



Protokoll

Sitzung	vorberatende Kommission Gesetz über den öffentlichen Verkehr (22.15.02)	Gabriela Brack
Termin	Donnerstag, 23. April 2015, 08.30 Uhr	Volkswirtschaftsdepartement Generalsekretariat
Ort	Konferenzzimmer A314 und A315, Berufs- und Weiterbildungszentrum Buchs, Hanflandstrasse 17, 9471 Buchs	Davidstrasse 35 9001 St.Gallen T 058 229 34 97 F 058 229 21 75 gabriela.brack@sg.ch

Vorsitz

Gut Daniel, Präsident

Teilnehmende

Kommissionsmitglieder

- Brändle Karl, Bütschwil-Ganterschwil
- Cozzio Nino, St.Gallen;
- Dietsche Roger, Oberriet;
- Freund Walter, Eichberg;
- Huber Maria, Rorschach;
- Koller Benno, Gossau;
- Locher Walter, St.Gallen;
- Mächler Marc, Zuzwil;
- Oppliger Hans, Sennwald;
- Scheitlin Thomas, St.Gallen;
- Spoerlé Christian, Ebnat-Kappel;
- Steiner Marianne, Kaltbrunn;
- Walser Joe, Sargans;
- Wicki Martin, Andwil;

- Regierungsrat Würth Benedikt, Volkswirtschaftsdepartement
- Da Ros Gildo, Generalsekretär Volkswirtschaftsdepartement
- Zuber-Hagen Tom, Leiter Rechtsdienst, Volkswirtschaftsdepartement
- Seelhofer Maria, ehemals Amt für öffentlicher Verkehr, Projektleiterin
- Brack Gabriela, Volkswirtschaftsdepartement, Geschäftsführerin

Protokoll

Brack Gabriela, Geschäftsführerin

keine Entschuldigungen

Unterlagen

- Gesetz über den öffentlichen Verkehr (22.15.02) Botschaft und Entwurf der Regierung vom 20. Januar 2015 (Beratungsunterlage)
- Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (sGS 710.5)
- Einführungsgesetz zum eidgenössischen Eisenbahngesetz (sGS 713.1)



Inhalt

1	Begrüssung und Information	2
2	Einführung	3
3	Allgemeine Diskussion über die Vorlage	3
4	Spezialdiskussion	6
5	Bestimmung des Kommissionssprechers und Frage der Medienorientierung	25
6	Verschiedenes	25

1 Begrüssung und Information

Gut-Buchs, Präsident der vorberatenden Kommission, begrüsst die Mitglieder der vorberatenden Kommission und folgende Personen:

- Regierungsrat Benedikt Würth;
- Gildo Da Ros, Generalsekretär VD
- Tom Zuber-Hagen, Leiter Rechtsdienst;
- Maria Seelhofer, Projektleiterin
- Gabriela Brack, Protokollführerin

Seit der Kommissionsbestellung in der Februarsession nahm der Präsident des Kantonsrates folgende Ersatzwahlen in die vorberatende Kommission vor:

- Scheitlin-St.Gallen anstelle von Tinner-Wartau;
- Mächler-Zuzwil anstelle von Hartmann-Rorschach.

Der Kommissionspräsident stellt die Beratungsfähigkeit fest. Nach Art. 67 des Geschäftsreglementes des Kantonsrats (sGS 131.11; abgekürzt GschKR) ist das Kommissionsprotokoll bis zur Rechtsgültigkeit des beratenen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vertraulich.



2 Einführung

Regierungsrat Benedikt **Würth** gibt einen kurzen Überblick über die aktuellen Themen im Regionalen Personenverkehr RPV (Präsentation siehe Beilage). Im Wesentlichen wird aus zwei Gesetzen ein Gesetz gemacht, dies unter anderem aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen auf Bundesebene.

Trotz Totalrevision ist der Erneuerungsgehalt nicht sehr gross. Würth erklärt die Neuerungen auf Bundesebene (siehe Beilage Folien 4 - 7), welche auch für die kantonale Gesetzgebung von Bedeutung sind. Zudem wird die Massnahme E67 mit diesem Gesetz umgesetzt, eine Pendenz aus dem kantonalen Entlastungsprogramm.

Die Wirtschaftlichkeit und Nachfrage ist für alle Angebote Voraussetzung, sowohl für eigene wie auch für Angebote, welche mit dem Bund zusammen bestellt werden. Da neu der Ortsverkehr vom Kanton bestellt wird und neue Strukturen aus FABI (Planungsregionen) entstanden sind, braucht es im Amt für öffentlichen Verkehr zusätzliche personelle Ressourcen. Die finanziellen Mittel sind im AFP bereits eingestellt.

Würth geht auf die neuen Rahmenbedingungen bezüglich FABI ein. Dazu wurden neue Planungsregionen geschaffen, die Infrastrukturwünsche in der Höhe von 40 Mia. Franken dem Bund eingegeben haben. Effektiv stehen aber nur Mittel von ca. 7-12 Mia. Franken für den Ausbauschnitt 2030 zur Verfügung.

Die Infrastrukturwünsche werden beim Bund angebracht, der die Infrastruktur bezahlt, aber der Betrieb liegt wesentlich auch in der Verantwortung der Kantone und wird von ihnen mitfinanziert. Daher muss das gesamte Verkehrspaket (Infrastruktur und Betrieb) im Fokus sein.

Würth definiert den regionalen Personenverkehr, dessen Nachfrage steigend ist, und erläutert dessen Finanzierung (Kostendeckungsgrad und Effizienz). Das Wachstum des Angebots kann nicht vollumfänglich durch Produktivitätsfortschritte aufgefangen werden, daher kommt es zu Kostensteigerungen.

Der Kommissionspräsident dankt Regierungsrat Würth für die Ausführungen und leitet über zur Diskussion der Vorlage.

3 Allgemeine Diskussion über die Vorlage

Koller-Gossau: Die SVP begrüsst die Vorlage. Für die SVP muss gewährleistet sein, dass das Gesetz den motorisierten Individualverkehr gegenüber dem öffentlichen Verkehr nicht benachteiligt. Gemäss Regelung des BIF kann der Bund von sich aus die Kosten erhöhen. Soll der Kostenanteil der Gemeinden bei 17 Mio. Franken fixiert sein, können die Kosten für den Kanton in die Höhe schnellen. Die Dauer des Bestellverfahrens für das Regionalverkehrsangebot wird von ein auf zwei Jahre angepasst. Diese Umstellung hat zur Folge, dass die Bestellungen für das zweite Budgetjahr als gebundene Ausgabe anzuschauen sind. Die Aufstockung des Personals auf 170 Prozent erachtet die SVP als nicht gegeben. Das Ziel des neuen Gesetzes muss sein, die Verfahren und Abläufe zu



vereinfachen und zu verbessern. In der Spezialdiskussion wird die SVP noch einige Fragen und allenfalls Anträgen stellen.

Mächler-Zuzwil: In den letzten Jahren ist der öffentliche Verkehr sehr stark ausgebaut worden. Aus Sicht der FDP sind wir jetzt in einem Bereich, wo wir allmählich an die Grenzen stossen. Sollte der öV im gleichen Mass weiter ausgebaut werden, wird sich die FDP dagegen wehren, denn jetzt geht es um die Konsolidierung der jetzigen Angebote. Die neu geschaffenen Angebote müssen auf ihre Wirtschaftlichkeit hin kritisch beurteilt werden. Die Wirtschaftlichkeit muss in Zukunft noch mehr Beachtung finden und im vorliegenden Gesetz besser eingebunden werden. Zur Wirtschaftlichkeit werde die FDP in der Spezialdiskussion Anträge stellen.

Es soll zudem geklärt werden, ob das geschaffene Angebot, für welches anscheinend ein Bedürfnis geltend gemacht wird, auch der Wirtschaftlichkeitsüberprüfung standhält. Die Kostenverteilerfragen sind wichtig, aus FDP Sicht ist der Verteiler 50/50 ein Mindestmass, was Gemeinden zahlen müssen, und kann gutgeheissen werden.

Der Kostendeckel von 17 Mio. Franken Gemeindeanteil ist für die FDP artfremd. Gesetzlich ist dies nicht üblich, aber ein Kompromiss mit den Gemeinden. Dies muss noch diskutiert werden.

Die verschiedenen Programme (Bund, Strassenbauprogramm) sollen besser aufeinander abgestimmt werden. Es wäre ideal, wenn die Programme gleichzeitig laufen und gestartet werden, damit sie verzahnt sind. Als heikel erachtet die FDP Punkte, welche über die Programme des Bundes hinaus gehen, d.h. wo Regionen höhere Forderungen haben, als der Bund genehmigen will. Wie will dies die Regierung handhaben? Im Gesetz ist dies zu wenig erläutert. Aus Sicht FDP muss dies restriktiv gehandhabt werden. Wenn der Kanton selbst finanzieren muss, sind sehr gute Gründe notwendig. Aus Sicht der FDP ist das Gesetz in dieser Hinsicht noch schwammig. Weitere Aussagen zur restriktiven Handhabung sind für die Materialien wie für die Parlamentsdiskussion notwendig. In diesem Zusammenhang interessiert, warum die Energieeffizienz von Fahrzeugen speziell gefördert werden muss. Dieser Tatbestand ist nicht einsichtig, da die Betriebe selbst auch davon profitieren.

