

Präsident
Yves Noël Balmer
Alpsteinstrasse 16b
9100 Herisau
071 350 15 93
079 419 28 69
ynbalmer@bluewin.ch



Sozialdemokratische Partei
Kanton Appenzell Ausserrhoden

P. Süess, SP AR, Wüschbach 152, 9427 Wolfhalden

Departement Volks- und Landwirtschaft
Marianne Koller-Bohl
Regierungsgebäude
9102 Herisau

6. September 2010

Stellungnahme zum Leitbild und Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin Koller
Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir danken für die Gelegenheit, zu Leitbild und Konzept «Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Appenzell Ausserrhoden 2011 - 2016» Stellung nehmen zu können.

A Zum «Leitbild nehmen wir wie folgt Stellung.

Es erstaunt uns, dass trotz der Überschrift der Vernehmlassung zum Leitbild keine Fragen gestellt werden. Wir erlauben uns deshalb vorab einige Bemerkungen dazu.

Das Leitbild sollte für einen Zeitraum von zehn bis zwölf Jahren gültig sein (Art. 9 Abs. 3 V GöV). Diesem Anspruch werden die vier Leitsätze nicht gerecht. Als „Leitplanken“ oder „Wegweiser“ für eine zukunftsweisende Verkehrspolitik sind sie viel zu allgemein gehalten, sie geben nicht wirklich eine Richtung an. Gesetz und Verordnung über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (bGS 760.1 und 760.11) sind nicht nur viel konkreter, sie geben auch eine Zielrichtung an. Ein Leitbild sollte nach unserer Auffassung eine über die bestehende gesetzliche Regelung hinausweisende Vision aufzeigen und nicht hinter dem bestehenden Gesetz zurückbleiben.

Als mögliche Leitsätze sehen wir beispielsweise:

- Das bestehende Netz des öffentlichen Verkehrs ist langfristig abgesichert und seine drohende Zerstörung durch „Sparpakete“ des Bundes abgewendet.
- Durch innovative und regional-örtlichen Gegebenheiten angepasste Lösungen wird der öffentliche Verkehr im ganzen Kanton attraktiver und stärker genutzt, was auch einen Ausbau des Netzes ermöglichen soll.
- Durch geeignete Parkierungsmöglichkeiten und gesicherte Zweiradunterstände an zentralen Haltestellen mit günstigen Kombiabos wird das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr gefördert.



- Mit dem Auf- und Ausbau von flexiblen Angeboten, insbesondere am frühen Morgen und mit Nachtbussen, wird Ausserrhoden als Wohnkanton auch dadurch aufgewertet, dass der Verzicht auf ein Auto für das Wohnen in den Siedlungsgebieten eine realistische Option wird.

B Zu Ihren Fragen nehmen wir wie folgt Stellung.

1. Sind Sie mit den übergeordneten Zielen und der Strategie bzw. der Stossrichtung des weiteren Ausbaus im öffentlichen Verkehrs einverstanden?

Die «übergeordneten Ziele» müssen im «Konzeptpapier» gesucht werden, sind aber nicht wirklich zu finden. Dazu heisst es auf Seite 14 (3.3. Folgerungen): «Als übergeordnete Zielsetzung für das Konzept sollen die Leitsätze und Entwicklungsstrategien des Agglomerationsprogramms St. Gallen / Arbon-Rorschach gelten.» Die sind aber im Konzeptpapier nicht enthalten, auf Seite 46 findet sich lediglich ein «Annex Massnahmen Agglomerationsprogramm».

Die Agglomeration St. Gallen / Arbon-Rorschach ist zweifellos für Ausserrhoden von grosser Bedeutung, aber ebenso sicher sind die Verkehrsprobleme dieser Agglomeration nicht identisch mit den sehr unterschiedlichen Verkehrsproblemen in unserem Halbkanton.

Deshalb beantragen wir, dass «übergeordnete Ziele» für «Leitziele und ein Konzept» für den öffentlichen Verkehr erarbeitet werden, die den grossen Unterschieden in den verkehrspolitischen Herausforderungen in unserem Kanton Rechnung tragen.

