

Bericht und Antrag 08-136
des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen
an den Kantonsrat betreffend Einführung des integralen
Tarifverbundes Schaffhausen (Flex-Tax) und Anschluss
an den Zürcher Verkehrsverbund (Z-Pass)

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen eine Kreditvorlage zur Ausdehnung des bestehenden Tarifverbundes Schaffhausen (FlexTax) und des Tarifverbundes für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich (Z-Pass) auf Einzelbillette und Mehrfahrtenkarten. Diese Vorlage stützt sich auf die Orientierungsvorlage über Perspektiven und Vorhaben des privaten und öffentlichen Verkehrs vom 12. Februar 2002 (Amtdruckschrift 02-11) und die Vorlage zur Revision des Gesetzes über die Förderung des regionalen öffentlichen Verkehrs (GöV) vom 26. Oktober 2004 (Amtdruckschrift 04-125). Sie ist zudem Bestandteil des Legislaturprogramms 2005-2008 (Amtdruckschrift 05-07) sowie der Finanzplanung und dient letztlich der strategischen Zielsetzung einer langfristig besseren Verkehrsanbindung an den Wirtschafts- und Lebensraum Zürich. Zusätzlich werden damit zahlreiche Begehren erfüllt, die bereits 1990 nach Abschluss der Einführungsphase des Tarifverbundes Schaffhausen vom Kantonsrat diskutiert und als längerfristige Ausbauschritte vom Regierungsrat in Aussicht gestellt wurden.

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Der Regierungsrat hat sich in den Legislaturzielen 2005-2008 die verbesserte und langfristige Anbindung an den Wirtschaftsraum Zürich mit dem öffentlichen und Individualverkehr zum Ziel gesetzt. Nebst der angebotsseitigen Verbesserung der öffentlichen Verkehrsverbindungen nach Winterthur, Zürich und zum Flughafen sowie der Weiterentwicklung des S-Bahn-Angebotes (S-Bahnlinie S16) soll angesichts des anhaltenden Erfolgs der Abonnementsverbände die Schaffung des integralen Tarifverbundes Schaffhausen (ITV FlexTax) für Einzelfahrausweise

und Mehrfahrtenkarten an die Hand genommen werden. Der Tarifverbund soll auf Einzelfahrausweise und Mehrfahrtenkarten ausgeweitet und 2010 eingeführt werden. Damit werden die Grundlagen für eine weitere Verknüpfung mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) auch im Einzelreisendenverkehr geschaffen werden. Parallel zur geografischen Ausdehnung des S-Bahn-Netzes sollen die Preis- und Fahrausweisstrukturen kantonsübergreifend vereinfacht werden.

Der Tarifverbund Schaffhausen für Abonnemente ist bereits am 1. Juni 1988 eingeführt worden. Im Auftrag des Kantons haben sich nachfolgende Transportunternehmen in der Region zu einer Tarifgemeinschaft zusammengeschlossen: Schweizerische Bundesbahnen (SBB), Turbo AG, Deutsche Bahn AG (DB), SüdbadenBus GmbH (SBG), PostAuto Schweiz AG (PAG), Regionale Verkehrsbetriebe Schaffhausen (RVSH), Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH). Mit der Einführung des Tarifverbundes Schaffhausen wurde der Zugang zum öffentlichen Verkehr im ganzen Kanton für die Berufs- und Ausbildungspendler vereinfacht und erleichtert: Ein einheitliches Tarifsysteem im Bereich Abonnemente und Tageskarten ermöglicht die Benützung aller Transportunternehmen innerhalb der gewählten Zonen. Die erfreuliche Entwicklung der Fahrgastzahlen bei allen beteiligten Unternehmen in den vergangenen 20 Jahren ist die Folge von Angebotsverbesserungen und des Tarifverbundes, der die Preise für die FlexTax-Abonnemente für längere Strecken sowie für Strecken, die ein Umsteigen auf eine andere Transportunternehmung erfordern, wesentlich vergünstigt und vereinfacht hat.