Die Personalaufstockung von 170 Prozent ist kritisch zu betrachten. Die FDP wünscht noch weitere Erläuterungen, warum dies nicht mit dem bestehenden Personal aufgefangen werden kann.

Die Anträge der FDP werden in der Spezialdiskussion gestellt.

Huber-Rorschach: Die SP begrüsst die Vorlage grundsätzlich. Die SP hat festgestellt, dass die Regierung Wert darauf legt, den Gesamtarbeitsvertrag bei Ausschreibungen als Grundlage zu nutzen. Damit kann das einheimische Gewerbe gefördert werden. Der Finanzierungsschlüssel ist ein schwieriges Thema zwischen Gemeinden und Kanton. Zentrumsfunktionen und Ausgleichszahlungen werden im Gesetz nicht behandelt, aber es besteht Handlungsbedarf. Die Personalaufstockung ist für die SP plausibel.

Wicki-Andwil: Für die GLP/BDP Fraktion ist der öV keine Konkurrenz zum MIV, sondern eine Ergänzung. Rein technisch ist der öV effizient, v.a. energetisch. Die Auslastung ist



eine gewisse Gratwanderung. Welche Angebote sollen gestrichen werden? Die Wirtschaftlichkeit für alle Arten der Angebote wird begrüsst. Die Abgeltung höherer Kosten beim Einsatz energieeffizienter Fahrzeuge ist ein wichtiger Punkt. Auch beim MIV entstehen immer mehr alternative Antriebsarten. Die Energieeffizienz ist noch nicht kostendeckend für den Betrieb. Wir sind der Ansicht, dass es sinnvoll ist, den Versuchsbetrieb auf die Fahrplanperiode anzupassen. Wir begrüssen, dass der Güterverkehr im Gegensatz zum Vernehmlassungsentwurf mehr Raum erhalten hat. Die Vorlage wird von der GLP/BDP Fraktion unterstützt.

Cozzio-St.Gallen: Die CVP-EVP Fraktion ist im Wesentlichen einverstanden mit dem Erlass. Der Kostenschlüssel Gemeinde/Kanton ist diskutiert worden. Mit Blick auf die vorgelagerten Spardiskussionen hat die Fraktion dem Schlüssel zugestimmt, da er sachgerecht ist.

Die Fraktion hat keine grundsätzliche Kritik. Allerdings ist die Diskussion berechtigt: Wie weit kann das Angebot ausgebaut werden? Muss tatsächlich jede Nachfrage befriedigt und alles angeboten werden? Diese Fragen sind gerechtfertigt, ohne dabei den öV in Frage zu stellen.

Scheitlin-St.Gallen: Als Gemeindevertreter ist es ihm ein wichtiges Anliegen, dass in Art. 32 der Gemeindebeitrag plafoniert ist. Der BIF ist dynamisch und orientiert sich an der Notwendigkeit für die Finanzierung. Da die Gemeinden diesen Beitrag zum Sparpaket leisten, ist es für sie wichtig, dass der Beitrag bzw. das Kostenwachstum mit dieser Plafonierung begrenzt ist. Zudem ist aus Sicht der Stadt richtig, dass die Region bzw. die Stadt bei den Bestellungen mitreden kann. Der Kostenschlüssel ist hingegen für die Stadt nicht günstig, allerdings ist es nicht opportun, politisch dagegen anzukämpfen. Die Gemeinden unterstützen die Vorlage.

Würth dankt für die positive Aufnahme der Vorlage und macht folgende weitere Ausführungen:

Die Kantone waren mit der Lösung des Bundesparlamentes bezüglich BIF nicht einverstanden. Man gibt zwar Gelder in einen Topf, weiss aber nicht, wohin die Mittel anschliessend fliessen, dies ist NFA-widrig. Die unglückliche Situation ist eine Pendenz der Kantone, beim NFA 2 soll diese Kostenteilung nochmals diskutiert werden, die Überlegungen dazu laufen bereits. Im Bundesgesetz ist der Beitrag des BIF von 500 Mio. Franken verankert, daher ist der Betrag nur bedingt dynamisch, d.h. es bräuchte eine Gesetzesänderung. Die Teuerungsklausel ging beim Bund vergessen. Die Kantone konnten sich bei der Gewichtung des Verteilschlüssels (Pkm + Zkm) nicht einigen. Das wird der Bundesrat als Verordnungsgeber entscheiden.

Die Programmabstimmung muss sicher näher geprüft werden, allerdings ist das öV-Programm mit dem Strassenbauprogramm bereits heute gut abgestimmt, neu dazugekommen sind die Bundesprogramme.

Beim RPV (Regionaler Personenverkehr) wird über eine neue Finanzierungsverantwortung der Kantone diskutiert. Eine Variante will z.B. neu eine Rahmenvereinbarung mit einem Globalbeitrag und die Kantone bestellen das Angebot.



Für den Gemeindeschlüssel muss der öV als Gesamtsystem betrachtet werden, die Aufteilung auf Orts- und Regionalverkehr ist mit Blick auf die heutige Vernetzung eine künstliche Abgrenzung und eigentlich nicht mehr sachgerecht. Der Poolschlüssel ist zwar nicht absolut gerecht, aber die Situation hat sich aufgrund der Mitfinanzierung des Kantons beim Ortsverkehr entspannt. Dadurch wurden die Zentren entlastet.

Der Kommissionspräsident führt über zur Spezialdiskussion.

4 Spezialdiskussion

Der Kommissionspräsident lässt zuerst die Botschaft beraten und anschliessend das Gesetz. Er geht seitenweise durch die Botschaft.

Zu *Zusammenfassung, Kapitel 1 und 2* besteht kein Diskussionsbedarf.

3. Revisionsbedarf und Grundzüge der Neuregelung in den einzelnen Themenbereichen

3.1 Änderung der Infrastrukturfinanzierung

3.1.1 keine Bemerkung

3.1.2. Regelung BIF

Mächler-Zuzwil: Das Kostendach von 17 Mio. Franken für die Gemeinden ist ein politischer Kompromiss zwischen Kanton und Gemeinden. Er bittet um Erklärung, wie man zu diesem Kompromiss gekommen ist, wie die ursprüngliche Lösung gewesen sei. In ein paar Jahren versteht dieses Kostendach niemand mehr, insbesondere da die Dynamik gar nicht so gross ist. Dass die Gemeinden an einem solchen Kostendach Interesse haben, ist selbstverständlich. Im Kantonsrat müsse aber auch die Sichtweise des Kantons gewürdigt werden.

Koller-Gossau: Auch er will Auskunft über das Kostendach. Die Sparmassnahmen wurden immer mit Beteiligung der Gemeinden umgesetzt und hier will man die Beteiligung plafonieren. Warum soll nicht auch die Beteiligung der Gemeinden steigen, sollte der Bund eine Erhöhung des Beitrags beschliessen, denn die Gemeinden sind u.a. die Nutzniesser des öV.

Würth: Die Massnahme E67 aus dem Entlastungsprogramm ist auf Seite 21, 5. Absatz dargestellt. Von Gemeindeseite war die Bereitschaft da, das Entlastungsprogramm mitzutragen. In der Vernehmlassungsvorlage war die Deckelung nicht aufgeführt. Die Rückmeldung der Gemeinden wurde aber aufgenommen. Umgekehrt haben wir in der Botschaft ausgeführt (siehe S. 21, Kap. 5 letzter Satz), dass - sollte aufgrund bundesrechtlicher Änderungen - der BIF-Kantonsbeitrag massgeblich sinken, die Sachlage mit den Gemeinden wieder überprüft werden muss. Falls wieder ein Systemwechsel mit dem Bund erfolgt, was eigentlich sinnvoll wäre, wird wieder neu geprüft. Nochmals: auf Bundesebene ist der Betrag von 500 Mio. Franken direkt im Gesetz verankert, d.h. eine Änderung ist nur mit einer Gesetzesänderung beim Bund möglich. Danach kann über eine kantonale Gesetzesänderung diskutiert werden. Die Regierung wollte aber den Gemeinden entgegenkommen, fair bleiben und dem Anliegen aus der Vernehmlassung Rechnung tragen.



Gut-Buchs: Als Zusatzinformation - die VSGP hat andere Aspekte auch gesehen und verglichen. Bei Geschäften wie bei der EL und Pflegefinanzierung ist die Dynamik im Kanton sehr hoch.

Mächler-Zuzwil: Bei Sparpaketen ist die Dynamik zu berücksichtigen, sie sind teilweise sehr unterschiedlich. Der Hinweis von RR Würth, dass die 500 Mio. Franken im Bundesgesetz verankert sind, sollte auch im Parlament erwähnt werden. Somit ist auch die Massnahme E67, Aufgabenentflechtung, abgehakt. Ist dies richtig?

Allgemeine Zustimmung.

Würth: Auf Bundesebene ist der Betrag im Gesetz. Es ist ein gewisser Schutz, aber natürlich nicht risikofrei, denn ein Gesetz kann auch wieder geändert werden. Die Kantone hätten eigentlich eine NFA-Lösung gewollt, bei der sie eine neue Aufgabe übernehmen, aber ebenso die Verantwortung. Beim Vorschlag des Bundesrates (Übernahme Publikumsanlagen) wäre dies gegeben gewesen.

Locher-St.Gallen: Der BIF betrifft vor allem Investitionen und nicht den Betrieb, d.h. es ist eine Deckelung der Investitionen. Das grosse Problem ist jedoch der Betrieb, er ist teuer und wird ausgeblendet. Gewisse Fehlanreize können geschaffen werden, wenn die Gemeinden eigentlich 50 Prozent oder weniger tragen müssen. Tendenz ist die Bestellung von Angeboten, welche dann andere bezahlen. Dies muss im Auge behalten werden. Art. 32 Abs. 1 und 3 regeln zwei völlig unterschiedliche Themen.

Würth: Die Anreizstrukturen sind immer ein Thema bei Verbundfinanzierungen. Der Gemeindeschlüssel wurde angepasst. Eine Gemeindebeteiligung von über 50 Prozent würde gemäss Verfassung den öV zu einer kommunalen Hauptverantwortung machen. Das will eigentlich niemand. Mit einem Anteil von 50 Prozent sind wir am Limit. Die Diskussion kann über die Poolfinanzierung geführt werden (Solidarfinanzierung). Damit der Bestellanreiz nicht zu gross wird, ist eine Sicherung eingebaut. Zuerst muss ein Versuchsbetrieb eingerichtet werden, welcher vollumfänglich durch die Standortgemeinde und den Kanton und nicht über den Pool finanziert wird.

Das grössere Problem liegt bei den Infrastrukturbegehren der Kantone. Die Infrastrukturwünsche der Kantone sind ungebremst. Ist es taktisch geschickt, wenn der Kanton St.Gallen sich zurückhält? Wünsche von 40 Mia. Franken sind angemeldet worden, faktisch sind 12 Mia. Franken verfügbar. Das ganze System ist unglücklich, die Steuerungsebenen Infrastruktur und Betrieb müssen besser zusammengebracht werden. Das öV-System Schweiz ist noch nicht perfekt.

Gut-Buchs erlaubt sich den Hinweis, dass der Entscheid für Versuchsbetriebe nicht bei den Gemeinden, sondern letztendlich beim Amt für öffentlichen Verkehr liegt.

Cozzio-St.Gallen: Das Kostenbewusstsein der Gemeinden ist gegeben. In jedem Gesetzeswerk gibt es Kompromisse. Die Gemeinden sind wichtige Partner für den Kanton, dass auf sie in der Vernehmlassung Rücksicht genommen wird, ist gerechtfertigt und



macht den Erlass mehrheitsfähig. Bei der Planung müssen die grösseren Gemeinden mitreden können.

Oppliger-Sennwald: Der Schlussentscheid für die Bestellungen liegt auf der kantonalen Ebene. Die Gemeinden beschliessen nicht abschliessend.

Huber-Rorschach: Die Gemeinden bezahlen nicht nur den Betrag von 17 Mio. Franken, sondern zusätzlich noch den Betrieb. Dies darf bei der Investition nicht ausgeblendet werden. Die Gemeinden überlegen sich sehr wohl, welche Linien bestellt werden, denn sie haben anschliessend die wiederkehrenden Kosten, welche budgetwirksam sind.

Brändle-Bütschwil-Ganterschwil bestätigt das Kostenbewusstsein der Gemeinden auch in den ländlichen Regionen, nicht nur der Städte. Aufgrund des Ausbaus der letzten Jahre müssen die Gemeinden froh sein, wenn sie den Betrieb finanzieren und erhalten können. Die Zusammenarbeit zwischen MIV und öV sollte noch enger aufeinander abgestimmt werden, d.h. Optimierungspotenzial ist vorhanden, da die Raumplanung die Problematik noch weiter verschärft.

Scheitlin-St.Gallen: Der entscheidende Schritt war die Erhöhung von 35 auf 50 Prozent beim Betrieb. Die Denkweise der Kommunen wurde dadurch beeinflusst.

3.1.3 Weitere Infrastrukturmassnahmen

Mächler-Zuzwil: Wie will der Kanton den öV weiterentwickeln, wenn der Bund nicht mitfinanzieren will. Es gibt bestehende Möglichkeiten zum Ausbau, aber nirgends wird erwähnt, welche. Er hätte gerne Auskunft über die hoffentlich restriktive Handhabung und wünscht, dass dies auch in der Parlamentsdebatte dargelegt wird.

Würth: Die Flexibilität der "kann"-Bestimmungen macht Sinn. Sollte ein Projekt nicht im BIF enthalten, aber der Bedarf ausgewiesen sein, sollte die Möglichkeit bestehen, das Projekt auszuführen. Besteht keine Rechtsgrundlage, wäre diese Möglichkeit ausgeschlossen. Infrastrukturausbauten betreffen mehr als nur Gleise. Der Kanton hat überhaupt kein Interesse daran, den Bund zu entlasten, nachdem der Bund mit FABI die Infrastrukturfinanzierung übernommen hat. Beim nächsten Bundesprogramm muss das neue Projekt eingebracht werden. Falls es nicht darin aufgenommen wird, braucht der Kanton Handlungsspielraum. Die Meinung ist nicht, dass der Kanton ganze Bahnstrecken neu baut. Fundamentale Änderungen werden nicht vorgenommen eher punktuelle Ergänzungsmassnahmen, wie z.B. Haltekanten oder Publikumsanlagen.

Mächler-Zuzwil ist nicht gegen die Kann-Formulierung, sondern will die restriktive Anwendung ausgeführt haben auch in der Parlamentsdebatte.

Würth: Aufgrund der Finanzkompetenzordnung wird alles über 6 Mio. Franken dem Parlament vorgelegt. Wenn im Wunschprogramm an den Bund ein Projekt wegfällt, wird nicht einfach der Kanton dies übernehmen. Der Kanton hat dafür keine Mittel.

Gut-Buchs: Schon bei kleinen Beträgen beisst man beim Amt für öffentlichen Verkehr auf Granit.



3.1.3 b) *Bahninfrastruktur: Infrastrukturvorhaben ausserhalb des BIF*
keine Bemerkungen

3.1.3 c) *Bau von Bushöfen*

Walser-Sargans: Sargans hat sich zu einem Zentrum entwickelt und trägt somit auch Zentrumslasten. In der Botschaft werden demgegenüber auch die Standortvorteile erwähnt. Welches sind denn genau die Standortvorteile?

Würth: Das Raumkonzept St.Gallen fokussiert sich klar auf regionale Zentren und forciert die dortige Entwicklung. Ein guter öV ist für diese Zentren ein klarer Standortvorteil. Die regionalen Punkte mit ihrer wichtigen Netzfunktion sind nicht nur für die Region, sondern für das Gesamtnetz relevant.

Gut-Buchs: Die Nachbargemeinden sind schlecht dazu zu bewegen, sich an solchen Projekten zu beteiligen.

Cozzio-St.Gallen betont, dass die aktuelle Lösung praktikabel und gut ist und so bestehen bleiben sollte.

3.1.3 d) *Ausbauten im Strassenraum und Zugang zu Bahnhöfen*
keine Bemerkungen

3.2. *Planung und Bestellung des öV-Angebots*

3.2.1 *Ausgangslage*

keine Bemerkungen

3.2.2 *Planungsinstrumente*

Locher-St.Gallen: In einer früheren Kommission wurde über die Struktur der Verwaltung diskutiert. Damals wurde festgestellt, dass es eigentlich ein Unsinn ist, ein Amt für öffentlichen Verkehr in einem Departement und ein Tiefbauamt in einem anderen zu führen. Der öV und MIV sollen nicht gegeneinander ausgespielt werden, zumal ein grosser Teil des öV nicht schienengebunden ist. Sollten nicht beide Ämter zusammengeführt werden in ein Amt für Verkehr oder Mobilität? Die Planung und Finanzierung wäre dann aus einer Hand. In der Botschaft ist angedeutet, dass das Strassenbauprogramm, öV-Programm und die Bundesprogramme rasch koordiniert werden. Dies ist eine schwierige Aufgabe, aber wenn alles aus einer Gesamtsicht entsteht, ist das Handling einfacher. Er stellt einen Antrag auf Koordination und will dies im Gesetz verankert haben.

Würth: Die Überlegungen sind berechtigt, sie liegen auf der Hand auch betreffend die raumplanerische Entwicklung. Allerdings ist der Grundlagenteil beim öV-Programm und beim Strassenbauprogramm identisch und wird in einer gemeinsamen Projektorganisation entwickelt. Der Gesamtverkehrsteil wird aus einer Gesamtschau heraus entwickelt und abgebildet. In der Praxis funktioniert die Koordination.

Im Rahmen des Entlastungsprogramms wurden S-Massnahmen aufgeführt, eine davon ist die Massnahme S3 "Zusammenführungen aller Aufgaben im Bereich Verkehr in einem Departement". Diese Massnahme wurde in der Regierung geprüft. Im AFP 16-18 hat die Regierung Stellung genommen und auf eine Weiterbearbeitung wurde verzichtet.



3.2.3 Bestellung

Walser-Sargans: Bei einer Ausschreibung muss der Anbieter sich an den Rahmen-GAV halten, ist dies richtig und verbindlich?

Würth: Im Rahmen der Ausschreibung muss der Offertteilnehmer sich an den Rahmen-GAV halten.

Seelhofer: Die branchenüblichen Bedingungen sind bereits im Bundesgesetz geregelt. Im kantonalen Gesetz wird nun vorgeschrieben, dass auch der Kanton sich an diese Bedingungen bei den ungedeckten Kosten hält, daher braucht es keine weiteren kantonalen Regelungen.

Huber-Rorschach: Der Rahmen-GAV ist bereits in Kraft und hat sich bewährt. Eine Revision fand im 2009 statt, der GAV bietet grosse Sicherheit.

Würth: Eine zusätzliche, kantonalgesetzliche Bestimmung ist entbehrlich. Da es sich um einen Rahmen-GAV handelt, werden nicht alle Transportunternehmen die gleichen Anstellungsbedingungen haben. Die Offerten sind Mindestangebote, ein gewisser Wettbewerb muss spielen, aber die GAVs geben einen Rahmen, damit Dumpinglöhne ausgeschlossen werden.

Mächler-Zuzwil: Die Thematik der Wirtschaftlichkeit ist auch hier anzuwenden. Die FDP ist der Meinung, dass die Wirtschaftlichkeit bereits im Art. 1 des Gesetzes verankert werden soll. Wir werden einen entsprechenden Antrag bei der Gesetzesdiskussion stellen. Die Kantone Zürich und Thurgau haben dies ebenfalls in Art. 1 festgehalten. Wie werden die Wirtschaftlichkeit und der Kostendeckungsgrad in welchem zeitlichen Rhythmus geprüft?

Seelhofer: Die Prüfung der Wirtschaftlichkeit und Nachfrage haben wir seit 1. Januar 2014 in der Verordnung. Ziel- und Mindestvorgaben wurden bewusst gesetzt. Die Mindestvorgaben dienen dazu, dass wir nur Angebote mit einem Mindestkostendeckungsgrad bestellen können. Die Zielvorgaben dienen dazu, dass das Angebot in eine Richtung weiterentwickelt wird, in der die Wirtschaftlichkeit gegeben ist. Alle Angebote, die diesen Vorgaben nicht genügen, werden als Versuchsbetrieb eingeführt. Die Mindestvorgaben reichen nicht, um neue Angebote definitiv einführen zu können.

Locher-St.Gallen: Werden die Vorgaben periodisch überprüft und was passiert, wenn die Vorgaben nicht mehr eingehalten werden? Wird dann ein Angebot wieder eingestellt?

Seelhofer: Die Verordnung gibt vor, dass Angebote, welche die Mindestvorgaben nicht erfüllen, nicht mehr bestellt werden können. In einem solchen Fall geht das Amt auf die Transportunternehmen oder die Gemeinde zu, um das Angebot entweder umzugestalten oder soweit zu reduzieren, dass die Mindestvorgaben wieder eingehalten werden. Seelhofer nennt als Beispiel den Nachtbus Rotmonten, dieses Angebot wurde abbestellt.

Walser-Sargans: Wie sieht die Wirtschaftlichkeit in einem Gebiet mit 300 Einwohnern aus? Muss hier ein Angebot erhalten bleiben oder wird es ausgedünnt?



Seelhofer: Die Wirtschaftlichkeit gilt für alle Angebote, allerdings gelten verschiedene Kriterien je nach Angebotsstufe. d.h. ein Viertelstundentakt muss einen höheren Wirkungsgrad bringen als ein Stundentakt. Rufbusse haben wir keine (mehr).

Locher-St.Gallen: Auch abgelegene Regionen müssen erschlossen werden. Eine Überlegung ist es aber wert, ein Angebot auf Abruf anzubieten, es kommt vermutlich günstiger als ein ausgedünnter Fahrplan einzuhalten.

Da Ros: Im Appenzellerland und vielen ländlichen Regionen wurden Rufbus-Angebote geprüft, es ist letztlich teurer und die Kunden weniger zufrieden. Die Regelmässigkeit und der Takt sind wichtig.

Wicki-Andwil: In wie weit spielen touristische Faktoren eine Rolle? Welche Kriterien werden hier angewandt?

Seelhofer: Im Raum Bad Ragaz ist der öV sehr gut vernetzt. Der Stundentakt nach Vättis hat einen guten Deckungsgrad, da z.B. auch die Schulen den öV nutzen.

Cozzio-St.Gallen: Die Wirtschaftlichkeit soll in den Zweckartikel eingeführt werden. Ist dies nicht bereits unter Art. 1, Abs. 2 Bst. b aufgeführt?

Der Kommissionspräsident schlägt vor, dies in der Gesetzesdiskussion nochmals aufzunehmen.

3.2.4 Finanzierung

keine Bemerkungen

3.2.5 Tarifverbunde und weitere Beiträge

Mächler-Zuzwil: Der Kanton könnte Mehrkosten für energieeffiziente Fahrzeuge übernehmen. Liegen überhaupt konkrete Anfragen vor? In welche Stossrichtung soll dies gehen, Hybridbusse etc.? Vermutlich soll nicht alles elektrifiziert werden. Die graue Energie muss in eine Gesamtbetrachtung einbezogen werden. Dass nach fünf Jahren Busse ersetzt werden, weil sie nicht mehr den neuesten Anforderungen entsprechen, kann nicht sein.

Wicki-Andwil: Suffizienz ist sehr wichtig. Wer beurteilt und entscheidet, welche Massnahmen, welche Versuche sinnvoll sind?

Koller-Gossau: Die Transportunternehmen testen die verschiedenen Fahrzeuge selbst, hier muss vermutlich nichts vorgeschrieben werden.

Würth: In den 90iger Jahren ist man von der Defizitdeckung zum Bestellprinzip mit Offertenwesen übergegangen. Bei dieser Bestimmung soll nicht einfach "etwas" subventioniert werden, sondern die Anbieter sollen gleich lange Spiesse haben. Derjenige, der mit energetisch vorteilhaften Fahrzeugen anbietet, aber preislich aufgrund ausgewiesener technischer Mehrkosten beim Fahrzeug nicht mithalten kann, soll einen gewissen Ausgleich erfahren. Wenn Technologie und Markt soweit sind, dass es kein Delta mehr



gibt, dann wird die Bestimmung de facto obsolet. Der Lead liegt beim Transportunternehmen. Unternehmensvarianten können mit dieser Bestimmung berücksichtigt werden. Als Besteller will der Kanton flexibel sein. Es geht nicht darum, dass der Kanton vorschreibt, welche Fahrzeuge wo fahren sollen, sondern der Kanton bleibt konsequent in seiner Bestellerrolle.

Seelhofer: In der Praxis ist man in diesem Bereich sehr zurückhaltend. In den zehn Jahren im Amt wurde einzig der frühzeitige Ersatz von Partikelfiltern finanziert. Die Initiative muss von den Unternehmen kommen, es wird nur die Differenz bezahlt.

Walser-Sargans interessiert die Tarifgestaltung. Innerhalb der letzten zwei Jahre ist ein Aufschlag von 30 Prozent erfolgt, wie kommt es zu diesen Sprüngen?

Da Ros: Die Tarifhoheit liegt beim Tarifverbund Ostwind. In den letzten Jahren wurden die nationalen Tarifierhöhungen weitergezogen. Das Beispiel von Walser-Sargans sind Tageskarten, bei welchen die Erhöhungen wirklich nötig sind. Gerade Vielnutzer haben Abos, welche preislich sehr attraktiv sind. Einzelfahrten sind relativ teuer.

Walser-Sargans: Die Umsteigezeit bzw. der Billettkauf in Sargans sollte besser koordiniert werden. Jemand, der in Sevelen wohnt und nach Maienfeld fahren will, kann im Bus kein Billett nach Maienfeld lösen und in Sargans hat er eine Umsteigezeit von zwei Minuten, damit kann er den Anschlusszug nicht erwischen. Der Tarifverbund bietet Probleme, sobald man herausfährt.

Würth: Der grösste Kundenärgers im Verkehr ist weniger das Angebot, sondern eher die genannten Beispiele. Der Tarifdschungel wächst, die Komplexität beim Billettkauf steigt. Die Finanzierung basiert auf drei Pfeilern: Produktivität der Branche, Abgeltungen der öffentlichen Hand und Tarife der Transportunternehmen. Wenn die Tarife nicht erhöht und gleichzeitig die Abgeltungen nicht gesteigert werden können, heisst dies, dass gewisse Angebote nicht gefahren werden können. Es gibt grundsätzliche Überlegungen, ob die Tarifwelt nicht national angegangen werden soll. An der Zonengrenze gibt es immer Kundenärgers und Graubünden ist nicht im Ostwind. Überlagert wird die Problematik durch die technologische Entwicklung, daher werden wir vermutlich relativ bald eine fundamentale Änderung haben.

Walser-Sargans: In Graubünden kann ich im hintersten Tal ein Billett nach Sargans lösen, warum ist dies umgekehrt im Bus von Sevelen nicht möglich?

Mächler-Zuzwil: Warum wird der Tarif teurer? Der Angebotsausbau hat eine Kostensteigerung zur Folge, und dies muss auch dem Bürger bewusst sein. Das öV-Angebot hat seinen Preis. Staatliche Leistungen sind nicht zum Nulltarif erhältlich.

Walser-Sargans wollte die Tarife nicht kritisieren, aber für diejenigen, welche selten mit dem öV unterwegs sind, ist eine Kostenentwicklung von 30 Prozent happig. Es ist ja nicht so, dass die Kosten nicht auf den Kunden abgewälzt werden.



