



Grosser Rat
Kanton Appenzell Innerrhoden

Appenzell, November 2003

Rev. B

Konzept öffentlicher Verkehr Appenzell Innerrhoden (öVAI)

Der Grosse Rat hat von der Standeskommission ein Konzept "öffentlicher Verkehr" (nachfolgend öV) in Appenzell Innerrhoden (AI) verlangt. Diesem Auftrag kommt die Standeskommission mit diesem Papier nach.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat das Arbeitspapier eingesehen und als in Ordnung befunden.

1. Ausgangslage

1.1. Grundsätzliches

Grundsätzlich ist AI mit öV sehr gut erschlossen. Alle bewohnten Gebiete im Kanton werden durch den öV abgedeckt. Es besteht von allen bewohnten Gebieten her die Möglichkeit, lokale Verkehrsknoten innert akzeptabler Fristen zu erreichen. Die lokalen Knoten (z.B. Appenzell, Heiden) sind mittels Taktfahrplan mit den überregionalen Knoten (z.B. St. Gallen, Gossau) verbunden, von wo aus der Anschluss ans schweizerische Hochleistungsschiennetz sicher gestellt ist.

1.2. Regionale, interkantonale Gremien

Politisch unterstützt die Standeskommission die Bemühungen um eine möglichst gute Anbindung der Ostschweiz ans schweizerische und europäische Schienennetz

- Bahn 2000
- HGV-Anschlüsse

Die Positionen AI (und AR) sind mit den Interessen SG (massgebend geprägt durch die Stadt St. Gallen) meist deckungsgleich.

Die regionalen Interessen werden in der Röv (Regionalkonferenz öffentlicher Verkehr) koordiniert.

Trägerschaft: Kantone SG, AR, AI und Stadt St. Gallen

Die überregionalen ostschweizerischen Fragen werden im Gremium der KöV-Ost diskutiert und gelöst.

Trägerschaft: Kantone SG, AR, AI, TG, SH, GR, GL

Im Weiteren besteht noch der sog. Verkehrsrat St. Gallen, dem die Mitglieder der Röv, der Bund, aber auch Transportunternehmer (TU) angehören. Der Verkehrsrat St. Gallen bemüht sich vor allem um die Ausnutzung von Synergien und die möglichste Abgleichung der Bestellerinteressen.

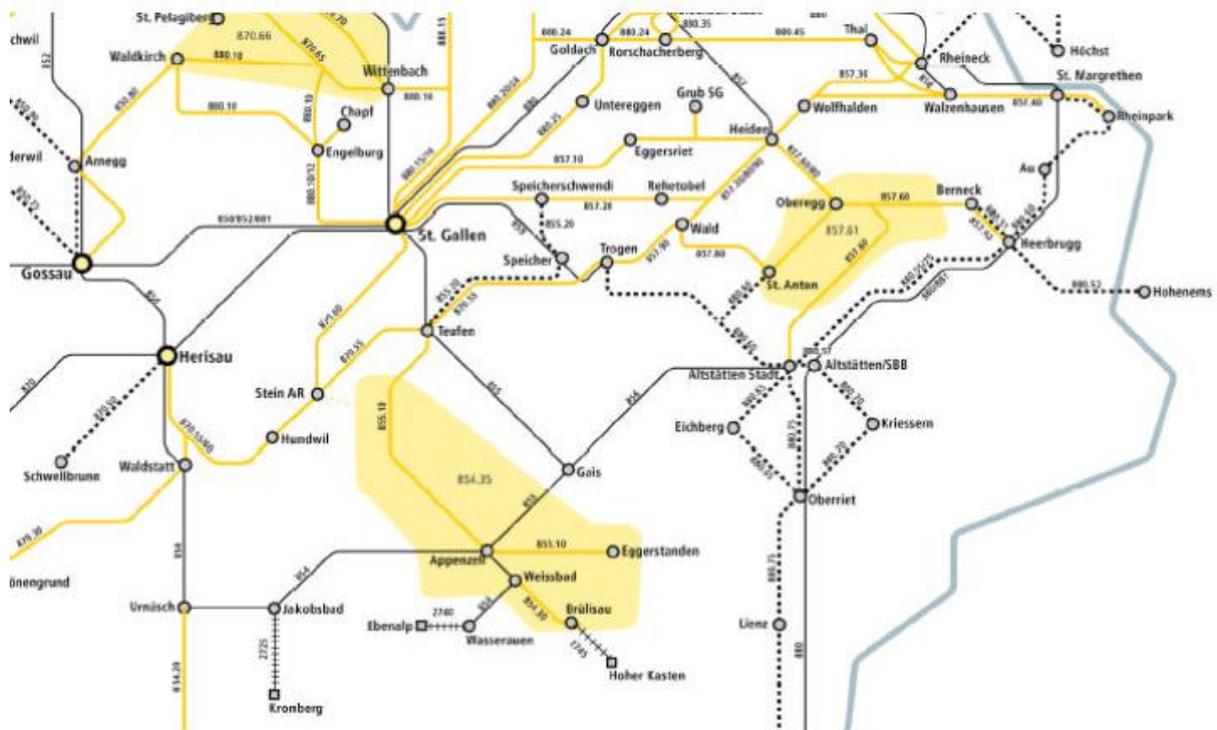
Beide Konferenzen (Röv, KöV-Ost) werden im Moment durch den Kanton SG (Regierungsrat J. Keller) präsiert. SG stellt auch für beide Konferenzen das Sekretariat (Herr A. Biniok). Da AI in überregionalen Fragen sehr ähnliche Interessen wie SG vertritt, ist die momentane Konstellation und Einbindung als recht optimal zu bewerten.

