

Interpellation Hagmann-St.Gallen vom 4. Mai 2004
(Wortlaut anschliessend)

Schaffung eines Verkehrsbundes Ostschweiz

Schriftliche Antwort der Regierung vom 9. November 2004

Franz Hagmann-St.Gallen erkundigt sich in der Interpellation vom 4. Mai 2004 nach dem Stand der Schaffung eines Verkehrsverbundes Ostschweiz. Insbesondere interessieren ihn die terminlichen Vorstellungen der Regierung, die Organisation und mögliche Partnerschaften vorab mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV).

Die Regierung antwortet wie folgt:

Institutionelle Verbesserungen haben das Ziel, die Möglichkeiten der aktiven Steuerung des öV-Angebots auf der Besteller- und Anbieterseite zu verbessern. Insbesondere sollen zur Ergänzung der Initiativen der öV-Anbieter eine kantonale, unternehmensübergreifende Angebotsplanung und ein professionelles Bestellwesen aufgebaut werden. In Koordination mit den Nachbarkantonen soll im weiteren eine verlässliche Wirkungskontrolle geschaffen werden.

Im Rahmen der Beratungen zum Strategieplan öffentlicher Verkehr, in die auch der Kanton Thurgau und die beiden Appenzell eingebunden waren, zeigte sich, dass ein Verkehrsverbund nach dem Vorbild des ZVV neben den operativen Aufgaben auch eine erhebliche verkehrspolitische Bedeutung hat. Es war insbesondere die verkehrspolitische Bedeutung, die den Kanton Thurgau im Gegensatz zu den beiden Appenzell zu einer skeptischen Haltung betreffend die von St.Gallen angestrebte Schaffung eines Verkehrsverbundes Ostschweiz bewog. Der Kanton Thurgau verwies auf den Umstand, dass er mehrheitlich auf den Verkehrs- und Wirtschaftsraum Zürich ausgerichtet ist und für ihn eine enge Zusammenarbeit mit dem ZVV im Vordergrund stünde.

Die beiden Appenzell sind auf den Verkehrs- und Wirtschaftsraum St.Gallen ausgerichtet. In Bezug auf die übergeordnete Anbindung der Region St.Gallen bestehen identische verkehrspolitische Positionen und Prioritäten. Da die Mehrzahl der appenzellischen Regionallinien zu einem Bahnhof auf st.gallischem Gebiet führen, besteht im Bestellwesen aufgrund der gemeinsamen Bestellung dieser Leistungen eine enge Kooperation zwischen den st.gallischen und den appenzellischen Amtsstellen. Des weitern sind Verwaltungsräte mehrerer Privatbahnen jeweils mit st.gallischen und appenzellischen Vertretern besetzt, so dass auch auf der Anbieterseite eine enge Kooperation sichergestellt ist.

Im Kanton Zürich wurde die Bestellerfunktion an den ZVV delegiert. Der ZVV ist ein Unternehmen des Kantons Zürich. Der ZVV legt die strategische Ausrichtung fest, die einzelnen Transportunternehmen sind für die Umsetzung verantwortlich. Die politische Aufsicht über den ZVV erfolgt über den Verkehrsrat und die Verkehrskommission des Kantonsrates. In diesen politischen Entscheidungsgremien sind ausschliesslich Zürcher Politiker vertreten. Zum ZVV gehören 8 marktverantwortliche Unternehmen sowie 31 selbständige Verkehrsunternehmen und Transportbeauftragte. Die ungedeckten Kosten dieser Verkehrsunternehmen betragen zur Zeit rund 340 Mio. Franken. Im Kanton St.Gallen belaufen sich die ungedeckten Kosten auf rund 95 Mio. Franken. Sie werden von Bund, Kanton und Gemeinden abgegolten.

Der ZVV als operative Bestellerorganisation besteht derzeit aus 30 Vollzeitstellen. Davon betreffen 10 Stellen die Bereiche Controlling und Finanzen. Der Aufwand für die Verbundorgani-

sation (Personalkosten, Informatik, Kommunikation, Kosten für Drittaufträge) betrug im Jahr 2003 rund 10 Mio. Franken. Darüber hinaus werden weitere Aufgaben in den Bereichen Gesamtverkehr sowie strategische Planung der Verkehrsinfrastruktur und des Strategie-Controllings vom Amt für Verkehr übernommen. Im Vergleich zum Kanton Zürich betrug der Aufwand des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen im Jahr 2003 mit 5 Vollzeitstellen rund 1 Mio. Franken (Personal, Informatik, Drittaufträge). Dieser Vergleich zeigt die deutlich höheren finanziellen und personellen Ressourcen, die dem ZVV im Vergleich zum Kanton St.Gallen und zu anderen Kantonen zur Verfügung stehen.