Eine für Ausserrhoden besonders wichtige Problematik – der die bestehende Gesetzgebung aber kaum Rechnung trägt – sind asymmetrische Interessen an Linien des öffentlichen Verkehrs, d.h. Verbindungen, die für einzelne Regionen oder Gemeinden in unserem Kanton existenziell für die regionale Erschliessung und die Anbindung an den überregionalen Verkehr sind, an denen aber die „Zielgemeinden“ im Kanton St. Gallen kaum Interesse haben und erst recht nicht unser Nachbarkanton.

Zu prüfen ist deshalb auch, ob es Sinn macht, für diese Arbeit den Alleingang zu wählen, oder ob es zweckmässiger ist und gemeinsame Interessen schafft, die «übergeordneten Ziele» gemeinsam mit Innerrhoden und dem Kanton St. Gallen zu erarbeiten, denn Verkehrsregionen halten sich ja nicht an politische Grenzen.

In Bezug auf die Fragestellungen rund um den Tourismus stellt sich auch die Frage, ob ein Konzept für den öffentlichen Verkehr nicht die gesamte Bodenseeregion, also auch Vorarlberg und die süddeutschen Bundesländer, mit einbeziehen müsste, d.h. unser Interesse, in einen solchen Verbund einbezogen zu sein, ist um einiges grösser sein als jenes von touristischen Zentren (für die unsere Region bestenfalls ein Zusatzangebot ist).

Die von uns oben vorgeschlagenen «Leitziele» sollten in die Erarbeitung einbezogen werden. Erst danach kann darauf aufbauend eine Strategie entwickelt werden.

2. Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen einverstanden?

In den Planungsgrundsätzen steckt (zumindest mittelfristig) das Todesurteil für den öffentlichen Verkehr, wie er bisher verstanden worden ist, und damit für unseren Halbkanton als Wohnkanton. Diese Schreckensvision kommt im Kapitel «Zielangebot» bereits für 2016 mehr als deutlich zum Vorschein.

Wenn der Grundsatz aufgegeben wird, dass jede Ortschaft mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen wird («kann nicht jeder Ortschaft a priori eine öV-Erschliessung zugesichert werden», Seite 19), werden diese Gebiete auch als Wohngebiete für eine „normale“ Bevölkerung aufgegeben. Denn es ist – glücklicherweise – bei uns noch nicht so weit wie in einigen Regionen der USA, in denen pro Haushalt die Anzahl



Motorfahrzeuge mindestens jener der Personen entspricht. Erst dann spielt die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr keine Rolle mehr. Aber genau eine solche verhängnisvolle Entwicklung soll das Verkehrskonzept ja verhindern. Darum ist ein flächendeckendes Netz für den öffentlichen Verkehr nach wie vor unabdingbar.

Absolut unverständlich ist uns auch, wie das Konzept willkürlich dazu kommt, als Voraussetzung für die Erschliessung einer Ortschaft eine Mindestzahl von 200 Einwohnern (und/oder Arbeitsplätzen) vorzusetzen (Seite 19). In einer Fussnote wird dazu angemerkt: «Die Abgeltungsverordnung des Bundes verlangt lediglich 100 Einwohner.»

Aber das ist falsch. Die Mindestzahl von 100 Einwohnern ist zu finden in Art. 5 Abs. 2 der «Verordnung über die Personenbeförderung» (VPB, 745.11)¹ bei der Erteilung einer Konzession als Voraussetzung dafür, dass die «Erschliessungsfunktion» gegeben ist. Und das ist eine Grösse, die auch mit dem aktuellen „Sparpaket“ nicht in Frage gestellt wird.

Die geltende «Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs» (ARPV, SR 745.16) macht keine Aussagen zu Siedlungsgrössen. Hingegen gibt sie in Art. 7 Abs. 2 vor: «Werden auf dem schwächstbelasteten Teilstück einer Linie durchschnittlich mindestens 32 Personen pro Tag befördert, so stellen Bund und Kantone eine Mindesterschliessung von vier Kurspaaren sicher.» Diese Vorgabe bestimmt also lediglich die Mindestzahl von Kursen bei 32 beförderten Personen pro Tag, d.h. sie schliesst prinzipiell die Möglichkeit der Aufrechterhaltung von Linien mit weniger Verkehr nicht aus (allerdings ohne Bundesgelder)!

Mit dem an der Sitzung vom 1. September vom Bundesrat verabschiedeten «Konsolidierungsprogramm 2011–2013 für den Bundeshaushalt» (KOP 2011/13), bekannt als „Sparpaket“, will er diese Mindestzahl von 32 auf 100 Personen erhöhen, was gemäss dem Vernehmlassungsbericht dazu führt, dass «ca. 160 Linien nicht mehr als abgeltungsberechtigt anerkannt» werden (Seite 88). Das könnte gesamtschweizerisch zu einem Kahlschlag von über 12 Prozent der bis anhin vom Bund subventionierten Postautolinien führen.

An der Vernehmlassung zu «Konsolidierungsprogramm 2011-2013 (KOP 11/13) und Bericht zur Umsetzung der Aufgabenüberprüfung des Bundes» in diesem Frühjahr haben sich trotz der gravierenden Auswirkungen auf ihre Finanzen nur 15 Kantone beteiligt. Ausserrhoden war nicht mit dabei. Es ist uns unverständlich, dass sich der Regierungsrat nicht schon in diesem frühen Zeitpunkt gegen die Abbaubestrebungen des Bundes (nicht nur) im Bereich des öffentlichen Verkehrs gewehrt hat.

Nur beschränkt einverstanden sind wir damit, dass die Postautolinien möglichst direkt zu führen sind. Das ist in Bezug auf die Verbindung von regionalen und überregionalen Zentren richtig, jedoch nur beschränkt im Regionalverkehr. Dort besteht die optimale Lösung in einer Kombination von grossflächiger Erschliessung der Region mit günstigen Fahrzeiten.

Im Clinch zwischen kurzen Fahrzeiten und „schlanken“ Anschlüssen einerseits und zuverlässigen Anschlüssen andererseits sollte unseres Erachtens die Gewährleistung von Anschlüssen (wieder) stärker gewichtet werden. Das ist zwar für die zentralen Erschliessungslinien nicht von wesentlicher Bedeutung, jedoch umso mehr für die „Nebenverbindungen“, bei denen ein verpasster Anschluss leicht zu einer Verlängerung der Fahrzeit von einer bis zwei Stunden führen kann. Zudem können so auch die Erholungspausen für das Fahrpersonal eher eingehalten werden.

¹ Im Wortlaut:

Als Ortschaften gelten Siedlungsgebiete, in denen das ganze Jahr über mindestens 100 Personen wohnen in:

- a. zusammenhängenden Bauzonen nach dem Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979, einschliesslich Schutzzonen für Gewässer, bedeutender Ortsbilder, geschichtlicher Stätten und Kulturdenkmäler;
- b. traditionellen Streusiedlungen;
- c. Talschaften im Berggebiet, die von einem gemeinsamen Punkt aus erschlossen werden.



Die Angebotsgrundsätze sollten unbedingt ergänzt werden,

- mit geeigneten Parkierungsmöglichkeiten und gesicherten Zweiradunterständen an zentralen Haltestellen mit günstigen Kombiabos;
- mit flexiblen Angeboten, insbesondere am frühen Morgen und mit Nachtbussen, damit der Verzicht auf ein Auto für das Wohnen in den Siedlungsgebieten eine realistische Option wird;
- mit der Nutzung von Postautolinien für Schülertransporte in weitläufigen Gemeinden mit besonders günstigen Tarifen;
- mit der Berücksichtigung der Bedürfnisse älterer Personen zur Bewältigung des Alltags (insb. soll die Fahrplangestaltung bei „Nebenlinien“ für Einkaufsmöglichkeiten günstige Hin- und Rückfahrten ermöglichen).

