

29. August 2014

Das Departement für Inneres und Volkswirtschaft teilt mit:

Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs an die neuen Verhältnisse anpassen

I.D. Der Regierungsrat hat das während 25 Jahren praktisch unverändert gebliebene Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs einer Totalrevision unterzogen. Hauptgrund für die Überarbeitung ist die Anpassung an die neue Finanzierung der Bahninfrastruktur zwischen Bund und Kantonen (Fabi-Vorlage). Zudem sollen die gesetzlichen Grundlagen für zusätzliche Fördermassnahmen geschaffen werden. Der Gesetzesentwurf wird nun einer externen Vernehmlassung unterzogen.

Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Thurgau ist eine Erfolgsgeschichte: Zwischen 2000 und 2013 stieg die Zahl der Bahn- und Busangebotskilometer um 46 Prozent und jene der Passagiere gar um 81 Prozent. Die Abgeltung von Bund und Kanton an die Leistungen des Regionalverkehrs stieg in diesem Zeitraum um lediglich 28 Prozent, teuerungsbereinigt um 21 Prozent. Gleichzeitig konnte der öffentliche Verkehr seinen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen von 10,6 Prozent im Jahr 2000 auf 20 Prozent im Jahr 2010 erhöhen.

Das dichte Angebot des öffentlichen Verkehrs ist heute ein wichtiger, positiver Standortfaktor des Kantons Thurgau. Verschiedene Gründen führten zu dieser positiven Entwicklung. Die Transportunternehmen erbrachten effizientere Leistungen und investierten in neue, klimatisierte Züge und Busse. Die Bahnen erneuerten das Schienennetz, automatisierten den Bahnbetrieb und bauten ihre Bahnhöfe behindertengerecht aus. Die Einführung des Tarifverbundes Ostwind und die steigenden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung führten zu weiteren Nachfragesteigerungen. In der Folge konnten die Fahrplanangebote kontinuierlich erweitert werden ohne grössere Ausbauten des Bahnnetzes.

Das 1988 erlassene kantonale Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs war für damalige Verhältnisse sehr fortschrittlich. Es nahm die vom Bund 1996 eingeführten Revisionspunkte des eidgenössischen Eisenbahngesetzes bereits vorweg, insbesondere die stärkere unternehmerische Verantwortung der Transportunternehmen und das «Bestellprinzip». Gemäss diesem bestellen die Kantone zusammen mit dem Bund das Angebot im Regionalverkehr aufgrund von Offerten der Transportunternehmen. So entstand ein gesunder Wettbewerb zwischen den Transportunternehmen, der zu kontinuierlich besseren Leistungen von Bahn und Bus führte. Das kantonale Gesetz musste über all die Jahre nur einer einzigen kleinen Teilrevision unterzogen werden.

Hauptgrund für die vorgeschlagene Totalrevision ist die Neuregelung der Finanzierung der Bahninfrastruktur zwischen Bund und Kanton (Fabi-Vorlage), welcher das Volk im Februar 2014 zustimmte. Das entsprechend revidierte eidgenössische Eisenbahngesetz sieht vor, dass der Bund sämtliche Kosten der Bahninfrastruktur (Betrieb, Abschreibung, Unterhalt, Erneuerung, Ausbau) aus dem entsprechenden Fonds finanziert. Dies sowohl für die SBB als auch für die Privatbahnen. Die Kantone beteiligen sich nicht mehr an der Finanzierung der Privatbahn-Infrastruktur, leisten aber insgesamt einen Beitrag von 500 Mio. Franken in den Bahninfrastrukturfonds des Bundes. Das sind 200 Mio. Franken mehr, als sie bisher für die Bahninfrastruktur leisteten. Der Anteil des Kantons Thurgau beträgt gemäss provisorischem Schlüssel 16,9 Mio. Franken jährlich. Zudem können die Kantone zusätzliche Massnahmen finanzieren oder vom Bund beschlossene Bahnausbauten vorfinanzieren.