Tätigkeiten der Röv und KöV-Ost:

- Vernehmlassungen, Stellungnahmen etc. für Bahn 2000 und HGV- Anschlüsse
- Tarifverbund Ostwind www.ostwind.ch
- Tageskarte Euregio Bodensee www.euregiokarte.com

- Arbeitsgruppe Träger öV für Koordination und Synergien
- Div. Studien- und Variantendiskussionen öV Ostschweiz

1.3. Streckennetz Region St. Gallen – Appenzell



1.4. Aktuelle Konzessionen

Bei allen Betrachtungen sind die aktuell gültigen, vom Bundesamt für Verkehr ausgestellten Konzessionen zu berücksichtigen. Die Konzessionen geben den öV-Betreibern Sicherheiten und Rechte und verpflichten sie andererseits zu Leistungserbringung für die konzessionierte Leistungsart. Der Leistungsumfang (Menge, Zeitfenster, etc.) wird durch den Besteller festgelegt.

Grundsätzlich könnten auch kantonale Bewilligungen ausgestellt werden (z.B. Schulbus, regelmässige Fahrten für bestimmten Benutzerkreis, o.ä.).

1.4.1. Appenzeller Bahnen (AB)

Die AB besitzen in AI eine Konzession für den Schienenverkehr sowie dessen Ersatz durch Bus.

- Konzession für Busleistungen (regelmässige gewerbemässige Personenbeförderung mit Motorfahrzeugen) ist bis Dezember 2007 (Fahrplanwechsel) gültig.
- Die Konzession für die Strecke Gossau – Wasserauen (Infrastruktur und Personenbeförderung) ist bis 31. Dezember 2009 gültig.
- Für die Strecke St. Gallen – Appenzell wurde die Konzession bis zum 24. Juni 2015 erteilt.

Laut Auskunft des Bundesamtes für Verkehr (BAV) ist bezüglich der Konzession Folgendes zu beachten:

- Aktivitäten, welche den Konzessionsinhaber benachteiligen, können Schadenersatzforderungen nach sich ziehen.
- AI ist nicht verpflichtet, Offerten der AB anzunehmen. Es wäre aber sehr schwierig, gegen den Willen der AB eine andere Transportunternehmung (TU) zu beauftragen. Doppelkonzessionen werden nicht erteilt.
- Ev. Ausschreibungen (oder Verhandlungen mit anderen TU) sollen mit dem Ablauf einer Konzession verbunden sein.
- Für dasselbe Angebot (Punkt A zu Punkt B) wird immer nur eine Konzession erteilt (*Bemerkung wegen Schnellbusgesuch Appenzell – St. Gallen, vgl. nachfolgend Ziff.3.3.)*

1.4.2. Postauto St. Gallen – Appenzell (PA)

PA besitzt die Konzession für alle Postautolinien Vorderland und innerer Landesteil sowie die PubliCar Angebote bis Dezember 2007. PubliCar Gebiete Vorderland (Versuchsbetrieb bis

2006) und Appenzell (Vergabe bis 2008), trotzdem Konzessionserteilung nur bis Dezember 2007.

