

Beschluss vom 14. März 2023

Kleine Anfrage 2023/6

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

In der Kleinen Anfrage vom 20. Februar 2023 stellt Kantonsrat Pentti Aellig verschiedene Fragen im Zusammenhang mit der Erneuerung der Zielvereinbarung zwischen Bund, Kanton und der VBSH und insbesondere die Frage, warum der Kanton die Leistungen im Bus-Regionalverkehr nicht öffentlich ausgeschrieben hat.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

In der Schweiz ist im regionalen Personenverkehr (RPV) das zweijährige Bestellverfahren üblich, in dem aufgrund von Offerten der Transportunternehmen jeweils die Leistungsvereinbarungen für die zwei folgenden Jahre ausgehandelt werden. Daneben gibt es einige wenige Kantone, die Leistungen fallweise und in besonderen Situationen ausgeschrieben haben. Seit 2013 waren es rund ein Dutzend Ausschreibungen schweizweit. Die Erfahrungen damit sind unterschiedlich. Zwischen dem zweijährigen Bestellverfahren und der Ausschreibung besteht mit der Zielvereinbarung ein weiteres Werkzeug, um die Zusammenarbeit zwischen Bestellern und Transportunternehmen zu steuern und zu stärken. Dieses wird mit der aktuellen «Reform RPV» weiter an Bedeutung gewinnen.

Der Kanton hat sich im Zusammenhang mit dem Depotentscheid der Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH) und der per Ende 2023 auslaufenden Zielvereinbarung überlegt, ob für eine Neuvergabe der Regionalbuslinien eine öffentliche Ausschreibung in Betracht gezogen werden soll. Dabei wurden die Vor- und Nachteile detailliert untersucht. Der Abschluss einer Zielvereinbarung ist gegenüber einer Ausschreibung zu bevorzugen, wenn davon ausgegangen werden kann, dass das Transportunternehmen seine Leistungen zu konkurrenzfähigen Kosten und mit einer guten Qualität erbringt. Der Kanton hat dies bei der VBSH mit einer Benchmarkanalyse überprüft. Dabei wurden die Kosten der VBSH mit über 70 vergleichbaren Linienbündeln bzw. Transportunternehmen aus neun anderen Schweizer Kantonen verglichen. Es zeigte sich, dass die Kosten der VBSH sowohl im kantonalen als auch im überkantonalen Vergleich konkurrenzfähig bzw. unterdurchschnittlich sind. Dies gilt auch unter Einbezug der Investitionsfolgekosten für das neue Depot Ebnat. Gleichzeitig ist die Qualität der Leistungen der VBSH sehr gut bzw. überdurchschnittlich. Auch die Bevölkerung im Kanton ist generell zufrieden mit den Leistungen

und der Qualität der VBSH. Entsprechend ist nicht zu erwarten, dass mit einer Ausschreibung deutlich bessere Konditionen realisiert werden können. Im Gegenzug birgt eine öffentliche Ausschreibung (ein reines Einladungsverfahren ist gesetzlich nicht vorgesehen) mit ungewissem Ausgang auch erhebliche Risiken, gerade im Grenzgebiet (betriebliche Risiken, Verfahrensrisiken, Qualitätsrisiken etc.). Mit anderen Worten wären die Risiken einer Ausschreibung deutlich höher als ein potentieller Nutzen (günstigere Kosten oder bessere Qualität). Hinzu kommt, dass eine Ausschreibung im Widerspruch zu der erst vor wenigen Jahren von den Stimmberechtigten beschlossenen Zusammenführung der Regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen AG (RVSH) und der VBSH stünde.

Mit dem erfolgreichen Abschluss der Zielvereinbarung konnte das gute Kostenniveau für den Regionalverkehr bis Ende 2030 gesichert werden. Der Kanton ist überzeugt, dass dies die beste Lösung für den Regionalverkehr im Kanton ist und die VBSH ihre Leistungen weiterhin in gewohnt guter Qualität zu konkurrenzfähigen Kosten erbringen wird.

In der Schweiz wird der Regionalverkehr von Bund und Kanton bestellt. Von den Kosten des Schaffhauser Regionalverkehrs werden 49 % vom Bund getragen. Am Kantonsanteil beteiligen sich die Gemeinden mit 25 % an den kantonalen Kosten für den Regionalverkehr. Die Verteilung der Gemeindebeiträge erfolgt zu 50 % nach Haltestellenabfahrten und zu 50 % nach Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner. Entsprechend beteiligen sich alle Schaffhauser Gemeinden – darunter auch die Stadt Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfall – an den Kosten des Regionalverkehrs, nicht nur die Landgemeinden.

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

1. *Dürfen die vereinbarten Kosten der Zielvereinbarung zwischen Kanton und VBSH einge-
sehen werden? Wenn nein, um wie viel höher liegen diese im Vergleich zur Offerte 2023?*

Die in der Zielvereinbarung vereinbarten Kosten sind zum Schutz der Geschäftsgeheimnisse der VBSH nicht öffentlich (dies gilt im Übrigen auch für die in den Angebotsvereinbarungen mit den übrigen Transportunternehmen des ÖV vereinbarten Kosten). Sie liegen rund 250'000 Franken über denjenigen der Offerte 2023.

Bund und Kanton haben die Kosten für die neue Einstellhalle analysiert und sind bereit, die Kosten für Zinsen, Abschreibungen und Versicherungen für das neue Depot zu tragen. Daneben akzeptieren die Besteller lediglich einen Kostenbeitrag für die Nutzung der im Ebnat bereits bestehenden Infrastruktur des Ortsverkehrs zum Waschen und Tanken der Fahrzeuge (siehe Aufstellung). Das ist zweckmässig, denn ansonsten müsste für den Regionalverkehr eine eigene

Wasch- und Tankanlage erstellt werden. Zudem kann so die Infrastruktur des Depots Ebnat besser ausgenutzt werden. Alle anderen Kosten, also beispielsweise Zusatzkosten durch Leerfahrten oder Vertragsanpassungen beim Fahrpersonal, hat die VBSH selbst durch Synergien bzw. effizientere Prozesse zu kompensieren.