Gemäss Regierungsrat sollen im weiteren zwei zusätzliche ÖV-Fördermassnahmen ins kantonale Gesetz aufgenommen werden, nämlich Angebotsverbesserungen für den Personenfernverkehr (Schnellzüge) sowie Beiträge an Verkehrsmittel wie zum Beispiel an die Beschaffung von Kursschiffen. Die Bestellung von Schnellzugsleistungen kann sich insbesondere in den Randstunden positiv auf die Standortattraktivität und die Auslastung der Zubringerlinien auswirken. Für beide Fördermassnahmen muss ein vorrangiges kantonales Interesse vorliegen. Dieses kann aus Gründen der Entwicklungschancen einer Region, der volkswirtschaftlichen Bedeutung eines Verkehrsangebots- oder

-trägers sowie des Umweltschutzes gegeben sein.

Die bewährten Finanzierungsregeln zwischen Kanton und Gemeinden sollen beibehalten werden. Die Gemeinden beteiligen sich im Bereich der Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr und für Tarifmassnahmen wie bisher mit einem Drittel an den Aufwendungen des Kantons. Neu soll dieses Finanzierungsprinzip auch bei Abgeltungen für den Schnellzugsverkehr zur Anwendung gelangen. Gemäss Fabi fällt die Abgeltung des Kantons und der Gemeinden an die Privatbahninfrastruktur weg. Neu sollen sich die Gemeinden mit einem Drittel am Kantonsbeitrag in den Bahninfrastrukturfonds des Bundes beteiligen. Bei den Fördermassnahmen «Beiträge an Verkehrsmittel» und «Abgeltungen an den Schienengüterverkehr» sollen jene Gemeinden einen Beitrag von 5 bis 50 Prozent leisten, die von diesen Massnahmen profitieren.

Die Neuregelung der Finanzierung der Bahninfrastruktur Bund-Kantone und der Kantonsbeitrag von 16,9 Mio. Franken in den Bahninfrastrukturfonds des Bundes werden zur Folge haben, dass der Kanton und die Gemeinden ab 2016 im Vergleich zu heute 10,8 Mio. Franken pro Jahr mehr für die Bahninfrastruktur aufzuwenden haben. Hinzu kommen zusätzliche Abgeltungen für die geplanten weiteren Angebotsverbesserungen bei Bahn und Bus. Der Finanzplan geht davon aus, dass der Kanton im Jahre 2018 für das Fahrplanangebot des öffentlichen Verkehrs und für seinen Beitrag in den Bahninfrastrukturfonds 30,9 Mio. und die Gemeinden 15,4 Mio. Franken aufzuwenden haben. Das sind im Vergleich zu 2015 beim Kanton 11,8 Mio. und bei den Gemeinden 5,5 Mio. Franken zusätzlich.

Kanton und Gemeinden erhalten für ihre zusätzlichen Aufwendungen einen echten Gegenwert. Zum einen verbesserte Fahrplanverbindungen und zum andern einen markanten Ausbau des Thurgauer Bahnnetzes. Der Bund wird aus dem Bahninfrastrukturfonds bis Ende 2018 rund 290 Mio. Franken in den Ausbau von Kreuzungsstationen, Bahnhöfen und Gleisanlagen investieren. Diese Investitionen werden es ermöglichen, das Bahnangebot ab Fahrplan 2019 im Kanton Thurgau weiter zu verbessern. Geplant sind leicht kürzere Fahrzeiten für die Schnellzüge, schlankere Anschlüsse in den Knoten-

4/6

bahnhöfen sowie Fahrplanverdichtungen. Mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur werden die Voraussetzungen geschaffen, im S-Bahnverkehr im Thurgau schrittweise auf allen Linien den durchgehenden Halbstundentakt von 6 bis 24 Uhr anzubieten. Ausserdem sind auf den Linien Weinfelden - Romanshorn und Weinfelden - Kreuzlingen - Konstanz schnelle S-Bahnen vorgesehen, welche den Stundentakt der Schnellzüge zu einem Halbstundentakt verdichten.

Weitere Revisionspunkte sind die Aufnahme einzelner Regelungen aus der bisherigen, langjährigen Praxis ins Gesetz sowie die Änderung und Präzisierung von veralteten Begriffen. Über die Gesetzesrevision führt das Department für Inneres und Volkswirtschaft (DIV) im Auftrag des Regierungsrates bis zum 21. November 2014 bei den Parteien, Gemeinden, Transportunternehmen und Verbänden ein Vernehmlassungsverfahren durch.

Für Medienauskünfte:

- *Regierungsrat Dr. Kaspar Schläpfer, Chef des Departementes für Inneres und Volkswirtschaft des Kantons Thurgau. Er steht am Freitag, 29. August, von 10 bis 11 Uhr unter der Telefonnummer 058 345 54 63 zur Verfügung.*
- *Werner Müller, Leiter Abteilung Öffentlicher Verkehr/Tourismus des Kantons Thurgau, Telefon 058 345 54 70.*

Tabelle 1: Entwicklung Fernverkehr und Regionalverkehr

Jahr	Angebots-km		Passagiere		Abgeltung* in Fr.	
	(in 1'000)	Index	(in 1'000)	Index	(in 1'000)	Index
2000	8'364	100	18'883	100	47'356	100
2005	10'148	121	21'814	116	53'166	112
2010	11'616	139	30'703	163	62'299	132
2013	12'190	146	34'259	181	60'749	128

* Abgeltung für Angebot Regionalverkehr, Infrastruktur Privatbahnen, Tarifmassnahmen

Tabelle 2: Entwicklung Fernverkehr Bahn

Jahr	Angebots-km		Passagiere	
	(in 1'000)	Index	(in 1'000)	Index
2000	888	100	4'399	100
2005	1'333	150	5'594	127
2010	1'426	161	7'248	165
2013	1'468	165	8'182	186

Tabelle 3: Entwicklung Regionalverkehr Bahn

Jahr	Angebots-km		Abgeltung in Fr.		Abgeltung Fr./km	KDG %	Passagiere		Abgeltung Fr./Passagier
	(in 1'000)	Index	(in 1'000)	Index			(in 1'000)	Index	
2000	4'064	100	30'339	100	7.47		10'920	100	2.78
2005	3'999	98	29'982	99	7.50	48.9	11'817	108	2.54
2010	4'970	122	35'083	116	7.06	51.8	17'422	160	2.01
2013	5'287	130	31'146	103	5.89	57.4	19'424	178	1.60

KDG = Kostendeckungsgrad, Anteil Verkehrseinnahmen an den Kosten in %

Tabelle 4: Entwicklung Regionalverkehr Bus

Jahr	Angebots-km		Abgeltung in Fr.		Abgeltung Fr./km	KDG %	Passagiere		Abgeltung Fr./Passagier
	(in 1'000)	Index	(in 1'000)	Index			(in 1'000)	Index	
2000	3'412	100	9'078	100	2.66		3'564	100	2.55
2005	4'816	141	13'821	152	2.87	33.5	4'403	124	3.14
2010	5'220	153	16'302	180	3.12	35.8	6'033	169	2.70
2013	5'435	159	17'561	193	3.23	37.8	6'653	187	2.64

KDG = Kostendeckungsgrad, Anteil Verkehrseinnahmen an den Kosten in %

Tabelle 5: Entwicklung Abgeltungen

Jahr	Abgeltung Regionalverkehr (in 1'000 Fr.)			Abgeltung Infrastruktur Privat- bahnen (in 1'000 Fr.)			Abgeltung Tarifmass- nahmen (in 1'000 Fr.)
	Total	Bund	Kanton	Total	Bund	Kanton	Kanton
2000	39'417	27'081	12'336	7'600	5'092	2'508	339
2005	43'803	28'400	15'403	8'230	5'432	2'798	1'133
2010	51'385	22'821	28'564	9'520	4'189	5'331	1'394
2013	48'707	22'140	26'567	10'516	4'522	5'994	1'526

Tabelle 6: Finanzierung Abgeltungen

Jahr	Total Abgeltung Kan- ton (in 1'000 Fr.)	Finanzierung (in 1'000 Fr.)		
		Kanton	Gemeinden	LSVA/Dritte
2000	14'463	9'306	4'901	256
2005	18'433	8'709	5'083	4'641
2010	34'378	18'805	10'129	5'444
2013	33'356	18'338	9'541	5'477

Tabelle 7: Anteil der Verkehrsträger (Modal-Split in %)

Jahr	MIV		ÖV		LV		Andere	
	TG	CH	TG	CH	TG	CH	TG	CH
2000	77.9	69.5	10.6	17.7	8.1	7.2	3.5	5.6
2005	71.4	69.1	18.6	19.9	7.2	8.0	2.7	3.0
2010	69.8	66.4	20.0	23.4	7.5	3.0	2.7	2.4

Quelle: Mikrozensus des Bundesamtes für Statistik. MIV = Motorisierter Individualverkehr, ÖV = Öffentlicher Verkehr, LV = Langsamverkehr