



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 05.01.2023

## **Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029 Fragebogen zur Vernehmlassung**

Gemeinde/Partei/Institution: **FDP.Die Liberalen Appenzell Ausserrhoden (FDP AR)**

### **Frage 1: Ausgangslage / Rückblick**

Kapitel 1 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2018–2022 sowie der Analyse der Siedlungs- und ÖV-Struktur im Kanton. Sind Sie mit den Fazits und dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden?

<input type="checkbox"/>	Ja
<input checked="" type="checkbox"/>	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

1.1.3. Die KDG orientieren sich nicht an den Vorgaben des Bundes, diese sind deutlich tiefer (Art. 4 Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr (RPV) vom 24.11.2020. Ebenso wird zum Bsp. der KDG 2019 der Linie 857 vom BAV mit 31.4% und nicht mit 29.62% angegeben.

1.4. Beim Handlungsbedarf «Ersatzangebot» fehlt eine Taxi-Alternative (funktioniert z.B. in Lutzenberg bestens).

### **Frage 2: Übergeordnete Konzepte**

Kapitel 2 dokumentiert die Handlungsanweisungen aus übergeordneten Konzepten (ohne Regierungsprogramm). Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

<input type="checkbox"/>	Ja
--------------------------	----



<input checked="" type="checkbox"/>	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

2.1.2. Ein erweitertes ÖV-Angebot kann die Raumentwicklung positiv entwickeln (Bsp. Tessin). Diese muss nicht zwingend federführender Treiber für die Entwicklung des ÖV-Angebotes sein.

2.2.2. Ob SG zu einem Vollknoten werden kann, ist äusserst fraglich. Würde aufgrund der Ausserbetriebnahme der Wankfunktion von Bombardier wohl nur mit der Streichung von Haltestellen realisiert werden.

2.2.3. Die Einbindung des Eurocity München-Zürich harzt und ist mit Anschlussproblemen zu Schweizer Nahverkehrszügen und durch Verspätungen in DE und AT in seiner Pünktlichkeit beeinträchtigt.

### Frage 3: Entwicklungen

Kapitel 3 beschreibt die Entwicklungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Punkte berücksichtigt?

<input type="checkbox"/>	Ja
<input checked="" type="checkbox"/>	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

3.2. Erhöhung von Wirtschaftlichkeit bei gleichzeitiger Erhöhung der Attraktivität (Verbindungen) ist eine Gleichung, die leider nie aufgehen wird! Die Förderung des ÖV bedeutet auch den Einsatz von mehr Mitteln.

3.3. Mit welchen konkreten Massnahmen sollen die Einnahmen gesteigert werden?

Bei der Nutzung der Digitalisierungspotenziale empfiehlt sich eine Kooperation mit den SBB – die sind schon weit fortgeschritten.

Gäste aus dem Ausland sind hochgradig digitalisiert und können mit ihrem Smartphone häufig besser als mit einem Fahrkartenautomaten umgehen.

3.4. Die Entwicklung bei den SBB zeigt, dass die Frequenzen bei 90% von Vor-Covid liegen. Dabei konnten deutlich abnehmende Pendlerströme mit Freizeitverkehr kompensiert werden. Dies muss auch in AR ein Ziel sein und nicht mit «könnte» beschrieben werden.

3.7. Das Firmenabonnement bevorzugt Mitarbeitende mit kurzen Arbeitswegen: Bei mind. zwei Zonen Arbeitsweg wird das ganze Zonennetz frei nutzbar. Wer mehr Zonen Arbeitsweg beansprucht, profitiert weniger.

### Frage 4: Weiterentwicklung Mindest- und Zielvorgaben



Kapitel 4 zeigt auf, wie die Mindest- und Zielvorgaben gegenüber dem vergangenen Konzept weiterentwickelt werden sollen.

### Frage 4a:

Wird die Umstellung auf die Kennzahl „Linienbelastung“ (anstatt Einsteiger pro Personenkilometer, in Angleichung an den Kanton St. Gallen) befürwortet?

<input type="checkbox"/>	Ja
<input checked="" type="checkbox"/>	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die aktuellen Zahlen zeigen, dass mit diesem System praktisch alle Linien die Vorgaben erfüllen. Es ist zu befürchten, dass die Vorgaben erhöht werden, um die finanzielle Belastung der Kantone reduzieren zu können.

Wenn nur eine der Mindestvorgaben nicht erfüllt wird, dann kann ein Weiterbetrieb nur begründet und dann vorübergehend erfolgen. Da die KDG-Vorgaben deutlich über diejenigen des Bundes liegen, müssen beide Vorgaben nicht erfüllt sein, um einen Weiterbetrieb hinterfragen zu können!

### Frage 4b:

Wird der Verzicht auf die Angebotsstufe 0 unter Berücksichtigung der Erwägungen im Bericht befürwortet?

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja
<input type="checkbox"/>	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

keine

### Frage 5: Zusatzanalysen zum Regierungsprogramm 2020–2023

Kapitel 5 befasst sich mit den Aufträgen aus dem Regierungsprogramm zur Verbesserung der Pendler-Anbindungen sowie alternativer Angebotsformen.

### Frage 5a:

Wird die in Kapitel 5.2. aufgezeigte Strategie, auf einen flächendeckenden Ausbau nach „Giesskannenprinzip“ zu verzichten und stattdessen dort auszubauen, wo noch Potenzial besteht, befürwortet?

