

Departement für Bau und Umwelt
Generalsekretariat
Regierungsgebäude
8510 Frauenfeld

Mettlen, 22. November 2014

Vernehmlassung „Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs“

Sehr geehrter Herr Regierungsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Die SVP Thurgau dankt Ihnen für Ihre Einladung zur Vernehmlassung.

Die Partei nimmt zu Ihrem Entwurf wie folgt Stellung:

1. Grundsätzliches

Der öffentliche Verkehr wurde in der vergangenen Zeit im Kanton Thurgau sukzessive ausgebaut und verbessert. Sowohl die Entwicklung des Fernverkehrs als auch des Regionalverkehrs ist bezüglich Angebots-km und der transportierten Personen beachtlich. Es haben, wie Sie in Ihrem erläuternden Bericht darstellen, verschiedene Gründe zu dieser positiven Entwicklung geführt. Gleichzeitig ist jedoch nicht zu übersehen, dass dieser allgegenwärtige Ausbau verständlicherweise auch zu enormen Kostensteigerungen geführt hat. Die Benutzer, aber vor allem Bund, Kanton und Gemeinden haben diese finanzielle Belastung bisher ohne grosses Aufheben getragen.

Mit der Annahme der FABI-Vorlage am 9. Februar 2014 ändert sich nun die Finanzierung der Bahninfrastruktur zwischen Bund und Kanton, mit direkten Auswirkungen auf die Gemeinden, grundsätzlich.

Erweiterte Schienennetze, bessere Infrastrukturen in den Bahnhöfen, optimiertes und immer wieder ausgebautes Fahrplanangebot und komfortablere Züge und Postautos müssen heute und in Zukunft finanziert werden. Diese allseits verbesserten Leistungen und höhere Belastungen der Infrastrukturen erfordern gewaltige Unterhaltsaufwendungen.

Wir stellen deshalb die grundsätzliche und berechtigte Frage nach der Notwendigkeit aller geplanten Massnahmen.

Wir fordern den Regierungsrat und vor allem die verantwortlichen Personen in den dafür zuständigen Ämtern auf, in Zukunft die tatsächlichen Bedürfnisse sorgfältig und öffentlich publiziert abzuklären.

Sämtliche Ausbauten und Verbesserungen werden immer wieder mit der Begründung „es sei ein Bedürfnis der Gesellschaft“ dargelegt. Wir zweifeln an diesen Bedürfnissen, resp. fragen uns, ob tatsächlich eine grosse Mehrheit von Fahrgästen diese Ausbauten verlangt. Damit der öffentliche Verkehr noch finanzierbar bleibt, ist auf zusätzliche Wünsche von Minderheiten zu verzichten!

Ausserdem scheint uns der direkte und vermehrte Einbezug der Gemeinden bei Fragen des öffentlichen Verkehrs wichtig, insbesondere auch deshalb, weil sich die Kosten ja ständig erhöhen. Die Schmerzgrenze ist erreicht!

Die zukünftigen Konzepte „Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau“ (Fünfjahresprogramm) sind bezüglich ihrer Strategie der ständigen Verbesserungen zu hinterfragen.

Es darf auch einmal konsolidiert oder unrentable und mit einem schlechten Auslastungsgrad versehene Linien in Frage gestellt werden. Nicht jeder Weiler braucht den Stundentakt, nicht jedes Dorf braucht bis Mitternacht den Anschluss an den öffentlichen Verkehr!

Unverständlich und nicht nachvollziehbar ist der Hinweis, dass die unwidersprochenen Mehraufwendungen im Rahmen der LüP – Massnahme, Ziffer 7.9 (Begrenzung des Pendlerabzuges) kompensiert werden können. LüP erfordert eine Leistungsüberprüfung mit aufgezeigten Sparmassnahmen! Offenbar haben die zuständigen Amtsstellen die „Zeichen der Zeit“ nicht erkannt!