2. Finanzielle Situation

ÖV-Linien (Schiene und Strasse) müssen vom BAV mit einem Subventionssatz anerkannt werden. Für die Definition des sog. "Regionalverkehrs" verweise ich auf die entsprechende Verordnung des Bundes. Bei vorwiegend touristischen Linien ist der Ansatz tiefer, bei reinen Pendlerstrecken höher. Während das heutige Angebot auf dem Schienennetz zu 100 % anerkannt wird, werden z.B. die Wochenendverbindungen auf der Postautolinie Eggerstanden – Appenzell – Haslen nicht anerkannt (Frequenz, fehlende Notwendigkeit). Das öV - Konzept des Bundes ist tendenziell schienenlastig (*diese pers. Aussage wird vom BAV bestritten, da sie weder belegt noch angebracht sei*).

Im Weiteren werden den Kantonen sogenannte Kantonsquoten festgelegt (nicht berechnet!). Massgebende Faktoren für die Berechnung der Kantonsbeteiligung: Länge Privatbahnstrecke pro Einwohner, Bevölkerungsdichte (Anzahl Einwohner / produktive Fläche) und Finanzkraft des Kantons. Der Kanton kann beim Bund maximal die per Kantonsquote festgeschriebene Summe an Subventionen für den öV "abholen".

Der öV muss lokal, regional und überregional betrachtet werden. Bei fast allen Verbindungen, welche Innerrhoder Kantonsgebiet erschliessen, ist Innerrhoden auf der Bestellerseite der %-mässig kleinere Partner.

Der Ablauf ist folgendermassen:

- Bedürfnisabklärungen durch die Besteller (in unserem Falle der Kanton)
- Offerten durch TU (Leistungserbringer)
- Besteller (Kanton und Bund) prüfen die Offerte
- Bestellung
- Abgeltung

Es ist einsehbar, dass bei interkantonalen Linien die Bestellerseite bezüglich des Leistungsumfanges (oder bei dessen Änderung) Übereinstimmung erzielen muss. Ansprechpartner des BAV ist in der Regel der %mässig am stärksten belastete Besteller resp. Kanton. Bei Leistungen der AB ist für den Bund deshalb AR Ansprechpartner oder anders gesagt, eine Leistungsänderung bei den AB (z.B. Fahrplanänderung, zusätzliche Fahrten) muss immer über AR an das BAV weiter gegeben werden. Andererseits wirken sich Einsparungen für AI durch z.B. Wegfall einer Fahrt von Appenzell nach Wasserauen nur marginal aus (32.5 % aus interkantonalem Verteiler, 8 % aus Verteiler gemäss Eisenbahngesetz, d.h. gerade noch 2.6 %)!

2.1. Appenzeller Bahnen (AB)

Die AB betreiben auf unserem Kantonsgebiet eine Meterspurlinie von 20 km Länge. Das Rollmaterial ist zeitgemäss, wurde immer erneuert. 2002 nutzten 1'500'000 Reisende die AB, es resultierte ein Fahrertrag von Fr. 3.1 Mio. Während der meisten Zeit werden im 30 Minuten – Takt Verbindungen angeboten.

Die Kostendeckung Regionalverkehr beträgt 42.1 % (was sehr hoch ist), die durchschnittliche Besetzung auf der ganzen Strecke beträgt 34 Reisende pro Zug (Bahn und Bahnersatz). Die gesamten Abgeltungen an die AB (Basis Offerten 2003) betragen Fr. 16'408'000.--, wovon AI 32.5 % d.h. Fr. 5'332'000.-- zu bezahlen hat.