3.3 Zusammenarbeit Kanton - Regionen - Gemeinden

3.3.1 Ausgangslage

keine Bemerkungen

3.3.2 Interessen der Regionen und Gemeinden

Steiner-Kaltbrunn: Immer mehr Bushaltestellen wurden gebaut, die Busse halten in der Strasse, was Kolonnen verursacht. Wie wird dies bewältigt? Sieht die Regierung die Möglichkeit, Busbuchten zu schaffen, damit der MIV nicht mehr behindert wird.

Würth: Die Busse in Buchten haben manchmal auch Probleme, sich wieder in den Verkehr einzuschlafen. Aber diese Frage ist nicht einheitlich geregelt und wird fallweise angegangen.

Seelhofer: Die neuen Haltestellen werden jedes Mal mit der Polizei geprüft. Die Polizei bewilligt die Halte nur, wenn es vom Verkehrsfluss her vertretbar ist.

Gut-Buchs: In diesen Entscheidungsprozess werden die Gemeinden einbezogen.

3.4 Gemeindeschlüssel und Versuchsbetriebe

3.4.1 Ausgangslage

keine Bemerkungen

3.4.2 Gemeindeschlüssel

keine Bemerkungen

3.4.3 Versuchsbetriebe

Koller-Gossau: Wir sind damit einverstanden, dass die Versuchsbetriebe auf vier Jahre beschränkt sind. Die Gemeinden sollten aber finanziell mehr mit einbezogen werden, insbesondere weil die Gemeinde Besteller ist. Auch wird bei einer grösseren Beteiligung der Gemeinde die Bevölkerung mehr mit einbezogen. Ein entsprechender Antrag wird bei der Gesetzesdiskussion gestellt werden.

3.4.4 Weitere ausserordentliche Abgeltungen

keine Bemerkungen

3.5 Güterverkehr

3.5.1 Ausgangslage

3.5.2 Totalrevision Gütertransportgesetz

keine Bemerkung

Der Kommissionspräsident führt direkt über zur Gesetzesberatung, da Kapitel 4 die einzelnen Artikel ausführt.

Titel und Ingress

keine Anmerkungen



I. Allgemeine Bestimmung

Art. 1, Abs. 1

Mächler-Zuzwil zitiert den entsprechenden Zweckartikel des Kantons Zürichs: "Das Gesetz bezweckt das Kantonsgebiet durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu erschliessen." Und beim Kanton Thurgau heisst es "Kanton und Ortsgemeinden fördern unter Berücksichtigung volks- und betriebswirtschaftlicher Gesichtspunkte den öffentlichen Verkehr ...". Die FDP formuliert folgenden Vorschlag: "Dieser Erlass bezweckt die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs **nach wirtschaftlichen Grundsätzen** im Rahmen"

Walser-Sargans: Ist dieser Grundsatz nicht in Abs. 2 Bst. b abgehandelt?

Koller-Gossau: Auch die SVP stellt den Antrag, Art. 1 Abs. 2 Bst. b abzuändern. Der neue Bst. b soll wie folgt heissen: "b) fördert eine ___ wirtschaftliche und ___ zugängliche Mobilität;". Zudem wird die Streichung des Art. 1 Abs. 2 Bst. c beantragt. Der öV fährt auch auf der Strasse nicht nur auf der Schiene, daher ist Bst. c überflüssig.

Locher-St.Gallen: Die Wirtschaftlichkeit ist nicht bereits im Art. 1 Abs. 2 abgehandelt, weil es im Art. 1 Abs. 1 darum geht nach welchen Kriterien der öV angeboten werden soll. Im Abs. 2 geht es darum, nach welchen Kriterien die Mobilität insgesamt beurteilt wird. Der Aspekt der Wirtschaftlichkeit hat eine unterschiedliche Bedeutung.

Cozzio-St.Gallen: Es besteht ja bereits eine Verordnung, in der die Wirtschaftlichkeit aufgeführt ist. Gibt es denn noch weitere Aspekte, die im Zweckartikel anzuführen sind?

Oppliger-Sennwald: Der öV hat auch einen gesellschaftlichen Aspekt. Die gesellschaftliche Solidarität ist wichtig, die Mobilität muss auch für nicht Autobesitzer möglich ist. Er kann dem Antrag, nur die Wirtschaftlichkeit in Abs. 1 einzufügen, nicht zustimmen.

Mächler-Zuzwil: Der Erlass bezweckt die Stärkung des öV. Das Angebot des öV, welches jetzt geschaffen wurde, stösst an die Kostengrenze, die wir gerade noch stemmen können. In der jetzigen Phase soll das Angebot konsolidiert werden und dort, wo die Wirtschaftlichkeit nicht mehr gegeben ist, muss das Angebot ausgedünnt werden. Mit diesem Zweckartikel soll dies nochmals stärker betont werden.

Cozzio-St.Gallen: In der Verordnung ist die Wirtschaftlichkeit unter Art. 6 abgehandelt, worauf stützt sich dieser Artikel im Gesetz?

Gemäss **Zuber-Hagen** stützt sich dies auf Artikel 11.

Cozzio-St.Gallen: Dann soll die Wirtschaftlichkeit gemäss FDP-Antrag im Zweckartikel verankert werden aus gesetzssystematischen Gründen und damit sie klar ein Grundpfeiler des Gesetzes ist.

Steiner-Kaltbrunn signalisiert Zustimmung zur Ergänzung.

Würth: Die Bedeutung des Zweckartikels darf nicht überbewertet werden. Der Zweckartikel hat eine wichtige Funktion für die Auslegung des Gesetzes, vor allem wenn es um die



Eingriffsverwaltung geht. Wir sind hier vornehmlich bei der Leistungsverwaltung. Daher ist es wichtig, den Zweckartikel in zwei Absätzen zu strukturieren, allgemeine Bezeichnung und die Handlungsanweisung für die Umsetzung. Die Gesetzgebung soll nicht mit zusätzlichen Attributen in Abs. 1 beeinträchtigt werden. In Art. 11 ist die eigentliche gesetzliche Grundlage für die Angebotsgrundsätze, welche in der Verordnung definiert werden.

Zuber-Hagen: in Abs. 2 ist die Wirtschaftlichkeit erwähnt, aber wenn dies im Abs. 1 ebenfalls gesagt werden soll, ist dies möglich.

Locher-St.Gallen: Die Stärkung ist zweimal erwähnt, also kann auch die Wirtschaftlichkeit zweimal erwähnt werden.

Cozzio-St.Gallen schlägt vor, Abs. 2 in Abs. 1 zu integrieren.

Zuber-Hagen: Die Struktur der Bestimmung muss berücksichtigt werden. Werden im Abs. 1 zusätzliche Aspekte betont, z.B. die Wirtschaftlichkeit, kommen möglicherweise weitere Anliegen und dann wird Abs. 1 unübersichtlich. Wir haben versucht, in Abs. 1 eine allgemeine Umschreibung aufzuführen und die einzelnen Punkte in Abs. 2 zu betonen. Wenn in Abs. 1 nun nachträglich noch die Wirtschaftlichkeit eingebaut wird, stört dies nicht, wenn aber die gesellschaftliche Komponente und evtl. die Umweltkomponente hinzukommen würden, wäre Art. 1 Abs. 1 praktisch nicht mehr lesbar und inhaltlich hätte man nicht sehr viel gewonnen.

Mächler-Zuzwil irritiert das Wort "Stärkung". Es ist wesentlich, die Stärkung damit zu verbinden, unter welchen Aspekten gestärkt werden soll. Die Regierung hat bewusst das Wort Stärkung eingebracht. Deshalb muss die Stärkung mit Bedingungen verbunden werden, mit einer Bremse, welche die Wirtschaftlichkeit ist. Wenn das Wort "die Stärkung" nicht unbedingt gebraucht wird, sondern die Regierung will einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr, ist dies eine andere Diskussion. Das Wort "Stärkung" provoziert und deshalb muss die Wirtschaftlichkeit einbezogen werden. Er hat Bedenken, denn der Ausbau wie bis anhin darf nicht so weitergehen.

Huber-Rorschach: Die Vorlage war in der Vernehmlassung. War dies dort ein Kritikpunkt? Die Wirtschaftlichkeit ist ein wichtiger Punkt der Vorlage, in den heutigen Ausführungen wird betont, dass Bestellung und Ausschreibung nach diesen Kriterien erfolgt.

Locher-St.Gallen: Wir wollen bewusst die Wirtschaftlichkeit einbeziehen, da jetzt genau hingeschaut werden muss, es kann nicht mehr unlimitiert bestellt werden. Ob dieser Kritikpunkt in der Vernehmlassung angeführt wurde oder nicht ist egal.

Würth: Es geht offensichtlich um das Wort Stärkung. Daher ein Vorschlag zur Güte: man könnte bei der bisherigen Terminologie bleiben und den neuen Zweckartikel wie folgt ändern: ... bezweckt die **Förderung** des öffentlichen Personenverkehrs... Anschliessend kommen in Abs. 2 die Handlungsanweisungen. Die Förderung bleibt immer, da man sich im abgeltungsberechtigten Bereich befindet. Beim Übergang von altem ins neue Recht kann bei der ursprünglichen Formulierung, nämlich der Förderung geblieben werden.



Mächler-Zuzwil schlägt vor, abzustimmen. Allenfalls kann das Wording von Kanton Zürich übernommen werden. Er bleibt beim Antrag wie vorher formuliert.

Cozzio-St.Gallen möchte die Diskussion beenden und schlägt vor, ein anderes Wort für "Stärkung" zu finden z.B. Förderung oder Aufrechterhaltung und folgt dem Vorschlag von RR Würth. Ansonsten müssten weitere Aspekte im Zweckartikel erwähnt werden, nicht nur die Wirtschaftlichkeit. Er stellt daher den Antrag, das Wort "Stärkung" durch "Förderung" zu ersetzen und den Rest unverändert zu belassen.

Mächler-Zuzwil schlägt vor, den Zürcher Zweckartikel zu übernehmen, der lautet: "Das Gesetz bezweckt das Kantonsgebiet durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu erschliessen."

Würth hat gegen den Zürcher Zweckartikel Vorbehalte. "Leistungsfähig" ist weitergehend als "allen Bevölkerungskreisen zugänglich". Über die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs können grundsätzliche Diskussionen geführt werden. Wo ist denn die Schwelle der Leistungsfähigkeit? Die Ausgangslage in Zürich ist eine andere, St.Gallen hat ein heterogenes Siedlungsgebiet.

Mächler-Zuzwil nimmt dies zur Kenntnis.

Der Kommissionspräsident stellt den Antrag FDP ("Dieser Erlass bezweckt die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs **nach wirtschaftlichen Grundsätzen** im Rahmen") dem den Antrag Cozzio ("Förderung" statt "Stärkung") gegenüber und lässt über den Eventualantrag abstimmen.

Dem Antrag der FDP wird mit 8 : 6 der Vorzug gegeben.

Danach stellt der Kommissionspräsident den Entwurf der Regierung dem Antrag der FDP gegenüber:

Die Kommission stimmt dem Antrag der FDP mit 11: 3 zu.

Koller-Gossau: Die SVP beantragt, dass in Art. 1 Abs. 2 die Bst. b) vereinfacht und c) gestrichen werden:

"b) fördert eine ____ wirtschaftliche und ____ zugängliche Mobilität;

c) Streichen"

Die Streichung wird damit begründet, dass auch Busse auf den Strassen sind und deshalb c) überflüssig ist.

Wicki-Andwil ist dagegen, dass "umweltgerecht" gestrichen werden soll.

Huber-Rorschach spricht sich ebenfalls gegen die Streichung aus. Der öffentliche Verkehr hat den Auftrag, für alle Bevölkerungskreise zugänglich zu sein insbesondere für diejenigen, welche in der Mobilität eingeschränkt sind. Ebenfalls ist eine umweltgerechte Mobilität eine Grundvoraussetzung. In der jetzigen Formulierung ist die Ausgewogenheit garantiert.



Freund-Eichberg: Was heisst "alle Bevölkerungskreise". Dies ist eine sehr allgemeine Formulierung. Wie ist dies gemeint? Soll damit ein weiterer massiver Ausbau begründet werden?

Würth: Der Abs. 2 wurde aus einer Gesamtverkehrsoptik heraus formuliert. Die Unterscheidung von "allen zugänglichen öffentlichen Verkehr" zu "allen zugängliche Mobilität" ist wesentlich. Klar ist, dass in den ländlichen Regionen ein leistungsfähiges P&R-Angebot vorhanden sein muss, um die kombinierte Mobilität zu fördern. Denn nicht jedes Dorf kann einen Halbstundentakt haben. Bst. c) wurde aus der gleichen Optik heraus formuliert. Hier betrifft es v.a. die urbanen Räume. Je leistungsfähiger das Gesamtverkehrssystem ist, desto weniger Stautunden gibt es. Die Wechselwirkung öV/MIV kommt in diesem Absatz zum Ausdruck. Hier geht es um die grundsätzliche Frage, wie man Mobilität organisieren will. Würth macht beliebt, hier keine Änderungen vorzunehmen.

Anschliessend lässt der Kommissionspräsident über den Antrag der SVP auf Änderung von Art. 1 Abs. 2 Bst. b abstimmen.

Die Kommission lehnt den Antrag der SVP mit 4 zu 11 Stimmen ab.

Freund-Eichberg hat Klärungsbedarf. Wenn das Strassennetz entlastet wird, muss es konsequenterweise auch eine Belastung geben. Wer wird belastet, ist dies nur finanziell? Weder wird dies in der Botschaft erläutert, noch findet man dazu etwas im alten Gesetz.

Würth kann dies einfach begründen. Das Bewusstsein für die Gesamtverkehrsoptik hat sich in den letzten Jahren geschärft. Der öV muss als Teil einer funktionierenden Gesamtmobilität verstanden werden und daher ist es wichtig, dass beides im Erlass erwähnt wird. Eine gewisse Entlastung auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr ist wichtig. Es muss daher das Ziel sein, den Modalsplit schrittweise zu verbessern, auch zugunsten der Strasse.

Cozzio-St.Gallen: Diese Diskussion wird in der Stadt kontrovers geführt. Er ist damit einverstanden, dass die beiden Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden. Wir müssen ein Interesse daran haben, dass der öV funktioniert, sonst erstickt die Stadt. Bst. c) ist eminent wichtig.

Wicki-Andwil: Der öV findet auch auf der Strasse statt. Das stimmt, aber selbst dann entlastet er die Strasse. Denn ein Bus ist mit 80 Leuten, ein Auto im Schnitt mit 1,2 Personen besetzt. Das ergibt eine Kolonne von 480 Meter Autos, welche im Stau stehen, der Bus hingegen hat 15/18 Meter. Diese einfache Rechnung zeigt also durchaus die Entlastung.

Koller-Gossau gibt bekannt, dass die SVP den Antrag auf Änderung von Art. 1 Abs. 2 Bst. c zurückzieht, aber mit dem Hinweis, dass nicht alle Busse mit 80 Leuten unterwegs sind.

Der Kommissionspräsident stellt den Rückzug des Antrags fest.



II. Planung

Art. 2 Abs. 2

Locher-St.Gallen: Die FDP schlägt vor, einen Absatz bis einzufügen, "das mehrjährige öV-Programm ist mit den übergeordneten Bundesprogrammen und dem Strassenbauprogramm zeitlich und inhaltlich abzustimmen". Der jetzige Absatz 2 würde damit zu Absatz 3.

Würth: Materiell haben wir keinen Dissens, aber korrekterweise müsste man auch im Strassengesetz den gleichen Koordinationsauftrag einfügen, dies steht aber nicht zur Diskussion. Die Erwartungen sollen nicht zu hoch gesteckt sein. Die Zeitachse des Bundes kann von uns nicht beeinflusst werden. Wir können lediglich Strassenbauprogramm und öV-Programm beeinflussen, aber die vertikale Achse ist ebenso wichtig. Die Koordination ist machbar, aber nicht zeitgleich. Wichtig ist die inhaltliche Abstimmung und diese wird heute schon koordiniert. Daher ist er nicht gegen diesen Antrag.

Gut-Buchs: Es muss zeitlich voll abgestimmt werden - ist dies materiell überhaupt möglich?

Locher-St.Gallen: Wir haben heute ein Fünfjahres-öV-Programm und ein vierjähriges Strassenbauprogramm.

Würth: Beide Programme sind Fünfjahres-Programme und werden zum selben Zeitpunkt dem Parlament vorgelegt. Überlegungen wurden bereits gemacht, ob nicht die gleiche Kommission die Programme behandeln sollen. Würth kann nicht garantieren, wie die Koordination vertikal - also mit dem Bund - gelöst wird, da wir noch nicht genau wissen, welcher Fahrplan der Bund beschliesst. Nach heutigem Kenntnisstand will das BAV im 2018 ins Bundesparlament, wann genau ist aber noch offen.

Locher-St.Gallen: Der Antrag ist ja wie ein Zweckartikel, "es ist anzustreben". Es soll nicht sein, dass widersprechende Beschlüsse gefasst werden.

Cozzio-St.Gallen schlägt vor, die kantonalen Vorlagen zuerst zu nennen und anschliessend die Bundesprogramme zu erwähnen.

Locher-St.Gallen betont, dass es nicht heisst "sind gleichzeitig zu erlassen", sondern sind abzustimmen. Dies lässt auf der Zeitachse durchaus Spielraum.

Gut-Buchs: Es ist sinnvoll, wenn der Bund sein Programm mit Vorlauf erlässt, damit können die kantonalen Vorlagen in die übergeordneten Programme eingepasst werden.

Oppliger-Sennwald: Hat der Bund auch Fünfjahres-Rhythmen?

Würth: nein, vierjährige Programme.

Locher-St.Gallen: Vielleicht kommt man irgendwann zur Überzeugung auch Vierjahres-Programme zu erarbeiten, aber im Antrag der FDP ist keine Dauer erwähnt. Der Antrag betont die Wichtigkeit der koordinierten Planung, die Details überlassen wir gerne der Regierung.



Cozzio-St.Gallen: Die Diskussion hat nun eine Klärung gegeben. Wenn zeitlich nicht zeitgleich heisst, kann dem Antrag in diesem Sinn zugestimmt werden.

Der **Kommissionspräsident** schreitet zur Abstimmung über den Antrag FDP. Wo genau der Artikel platziert wird, wird dem Volkswirtschaftsdepartement überlassen.

Locher-St.Gallen schlägt vor, den Zusatz als Abs. 2^{bis} im Gesetz aufzunehmen. Es ist ihm aber egal, der Zusatz kann auch am Schluss von Art. 2 stehen.