Wenn von „ganz wesentlichen Verbesserungen“ ab dem Fahrplan 2019 gesprochen wird und dann „leicht kürzere Fahrzeiten“ der Schnellzüge zwischen Zürich und dem Thurgau, oder „schlankere Anschlüsse“ zwischen Schnellzügen und S-Bahn und Fahrplanverdichtungen (wer verlangt diese?) gesprochen wird, dann zweifelt die SVP Thurgau an der Notwendigkeit aller vorgesehenen Massnahmen!

Allein die auf Seite 10 des erläuternden Berichts erwähnten Investitionskosten von insgesamt Fr. 412.4 Mio. für Ausbauten im Schienenverkehr und Bahnhöfen innert 6 Jahren scheint uns gigantisch und bedürfen einer Hinterfragung!!

Ob die dargestellten Angebotsverbesserungen den zusätzlichen Abgeltungsbedarf von 11 Mio. Franken rechtfertigen scheint uns ebenfalls fraglich. Insbesondere dann, wenn der Bundesbeitrag von bis anhin 46 Prozent noch nicht definitiv festgelegt ist und sich deswegen für Kanton und Gemeinden höhere Kosten ergeben könnten.

Fazit: Die SVP Thurgau anerkennt die bisherigen Leistungen im öffentlichen Verkehr und die Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden.

In Zukunft sind Infrastrukturverbesserungen, Fahrplanerweiterungen, Angebotsverbesserungen, etc. nur dann zu realisieren, wenn sie in einem vernünftigen Kosten- / Nutzenverhältnis stehen.

Die Kosten müssen stabilisiert oder gesenkt werden!

2. Zu den einzelnen Paragrafen

Die nicht erwähnten §§ sind unbestritten.

§1 Grundsatz

In wieweit der Schienengüterverkehr noch gefördert werden soll (bei bereits bestehender Überlastung des Schienennetzes!) bleibt abzuwarten. Wer beurteilt die volks- & betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkte und wer bestimmt was bedarf-, verkehrsmittel- und umweltgerecht ist? Diesbezügliche Antworten erwarten wir vom Departement nicht erst in der Verordnung!

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs bezweckt gem. Abs. 1, Ziffer 3 eine raumplanerische Entwicklung der Regionen und Gemeinden. Diese Aussage stimmt mit den bevorstehenden Anpassungen des Kantonalen Richtplans vorerst nicht überein. Wenn öffentlicher Verkehr in alle Landgemeinden gefördert werden soll, sind auch raumplanerisch die Voraussetzungen für eine bauliche Entwicklung dieser Regionen zu schaffen, resp. wenn sich ländliche Regionen baulich nicht mehr entwickeln dürfen, ist dorthin auch der öffentliche Verkehr nicht zusätzlich zu fördern.

Diesbezüglich müssen die involvierten Amtsstellen eine eindeutige Aussage machen können, ansonsten ist Ziffer 3 überflüssig!

§2 Zusammenarbeit

Die Formulierung dieses § hat nichts mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs zu tun und könnte auch im Sinn eines „schlanken Gesetzes“ weggelassen werden.

§4 Angebotsvereinbarung

Lediglich ein „Anhören der Gemeinden“ nützt nichts, wenn danach die Meinung des Kantons durchgesetzt wird.

Dieser Begriff ist zu ersetzen mit „im Einverständnis der Gemeinden“ oder „in Absprache mit den Gemeinden“.

Weil die Beiträge der Gemeinden an den öffentlichen Verkehr gebundene Ausgaben sind, dürfen die Angebote nicht aufgrund einer Idee des Kantons, sondern nur im Einverständnis der Gemeinden festgelegt werden.

§5 Infrastrukturbeiträge

Abs. 1 legt den kantonalen Beitrag an den Bahninfrastrukturen fest. Voraussichtlich beträgt dieser Beitrag 16.9 Mio. Franken jährlich. Die Gemeinden beteiligen sich davon mit einem Drittel.