Im regionalen Bahnverkehr ist das Rollmaterial in den letzten Jahrzehnten geradezu revolutionär verändert worden. Eine vergleichbare Entwicklung hat bei den Postautos nicht stattgefunden. Gerade um eine sachgerechte Erschliessung in den nicht dicht besiedelten Gebieten mit adäquaten Kosten zu ermöglichen, sind innovative Lösungen sowohl technisch wie betrieblich nötig. Das ist allerdings keine spezifische Ausserrhoder Problematik, sondern betrifft alle so genannten Randregionen. Da ist schweizweite Zusammenarbeit gefordert. Das spricht unseres Erachtens auch dafür, dass solche Lösungen im Rahmen von Postauto Schweiz gesucht und nicht an Private ausgelagert werden. So kann auch einer weiteren Erosion der Anstellungsbedingungen für das Fahrpersonal entgegengewirkt werden.

Die Einführung des Ostwind-Tarifzonensystems ist im allgemeinen ein wesentlicher Fortschritt, hat aber in Einzelfällen zur massiven Verteuerung von kurzen Fahrten geführt. Wir empfehlen deshalb, dass die Zonenaufteilung regelmässig auf Optimierungen überprüft wird.

3. Haben Sie Bemerkungen zur Erfolgskontrolle?

Gegenüber dem im Konzeptpapier dargestellten «Überprüfungsmechanismus» (Seite 17/8) haben wir allergrösste Vorbehalte. Es erscheint uns ein allzu technokratisches Konstrukt, in dem die Kostenfrage gegenüber ökologischen und siedlungspolitischen Fragen ein viel zu starkes Gewicht erhält. «Ein sich selbst regulierendes System» (Seite 18) schränkt den politischen Gestaltungsspielraum massiv ein. Das Angebot ein- bis zweijährlich „anzupassen“, verursacht zudem eine unnötige Unsicherheit unter den öV-Benutzenden, kann zum Ausstieg aus dem öV führen und schreckt vom Umsteigen auf den öV ab.

Der «Kostendeckungsgrad» darf nicht zum primären Kriterium werden. Es braucht eine politische Erfolgskontrolle, die die Entwicklung des öV an den (ökologischen, siedlungs- und verkehrspolitischen) Zielsetzungen misst und bei Nichterreichen nicht primär mit Abstrichen reagiert, sondern notwendige Investitionen und Veränderungen der Rahmenbedingungen ins Zentrum stellt. Nur so kann eine zukunftsweisende Entwicklung des öV sichergestellt werden.

4. Können Sie dem Zielangebot 2016 zustimmen? Haben Sie Änderungsvorschläge?

Wie schon erwähnt präsentiert sich das «Zielangebot 2016» als ein Schreckensszenario, denn in Kombination mit dem „Sparpaket“ des Bundes führt es mit erdrückender Wahrscheinlichkeit zur Abkoppelung des Vorderlandes östlich von Heiden vom öV. Dem können wir unter keinen Umständen zustimmen. Anstatt diese verhängnisvolle Entwicklung mitzutragen und zu befördern, erwarten wir von der Regierung, dass sie ihr Versäumnis bei der Vernehmlassung zum KOP 11/13 „ausbügelt“ und sich umso stärker im Kampf gegen die Unterminierung des öV mit dem „Sparpaket“ des Bundes engagiert.

In den Ausführungen zu den vorangehenden Fragen haben wir unsere Alternativvorstellungen zur Genüge dargelegt.



5. Haben Sie Bemerkungen oder Änderungsvorschläge zu den Aussagen betreffend Qualität, Sicherheit und dynamische Fahrgastinformation?

Bei den vorangehenden Fragen haben wir unsere zentralen Anliegen im Wesentlichen vorgebracht.

Bei der Fahrgastinformation ist dem hohen Anteil älterer Personen, der in absehbarer Zeit zunehmen dürfte, Rechnung zu tragen. Darum darf sie sich nicht ausschliesslich auf „handygestützte“ Informationskanäle abstützen.

Es ist uns auch wichtig, dass (nicht nur) im öV die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG, SR 151.3) innert nützlicher Frist vollumfänglich umgesetzt werden (nicht nur bei neuen Fahrzeugen und Haltestellen, Seite 22).

6. Haben Sie Bemerkungen zum Kapitel 7 Bahninfrastruktur?

Auch wenn dies grosse Kosten verursacht, sind wir überzeugt, dass der Bau der Durchmesserlinie Appenzell - Teufen - St. Gallen - Trogen eine sinnvolle Investition in die Zukunft des öffentlichen Verkehrs darstellt.

Die im Bericht vorausgesagte Entwicklung der Abgeltungskosten ist zwar alles andere als erfreulich. Wir sehen jedoch keinen Spielraum, ihr durch Abbaumassnahmen beim Angebot entgegenzuwirken. Hingegen stellt sich die Frage, ob nicht der Verteilschlüssel zwischen Kanton und Gemeinden geändert werden sollte, beispielsweise mit einer Erhöhung des Kantonsanteils auf 60 %.

Noch immer bedauern wir, dass die „Goldmillionen“, die Ausserrhoden vom Bund erhalten hat, nicht in einen Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs gelegt worden, sondern mit einer fragwürdigen Steueroperation „verpulvert“ worden sind. Dies hätte den finanziellen „Spielraum“ des Kantons wesentlich vergrössert und würde ihm erlauben, nachhaltig in eine Zukunft als Wohnkanton zu investieren.

Bei den längerfristigen Perspektiven ist zu überlegen, wie die Zukunft der Bahn von Rheineck nach Walzenhausen nachhaltig gesichert werden kann. Ein Schwachpunkt ist sicher die von den andern Bahnen abweichende Spurweite. Eine Umstellung auf Normalspur würde zwar eine bedeutende Investition bedingen, hätte aber bedeutende Vorteile. So bräuchte es kein besonderes Rollmaterial mehr und ohne weitere Investition in die Gleisinfrastruktur könnte die Bahnverbindung bis Rorschach verlängert werden, mit den zahlreichen dort vorhandenen Anschlüssen. So könnte vielleicht auch das Problem der SBB mit den allzu zahlreichen Schnellzughalten im Rheintal (Rorschach, Rheineck, St. Margrethen, Heerbrugg, Altstätten) entschärft werden, indem die Walzenhauser- und die S-Bahn zusammen den Anschluss von Rheineck sicherstellen könnten. Aber auch der Tourismus könnte profitieren von Panoramafahrten auf der Strecke Heiden - Rorschach - Rheineck - Walzenhausen.

7. Wie beurteilen Sie die Entwicklung der Kosten?

Die Finanzperspektiven sind relativ düster, insbesondere angesichts des drohenden „Sparpakets“ des Bundes. Dieses Damoklesschwert hängt aber nicht nur über unserem Kanton. Im Gegenteil, andere Kantone wären noch härter betroffen. Darum halten wir es für wichtig, dass sich die betroffenen Kantone gemeinsam gegen das „Sparpaket“ des Bundes wehren. Der Regierungsrat kann sich bei einem Engagement unserer Unterstützung sicher sein.

Das „Sparpaket“ abwehren zu können würde zwar noch lange nicht alle finanziellen Probleme im Bereich des öffentlichen Verkehrs aus dem Weg schaffen. Aber es wäre ein ermutigender Anfang. Wichtig scheint es uns, nicht so gebannt auf die Finanzen zu starren wie die Maus auf die Schlange. Mit der Verwirklichung von



Sozialdemokratische Partei
Kanton Appenzell Ausserrhoden

innovativen Ideen im öffentlichen Verkehr wird sich längerfristig nicht nur sein Kostendeckungsgrad verbessern, sondern er wird auch wesentlich dazu beitragen, dass sich die Attraktivität von Ausserrhoden als Wohnkanton erhöht. Und dies wiederum wird die Kosten des öffentlichen Verkehrs tragbarer machen. Lassen wir uns also nicht durch die Finanzen von zukunftssträchtigen Lösungen abhalten.

Nachbemerkung

Ist es nicht schade, dass die Ausarbeitung des Konzepts für den öffentlichen Regionalverkehr an eine Firma nach Zürich vergeben werden musste. Eine bessere Erschliessung unseres Kantons mit öffentlichem Verkehr und modernen Kommunikationsmitteln (auch für diesbezügliche Investitionen fehlen uns die „Goldmillionen“) würde die Ansiedlung von zukunftssträchtigen Dienstleistungsfirmen in unserem Kanton wesentlich erleichtern.

Mit freundlichen Grüßen

Yves Noël Balmer
Präsident SP AR