Investitionen der AB werden Projekt bezogen aufgrund der 9. Vereinbarung zwischen dem Bund sowie den Kantonen AR, SG und AI einerseits und den AB andererseits abgegolten. Z.B. beträgt der Kantonsanteil AI an das AB Projekt Lochmühle 7.15%. Die Investitionen werden ordentlicherweise über die Betriebsrechnung zurück bezahlt (es ist immer die Zustimmung des BAV nötig).

Die Interessen von AI werden im VR der AB durch den Kantonsvertreter und AB-Vizepräsidenten, Herrn Säckelmeister Paul Wyser, wahrgenommen.

2.2. Postauto St. Gallen – Appenzell (PA)

Seit dem Fahrplanwechsel 1997 sind die Busbetriebe Eggerstanden und Weissbad in die Postauto-Organisation integriert. Insbesondere die durchgehende Linie Teufen – Haslen – Appenzell – Eggerstanden ist heute gut auf die Bedürfnisse der Schüler nach Appenzell und die Zugsanschlüsse in Teufen und Appenzell ausgerichtet. Im Weiteren wurde per 23. Oktober 2000 der **PubliCar**[®] Appenzell eingeführt.

Im Januar 2002 gaben die drei Kantone Appenzell A.Rh., St. Gallen und Appenzell I.Rh. ein neues Verkehrskonzept für den Raum Appenzeller Vorderland in die Vernehmlassung. Die wesentlichen Neuerungen sind:

1. Einführung eines neuen Erschliessungssystems mit klarem Taktfahrplan, Bildung eines Postautoknotens in Heiden, generelle Verbesserungen der Zugsanschlüsse sowie zusätzliche Kurse auf einzelnen Linien.
2. Randstunden-Angebot für Wolfhalden, Lutzenberg, Walzenhausen, Oberegg und Reute.
3. Aufhebung der Verbindung Reute – Altstätten (im Fahrplan 2004 noch enthalten)

Aus dem Interkantonalen Verteiler resultieren für AI Aufwendungen von Fr. 1'083'000.-- Abgeltung pro Jahr.

Die Interessen AI können beim Postautoregionalzentrum St. Gallen – Appenzell nicht direkt wahrgenommen werden. Die Postautoregionalzentren sind Teil des Geschäftsfeldes Transport der Schweizerischen Post.

2.3. Zusammenstellung Kosten öV (Abgeltungen 2003)

TU	Linie	Total Abgeltungen	Interkantonaler Verteiler: Anteil AI		Verteilung			Total Anteil AI
			%	CHF	gem. EBG*		gem. TG**	
					Bund 92%	Kanton		
						8%	100%	
AB	Alle Linien	16'408'500	32.50%	5'332'762	4'906'141	426'621		426'621
PA	854.30 Weissbad - Brülisau	137'907	100.00%	137'907	126'874	11'033		11'033
	854.35 PubliCar A'zell (EBG)	381'162	100.00%	381'162	350'669	30'493		30'493
	854.35 PubliCar A'zell (TG)	82'530	100.00%	82'530			82'530	82'530
	855.10 E'standen-A'zell- Teufen Mo-Fr (EBG)	239'789	100.00%	239'789	220'606	19'183		19'183
	855.10 E'standen-A'zell- Teufen Sa/So (TG)	40'765	100.00%	40'765			40'765	40'765
	857.40 Heiden - W'hausen - St. Margrethen	479'087	0.80%	3'833	3'526	307		307
	857.60 Heiden - Heerbrugg	409'610	26.40%	108'137	99'486	8'651		8'651
	857.61 PubliCar-Nachtbus Vorderland (EBG)	87'797	50.00%	43'899	40'387	3'512		3'512
	857.61 PubliCar-Nachtbus Vorderland (TG)	1'500	50.00%	750			750	750
	857.70 Heiden - Altstätten	113'876	14.40%	16'398	15'086	1'312		1'312
857.80 Heiden - St. Anton	86'476	33.10%	28'624	26'334	2'290		2'290	
Total AB + PA		18'468'999		6'416'556	5'789'109	503'402	124'045	627'447
Tarifverbund OSTWIND								75'000
Tageskarte Euregio Bodensee								17'000
Verbilligung Halbtaxabo Lehrlinge								10'000
Gesamtausgaben des Kantons für den öV im Jahr 2003								729'447

