

## **Erläuternder Bericht zum Entwurf für eine totalrevidierte Verordnung zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (FöVV)**

### **I. Ausgangslage**

Am 1. Juli 2015 genehmigte der Grosse Rat das totalrevidierte Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Das neue Gesetz bedingt eine Totalrevision der geltenden Verordnung des Regierungsrates (FöVV; RB 742.11), womit diese aufzuheben und durch die neue Fassung zu ersetzen ist. Als Inkraftsetzungstermin der total überarbeiteten Gesetzgebung ist der 1. Januar 2016 vorgesehen.

### **II. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen**

#### **§ 1 Departement**

Keine Änderung.

#### **§ 2 Abteilung**

Keine Änderung.

#### **§ 3 Öffentlicher Personenverkehr**

Der Begriff „öffentlicher Verkehr“ wurde im revidierten Gesetz präzisiert und der aktuellen Terminologie angepasst. Das Gesetz unterscheidet in § 1 Absatz 1 neu zwischen öffentlichem Personenverkehr und Schienengüterverkehr. Im § 3 der Verordnung wird der Begriff „öffentlicher Personenverkehr“ präzisiert.

#### **§ 4 Personenfernverkehr**

Der Begriff „Personenfernverkehr“ wird der aktuellen Terminologie angepasst.

#### **§ 5 Regionaler Personenverkehr und**

#### **§ 6 Ortsverkehr**

Wie im Gesetz wird der Begriff „Politische Gemeinde“ durch „Gemeinde“ ersetzt.

#### **§ 7 Schienengüterverkehr**

Der Schienengüterverkehr umfasst wie bisher den Transport von Gütern auf der Schiene einschliesslich des Güterumschlags (anstelle des bisherigen Begriffs „kombinierten Verkehr“). Der kombinierte Verkehr auf Fähren wird ebenfalls präzisiert. Es heisst neu im Absatz 2: „Der Transport von Fahrzeugen auf Fähren gilt als Schienengüterverkehr“.

#### **§ 8 Touristischer Verkehr**

Redaktionelle Änderung: Der Ausdruck „meist nur“ wird durch „in der Regel“ ersetzt.

### **3. Fördermassnahmen**

Der bisherige Titel „3. Förderungsmassnahmen“ wird mit dem im Gesetz verwendeten Begriff „Fördermassnahmen“ versehen.

#### **§ 9 Bedarfsgerechte Massnahmen**

Bedarfsgerechte Massnahmen sind Massnahmen, welche das Verkehrsaufkommen und neu auch die Wirtschaftlichkeit berücksichtigen. Letztere wird mit dem Kostendeckungsgrad in Prozenten gemessen. Dieser legt den Anteil der Verkehrs- und Nebenerlöse in Prozenten der Kosten einer Bahn- oder Buslinie dar. Die raumplanerischen Zielsetzungen, welche bisher unter der Definition der bedarfsgerechten Massnahmen aufgeführt worden sind, haben im § 1 des Gesetzes (Grundsatzparagraph) ihren Niederschlag gefunden. Diese werden im Konzept für den regionalen Personenverkehr konkretisiert (Siehe § 14).

#### **§ 10 Verkehrsmittelgerechte Massnahmen**

Keine Änderung.

#### **§ 11 Umweltgerechte Massnahmen**

Der bisherige Inhalt wird sprachlich angepasst und auf die Massnahmen (bisher Unternehmungen) beschränkt. Neu ist nebst der Verhältnismässigkeit auch die wirtschaftliche Zumutbarkeit zu berücksichtigen.

#### **§ 12 Anhörung der Gemeinden (bisher § 17)**

Die Anhörung der Gemeinden (bisher im § 17 geregelt) wird neu unter dem Titel „3.1. Allgemeines“ im Kapitel „3. Fördermassnahmen“ im § 12 geregelt. Damit wird der Anhörung der Gemeinden der nötige Stellenwert gegeben. Gemäss § 2 Absatz 3 des Gesetzes sind die Gemeinden bei allen Fördermassnahmen vorgängig anzuhören, die gemäss § 12 des Gesetzes eine finanzielle Beteiligung der Gemeinden auslösen. Darüber hinaus wird die vorgängige Anhörung der Gemeinden für die folgenden Bereiche festgelegt:

- Konzept für den regionalen Personenverkehr (in der bisherigen Praxis fand die Anhörung der Gemeinden auch ohne Rechtsgrundlage statt),
- Fahrplankonzepte bei grösseren Angebotsänderungen (bisher in § 17 Absatz 2 geregelt),
- Fahrpläne im Rahmen des ordentlichen Fahrplanverfahrens des Bundes (bisher in § 17 Absatz 1 geregelt).

#### **§ 13 Rechnungsjahr**

Keine Änderung.

### **3.2. Angebotsvereinbarungen**

In Anlehnung an das Gesetz wird der bisherige Titel „Verträge über Verkehrsleistungen“ durch „Angebotsvereinbarungen“ ersetzt.

