

Traktandum 21

2009/046 vom 19. Februar 2009

Postulat von Dieter Schenk: Mehr Transparenz bei der Fahrplangestaltung

Schriftliche Begründung des Antrags auf Überweisung und gleichzeitige Abschreibung

Ausgangslage

Die Verkehrskonferenzen finden derzeit bedürfnisorientiert statt. So werden sowohl vor der Vernehmlassung des Generellen Leistungsauftrags (GLA) als auch bei Konzeptänderungen Informationsveranstaltungen mit den Gemeinden durchgeführt. Diese beinhalten im Nachgang auch eine Möglichkeit zur Stellungnahme. Soweit das Interesse der Gemeinde tangiert ist, können im Rahmen dieser Verfahren aber auch ausserhalb Anträge auf Fahrplanänderungen und neue Haltestellen gestellt werden. Im Weiteren wird mindestens alle zwei Jahre, in der Regel aber jährlich ein allgemeines Fahrplanvernehmlassungsverfahren durchgeführt. Dabei werden alle Fahrpläne via Internet zur Verfügung gestellt. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist für die termingerechte Durchführung des Verfahrens verantwortlich. Da die vom BAV vorgesehenen zwei Wochen für die Vernehmlassung namentlich für Gemeinden und Schulen als zu knapp angesehen werden, werden die Fahrpläne auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft bereits zwei Wochen vor dem offiziellen Start der Vernehmlassung auf der kantonalen Homepage www.bl.ch/fahrplan veröffentlicht. Der Beginn des Verfahrens wird mit einer Medienmitteilung und einer Publikation im Amtsblatt eröffnet. Zudem werden die Gemeinden sowie die weiterführenden Schulen per Brief auf die Möglichkeit zur Stellungnahme hingewiesen. Von der Möglichkeit der Stellungnahme wird entsprechend rege Gebrauch gemacht. So trafen für den Fahrplan 2009 insgesamt rund 330 Eingaben und Vorschläge ein. Diese werden zusammen mit den Transportunternehmen geprüft. Soweit die Anliegen technisch umsetzbar und finanzierbar sind, werden diese anschliessend in den Fahrplan aufgenommen.

Alternativen

Namentlich in den Kantonen Zürich und Bern wird die Angebotsgestaltung massgeblich durch regionale Verkehrskonferenzen mitgestaltet. Diese sind einerseits eine Plattform für den Austausch mit den Gemeinden, andererseits werden aber auch Angebotsplanungen für die regionalen Anliegen vorgenommen. Häufig sind diese Verkehrskonferenzen mit personellen und finanziellen Ressourcen ausgestattet. Dabei muss aber beachtet werden, dass insbesondere der Kanton

Zürich deutlich grösser ist und auch die Struktur kaum mit den Baselbieter Verhältnissen verglichen werden kann. Eine zusätzliche Verwaltungsstruktur zwischen Kanton, Gemeinden und Verkehrsunternehmen ist für einen Kanton mit sechs Transportunternehmen und ca. 280'000 Einwohnern nicht notwendig. Vielmehr macht die politische Zersplitterung der Nordwestschweiz über sechs Kantone hinweg eine starke interkantonale Kooperation notwendig. Nur so ist es möglich, namentlich im Bereich der Fernverkehrsplanung der SBB die Vorstellungen der Nordwestschweiz mit dem nötigen Gewicht einzubringen.

Es eröffnet sich bisweilen ein Spannungsfeld zwischen den Wünschen der Gemeinden und den finanziell realisierbaren Möglichkeiten der Angebotsgestaltung. Verschiedentlich haben Gemeinden - mit dem Verweis auf ihre finanzielle Beteiligung von 50 % an den öV-Kosten - Angebotsverbesserungen verlangt, welche weit über den bewilligten GLA hinaus gegangen wären. Dies obwohl im Angebotsdekret (SGS 483.1) die kantonalen Anforderungen an die Ausgestaltung klar formuliert sind. Als Ergebnis dieser Forderungen der Gemeinden sind in den letzten Jahren die Grenzen zwischen dem Regionalverkehr (welcher durch Kanton und Gemeinden gemeinsam abgegolten wird) und dem Ortsverkehr (welcher ausschliesslich in der Verantwortung der Gemeinden liegt) zusehends verwischt worden. Um diese schwierige Verflechtung von Aufgaben und Finanzen zwischen Kanton und Gemeinden klarer zu strukturieren, wurde im Rahmen der Revision des Finanzausgleichsgesetzes eine Neuordnung vorgeschlagen. Diese sieht vor, dass der Kanton für die Finanzierung des Regionalverkehrs zuständig ist. Andererseits sollen keine Beiträge an Leistungen entrichtet werden, welche über den GLA hinaus gehen.

Ergebnis

Die gegenwärtigen Mitbestimmungsformen im öffentlichen Verkehr haben sich bewährt. Die Verkehrskonferenzen vor dem neuen GLA sowie vor grossen Angebotsveränderungen werden gut angenommen. Die Ergebnisse können so direkt in die Vorlagen zuhanden des Landrates einfließen. Die minutengenauen jährlichen Fahrpläne werden rechtzeitig ca. 7 Monate vor dem Fahrplanwechsel einer allgemeinen und öffentlichen Vernehmlassung zugeführt. Auch dieses Mittel

der Mitsprache wird rege benutzt. Zahlreiche Detailverbesserungen konnten so jeweils umgesetzt werden. Es ist nicht notwendig, mit zusätzlichen Verkehrskonferenzen eine weitere Verwaltungsstruktur aufzubauen, welche für ihr ordentliches Funktionieren nach dem Vorbild grosser Kantone auch finanzielle und personelle Ressourcen benötigen würde.

Die geforderte Mitbestimmung der Gemeinden bei der Angebotsplanung steht zudem im Widerspruch zur geplanten Revision des Finanzaus-

gleichgesetzes. Diese strebt eine klare Konzentration der Mittel (und damit verbunden auch der Kompetenzen) bei den kantonalen Stellen an. Darüber hinaus gehende Wünsche der Gemeinden im Ortsverkehr sollen zukünftig weitgehend autonom durch die Gemeinden geplant werden.

ANTRAG

Das Postulat ist zu überweisen und zugleich als erfüllt abzuschreiben.