* EBG: Eisenbahngesetz (bei einer Abrechnung nach diesem erfolgt eine Aufteilung zwischen Bund und Kanton)

** TG: Transportgesetz (bei einer Abrechnung nach diesem hat der Kanton die Abgeltungen zu 100% zu tragen)

Die vom BAV AI zugeteilte Kantonsquote wurde im Fahrplanjahr 2003 um Fr. 124'045.-- überschritten.

Aufgrund der gestiegenen Finanzkraft wird der Verteiler gem. EBG* von bisher 92/8 % ab 2004 auf 89/11 % ändern, d.h. der Kanton zahlt neu 11 % (anstatt bisher 8 %) an die Kosten gemäss EBG*.

Aufgrund der Zahlen in der obigen Tabelle würde dies Mehrkosten von Fr. 190'000.-- (beachte in diesem Zusammenhang Mehrkosten resp. Budget 2004) bedeuten.

Finanzielles Ziel von AI ist es, seine öV – Ausgaben möglichst innerhalb der Kantonsquote zu halten. Entsprechend werden Vorgaben an die TU gemacht. Dass dies in den meisten Fällen zu Leistungseinbussen führen wird, muss nicht weiter ausgeführt werden. Andererseits bedeutet dies auch, dass jede zusätzliche Leistung zu 100 % durch den Kanton finanziert werden muss.

3. Wunsch – Situation

Die Soll – Situation wird immer subjektiv wahrgenommen werden. Um diese Situation schlüssig beantworten zu können, müssten dauernde Erhebungen bezüglich Verkehrsverhalten der ständigen Wohnbevölkerung und der potentiellen Benutzer durchgeführt werden. Der Individual – Pendler besinnt sich oft nur in speziellen Situationen des öV und fordert genau dann für seine Bedürfnisse optimale Lösungen. Gerade die Befragungen im Zusammenhang mit Direktverbindungen Appenzell – Haslen – St. Gallen haben auch gezeigt, dass für die meisten Pendler ein Umsteigen nur bei keinen-Komfort-Einbussen und bei einer finanziell wesentlich günstigeren Alternative in Frage kommt.

Erst deutlich schlechtere Randbedingungen am Zielort (z.B. Parkplatzmangel, -Kosten, etc.) werden zu einem andern Denken führen.

Andererseits könnten viele Forderungen an den öV (resp. Besteller von öV-Leistungen) vermutlich auch mit privater Initiative erfüllt werden. Leider existiert zuwenig Willen für Fahrgemeinschaften, Car-Sharing, Mobility etc.

3.1. Appenzeller Bahnen (AB)

Die AB ist eine Pendler- und Tourismus- Bahn. Um den Pendlerverkehr nach St. Gallen weiter auf die Schiene zu bringen, wird eine Fahrzeitverkürzung von 6 Minuten angestrebt. Dazu müssen allerdings die kosten- und zeitintensiven Zahnradstrecken eliminiert werden.

Zu beachten bleibt allerdings, dass von 42 Minuten Fahrzeit (Appenzell – St. Gallen) nur ca. 30 Minuten effektive Fahrzeit sind, die restliche Zeit wird für Abbremsen, Halten und Anfahren benötigt.

Eine Meterspurtangente (AB-TB) St. Gallen würde den Reisenden von der Strecke der AB weitere Standorte in St. Gallen und Richtung Speicher – Trogen direkt erschliessen.

Durchfahrt Teufen: Bei allem Verständnis für die Sorge der Teufener muss festgehalten werden, dass ähnliche Strassenbahnen wieder im Entstehen sind (Glattalbahn, Tramlinien in Bern, Genf). Aus Sicht der AB bleibt die Fahrbahn dort, wo sie ist. Realisiert werden bauliche Massnahmen zur Abgrenzung, aber auch zur Erhöhung der Sicherheit.

