

FDP.Die Liberalen Nidwalden

Staatskanzlei Nidwalden
Regierungsgebäude
6371 Stans

Hergiswil, 8. Januar 2015

Revision des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz, ÖVG). Vernehmlassung der FDP.Die Liberalen Nidwalden

Sehr geehrter Herr Landammann
Sehr geehrte Damen und Herren Regierungsräte

Wir bedanken uns vorab für die Einladung zur Vernehmlassung des oben genannten Gesetzes. Für die Ausarbeitung dieser Vernehmlassung hat die FDP.Die Liberalen Nidwalden eine Arbeitsgruppe mit den folgenden Personen eingesetzt:

LR Lilian Lauterburg
LR Iren Odermatt
LR Niklaus Reinhard (Verfasser der Stellungnahme)

I. Allgemeine, einleitende Bemerkungen

Im beiliegenden Fragenkatalog sind die gestellten Fragen zur Vernehmlassung im Detail beantwortet.

Wir beantragen aus folgenden Gründen die Vorlage zur Überarbeitung zurückzuweisen:

Wir sind grundsätzlich damit einverstanden, dass das Angebot des öffentlichen Verkehrs und die Kostenfolgen regelmässig zu hinterfragen sind.

Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf wird mit einem ausgeklügelten Steuermechanismus versucht mittels Schwellenwerten und unter Einbezug der Gemeinden die Entwicklung der ständig wachsenden Kosten im öffentlichen Verkehr in den Griff zu kriegen.

Dabei wird der Tatsache nicht Beachtung geschenkt, dass der Landrat bereits heute unter anderem mit der Genehmigung des Objektkredits für den regionalen öffentlichen Personenverkehr und des Budgets Einflussmöglichkeiten hat, Linien zu streichen oder das Angebot auszuweiten. Die erhobenen Kennzahlen werden in Zukunft helfen entsprechende Beschlüsse durchzusetzen.

Im Weiteren ist es Aufgabe des Kantons über seine Planungsinstrumente festzulegen, welche Gebiete öffentlich erschlossen werden sollen. Das ist eine übergeordnete kantonale Aufgabe unter Berücksichtigung von Planungszielen, raumplanerischen- und verkehrstechnischen Überlegungen, die nicht auf die Gemeinden überwältzt werden kann.

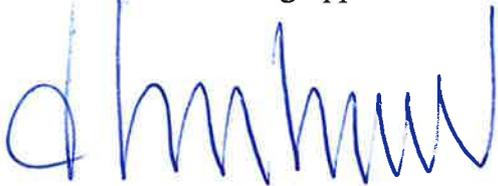
Wir empfehlen vor der Überarbeitung die Thematik in den entsprechenden Kommissionen zu beraten und zu überdenken, ob die vorhandenen Instrumente nicht ausreichen um die Kosten des öffentlichen Verkehrs in den Griff zu kriegen oder ob es dafür wirklich einer Gesetzesänderung bedarf. Unzulänglichkeiten lassen sich nur sehr selten mit Gesetzen lösen.

Wir bedanken uns im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

FDP, Die Liberalen Nidwalden

Für die FDP-Arbeitsgruppe:



LR Niklaus Reinhard

z.K. an:

- Redaktion NNZ, Stans



Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz, ÖVG). Vernehmlassung

Name und Vorname:	FDP.die Liberalen
Adresse:	6370 Stans
Zuständig für Rückfragen:	Niklaus Reinhard
Email-Adresse:	niklaus.reinhard@reinhardarchitekten.ch
Telefon Nr.:	041 619 05 50

Dieses Formular kann auch elektronisch ausgefüllt werden. Es ist zusammen mit den zugehörigen Unterlagen unter www.nw.ch → Vernehmlassungen abrufbar.
Wir sind Ihnen dankbar, wenn Sie sich bei Ihrer Stellungnahme an der Struktur dieses Formulars orientieren. Sie erleichtern damit die Auswertung der Vernehmlassung.

1. Das Angebot an öffentlichem Verkehr im Kanton Nidwalden hat sich in der Vergangenheit kontinuierlich weiter entwickelt. Die Aufwendungen der öffentlichen Hand sind dabei stark gestiegen. Um die künftige Entwicklung gezielt steuern zu können, soll mit der Teilrevision des ÖVG ein Steuerungsmechanismus eingeführt werden. Sind Sie mit der Einführung eines solchen Steuerungsmechanismus grundsätzlich einverstanden?



JA



NEIN

Bemerkungen:

Das vorgeschlagene System greift zu kurz. Es reicht nicht die Kosten vom Kanton auf die Gemeinde abzuwälzen, um wesentliche Ersparnisse zu erzielen. Allein die unter Punkt 6.2 im Bericht aufgezeigten möglichen Einsparungen, zeigen auf, dass der Vorschlag ‚hinkt‘. Die grössten Einsparungen wären auf der Strecke Stans Seelisberg zu erreichen – welche Gemeinden sollten sich an den Kosten beteiligen, falls der Kanton seine Beiträge streicht? Was, wenn Buochs sich beteiligen würde, Beckenried aber nicht? Welches wäre der Verteilschlüssel? Die Revision fördert einen möglichen Ausbau des ÖV in den ‚reicheren‘ Gemeinden und führt zum Abbau in den ‚armen‘ Gemeinden.

Prozentual an den gesamten Kosten für den öffentlichen Verkehr sind die übrigen Einsparpotentiale bei den vorgezeigten Beispielen (Ennetmoos, Bürgenstock, Büren etc.) bescheiden, kaum der Rede wert. Dabei besteht die Gefahr, dass mit einer Fokussierung auf die Einsparungen wichtige ÖV Leistungen verloren gehen. Nidwalden ist ein Pendlerkanton, um die Attraktivität des Wohnkantons aufrecht zu erhalten, ist ein gut ausgebauter ÖV notwendig.

