionalen Personenverkehrs erschlossenen Gemeinden haben zusammen ~~25~~ 22.5 Prozent an die Aufwendungen zu leisten, welche dem Kanton erwachsen aus:

- a) Abgeltungen der ungedeckten Kosten im regionalen Personenverkehr;
- b) Beteiligungen an Tarif- oder Verkehrsverbunden;
- c) weiteren Tarifmassnahmen oder Tarifierleichterungen.

Art. 15

Aufgehoben

II.

¹ Dieses Gesetz untersteht dem Referendum.

² Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten.

³ Das Gesetz ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die kantonale Gesetzessammlung aufzunehmen.

Schaffhausen, ...

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Der Sekretär: