

Einfache Anfrage Summermatter-Wil vom 13. April 2000  
(Wortlaut siehe hinten)

## **Ungleiche Spiesse im Orts- und Regionalverkehr**

Schriftliche Antwort der Regierung vom 13. Juni 2000

Peter Summermatter-Wil erkundigt sich mit einer Einfachen Anfrage vom 13. April 2000, weshalb bei der Finanzierung und Koordination des öffentlichen Verkehrsangebots zwischen Regionalverkehr und Ortsverkehr unterschieden wird. Im weiteren möchte er wissen, ob die Regierung bereit ist, sich für eine Koordination der Angebote verschiedener Leistungsträger und für die Nutzung von Synergien einzusetzen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Regierung und Grosser Rat haben in den vergangenen Jahren wiederholt unter Beweis gestellt, dass für sie die Förderung des öffentlichen Verkehrs ein zentrales Anliegen ist. Dies gilt nicht nur für die Bereitstellung der dafür jeweils benötigten Kredite, sondern auch bezüglich der Bereitschaft zum Erlass der erforderlichen Gesetzesgrundlagen und Absichtserklärungen. Insbesondere mit dem Erlass des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (sGS 710.5; abgekürzt GöV) vom 13. April 1988 sowie mit der Verabschiedung des Grossratsbeschlusses über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 1994 bis 1998 vom 15. Februar 1994 und des Grossratsbeschlusses über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 1999 bis 2003 vom 30. Juni 1998 wurde diese Haltung bekräftigt.

Das Einführungsgesetz zum eidgenössischen Eisenbahngesetz (sGS 713.1) und das GöV bilden die kantonalen Grundlagen zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrsangebots. Bereits in der Botschaft vom 13. Oktober 1987 zum Entwurf eines Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (ABI 1987, 1999 ff.) wurde dargelegt, dass sich der Staat am Agglomerations- und Regionalverkehr sowie am Ortsverkehr mit regionaler Bedeutung finanziell beteiligt. Im Rahmen der Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden blieb die Finanzierung des Ortsverkehrs jedoch in der Verantwortung der jeweiligen politischen Gemeinden. Diese Regelung hat sich bisher bewährt und wird von den politischen Gemeinden mitgetragen.

Die Fragen werden wie folgt beantwortet:

1. Im Auftrag des Grossen Rates wird zurzeit ein Strategieplan öffentlicher Verkehr erarbeitet. Die unterschiedliche Finanzierung der öffentlichen Verkehrsangebote soll im Rahmen des Strategieplans thematisiert werden. Aus den Abklärungen und Folgerungen wird sich ergeben, ob generell ein Handlungsbedarf besteht.
2. Die öffentlichen Transportunternehmen setzen auf ihren Linien Fahrzeuge unterschiedlichen Alters und Grösse ein, was zu Differenzen bei der Angebotsqualität führen kann. Als Folge der bestehenden Aufgabenteilung bei der Leistungsbestellung wird der Komfortstandard auf Linien des Ortsverkehrs von den Gemeinden, auf abgeltungsberechtigten Linien vom Kanton definiert. Auf den durch den Kanton bestellten Linien sind die Rahmenbedingungen vergleichbar, weswegen auf kantonomer Ebene zurzeit kein Regelungsbedarf besteht.

3. Die Notwendigkeit wirtschaftlicher Leistungserbringung im öffentlichen Verkehr ist wie in anderen staatlichen Bereichen unbestritten. Synergien werden gesucht und sind zu nutzen. Auf regionaler Ebene erfüllen die Regionalplanungsgruppen einen wichtigen Koordinationsauftrag. Eine bedeutende Rolle kommt auch dem Verkehrsrat zu, unter dessen Federführung eine verstärkte Zusammenarbeit der Transportunternehmen der Kantone St.Gallen, Thurgau und beider Appenzell angestrebt wird. Die öffentlichen Transportunternehmen der Region Wil sind aufgefordert, durch neue Formen der Zusammenarbeit Kosteneinsparungen zu realisieren und Doppelspurigkeiten abzubauen.

In der Region Wil wird zur Zeit unter Federführung der Interkantonalen Regionalplanungsgruppe Wil ein neues Konzept für den öffentlichen Regionalverkehr erarbeitet. Ziel der Studie ist es unter anderem, das öffentliche Verkehrsangebot zu optimieren und besser zu koordinieren.

4. Die Fahrgastzählungen im November 1999 und Februar/März 2000 (Montag-Freitag) haben ergeben, dass zwischen Wil und Rossrüti im Durchschnitt insgesamt 234 Personen je Tag befördert werden. Dies entspricht einer durchschnittlichen Nachfrage von 9 Personen je Kurspaar.
5. Die Frequenzen zwischen Wil und Rossrüti befriedigen noch nicht. Es ist jedoch zu beachten, dass ein neues Linien- und Fahrplankonzept, wie es auf dieser Linie im Jahr 1999 eingeführt worden ist, eine gewisse Anlaufzeit braucht. Erfahrungsgemäss kann nach etwa drei Jahren festgestellt werden, ob für ein neues Angebot eine ausreichende Nachfrage besteht.

