

Kanton Schaffhausen
Staatskanzlei

Beckenstube 7
CH-8200 Schaffhausen
www.sh.ch



Telefon +41 (0)52 632 73 61
Fax +41 (0)52 632 72 00
staatskanzlei@ktsh.ch

An die Medien

Aus den Verhandlungen des Regierungsrates

Antwort auf offenen Brief zur Buslinie 21

Der Regierungsrat hat Stellung genommen zum offenen Brief von Walter Vogelsanger, Beggingen, und Mitunterzeichnenden vom 21. April 2015 im Zusammenhang mit den geplanten Änderungen bei der Buslinie 21. In seiner Stellungnahme bekräftigt der Regierungsrat noch einmal seine Ausführungen zur Konzeptumstellung bei der Linie 21, die er bereits in der vergangenen Woche bei der Beantwortung der Kleinen Anfrage von Kantonsrat Walter Vogelsanger betreffend Verkehrskonzept Klettgau gemacht hat. Der offene Brief und die Stellungnahme des Regierungsrates sind unter www.sh.ch (News) abrufbar.

Schaffhausen, 17. Juni 2015
Nr. 26/2015

Staatskanzlei Schaffhausen

Telefon +41 (0)52 632 71 11
Fax +41 (0)52 632 72 00
staatskanzlei@ktsh.ch

Herr
Walter Vogelsanger
Schmalzgasse 2
8228 Beggingen

Schaffhausen, 16. Juni 2015

Offener Brief zur Buslinie 21; Antwort

Sehr geehrter Herr Vogelsanger

In einem offenen Brief vom 21. April 2015 fordern Sie und Mitunterzeichnende im Zusammenhang mit den geplanten Änderungen bei der Linie 21, dass der Kanton kurzen Übergangszeiten in Schaffhausen von der Linie 21 auf den Fernverkehr deutlich weniger Bedeutung beimessen soll. Der durchgehende 30-Minuten Takt soll weiterhin auch für Beggingen und Schleitheim beibehalten werden. Zudem fordern Sie nur umsteigefreie Direktverbindungen nach Schaffhausen und regelmässige Fahrpläne. Die Verbindung von Siblingen über Gächlingen nach Neunkirch halten Sie für unnötig, da sie die Bevölkerung nicht wünsche.

Gerne nehmen wir zu Ihren Forderungen wie folgt Stellung:

1. Der Kanton Schaffhausen hat die gesetzliche Aufgabe, für einen ausgewogenen und für die *ganze Bevölkerung des Kantons* optimalen öffentlichen Verkehr zu sorgen. Dabei sind die Ressourcen (Steuergelder) effizient und nachhaltig einzusetzen und den Zielen der Raumplanung ist Rechnung zu tragen. Mit dem Fahrplanentwurf 2016/17 liegt ein insgesamt ausgewogenes, auf die Bedürfnisse der ganzen Region ausgerichtetes Konzept vor, welches das ausgezeichnete Schaffhauser ÖV-Angebot sichert und in wesentlichen Punkten sogar weiter verbessert.
2. Der Kanton Schaffhausen ist mit dem neuen Verkehrskonzept «2016» hervorragend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Das Niveau ist durchwegs gleich oder gar höher als in vergleichbaren Regionen der Schweiz.

3. Aufgrund verschiedener Umstände musste die Abstimmung von Bahn und Bus im Klettgau für den Fahrplanwechsel 2015 überarbeitet werden:
 - a. Anpassung des Fahrplans an die neuen Fernverkehrsanschlüsse infolge Wegfalls des Hinketaktes nach Zürich.
 - b. Bessere Einbindung der S-Bahn in das Verkehrskonzept als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs (Richtplan), auch als Anforderung des Bundes.
 - c. Entspannung des heute zu straffen Fahrplanes, verursacht durch Mehrverkehr auf der Strecke, zur Entlastung der Busfahrer.
 - d. Die Anpassungen dürfen nicht zu Mehrkosten führen, da die Finanzierung des Regionalverkehrs im Kanton Schaffhausen für die kommenden Jahre noch nicht gesichert ist.
4. Der heutige «Hinketakt» unterstützt die Fahrbarkeit des Fahrplans gegenwärtig noch, denn der Bus hat damit durch minimale Wendezeiten «mehr Zeit» für einen Umlauf. Mit dem Wegfall des Hinketakts kann der Fahrplan der Linie 21 nicht mehr an die neue Situation angepasst werden und eine umfassende Neukonzeption musste in Angriff genommen werden.
5. Bei der Neukonzeption wurden die verschiedensten Aspekte in die Prüfung miteinbezogen. Neben der Anschlussqualität wurden auch die effektive Nachfrage, die Kapazitäten in Bussen und S-Bahn und die Fahrplanstabilität überprüft.
6. Der Grund für die Umstellung des Konzeptes auf der Linie 21 liegt also primär in der Linie 21 selbst. Die Linie 21 fährt seit etwa 15 Jahren mit mehr oder weniger dem gleichen Fahrplan. In der Zwischenzeit hat sich aber viel geändert: Mehr Verkehr und mehr Fahrgäste tragen dazu bei, dass der Fahrplan an seine Grenzen stösst. Gemäss SchaffhausenBus ist das für die Busfahrer eine (zu) grosse Belastung, die reduziert werden muss. Aber auch die Fahrgäste leiden darunter, sie verpassen Anschlüsse und leiden unter der mitunter etwas rasanten Fahrweise. Fahrbare Busumläufe mit dem bestehenden Fahrplan, wie es der offene Brief wünscht, erfordern einen zusätzlichen Bus, was zu Mehrkosten von etwa 350'000 Franken pro Jahr führt.
7. Wie jedes Verkehrskonzept ist das neue Konzept im Klettgau ein Kompromiss. Er vereint die Vorteile von Direktbussen mit denjenigen von parallelen Bus/Bahn-Verbindungen auf eine ideale Art und Weise und führt mit der Stärkung der Einbindung der S-Bahn zu weiteren Vorteilen für die Bevölkerung.

8. Die neue Verbindung zwischen Siblingen und Neunkirch zur Erschliessung von Gächlingen ermöglicht daneben insbesondere Schülern einen komfortablen und sichereren Schulweg. Zudem wird das Städtchen Neunkirch als regionales Zentrum gestärkt, da sich in Neunkirch zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten, Arztpraxen, Schwimmbad etc. befinden.
9. Jeder Kompromiss weist natürlich ganz subjektiv betrachtet für den einen oder anderen öV-Benutzer auch Nachteile auf. Im vorliegenden Fall muss auf den Verstärkerkursen im Beringerfeld auf die S-Bahn umgestiegen werden. Trotz diesem Umstieg erreicht man Schaffhausen gleich schnell (und staufrei) wie heute mit der komfortableren S-Bahn. Umsteigen gehört mehr und mehr zum öffentlichen Verkehr. Durch stark steigende Verkehrsleistungen, die Systematisierung der Verbindungen und die guten Anschlüsse werden wir künftig ohnehin mit mehr Umsteigeverbindungen leben lernen müssen. Im Raum Zürich ist Umsteigen ein ganz normaler Vorgang, um ans Ziel zu kommen, und gilt als selbstverständlich.
10. Der Beibehalt von Direktverbindungen einerseits und die neu dazukommenden Umsteigeverbindungen ergeben tatsächlich einen leicht komplexeren Fahrplan. Durch neue Technologien (Echtzeit Fahrplan-Informationen sowie Onlinefahrpläne auf dem Smartphone und Computer) werden solche Herausforderungen für grosse Teile der Bevölkerung aber einfach zu meistern sein. Eine Alternative dazu wäre die konsequente Anbindung der Buslinie 21 an die S-Bahn, was zu einfachen, leicht merkbaren (Umsteige-)Verbindungen führen würde.
11. Der vernetzte Taktfahrplan der Schweiz ist ein wichtiger Erfolgsfaktor des öffentlichen Verkehrs, weil er eine durchgehende Transportkette über alle Verkehrsmittel schafft. Zentrales Element dabei ist die Sicherung von guten Anschlüssen. Dieses Prinzip soll auch im Kanton Schaffhausen durchgängig angewendet werden. Kurze Übergangszeiten bedeuten in der Schweiz, dass man innert 10 Minuten eine Folgeverbindung hat. Zu berücksichtigen ist auch die Petition von Patrick Portmann (SP) vom 14. März 2013: Er kritisiert in einem politischen Vorstoss den öffentlichen Verkehr in der Region Schaffhausen. Die Einführung des Halbstundentaktes nach Zürich habe für die Landbevölkerung zu längeren Wartezeiten in Schaffhausen geführt. Portmann fordert die Regierung in einer Petition auf, diese Probleme zu lösen. Dieser Forderung wird mit der konsequenten Abstimmung der Fahrpläne Rechnung getragen. Den bestehenden Fahrplan unverändert übernehmen, wie es im offenen Brief gefordert wird, würde bedeuten, dass man in der Nebenverkehrszeit und am Wochenende 20 Minuten auf den Anschluss von/nach Winterthur und Zürich warten müsste. Gächlingen hätte auch in

der Hauptverkehrszeit keinen Anschluss mehr nach Zürich und Winterthur. Das birgt die Gefahr, dass die Bevölkerung aufs Auto umsteigt.

12. Die Forderung nach einem durchgehenden 30-Minuten Takt nach Schleithem und Beggingen ist von der Nachfrage her nicht gerechtfertigt. Die durchschnittliche Belegung der Busse in den Nebenverkehrszeiten beträgt von Montag bis Freitag ab Beggingen 1.9 Fahrgäste pro Bus und von Schleithem 3.8 Fahrgäste pro Bus. Mit dem neuen Konzept erhält Beggingen in der Hauptverkehrszeit einen 30-Minuten Takt mit optimalen Anschlüssen in Schaffhausen und verfügt damit insgesamt über ein überdurchschnittliches Angebot für eine Gemeinde mit 350 Einwohnerinnen und Einwohnern. Diese optimale Verkehrserschliessung ist aber nur möglich, weil Beggingen ohne einen zusätzlichen Bus angefahren werden kann.
13. Im Hinblick auf eine Gleichbehandlung aller Gemeinden im Kanton muss darauf hingewiesen werden, dass verschiedene andere Schaffhauser Gemeinden im ländlichen Raum mit einem Stundentakt erschlossen sind. Dies entspricht auch im Vergleich mit anderen Regionen der Schweiz immer noch einer angemessenen Erschliessung.
14. Zieht man Bilanz über das neue Verkehrskonzept, zeigt sich, dass die Vorteile bei weitem überwiegen und damit ein Schritt in eine ausgewogene und nachhaltige Erschliessung der ganzen Bevölkerung erreicht werden kann.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:



Ernst Landolt

Der Staatsschreiber:

Dr. Stefan Bilger

Walter Vogelsanger
Schmalzgasse 2
8228 Beggingen

24. April 2015

Staatskanzlei

SP

waltervogelsanger@bluewin.ch

Offener Brief zur Linie 21

**Sehr geehrte Frauen und Herren Regierungsräte
Sehr geehrte Frauen und Herren Gemeinderäte von Beringen, Löhningen, Siblingen,
Gächlingen, Schleithem und Beggingen**

Die Fahrplanänderungen für die Linie 21 werden mit dem Wegfall des Hinke-Taktes nach Zürich begründet. Da die Mehrheit der Nutzer der Linie 21 in Schaffhausen und Umgebung bleibt und nicht Richtung Zürich weiterreist, fordern wir Sie auf, den engen Übergangszeiten nach/von Zürich deutlich weniger Bedeutung beizumessen. Wird nämlich der heutige 30-Minuten Grundtakt der Linie 21 mit den gleichen Zeiten beibehalten, wird mit den neuen Zeiten nach/von Zürich die mittlere Wartezeit um gerade 3 Minuten verändert.

Der vorgesehene 60-Minuten Grundtakt für Schleithem und Beggingen bringt Zustände von vor über 10 Jahren. In der Folge werden vor allem vormittags, nachmittags, abends, samstags und sonntags mehr Personen mit dem Auto nach Schaffhausen fahren, was auch die Passagierzahlen auf der Strecke nach Löhningen, Siblingen und Gächlingen deutlich verringern wird, mit der Gefahr weiterer Fahrplankürzungen. Daher fordern wir Sie als Gemeinderäte auf, sich vehement für einen 30 Minuten Grundtakt auf der ganzen Linie 21 einzusetzen, auch zum Wohl derer, die in Schaffhausen und Umgebung arbeiten oder zur Schule gehen, auch abends und samstags. Es kann ja nicht sein, dass nach den Investitionen in die S-Bahn mehr Fahrzeuge nach Schaffhausen fahren, dass wir mehr Stau und zu wenige freie Parkplätze haben werden.

Beringen, Löhningen, Siblingen und Gächlingen haben einen 30 Minuten Grundtakt nach Schaffhausen, die Zusatzkurse für den ¼ Stundentakt sind mit Umsteigen im Beringerfeld. Das Umsteigen im Beringerfeld entspricht nun gar nicht den Versprechungen vor der Abstimmung zur S-Bahn (Beringerfeld „zur Entlastung der Linie von Schleithem“), zudem gibt dieses Umsteigen einen unregelmässigen Fahrplan bezüglich Ankunft/Abfahrt in Schaffhausen. Solch einen unregelmässigen Fahrplan – einmal Bus, einmal Zug – hatten wir jahrelang im unteren Klettgau mit dem klaren Ergebnis, dass der ÖV nicht wirklich benutzt wurde. Wir brauchen keinen weiteren Versuch mit einem unregelmässigen Fahrplan, um festzustellen, dass dies von den Passagieren nicht angenommen wird. Daher fordern wir Sie, unsere Gemeinderäte, auf, nur direkte Verbindungen, die gleichbleibende Abfahrts- und Ankunftszeiten erlauben, zwingend zu fordern, auch für alle Zusatzkurse. Von Ihnen, den Regierungsräten, fordern wir, die Versprechungen vor der Abstimmung zur S-Bahn einzuhalten und den ÖV wirklich zu fördern und nicht Verbindungen zu planen, die die Bevölkerung gar nicht wünscht, wie die Verbindung zwischen Gächlingen und Neunkirch.

Längerfristig sehen wir das Problem, dass Wendezeiten in Beggingen und Schaffhausen von 2 und 4 Minuten nicht tragbar sind, da Verspätungen nicht mehr einholbar sind, was ja bereits heute der Fall ist und Fahrer und Passagiere stresst. Als Ursache für die kurzen Wendezeiten sehen wir, dass über die Jahre mehr Haltestellen bedient werden, was ein Zeichen dafür ist, dass

EINGANG
2. April 2015

mehr Personen den Bus nutzen. Zum anderen werden die kurzen Wendezeiten durch Mehrverkehr auf den Strassen verursacht, was zu mehr Stau, anderen Ortsdurchfahrten und zu mehr Geschwindigkeitsbeschränkungen führt; weniger Verkehr gibt es aber nur bei einem guten ÖV. Daher sollen Sie sich als Gemeinderäte für einen vierten Bus auf der Linie 21 einsetzen, vielleicht nicht sofort, aber längerfristig, um den 30 Minuten Grundtakt auch in Zukunft aufrecht erhalten zu können. Die Kosten dafür belaufen sich nach Schätzung des Kantons auf etwa CHF 350'000 bis 500'000 im Jahr; mit dem Verzicht auf den 15 Minuten Takt auf der S-Bahn, der derzeit von den Passagierzahlen her nicht gerechtfertigt ist, werden - wieder gemäss Kanton - gesamthaft CHF 800'000 eingespart. Das ergibt immer noch eine Einsparung von CHF 300'000 bis 450'000, auch wenn ein vierter Bus auf der Linie 21 zirkuliert.

Beringen, 21. April 2015,

Beat Schwyn

Marco Bächtold

Walter Vogelsanger



SP Beringen

SP Löhningen/Sibingen

SP Schleithem