

Interpellation SP-Fraktion vom 20. Februar 2024

Den öffentlichen Verkehr vergünstigen

Schriftliche Antwort der Regierung vom 2. April 2024

Die SP-Fraktion erkundigt sich in ihrer Interpellation vom 20. Februar 2024 nach Möglichkeiten, den öffentlichen Verkehr zu vergünstigen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Gesamtverkehrsstrategie und der Richtplan des Kantons St.Gallen, Kapitel Mobilität, haben das Ziel, dass in den urbanen Verdichtungsräumen der Mehrverkehr über den öffentlichen Verkehr (öV) sowie Fuss- und Veloverkehr abgedeckt wird. Die Schwerpunktplanung 2021–2031 (28.21.01) der Regierung beinhaltet ebenfalls Massnahmen, die zur Förderung der Mobilität beitragen.

Ein vergünstigter öV führt nicht zwangsläufig zu mehr Nachhaltigkeit, mehr Umweltschutz und weniger motorisiertem Individualverkehr (MIV). Alle Beispiele von Gratis-öV-Versuchen im Ausland, beispielsweise in Wien, Tallinn, Liechtenstein oder Luxemburg, haben nicht durchgängig eine Verkehrsumlagerung vom MIV zum öV gezeigt. Stattdessen besteht die Gefahr, dass primär Personen vom Fuss- und Veloverkehr auf den öV umsteigen, anstatt Personen, die Auto fahren. Zudem können solche Vergünstigungen auch Fehlanreize schaffen und Mehrverkehr auslösen.

In der Schweiz sind einer starken Verbilligung des öV in der Bundesverfassung (SR 101; abgekürzt BV) Grenzen gesetzt. Im Mittelpunkt steht Art. 81a Abs. 2 BV. «Die Kosten des öffentlichen Verkehrs werden zu einem angemessenen Teil durch die von den Nutzerinnen und Nutzern bezahlten Preise gedeckt.» Das Bundesgericht stellte in einem Urteil vom 31. März 2023 (1C_393/2022) die Ungültigkeit einer im Kanton Freiburg eingereichten Volksinitiative für kostenlose öffentliche Verkehrsmittel fest, weil diese nicht mit der Bundesverfassung vereinbar sei. Es stützte damit einen Entscheid des Grossen Rates des Kantons Freiburg.

Mit der Formulierung «angemessen» besteht zwar ein gewisser Spielraum. In der Schweiz liegt der Kostendeckungsgrad im öV bei rund 50 Prozent (Kanton St.Gallen: 54 Prozent). Die Ticketeinnahmen aus der Nutzung decken 50 Prozent der Kosten. Die andere Hälfte übernimmt die öffentliche Hand (Bund, Kanton und Gemeinden) und somit die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler.

Ob es einen Umsteigeeffekt nur aufgrund des Preises gibt, ist aus Sicht der Regierung ungewiss. Dies wiederum wirft die Frage auf, ob es denn reicht, den öffentlichen Verkehr zu forcieren (Pull), oder ob es auch nötig ist, den Autofahrerinnen und Autofahrern gewisse Restriktionen aufzuerlegen (Push). Massnahmen, die das Autofahren behindern, sind allerdings sehr umstritten. Das Auto als Verkehrsmittel ist Teil der Mobilität, es sollte aber effizient und sinnvoll eingesetzt werden. Der öV in der Schweiz ist heute qualitativ hochstehend und ist ein wichtiger Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit des Landes.

Die Regierung will beim betrieblichen Mobilitätsmanagement ansetzen und die Arbeitgeber dazu motivieren, entsprechende Massnahmen zu ergreifen. Betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst verschiedene Bereiche. Beispielsweise tragen flexible Arbeitszeitmodelle oder

die Möglichkeit, im Homeoffice zu arbeiten, dazu bei, den Verkehr zu reduzieren oder zu verlagern. Auch die Förderung zur Nutzung von öV, Fuss- und Veloverkehr oder Fahrgemeinschaften sowie andere umweltfreundliche Fortbewegungsmittel sind mögliche Ansatzpunkte.

