

Einfache Anfrage Tinner-Wartau / Altenburger-Buchs vom 4. Juli 2010

Verzicht auf gegenseitige Anerkennung der Fahrscheine zwischen Trübbach und Sargans

Schriftliche Antwort der Regierung vom 24. August 2010

Beat Tinner-Wartau und Ludwig-Altenburger-Buchs möchten in ihrer Einfachen Anfrage vom 4. Juli 2010 wissen, warum die Region Sarganserland-Werdenberg und die betroffenen Gemeinden nicht über die Aufhebung der gegenseitigen Anerkennung der Fahrscheine auf der Strecke Trübbach-Sargans informiert wurden. Sie bemängeln, dass die geplante Aufhebung im Kontrast zur S-Bahn-Vorlage 2013 und zum Agglomerationsprojekt Liechtenstein-Werdenberg steht. Im Weiteren möchten sie wissen, wie hoch die Einnahmeausfälle sind und ob ein Zusammenhang zwischen der Nichtanerkennung und der Fusion der Bus Sarganserland-Werdenberg mit der Rheintal Bus AG besteht.

Zwischen Trübbach und Sargans verkehren Busse der Liechtenstein Bus Anstalt (LBA), der Bus Sarganserland-Werdenberg (BSW) und Züge der Thurbo. Mit einem Abonnement des Tarifverbundes Ostwind (OTV) sind dafür zwei Zonen zum Preis von Fr. 585.– zu lösen. Ein vom Fürstentum Liechtenstein stark verbilligtes Jahresabo der LBA mit Gültigkeit auch im ganzen Fürstentum Liechtenstein ist hingegen bereits für Fr. 240.– erhältlich. Bei der aktuellen Regelung mit gegenseitiger Anerkennung kaufen viele Kunden aus der Region statt ein OTV-Abo das günstigere LBA-Abo und benützen damit auch die Angebote der BSW und Thurbo.

Die gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise führt zu Einnahmeausfällen im OTV, welche insbesondere durch Pendler aus Sargans und der Gemeinde Wartau verursacht werden. Mit der Einführung des integralen Tarifverbundes auf 1. Juni 2009 stellt sich das Problem auch bei den Einzelfahrausweisen. Die Ende 2009 realisierte Verdichtung des Angebots der Thurbo und der BSW im Abschnitt Buchs-Sargans führt zu zusätzlichen Tarifaufschlägen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

1. Tarifänderungen im öffentlichen Verkehr fallen grundsätzlich in die Autonomie der Transportunternehmen. Die politischen Gemeinden werden nicht direkt in den Prozess einbezogen. Zu unterscheiden ist zwischen dem sogenannten direkten Verkehr (nationaler Streckentarif) und den Tarifverbunden (regionaler Zonentarif). Im direkten Verkehr liegt die Tarifautonomie innerhalb eines gewissen Spielraumes bei den Transportunternehmen. Wenn es sich um Tarifänderungen innerhalb eines Tarifverbundes handelt, dann liegt die Tarifhoheit beim Verbund. Entscheidgremium beim OTV (Kantone St.Gallen, Thurgau, Appenzell A.Rh. und Appenzell I.Rh.) ist der Tarifverbundrat mit Vertretern der vier Kantone sowie der vier grössten Transportunternehmen. Im vorliegenden Fall geht es um eine grenzüberschreitende Linie der LBA, die auf dem Streckenabschnitt Trübbach-Sargans parallel zu einer Buslinie der BSW und einer Bahnlinie der Thurbo verläuft. Die gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise wurde seinerzeit in einer Konzession des Bundes geregelt. Zuständig für die Konzessionsvergabe ist das Bundesamt für Verkehr (BAV).

Mit dem OTV zahlen öV-Kundinnen und Kunden in den vier beteiligten Kantonen für vergleichbare Fahrten innerhalb des Ostwindgebiets den gleichen Preis. Die geltende Spezialregelung mit günstigen LBA-Tarifen zwischen Trübbach und Sargans ist aus kantonaler Sicht unter diesem Gesichtspunkt ungerecht.

Um das Problem zu lösen fanden Gespräche zwischen Vertreter des BAV, des Fürstentums Liechtenstein, des Kantons St.Gallen und des OTV statt. Im Anschluss an die Gespräche war von Seiten des Kantons geplant, die Region bzw. die politischen Gemeinden in den Prozess einzubeziehen. Die vorzeitige Kommunikation der LBA hat dann aber dazu geführt, dass die Information der Gemeinden sehr kurzfristig erfolgen musste.

2. Zwischen der gegenseitigen regionalen Akzeptanz der Fahrausweise im Abschnitt Trübbach-Sargans und der kantonalen Abstimmung zur Botschaft zur St.Galler S-Bahn 2013 besteht kein Zusammenhang. Deshalb erwartet die Regierung auch keine negativen Folgen in der Abstimmung zur S-Bahn St.Gallen.
3. Mit Ausarbeitung des Agglomerationsprojektes Werdenberg-Liechtenstein und des Agglomerationsprojektes Rheintal soll der öffentliche Verkehr im grenzüberschreitenden Verkehr gestärkt werden. Dazu muss das öV-Angebot auf der Schiene und der Strasse mit direkten Linien über die Grenzen hinweg verbessert werden. Das Amt für öffentlichen Verkehr ist bei der Ausarbeitung dieser Planung beteiligt. Zum Abbau von Hindernissen im grenzüberschreitenden Verkehr ist auch eine Harmonisierung der Tarife notwendig. In einer Arbeitsgruppe werden derzeit Lösungen gesucht, wie mit grenzüberschreitend gültigen Tarifprodukten der öffentliche Verkehr zwischen dem OTV, dem Verkehrsverbund Vorarlberg sowie dem Fürstentum Liechtenstein gefördert werden kann. Die Lösungssuche wird allerdings durch unterschiedliche Tarifniveaus insbesondere zwischen OTV und LBA erschwert. Ziel ist, bis spätestens zur Einführung der S-Bahn 2013 und dem weiteren Ausbau von grenzüberschreitenden Linien eine definitive und auf alle grenzüberschreitenden Linien anwendbare Lösung zu finden. Das kann auch bedeuten, dass die LBA für den schweizerischen Streckenabschnitt dem OTV beitreten und dessen Tarife anwenden muss. Dann kann auf bisherige Spezialregelungen wie die Anerkennung der LBA-Tarife auf schweizerischem Staatsgebiet verzichtet werden.
- 4./5. Gemäss Berechnungen der Turbo liegen die jährlich wiederkehrenden Einnahmeausfälle zwischen Fr. 50'000.– und Fr. 80'000.–. Im Vergleich zum Gesamtumsatz des OTV von 110 Mio. Franken ist der Ausfall gering. Isoliert betrachtet geht es allerdings jährlich wiederkehrend um Fr. 50'000.– bis Fr. 80'000.–, die in der Verbundkasse fehlen. Das sind je nach Ausfall zwei bis drei Mal so viel wie die Gemeindebeiträge, die Sargans und Wartau heute jährlich wiederkehrend je Gemeinde für die Tarifaufälle im OTV zu bezahlen haben. Aufgrund der bisherigen Diskussionen ist kein Partner bereit, diese Kosten weiterhin zu übernehmen.
6. Der Anstoss für die Gespräche kam vom OTV und den beteiligten Transportunternehmen, denen aufgrund der Tarifunterwanderung durch die LBA Einnahmen fehlen.
7. Zwischen der Fusion und der Nichtanerkennung besteht kein Zusammenhang.
8. Die Regierung kann regional abweichende Tarifsysteme ohne Entschädigungszahlungen im Gebiet des OTV nicht akzeptieren. Dies widerspricht dem Prinzip der Gleichbehandlung und würde für weitere Spezialtarife in anderen Regionen des Kantons ein Präjudiz schaffen. Die Regierung teilt die Ansicht, dass die ab Dezember 2010 gültige Regelung nur eine Übergangslösung sein kann. Sollte im Rahmen des in Frage 3 erwähnten grenzüberschreitenden Projektes keine befriedigende Lösung gefunden werden, wird wohl kein Weg daran vorbeiführen, dass die LBA in der Schweiz den OTV-Tarif anwendet. Für die Übergangsphase bis 2013 könnte die gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise auf dem Streckenabschnitt Trübbach-Sargans nur aufrechterhalten werden, wenn sich die Region Sarganserland-Werdenberg resp. die direkt von der Lösung profitierenden politischen Gemeinden bereit erklären, ab 2011 den Tarifaufall von jährlich wiederkehrend zwischen Fr. 50'000.– und Fr. 80'000.– zu übernehmen.