



Fachstelle öffentlicher Verkehr, 9102 Herisau

Verteiler

- Vernehmlassungsteilnehmer

Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell Ausserrhoden 2018-2022 Fragebogen zur Vernehmlassung

Gemeinde/Institution: **Gruppierung der Parteunabhängigen AR**

Arbeitsgruppe: KR **Margrit Müller**, a.KR, GP Edtih Beeler, KR Andrea Zeller, GR Pascale Sigg, a.KR Hanspeter Ramsauer, a.KR Hans Sprecher

Frage 1: Rückblick auf Konzept 2011-2016

Kapitel 2 befasst sich mit dem Rückblick auf das Konzept 2011-2016. Sind Sie mit den Folgerungen und insbesondere mit dem Fazit gemäss Kapitel 2.5 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:

Ist Ziel /Frequenz resp. Wirtschaftlichkeit nicht erreicht, kann dies auch zu Rückschlüssen auf schlechte Verbindungen / Anschlüsse führen. Das Angebot wird nicht genutzt, weil es zu wenig attraktiv ist.

Methodik mit stärkstem Querschnitt fragwürdig, ob Aussagekraft gegeben.

Die Wirtschaftlichkeit gibt generell zu denken, der Kostendeckungsgrad unter 50 % ist sehr tief.

Das Benutzerpotential erheben, wer würde nutzen falls attraktiveres Angebot, denn aktuell wird nur anhand bestehender Nutzer gemessen.

Wenn das Angebot optimal ist, würde dies oft auch vermehrt genutzt resp. wäre ein Anreiz zur Nutzung trotz eigenem Fahrzeug.

Das Angebot ist aktuell sehr nach St. Gallen Stadt ausgerichtet, Randregionen wie das Vorderland sind jedoch eher Bodensee /Rheintal orientiert.



Wo ist die Ausrichtung der Bevölkerung, wäre die Fragestellung.

Speziell wenn nur ein Stundentakt gegeben ist, sind optimale Anschlüsse umso entscheidender.

Frage 2: Übergeordnete Konzepte

Kapitel 3 beschreibt die übergeordneten Konzepte. 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)
<input type="checkbox"/>	Keine Beurteilung

Bemerkungen / Begründungen:

Verknüpfung kant. Richtplan: Die ÖV Erschließung von Baugebieten wird definiert. Optionen sind für ländliche Gebiete mit Bauzonen etwas außerhalb notwendig! (Definition der Güteklasse der ÖV-Erschließung)

Park und Ride als Folge der Streusiedlung ist teilweise sinnvoll zu prüfen, damit der Straßenverkehr auf stark frequentierten Straßen gemindert werden kann, z.B. Stadt St. Gallen. Bei Gemeinden angrenzend an andere Kantone soll die Ausrichtung zwingend beachtet werden (Richtplan, Aggloprogramm).

Frage 3: Planungsgrundsätze

Kapitel 4 befasst sich mit der Methodik für die Überprüfung der Grundsätze bezüglich Angebot, Nachfrage und Wirtschaftlichkeit. Im Vergleich zum öV-Konzept 2011-2016 werden die Grundsätze angepasst, damit die interkantonale Vergleichbarkeit gegeben ist.

Frage 3a:

Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, dass die Kennzahlen für Nachfrage und Wirtschaftlichkeit der im Kanton St.Gallen bewährten Systematik angeglichen werden sollen? (vgl. Kap. 4.1)

<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 Vergleichbarkeit mit St.Gallen ist sinnvoll und naheliegend. Die Kriterien seitens Bund sind ebenfalls maßgebend für die Finanzierung. Die Schwellenwerte für Buslinien sind gemäß Text mit den Kennzahlen SG schwieriger zu erreichen! Hat dies Auswirkungen auf das Busangebot in AR?

Haupt- und Nebenkorridore mit unterschiedlichen Schwellenwerten sind wichtige Voraussetzungen für die Struktur AR.

Eine Studie zum ÖV Angebot zur Prüfung der Attraktivität bestehender Linien könnte Visionen für neue Alternativen ergeben. Eine Attraktivitätssteigerung kann zu höheren Frequenzen führen, dies heißt nicht



nur kürzerer Takt, sondern optimale Linienführung, Prüfung Fahrzeugart, schlanke Anschlüsse.....

Frage 3b:

Sind Sie damit einverstanden, dass neu „Einsteiger pro produktiver Kilometer“ (statt stärkster Querschnitt) als Kenngrösse zur Anwendung gelangt?

<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:

Spezialfälle in der AR Streusiedlung, wenn Bund nicht mehr mitbezahlt, müssen Gemeinden dieses Angebot finanzieren z.B. Publitaxi. Verantwortung resp. Haltung Kanton? Eine Pflicht der ÖV- Erschließung, zur generellen Standortattraktivität für den ganzen Kanton ist gegeben.

Die Gewährleistung eines Grundangebotes ist Voraussetzung für Attraktivität und Bevölkerungswachstum im gesamten Kanton.

Angebote für Schülertransporte (Postauto als Schülertransport) und zur Kanti Trogen sind vorgegeben.

Frage 3c:

Sind Sie damit einverstanden, dass je Angebotsfunktion Mindest- und Zielwerte gemäss Kap. 4.2 definiert werden?

<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:

Soll realistisch sein für den Kanton AR. Die vorgegeben Strukturen und Ausrichtungen sollen berücksichtigt werden.

In voralpinen Gebieten wie Appenzell Ausserrhoden soll das Kriterium „Service public“ höher gewichtet werden als die Wirtschaftlichkeit bzw. Rentabilität. Das öV-Angebot ist ein wesentlicher Standortfaktor für Neuzuzüger/innen (speziell für Familien mit Kindern sowie ältere Personen) und entscheidend für die Attraktivität unseres Kantons. Da wir mit Ausnahme von Herisau keine städtischen Strukturen kennen, ist der Vergleich mit dem Kanton St. Gallen nur bedingt anwendbar.

Frage 4: Zielangebot 2019/2022

Kapitel 5 befasst sich mit der Angebotsentwicklung für die Jahre 2018-2022. In Kapitel 5.5 werden die Zielangebote 2019 / 2022 definiert.



Frage 4a:

Unterstützen Sie die in Kapitel 5.5.1 vorgeschlagene Einteilung der Linien zu den Angebotsstufen?

<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:

Gute Anschlüsse für Randregionen sind entscheidend, sonst wird das Angebot noch weniger genutzt. Visionen, Alternativen sind gefragt, wie z.B., wo sind zunehmende Verkehrsströme inkl. Bedarfsabklärungen auch kantonsüberschreitend jedoch nicht nur zur Stadt St. Gallen (Kapitel 5.3).

Schülertransporte in Gemeinden sollen kompatibel zum Stundenplan sein. Die Kantonsschule Trogen soll attraktiv, aber auch gut mit ÖV erreichbar sein

In dieser Vernehmlassung wurde nicht detailliert auf spezifische Linien eingegangen! Sondern übergeordnet diskutiert.

Frage 4b:

Unterstützen Sie die in Kapitel 5.5.2 vorgeschlagenen Angebotsänderungen (Mengengerüste)?

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

Bemerkungen / Begründungen:

S. vorhergehende Antwort

Frage 5: Verstärkter Einbezug der Gemeinden

Es ist geplant, die Gemeinden bei künftigen Angebotsänderungen stärker einzubeziehen. Unterstützen Sie grundsätzlich den in Kapitel 6.3.5 beschriebenen Vorschlag?

<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:

Ein Miteinbezug der Gemeinden ist wichtig, regionale Themen sind unterschiedlich, jedoch auch eine Gesamtsicht notwendig. Auch kantonsübergreifende Themen sollen miteinbezogen werden. Beim Kostenteiler sind alle im selben Boot. Auch das Gemeindebudget wird stark durch ÖV Kosten belastet.

Zoneneinteilung Ostwind??? Auch diese soll überprüft werden, da teils Grenzen hinterfragt werden müssen. Eine Koordination dazu im Kanton würde unterstützend wirken.

Frage 6: Infrastruktur

Kapitel 7 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:

Aktuell mehr Solidarität und höhere Beiträge

Wie ist die allg. Einflussnahme, sowie die Schwierigkeit ein neues Projekt zu positionieren mit den „neuen“ Maßnahmen?

Ausbau behindertengerechte Haltestellen: Erstellung nach Dringlichkeit und Priorität.

Frage 7: Kostenentwicklung und Finanzierung

In Kapitel 8 wird die Entwicklung der Abgeltungs- und Infrastrukturkosten aufgezeigt. Ferner werden in Kapitel 8.4.3 die Kantons- und Gemeindeanteile für das Jahr 2019 (Stand Einführung DML) aufgelistet. 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:

Alle zahlen mit. Der Ausbau und die Attraktivität ist jedoch nicht überall gegeben (Abgeltungskosten).



Frage 8: Allgemeine Bemerkungen

Folgende Bemerkungen möchten wir im Rahmen dieser Mitwirkung noch anbringen resp. hervorheben.

Zusammenfassung der Hauptanliegen:

Als Grundsatz im ganzen Kanton: Eine generell gute Anbindung an den ÖV, sowie optimale, attraktive Anschlüsse an das übergeordnete Netz (gemäß Regierungsprogramm).

ÖV wird mehr genutzt, wenn optimale Verbindungen.

ÖV gehört zum Thema Standortattraktivität / Bevölkerungswachstum / Entwicklung Kt. und Gd.

Weitsichtige Visionen sollen als Vorgabe gelten, dies nicht nur kantonsintern, sondern auch die Fragestellung der Orientierung an angrenzendes Gebiet soll berücksichtigt werden.

Wo liegt Potential zur Optimierung und welche höheren Ziele sind damit verbunden?

Größere Herausforderungen sind durch die Streusiedlung bedingt. Trotzdem gilt der Einsatz für eine Verbesserung des ÖV für die gesamte Bevölkerung in AR.

Für Linien mit kritischen Kennzahlen gilt die Devise: Die Prüfung von Alternativen steht vor einer Streichung.

Schülertransporte sind unbedingt zu berücksichtigen (stundenplankompatibel)

Die Ostwind Zonen sind ebenfalls zu überprüfen.

Wir weisen nochmals darauf hin, dass wir spezifische Aussagen zu Linien nicht vollumfänglich diskutiert haben und deshalb nur übergeordnet Stellung genommen haben.

Ort, Datum: 9064 Hundwil, 12.12.2016