Gestützt auf die Diskussionen im Rahmen des Strategieplans öffentlicher Verkehr und des 3. öV-Programmes wurde im Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen der Bereich Finanzen personell verstärkt. Dies erlaubt, in Zusammenarbeit mit dem ZVV und dem Bundesamt für Verkehr das bestehende Kennzahlensystem in den Bereichen Finanzen und Qualität weiterzuentwickeln. Trotz der im Vergleich zum ZVV deutlich geringeren finanziellen und personellen Mittel hat der Kanton St.Gallen damit die Voraussetzung geschaffen, das bestehende Angebot in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen mittelfristig weiter zu optimieren und gezielt zu verbessern.

Weitere enge Verbindungen zwischen den Kantonen und den Transportunternehmen ergeben sich über die Gremien des Tarifverbundes Ostwind. Die Geschäftsstelle ist bei der Schweizerischen Südostbahn AG in St.Gallen angegliedert. Sie führt den flächenmässig grössten Tarifverbund der Schweiz mit 40 Transportunternehmen. Er deckt das Gebiet der beiden Appenzell und der Kantone Thurgau und St.Gallen vollumfänglich ab. Die Aufsicht über die Geschäftsstelle erfolgt über den paritätisch zusammengesetzten Tarifverbundrat, dem die vier Kantone und vier grosse Transportunternehmen sowie eine Vertreterin des Bundes angehören. Politisch geht der Tarifverbund Ostwind auf einen Auftrag des Verkehrsrates der Region St.Gallen zurück, in dem ebenfalls die vier Kantone und der Bund vertreten sind.

Unter Einbezug der Geschäftsstelle des Tarifverbundes Ostwind wurde in einem speziellen Gremium unter der Federführung des ZVV das Projekt "Z-Pass" entwickelt, das ab Ende des Jahres 2004 einen gemeinsamen Zonentarif für Abonnenten im Wirtschafts- und Lebensraum Zürich schafft. Der Kanton St.Gallen ist mit den Regionen Linthgebiet und Wil daran beteiligt. Auf das Jahr 2007 ist für das Gebiet des Tarifverbundes Ostwind die Einführung eines integralen Tarifverbundes mit Einbezug der Einzelbillette geplant.

Die Fragen werden wie folgt beantwortet:

1. Die heutige Angebotspolitik weist kantonale Unterschiede in Bezug auf Prioritäten und finanzielle Zielsetzungen bezüglich Kostendeckungsgrad und Nachfrage auf. Eine Vereinheitlichung über einen Verkehrsverbund zu erreichen ist nur möglich, wenn sich die Träger des Verkehrsverbundes über verkehrspolitische Ziele und Prioritäten einig sind. Die terminlichen Vorstellungen für einen Verkehrsverbund Ostschweiz können aufgrund der skizzierten Abhängigkeiten und teils unterschiedlichen verkehrspolitischen Prioritäten der potenziellen Partner nicht präzisiert werden. Es ist vorderhand von einer pragmatischen Verbesserung der vorhandenen Kooperationsmodelle und Umsetzung der gemeinsamen Projekte auszugehen. Mit der Umsetzung von Schlüsselprojekten wie dem integralen Tarifverbund Ostwind oder der Erweiterung der S-Bahn St.Gallen im Zeithorizont des laufenden 3. öV-Programms 2004 bis 2008 wird die Frage eines Verkehrsverbundes an Bedeutung gewinnen. Umgesetzt kann er nur werden, wenn alle beteiligten Partner in der Schaffung eines Verkehrsverbundes klare Vorteile erkennen und bereit sind, die Möglichkeiten der verbesserten aktiven Steuerung des öV-Angebots auf der Besteller- und Anbieterseite aus einer überkantonalen Sicht zu beurteilen.
2. Es ist davon auszugehen, dass die mit einem Verkehrsverbund Ostschweiz verknüpften Zielsetzungen vorderhand in den vorhandenen Kooperationsgremien und -projekten weiterverfolgt werden. Damit ergeben sich je Teilmarkt variable Besteller-Partner. Organisatorisch

handelt es sich dabei um paritätische Gremien oder eine projekt- und aufgabenbezogene Zusammenarbeit auf Vertragsbasis. Für einen Verkehrsverbund wäre die Form eines interkantonalen Unternehmens mit einer Trägerschaft bei den beteiligten Kantonen zu prüfen.