<input type="checkbox"/>	Ja
--------------------------	----



<input checked="" type="checkbox"/>	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Ein Weiterausbau der Angebote auf ½- oder ¼-Studentakt muss zwingend nachfrageorientiert erfolgen und muss auf die Tagesfrequenzen abgestimmt werden. Zudem müssen z.B. Richtung SG die Anschlüsse an S-Bahnen oder Fernverkehrszüge gewährleistet werden, ohne dass der gewonnene Takt dort wieder aufgrund von Wartezeiten verloren geht (Bsp. aktuelle Anschlüsse Direktzüge ZH-SG in SG). Die Appenzeller Bahn fährt auf direktem Wege und auf landschaftlich schöner Strecke zwischen Gossau und Herisau. Winkeln bleibt von dieser Linie unberührt, hätte aber grosses Potential und Bedarf mit der Bahn bedient zu werden. Als Vision: Streckenführung Gossau – Winkeln – Herisau.

### Frage 5b:

Wird die in Kapitel 5.3. skizzierte Vorgehensweise zum Ausbau des öV mit alternativen Angebotsformen (aus ökologischen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen) befürwortet?

<input type="checkbox"/>	Ja
<input checked="" type="checkbox"/>	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

keine

### Frage 6: Angebotsentwicklung

Kapitel 6 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2024–2029 und darüber hinaus.

### Frage 6a:

In Kapitel 6.2 wird ein Zielbild für die langfristige Angebotsentwicklung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Pendlerströmen entworfen. Wird dieses grundsätzlich befürwortet?

<input type="checkbox"/>	Ja
<input checked="" type="checkbox"/>	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Siehe Frage 5a



## Frage 6b:

In Kapitel 6.5 werden die Zielangebote für die Periode 2024–2029 definiert. Werden diese Zielangebote befürwortet?

<input type="checkbox"/>	Ja
<input checked="" type="checkbox"/>	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Zu überprüfen sind ebenfalls die Betriebszeiten. Der Betriebsschluss um 21:00 der Linie 857 ist für die Bewohnenden von Wienacht-Tobel und dem Weiler Schwendi sehr unattraktiv. Haben diese doch nach Betriebsschluss keine Möglichkeit mehr einer Heimreise mit dem ÖV.

Wie möchten auf die Möglichkeit von verbundenen Linien hinweisen. St. Gallen – Rehetobel – Heiden fährt oder fuhr beispielsweise abends auf Verlangen auch nach Wald.

Dies Beispiele zeigen das Potential für flexible und in Zukunft vielleicht auch einmal autonome Systeme.

## Frage 7: Ziele und Massnahmen 2024–2029

In Kapitel 7 werden die konkreten Ziele und Massnahmen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2024–2029 aufgezeigt. Werden die gesetzten Ziele und Massnahmen sowie die Überprüfung als vollständig und umsetzbar beurteilt?

<input type="checkbox"/>	Ja
<input checked="" type="checkbox"/>	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Wie schon erwähnt, kann die Attraktivität nicht bei gleichzeitiger Erhöhung der Wirtschaftlichkeit erreicht werden. Diese übertrifft die Vorgaben des BAV bereits heute.

Ein Abschluss einer LV muss auch ein Bonus-/Malus-System enthalten (s. ZVV-SBB).

Verstärkte Zusammenarbeit mit SG: Möglichkeit einer LV prüfen.

## Frage 8: Infrastruktur

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja
<input type="checkbox"/>	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)



<input type="checkbox"/>	Keine Beurteilung
--------------------------	-------------------

Bemerkungen / Begründungen:

keine

## Frage 9: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 9 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Diese Angaben werden im Frühling 2023 wegen der steigenden Kosten und der unsicheren Erlösentwicklung nochmals aktualisiert. Sind Sie grundsätzlich mit diesen Ausführungen einverstanden?

<input type="checkbox"/>	Ja
<input checked="" type="checkbox"/>	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Säulenfarben in Abb. 17 sollten sich deutlicher voneinander abheben.

Die Kostensteigerung 2023 bis 2028 ist mit 17.3% doch erheblich und dies bei einer prognostizierten Verbesserung der Wirtschaftlichkeit!

Haben die neuen Regeln des Bundes bezüglich Finanzierung ab 2024 bereits Niederschlag in diesen Kennzahlen gefunden?

## Frage 10: Langfristige Entwicklung ab 2030

In Kapitel 10 folgt zum Abschluss der Blick auf das nächste öV-Konzept 2030–2035. Sind die aus Ihrer Sicht relevanten Themen berücksichtigt?

<input type="checkbox"/>	Ja
<input checked="" type="checkbox"/>	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
<input type="checkbox"/>	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Die Zunahme des Bahn-Personenverkehrs bis 2050 um nur 11% gegenüber 2017 schätzen andere KTU's deutlich höher ein.

## Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:



---

Wenn die Attraktivität des ÖV im stark zersiedelten AR gesteigert werden soll, dann braucht es z.B. für Pendelnde auch zusätzliche PP-Angebote in der Nähe des ÖV, damit sie auf den ÖV umsteigen. Weiter braucht es neue und attraktive Angebote (bei SBB mit dem ÖV-Guthaben in Vorbereitung) um die individuellen Bedürfnisse besser abdecken zu können.

Weitere Lenkungsmaßnahmen wie erhöhte Pendlerabzüge können ebenfalls zur Attraktivitätssteigerung beitragen.

Für eine zweckdienliche Berücksichtigung des ansteigenden Freizeitverkehrs müssen die KTU's (konzessionierte Transportunternehmungen) entsprechende Freiheiten in der Fahrplangestaltung erhalten (Bsp. in den Sommermonaten Juli-September erhöhte Frequenzen zu Ausflugsorten).

---

Ort, Datum: Herisau, 13.01.2023

Monika Gessler  
Präsidentin

Dr. Kai Henning Viehweger  
Vernehmlassungen

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an [info.oev@ar.ch](mailto:info.oev@ar.ch)