### **§ 14 Konzept für den regionalen Personenverkehr**

Seit 1996 legt der Regierungsrat im Konzept für den regionalen Personenverkehr, welches alle vier bis sechs Jahre erneuert wird, die Strategie und die Massnahmen der künftigen ÖV-Entwicklung sowie die Erfolgskontrolle über die umgesetzten Massnahmen dar. Dieses Konzept soll wie bisher periodisch erstellt werden und die künftige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs unter Berücksichtigung und Konkretisierung der im § 1 des Gesetzes (Grundsatzparagraph) erwähnten Ziele und Anforderungen aufzeigen. Das Konzept legt im Sinne einer Mehrjahresplanung konkret dar, wohin die Reise mit dem öffentlichen Verkehr gehen soll. Der Bedeutung entsprechend soll das Konzept neu in der Verordnung verankert werden.

### **§ 15 Offert- und Bestellverfahren, Inhalt (bisher § 14)**

Die Verordnung des Bundesrates über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (SR 745.16) regelt die Abgeltung der ungedeckten Kosten des regionalen Personenverkehrs und von Tarifmassnahmen sowie das Offert- und Bestellverfahren umfassend. Aus diesem Grund kann mit Hinweis auf die Rechtsgrundlage des Bundes auf weitere Ausführungen in der vorliegenden Verordnung verzichtet werden. Für darüber hinausgehende, im § 4 Absatz 3 erwähnte kantonale Fördermassnahmen sollen die Bundesbestimmungen sinngemäss zur Anwendung gelangen.

### **3.3. Infrastrukturbeiträge**

In Anlehnung an das Gesetz wird der bisherige Titel „Investitionsbeiträge“ durch „Infrastrukturbeiträge“ ersetzt.

### **§ 16 Verfahren (bisher § 18)**

Keine Änderung.

### **§ 17 Auflagen und Bedingungen, Teilzahlungen (bisher § 19)**

Der neue Absatz 2 legt zusätzlich fest, dass die Beiträge ganz oder teilweise verweigert oder zurückgefordert werden können, sofern die Auflagen und Bedingungen nicht eingehalten werden.

### **§ 18 Koordination**

Die gemäss geltender Verordnung im § 12 geregelte Koordination der Fahrpläne des Ortsverkehrs mit jenen des übrigen Personenverkehrs wird neu im § 18 aufgenommen.

### **§ 19 Kantonsbeiträge (bisher § 20)**

Die gängige Praxis, dass als ungedeckte Betriebskosten maximal 60 Prozent des anrechenbaren Betriebsaufwandes anerkannt werden, wird neu im Absatz 1 von § 19 der Verordnung verankert. Dies bedeutet, dass wie bisher 40 Prozent der Kosten eines Stadtbusbetriebes durch Verkehrs- und Nebenerlöse zu decken sind und von den verbleibenden ungedeckten maximal 60 Prozent der Kanton seinen Beitrag gemäss § 10 des Gesetzes von 15 bis 25 Prozent leistet.

Im weiteren wird im Absatz 2 (bisher Absatz 1) auch der Zeitpunkt der Rechnungslegung (Ende Juni des folgenden Jahres) festgelegt.

### **§ 20 Beiträge nach Verteilschlüssel (bisher § 21)**

Aufgrund der Gesetzesänderungen wird bei den Gemeindebeiträgen nach Beiträgen nach Verteilschlüssel und Beiträgen nach dem Umfang der Vorteile unterschieden. Das Gesetz führt in § 12 Absatz 1 jene Aufwendungen des Kantons auf, an welche sich die vom öffentlichen Verkehr erschlossenen Gemeinden in ihrer Gesamtheit mit einem Drittel zu beteiligen haben. Die Definition der „erschlossenen Gemeinden“ bleibt im Vergleich zur geltenden Verordnung unverändert. Die Kriterien, nach welchen der Verteilschlüssel zu berechnen ist, bleiben gemäss § 13 Absatz 1 des Gesetzes ebenfalls unverändert.

### **§ 21 Beiträge nach dem Umfang der Vorteile (bisher § 22)**

Das Gesetz führt im § 12 Absatz 2 abschliessend jene Fördermassnahmen auf, an denen sich die Gemeinden mit 30 bis 50 Prozent zu beteiligen haben. In Absatz 2 der Verordnung werden die Kriterien aufgeführt, nach denen in Ausführung von § 13 Absatz 2 des Gesetzes der Umfang der Vorteile für die einzelne Gemeinde beurteilt wird. Als Beurteilungskriterien werden unter anderem die Nutzungsintensität, die Standortattraktivität und Umweltschutzanliegen herangezogen. Diese Aufzählung ist nicht abschliessend.

### **§ 22 Aufsichts- und Bewilligungsbehörde (bisher § 23)**

Redaktionelle Änderung.

### **§ 23 Kantonale Bewilligungen (bisher § 23a)**

Keine Änderung.

Frauenfeld, 25. August 2015