



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Herisau, 25. November 2022

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2024–2029 Fragebogen zur Vernehmlassung

Gemeinde/Partei/Institution: Die Mitte 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 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:

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)



Appenzell Ausserrhoden

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Das Erreichen eines Vollknoten St.Gallen ist zwar wichtig. Wenn aber die Anschlüsse von und nach Ausserrhoden kleinere Verspätungen nicht abwarten dürfen (vor allem Postautos) nützt auch eine kurze Reisezeit nach Zürich nichts.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass die Verlängerung des IC 5 von/nach Rorschach im 2030 schon wieder aufgehoben werden soll. Kaum hat sich diese Verbindungen auch in den Köpfen der Pendler etabliert, fällt sie schon wieder weg.

Frage 3: Entwicklungen

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

Ja

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Es wird zu sehr auf die Kostenreduktionen zugunsten der Besteller geachtet. Die Unternehmungen haben in den vergangenen Jahren ihre Effizienz gesteigert und die Kosten reduziert. Mehr ginge nur noch auf Kosten beim Personal, gerade jetzt sind attraktive Bedingungen für das Personal, um die unattraktiven Arbeitszeiten (24/7) zu kompensieren, wichtig.

Bedarfsliniensysteme klingt zwar gut, aber das Fahrzeug und das Personal muss vorhanden sein und kann kaum für andere Aufgaben eingesetzt werden. Der öV Benutzer will nicht auf eine Fahrgelegenheit warten, nur weil das Personal gerade «anders» beschäftigt ist. Es bestehen starke Zweifel, dass ein solcher Betrieb zu Kosteneinsparungen führen würde.

Beim Vergleich der Kosten von Elektrobussen und Bussen mit Verbrennungsmotoren darf nicht unberücksichtigt bleiben, welche Kosten Letztere mittelbar für die Umwelt verursachen.

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?

Ja

Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)

Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)

Keine Beurteilung



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Jede Linie einzeln zu betrachten ist nicht optimal. Der Umsteigeeffekt wird zu wenig gewichtet. Wenn im Regionalverkehr keine Anschlüsse vorhanden sind, wird der MIV für den ganzen Reiseweg benutzt. Somit fehlen auch auf den gut benutzten Linien Fahrgäste.

Frage 4b:

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

x	Ja
	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

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?

	Ja
	Grundsätzlich einverstanden, mit folgender Ergänzung (vgl. Bemerkungen)
x	Nein, mit folgender Begründung (vgl. Bemerkungen)
	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Grundsätzlich stellt sich die «Huhn oder Ei»-Frage. Muss zuerst ein gutes Angebot vorhanden sein oder zuerst die notwendigen Frequenzen? Die Mitte AR ist der Meinung, dass im ländlich geprägten Appenzell Ausserrhoden zuerst ein gutes Angebot zur Verfügung gestellt werden soll, bevor ein Umsteigeeffekt vom MIV auf den öV geschieht.

Frage 5b:



Appenzell Ausserrhoden

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:

Es müssen auch Angebote auf schlecht zugänglichen Strassennetzen oder in abgelegene Orte angeboten werden. Die genügende Auslastung darf nicht das Hauptkriterium sein.

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

Bemerkungen / Begründungen:

Bahnlinien auf Busbetriebe umzustellen, ist aufgrund des zu erwartenden Mehrverkehrs auf den Strassen nicht sinnvoll.

Es fehlen innovative Überlegungen, wie z.B. die Bahnlinie Altstätten Stadt – Gais in Altstätten wieder bis zum Bahnhof Altstätten zu verlängern. Dies würde ganz neue Reisendenströme verursachen und somit die Bahnlinie aufwerten, was wiederum Einfluss auf die Auslastung hätte.

Frage 6b:

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

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



Appenzell Ausserrhoden

Bemerkungen / Begründungen:

Es sind kaum Veränderungen gegenüber dem aktuellen Konzept. Zudem sind im Vorderland praktisch keine Verbesserungen geplant. Die angedachten Schönwetterfahrpläne ergeben keine Einsparungen, weil die Fahrzeuge und Personal vorhanden und eingeplant sein müssen. Zudem erscheint es schwierig, bereits drei Tage im Voraus zu entscheiden, ob genug schönes Wetter ist für den Betrieb. Gerade mit unseren speziellen Wetterlagen kommt dies einer Lotterie gleich. Auch stellt sich die Frage, wer dies entscheiden soll, die Gemeinde, der Besteller, der Anbieter oder die ATAG?

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:

Die Vereinfachungen im Bestellprozess werden begrüsst. Aber es muss darauf geachtet werden, dass nicht nur der grosse Kanton St. Gallen oder die Stadt St. Gallen das Sagen hat.

Harmonisierte Grundsätze wären begrüssenswert, wenn unser Kanton die gleichen Voraussetzungen wie der Kanton St. Gallen hätte. Unsere öV-Linien fahren praktisch überall von ländlichen Gebieten mit eher kleinen Dörfern in städtische Gebiete oder Agglomerationen (St. Gallen, Gossau, Rorschach und Rheintal). Schon dadurch sind unterschiedliche Interessen und somit Grundsätze vorhanden. Beispiel: Bei einem Agglomerationstreffen mit der Stadt St. Gallen wurde aus verkehrstechnischen Gründen die Idee präsentiert, dass die Postautolinien am Stadtrand (Neudorf) enden sollen und dort auf die VBSG umgestiegen werden soll. Dies ist für die ländliche Bevölkerung absolut unattraktiv.

Busse mit alternativen Antrieben (Elektro, Wasserstoff etc.) sollen nicht erst nach der Abschreibung der Dieselsebusse eingeführt werden. Dies schon aus umwelttechnischen Gründen. Zudem ist es wirtschaftlich nicht sinnvoll, in einer Garage mehrere Systeme und Infrastrukturen für verschiedene Antriebsarten zu haben. Dies würde zu einer langen und hohen Kostenbelastung führen. Darum muss die Einführung von Bussen mit alternativen Antrieben blockweise durchgeführt werden. Auch wenn dadurch eine einmalige grössere Abschreibung bei Dieselsebussen nötig ist.

Die Einführung eines Firmenabos wird begrüsst. Auch wenn zuerst ein Wechseleffekt von persönlichen Abonnements zu diesen Firmenabos geschieht und somit weniger Einnahmen generiert werden.

Frage 8: Infrastruktur



Appenzell Ausserrhoden

Kapitel 8 befasst sich mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen. 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:

Bitte die Zahlen unter 8.1.2 bei den SOB erklären, aus unserer Sicht sind dies Zahlen für das ganze Netz der SOB und nicht nur die Strecke auf Ausserrhoder Boden.

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 Personalkosten müssen miteinbezogen werden. Es sind attraktive Bedingungen für das Personal notwendig, um die unattraktiven Arbeitszeiten (24/7) kompensieren zu können.

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:



Appenzell Ausserrhoden

Im Kapitel 10.3 sind die Zunahmen im Verkehr aufgezeigt. Aufgrund der langjährigen Planung und Bewilligungsverfahren für bauliche Anpassungen, müssen die notwendigen Schritte (z.B. Taktverdichtungen auch auf den Bahnlinien) jetzt angegangen werden, um diesen Mehrverkehr bewältigen zu können

Frage 11: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen:

Bemerkungen / Begründungen:

Es ist unverständlich, wieso Bahnlinien gegenüber Buslinien einen höheren Kostendeckungsgrad erreichen müssen. Gerade die Zahnradlinien Heiden – Rorschach, Rheineck – Walzenhausen und Altstätten – Gais haben kaum grössere Fahrzeuge als Linienbusse. Der Kostendeckungsgrad ist für die Zahnradstrecken auf das Niveau für Buslinien anzupassen.

Das vorliegende Konzept könnte etwas verkürzt werden, um auch die Lesbarkeit zu verbessern. So enthält das Konzept viele unnötige Wiederholungen wie z.B. die Tabellen mit den einzelnen öV-Linien und mit jeweils fast identischen Inhalten. Der Lesbarkeit würde es auch dienen, wenn z.B. die Kennzahlen dort erläutert würden, wo sie zuerst vorkommen.

Ort, Datum:

Hinweis: Stellungnahme bis **17. Februar 2023** als Word-Datei an info.oev@ar.ch