

**Interpellation Blumer-Gossau (36 Mitunterzeichnende):
«Tarifpolitik beim Ostwind»**

Der Tarifverbund Ostwind (OTV) ist eine Gemeinschaftsaufgabe der Kantone SG, TG, AR, AI, GL, des Fürstentums sowie der im Ostwind-Gebiet tätigen Bus- und Bahnunternehmen. Seit Mitte 2009 gehören neben den Abonnements auch Einzelbillette und Tageskarten zum Verbundsortiment. Der Gesamtsatz lag im Jahr 2012 bei rund 124 Mio. Franken (ohne Nachtwind und Halbp reisabonnements). Das sind rund 6 Mio. Franken mehr, als im Jahr 2011. Beim Umsatz stieg der Anteil bei den Abonnements gegenüber 2011 um 3 Prozent und bei den Einzelfahrausweisen sogar um 7,2 Prozent! Dieser Erfolg reicht offenbar noch nicht. Der Tarifverbund soll zum Sparvehikel der Kantone ausgebaut werden. Durch Preiserhöhungen soll der Umsatz um 10 Prozent steigen.

In der im November 2013 erschienenen Broschüre «Öffentlicher Verkehr 2013» des Volkswirtschaftsdepartementes heisst es betreffend Kostendeckungsgrad (S. 26 unten): «Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad liegt 2014, aufgrund der Offerten der Transportunternehmen, bei rund 54 Prozent. Damit steigt er im Vergleich zu 2012 sogar leicht, trotz bedeutender Mehrausgaben für die neue S-Bahn St.Gallen. In diesen Zahlen widerspiegeln sich die Tarifierhöhungen der letzten Jahre sowie die hohe Effizienz des neuen Angebots.»

Dem Tarifverbund geht es also erfreulicherweise sehr gut. Es ist darum schwer verständlich, warum der Tarifverbund sich nun zu Lasten der treuesten und fleissigsten öV-Nutzer (insbesondere Agglo St.Gallen und Kreuzlingen) bereichern, bzw. die Kantone entlasten will. Mit der Aufteilung der Stadtzone 210 in die Zonen 210 und 211 sowie der Halbierung der Zone 212 (Gossau-Herisau) in die Zonen 212 und 213 geschieht genau das.

In besagter Broschüre ist auf S. 29 unter dem Titel «Tarifstrategie Ostwind» unter anderem Folgendes zu lesen: Die Organe des Tarifverbundes sind zurzeit daran, eine Tarifstrategie für die Jahre 2014 bis 2017 zu erarbeiten. Damit sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Abstimmung mit den nationalen Preisanpassungen;
- punktuelle Anpassung der Zonengrössen, abgestimmt auf die Zahlungsbereitschaft der Fahrgäste;
- innovatives Sortiment, um Mehrerlöse in Freizeitverkehr und Tourismus zu generieren.

Mit einer gezielten Tarifstrategie besteht die Möglichkeit, im Markt höhere Erträge zu erzielen und damit die Abgeltung zu senken. Allerdings ist bei Preiserhöhungen Vorsicht geboten, da ab einer gewissen Teuerungsrate die Nachfrage sinkt und trotz höherer Preise, nicht mehr Geld in die Verbundkasse fliesst. Deshalb steht im Ostwind in den nächsten Jahren eine punktuelle Anpassung der Zonengrössen im Vordergrund. Zusammen mit den betroffenen politischen Gemeinden werden Lösungen gesucht.

Auf der Homepage von Ostwind steht: Die Aufteilung der Zonen 210 St.Gallen, 212 Gossau/Herisau, 255 Kreuzlingen und 235 Altstätten/Heerbrugg per 14. Dezember 2014 generiert Mehreinnahmen von total 5,5 Mio. Franken (3,8 Mio. Franken (210), 0,2 Mio. Franken (212), 1,0 Mio. Franken (255) und 0,5 Mio. Franken (235)). Diese Mehreinnahmen senken – bei gleich bleibender Nachfrage – die Abgeltungen der Kantone und Gemeinden und schaffen finanziellen Spielraum für geplante Angebotsverbesserungen. Diese bereits beschlossene Kostenverlagerung wird zu knapp 70 Prozent von den öV-Nutzerinnen und -Nutzern der Stadt St.Gallen bezahlt!

Ich danke der Regierung für die Beantwortung folgender Fragen vor der nächsten Sitzung des Tarifverbundrates (TVR):

1. Ist die Regierung bereit, sich mit diesen Mehreinnahmen zu begnügen und auf weitere Belastungen der öV-Nutzerinnen und -Nutzer zu verzichten bzw. sich in Zukunft im TVR für fairere Lösungen einzusetzen?
2. Bedeutet Zusammenarbeit mit den Gemeinden im Bereich Tarifpolitik, dass diese vor beschlossene Tatsachen gestellt werden?

3. Die Preiserhöhungen betreffen insbesondere die Einzelbillette. Ist die Regierung auch der Meinung, dass dadurch die Gelegenheitskunden und potentiellen öV-Umsteiger weniger werden? Das ist aus raumplanerischer, ökologischer und finanzieller Sicht unerwünscht und widerspricht der öV-Förderstrategie der Regierung.
4. Ist die Regierung bereit auf die andern Kantonsvertretungen im TVR Einfluss zu nehmen, um nicht weitere Sparmassnahmen auf dem Buckel der öV-Nutzer zu beschliessen?
5. Als Folge des Sparpaketes II bezahlen die Gemeinden im Kanton St.Gallen seit 2012 gleichviel an die Abgeltung des Regionalverkehrs und den Ortsverkehr mit regionaler Bedeutung, wie der Kanton (je 50 Prozent). Der Kanton wird dadurch entlastet, die Gemeinden belastet. Dennoch sind die Gemeinden im Tarifverbundrat nicht vertreten. Warum?
6. Die Stadt St.Gallen bezahlt alleine einen Drittel des Gemeindeanteils im Kanton St.Gallen und hat nichts zu sagen. Versteht die Regierung das als Zusammenarbeit mit den Betroffenen?
7. Ostwind brachte anerkanntermassen preisliche Vorteile für Leute, die in die Stadt St.Gallen reisen. Sie müssen für den Bus nicht mehr extra bezahlen. Für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt, die sinnvollerweise den Bus statt das Auto nutzen wollen, stellt die Tarifpolitik des Ostwindes hingegen eine fortschreitende Mehrbelastung dar. Beim Beitritt der Stadt zum Tarifverbund im Jahre 2009 erhöhte sich der Preis des Einzelbilletts um 20 Prozent, der Mehrfahrtenkarte (MFK) um 23 Prozent. 2012 erhöhte sich der Tarif für Einzelfahrten um weitere 10 Rp. 2013 strich Ostwind die MFK für Kinder. Statt Fr. 8.60 bezahlen Schülerinnen und Schüler nun Fr. 13.80 für eine MFK. Das sind 60 Prozent mehr! Die Regierung unterstützte bisher als Mitglied der TVR diese enorme Mehrbelastung der öV-Nutzerinnen und -Nutzer in den Städten. Ändert die Regierung nun ihre Haltung, und wehrt sich gegen weitere Preiserhöhungen für die öV-Nutzerinnen und -Nutzer?
8. Eine Errungenschaft der Stadt St.Gallen ist die Kurzstrecke. Eine Fahrt über max. 5 Haltestellen für Fr. 2.30 statt Fr. 3.10. Wie wird sich die Regierung gegen die Gelüste des TVR, auch die Kurzstrecke zu streichen, zur Wehr setzen?
9. Der Tarifverbund Zentralschweiz bietet zurzeit eine Tageskarte für bis zu 4 Personen zum Spezialpreis von Fr. 49.– an. Was unternimmt der Ostwind betreffend des Zieles «Innovatives Sortiment um Umsteigeanreize in Freizeitverkehr und Tourismus zu schaffen»?
10. Ist die Regierung bereit sich im TVR für einen attraktiven 9 Uhr-Pass und für eine 24-Stundenkarte gültig ab Kaufzeitpunkt einzusetzen?»

4. Juni 2014

Blumer-Gossau

Altenburger-Buchs, Ammann-Rüthi, Baumgartner-Flawil, Blöchli-Moritz-Gaiserwald, Bollhalder-St.Gallen, Bucher-St.Margrethen, Bürki-Gossau, Cozzio-St.Gallen, Damann-Gossau, Göldi-Gommiswald, Gschwend-Altstätten, Gut-Buchs, Haag-St.Gallen, Hartmann-Flawil, Hasler-St.Gallen, Heim-Gossau, Hoare-St.Gallen, Huber-Rorschach, Ilg-St.Gallen, Keller-Kaltbrunn, Kofler-Uznach, Koller-Gossau, Kündig-Rapperswil-Jona, Ledergerber-Kirchberg, Lemmenmeier-St.Gallen, Maurer-Altstätten, Müller-St.Gallen, Noger-St.Gallen, Scheitlin-St.Gallen, Sulzer-Wil, Surber-St.Gallen, Tinner-Wartau, Walser-Sargans, Wenk-St.Gallen, Wick-Wil, Wicki-Andwil