Zusätzlich zu den Einsparbestrebungen müsste man sich Gedanken machen, wie mit anderen Mitteln der Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden kann – man muss die Bahn- und Busunternehmen in die Pflicht nehmen und Anreize schaffen, die ein unternehmerisches Handeln fördern. zB. neue Tarifsysteme, bessere Auslastung zu Randzeiten, Mobility-Pricing sind mögliche Ansätze, die zu überprüfen sind.

2. Die Steuerung des Angebots an öffentlichem Verkehr soll durch die Einführung von Schwellenwerten als Kriterium für die Bestellung von Linien umgesetzt werden. Sind die vorgeschlagenen Schwellenwerte (Kostendeckungsgrad und die minimale bzw. maximale Querschnittsbelastung) das richtige Mittel dafür?

JA NEIN

Bemerkungen:

Die Schwellenwerte sind bloss eines von mehreren Kriterien. Faktoren wie raumplanerisch relevante Erschliessung von Randregionen, Finanzstärke der Gemeinden, Einwohnerzahlen etc. werden nicht berücksichtigt.

Die Erhebung der Zahlen mit vier Messungen pro Jahr ist vermutlich nicht genügend aussagekräftig.

3. Gibt es andere Kriterien um die künftige Entwicklung des Angebots an öffentlichem Verkehr steuern zu können? Wenn Ja, welche?

JA NEIN

Bemerkungen:

Agglo Programm (auch wenn NW gemäss Bundesamt für Statistik keine Agglomeration ist und Stans ‚nur‘ noch eine Kerngemeinde) und Richtplan sind die relevanten Steuerungsmittel für den öffentlichen Verkehr.

Im Weiteren ermitteln der Benutzung des öffentlichen Verkehrs während der Arbeits- Sonn- und Feiertage – daraus lassen sich Erkenntnisse für den Fahrplan resp. die Tarifierung feststellen. Grundsatz: Nachfrage befriedigen ist das Ziel, nicht Nachfrage schaffen.

Zusätzlich ist zu Unterscheiden zwischen Grundversorgungslinie und touristischen Linien und Linien, die vorwiegend einen Schulbusbetrieb sicherstellen (die könnten in Randzeiten auch ausgedünnt werden)

4. Mit der Einführung von Schwellenwerten und dem damit verbundenen Controlling der Linien werden die Gemeinden allenfalls verpflichtet, sich finanziell an Linien zu beteiligen, welche die minimalen Schwellenwerte nicht erreichen. Stimmen Sie dieser Beteiligung der Gemeinden zu?

JA NEIN

Bemerkungen:

Alleiniges Controlling über Schwellenwerte reicht nicht aus – Betroffen vom Controlling sind vor allem die finanzschwachen, kleinen Gemeinden. Randregionen öffentlich zu erschliessen ist eine raumplanerisch gewollte Massnahme oder eben nicht und das soll dann auch vom Kanton entschieden und durchgeführt werden. Ortsbuslinien sind von den Gemeinden zu finanzieren, Gemeinden übergreifende Linien sind vom Kanton im Rahmen der Budgetierung und der ÖV Strategie zu beschliessen und demzufolge auch zu finanzieren. Hier liegt auch ein bereits vorhandener ‚Sparhebel‘

5. Der Gesetzesentwurf sieht vor, dass sich die Gemeinden künftig mit 30% an den Abgeltungen von Linien beteiligen, welche zweimal in Folge die minimalen Schwellenwerte nicht erreichen. Stimmen Sie diesem Vorschlag zu?

JA NEIN

Bemerkungen:

Siehe Bemerkungen oben.

Die Planung des öffentlichen Verkehrs ist ein wichtiges Mittel der Raumplanung und soll in der Hand des Kantons bleiben. Wenn es raumplanerisch keinen Sinn mehr macht ein Gebiet mit öffentlichem Verkehr zu erschliessen, liegt es am Kanton (Landrat) dieses Angebot zu streichen.

6. Beim (zweitmaligen) Nichterreichen der kantonalen Schwellenwerte bei einer Linie haben die betroffenen Gemeinden gemäss 13 Abs. 2 ÖVG die Wahl, ob sie 30 Prozent des Kantonsanteils tragen wollen oder ob die Linie vollständig aufgehoben werden soll. Der Gesetzesentwurf regelt nicht, welche Instanz innerhalb der einzelnen Gemeinden für diesen Beschluss zuständig ist. Jede Gemeinde muss dies – unter Beachtung der kommunalen Finanzkompetenzen – selber regeln. Soll der Kanton eine für alle Gemeinden geltende Zuständigkeitsregelung in Art. 13 ÖVG vorsehen:

JA NEIN

Bemerkungen:

Diese Frage erübrigt sich.

7. Zum Gesetzesentwurf haben Sie einen erläuternden Bericht erhalten. Erachten Sie den Bericht als verständlich und vollständig?

JA NEIN

Bemerkungen:

Es fehlt die Betrachtungsweise, die die Verhältnismässigkeit der Massnahmen hinterfragt und dazu Alternativvorschläge aufzeigt, ein Massnahmenkatalog, der Verbesserungsmöglichkeiten der Kostendeckungsgrade aufzeigt.

8. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Teilrevision des ÖVG oder zur Vorlage generell? Wenn Ja, welche.

JA NEIN

Bemerkungen:

Wir beantragen die Teilrevision zur Überarbeitung zurückzuweisen.

Datum 8. Januar 2014

Unterschrift

