

Nein zum aktuellen Gesetzesprojekt zur Organisation des öffentlichen Transportes:

Gegen die Verabschiedung im Hauruck-Verfahren eines dirigistischen Gesetzes das den öffentlichen Transport grundsätzlich in Frage stellt

AÖT, FNCTTFEL, LCGB, Mouvement Ecologique, OGBL, Syprolux

Diese Regierung beabsichtigt scheinbar noch vor Ablauf der Legislaturperiode das Gesetzesprojekt betreffend die Organisation des öffentlichen Transportes in der Abgeordnetenkammer verabschieden zu lassen. Hierzu möchten die unterzeichnenden Organisationen folgendes klarstellen:

Die unterzeichnenden Organisationen sprechen sich formell, ohne Wenn und Aber, für eine bessere und koordiniertere Organisation des öffentlichen Transportes aus. Das Gesetzesprojekt das nun vorliegt läuft aber gerade diesen Zielen zuwider und darf in keinem Falle angenommen werden.

Nein zu einer Überrumpelung der Abgeordnetenkammer - nein zu einer dirigistischen Vorgehensweise ohne Dialog!

Die unterzeichnenden Organisationen können keineswegs mit der Art und Weise einverstanden sein, wie das äußerst umstrittene vorliegende Projekt nun noch kurz vor Toresschluss regelrecht "durchgebaatscht" werden soll. In der Tat fand in keinster Form mehr eine Diskussion über die Ausrichtung des Projektes statt, auch nicht in der dafür zuständigen Kommission der Abgeordnetenkammer. Hier wurde an einem Tag während 10 Minuten das Projekt vorgestellt, der Berichterstatter ernannt und de facto die Schlussfolgerungen gezogen. Trotzdem soll es noch in dieser Legislaturperiode verabschiedet werden...

Die unterzeichnenden Organisation sind - wenn diese Hypothesen stimmen - kategorisch gegen ein derartiges Demokratieverständnis, das die Abgeordnetenkammer zu einem Handlanger der Exekutive degradieren und jedwede normale Gepflogenheiten einer Arbeitsweise des Parlamentes verhöhnen würde.

Es wäre eine fundamentale Missachtung unseres Rechtsstaates, wenn ein derart bedeutendes Gesetz für den gesamten öffentlichen Transport jetzt - nur aus elektoralistischen Gründen - mit dem Brechisen verabschiedet werden würde. Diese Regierung hatte 5 Jahre Zeit, um in aller Sorgfalt ein Gesetz betreffend den Verkehrsverbund zu erstellen und zu stimmen. Es kann dann nicht sein, dass aus "Zeitdruck" in einer Art Überrumpelungsaktion der

Abgeordnetenkommer der Arm gebogen werden soll. Das vorliegende Gesetzesprojekt ist - unabhängig davon, welche Überzeugung man hat - von derart tiefgreifender Bedeutung, dass es nicht ohne ehrliche und kontradiktorische Diskussion verabschiedet werden kann.

Eine offene Debatte mit allen Akteuren ist unabdingbar. Entsprechend haben die unterzeichnenden Organisationen auch eine Unterredung bei der zuständigen Kommission angefragt.

Das vorliegende Gesetzesprojekt: Nicht im Interesse der Kunden!

Derzeit ist das sogenannte IVL in aller Munde. Scheinbar soll es sich in die Reihe der theoretischen Dokumente ohne praktischen Nährwert reihen, wenn es nach den Autoren des vorliegenden Gesetzesprojektes geht und wenn es denn angenommen werden würde. In der Tat widerspricht das vorliegende Gesetzesprojekt in mehreren Punkten in flagrantem Ausmaß auch dem IVL..

Nein zu einem Primat der Wirtschaft

Schier inakzeptabel ist, dass beim vorliegenden Gesetzesprojekt nicht der optimale Ausbau des öffentlichen Transportes im Vordergrund steht - das Gesetz enthält keine entsprechenden Ziele. Vielmehr wird immer wieder die notwendige wirtschaftliche Rentabilität hervorgehoben! Es entsteht der Eindruck, als ob in Zukunft nicht mehr die optimale Organisation im Vordergrund stünde, sondern wirtschaftliche Kriterien. Auch hier ist man meilenweit vom IVL entfernt. Statt modal split von 25%, statt einer Verbesserung des Angebotes, statt einem Wahrnehmen der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung - Vorrang für ökonomische Kriterien. Ebenso wird die CO2-Problematik entsprechend außer Acht gelassen ...

Nicht zuletzt spielen im öffentlichen Personentransport Qualitäts- und Sicherheitskriterien für Benutzer und Personal ebenso wie soziale Kriterien für die Beschäftigten eine wichtige Rolle. Derartige Kriterien werden durch das Gesetzesprojekt keineswegs

abgesichert und ausgebaut, sondern laufen Gefahr unter die Räder der Rentabilität zu kommen.

So ist die Förderung öffentlicher Ausschreibungen für Transportleistungen, so wie das Gesetzesprojekt sie vorsieht, weder angebracht noch zulässig. Vielmehr müssen die lokalen, regionalen und nationalen Autoritäten frei und demokratisch entscheiden können, wie diese Transportleistungen am besten erbracht werden können. Eine Systematisierung von öffentlichen Ausschreibungen in diesem Bereich würde auf Kosten von Kontinuität und Qualität einer notwendigen öffentlichen Dienstleistung geschehen.

Nein zu einer Struktur, in der 5 von der Exekutive genannte Beamte den öffentlichen Transport bestimmen!

Während im Ausland in einem Verkehrsverbund die wichtigen Akteure - Staat, Gemeinden, Regionen und Transportbetriebe - eingebunden sind, sollen hier 5 vom Staat genannte Leute in einer sogenannten RGTP-Stelle das Sagen über den gesamten öffentlichen Transport haben. Eine derartige Zentralisierung der Entscheidungsbefugnisse auf 5 Individual-Personen in einem solchermaßen zentralen Bereich der Politikgestaltung widerspricht jedweder modernen Staatsorganisation!

Nein zu einer Entmündigung der Gemeinden!

Während das IVL von einer Stärkung der Gemeinden spricht, sollen diese de facto im Rahmen des vorliegenden Projektes in gravierendem Ausmaß entmündigt werden! Einerseits werden sie - im Gegensatz zum Ausland - aus der sogenannten RGTP-Stelle ausgeklammert, sie werden nicht in die Organisation integriert. Es findet demnach keine Koordination zwischen gemeindeeigenem und regionalem Busangebot statt. Andererseits sollen ausschließlich die genannten 5 Personen de facto den gemeindeübergreifenden öffentlichen Transport bestimmen können, quasi "von oben" herab, statt in partnerschaftlicher Form zusammen mit den Gemeinden. Vor allem wenn 2 Gemeinden oder mehr sich zusammentun, brauchen sie die Zustimmung der neuen Struktur für ihre Pläne ... Dieser Dirigismus wird eingeführt, ohne aber dass wichtige Fragen hierbei geklärt werden, wie z.B. die bessere Abstimmung des regionalen Angebotes. Dabei ist gerade die Verbesserung der Koordination ein Hauptgrund gewesen, weswegen sich die unterzeichnenden Organisationen seit Jahren für die Schaffung eines wahrhaftigen Verkehrsverbundes eingesetzt haben.

Nein zu einer rein defensiven Vorgehensweise

Charakteristisch für den Geist des Ganzen ist, dass das Gesetzesprojekt vorsieht, dass im Falle wo eine Gemeinde einen Bahnhof nicht unterhält, dieser einfach geschlossen werden kann. Als ob ein Bahnhof ein "Luxus" einer Gemeinde sei, als ob der Staat nicht die Verpflichtung hätte, alles mögliche zu tun, um einen optimalen öffentlichen Transport zu gewährleisten!

Nein zum Übergehen der regionalen Strukturen

Während im IVL das Konzept der Regionen hochgehalten und als zukunftsweisend gepriesen wird - während mit dem vorliegenden Gesetzesprojekt besonders wichtige Weichen in diesem Sinne gesetzt werden könnten, werden die Regionen im vorliegenden Gesetzesprojekt vollkommen ausgeklammert! Dabei sieht auch das "Programme directeur" eine Stärkung der Regionen vor.

Die unterzeichnenden Organisationen fordern die Parteien auf, das vorliegende Projekt nicht mehr in dieser Legislaturperiode zu verabschieden sondern in einer offenen Debatte über die zukünftige Organisation des öffentlichen Transportes nachzudenken. Hierbei treten die unterzeichnenden Organisationen für folgendes Konzept ein, das sich an positive Beispiele aus dem Ausland, u.a. Zürich, anlehnt:

- Ja zur Schaffung eines regelrechten Verkehrsverbundes als Koordinierungsstelle, in der alle Akteure eingebunden sind : Staat, Regionen, Gemeinden und größere Transportbetriebe. Die Erfahrung und die Kompetenz aller Akteure im Transportbereich wie der nationalen Eisenbahngesellschaft sollen im Interesse einer Effizienzsteigerung genutzt werden.
- Ja zu einer Operationalisierung des IVL und zur Idee der Regionen
- Ja zu einem optimierten Ausbau und einer verbesserten Koordination des öffentlichen Transportes im Sinne des "service public"
- Ja zur Wahrnehmung der Zielsetzungen von Kyoto
- Ja zur Schaffung einer offensiven Mobilitätszentrale und eines Fahrgastforums

**AÖT, FNCTTFEL, LCGB,
Mouvement Ecologique, OGBL, Syprolux**