Wichtige Ausbaustufen erfolgten mit der Einführung der FlexTax-Tageskarte im Sommer 2001 und mit der Einführung eines kantonsübergreifenden Abonnementsverbundes für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich (Z-Pass) im Dezember 2004 für die Pendler vom und zum Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Darüber hinaus wird seit dem 1. Januar 2007 mit dem Kombi-Ticket VHB/FlexTax ein grenzüberschreitendes Abonnement für Jahres- und Monatskarten des Tarifverbundes Schaffhausen (Flex-Tax) und des Verkehrsverbundes Hegau-Bodensee (VHB) angeboten.

Der Erfolg zeigt sich eindrücklich daran, dass heute jede sechste im Kanton Schaffhausen wohnhafte Person als regelmässiger Kunde mit einem Monats- oder Jahresabonnement die öffentlichen Verkehrsmittel benützt. Im Kanton Schaffhausen sind durchschnittlich 12'650 Personen als tägliche Pendler mit Abonnements von FlexTax, Z-Pass und VHB unterwegs. Es wird ein Jahresumsatz von 7,3 Mio. Franken erzielt.

Tarifverbund FlexTax Kennzahlen 2007	Monatsabo Anzahl ¹⁾	Umsatz in Franken
FlexTax	123'900	6'190'000
Z-Pass	20'500	763'000
Kombi-Ticket VHB	7'400	339'000
Total Verkauf	151'800	7'292'000
Beiträge Kanton und Gemeinden		1'393'000
Gesamteinnahmen		8'685'000

¹⁾ Jahresabonnemente in 10 Monatsabonnementseinheiten umgerechnet

Die aus dem Fahrausweisverkauf erzielten Einnahmen und die Beiträge des Kantons zur Deckung der aus der Tarifharmonisierung gegenüber den ordentlichen Tarifen entstehenden Einnahmenausfälle werden nachfragegerecht auf die beteiligten Unternehmungen verteilt:

Einnahmenverteilung 2007 Unternehmung	Anteil %	Anteil in Franken
SBB	10.5%	911'000
THURBO	3.4%	297'000
DB	7.1%	615'000
PAG	1.2%	106'000
VBSH	60.7%	5'268'000
RVSH	14.7%	1'278'000
SBG	2.4%	210'000
Gesamteinnahmen	100.0%	8'685'000

2. Integraler Tarifverbund

Die Erweiterung des bestehenden Abonnementsverbundes FlexTax zum Integralen Tarifverbund (ITV) bedeutet, dass nebst den Abonnementen neu auch Einzelfahrausweise (Einzelbillette und Mehrfahrkarten sowie Zonentageskarten) nach dem gleichen Zonensystem an-

geboten werden wie bei den Abonnements. Mit der Einführung eines ITV sind zur Hauptsache folgende Vorteile verbunden:

- Innerhalb der gelösten Zonen kann sich der Fahrgast frei entscheiden, welche Transportunternehmung er benützt und welche Strecke er zurücklegt. Die Fahrausweise sind wahlweise für alle Transportunternehmungen gültig.
- Beim Umsteigen auf eine andere Transportunternehmung ist kein zweiter oder dritter Fahrausweis erforderlich.
- Das Fahrausweissortiment wird vereinfacht und die unterschiedlichen Tarife werden harmonisiert. Es gelten vergleichbare Preise für vergleichbare Leistungen, unabhängig davon, welche Transportunternehmung die Verkehrsleistung erbringt.
- Mit Einführung des ITV sind weitere Verbesserungen im verbund-überschreitenden Verkehr zu den angrenzenden Tarifverbänden möglich. Der ITV ist Voraussetzung für den Anschluss an den Zürcher Verkehrsverbund.

Die Einführung des ITV hat zum Ziel, zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen und die Attraktivität sowie Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr weiter zu steigern. Der ITV ist deshalb auch Bestandteil des Agglomerationsprogramms Schaffhausen für die Bereiche Siedlung und Verkehr und ergänzt die angebots- und infrastrukturseitigen Massnahmen, die dem Bund vom Verein Agglomeration Schaffhausen (VAS) Ende 2007 zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds unterbreitet wurden. Ziel dieser Massnahmen ist es, dass der öffentliche Verkehr in den nächsten Jahren 50 Prozent des Verkehrswachstums übernimmt.