Nach Abs. 2 bis 4 kann der Kanton weitere verschiedene Beiträge ausrichten oder vom Bund beschlossene Infrastrukturmassnahmen vorfinanzieren. Demnach müssen sich die Gemeinden auch an diesen Kosten mit einem Drittel beteiligen! Wir vertreten die Auffassung, dass in diesen beschriebenen Fällen-, wo die Interessen des Kantons im Vordergrund stehen, diese Kosten auch vollumfänglich durch den Kanton zu übernehmen sind (siehe Bemerkung zu § 12).

§8 Weitere Tarifmassnahmen

Diese Formulierung ist unklar und bedarf einer zusätzlichen Erklärung. Ergeben sich nur Einnahmeherausfälle oder wie verhält es sich bei einem positiven Rechnungsergebnis?

§10 Ortsverkehr

Gemeinden, die einen Ortsverkehr betreiben, leisten einen grossen Beitrag (auch finanziell) zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Sie sind deshalb verbindlich darauf angewiesen, dass über die Höhe der Kantonsbeiträge an die Betriebskosten auf die Dauer Klarheit und Gewissheit besteht.

Abs. 2 ist deshalb wie folgt zu formulieren: „ Der Kanton leistet Beiträge zwischen 20 und 30 Prozent an die ungedeckten Betriebskosten.“

§12 Beiträge der Gemeinden

Wie in den Bemerkungen zu § 5, Abs. 2 bis 4 angedeutet vertritt die SVP Thurgau die Auffassung „ wer befiehlt, der bezahlt“.

§ 12 ist deshalb durch einen Abs. 1a zu ergänzen mit folgendem Wortlaut:

„An die Infrastrukturbeiträge gem. § 5, Abs. 2 bis 4 leisten die Gemeinden keine Beiträge“ oder „die Infrastrukturbeiträge gemäss § 5, Abs. 2 bis 4 werden vollumfänglich durch den Kanton übernommen“.

In Abs. 2 wird von einem Gemeindebeitrag von 5 bis 50 Prozent ausgegangen. Diese Spanne scheint zu gross und öffnet Spekulationen über das Verhandlungsgeschick der Beteiligten und Interessierten. Entweder wird anhand von bisherigen konkreten Beispielen die bisherige Praxis offen und begründet dargelegt, oder dann behält sich die SVP anlässlich der Kommissions- und Grossratsdiskussion vor, einen eingengten Prozentsatz von z.B. 10 bis 30 Prozent zu beantragen!

§13 Bemessung der Gemeindebeiträge

Grundsätzlich hat sich die Bemessung der Gemeindebeiträge bewährt. Weil sich jedoch das Verkehrsangebot regelmässig erhöht, müssen auch laufend (alle 2 Jahre) die Gemeindebeiträge nach oben angepasst werden. Es ist deshalb wie eingangs erwähnt äusserst wichtig, dass die Gemeinden vermehrt und vertieft in diesen Prozess einbezogen werden.

Die Beitragsregelung in Abs. 2 scheint uns fraglich. Der Umfang der Vorteile ist nicht messbar und die Festlegung nach Steuerkraft ist willkürlich. Allein aus diesem Grund sind, wie unter § 12 erwähnt, die Kosten durch den Kanton zu übernehmen.

§16 Regierungsrat

Im Sinne einer klaren Gewaltentrennung sieht sich die SVP Thurgau darin bestätigt, dass wenn schon der Regierungsrat abschliessend für Angebotsvereinbarungen und die Vorfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen zuständig ist, auch nachvollziehbar der Kanton allein diese Kosten zu übernehmen hat.

3. Schlussbemerkungen

Die SVP Thurgau erwartet eine vertiefte Würdigung ihrer Vorschläge und dankt für die entsprechende Umsetzung im Gesetz. Präzisere Aussagen – für die Parlamentarier nachvollziehbar – in den Erläuterungen zur Vorlage, evtl. mit Darlegung der Auswirkungen auf die einzelnen Gemeinden in den nächsten Jahren, sowie allfällige Ideen für Vorfinanzierungen müssen beschrieben werden.

Freundliche Grüsse

R. Zbinden

Präsident SVP Thurgau