Anrechenbare Kosten neues Depot (anteilig Regionalverkehr)	
Abschreibungen	93'009
Zinsen	99'571
Versicherungen	13'657
Kostenbeitrag Nutzung Ortsverkehr Depot	40'000
Total anrechenbare Kosten	246'237

Wäre zusätzlich auch noch das Depot Schleithelm saniert worden, hätte dies wesentliche Mehrkosten zur Folge gehabt, denn auf dem Ebnat muss ohnehin für Ortsverkehrsbusse und die bisher bei der Rattin AG in Neuhausen am Rheinfluss garagierten Busse eine Einstellhalle gebaut werden.

2. *Wurde eine Ausschreibung gemäss Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs ARPV (SR 745.16), Art. 27ff geprüft? Was waren die Überlegungen?*

Ja, eine Ausschreibung wurde geprüft (siehe einleitende Bemerkungen). Die durchgeführte Benchmark-Analyse zeigte, dass die Kosten der VBSH auf einem konkurrenzfähigen Niveau sind und die Qualität hoch ist. Da beides mit der Zielvereinbarung bis 2030 abgesichert werden konnte, ist eine öffentliche Ausschreibung nicht zweckmässig, denn die mit einer Ausschreibung verbundenen Risiken sind deutlich höher als ein allfälliger zusätzlicher Nutzen.

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?*

Nein, denn die durchgeführte Benchmark-Analyse zeigt, dass Kosten und Qualität der VBSH auch im überkantonalen Vergleich konkurrenzfähig sind. Mit der abgeschlossenen Zielvereinbarung wird sichergestellt, dass die VBSH ihre Leistungen bis 2030 weiterhin zu konkurrenzfähigen Konditionen erbringt. Davon profitieren gleichermassen alle Gemeinden, auch die Landgemeinden. Mit dieser Zielvereinbarung können die Ziele der Besteller mit geringeren Kosten und Risiken erreicht werden als mit einer Ausschreibung.

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?*

Nein. Die Zielvereinbarung 2024-2030 basiert auf Dieselmotoren. Das heisst aber nicht, dass eine Dekarbonisierung der Regionalbusflotte blockiert wird. Im Rahmen des vor einigen Monaten gestarteten Projektes werden technologische Möglichkeiten evaluiert und die Kosten für die Dekarbonisierung der Regionalbusflotte ermittelt. Die Zielvereinbarung wird entsprechend angepasst, wenn es vor 2030 zu Änderungen in der Traktionsart kommt. Dieses Vorgehen wurde bewusst so gewählt, denn so sind die Mehrkosten einer neuen Traktionsart transparent ersichtlich. Eine Änderung der Traktionsart bedingt das Einverständnis der Besteller.

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?*

Grundsätzlich sind alle Aufwände (bis auf die Vorsteuerkürzung, welche von den Erlösen abhängt) verbindlich festgelegt. Es sind jedoch abschliessend definierte Anpassungen vorgesehen bei Leistungsänderungen, Änderungen der Rahmenbedingungen und bei Preisänderungen (Teuerung), namentlich: (1) bei Änderungen des bestellten Leistungsumfanges, insbesondere des bestellten Verkehrsangebotes; (2) bei Änderungen der kantonalen oder eidgenössischen gesetzlichen Rahmenbedingungen; (3) Anpassung der Treibstoffkosten: Im Umfang der Dieselpreisteuerung gemäss den Veränderungen des vom Bundesamt für Statistik publizierten Dieselpreises; (4) Anpassung der Fahrpersonalkosten: Im Umfang der Lohnsteigerung gemäss den Veränderungen des vom Bundesamt für Statistik publizierten Schweizerischen Nominallohnindex (SLI, alle Branchen); (5) Anpassung der Sachkosten: Gemäss den Veränderungen des vom Bundesamt für Statistik publizierten Landesindex der Konsumentenpreise (LIK) für Fahrzeugunterhalt, Versicherung und übrige Fahrzeug-Fixkosten, Verkauf und Vertrieb, übrige Garagekosten, Geschäftsführung und Verwaltung. Das Risiko für oben genannte Kostenanpassungen tragen die Besteller.

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.*

Diese Frage lässt sich zum heutigen Zeitpunkt noch nicht beantworten. Sie wird im Rahmen des Projekts zur Dekarbonisierung des Regionalverkehrs untersucht.

7. *Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass in der Spartenrechnung Ortsverkehr/Regionalverkehr künftig keine Quersubventionen zuungunsten der Landgemeinden vorgenommen werden?*

Eine solche Quersubventionierung ist gesetzlich nicht zulässig. Transportunternehmen, welche Leistungen anbieten, die von Bund und Kantonen mitfinanziert werden (RPV), sind gesetzlich verpflichtet, getrennte Spartenrechnungen zu führen. Seit 2021 ist diese Spartenrechnung auch ein Prüfgegenstand der externen Revisionsstelle. Die subventionsrechtliche Prüfung der VBSH ergab in den vergangenen Jahren keine Unregelmässigkeiten. Daneben wurden das Controlling, die Prüfungstätigkeit der Revision des BAV sowie die Beratung der Transportunternehmen für Fragen der Spartenrechnung in den letzten Jahren ausgebaut.

Schaffhausen, 14. März 2023

DER STAATSSCHREIBER-STV:



Christian Ritzmann