Die Schaffung eines interkantonalen Unternehmens mit hoheitlichen Funktionen bedingt die Abtretung kantonaler Souveränität an eine überkantonale neue Institution. Die Rechtsform eines solchen Unternehmens würde eine Neudefinition der Aufgaben der zuständigen kantonalen Stellen im Bereich der Aufsicht und Steuerung bedingen.

3. Der Kanton St.Gallen ebenso wie die Geschäftsstelle des Tarifverbundes Ostwind kooperieren bereits heute aufgaben- und projektspezifisch mit den Nachbarkantonen und dem ZVV. Insbesondere bei der Entwicklung neuer Tarifprodukte wie dem Z-Pass, der Offertprüfung von grenzüberschreitenden Linien oder der Weiterentwicklung der S-Bahnsysteme funktioniert die Zusammenarbeit gut. Im Bereich der Kundenzufriedenheitsmessung und im finanziellen Benchmarking wird die Zusammenarbeit mit dem ZVV sowie dem BAV verstärkt. Es besteht ein gemeinsames Interesse, Kontroll- und Planungsinstrumente auf der Bestellerseite weiterzuentwickeln und damit gegenüber den Erbringern von Transportdienstleistungen gestärkt und geeint auftreten zu können.

Eine Vollintegration in den ZVV und damit auch in die Verkehrspolitik des Wirtschafts- und Lebensraums Zürich steht für den Kanton St.Gallen nicht zur Diskussion. Aufgrund der besonderen geografischen Situation des Kantons St.Gallen mit zahlreichen regionalen Teilverkehrsmärkten wird es weiterhin notwendig sein, je Region spezifische Kooperationen einzugehen, die den spezifischen Verkehrsbeziehungen und Prioritäten optimal entsprechen. Für zahlreiche st.gallische Regionen wird zumindest in Bezug auf die Angebotsplanung nicht der ZVV der primäre Kooperationspartner sein.

9. November 2004

Wortlaut der Interpellation 51.04.27

Interpellation Hagmann-St.Gallen: «Schaffung eines Verkehrsbundes Ostschweiz

Im Bericht der Regierung zum Strategieplan öffentlicher Verkehr (STRÖV) vom 20. August 2002 werden im Leitsatz 8 institutionelle Verbesserungen mit dem Ziel einer aktiven Steuerung des öV-Angebotes auf Besteller- und Anbieterseite in Aussicht gestellt. Bei der Angebots- und Infrastrukturplanung soll die öffentliche Hand eine aktive Rolle wahrnehmen und aus der Perspektive der Standortförderung und der Grundversorgung Visionen und konkrete Projekte entwickeln. Gefordert wird in Ergänzung zu den Initiativen der öV-Anbieter eine kantonale, unternehmensübergreifende Angebotsplanung und ein professionelles Bestellwesen. Für das Bestellwesen sollen Kooperationen mit den Nachbarkantonen, insbesondere mit Appenzell A.Rh. und Appenzell I.Rh. systematisch ausgebaut werden. Angestrebt wird dadurch auch eine verlässliche Wirkungskontrolle. Für die Umsetzung dieser Absicht wurden ein Massnahmenplan und eine regelmässige Berichterstattung in Aussicht gestellt.

Bei der Beratung des 3. öV-Programms 2004-2008 vom 12. August 2003 wurde die Umsetzung dieses Zieles angemahnt. Ein «Ostschweizer Verkehrsverbund» soll, möglichst unter Einschluss des Kantons Thurgau und, falls der Kanton Thurgau an einem solchen Vorhaben nicht teilnehmen wolle, vorerst zusammen mit den Appenzeller Kantonen und in Kooperation mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) angestrebt werden. Die Massnahme soll u.a. dazu führen, dass eine systematische Qualitätsentwicklung erfolgt mit Nutzung der entsprechenden Controlling-

und Qualitätssicherungsinstrumente des ZVV und dass bestellerseitige Konzept- und Planungsarbeiten verstärkt werden.

Ich frage die Regierung an, mit welchen Massnahmen sie das genannte Ziel der Schaffung eines Verkehrsverbundes Ostschweiz bisher umgesetzt hat und wie sie es weiterverfolgen will:

1. mit welchen terminlichen Vorstellungen?
2. mit welchen Besteller-Partnern und in welcher organisatorischen Form?
3. mit welchen Kooperationsabsichten, insbesondere mit dem ZVV?»

4. Mai 2004