



Kommission Bau und Volkswirtschaft, 9102 Herisau

An die Mitglieder
des Kantonsrates

Obstmarkt 3
9102 Herisau
kantonsrat@ar.ch

Sabrina Baumgartner
Leiterin Parlamentsdienst
Tel. +41 71 353 62 58
Sabrina.Baumgartner@ar.ch

Herisau, 28. August 2023

5000.904

**Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029 (ÖV-Konzept);
Genehmigung**

2. Bericht und Antrag der Kommission Bau und Volkswirtschaft vom 28. August 2023

Sehr geehrter Herr Kantonsratspräsident
Sehr geehrte Damen Kantonsrätinnen
Sehr geehrte Herren Kantonsräte

A. Ausgangslage

Das Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029 (ÖV-Konzept) läuft über sechs Jahre und baut als drittes Umsetzungskonzept auf den Vorgängerkonzepten auf. Der Regierungsrat erlässt das ÖV-Konzept, der Kantonsrat genehmigt es. Inhaltlich umfasst das Konzept die kurz- und längerfristigen Vorstellungen über den öffentlichen Verkehr sowie die davon ableitbaren Massnahmen zu dessen Förderung. Es enthält zudem eine Erfolgskontrolle der bisherigen Massnahmen, konzeptionelle Überlegungen zum zukünftigen Angebot sowie Angaben zur Finanzierung und Organisation.

Die Kommission Bau und Volkswirtschaft hat an ihrer Sitzung vom 28. August 2023 das Konzept beraten. Für die Beratung standen folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 6. Juni 2023 «Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029 (ÖV-Konzept 2024–2029); Genehmigung» mit zwei Beilagen

An der Sitzung standen Regierungsrat Dölf Biasotto, Departementssekretär Lukas Gunzenreiner und Oliver Engler, Leiter Fachstelle öffentlicher Verkehr, für Erläuterungen und Auskünfte zur Verfügung.



B. Erwägungen

Die Kommission hat das ÖV-Konzept kritisch diskutiert. Eintreten auf die Vorlage war unbestritten. Die Kommission hat aber ernsthaft eine Rückweisung geprüft, um ein Zeichen zu setzen. Der Bericht liest sich aus Sicht der Kommission relativ mühsam. Die Analysen sind interessant, aber das Konzept dahinter wird nicht richtig ersichtlich. Die Kommission vermisst eine klare Vision. Sie kann auch keine grossen Unterschiede zum letzten Konzept erkennen. Gleichzeitig ist der Unmut über die Entwicklung im öffentlichen Verkehr sehr gross. Die Anschlüsse zwischen den Appenzeller Bahnen (AB) und den Fernverkehrszügen im Bahnhof St.Gallen sind schlecht. Dasselbe gilt für die Anschlüsse der Linie Altstätten–Gais im Rheintal. Neben dem Pendler- und dem Freizeitverkehr wird der Geschäftsverkehr nicht berücksichtigt. Die Datenbasis, auf der die Erhebung der Nutzerzahlen basiert, ist aus Sicht der Kommission schwach. Diese Einwände sind nicht neu. Sie wurden beispielsweise auch im Jahr 2017 bei der Debatte zur Genehmigung des 2. ÖV-Konzepts 2018–2022 vorgebracht.

Der Kommission ist bewusst, dass das Konzept ein Vollzugs- und Planungsinstrument ist, das in der Kompetenz des Regierungsrates liegt. Sie hätte aber trotzdem gerne mehr Mitspracherechte in diesen emotional diskutierten Fragen. Der Kantonsrat hat wenig Handlungsoptionen. Er kann Nicht-Eintreten beschliessen, dann ist das Konzept vom Tisch. Beschliesst er Eintreten, kann er das Konzept genehmigen oder mit einem Auftrag zur Überarbeitung zurückweisen. Eine Ablehnung hätte keine Auswirkungen auf die Umsetzung und die finanziellen Verpflichtungen. Sie würde vor allem einen Zusatzaufwand für die Mitarbeitenden der Verwaltung bedeuten, da diese das Konzept entsprechend überarbeiten müssten.

Nach sorgfältiger Prüfung der Optionen ist die Kommission zum Schluss gekommen, dass eine Rückweisung des Konzepts nicht zielführend wäre. Trotzdem möchte die Kommission ihren Unmut zum Ausdruck bringen. Beim nächsten Konzept sollten die nachfolgend genannten Themen besser berücksichtigt werden. Es gibt einzelne Punkte im ÖV-Angebot, die seit längerer Zeit ungelöst sind oder sich sogar verschlechtert haben.

Anschlüsse der AB im Bahnhof St.Gallen und im Rheintal

Die Kommission ist der Meinung, dass die Problematik mit den Anschlüssen im Bahnhof St.Gallen im Konzept zu wenig Gewicht hat. Die Fahrplanentscheidungen bei den AB sind aus Sicht der Kommission nicht nachvollziehbar. Die Anschlüsse an die schnellen Züge von St.Gallen nach Zürich sind nicht in beiden Richtungen gewährleistet. Bei der Volksabstimmung zur Durchmesserlinie wurde gesagt, dass die Anschlüsse besser werden. Aus Sicht der Kommission hat sich aber nichts verbessert. Ebenso haben sich die Anschlusszeiten der AB in Altstätten auf die Züge der SBB in der Einschätzung der Kommission in den letzten Jahren verschlechtert.

Das Departement weist darauf hin, dass die Anschlüsse im Bahnhof St.Gallen zumindest in den Stosszeiten unter der Woche funktionieren. Das Fahrplangefüge in St.Gallen ist sehr komplex. Die AB sind vom Fahrplan-konzept der übergeordneten Schnellverkehrszüge abhängig. Die SBB bieten keinen regelmässigen Halbstundentakt im Bahnhof St.Gallen an. Die Fahrpläne der AB können sich folglich nicht voll auf den Bahnhof St.Gallen ausrichten, da die Fernverkehrszüge unregelmässig fahren. In Gais müssen die AB die Anschlüsse Richtung Appenzell und Richtung Altstätten gewährleisten. Dieser Umstand führt dazu, dass wenig Spielraum für Anpassungen besteht. Grundsätzlich merkt das Departement an, dass es mit den AB in einem intensiven Dialog steht und diese Punkte regelmässig anspricht.



Aus Sicht der Kommission müsste der Kanton in diesen Punkten seine Rolle als Besteller der ÖV-Angebote stärker wahrnehmen und die Interessen der Bevölkerung von Appenzell Ausserrhoden regional wie national besser durchsetzen. Auch wenn der Kanton der Besteller der Leistungen ist, ist er nach Aussage des Departementes auch immer auf die Betreiber der ÖV-Angebote angewiesen. Sie kennen die Infrastruktur und alle Abhängigkeiten bei der Umsetzung besser. Es ist auch die Aufgabe des Kantons, das Gesamtsystem im Blick zu haben und auf die regionale Ausgewogenheit zu achten. Der ÖV hat seinen Preis. Zudem müssen Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitskriterien sowie das künftige Mobilitätsverhalten berücksichtigt werden.

Qualität der Daten bei der Erhebung der Nachfrage

Die Kommission stellt die derzeit verwendete Datenbasis für das ÖV-Konzept in Frage. Die Befragung der Passagiere über die Art der Nutzung der Linien der AB sagt nichts über die tatsächliche Nachfrage aus. Personen, die für die gleiche Strecke auf das Auto umgestiegen sind, werden dabei nicht erfasst. Die Kommission bezweifelt aus diesem Grund vor allem die Aussage im Kapitel «1.2.2. Pendlerströme» auf Seite 15 im Bericht und Antrag des Regierungsrates, wo steht «auffallend ist die verhältnismässig geringe Bedeutung von Zürich und Umgebung als Pendlerziel». Die Kommission fordert den Regierungsrat auf, zur Erhebung der Nachfrage in Zukunft auch Auswertungen von Handydaten einzubeziehen, um die tatsächlichen Pendlerströme besser zu erfassen.

Das Departement widerspricht dieser Kritik und weist darauf hin, dass die Datenerhebungen der AB nicht nur in den Zügen erfolgen. Die Daten im ÖV-Konzept basieren auf der Pendlerstatistik des Bundesamtes für Statistik. Die Auswertung von Handydaten ist in einer schwach besiedelten Region nicht so einfach, da das Volumen gering ist. So ist aus den Daten unter Umständen nicht herauszulesen, ob jemand die Strecke mit dem Auto oder mit dem Bus zurücklegt. Eine zusätzliche Spezialauswertung wurde bereits in Auftrag gegeben.

Die Kommission beantragt einstimmig, das Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029 zu genehmigen.

C. Antrag

Die Kommission Bau und Volkswirtschaft beantragt Ihnen,

1. auf die Vorlage einzutreten
2. das Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029 (ÖV-Konzept) zu genehmigen.

Im Namen der Kommission Bau und Volkswirtschaft

sign. Matthias Tischhauser

Matthias Tischhauser, Präsident

sign. Sabrina Baumgartner

Sabrina Baumgartner, Aktuarin