Der Kanton St.Gallen arbeitet mit der Genossenschaft 42hacks zusammen. Die Genossenschaft mit Sitz in Trogen AR hat sich das Ziel gesetzt, Massnahmen zu finden, wie Autofahrerinnen und Autofahrer motiviert werden können, freiwillig auf den öV oder den Fuss- und Veloverkehr umzusteigen, ohne dabei die Verkehrsinfrastruktur auszubauen. Im Rahmen des Projekts ÖV42, ein Projekt der Genossenschaft 42hacks in Zusammenarbeit mit dem Kanton St.Gallen und verschiedenen Transportunternehmen des öV, wird der Fokus auf die Pendlermobilität gelegt.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Die Regierung begrüsst es grundsätzlich, den öV zu fördern. Bereits heute trägt die öffentliche Hand (Bund, Kantone und Gemeinden) rund 50 Prozent der Kosten des öV. Die Steigerung des Modalsplits ist ein wichtiges Ziel für den Kanton St.Gallen. Die Verlagerung soll auch einen Beitrag an die Erreichung der umwelt- sowie der klima- und energiepolitischen Ziele leisten. Reine Vergünstigungen auf öV-Billette zu gewähren, greift allerdings zu kurz. So sind, wie eingangs beschrieben, auch Unternehmen vermehrt für ein Mobilitätsmanagement zu motivieren. Der Kanton St.Gallen engagiert sich zudem für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der trilateralen Kommission öffentlicher Verkehr (Vorarlberg, Fürstentum Liechtenstein, St.Gallen). Unter dem Titel «Freie Fahrt zur Kultur» ist der öV in den Tickets zu den Kulturveranstaltungen integriert. Im Rahmen dieses Programms können Besucherinnen und Besucher von Konzert und Theater St.Gallen mit dem Kauf eines Theater- oder Konzerttickets kostenfrei reisen. Dieses Kombiticket ermöglicht eine Fahrt in der 2. Klasse im gesamten Tarifverbund OSTWIND, im Verbundgebiet des Verkehrsverbundes Vorarlberg und in Liechtenstein am Tag der Veranstaltung. Das Angebot startete mit der Saison 2023/2024 und ist als Pilot über vier Jahre ausgestaltet. Die Leading Events of St.Gallen¹ sind auch bestrebt, Kombitickets anzubieten. Gespräche mit dem Tarifverbund Ostwind und dem Volkswirtschaftsdepartement laufen.
2. Das Angebot des vergünstigten OSTWIND-Firmenabos besteht schon länger. Der Tarifverbund OSTWIND verstärkt laufend das Marketing, um weitere Nutzerinnen und Nutzer zu gewinnen. Mit der Fokussierung auf die Pendlermobilität will der Kanton zudem Unternehmen motivieren, für ihre Mitarbeitenden ein attraktives und günstiges öV-Angebot als Alternative zum MIV bereitzustellen. Im Gegenzug optimiert der Kanton das Bussystem im Einzugsbereich des betreffenden Unternehmens. Auch für Einzelreisende bietet der Tarifverbund OSTWIND interessante Angebote. Löst eine Person ein Abo für acht Zonen, ist dieses seit Dezember 2023 im ganzen OSTWIND-Gebiet gültig. Weitere Vergünstigungen erachtet die Regierung aus den bereits erwähnten Gründen gegenwärtig als nicht zielführend.
3. Aktionen nach «Giesskannenprinzip» sind nicht zielführend, denn die Ressourcen werden nicht gezielt eingesetzt. Es könnte gar das Gegenteil bewirkt werden, da eine solche Aktion (Abgabe von personalisierten öV-Gutscheinen) in der Bevölkerung auf geringe Akzeptanz stösst oder sich gewisse Bevölkerungsgruppen ungerecht behandelt fühlen könnten. Eine zielgerichtete Herangehensweise wird als effektiver angesehen, um konkrete Probleme anzugehen und positive Veränderungen herbeizuführen. In Kombination mit anderen Massnahmen kann dieser Vorschlag durchaus interessant sein. Wie eingangs erwähnt, ist

¹ <https://leading-events.ch>

die Regierung der Meinung, dass in Bezug auf die Förderung der öV-Nutzung insbesondere Lösungen in Zusammenarbeit mit den Arbeitgebern angestrebt werden sollten. Dagegen konnte unter Einbezug des Kantons St.Gallen vor kurzem eine erste vertragliche Vereinbarung zwischen dem Tarifverbund OSTWIND und einem grösseren Unternehmen unterzeichnet werden.

4. Die Regierung hat keine weiteren Vorschläge und konzentriert sich vorerst auf die bereits initiierten Massnahmen im Bereich der Pendlermobilität und des in Ziff. 1 beschriebenen Freizeitverkehrs.