

FRAGEBOGEN

Revision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV)

Absender: Dachorganisationen der Wirtschaft Graubünden (DOWG)

Adresse: Hinterm Bach 40, 7000 Chur

Datum: 10. Oktober 2021

Unterschrift:



A. Planung und Erschliessung

1. Befürworten Sie, dass der Kanton Graubünden für seine mittelfristige Angebotsplanung und langfristige Infrastrukturplanung ein Planungsinstrument schafft (sog. ÖV-Konzept)?

Ja Nein

Bemerkungen:

Die Massnahme des ÖV-Konzepts zielt in die richtige Richtung. Wichtig ist, dass sämtliche beteiligten Akteure einbezogen werden und das ÖV-Konzept eine öffentliche Auflage erfährt. Die Auflagen, dass neue Verkehrsangebote nur an raumplanerisch zweckmässigen Standorten gefördert werden ist zwar im Grundsatz richtig, Bedarf aber zielgerichteter Lockerungen.

Auf der übergeordneten Ebene gibt es diverse behördenverbindliche Planungsinstrumente, wie die Sachpläne des Bundes und die Raumplanungsinstrumente des Kantons. Um die wichtigen strategischen Fragestellungen und Entwicklungen wie zusätzliche Erschliessungen auf der politischen Ebene und in der Öffentlichkeit verhandeln zu können, sollte die Einführung eines Mobilitätskonzepts bzw. eines Gesamtverkehrskonzepts geprüft werden. Darin könnten die wichtigen Projekte des Strassenbauprogramms, des ÖV-Konzepts und weitere Planungsinstrumente gemeinsam behandelt werden.

Allgemein muss angemerkt werden, dass die Planungsinstrumente der Raumplanung und des ÖV für die Steuerung wichtig sind. Diese dürfen in der Praxis jedoch nicht zu starr angewandt werden. Im Vordergrund soll das System räumlich und zeitlich flexibel bleiben. Bei der konkreten Angebotsplanung sollen stets die Kriterien der Wirtschaftlichkeit, der Nachfrage und der regionalwirtschaftlichen Bedeutung im Vordergrund stehen (siehe auch Bemerkung bei 2b).

-
2. a. Beurteilen Sie die Herleitung der Angebotsstufen, wie im beiliegenden Bericht aufgezeigt, als sinnvoll?

Frage kann nicht eindeutig beantwortet werden.

Ja Nein

Bemerkungen:

Falls nein, wie würden Sie die Angebotsstufen herleiten?

Mehrheitlich ist die Herleitung sinnvoll. Im erläuternden Bericht zur Totalrevision des GöV wird der Prozess zur Planung des Angebots beim öffentlichen Personenverkehr dargelegt. In Art. 7 Abs. 3 sind weitere Ziele definiert, welche in der Herleitung jedoch nicht aufgenommen werden. Gemäss Haltung der DOWG fehlen bei der Herleitung der Angebotsstufen Kriterien zur volkswirtschaftlichen Beurteilung. So ist die Bedeutung der Arbeitssiedlungen (Gewerbezone etc.) zu berücksichtigen. Auch ist kritisch zu hinterfragen, ob die in Art. 7 festgelegten Arten richtigerweise auf Gemeindeebene zu definieren sind. Die Definition der Arten sollte nach einer festgelegten Grösse der jeweiligen Siedlung erfolgen und nicht aufgrund der politischen Gemeindegrenzen oder Bewohner pro Gemeindefläche.

-
- b. Sind Sie mit der Einteilung in vier Angebotsstufen (urbanes Angebot/dichtes Angebot/Standardangebot/Minimalangebot) einverstanden?

Die Frage kann nicht eindeutig beantwortet werden.

Ja Nein

Bemerkungen:

Falls nein, wie würden Sie die Einteilung der Angebotsstufen vornehmen?

Als Grundlage ist die Einteilung nachvollziehbar. Zu beachten ist, dass das System räumlich und zeitlich flexibel bleiben muss, um die Kriterien der Wirtschaftlichkeit, der Nachfrage und der regionalwirtschaftlichen Bedeutung zielorientiert und zweckmässig anwenden zu können. Die Kurspaare sind nur als Grundlage zu beachten. Werden die Kriterien nicht erfüllt, darf die maximale Anzahl Kurspaare pro Angebotsstufe nicht bestellt werden (insbesondere Angebotsstufe 1 und 2). Die Unterscheidung zwischen Basis- und Zusatzererschliessungen soll im Randbereich der Definitionen möglichst fließend in die Praxis umgesetzt werden können.

B. Finanzierung

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Kanton die Einlage in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) ohne die Gemeinden finanziert?

Ja Nein

Bemerkungen:

Falls nein, sind Ihrer Meinung nach die Gemeinden und/oder weitere Dritte mitzuverpflichten?

-
4. Können Sie dem Begehren zustimmen, dass der Kanton Graubünden die Kantonsbeteiligung von 20 Prozent an den regionalen Personenverkehr ohne die Bündner Gemeinden finanziert?

Ja Nein

Bemerkungen:

Falls nein, wie würden Sie die Finanzierung der Kantonsquote betreffend den regionalen Personenverkehr regeln?

-
5. Befürworten Sie, dass die ungedeckten Kosten für eine Zusatzerschliessung (Zusatzangebot) im Kanton Graubünden neu zu höchstens 50 Prozent (Stand heute 20 Prozent) durch den Kanton und zu höchstens 50 Prozent durch die Gemeinden (Stand heute bis 80 Prozent) finanziert werden sollen?

Ja Nein

Bemerkungen:

Falls nein, wie sähe Ihr gewünschtes Finanzierungsmodell für die Zusatzerschliessung aus?

Bei den Kriterien betreffend Zusatzerschliessungen soll neben der Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit die regionalwirtschaftliche Bedeutung aufgenommen werden.

Vorschlag für Art. 12 Abs. 2: «*Er kann in Zusammenarbeit mit Gemeinden, Gemeindeverbänden oder ähnlichen Organisationen eine über Absatz 1 hinausgehende Erschliessung (Zusatzerschliessung) unter Berücksichtigung der Nachfrage, ~~sowie~~ der Wirtschaftlichkeit sowie der regionalwirtschaftlichen Bedeutung bestellen.*»

Der Kanton soll die Möglichkeit erhalten, bei Zusatzerschliessungen mit einer grösseren regionalwirtschaftlichen bzw. volkswirtschaftlichen Bedeutung, mit einem höheren Prozentsatz zu finanzieren. Entsprechend soll Art. 12 Abs. 3 dahingehend angepasst werden:

Vorschlag für Art. 12 Abs. 3: *«Der Beitrag des Kantons an die ungedeckten Kosten der Zusatzerschliessung beträgt höchstens 50 Prozent. Bei Zusatzerschliessungen von besonderem volkswirtschaftlichen [oder regionalwirtschaftlichen] Interesse kann der Kanton die Beiträge erhöhen.»*

Abgeltung zwischen Zusatzerschliessung und Basiserschliessung

Aktuell kann für die Basiserschliessung eine Art «Abgeltung» von Betreibern von Zusatzerschliessungen verlangt werden, wenn die Zusatzerschliessungen die Basiserschliessungen konkurrenzieren. Dies ist ein unzulässiger Eingriff im Mobilitätsmarkt. Künftig muss sichergestellt werden, dass wenn der Ortsverkehr oder Zusatzerschliessungen, welche nicht vom Kanton gefördert werden, die Basiserschliessung konkurrenzieren, dafür keine Abgeltung erfolgen darf.

Ebenfalls ist Art. 18 dahingehend anzupassen, dass der Kanton von Abs. 2 absehen kann, wenn ein besonderes regionalwirtschaftliches Interesse vorliegt.

Vorschlag für Art. 18 Abs. 3 (neu): *«Der Kanton kann bei besonderem regionalwirtschaftlichem Interesse von Absatz 2 absehen.»*

-
6. Sind Sie mit der Neustrukturierung des Gesetzes hinsichtlich der ÖV-Finanzierung im Kanton Graubünden (Betriebs-, Investitions-, Förderbeiträge) einverstanden?

Ja Nein

Bemerkungen:

Bei der in Art. 11 festgelegten Priorisierung fehlt der kombinierte Schienenverkehr gänzlich. Es stellt sich die Frage wie die Finanzierung zwischen Personenverkehr und kombinierten Schienenverkehr priorisiert wird. Zudem ist die in Art. 11 festgelegte Priorisierung nicht in jedem Fall zielführend. Daher ist Art. 11 dahingehend zu ergänzen, dass die Priorisierung zudem durch das Kriterium der volkswirtschaftlichen Bedeutung und den langfristigen Auswirkungen für den Staatshaushalt zu erfolgen hat. Weiter ist zu prüfen, ob nicht das Kriterium der «Sicherstellung eines attraktives Wohn- und Arbeitsangebots» aufgenommen werden soll.

Antrag für Art. 11: Ergänzung gemäss Erläuterung.

-
7. SÄHEN SIE WEITERE FÖRDER- UND/ODER INVESTITIONSBEITRAGSTATBESTÄNDE, DIE ZUR ATTRAKTIVEREN GESTALTUNG DES ÖV DIENEN?

Ja Nein

Bemerkungen:

Falls ja, welche wären dies?

Es sind die TU und Tarifverbände, welche die Kosten für Marketingmassnahmen zu tragen haben. Da zudem der Kanton bereits die ungedeckten Kosten bei den verschiedenen Erschliessungsarten

übernimmt (Art. 12), sind keine weiteren Tarifmassnahmen finanziell zu unterstützen. Daher sind Art. 23 Abs.1 Ziff. a) und d) ersatzlos zu streichen. Die ÖV-Angebote sind so attraktiv zu gestalten, dass der vorhandene Kundenbedarf genutzt werden kann.

Antrag zu Art. 23 Abs. 1: Streichung Ziff. a) und d)

Es soll geprüft werden, ob folgende Förder- und/oder Investitionsbeitragstatbestände zur besseren Erschliessung des Kantons mit dem ÖV gefördert werden sollen:

- a.) Erschliessung durch neue Verkehrsträger (bspw. Seilbahn anstatt Ausbau Strasse und Bus).
- b.) Neue Ansätze von Mobility-Pricing (verursachergerechte Finanzierung der Mobilität) durch Einbezug aller Mobilitätsarten (MIV, ÖV etc.).
- c.) Projekte zur Entwicklung von Innovationen und Technologietransfer im Bereich des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs.
- d.) Projekte zur Entwicklung von neuen volkswirtschaftlich bedeutenden Erschliessungen.
- e.) Einführung neuer Mobilitätsformen im Autoverlad (bspw. durch automatischen Verlad in der Nacht).

-
8. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die kantonale Minimal- und Zusatzererschliessung derselbigen subventionsrechtlichen Prüfung und Akteneinsicht zu unterstellen sind, wie dies für Angebote im regionalen Personenverkehr auf Bundesebene bereits heute der Fall ist?

Ja Nein

Bemerkungen:

C. Fahrplan

9. Befürworten Sie, das Fahrplanverfahren im Kanton Graubünden unverändert beizubehalten?

Ja Nein

Bemerkungen:

Falls nein, welche Änderungen in Bezug auf das Fahrplanverfahren wünschen Sie?

Der Einbezug der Kunden und Nutzer sowie weiteren Organisationen bei der Fahrplangestaltung soll gestärkt werden. Dies ist jedoch nicht im Gesetz festzulegen.

D. Weitere Bemerkungen

10. Haben Sie weitere Bemerkungen, die Sie uns im Hinblick auf die weitere Bearbeitung der Revisionsvorlage mitteilen möchten?

Grundsätzlich kann für die Zukunft von der Idee des «guten ÖV» und des «schlechten MIV» im Hinblick auf die ökologische Beurteilung Abstand genommen werden. Durch die technologischen Entwicklungen der Antriebssysteme und neuer Mobilitätsformen ist davon auszugehen, dass ökologische und energetische Unterschiede zwischen ÖV und MIV sich künftig angleichen werden. Im Vordergrund der «kantonalen Mobilitätspolitik» muss die Gewährleistung von guten Rahmenbedingungen durch den Kanton für eine zweckmässige Mobilität für die nachhaltige Entwicklung (ökologisch, gesellschaftlich und wirtschaftlich) des gesamten Kantons stehen. Damit wird eine sinnvolle Kombination von ÖV und MIV an Bedeutung gewinnen.

Der Staat soll sich mittels Förderbeiträgen nur dort im Mobilitätsmarkt einmischen, wo ein effektiver Nutzen für Bevölkerung und Wirtschaft vorhanden ist. Aus diesem Grund sind Massnahmen zum Umsteigen vom MIV auf den ÖV restriktiv einzusetzen und auf dicht besiedeltem Kantonsgebiet zu konzentrieren. Im Grundsatz soll auch bei der Mobilität das Verursacherprinzip bei der Finanzierung der Kosten gelten. Dabei ist die Kostenwahrheit zu berücksichtigen. Das Ziel muss auch im ÖV sein, dass die Finanzierung nach dem Verursacherprinzip erfolgt. Ausser wenn eine adäquate Erreichbarkeit des gesamten besiedelten Kantonsgebiets mit dem ÖV ohne zusätzlich staatliche Finanzierung nicht gewährleistet werden kann.

Art. 2 Zweck

Art. 2 d soll dahingehend ergänzt werden, dass Anreize zum Umstieg nur dort geschaffen werden, wo dies zielführend ist. Gerade in den dünn besiedelten Gebieten des Kantons und im Hinblick auf sich ändernde Mobilitäts- und Antriebsarten des MIV und des ÖV sollen auch neue und kombinierte Arten des Personenverkehrs berücksichtigt werden können.

Vorschlag für Art 2 d: *«Anreize zum Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu schaffen, soweit dies im Sinne der Ziffern a-c dieses Artikels zielführend ist.»*

Art. 2 soll dahingehend ergänzt werden, dass der Kanton bei der Förderung des ÖV die Wettbewerbsneutralität und die Technologieneutralität wahrt sowie die neuen Mobilitätsformen bereits im Zweckartikel Erwähnung finden.

Vorschlag für Art 2 e (neu): *«Berücksichtigung der Wettbewerbsneutralität, der Technologieneutralität und neuer Mobilitätsformen.»*

Art. 3 Koordination und Zusammenarbeit

Art. 3 Die Abstimmung im Bereich ÖV soll zudem mit dem Güter- und Gewerbeverkehr erfolgen. Bei der Zusammenarbeit sollen die Organisationen der Wirtschaft erwähnt werden.

Vorschlag für Art. 3 Abs. 1: « [...] *Er stimmt sie mit dem motorisierten Individualverkehr, dem Güter- und Gewerbeverkehr ~~und~~ sowie dem Fuss- und Veloverkehr ab, insoweit ein Bezug zum öffentlichen Verkehr besteht.* »

Vorschlag für Art. 3 Abs. 2: «*Er arbeitet mit dem Bund, den Nachbarkantonen, dem angrenzenden Ausland, den Gemeinden, den Gemeindeverbänden, den ähnlichen Organisationen, den Organisationen der Wirtschaft sowie den Transportunternehmen zusammen.* »

Art. 15 Autoverlad

Es ist nicht ersichtlich warum der kombinierte MIV (Autoverlad) von der Förderung ausgenommen werden soll, wenn die Ziele gemäss Art. 2 damit erreicht werden. Diese Mobilitätsform ist analog dem öffentlichen Personenverkehr und dem kombinierten Schienenverkehr zu fördern. Entsprechend soll Art. 15 dahingehend angepasst werden. Findet keine Anpassung des entsprechenden Artikels statt, sind wenigstens entsprechende Beträge für Innovationen unter Art. 17 aufzunehmen (Siehe Frage 7).

Art. 21 Einführung neuer Mobilitätsformen

Für die Einführung von neuen Mobilitätsformen kann der Kanton Beiträge gewähren. Es stellt sich die Frage, wie die Bestellung und Abgeltung gemäss Art. 12 konkret verlaufen bzw. berechnet werden soll. Es ist bei diesem Sachverhalt besonders darauf zu achten, dass die Wettbewerbsneutralität eingehalten werden kann.

Art. 22 Massnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses

Gemäss Art. 22 kann der Kanton Massnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses im Zusammenhang mit dem ÖV mitfinanzieren. Der Kanton soll in diesem Zusammenhang auch Beiträge für Massnahmen im Bereich der Energieeffizienz sprechen können.

Vorschlag für Art. 22: «*Der Kanton kann an Massnahmen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr Beiträge gewähren, die den CO₂-Ausstoss vermeiden oder wesentlich reduzieren oder die wesentlich zur Energieeffizienz beitragen.* »

Art. 24 Voraussetzungen und Verhältnis unter den verschiedenen Beiträgen

Werden Förderbeiträge gesprochen ist sicherzustellen, dass der entsprechend damit ausgelöste volkswirtschaftliche Mehrwert auch anderen Organisationen und TU zur Verfügung gestellt werden. Es ist insbesondere auch in diesem Bereich sicherzustellen, dass die Wettbewerbsneutralität gewährleistet bleibt. So sollen die mit neuen Mobilitätsformen gemachten Erfahrungen im entsprechenden Rahmen auch anderen TU zur Verfügung gestellt werden müssen. Entsprechend soll Art. 24 ergänzt werden.

Vorschlag für Art. 24 Abs. 5 (neu): «*Förderbeiträge nach diesem Gesetz erfolgen unter Beachtung der Wettbewerbsneutralität.* »

Art. 25 Tarifverbände

Die DOWG sehen Beiträge an Tarifverbände als kritisch. Grundsätzlich sollten diese über die TU finanziert werden müssen. Die DOWG vertreten die Haltung, dass der entsprechende Absatz zur Mitfinanzierung im Gesetz zu streichen ist. Zumindest soll dieser Betrag an die Gesamtkosten mit einem Maximalbetrag geregelt werden.

Art. 26 Bahninfrastruktur ausserhalb des Bahninfrastrukturfonds

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kanton bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur. Vor dem Hintergrund, dass bei den aktuell geplanten Ausbausritten des Bahninfrastrukturfonds keine substanziellen Ausbausritte bei der Schieneninfrastruktur im Kanton Graubünden geplant sind und es für den Kanton Graubünden grundsätzlich schwierig ist, entsprechende Mehrheiten in Bundesbern zu erhalten, soll ein ergänzendes Finanzierungsinstrument geschaffen werden. Wenn ein ausgewiesener Bedarf vorliegt und der volkswirtschaftliche Nutzen gegeben ist, soll der Kanton die Möglichkeit erhalten, den Bau und die Erneuerung von Bahninfrastrukturen im Zusammenhang mit dem Bahninfrastrukturfonds vorzufinanzieren oder ergänzend mitzufinanzieren. Insbesondere sollen damit Planungsarbeiten vorangetrieben werden können, so dass die nötige Projektreife für die Aufnahme in den Ausbausritten des Bahninfrastrukturfonds rascher erreicht wird. Der Grosse Rat entscheidet über entsprechende Projekte und die vom Kanton zu tragenden Kosten.

Vorschlag für Art. 26 Abs. 1: *«Der Kanton kann an den Bau und Ausbau von Bahninfrastrukturen, die nicht über den Bahninfrastrukturfonds des Bundes finanziert werden, Beiträge gewähren. Ebenfalls kann der Kanton den Bau und Ausbau von Bahninfrastrukturen innerhalb des Bahninfrastrukturfonds des Bundes vorfinanzieren oder zusätzlich mitfinanzieren, wenn ein besonderes Interesse des Kantons vorliegt.»*

Art. 30 Kombiniertes Schienengüterverkehr

Wir unterstützen, dass der Kanton beim Bau und der Anschaffung von Anlagen des kombinierten Schienengüterverkehrs Beiträge sprechen kann. Ergänzend sollen auch Beiträge für Instandhaltungen und Ersatzanschaffungen gesprochen werden können. Da keine Angebotsgestaltung durch die öffentliche Hand in diesem Bereich stattfinden darf, muss stets sichergestellt werden, dass durch Beiträge des Kantons keine Verzerrung des Marktes stattfindet bzw. die Wettbewerbsneutralität gewährleistet bleibt.

Vorschlag für Art. 30 Abs. 1: *«Der Kanton kann für den Bau, die Anschaffung und die Erneuerung von Anlagen, die der Verlagerung von Gütern auf die Schiene im kombinierten Schienengüterverkehr dienen, Beiträge gewähren.»*

Sodann muss der Kanton prüfen, wie die Regionen, welche nicht am Bahnnetz angeschlossen sind, auch mittel- und langfristig von marktgerechten Konditionen im Strassengüterverkehr profitieren können.