Grundsätzlich liegt dem ITV ein einfaches Basissortiment zugrunde, das in weiteren Schritten ergänzt werden kann. Es ist folgendes Tarifsoriment vorgesehen:

- Zonen-Einzelbillette (allgemein gültig und ermässigt)
- Zonen-Tageskarten (allgemein gültig und ermässigt)
- Zonen-Mehrfahrtenkarten (allgemein gültig und ermässigt)

Der Tarif ist durch folgende Hauptmerkmale gekennzeichnet:

- Es werden fünf Tarifstufen angeboten. Ab der 5. Tarifstufe gilt der Fahrausweis für das ganze Verbundgebiet.
- Das Preisniveau für die erste Tarifstufe orientiert sich an den Grundpreisen des nationalen Tarifs.
- Der volle Rabatt von 50 % für Inhaber von Halbtaxabonnenten wird ab der vierten Tarifstufe gewährt.
- Bezüglich Gültigkeit der Fahrausweise gilt das Prinzip «Raum und Zeit», d.h. während der Gültigkeitsdauer des Fahrausweises kann der Fahrgast innerhalb der gelösten Zonen beliebig oft und beliebig weit den öffentlichen Verkehr benützen. Auch Retourfahrten sind möglich.
- Die allgemein gültigen und die ermässigten Mehrfahrtenkarten (mit Halbtaxabonnement) werden mit einem Rabatt von 17 % (6 für 5 Fahrten) angeboten.
- Für Kinder wird eine spezielle Mehrfahrtenkarte mit einem Rabatt von 33 % (6 für 4 Fahrten) angeboten.

3. Voraussetzungen für den integralen Tarifverbund Schaffhausen

3.1 Vertriebssystem

Jedes Transportunternehmen im FlexTax-Verbundgebiet verfügt heute bei den Einzelfahrausweisen über ein eigenes Vertriebssystem. Die Verkaufsgeräte haben ihre Altersgrenze erreicht und zum Teil weit überschritten, da im Hinblick auf eine Vereinheitlichung und die Einführung des ITV FlexTax die Ersatzbeschaffungen bewusst hinausgeschoben wurden.

Der ITV stellt hohe Anforderungen an die Billettausgabesysteme. Dafür wurde eine schweizerische Plattform mit der Bezeichnung «S-POS» (Self-Service Point-of-Sale) geschaffen. Diese legt Standards für die Bedienung und Standards für die Vernetzung im Datenaustausch zwischen den Unternehmen fest. Der Verkauf der Fahrausweise erfolgt an den Schaltern der Transportunternehmen, an selbstbedienten Billettautomaten (Haltestellen oder im Bus) oder durch den Chauffeur (Chauf-

feurverkaufsgeräte). Die Aufrüstung der Billettautomaten der Bahnen auf den schweizerischen S-POS Standard ist im Gang. Grosser Ersatzbedarf besteht bei den Busbetrieben und Handlungsbedarf besteht auch auf den grenzüberschreitenden Linien von DB und SBG. An einzelnen Stationen der DB im Kanton Schaffhausen ist es heute nicht möglich, ein gültiges Billett zu lösen.

Um die Anzahl der Verkaufsvorgänge beim Chauffeur zu minimieren und die Abfertigungszeiten gering zu halten, werden im Ortsverkehr der VBSH neu Selbstbedienungs-Billettautomaten in den Bussen installiert. Zudem werden in Schaffhausen und in Neuhausen am Rheinflall an stark frequentierten Haltestellen stationäre Billettautomaten aufgestellt. Im Regionalbusverkehr bleibt es grundsätzlich bei der Bedienung durch das Fahrpersonal.