Die Bedingungen für die Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz im Bahnhof Wil sind ungünstig, weil die Fahrplanzeiten der Intercity- und Interregiozüge Richtung St.Gallen und Zürich auseinander liegen. Dadurch wird die Realisierung guter Anschlüsse erschwert. Um diese zu optimieren, verkehren zwischen Wil und Rossrüti zwei Kurse pro Stunde.

Im Rahmen der unter Punkt 3 erwähnten Studie werden sowohl in Bezug auf die Zusammenarbeit zwischen den Transportunternehmen wie auf Linienführung und Angebotsgestaltung Optimierungsmöglichkeiten gesucht und Synergien mit dem Stadtbus Wil geprüft. Vertreter des Kantons St.Gallen und der Stadt Wil begleiten die Studie als Mitglieder der Interkantonalen Regionalplanungsgruppe Wil. Die Studie soll nach den Sommerferien 2000 den politischen Gremien der Region Wil vorgestellt werden. Erste Umsetzungen sind auf den Fahrplanwechsel 2002 zu erwarten.

13. Juni 2000

Wortlaut der Einfachen Anfrage 61.00.17

### **Einfache Anfrage Summermatter-Wil: «Ungleiche Spiesse im Orts- und Regionalverkehr**

Im Grossratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs wird postuliert, dass das Angebot ÖV auch in Zukunft so ausgestaltet sein soll, dass in allen Regionen des Kantons eine bedarfsgerechte Mobilitätsvorsorge gewährleistet ist. Des weiteren wird erwähnt: < In städtischen Agglomerationen, wo das Umsteigepotenzial am grössten ist, soll auch in Zukunft das Angebot bedarfsgerecht weiter ausgebaut werden. > Für den Regionalverkehr ist

der Kanton Besteller für die Leistungen des ÖV und damit auch der massgebende Kostenträger. Für den innerörtlichen ÖV innerhalb der Gemeindegrenzen ist allein die Gemeinde für die Linienführung und die Kosten zuständig. Was bedeutet dies für die Einwohner einer solchen Gemeinde?

Vom Zentrum eines Ortes (z.B. Bahnhof) aus kann eine die Gemeindegrenze überschreitende Buslinie kürzer sein als eine rein innerörtliche Linie. Für den Bürger ist es nicht einsichtig, weshalb nun die eine <kantonale>, dazu noch kürzere Linie finanziell bevorzugt, die andere innerörtliche distanzmässig weiter führende benachteiligt behandelt wird. Schliesslich zahlen alle Steuerpflichtigen nach Massgabe ihrer wirtschaftlichen Kraft Kantonssteuern. Eine Abgeltung aus den bereitgestellten Mitteln des Kantons für den ÖV ist nur für den Ortsverkehr mit regionaler Bedeutung vorgesehen. In der Diskussion um Sparmassnahmen auf Gemeindeebene kann diese Ungleichbehandlung zum Leistungsabbau im innerörtlichen Verkehr führen (z.B. Wil) und ebenso können ausgewiesene innerörtliche Bedürfnisse nicht abgedeckt werden (z.B. Uzwil). Die finanzielle Benachteiligung örtlicher Verkehrsbetriebe verhindert somit die Ausschöpfung des eigentlich erwünschten Umsteigepotenzials.

An einem Beispiel kann festgestellt werden, dass von Wil nach Rossrüti stündlich ein mittelgrosser <kantonaler> Bus fährt, der zum grössten Teil Frequenzen von 0 - 3 Personen pro Fahrt aufweist. Gleichzeitig fährt ein Wiler Niederflur-Stadtbus in ein benachbartes Wohngebiet der Stadt, wobei die Bewohner eines Dorfteils von Rossrüti zum Teil aus besonderen Gründen (Kinderwagen) die nächstgelegene Haltestelle der Stadtbuslinie benützen und nicht den Rossrüter Bus.

Im Zusammenhang mit meinen Feststellungen stelle ich der Regierung folgende Fragen:

1. Ist die Regierung bereit, die gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, dass zur Förderung des ÖV im Sinne einer Gleichbehandlung aller Einwohner auch der Ortsverkehr unter gewissen Voraussetzungen abgeltungsberechtigt wird?
2. Ist die Regierung bereit dafür zu sorgen, dass die Angebote im ÖV unter verschiedenen Leistungsträgern nicht generell für die Bevölkerung zu Benachteiligungen im Leistungsangebot führen? (Erfüllung vergleichbarer Rahmenbedingungen).
3. Ist die Regierung bereit, unkoordinierte Angebote von verschiedenen Leistungsträgern zu verhindern und umgehend gemeinsame Lösungen zu treffen im Sinne der sparsamen Verwendung öffentlicher Gelder?
4. Welche Frequenzen weist die stündlich verkehrende Buslinie nach Rossrüti bis dato auf: Total und pro Fahrt?
5. Ist die Regierung bereit, im Falle ungenügender Frequenzen, Gespräche mit den Stadtbehörden von Wil über mögliche Synergien mit dem Ortsbusbetrieb zu führen?»

13. April 2000