Zuber-Hagen erkundigt sich, ob diese Ergänzung evtl. auch als Abs. 3 integriert werden kann. Sprachlich wäre der neue Art. 2 Abs. 3 wie folgt zu formulieren:

"Es ist mit den übergeordneten Bundesprogrammen und dem Strassenbauprogramm zeitlich und inhaltlich abzustimmen"

Locher-St.Gallen ist mit dieser Änderung einverstanden.

Der Kommissionspräsident lässt über den geänderten Antrag der FDP abstimmen.

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Art. 3, Art. 4

keine Bemerkungen

III. Beiträge

1. Infrastruktur

Art. 5 - 10

keine Bemerkungen

2. Betrieb

Art. 11

Mächler-Zuzwil: Wie wird die Wirtschaftlichkeit geprüft? In der Diskussion hat er erfahren, dass dies jährlich geschieht. Er hätte dies gerne im Gesetz entsprechend definiert und schlägt folgende Ergänzung in Art. 11 Abs. 2 vor. Die Wirtschaftlichkeit und Nachfrage werden jährlich überprüft und das Angebot entsprechend angepasst". Vor allem die jährliche Überprüfung ist wichtig.

Würth macht beliebt, dass nur die jährliche Überprüfung aufgenommen wird. Da der Verkehr eine Verbundaufgabe ist. Systematisch müsste eher ein Abs. 3 eingefügt werden.

Mächler-Zuzwil ist damit einverstanden. Eine andere Variante wäre "die Regierung legt die Vorgaben der Wirtschaftlichkeit und Nachfrage, welche jährlich überprüft wird, durch Verordnung fest".

Würth: Das Anliegen scheint unbestritten.



Gut-Buchs: Bei den Bestellverfahren ist ein Zweijahres-Rhythmus zu beachten. Grössere Änderungen sind nur noch alle zwei Jahre möglich. Wäre daher eine Prüfung alle zwei Jahre auch akzeptabel?

Mächler-Zuzwil: Dadurch, dass bereits jetzt jährlich geprüft wird und die Folgen nicht mehr im Gesetz verankert sind, kann eine Prüfung durchaus jährlich erfolgen.

Seelhofer: Wir überprüfen jährlich, aber im Rahmen des zweijährigen Bestellverfahrens. Man macht Angebotsänderungen grundsätzlich in diesem Rahmen.

Mächler-Zuzwil: Wir hatten den Eindruck, dass die Prüfung einmal gemacht wird und das war's. Dass dies ein laufendes Verfahren ist, wird geschätzt. Dieses Verfahren möchte man auch im Gesetz verankert wissen. Die FDP hat sich nicht festgelegt, wie dies gesetzestechnisch erfolgt soll.

Zuber-Hagen: Der Antrag passt nicht wirklich in Art. 11 hinein. Hier werden die Abgeltungen geregelt.

Würth schlägt vor, den Antrag in Art. 25 zu integrieren.

Mächler-Zuzwil schlägt vor, über den Antrag der FDP grundsätzlich abzustimmen und dem Departement zu überlassen, wo der Zusatz sinngemäss ins Gesetz eingefügt wird.

Der Kommissionspräsident lässt über den Antrag der FDP "Die Wirtschaftlichkeit und die Nachfrage werden jährlich geprüft" abstimmen.

Der Antrag wird mit 14 Stimmen gutgeheissen (eine Enthaltung).

Art. 12

Steiner-Kaltbrunn: Wäre Art. 11 Abs. 2 nicht auch auf b) [Art. 12] und c) [Art. 13] zu übertragen?

Würth: Unter dem Abschnitt "ordentliche Abgeltungen" Art. 11 bis 13 gibt es a) Voraussetzungen, b) gemeinsam mit dem Bund und c) ohne Bund bestellte Angebote. Dies wird nicht auseinandergenommen.

Steiner-Kaltbrunn fragt nochmals nach, ob Art. 11 auch für Art. 12 und 13 gilt. **Würth** bestätigt dies.

Art. 13 - 18

3. Weitere Beiträge

Art. 19 - 21

IV. Zuständigkeiten und Verfahren

Art. 22 - 24

Art. 25



Auf die Frage hin, ob nun Art. 25 angepasst wird, erklärt **Zuber-Hagen**, dass geprüft wird, wo der oben erwähnte Antrag der FDP am sinnvollsten im Gesetz einbaut werden kann. **Mächler-Zuzwil** ist mit diesem Vorgehen einverstanden.

Art. 26 - 27

Art. 28

Steiner-Kaltbrunn: Wie ist Art. 28 Abs. 2 zu verstehen?

Würth: Diese Bestimmung dient dazu, dass die Bestellpraxis weiter funktionieren kann.

Seelhofer: Der Bund hat kürzlich ein zweijähriges Bestellverfahren eingeführt. D.h. die Transportunternehmen reichen in diesem Jahr die Offerten für 2016 und 2017 ein. Und das Amt verhandelt über die Angebote dieser beiden Jahre. Gemäss Bundesgesetz sollen die Kantone die Bestellung für zwei Jahre machen. Der Kanton braucht daher eine gesetzliche Grundlage, um den Transportunternehmen für das zweite Jahr eine Zusage machen zu können, ohne zu wissen, welches Budget verfügbar ist. Allerdings wird jeweils bei der Bestellung ein Vorbehalt angebracht, aber das Amt darf die Zusage machen.

Art. 29

keine Bemerkungen

V. Finanzierung und Auszahlung

Art. 30

Steiner-Kaltbrunn: Was heisst a-fonds-perdu-Beiträge? Bei der S-Bahn St.Gallen wurde auch ein solcher Beitrag geleistet, weil der Bund noch nicht bezahlen wollte. Wie wird dies generell gehandhabt?

Würth: In Art. 30 sind die möglichen Formen der Beiträge aufgeführt. Ein a-fonds-perdu-Beitrag ist ein Staatsbeitrag ohne Rückzahlungsmodalitäten. Art. 30 ist eine technische Bestimmung, ein Instrumentarium zur Umsetzung dieses Gesetzes.

Steiner-Kaltbrunn: Werden konkret bei der S-Bahn die Vorfinanzierungen zurückbezahlt?

Da Ros: Bei der S-Bahn hat der Kanton keine Vorfinanzierung geleistet, das waren Investitionsbeiträge.

Die allgemeine Frage steht im Raum, worunter die Vorfinanzierung zu subsumieren sei?

Zuber-Hagen: Die einzige Vorfinanzierung, die ihm bekannt ist, wurde für die Durchmesserlinie Zürich an den Tiefbahnhof geleistet. Allerdings hat der Kanton Zürich die Vorfinanzierung übernommen und der Kanton St.Gallen hat sich an den daraus entstandenen Zinskosten beteiligt.

Da Ros: Diese Zahlungen an die Finanzierung wurden geleistet, die Beträge waren aber viel tiefer als geplant, weil die Zinsen gefallen sind.

Scheitlin-St.Gallen: Erkundigt sich, wo die Vorfinanzierung in Art. 30 geregelt ist.



Zuber-Hagen: Die Vorfinanzierung ist ein zinsloses Darlehen.

Locher-St.Gallen: Dann ist dies mit Art. 30 Bst. b) abgehandelt.

Art. 31 - 33

keine Bemerkungen

Art. 34

Koller-Gossau: Die Versuchsbetriebe werden grundsätzlich von den Standortgemeinden gewünscht. Die SVP ist der Meinung, dass die Beteiligung der Standortgemeinden an den Versuchsbetriebe grösser sein muss, als jetzt im Gesetz vorgeschrieben. Die SVP schlägt daher vor, den Beitragsschlüssel von 50 Prozent auf 70 Prozent für die Standortgemeinde (30 Prozent Kanton) zu erhöhen.

Würth: Neu wird der Versuchsbetrieb aber über eine längere Periode geführt, vorher betrug sie drei Jahre, jetzt sind es vier Jahre. Die 50/50 Aufteilung ist eine Vereinheitlichung. Letztlich ist es eine politische Entscheidung, ob bei den bisherigen 60/40 Prozent Aufteilung geblieben wird oder aber auf 50/50 aufgeteilt werden soll. 70/30 Prozent ist sehr scharf. Der Versuchsbetrieb wird nicht über den Pool finanziert, sondern muss von der einzelnen Gemeinde selbst bezahlt werden. Budgetmässig wird dies zu einer grossen Belastung einer Gemeinde, es ist nicht einfach eine Anpassung der Poolbeiträge der Gemeinde X. Die Erhöhung auf 70 Prozent ist zu hoch, von heute 60 auf neu 50 ist eine Vereinheitlichung, die maximale Laufzeit ist von drei auf vier Jahre ausgeweitet worden. Insofern ist es ein Kompensationsgeschäft.

Cozzio-St.Gallen: Die Versuchsbetriebe sollen nicht verhindert werden, indem Gemeinden höher belastet werden. Er schlägt vor, dem Regierungsvorschlag zu folgen. Die Wirtschaftlichkeit muss ja anschliessend so oder so gegeben sein.

Brändle-Bütschwil-Ganterschwil: Die Feststellung, dass "Gemeinden einfach bestellen", gilt heute nicht mehr. Das Kostenbewusstsein - im öV - findet auch in den Gemeinden statt, nicht nur im Kanton. Die Kosten des öV für die Gemeinden sind bereits jetzt sehr hoch. Der Antrag ist abzulehnen und die Kostenteilung bei 50/50 zu belassen.

Mächler-Zuzwil: Er hat dies überlesen und ist davon ausgegangen, dass die Kostenaufteilung bei 60/40 bleibt. Er ist froh um die Diskussion und möchte bei der bisherigen Aufteilung bleiben. Selbst wenn die Versuchsbetriebe auf vier Jahre ausgedehnt worden sind, ist dies kein Grund, die Kostenaufteilung anzupassen. Es ist primär im Interesse der Gemeinden, einen Versuchsbetrieb einzuführen. Sollte die Wirtschaftlichkeit gegeben sein, wird der Betrieb in den Pool überführt und dann ist die Kostenteilung 50/50 Prozent. Er beantragt, die bisherige Kostenaufteilung 60/40 beizubehalten.

Scheitlin-St.Gallen: Die Versuchsbetriebe werden nicht einfach bestellt, weil sie billig sind. Die Langfristigkeit ist relevant, und der Betrieb muss anschliessend der Wirtschaftlichkeit genügen. Und ob jetzt die Gemeinde 60/40, 70/30 oder 50/50 bezahlt, sie weiss, dass sie später sowieso 50/50 bezahlt. Sie wird einen Versuchsbetrieb nur dann wollen,



wenn eine Chance besteht, den Betrieb anschliessend weiterzuführen. Deshalb soll bei der Aufteilung 50/50 geblieben werden, wie sie anschliessend auch bezahlt wird.

Gut-Buchs: Es ist nicht ganz trivial, sich zusammen mit den Nachbargemeinden zu einem solchen Versuchsbetrieb zu verpflichten. Nebst dem Finanziellen ist eine weitere Hürde, die direktbetroffenen Gemeinden für einen Versuchsbetrieb zu motivieren.

Koller-Gossau: Wenn die Gemeinden zu einer höheren Beteiligung verpflichtet sind, wird die Bevölkerung in den Entscheidungsprozess eher einbezogen und über die Vorlage muss abgestimmt werden.

Huber-Rorschach: Ohne Abholung der Bevölkerung kommt kein Versuchsbetrieb zustande. Nachdem dieser budgetrelevant ist, muss die Bevölkerung sowieso darüber diskutieren. Eine Ausweitung des Versuchsbetriebs auf vier Jahre macht Sinn, auch um die Wirtschaftlichkeit zu prüfen. Sie beantragt, am Entwurf der Regierung festzuhalten.

Koller-Gossau: Am Antrag der SVP wird festgehalten.

Der Kommissionspräsident stellt die beiden Anträge SVP (Aufteilung 70/30) und Mächler (60/40) gegeneinander.

Dem Antrag Mächler wird mit 11 : 3 Stimmen mit einer Enthaltung zugestimmt.

Anschliessend wird der Antrag Mächler (60/40 Prozent) dem Antrag der Regierung (50/50 Prozent) gegenübergestellt.

Dem Antrag der Regierung wird mit 9 : 5 und einer Enthaltung zugestimmt.

VI. Beiträge aus verkehrsrelevanten Einrichtungen

Art. 35

Gut-Buchs teilt mit, dass gemäss RR Würth in Art. 35 ff. Recht abgebildet wird, das erst vor zwei Jahren vom Kantonsrat neu beschlossen wurde. Die Bestimmungen wurden unverändert in den Entwurf übernommen.

Locher-St.Gallen: Art. 35 gibt immer wieder zu Diskussionen Anlass. Ist dieser Artikel auch anwendbar auf bestehende Einrichtungen? Denn die Bestandesgarantie und das Rückwirkungsverbot sind zwei wesentliche Grundsätze. Wenn eine Anlage neu errichtet oder wesentlich verändert wird, dann ist es Praxis, einen öV-Beitrag zu leisten. Er beantragt, dass der Artikel wie folgt präzisiert wird: "Die Betreiberin oder der Betreiber einer **neuen oder wesentlich geänderten** verkehrsrelevanten Einrichtung beteiligt sich an den Abgeltungen nach diesem Erlass, ...".

Würth: Es gibt keine Rechtsunsicherheit. Bei der Vorlage der Regierung von Dezember 2012, in der es um den 5. Nachtrag zum Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ging, ist klar ausgeführt worden, dass es sich um eine sogenannte Kostenanlastungssteuer handelt. Er zitiert: "Aufgrund des Lastengleichheitsprinzips wäre es rechtlich



problematisch, nur zukünftig entstehende Einrichtungen der Beitragspflicht zu unterstellen". Dazu gibt es Bundesgerichtsentscheide. Die Belastung der bestehenden Einrichtungen durch die neue Beitragspflicht stellt im Übrigen keine unzulässige Rückwirkung dar, da es um Beiträge an laufend neu entstehende Betriebskosten, und nicht um eine nachträgliche Anschlussgebühr, geht. Rechtlich wurde dies einlässlich geklärt und auch in der Botschaft ausgeführt. Würth plädiert dafür, dies nicht wieder anzupassen, zumal er keinen diesbezüglichen Bedarf sieht.

Zuber-Hagen: Der einzige Grund, weshalb Art. 35 ff. dannzumal ins Gesetz eingeführt wurden, ist, dass man die bestehenden Betriebe erfassen wollte. Die neuen Betriebe sind im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens erfasst. Alle grossen Einkaufszentren haben sich verpflichtet, solche Beiträge zu zahlen. Wenn die Kommission dem Antrag Locher-St.Gallen folgt, hebt sie Art. 35 ff. faktisch vollständig auf.

Locher-St.Gallen: Vorher gab es keine gesetzliche Grundlage. Auf vertraglicher Ebene wurde mit den neuen Einkaufszentren im Rahmen von Überbauungsplänen und UVPs Vereinbarungen abgeschlossen. Aber man hat dafür keine gesetzlichen Grundlagen gehabt und deshalb eine geschaffen. Es ist stossend, dass dies auch auf einen bestehenden Betrieb angewandt wird. Er ist der Meinung, dass dies zu Rechtsunsicherheiten Anlass gibt. Wenn dies der Gesetzgeber korrigieren kann, soll er dies tun.

Würth verweist auf die Art. 39 und 40. Es ist nicht so, dass die Beiträge einfach verfügt werden. Man hat jetzt eine gesetzliche Grundlage geschaffen, in welcher die Regulierung klar umschrieben ist. Es soll weiterhin eine Vereinbarung zwischen dem Beitragspflichtigen und der Standortgemeinde geben, welche sich nach diesem Instrumentarium richtet. Diese Vereinbarung erfordert die Genehmigung vom zuständigen Departement. Erst bei Problemen haben wir notfalls im Art. 40 eine Verfügungsmöglichkeit, damit wird auch eine gleichmässige Durchsetzung dieser Bestimmungen im ganzen Kanton geregelt. Diese gesetzlichen Grundlagen brauchen wir.

Locher-St.Gallen: Bis jetzt konnte man nur vereinbaren und nicht verfügen. Er stört sich daran, dass eine bestehende Anlage davon erfasst wird. Er bittet um Abstimmung über diesen Antrag.

Der Kommissionspräsident lässt über den Antrag Locher abstimmen. Art. 35 Abs. 1 soll mit "einer **neuen oder wesentlich geänderten** verkehrsrelevanten Einrichtungen" ergänzt werden.

Der Antrag wird mit 7 : 8 Stimmen abgelehnt.

Art. 36 - 41
keine Bemerkungen.

VII. Schlussbestimmungen
Art. 42 - 45

Cozzio-St.Gallen fragt nach, ob bezüglich Koordination in den Schlussbestimmungen erwähnt werden müsse, dass in einem anderen Erlass etwas geändert werden solle.



Würth: Wir können das Strassengesetz nicht ändern.

Art. 43 - 45

keine Bemerkungen.

Der Kommissionspräsident stellt fest, dass niemand ein Rückkommen verlangt, und führt über zur Gesamtabstimmung der Vorlage.

Die vorberatende Kommission beschliesst in der Gesamtabstimmung einstimmig, dem Kantonsrat eintreten auf die Vorlage mit den beschlossenen Änderungen zu beantragen.

5 Bestimmung des Kommissionsprechers und Frage der Medienorientierung

Die vorberatende Kommission beschliesst, die Medien über das Ergebnis ihrer Beratungen zu informieren.

Die vorberatende Kommission beauftragt ihren Präsidenten, dem Kantonsrat mündlich Bericht zu erstatten.

6 Verschiedenes

Keine Wortmeldung.

Der Kommissionspräsident dankt für die engagierte Mitarbeit und die konstruktiven und zielführenden Diskussionen. Er schliesst die Sitzung um 12.35 Uhr.

St.Gallen, 29. April 2015

Der Präsident der vorberatenden
Kommission:

sig. D. Gut

Daniel Gut

Die Protokollführerin:

sig. G. Brack

Gabriela Brack

Beilagen

– Präsentation

Geht an

- Mitglieder der vorberatenden Kommission
- Regierungsrat Benedikt Würth, Volkswirtschaftsdepartement
- Da Ros Gildo, Generalsekretär Volkswirtschaftsdepartement



- Zuber-Hagen Tom, Leiter Rechtsdienst, Volkswirtschaftsdepartement
- Seelhofer Maria, ehemals Amt für öffentlicher Verkehr
- Brack Gabriela, Volkswirtschaftsdepartement, Geschäftsführerin
- Volkswirtschaftsdepartement
- Staatskanzlei (2)
- Fraktionspräsidentinnen und -präsidenten (5)

Kopie an

Staatskanzlei (RATSD / en/si)