



Stans, 26. Mai 2015

Nr. 374

Baudirektion. Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung. Öffentlicher Verkehr. Gesetzgebung. Revision des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz). Antrag an den Landrat

1 Sachverhalt

1.1

Mit RRB Nr. 413 vom 17. Juni 2013 hat der Regierungsrat den Grundsatzentscheid gefällt, eine Revision des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz, ÖVG, NG 652.1) an die Hand zu nehmen und dafür die entsprechende Projektorganisation genehmigt.

1.2

Der Regierungsrat hat am 23. September 2014 (RRB Nr. 705) den Bericht und den Entwurf für eine Revision des Verkehrsgesetzes zuhanden der Vernehmlassung verabschiedet. Es gingen daraufhin 33 Stellungnahmen ein. Der Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung gibt im Detail Aufschluss über die Akzeptanz des Gesetzesentwurfs.

1.3

Dem Gesetzesentwurf haben 10 Vernehmlassungsteilnehmer zugestimmt. 20 lehnen diesen ab, weil sie gegen eine Mitfinanzierung der öV-Linien bei Nichterreichen der Schwellenwerte durch die Gemeinden sind und 3 sind indifferent (teilweise Zustimmung). Ein laufendes Controlling des öV-Angebots wird von einer Mehrheit grundsätzlich begrüsst. Die Vorlage wird somit von einer Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer (61%) abgelehnt.

Aufgrund des Ergebnisses aus der Vernehmlassung wurde für den 29. Januar 2015 eine Besprechung mit den Vertretern der Gemeinden und Parteien angesetzt. Dabei ging es um die Diskussion der wichtigsten Einwände gegen den Gesetzesentwurf und die Festlegung des weiteren Vorgehens. Gestützt auf die Ergebnisse dieser Besprechung hat die Baudirektion den Gesetzesentwurf angepasst. Im Gesetzesentwurf der Vernehmlassung wurde vorgeschlagen, die Gemeinden bei Nichterreichen der Schwellenwerte mit 30% an den Abgeltungen zu beteiligen und so schrittweise finanziell am öV-Angebot zu beteiligen. Im vorliegenden Antrag an den Landrat werden die Gemeinden bei Nichterreichen der Schwellenwerte nicht automatisch finanziell beteiligt. Vielmehr können sie selber entscheiden, ob sie eine Linie, welche vom Kanton nicht mehr bestellt wird, weil diese die Schwellenwerte nicht erreicht, selber finanzieren und betreiben wollen. Damit wird die Linie weiter betrieben und die Gemeinde finanziert sie zu 100%. Die vorliegende Gesetzesvorlage berücksichtigt nun weitgehend die Einwände der Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer und schafft die Grundlage für die Umsetzung eines Controllings, wie es in der öV-Strategie des Kantons festgehalten ist.

2 Erwägungen

2.1

Eine Optimierung des Verhältnisses zwischen Aufwand und Leistung des öV-Angebots mit einem entsprechenden Controlling wird im Rahmen der Vernehmlassung allgemein begrüsst. Die Konsequenzen des Controllings dürfen aber nicht zu einem markanten Leistungsabbau führen, da damit die Verkehrssituation (MIV) im Kanton verschärft und die Randregionen benachteiligt werden. Die weiteren Hauptkritikpunkte aus der Vernehmlassung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Mit der Vorlage wird nur die Verschiebung von Kosten vom Kanton auf die Gemeinden umgesetzt, ohne aber einen effizienteren öV zu haben.
- Der öffentliche Verkehr muss Sache des Kantons bleiben, da die Abstimmung von Verkehr und Siedlung im Rahmen der Raumentwicklung wichtig ist (übergeordnete Sicht).
- Unterschiedliche Funktionen der Linien (Schülertransport, Tourismus- und Freizeitverkehr, Grundversorgung) sind bei den Schwellenwerten zu berücksichtigen.
- Aufteilung der Abgeltungen auf die Gemeinden wird bei mehreren Gemeinden je Linie schwierig (Kriterien).
- Problematik der Zentrumsfunktion von Stans bei der Mitbeteiligung an öV-Linien, welche den Schwellenwert nicht erreichen (Zentrumslast).

2.2

Gestützt auf die Würdigung der Kritikpunkte und das Ergebnis der Besprechung vom 29. Januar 2015 wurde der Entwurf der Revision des ÖVG aus der Vernehmlassung angepasst. Auf eine finanzielle Beteiligung der Gemeinden an Linien, welche die Schwellenwerte nicht erreichen, wird grundsätzlich verzichtet. Der Kanton bleibt alleine für das öV-Angebot im Kanton verantwortlich. Der Schwellenwert „Nachfrage“ aus der Vernehmlassung wird durch die „Angebotseffizienz“ ersetzt. Es zeigte sich, dass die Querschnittsbelastung den unterschiedlichen Situationen der Linien zu wenig Rechnung trägt. Die Angebotseffizienz ergibt sich aus dem Verhältnis zwischen Nachfrage (Personenkilometer) und Angebot (Platzkilometer). Es wird somit nicht einseitig auf die Nachfrage abgestützt.

2.3

Mit der Anpassung des ÖVG-Entwurfs fallen verschiedene Kritikpunkte aus der Vernehmlassung weg. Das Regime des Controllings mit Schwellenwerten und Konsequenzen bei Nichterreichen der Minimalvorgaben wird im ÖVG umgesetzt. Damit soll das Ziel der öV-Strategie (bedarfsgerechter, optimierter und bezahlbarer öV) erreicht werden. Aufgrund des Controllings mit Schwellenwerten kann der Landrat über das öV-Angebot mitbestimmen. Im Rahmen des Kredits für die Abgeltungen des kantonalen öV-Angebots bestimmt er über die finanziellen Vorgaben (für welche Verkehrslinien werden Mittel gesprochen) und die zu bestellenden Verkehrslinien.

Die Gemeinden werden im Rahmen von Massnahmen bei Verkehrslinien, welche die Schwellenwerte nicht erreichen, mit einbezogen. Sie haben zusammen mit den Transportunternehmungen und dem Kanton gemäss ihren Möglichkeiten dafür zu sorgen, dass die Verkehrslinien die Schwellenwerte erreichen. Eine teilweise Mitfinanzierung durch die Gemeinden ist nicht mehr vorgesehen.

Der Landrat beschliesst im Rahmen der vorliegenden Gesetzesrevision erstmals über die Minimalvorgaben der Schwellenwerte. Neu beschliesst der Landrat mit dem Rahmenkredit

für die Abgeltungen des öV-Angebots, welche Verkehrslinien vom Kanton bestellt werden. Damit wird abschliessend festgelegt, welche Verkehrslinien dem Controlling unterliegen. Die Umsetzung des Controllings mit den Schwellenwerten obliegt der Baudirektion bzw. dem Regierungsrat. Der Regierungsrat bestellt unter Berücksichtigung des Rahmenkredits, der vom Landrat bezeichneten Verkehrslinien und der Ergebnisse des Controllings das kantonale Verkehrsangebot (Mengengerüst).

Die Anpassungen des aktuellen Verkehrsgesetzes (ÖVG) lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Kriterium	Heutiges ÖVG (IST)	Revidiertes ÖVG (NEU)
Controlling mit Schwellenwerten		Wird eingeführt
Finanzielle Vorgabe für Abgeltungen öV-Angebot (Rahmenkredit)	Landrat	Landrat
Festlegung der Verkehrslinien	Regierungsrat	Landrat
Festlegung von Schwellenwerten fürs Controlling für 4 Jahre		Landrat
Festlegung des Verkehrsangebots (Mengengerüst)	Regierungsrat	Regierungsrat
Umsetzung Controlling operativ		Baudirektion
Bestellung öV-Angebot	Regierungsrat	Regierungsrat

 = Veränderung ÖVG

Im revidierten ÖVG wird der Begriff „öV-Angebot“ als Überbegriff für „Verkehrslinien“ und „Verkehrsangebot“ verwendet. Für Details wird auf den erläuternden Bericht verwiesen.

Mit der Revision des ÖVG wird der Einfluss des Landrates auf die Ausgestaltung des öV-Angebots des Kantons verstärkt. Damit wird der politischen Bedeutung von Entscheiden bezüglich Verkehrslinien, öV-Erschliessung, Wirtschaftlichkeit oder anderen Aspekten Rechnung getragen. Gleichzeitig übernimmt der Landrat damit auch mehr Verantwortung. Er muss die finanziellen Ziele des Kantons mit dem öV-Angebot und dessen Kosten in Übereinstimmung bringen.

Beschluss

Die Revision des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz, ÖVG) wird zuhanden des Landrates verabschiedet mit dem Antrag, auf die Vorlage einzutreten und dieser zuzustimmen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) (Präsidium und Sekretariat)
- Landratssekretariat
- Vernehmlassungsteilnehmer
- Finanzdirektion
- Finanzverwaltung
- Baudirektion
- Direktionssekretariat Baudirektion
- Rechtsdienst
- Fachstelle öV und Projektentwicklung

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landschreiber

