

Teilrevision des Gesetzes über den Öffentlichen Verkehr

1. Ziele der Revision

Sind Sie mit den Zielsetzungen der Revision einverstanden und erachten Sie die vorgeschlagene Harmonisierung von Regional- und Agglomerationsverkehr als sinnvollen Lösungsansatz?

Der VAO unterstützt die Ziele der Teilrevision. Die Harmonisierung von Regionalverkehr und Ortsverkehr (Agglomerationsverkehr) sowie die Anwendung derselben Planungs- und Bestellverfahren sind zu begrüßen. Die bisherige Unterscheidung wirkte künstlich und hatte ausschliesslich finanzielle Gründe. Sie verursachte unnötig Aufwand und behinderte zusammen mit dem Konzessionswesen die laufende Entwicklung wirtschaftlich sinnvoller Betriebskonzepte.

Die Harmonisierung sollte auch zu vertieften Verbundstrukturen (nicht nur im Bereich der Abonnements) führen. Das heute bestehende Tarifsystem des VAO muss zwar in der neuen Verkehrsregion Aargau Ost vorerst aufrecht erhalten werden, sollte aber mittelfristig in eine Verbundstruktur des harmonisierten öV überführt werden.

2. Verkehrsregionen

Erachten Sie die Bildung von Verkehrsregionen zweckmässig zur Aufgabenwahrnehmung der Gemeinden in Planung und Kostenaufteilung? Welche geographische Unterteilung bevorzugen Sie? Soll die rechtliche Form im Gesetz offen gelassen werden oder ist eine zwingende Regelung zur Bildung eines Zweckverbands nötig?

Der Zusammenschluss von Gemeinden in Planungsgremien ist nötig, um der Netzwirkung des öffentlichen Verkehrs gerecht zu werden. Alleingänge von Gemeinden, Transportunternehmen oder Verkehrsträgern sind nicht zielführend. Die Konstituierung der Gemeinden in Verkehrsregionen, um gemeinsam mit dem Kanton die Angebotskonzepte festzulegen, ist ein organisatorisch notwendiger Schritt zur Vereinfachung der Willensbildung in diesem gemeinsamen Planungsprozess. Die Planungsgremien auf ihre Spezialisierung des Verkehrs zu verpflichten ist sinnvoll. Der VAO als Spezialverband des öffentlichen Verkehrs hat bewiesen, dass strategische Planung, Angebotsgestaltung und Finanzierung in einer gemeinsamen Plattform der Gemeinden und des Kantons zielführend und kostensenkend sind.

Um die Netzwirkung des öffentlichen Verkehrs bestmöglich verwirklichen zu können, sind grosse Verkehrsregionen vorzuziehen. Dafür spricht insbesondere die betriebswirtschaftlich vernünftige Netzkonzeption, welche günstige Angebote der Transportunternehmen ermöglicht. Diese Vorteile vermögen die grösseren Koordinationsaufwendungen zwischen den Gemeinden der Region wett zu schlagen. Der VAO gibt zu bedenken, dass für die Region Aargau Ost die Agglomeration Zürich bzw. sog. Limmattalstadt von entscheidender Bedeutung ist. Die Übernahme der Rolle der Agglomerationsträgerschaft in diesem Kontext muss daher im Rahmen der Revision des ÖVG ebenfalls überdacht werden.

Die Gründung von Gemeindeverbänden ist vorzuziehen, um eine durch die Abgeordnetenversammlung genügende demokratische Legitimation einerseits und eine wirkungsvolle Handlungsfähigkeit der Regionen andererseits zu schaffen. Der VAO verfügt bereits über diese Rechtsform und stellt sich nach Ausdehnung der Mitgliedschaft auf alle betroffenen Gemeinden als Träger der Verkehrsregion Aargau Ost zur Verfügung.

3. Kompetenzen der Gemeinden

Begrüssen Sie die weitergehende Autonomie der Gemeinden in der Planung des regionalen Angebots? Erachten Sie die Zusammenarbeit mit dem Kanton und die Abgrenzung zu den kantonalen Aufgaben als sinnvoll?

Beide Fragen können grundsätzlich bejaht werden. In der Detailausgestaltung sind jedoch noch offene Punkte zu bereinigen. Während der Entwurf des Mehrjahresprogrammes zwischen Regierungsrat und Verkehrsregionen gemeinsam festgelegt wird, wird hingegen mit dem Vorschlag reiner Anträge der Verkehrsregionen zum Fahrplanangebot über die der Kanton entscheidet, das Mitspracherecht der Gemeinden, die inskünftig bis zu 50% der Kosten zu tragen hätten, beschränkt. Es fragt sich, ob ein gemeinsamer Entscheid über die Vorschläge der Verkehrsregionen unter Anpassung des Wortlauts von §12 Abs. 2 lit. a Entwurf ÖVG nicht auch praktikabel wäre

Die Bestellung direkt durch den Kanton hat den Vorteil, dass der Preisvergleich zentral über eine hohe Anzahl von öV-Linien erfolgen kann. Die Verkehrsregionen werden davon entlastet. Sie sind jedoch in den Bestellungsprozess miteinzubeziehen, da die Kosten im dezentralen Planungsprozess zu berücksichtigen sind. Die konkrete Ausgestaltung im Rahmen der Verordnung sollte diesem Anliegen Rechnung tragen.

Die Abgrenzung des Mehrjahresprogramms vom Richtplan ist zuwenig fassbar und eine Teilrevision des BauG im Bereich Verkehr wohl unumgänglich. Neu sollen die Verkehrsregionen als Spezialkörperschaften für Verkehrsfragen den Kanton in den in der strategischen Planung des Richtplans verbleibenden Fragen unterstützen. So wird die Koordination aller Verkehrs- und Erschliessungsfragen auf überregionaler und regionaler Ebene über alle Verkehrsarten und -träger sichergestellt und fachlich konzentriert. Mit einer geeigneten Zusammenarbeit mit den für die Siedlungsentwicklung weiterhin zuständigen Replas kann die Koordination von Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung gesichert werden.

4. Sonderleistungen

Sind Sie mit den vorgeschlagenen Anpassungen zu Planung, Bestellung Finanzierung von Sonderleistungen einverstanden?

Mit diesem Vorschlag wird den Gemeinden eine ergänzende Flexibilität eingeräumt, die sehr zu begrüßen ist. Die Bestellung gemäss § 5 Abs. 5 Entwurf ÖVG ist mit den Ergänzungen zu Frage 4 akzeptabel.

5. Kostenteilung Kanton - Gemeinden

Welche gesetzliche Regelung der Kostenteilung zwischen Kanton und Gemeinden erachten Sie als sinnvoll:

- a. Angabe der Bandbreite der Gemeindebeteiligung zwischen 35% und 50% im Gesetz und Festlegung der genauen Höhe im Dekret, oder
- b. Verankerung der paritätischen Finanzierung im Gesetz, d.h. direkte Festsetzung der Gemeindebeteiligung bei 50%?

Die Absicht des Kantons, die Kostenbeteiligung der Gemeinde zu erhöhen, sollte im Kontext des Gesamtpakets Aufgaben- und Lastenteilung beurteilt werden.

Die Fixierung von 50% im Gesetz verhindert eine den jeweiligen Finanzverhältnissen angepasste und Lasten- und Aufgaben orientierte Festlegung der Beteiligung von vornherein und wird als kritisch erachtet. Die flexiblere Variante a wird daher bevorzugt.

6. Kostenverteilung unter den Gemeinden; Einführung Sockelbeitrag
Erachten Sie die Anwendung der bisher für den Regionalverkehr gültigen Verteilformen (abhängig von Verkehrsbedienung und Einwohnerzahl) auf den gesamten öffentlichen Verkehrs als geeignet? Stimmen Sie der zusätzlichen Einführung eines Sockelbeitrags in der Grössenordnung von 10 bis 20 Franken pro Einwohner für alle Gemeinden zu?

Auch diese zwei Fragen sind grundsätzlich zu bejahen. Der VAO begrüsst die Entlastung der Agglomerationsgemeinden, die bis heute aufgrund der geltenden Kostenregelung enorme Zentrumslasten zu tragen hatten. Die nachgereichten Varianten sind leider unvollständig, da unklar ist, ob die Kombination der Variante 1 oder 2 mit den Varianten 3-5 dargestellt wird. Die Variante 5 könnte allenfalls akzeptabel sein, weil sie eine Dämpfung der Bus- und Bahnhalte vorsieht, welche auch beim Kostenschlüssel des VAO Anwendung finden und sich bewährt haben.

Der vorgeschlagene Sockelbeitrag pro Einwohner entspricht dem Gedanken der Grunderschliessung und der Solidarität. Er vermag eine minimale Dämpfung des Kostenteilers zu bewirken. Weitere Varianten mit höheren Sockelbeiträgen sollten für eine definitive Beurteilung nachgereicht werden.

Schliesslich unterstützt der VAO die Möglichkeit, den Gemeindeverbänden eine subsidiäre Kostenaufteilung innerhalb der Verkehrsregionen einzuräumen.

7. Härtefallregelung
Erachten Sie die Anwendung der Härtefallregelung auf den gesamten öffentlichen Verkehr und deren Festlegung auf Stufe Gesetz (statt wie bisher auf Stufe Dekret) als zweckmässig?

Die gesetzliche Festlegung der Härtefallregelung ist zu begrüssen.

Zu den einzelnen Paragraphen des vorgelegten Entwurfs erlauben wir uns folgende Bemerkungen:

§ 2 Abs. 2

... Businfrastrukturen von regionaler **oder überlokaler** Bedeutung, ...

Mit der Ergänzung soll sichergestellt werden, dass nicht auf die Definitionen des Bundes abgestellt wird, sondern dass lediglich Infrastrukturen mit rein lokaler Bedeutung nicht Gegenstand dieser Regelung bilden.

Die Kann-Regelung ist durch eine verpflichtende Regelung zu ersetzen.

§ 11a Abs. 2

Streichen. Statt dessen Ergänzung von § 12 Abs. 2 lit. a.

Regierungsrat und Verkehrsregion haben sich auf ein Angebot zu einigen, die begründete Abweichung von den dezentral ausgearbeiteten Angeboten widerspricht dem Grundsatz der Parität. Vielmehr werden Angebot und Vergabe der Bestellungen gemeinsam zwischen Kanton und Verkehrsregion festgelegt. Ebenso sind Fahrplan(vor)vernehmlassungsverfahren gemeinsam durchzuführen.

§ 12 Abs. 2 lit.

- a) beschliesst und bestellt das Angebot **gemeinsam mit den betroffenen Verkehrsregionen**

Uitikon, 8. September 2004