In die Ersatz- und Neuinvestition der Billettausgabegeräte werden beim städtischen Unternehmen VBSH rund 3,2 Millionen Franken investiert. Die Beschaffung erfolgt gemeinsam mit einem neuen System für die RVSH. PostAuto AG (PAG) beschafft gesamtschweizerisch S-POS-Geräte, welche auch auf den Strecken im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen ZVV und FlexTax zum Einsatz gelangen. Für die deutschen Transportunternehmen im FlexTax-Verbundgebiet ist der Anschluss an die schweizerischen Billettausgabegeräte vorgesehen.

Angesichts der relativ bescheidenen Anzahl von 60 Fahrzeugen bei VBSH und RVSH erwartet der Regierungsrat, dass aus Kosten-Nutzen-Überlegungen auf die Einrichtung einer eigenen EDV-Infrastruktur (Backend) für die Daten- und Abrechnungssysteme verzichtet wird. Es ist der Anschluss an ein bereits vorhandenes Backend eines Verbundes mit Verbindungen zum integralen Tarifverbund Z-Pass und damit an die entsprechende Gerätebeschaffung anzustreben.

Die Finanzierung solcher Investitionen im Regionalverkehr und im Ortsverkehr ist unterschiedlich:

- Bei den Regionalbusunternehmen (RVSH, PAG, SBG) fliessen die Folgekosten für Amortisation und Verzinsung von schätzungsweise 100'000 Franken pro Jahr in die Plankostenrechnung ein. Sie sind grundsätzlich durch Mehreinnahmen und Effizienzsteigerungen zu kompensieren.
- Im Gegensatz dazu werden die Investitionen der VBSH grundsätzlich durch die Stadt Schaffhausen und die Gemeinde Neuhausen am Rheinflall finanziert. Die Beteiligung des Kantons beschränkt

sich auf die Abgeltung des Ortsverkehrs gemäss Art. 9 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV; SHR 743.100). Aus der Investition bei den VBSH resultieren weitgehend Mehrkosten von schätzungsweise rund 475'000 Franken pro Jahr (Amortisation, Verzinsung, Lizenzkosten sowie erhöhte Betriebs- und Unterhaltskosten) in ein verbundtaugliches System, welches das heute sehr einfache System ablösen wird. Weil die Folgekosten für die beiden Kerngemeinden relativ hoch sind, ist es angezeigt, dass sich der Kanton mit einer Erhöhung seines Beitrags am Ortsverkehr der VBSH beteiligt.

3.2 Tarifaufonomie

Im integralen Tarifverbund müssen die Unternehmungen ihre Tarifhoheit an den Verbund abtreten. Im bisherigen Abonnementsverbund wurde die Tarifpolitik grundsätzlich wie in andern Verbänden auch an den nationalen Verkehr angelehnt und mit andern Verbänden abgestimmt. Die Stadt Schaffhausen hat im Tarifverbund bisher eine spezielle Rolle eingenommen. Die Tarife der VBSH werden durch den Grossen Stadtrat beschlossen und dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum. Während die Bahnen die Preise schon länger autonom festlegen und die Politik bei Bedarf gegen entsprechende Entschädigung der Einnahmehausfälle Tarifierleichterungen gewähren kann, war das Primat der Politik bei den städtischen Verkehrsbetrieben üblich. Mit der Einführung von integralen Verbänden müssen die Städte auf diese Rechte verzichten. Die in der Stadt Schaffhausen noch beim Stadtparlament liegende Tarifhoheit ist heute deshalb in der Schweiz einzigartig und nicht mehr zeitgemäss. Sie blockiert den Tarifverbund Schaffhausen in seiner weiteren Entwicklung und vor allem bei der Ausdehnung des kantonsübergreifenden Verbundgebietes auf den ZVV.

Mit der Einführung des neuen GöV kann der Kanton die ungedeckten Kosten des Ortsverkehrs der VBSH mit einem Beitrag von 15 bis 25 Prozent unterstützen (Art. 9 Abs. 2 GöV). Bei der Beratung des Gesetzes im Kantonsrat im Jahr 2005 wurde allerdings für die erste Phase nach Einführung des Gesetzes nur eine Beitragsleistung an den Ortsverkehr der VBSH von 15 Prozent in Aussicht gestellt. Eine Erhöhung des Beitrags sollte erst dann vorgenommen werden, wenn der integrale Tarifverbund eingeführt wird und damit für die Stadt Schaffhausen Mehrkosten anfallen.

Der Stadtrat Schaffhausen beantragt dem Grossen Stadtrat, die Tarifkompetenz auf den Stadtrat zu übertragen und auf das fakultative Tarifreferendum zu verzichten. Der entsprechende Beschluss zur Änderung der Stadtverfassung von Schaffhausen untersteht dem obligatorischen Referendum. Allfällige Tarifierleichterungen sollen neu durch das Stadtparlament für die Kernzone beschlossen werden, müssen aber demzufolge auch durch die Kerngemeinden an den Verbund vergütet werden. Nach einer positiven Entscheidung der Einwohnergemeinde Schaffhausen ist es gerechtfertigt, den kantonalen Beitrag an die VBSH auf 20 Prozent der ungedeckten Betriebskosten zu erhöhen. Damit werden insbesondere die Mehrkosten getragen, welche sich für die VBSH als Folge der Einführung des ITV FlexTax ergeben. Dadurch nimmt der Aufwand des Kantons für den öffentlichen Verkehr auf der Preisbasis 2008 um rund 500'000 Franken pro Jahr zu. Derzeit leistet der Kanton einen Beitrag von 1,6 Mio. Franken an den Ortsverkehr der VBSH. Den um rund 500'000 Franken höheren Beitrag an den Ortsverkehr trägt der Kanton allein und dieses Vorgehen hat somit keine weiteren Kosten für die übrigen Gemeinden zur Folge.

4. Einführung integraler Tarifverbund Z-Pass

Im Dezember 2004 wurde der Z-Pass eingeführt und der Tarifverbund für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich gebildet. Damit wurde ein gemeinsames Fahrausweisangebot entwickelt, das auf einem Zonensystem basiert und kantonsübergreifende Fahrten mit Start oder Ziel innerhalb des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) deutlich vereinfacht. Der Z-Pass ist für beliebige Zonenkombinationen erhältlich, so als ob ZVV und FlexTax ein einziger Verbund wären. Allerdings werden beim heutigen Tarifverbund Z-Pass ausschliesslich Monats- und Jahresabonnemente angeboten.

Mit der Einführung des integralen FlexTax-Verbundes werden die Voraussetzungen geschaffen, dass auch im Einzelreisendenverkehr ein Zusammenschluss mit dem ZVV möglich wird. Das Projekt für die Erweiterung des Z-Pass zum integralen Tarifverbund wurde im September 2008 gemeinsam mit allen Nachbarkantonen und -verbänden des ZVV (A-Welle, Ostwind, Tarifverbund Schwyz, Tarifverbund Zug und FlexTax) gestartet. Die Planung ist so ausgelegt, dass der integrale Z-Pass in den ersten Korridoren (voraussichtlich A-Welle und Ostwind) im Dezember 2010 eingeführt werden kann. Die Einführung für den Korridor ZVV-FlexTax ist spätestens ein Jahr nach der Einführung des ITV FlexTax,

also bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 vorgesehen. Die Einführung des ITV Z-Pass stellt – zusammen mit der laufenden Umwandlung aller beteiligten Aboverbunde zu integralen Tarifverbänden – einen massiven Eingriff in das Preissystem des öffentlichen Verkehrs im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich dar. Dementsprechend komplex ist die Projektierung. Für die Projektierung wird mit Gesamtkosten von 2,1 Millionen Franken gerechnet. Davon entfallen 230'000 Franken auf die Verknüpfung mit dem Korridor FlexTax. Der Anteil des Kantons Schaffhausen beträgt rund 130'000 Franken und ist im Staatsvoranschlag 2009 enthalten.