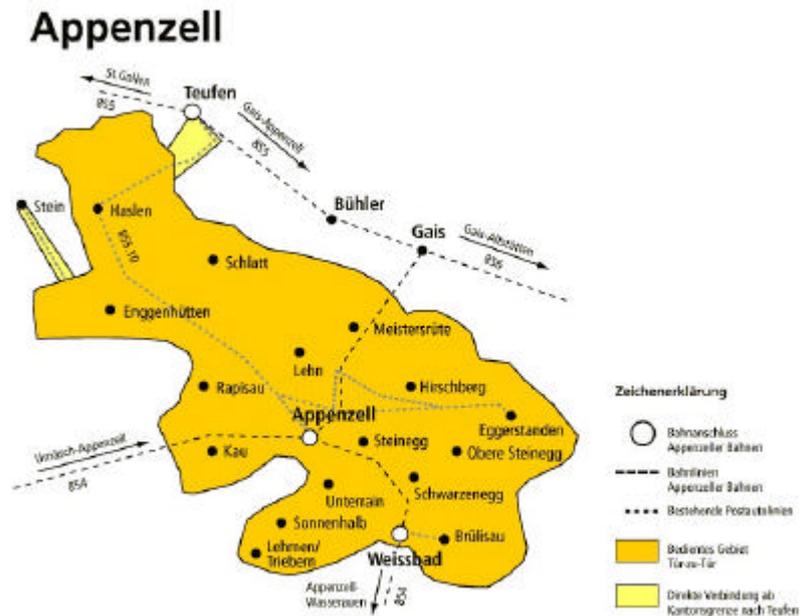
Über den touristischen Nutzen der AB können, wie bei vielen derartigen Betrachtungen, nur näherungsweise Aussagen gemacht werden. An touristischen Tagen ist die Besetzung der Züge so, dass sie z.B. durch ein Postauto nicht bewältigt werden könnten (max. Frequenz in Appenzell ankommender Zug 340 Personen). Ein Umsteigen von der Bahn auf z.B. ein Postauto oder Bus hält mit Sicherheit Besucher ab. Eine Bahnlinie zeigt auch "Leben" und "Dynamik". Vergleichen Sie in Ihren Betrachtungen das durch die AB erschlossenen touristische Gebiet Innerrhodens mit dem Oberen Toggenburg oder dem Sernftal im Kanton GL. AB als wiecher Faktor für schlussendlich harte Franken aus oder mit dem Tourismus.

3.2. PubliCar

Während sich der PubliCar als Nachtbus in Oberegg noch in der Versuchsphase befindet, hat er sich im Inneren Landesteil etabliert. Verschiedentlich wurde angeregt, dass weitere Gebiete angefahren werden sollten (Gebiet Gonten, Hinterkau, Schwende).

Diese Anliegen werden geprüft und es wird versucht, wie mit dem für diese Gebiete Konzessionsberechtigten (AB) unter finanziell tragbaren Bedingungen (keine Sprungfixen Kosten durch Aufstockung von zwei auf drei Fahrzeuge) eine Lösung gefunden werden kann. Tatsächlich hängt die Abdeckung entlang dem Schienennetz der AB vom Entgegenkommen der AB ab.

Es gilt aber zu beachten, dass vom Bund eine Gebietsausweitung (Konzession) nur bewilligt wird, wenn sie einem bisherigen Konzessionär nicht schadet.



Der PubliCar ist auf den einzelnen Fahrgast gerechnet eine sehr teure Art des öV. Andererseits ist die Leistungserbringung sehr genau auf die Anforderungen der Benutzer abgestimmt. Da die Benutzer vielfach in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sind diese Kosten sicher gerechtfertigt.

3.3. Schnellbus Appenzell – Haslen – St. Gallen

Im Jahre 2002 erfolgte mit Unterstützung der FH St. Gallen (Hochschule für Wirtschaft, Technik und soziale Arbeit) eine umfassende Analyse bezüglich einem möglichen Schnellbusbetrieb von Appenzell über Haslen nach St. Gallen. Die Ständekommission ist zum klaren Schluss gekommen, dass sich der Betrieb eines diesbezüglichen Schnellbusses im Moment nicht aufdrängt (Bedürfnis, Kosten, Abgeltungen an Dritte).

Der Entscheidung wurde von den Initianten als "unverständlich" aufgenommen.

4. Ausblick

Der Bund will mit seinem HGV – Konzept die West- und Ostschweiz besser an die Internationalen Knotenpunkte anbinden. Im Wesentlichen bedeutet dies für Innerrhoden, dass eine bessere Anbindung des Knotens St. Gallen sehr positiv ist. Können die Vorstellungen des Bundes umgesetzt werden, sind wesentliche Zeiteinsparungen für die Fahrten nach Zürich, vor allem aber nach München und Stuttgart zu erwarten. Die Entscheidungsfindung ist im Moment im Gange (Vernehmlassungsverfahren zu den HGV Anschlüssen resp. Verteilung der finanziellen Mittel).

Attraktiver öffentlicher Verkehr – insbesondere für die Agglomerationen

Der weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist notwendig, wenn das ungebremste Ansteigen des motorisierten Individualverkehrs umgelenkt werden soll. Neben einem dichten Fahrplanangebot insbesondere in den Agglomerationen und Grenzregionen sind auch die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger an den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs zu verbessern. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist aber nur nachhaltig, wenn gleichzeitig beim motorisierten Individualverkehr einschränkende Massnahmen ergriffen werden (z. B. Parkplatzbewirtschaftung). Gerade in den Agglomerationen sind Gesamtverkehrskonzepte zu realisieren, welche eine Koordination und Kombination beim Einsatz der verschiedenen Verkehrsarten erlauben (z. B. Mobility).

Innerrhoden ist im schienengebundenen öV nur mit den beiden Linien der AB erschlossen. Neben der gewählten Stossrichtung eines Autobahnzubringers ist es empfehlenswert, der öV-Infrastruktur die gleiche Aufmerksamkeit zu schenken. Gemessen an den nationalen öV-Infrastruktur-Ausgaben halten sich die Innerrhoder Aufwendungen in sehr vertretbaren Grenzen.

Wichtige Informationen / Links

- Bundesamt für Verkehr <http://www.bav.admin.ch/index.cfm?nav=intro&sprache=d>
- Öffentlicher Verkehr SG <http://www.sg.ch/verkehr/oeffentlicherverkehr.html>
- Öffentlicher Verkehr AR www.ar.ch
- Öffentlicher Verkehr AI http://www.ai.ch/de/verwaltung/aemter/welcome.php?amt_id=38
(auf dieser Homepage finden Sie ebenfalls alle relevanten Links)
- Appenzeller Bahnen <http://www.appenzellerbahnen.ch/index.htm>
- Postauto Regionalzentrum
St. Gallen - Appenzell <http://www.postauto.ch/Poste/frontoffice/template/Matrix/OnLine-ComponentMatrixIndex/1.2503.PostAuto-1-1-3-LIST-13281-877-3795-||5.00.html>
- Tarifverbund Ostwind <http://www.ostwind.ch/Home/indexdb.asp>
- Tageskarte Euregio Bodensee <http://www.euregiokarte.com/>
- PubliCar <http://www.publicar.ch/SiteOnLine/DE/Accueil/1,1727,2938-54.00.html>
- Liniennetz S-Bahn St. Gallen
(S 11 St. Gallen-Appenzell) http://www.sg.ch/verkehr/oeffentlicherverkehr/projekte/s-bahn_st_gallen.Par.0003.File.tmp/Heutiges_Liniennetz_S-Bahn.pdf

Gesetzliche Grundlagen

- GS 776 Gesetz betreffend Beiträge an öffentliche Verkehrsunternehmen
- GS 778 StK-Beschluss betr. Beteiligung der Bezirke an den Appenzellerbahnen
- SR 742.101 EBG, Eisenbahngesetz
- SR 742.40 TG, Bundesgesetz über den Transport im öffentlichen Verkehr
- SR 742.101.1 ADFV, Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz