

Grossratsgeschäfts-Nummer: 12 / GE 30 / 322
Rechtsbuch-Nummer: RB 742.1
Departement: DIV

Bericht der Kommission zur Vorberatung des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (FöVG)

Präsident: Weibel Willy, Rentner, Balterswil

Mitglieder: Blatter David, Kaufmann, Kreuzlingen
Geiges Stefan, Bauunternehmer, Frauenfeld
Gubser Peter, Lehrer, Arbon
Hess Hermann, Unternehmer, Amriswil
Imhof Erwin, a. Grenzwachtoffizier, Bottighofen
Kern Barbara, Stadträtin, Kreuzlingen
Müller Gallus, Bauingenieur HTL, Guntershausen b. Aadorf
Pretali Beat, Wirtschaftsingenieur, Gemeindeammann, Altnau
Rüegg Jost, Techniker TS, Kreuzlingen
Salvisberg Martin, Stadtammann, Amriswil
Trachsel Hans, Käsermeister, Amriswil
Wägeli Hans-Peter, Oenologe, Buch b. Frauenfeld
Zbinden Ruedi, Gemeindeammann, Mettlen
Zimmermann David, Schreiner, Gemeindeammann, Braunau
Grunder Hans-Peter, dipl. Bauingenieur FH/STV, Fruthwilen
(Beobachter)

Vertreter des Departements

Dr. Kaspar Schläpfer, Chef DIV
Werner Müller, Leiter ÖV/Tourismus
Robert Dedecius, Abt. ÖV/Tourismus— *Protokollführung*

Die Kommission zur Vorberatung des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (FöVG) behandelte die Vorlage in zwei Sitzungen und dankt den Vertretern des Departements für Inneres und Volkswirtschaft (DIV) für die Begleitung der Verhandlungen.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat mit 14:0 Stimmen (eine Absenz), auf die Vorlage einzutreten sowie mit 12:0 Stimmen (drei Absenzen) das Gesetz FöVG anzunehmen.

Allgemeines

Der Kommissionsbericht **ergänzt** die Botschaft des Regierungsrates vom 16. Dezember 2014 und gibt Hinweise, worüber vertieft diskutiert worden ist, oder erläutert Änderungsanträge.

Eintreten

Nachdem das Gesetz 25 Jahre lang fast unverändert Bestand hatte, ist es nun an der Zeit, es den aktuellen Verhältnissen anzupassen. Der Revisionsbedarf ergibt sich aus

- der Neuregelung der Finanzierung der Bahninfrastruktur zwischen Bund und Kantonen,
- der Aufnahme neuer Fördermassnahmen,
- der Überführung der langjährigen und bewährten Praxis in das Gesetz
- sowie der Änderung und Präzisierung von veralteten Begriffen.

Mit der Annahme der eidgenössischen FABI-Vorlage (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) in der Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 ändert sich die Finanzierung der Bahninfrastruktur zwischen Bund und Kantonen grundlegend. Der Bund finanziert aus dem Bahninfrastrukturfonds sämtliche Kosten der Bahninfrastruktur, d.h. Betrieb, Abschreibung, Unterhalt, Erneuerung und Ausbau. Die Kantone beteiligen sich somit nicht mehr an der Finanzierung Privatbahn-Infrastruktur. Stattdessen leisten alle Kantone zusammen einen jährlichen Beitrag von total 500 Mio. Franken in den Bahninfrastrukturfonds des Bundes. Das sind 200 Mio. Franken mehr als sie bisher für die Bahninfrastruktur aufwendeten. Der Anteil des Kantons Thurgau beträgt gemäss provisorischem Schlüssel 16.9 Mio. Franken pro Jahr. Es handelt sich dabei um eine gebundene Ausgabe. Die Gemeinden finanzierten bisher einen Drittel der Abgeltungen, welche der Kanton für die Privatbahninfrastruktur aufbrachte. Neu zahlen sie einen Drittel des Kantonsbeitrags von 16.9 Mio. Franken, den der Kanton in den Bahninfrastrukturfonds des Bundes zahlt. Die neue Finanzierungsregelung für die Bahninfrastruktur führt beim Kanton ab 2016 zu einer Mehrbelastung von 7.2 Mio. Franken und bei den Gemeinden von 3.6 Mio. Franken pro Jahr.

Nebst der Neuregelung der Bahninfrastrukturfinanzierung sollen zwei neue Fördermassnahmen ins revidierte Gesetz aufgenommen werden, nämlich die Angebotsvereinbarungen für den Personenfernverkehr und die Beiträge an Verkehrsmittel. Für beide Fördermassnahmen muss ein vorrangiges kantonales Interesse vorhanden sein. Dieses kann aus Gründen der Entwicklungschancen einer Region, der volkswirtschaftlichen Bedeutung eines Verkehrsangebotes oder -unternehmens, der Bedürfnisse der Schulen oder des Umweltschutzes gegeben sein.

Im Weiteren werden langjährige und bewährte Praxen neu ins Gesetz aufgenommen wie beispielsweise die Finanzierungsregeln zwischen Kanton und Gemeinden bei den Erstellungskosten von Bushaltestellen und Veloabstellplätzen. Und schliesslich werden verschiedene, veraltete Begriffe angepasst und präzisiert.

Der Fahrplan 2019 wird im Thurgau Verbesserungen für alle Regionen bringen. Die für den Fahrplan 2019 im Kanton Thurgau notwendigen Ausbauten der Bahninfrastruktur im Umfang von fast 300 Mio. Franken werden fast ausschliesslich aus dem Bahninfrastrukturfonds des Bundes finanziert werden. Der Kanton und die Gemeinden erhalten also einen echten Gegenwert für den jährlichen Beitrag in den Bahninfrastrukturfonds.

Aus der Kommission wurde darauf hingewiesen, dass die Passagierentwicklung hauptsächlich in den Hauptverkehrszeiten stattfindet und dass die Pendlerspitzen auf der Strasse im vergleichbaren Masse zum ÖV zunehmen würden. Deshalb müsse angestrebt werden, den Pendlerverkehr noch stärker auf den ÖV zu verlagern, um die Spitzen auf der Strasse zu brechen.

In diversen Voten wurde erwähnt,

- dass der ÖV im Thurgau sehr gut ausgebaut und einer der Hauptfaktoren für die gute Entwicklung des Kantons gewesen sei und sein werde,
- dass der Motorisierte Individualverkehr (MIV) nicht gegen den ÖV ausgespielt werden dürfe,
- dass hinterfragt werden müsse, ob sich Investitionen von mehreren Millionen von Franken lohnen, um Verbesserungen lediglich im Minutenbereich zu erreichen,
- dass bei Infrastrukturverbesserungen, Fahrplanerweiterungen oder Angebotsverbesserungen ein vernünftiges Kosten-/Nutzenverhältnis angestrebt werden müsse sowie Notwendiges und Wünschbares zu trennen und raumplanerische Komponenten zu berücksichtigen seien,
- dass dort, wo die Bevölkerung ein Angebot kaum nütze, auch die Frage eines Abbaus zu stellen sei,
- dass die Landgemeinden auf Pendler und damit auf einen guten ÖV angewiesen seien,
- dass es bei dem vorliegenden Gesetz nicht um einzelne Bahn- oder Buslinien, sondern um den ÖV als Ganzes gehe,
- dass zum Zeitpunkt dieser Beratung durch die Kommission die LÜP-Massnahme „Begrenzung des Pendlerabzuges“ vom Grossen Rat noch nicht beschlossen sei.

Von den Vertretern des Departements DIV wurde betont,

- dass der RR den Ausbau des Fahrplanangebots jährlich offen und transparent darlege und der Grosse Rat darüber mit dem Budget und mit dem Finanzplan mitbestimmen könne,
- dass es im Fahrplan 2019 nicht um ein paar Minuten Fahrzeitreduktion, sondern um das ÖV-Gesamtsystem gehe und die Durchmesserlinie Zürich für einen grossen Teil des Thurgaus nur dann Nutzen bringe, wenn die geplanten Ausbauten realisiert werden
- dass die prognostizierten Mehreinnahmen von Fr. 3.5 Mio., welche die Gemeinden aus der Begrenzung des Pendlerabzuges erhalten würden, über den ganzen Kanton gerechnet seien und so sei es möglich, dass es Gemeinden geben werde, die davon mehr und welche die weniger profitieren werden; von Ungerechtigkeiten könne aber nicht die Rede sein.

Das Eintreten wurde nicht bestritten. Die Kommission beantragt dem Grossen Rat mit 14:0 (bei einer Absenz) auf die Vorlage einzutreten.

Detailberatung

§ 1 Abs.1, Ziffer 1

Ein Antrag, das Wort „vermehrte“ durch „angemessene“ zu ersetzen, da der Schienen-güterverkehr erwähnt sei und mit Blick auf die Seelinie nicht passe, wurde zurückgezo-gen, da unter der vermehrten Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel nur der Perso-nenverkehr, nicht aber der „Schienengüterverkehr“ zu verstehen ist. Der Kanton ist an einer vermehrten Nutzung des ÖV interessiert, weil so der zu bezahlende Abgeltungs-betrag tiefer wird.

§ 1 Abs. 1, Ziffer 2

Im ÖV-Konzept 2010-2015 ist definiert, was unter „angemessener“ Grundversorgung“ zu verstehen ist.

§ 1 Abs. 2

Auf die Frage, ob der Schienengüterverkehr z. B. auf der Seelinie verkehrsmittel- und umweltgerecht sei, wurde erklärt, dass dies z. B. für einen Ölzug auf jeden Fall zutreffe. Auf der Seelinie müsse ein Trassee (auf der Thurtalachse zwei) je Stunde und Richtung für den Güterverkehr freigehalten werden. Ab 2020 dürfe nur noch lärmsaniertes Roll-material (auch aus dem Ausland) eingesetzt werden.

§ 2 Abs. 2

Ein Antrag, auch die Verkehrsverbände aufzuführen, damit ihr Know-how und ihre Erfah-rungen im Vorfeld berücksichtigt werden könne, wurde zurückgezogen, da sich die hier erwähnte Zusammenarbeit auf Bund, Kanton, Gemeinden und Nachbargebiete zu be-schränken hat. Die Verkehrsverbände wie z. B. VCS, TCS oder Pro Velo werden wie die politischen Parteien, die Gemeinden, Gewerkschaften und Wirtschaftsverbände im Rahmen von Vernehmlassungen konsultiert

§ 2 Abs. 3

Ein in der ersten Lesung knapp angenommener Antrag, das Verb „anhören“ durch „ab-sprechen“ zu ersetzen, wurde in der zweiten Lesung, abgestützt auf ein juristisches Gut-achten des Departementes, wieder zurückgenommen. Der Begriff „Absprache“ hat die gleiche Bedeutung wie eine Vereinbarung. Eine Absprache/Vereinbarung kann also nur zustande kommen, wenn die Betroffenen eine übereinstimmende Willenserklärung äus-tern, wenn also alle Beteiligten ihr Einverständnis erklären. Die „Absprache“ zwischen Kanton und Gemeinden geht im vorliegenden Fall zu weit, würde einen hohen administ-rativen Aufwand bedeuten und könnte Fördermassnahmen am Veto einzelner Gemein-den zum Scheitern bringen.

Der Begriff „Anhörung“ dagegen hat die Bedeutung, dass geäusserte Einwände bei ei-nem Entscheid sorgfältig geprüft werden müssen, was Sinn und Zweck der Anhörung der Gemeinden ist. Die Kommission stimmte dem Antrag zu, das Verb „anhören“ durch

das Nomen „Anhörung“ zu ersetzen, dies mit der Begründung, so mehr Klarheit und Rechtssicherheit zu schaffen.

§ 4 Abs. 3

Gemäss § 4 Absatz 3 kann der Kanton, sofern ein vorrangiges kantonales Interesse besteht, Beiträge an Verkehrsmittel leisten. Zu denken ist etwa an Beiträge an die Beschaffungskosten von Kurs- und Fährschiffen. KR Hermann Hess legt als Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft AG Wert darauf, dass diese Fördermassnahme nicht auf seine Anregung oder Initiative vom Regierungsrat ins Gesetz aufgenommen wurde.

§ 4 Abs. 5

Im Bundesrecht ist geregelt, wie Offerten berechnet werden. Ein Transportunternehmen weist im Rahmen des zweijährigen Offertverfahrens für jede Linie und deren definiertem Fahrplanangebot die jeweilig berechneten Kosten und erwarteten Erträge aus. Diese Offerten werden dann mit den Nachbarkantonen und den Transportunternehmen verhandelt. Die Differenz zwischen Kosten und Erträgen gilt als Abgeltung. Ein allfälliger Gewinn des Transportunternehmens fliesst in die gebundenen Reserven, welche für etwaige Verluste eingesetzt werden müssen. Dieses Vorgehen ist für Bahn- und Busunternehmen identisch.

§ 5 Abs. 3

Nach langjährig gelebter Praxis liegt die Kompetenz zur Bewirtschaftung von Park und Ride für Autos bei der jeweiligen Bahnunternehmung als Grundeigentümerin. Der Kanton hat bis jetzt lediglich für die Erstellung von P+R-Parkplätzen in Amriswil und Frauenfeld Beiträge entrichtet. Abstellplätze für Velo und Mofa sind Sache der Gemeinde. Neu beteiligt sich die SBB mit 50% der Kosten für Veloabstellanlagen und stellt das Land zur Verfügung.

§ 5 Abs. 4

Kanton und Gemeinden haben sich bisher an Bau oder Erneuerungen von Anschlussgeleisen finanziell beteiligt. Diese Fördermassnahme zugunsten des Schienengüterverkehrs wurde im Rahmen von LÜP abgeschafft; sie gilt nur noch für Beitragsgesuche, welche vor dem 31. Dezember 2014 an den Kanton gerichtet wurden. Somit werden Anschlussgeleise nur noch durch den Bund finanziell gefördert.

§ 10 Abs. 2

Nach geltendem Gesetz kann der Kanton einen Beitrag bis zu 25% an die ungedeckten Betriebskosten des Ortsverkehrs leisten. In den letzten Jahren betrug der Kantonsbeitrag 20%. Mit LÜP legte der Regierungsrat den Beitragssatz per 2016 auf 15% fest. Die Kommission stimmte einem Antrag zu, den Beitrag mit einer Bandbreite zwischen 15 - 25% festzulegen, statt, wie vom Regierungsrat vorgeschlagen, auf 15% zu beschränken. Mit dem Vorschlag der Kommission könnte der Kanton den Beitrag also auch wieder erhöhen.

6/6

§ 12 Abs. 1

Alle durch den ÖV erschlossenen Gemeinden haben einen Beitrag zu leisten. Zu den aufgeführten Fördermassnahmen findet gemäss § 2 Abs. 3 vorgängig eine Anhörung statt. Eine Anhörung zum Beitrag des Kantons in den Bahninfrastrukturfonds des Bundes erübrigt sich, weil es sich um einen gesetzlich geregelten und damit gebundenen Beitrag handelt.

§ 13 Abs. 1

Die Abteilung ÖV/Tourismus berechnet jährlich einen Schlüssel. Als Kriterien werden je zur Hälfte die Abfahrten von Bahn und Bus und die durch diese Verkehrsmittel erschlossenen Einwohner jeder Gemeinde berücksichtigt. Als voll erschlossen gelten Einwohner im Radius von 1000 m, als halberschlossen Einwohner im Radius von 2000 m bei Bahnhaltstellen. Bei Bushaltstellen sind dies 500 m bzw. 1000 m. Unter Verkehrsangebot ist die Anzahl der Abfahrten pro Woche der Züge (Fernverkehrszüge Gewicht 8, S-Bahn Zürich Gewicht 4, Regionalzüge Gewicht 2) sowie Busse (Regionalbusse Gewicht 1) zu verstehen; dies hat jedoch nichts mit den Personenfrequenzen zu tun.

§ 14

Ein Antrag, als neuen Abs. 2 „Private Betreiber von verkehrsintensiven Einrichtungen wie Einkaufszentren können für angemessene Beiträge an Investitions- und Betriebskosten verpflichtet werden“ aufzunehmen, wurde zurückgezogen, da dies in § 73 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes geregelt ist.

Schlussabstimmung

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat mit 12:0 Stimmen (drei Absenzen) dem Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (FöVG) zuzustimmen.

Balterswil, den 25. März 2015

Der Kommissionspräsident

Willy Weibel

Beilage:

- Fassung der vorberatenden Kommission
- Synopse