Der Wechsel von den heutigen Streckentarifen zum Verbund überschreitenden Zonensystem führt auf einzelnen Relationen zum Teil zu grösseren Preissprüngen von über 20 %, die vom Preisüberwacher nach ersten Einschätzungen kaum genehmigt werden. Damit allzu grosse Preissprünge in der Startphase des integralen Z-Pass-Verbundes vermieden werden können, haben die Verkehrsdirektoren der Kantone Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Schwyz, Thurgau, Zürich und Zug (KöV-Region Zürich) für die ersten Jahre Tarifierleichterungsmassnahmen von 12 Millionen Franken in Aussicht gestellt. Mit diesen Mitteln werden die Preise ermässigt. Davon entfallen auf den Kanton Schaffhausen gestützt auf die Nachfrage im Verbund überschreitenden Verkehr kumuliert rund 1,9 Millionen Franken. Der Abbau der Tarifierleichterungen erfolgt durch stufenweise Tarifierpassungen.

5. Kosten

Der Kanton unterstützt den Tarifverbund FlexTax seit 1998. Im Jahr 2007 wurden zur Deckung der Einnahmehausfälle der Transportunternehmungen rund 1,4 Mio. Franken und für Geschäftsführung und Marketing 80'000 Franken an den Verbund geleistet. Im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des bestehenden Abonnementsverbundes zum ITV fallen zusätzliche einmalige und wiederkehrende Kosten an. Die einmaligen Kosten sind mit Fr. 200'000.-- für Projektierungs- und Programmierungsarbeiten bereits im Staatsvoranschlag 2009 enthalten (Pos. 2375.318.5000). Die wiederkehrenden Kosten werden dem Kantonsrat mit dieser Vorlage gesondert unterbreitet.

Durch die Einführung des ITV entstehen bei den Transportunternehmungen Durchtarifierungsverluste. Diese entstehen, wenn für die Benutzung mehrerer Transportunternehmungen nur noch ein Billett gelöst werden muss. Im ITV entstehen solche Verluste vor allem bei den

VBSH. Ziel des ITV ist es, auch bei den Gelegenheitsreisenden Mehrverkehr zu generieren. Aus diesen Mehrerlösen sind die partiell entstehenden Ausfälle zu decken. Der Regierungsrat wird deshalb die Tarifabgeltung an die Transportunternehmungen zur Deckung dieser Ausfälle nicht erhöhen.

Der Aufwand für die Geschäftsführung des Abonnementsverbundes durch die VBSH war bisher mit jährlich 40'000 Franken relativ bescheiden. Bereits seit der Einführung des Z-Passes konnten die VBSH ihren Aufwand für Administration und Abrechnung nicht mehr decken. Für die Geschäftsführung des Tarifverbundes wird künftig mindestens eine Vollzeitstelle benötigt. Damit auch im Einzelreisendenverkehr mehr Benutzerinnen und Benutzer für Bus und Bahn gewonnen werden können, sind nicht nur in der Startphase, sondern auch später andauernde und erhöhte Marketinganstrengungen erforderlich. Dazu gehört auch eine stärkere Verbreitung des Schaffhauser Fahrplans.

Für die Geschäftsführung des ITV FlexTax, die Tarifierleichterungen an den ITV Z-Pass sowie die Erhöhung des Beitrags an den Ortsverkehr der VBSH ist damit mit folgenden jährlich wiederkehrenden zusätzlichen Kosten zu rechnen:

Jährlich wiederkehrende Kosten	Franken	Franken
Zusätzlicher Aufwand Betrieb und Geschäftsführung	150'000	
Tarifierleichterungen ITV Z-Pass	250'000	
Total Tarifverbunde (brutto)		400'000
Anteil Gemeinden von 25% an Kosten Tarifverbunde (Art. 11 GöV)		- 100'000
Anteil Kanton an wiederkehrenden Kosten Tarifverbunde		300'000
Zusätzlicher Kantonsbeitrag an den Ortsverkehr der VBSH (Art. 9 GöV)		500'000
Total Anteil Kanton an wiederkehrenden Kosten		800'000

Gemäss Art. 13 Abs. 2 GöV beschliesst der Kantonsrat abschliessend über neue jährlich wiederkehrende Ausgaben bis 1 Mio. Franken sowie über Beteiligungen an Tarif- oder Verkehrsverbunden und weitere Tarifmassnahmen oder Tarifierleichterungen, soweit nicht der Regierungsrat zuständig ist. Der Anteil der Gemeinden an den zusätzlichen Kosten für die Tarifverbunde ist in Art. 11 Abs. 1 lit. b und c GöV geregelt. Demzufolge kann der Kredit gemäss Art. 25 Abs. 4 des Finanzhaushaltgesetzes (FHG; SHR 611.100) netto beschlossen werden.

Mit Ziffer 1 des angefügten Beschlussesentwurfs wird der Regierungsrat ermächtigt, zur Weiterentwicklung des Tarifverbundes Schaffhausen und dessen Verknüpfung mit dem Zürcher Verkehrsverbund finanzielle Verpflichtungen von netto Fr. 300'000.-- einzugehen. In Ziffer 2 wird die Beitragserhöhung an den Ortsverkehr von der Stadt Schaffhausen und der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall gestützt auf Art. 9 Abs. 2 GöV neu geregelt. Diese Neuregelung ist davon abhängig, dass die Tarifhoheit der Einwohnergemeinde Schaffhausen für den Ortsverkehr auf den Tarifverbund Schaffhausen übertragen wird, der als einfache Gesellschaft konstituiert ist. Gemäss Ziffer 3 bestimmt der Regierungsrat das Inkrafttreten, weil der Beschluss nur dann in Kraft treten kann, wenn die tariflichen Belange für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Schaffhausen neu geregelt und die entsprechenden Beschlüsse rechtskräftig sind. Sofern beim parlamentarischen Prozess in der Stadt Schaffhausen keine Verzögerungen auftreten, ist eine Inkraftsetzung auf den 1. Januar 2010 vorgesehen.

Die Projektierungskosten für die Weiterentwicklung des Tarifverbundes Schaffhausen sind im Finanzplan 2008-2011 enthalten und die Einführung des integralen Tarifverbundes FlexTax und Z-Pass wurde mehrfach angekündigt. Das Projekt ist politisch breit abgestützt und Bestandteil der strategischen Ziele des Regierungsrates und des Legislaturprogramms 2005-2008. Es ist eine wichtige Voraussetzung für die Verbesserung der Standortgunst unserer Region und ergänzt die bereits beschlossenen Massnahmen zur Stärkung der Wirtschaftsförderung und des Wohnortmarketings sowie der Regional- und Agglomerationspolitik. Es erfüllt auch die dem Regierungsrat bereits 1990 übertragenen Aufträge zur Weiterentwicklung des Tarifverbundes Schaffhausen.

*Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren*

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, dem angefügten Beschlussesentwurf zuzustimmen.

Schaffhausen, 2. Dezember 2008 Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Ursula Hafner-Wipf

Der Staatsschreiber:

Dr. Stefan Bilger

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

Anhang

vom

Der Kantonsrat Schaffhausen

beschliesst:

1.

Zur Einführung des integralen Tarifverbundes Schaffhausen und dessen Verknüpfung mit dem Zürcher Verkehrsverbund wird ein jährlicher Staatsbeitrag von Fr. 300'000.-- bewilligt.

2.

¹ Der Staatsbeitrag an die ungedeckten Betriebskosten des Ortsverkehrs der Stadt Schaffhausen und der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall wird gestützt auf Art. 9 Abs. 2 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs auf 20 Prozent festgelegt.

² Vorbehalten bleibt die Zustimmung der Einwohnergemeinde Schaffhausen, die Tarifhoheit für den Ortsverkehr dem Tarifverbund Schaffhausen zu übertragen.

3.

¹ Gestützt auf Art. 13 Abs. 2 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs befindet der Kantonsrat abschliessend über diesen Beschluss.

² Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten.

³ Der Beschluss ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die kantonale Gesetzessammlung aufzunehmen.

Schaffhausen,

Im Namen des Kantonsrates
Die Präsidentin:

Die Sekretärin: