

Arnold Isliker, Kantonsrat SVP, Neuhausen am Rheinfluss (Erstunterzeichner)
Pentti Aellig, Kantonsrat SVP, Dörflingen
Markus Müller, Kantonsrat SVP, Löhningen

An den Regierungsrat
Kanton Schaffhausen
Beckenstube 7
8200 Schaffhausen

Schaffhausen, 8.3.2021

Kleine Anfrage 2021/13

Kleine Anfrage zum geforderten, erhöhten Finanzbedarf des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schaffhausen

Sehr geehrte Damen und Herren Regierungsräte

Ausgangslage

Der Bund ist zusammen mit dem Kanton Besteller für den Regionalverkehr. Durch die Fusion von VBSH und RVSH AG ist eine Monopolsituation entstanden, die sich durch die wegfallende Zusammenarbeit mit der privaten Subunternehmung Rattin AG noch akzentuieren wird.

Aufgrund der Ende 2023 anstehenden Auftragsvergabe für den Regionalverkehr für die nächsten 10 Jahre drängen sich aus Sicht des Kantonsrats einige wichtige Fragen auf, damit der freie Markt und die Kosteneffizienz im Interesse der Steuerzahlenden weiterhin gewährleistet sind.

Die kantonsrätliche Motion 2021/3 für die VBSH fordert eine Erhöhung der Kostenbeteiligung für den öffentlichen Ortsverkehr der Stadt Schaffhausen und der Gemeinde Neuhausen auf mindestens 20%. In diesem Zusammenhang stellen sich einige wichtige Fragen betreffend Wirtschaftlichkeit der VBSH als öffentlich-rechtliche Anstalt. Begründet wird die Forderung nach mehr Geld u.a. durch die massiven Investitionstätigkeiten im Rahmen der E-Bus-Beschaffung – dies wiederum wirft weitere Fragen zur strategischen Ausrichtung der VBSH auf.

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 Transportunternehmungen (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?

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?
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?

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)?
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?
6. Bei einer allfälligen Ausweitung der E-Busse auf den Regionalverkehr würden die Testerfahrten 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?
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?
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 10 Jahren anfallen werden?

Leuchtturmprojekt

9. Die VBSH bezeichneten das Projekt des selbstfahrenden Bus der Linie 12 zum Rheinfall 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?
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?

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

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?
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?

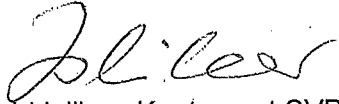
Energiebezug

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?
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?

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?

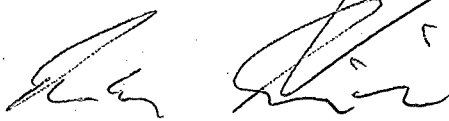
18. Warum stellen die VBSH seit der Verselbständigung weder ein öffentliches Budget noch eine Planrechnung für den politischen Diskurs zur Verfügung. Die fehlende Transparenz bei der Kosten- und Abgeltungsentwicklung gleicht damit einem «Blindflug» für den Steuerzahler und ist, angesichts der hohen Beiträge,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



Arnold Isliker, Kantonsrat SVP, Neuhausen am Rheinfall



Pentti Aellig, Kantonsrat SVP, Dörflingen



Markus Müller, Kantonsrat SVP, Löhningen