



Vorlage Stadtparlament

vom 24. Februar 2009

Nr. 0247

Verkehrsbetriebe: Tarifverbund

Beitritt der Verkehrsbetriebe St.Gallen zum Integralen Tarifverbund Ostschweiz; Erlass eines Reglements über die Verkehrsbetriebe St.Gallen

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Es wird ein Reglement über die Verkehrsbetriebe St.Gallen gemäss Beilage erlassen.
 2. Es wird festgestellt, dass dieser Beschluss gemäss Art. 8 Ziff. 1 Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.
-

1 Zusammenfassung

Die verstärkte regionale Zusammenarbeit der Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs ermöglicht, dass der bisherige Abonnementsverbund (Ostwind) auf Einzelfahrausweise und Mehrfahrtenkarten ausgedehnt und damit zu einem integralen Tarifverbund (ITV) ausgebaut werden kann. Die Einführung des ITV ist auf den 1. Juni 2009 geplant.

Mit der Einführung des integralen Tarifverbunds entfällt die Tarifautonomie der einzelnen Unternehmungen. In einem integralen Tarifverbund werden die Tarife durch die Gemeinschaft der Transportunternehmungen festgelegt und vom paritätisch zusammengesetzten Tarifverbundrat (TVR) genehmigt. Deshalb entfallen auch die in St.Gallen heute noch geltende Zuständigkeit des Stadtparlamentes für das Tarifreglement und des Stadtrates für den Tarif. Stattdessen ist ein kurzes Reglement über die Verkehrsbetriebe St.Gallen zu erlassen.

Nach Aufhebung des Tarifreglements muss der Stadtrat den Tarif aufheben und kann den Beitritt der VBSG zum integralen Tarifverbund Ostwind durch die Unterzeichnung des Gesellschaftervertrages vollziehen.



2 Ausgangslage

Am 1. Januar 2002 wurde der Tarifverbund Ostwind eingeführt. In diesem sich über die Kantone St.Gallen, Thurgau und beide Appenzell erstreckenden Verbund werden seither in einem Zonentarif Monats- und Jahresabonnemente ausgegeben. Der Verbund hat sich ausserordentlich positiv entwickelt. Die Umsätze haben seit Einführung um rund 90 Prozent auf über 57 Millionen Franken im Jahr 2008 zugenommen.

In der Novembersession 2003 hat der Kantonsrat das 3. ÖV-Programm für die Jahre 2004 bis 2008 genehmigt. Bestandteil dieses Programms bildete die Weiterentwicklung des Tarifverbunds Ostwind zu einem integralen Tarifverbund (ITV).

Mit der Projektierung wurde bereits im Jahr 2003 begonnen. Die Arbeiten erfolgten im Rahmen der Verbundgremien unter der Führung des Ausschusses der Transportunternehmen, welchem die VBSG angehören. Für die Konzepterarbeitung wurde zur Vorgabe gemacht, dass grundsätzlich der Abonnementszonenplan übernommen werden soll, für die Stadt St.Gallen die Beibehaltung des Einheitszonengebietes zu prüfen sei und eine Tarifierung festzulegen sei, welche den Aufwand der öffentlichen Hand auf ein erträgliches Mass beschränke.

Bereits seit der Einführung des Tarifverbundes St.Gallen am 1. Januar 1987 gilt im gesamten Gebiet der Stadt St.Gallen und der umliegenden Gemeinden der Zonentarif (Einheitstarif in einem bestimmten Gebiet). Mit der Einführung des Abonnementstarifverbundes Ostwind wurde dieses Prinzip für Jahres- und Monatsabonnemente auf die Gebiete der beteiligten Kantone ausgedehnt. Als Spezialität gilt in St.Gallen allerdings heute noch, dass die Fahrt nicht unterbrochen und nur in einer Richtung unternommen werden darf. Mit dem Einheits-tarif wurde in St.Gallen das für Verbunde geltende Prinzip für Zonenbillette für eine beschränkte Zeit somit bereits vor Jahrzehnten eingeführt. Das Prinzip hat sich bewährt; beanstandet wurde lediglich das Fehlen einer Kurzstreckentaxe.

Im Projekt für den integralen Tarifverbund ist nun vorgesehen, auf eine feinere Zonierung in der Stadt zu verzichten und wie im Abonnementsverbund Einzelbillette für die gesamte Agglomerationszone St.Gallen (bisherige Ostwindzonen 10 und 11) anzubieten. Gleichzeitig soll jedoch auch die Möglichkeit geschaffen werden, innerhalb der neuen städtischen Zone 10 Billette für Kurzstrecken zu erwerben.



3 Der integrale Tarifverbund Ostwind

3.1 Verträge und Organisation

Die Vertragsregelungen und die daraus abgeleitete Organisation sind zweistufig. Mit dem Gesellschaftervertrag wird eine einfache Gesellschaft gebildet, welche ihrerseits im Rahmen des Bestellervertrages von den Bestellerkantonen St.Gallen, Thurgau und beiden Appenzell den Auftrag zur Führung eines integralen Tarifverbundes erhält.

3.1.1 Die einfache Gesellschaft der Transportunternehmen

Im Rahmen des Gesellschaftervertrages schliessen sich die am Tarifverbund beteiligten Transportunternehmungen zu einer einfachen Gesellschaft zusammen. In diesem Vertrag werden der Zweck der Gesellschaft, die Organisation, die Rechte und Pflichten der Gesellschafter sowie die Finanzierung festgelegt. Es werden neben der „Gesellschafterversammlung“ (GV) die Gremien „Ausschuss der Transportunternehmungen“ (TUA), „Einnahmenprüfkommission“ (EPK) und „Revisionsstelle“ definiert. Im Weiteren wird auch die Rolle der „Geschäftsstelle“ (GS Ostwind) beschrieben, die zurzeit durch die Südostbahn (SOB) geführt wird.

Die Gesellschaft überträgt die Führung der mit diesem Gesellschaftervertrag sowie dem Bestellervertrag zusammenhängenden Geschäfte dem Ausschuss der Transportunternehmungen (TUA). Dieser vollzieht den Gesellschaftervertrag. Er besteht aus maximal neun Mitgliedern, darunter die Vertreter der sechs einnahmenstärksten Transportunternehmungen (TU) im OSTWIND. Die Verkehrsbetriebe St.Gallen gehören zu den sechs einnahmenstärksten Transportunternehmungen und gehören daher fest dem TUA an.

Der TUA vertritt die in der Gesellschaft zusammengeschlossenen TU gegenüber den Bestellern im OSTWIND. Er legt die Grundsätze für die Geschäftsführung fest und überwacht die Geschäftsführung der Geschäftsstelle OSTWIND. Der TUA kann in allen Angelegenheiten der Gesellschaft Beschluss fassen, die nicht ausdrücklich der Gesellschafterversammlung vorbehalten sind. Er tagt, so oft es die Geschäfte erfordern.

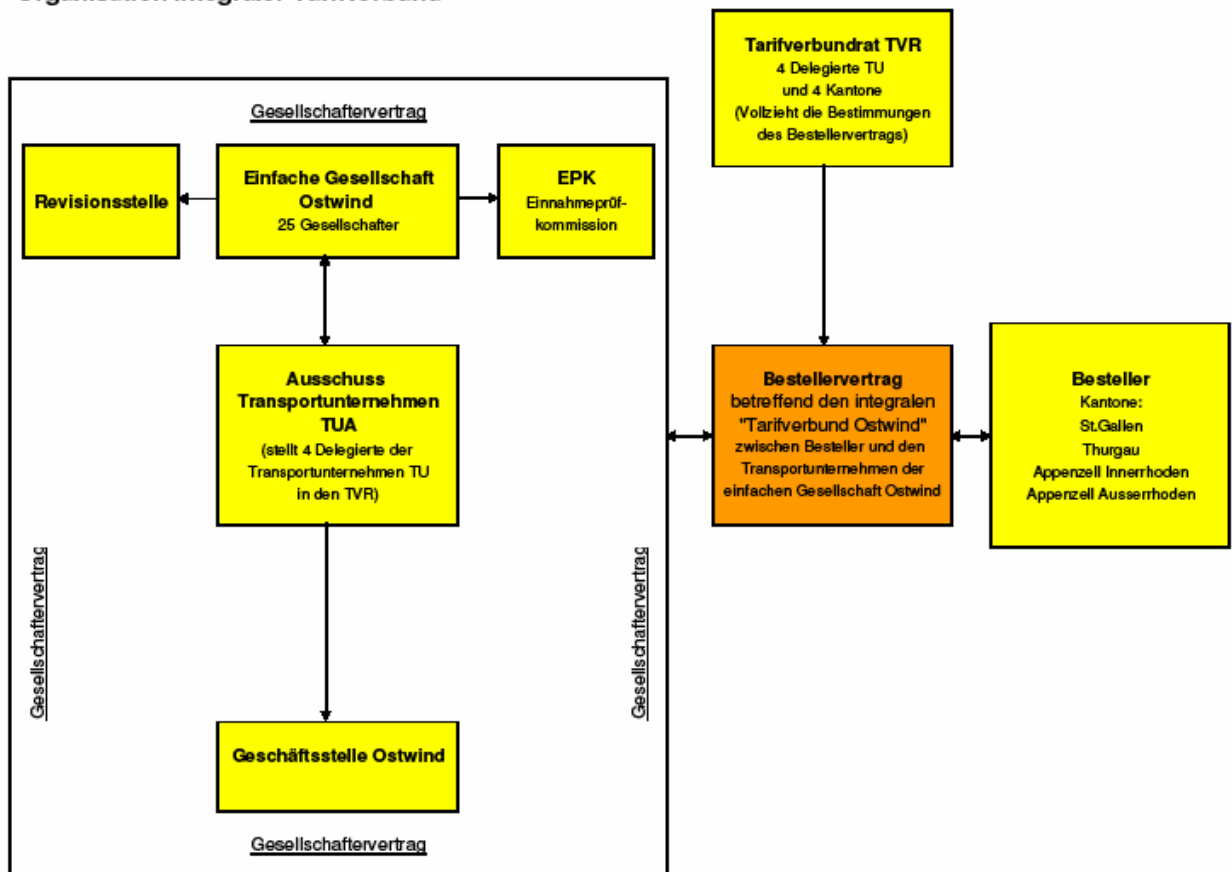
Die GS OSTWIND vertritt den Verbund gegenüber Dritten (Öffentlichkeit, Kunden usw.) und führt sämtliche Geschäfte unter Vorbehalt der Zuständigkeiten anderer Organe des OSTWIND. Entsprechend setzt sie die Beschlüsse von TUA und Gesellschafterversammlung (GV) um.



Die Einnahmenprüfkommission (EPK) wird mit der Überprüfung der Einnahmensicherung (z.B. Verkauf und Fahrausweiskontrolle) und der Einnahmenverteilung (z.B. Zählsysteme, Fahrausweismix-Erhebung, Schlüsselbildung) beauftragt. Sie erstattet der Gesellschafterversammlung schriftlich Bericht.

Die Revisionsstelle prüft die Buchführung und die Jahresrechnung der Gesellschaft und erstattet dem TUA zuhanden der Gesellschafterversammlung schriftlich Bericht.

Organisation Integraler Tarifverbund



3.1.2 Der Vertrag zwischen der einfachen Gesellschaft und den Bestellern

Zwischen den Bestellerkantonen und den Gesellschaftern der einfachen Gesellschaft der Transportunternehmungen besteht der so genannte Bestellervertrag. Zweck dieses Vertrages ist die Regelung der Rechte und Pflichten im Hinblick auf die Einführung und Weiterentwicklung des integralen Tarifverbundes OSTWIND (ITV). Er regelt das Tarifverbundgebiet und die Zusammenarbeit zwischen den Bestellern und der einfachen Gesellschaft „Tarifverbund OSTWIND“ mit ihren zusammengeschlossenen Transportunternehmen (TU) des Verbundgebietes.



Der Tarifverbundrat (TVR) vollzieht die Bestimmungen des Bestellervertrages. Insbesondere erlässt der TVR sämtliche Bestimmungen im Zusammenhang mit dem Tarif. Das beinhaltet unter anderem die Festlegung und Änderung der Grundzüge des Verbundtarifs, sofern sie im Zusammenhang mit Tarifierleichterungszahlungen stehen. Die tarifarische Ausgangslage beim Inkrafttreten dieses Vertrags ist in einem Vertragsanhang festgehalten und ist integraler Bestandteil des Bestellervertrages. Ebenso sind Regelungen hinsichtlich Tarifierleichterungszahlungen in einem Vertragsanhang geregelt.

Der TVR besteht aus vier Delegierten der Bestellerkantone und vier Delegierten der einfachen Gesellschaft der Transportunternehmungen (TU). Die Delegationen sind somit so festzulegen, dass die Vertragspartner paritätisch vertreten sind bzw. paritätische Stimmrechte haben. Je ein Vertreter der Städte mit Ortsverkehr und der von den TU für die Geschäftsführung beauftragten Stelle (GS OSTWIND) nehmen an den Sitzungen mit beratender Stimme teil. Eine Vertretung des Bundesamtes für Verkehr kann an den Sitzungen des TVR ebenfalls mit beratender Stimme teilnehmen.

3.2 Zonen, Fahrausweissystem und Tarifsysteem im integralen Tarifverbund

Das gesamte Verbundgebiet umfasst die Kantonsgebiete der vier Bestellerkantone St.Gallen, Thurgau und beider Appenzell. Getreu der ursprünglichen Zielsetzung baut der integrale Tarifverbund auf dem seit Januar 2002 bestehenden Abonnementsverbund Tarifverbund Ostschweiz (Ostwind) auf. Entsprechend wird das bestehende Zonensystem mit geringfügigen Anpassungen übernommen. Eine für St.Gallen wesentliche Änderung besteht darin, dass die bisherigen Zonen 10 und 11 in einer neuen Zone 10 zusammengefasst werden. In Ost–Westrichtung erstreckt sich die neue Zone 10 von Mörschwil bis zur Arena St.Gallen. In Nord–Südrichtung bilden Engelburg und Wittenbach einerseits und Teufen andererseits die Grenzen. Die Zone 10 wird damit sehr gross und umfasst neben der Stadt St.Gallen die Agglomerationsgemeinden Gaiserwald, Wittenbach, Mörschwil und Teufen.

Die bisher angebotenen Monats- und Jahresabonnemente bleiben im Angebot. Im integralen Tarifverbund werden zusätzlich Einzelbillette zur vollen Taxe und ermässigte Billette für Inhaber und Inhaberinnen von Halbtaxabonnements, Kinder von 6-16 Jahren sowie Hunde angeboten. Der volle Rabatt für Halbtaxabonnemente wird wie in allen übrigen integralen Tarifverbunden erst ab der dritten Tarifstufe gewährt. Die Mehrfahrtenkarten für sechs Fahrten werden heute zum Preis von 5,4 Fahrten angeboten. Künftig kosten diese Karten den Preis von 5,5 Fahrten. Ebenfalls sollen Zonentageskarten zum vollen und ermässigten Preis angeboten werden.



Eine wesentliche Änderung gegenüber der heutigen Regelung ist, dass die Einzelbillette nicht mehr nur für eine einfache Fahrt gültig sind. Vielmehr kann neu innerhalb der Gültigkeitsdauer (bei einem Billett für eine Zone ist dies eine Stunde) unbeschränkt innerhalb des gelösten Gebiets gefahren werden.

Im Zusammenhang mit der Einführung des integralen Tarifverbundes (ITV) werden verschiedene Billette gegenüber dem bisherigen Tarif der VBSG teurer. Bei den normalen Einzelbilletten wird mit dem ITV ein Preisaufschlag von 20 % (bisher CHF 2.50, neu 3.00) eintreten. Die Mehrfahrtenkarten werden um 23 % teurer (bisher CHF 13.50, neu 16.60). Auch die mit dem Halbtaxabonnement verbilligten Billette werden rund 20 % teurer als die bisherigen Tarife der Verkehrsbetriebe St.Gallen. Erfreulicherweise werden hingegen die Tageskarten innerhalb der Zone 10 günstiger werden als jene, die heute von den VBSG verkauft werden. (neu CHF 8.40, mit Halbtaxabonnement CHF 5.60 CHF; bisher CHF 9.00 und 7.00).

Innerhalb der Zone 10 werden neu Kurzstreckenbillette verkauft. Sie sind nach der Einsteigehaltestelle für drei weitere Haltestellen des **st.gallerbus**-Netzes gültig, unabhängig davon, ob die Haltestellen von der gerade genutzten Linie angefahren werden oder nicht. Die Gültigkeitsdauer wird eine halbe Stunde betragen.

Mit dem Integralen Tarifverbund wird ein weiterer Harmonisierungsschritt zwischen den Regionen und der Stadt vorgenommen. Preislich besteht diese Harmonisierung für die Stadt zwar wie erwähnt in einem Aufschlag, auf der anderen Seite entsteht neu der Vorteil, dass die Fahrgäste innerhalb der bezahlten Zonen mit demselben Billett alle in den entsprechenden Zonen verfügbaren Transportmittel des öffentlichen Verkehrs nutzen können. Ein weiterer Vorteil gegenüber dem bisherigen Tarifsysteem in der Stadt liegt in der grundsätzlichen zeitlichen Gültigkeit der Einzelbillette ohne Beachtung der Fahrtrichtung und unabhängig von einem allfälligen Unterbruch der Fahrt. Innerhalb der Zone 10 werden die normalen Einzelbillette eine Stunde gültig sein. Ein weiterer Vorteil wird die Einführung eines Kurzstreckenbilletes in der Zone 10 sein.



Der Entwurf des Tarifschemas für Einzelbillette und Mehrfahrtenkarten geht aus der nachfolgenden Tabelle hervor.

Tarifverbund Ostwind: Tarifschema Einzelbillette und Mehrfahrtenkarten: Entwurf vom Oktober 2008						
Zone	Einzelbillette 2. Kl. für eine Fahrt		Mehrfahrtenkarten 2. Kl. für sechs Fahrten			Geltungsdauer in Minuten
	Erwachsene	ermässigt	Erwachsene	Halbtax-Abo-Tarif	Kind - 16	
Kurzstrecke ¹	2.20	2.00	keine	keine	keine	30
Lokalzone	2.20	2.00	12.20	11.00	8.30	30
1 Zone	3.00	2.40	16.60	13.20	8.30	60
2 Zonen	4.20	2.80	23.20	15.40	11.60	60
3 Zonen	6.40	3.20	35.20	17.60	17.60	60
4 Zonen	8.40	4.20	46.20	23.10	23.10	120
5 Zonen	10.40	5.20	57.20	28.60	28.60	120
6 Zonen	12.40	6.20	68.20	34.10	34.10	120
7 Zonen	14.40	7.20	79.20	39.60	39.60	120
8 Zonen	16.40	8.20	90.20	45.10	45.10	120
9 Zonen	18.60	9.30	102.40	51.20	51.20	120
10 Zonen	21.00	10.50	115.60	57.80	57.80	120
11 Zonen	23.00	11.50	126.60	63.30	63.30	120
12 Zonen	25.00	12.50	137.60	68.80	68.80	120
alle Zonen	27.00	13.50	148.60	74.30	74.30	180

3.3 Die Verkehrseinnahmen im integralen Tarifverbund

Mit Einführung des ITV werden alle Verkehrseinnahmen in die Verbundkasse fliessen. Mit dem integralen Tarifverbund hat die einzelne Transportunternehmung grundsätzlich keine direkten Verkehrseinnahmen mehr. Ausnahmen stellen Zahlungen aus dem sogenannten

¹ Im Gegensatz zu den Lokalzonen werden für Kurzstrecken keine Mehrfahrtenkarten ausgegeben. Auch Abonnemente werden aufgrund ihres speziellen Charakters für Kurzstrecken keine ausgegeben.



direkten Verkehr dar, die jeweils direkt an die beteiligte Transportunternehmung geleistet werden. Die Verkehrsbetriebe St.Gallen betrifft dies jedoch kaum, weil an städtische Verkehrsbetriebe mit wenigen Ausnahmen keine Zahlungen des direkten Verkehrs erfolgen.

Die Einnahmen des Tarifverbundes werden nach einem differenzierten Schlüssel auf die Transportunternehmungen verteilt. Er wird anhand von Fahrgastfrequenzen, geleisteten Personenkilometern und des periodisch ermittelten Fahrausweismixes errechnet. Im ersten und zweiten Jahr nach der Einführung des integralen Tarifverbundes, also in den Jahren 2009 und 2010, werden die Einnahmen gemäss einem sog. Vorverbundschlüssel verteilt. Dieser Schlüssel basiert auf den durch die Transportunternehmungen ausgewiesenen Umsätzen mit Einzelfahrausweisen innerhalb einer vordefinierten Periode. In diesen Jahren führen die Transportunternehmen Zählungen durch, welche die Grundlage für den neuen Schlüssel ab dem Jahr 2011 bilden werden. Danach wird der nachfragebezogen ermittelte Verteilschlüssel jährlich aufgrund der Erhebungen angepasst. Durch den Umstand, dass die Fahrgäste immer grössere Distanzen fahren, verschiebt sich der Schwerpunkt bei der Ermittlung der Einnahmenanteile zunehmend von den Fahrgastfrequenzen in Richtung Personenkilometer. Dies bedeutet für städtische Verkehrsbetriebe, welche vor allem hohe Fahrgastzahlen, aber kurze Fahrstrecken aufweisen, tendenziell abnehmende Einnahmenanteile. Die VBSG müssen somit versuchen, durch ein gutes Angebot die Fahrgastfrequenzen überproportional zu steigern und auch Leistungen mit längeren Fahrstrecken pro Fahrgast anzubieten.

4 Gründe und Massnahmen zum Beitritt der Verkehrsbetriebe St.Gallen zum integralen Tarifverbund Ostschweiz, Ostwind

Damit den Fahrgästen des öffentlichen Verkehrs in der Ostschweiz ein lückenloses, attraktives und einfach zu nutzendes Angebot zur Verfügung steht und die Verkehrsbetriebe St.Gallen im Gesamtkontext des öffentlichen Verkehrs in der Ostschweiz nicht isoliert werden, ist der Beitritt der VBSG zum integralen Tarifverbund zwingend.

Die Stadt St.Gallen mit ihrer grossen zentralörtlichen Bedeutung darf nicht zur Tarifinsel im öffentlichen Verkehr der Ostschweiz werden. Dies würde mittelfristig die Standortattraktivität der Stadt St.Gallen schwächen. Im Weiteren ist davon auszugehen, dass die Besteller von Ortsverkehr mit regionaler Bedeutung, Agglomerationsverkehr und Regionalverkehr, das heisst der Kanton St.Gallen und der Bund, künftig Bestellungen von ÖV-Leistungen von der Mitgliedschaft der anbietenden Transportunternehmung im Tarifverbund abhängig machen. Ein Abseitsstehen der VBSG würde damit die VBSG auf den reinen Ortsverkehr in der Stadt St.Gallen beschränken, was der Wirtschaftlichkeit abträglich wäre und die Existenz der Verkehrsbetriebe St.Gallen gefährden würde.



5 Erlass eines Reglements über die Verkehrsbetriebe St.Gallen

Das bisherige Tarifreglement der Verkehrsbetriebe St.Gallen regelt detailliert sämtliche Tarifvorschriften. Mit dem Beitritt zum Tarifverbund Ostwind gehen die Kompetenzen zu deren Erlass an die Verbundorgane über. Daher ist das Tarifreglement hinfällig. Stattdessen ist ein Reglement erforderlich, welches die Grundsätze des unselbständigen öffentlich-rechtlichen Unternehmens Verkehrsbetriebe St.Gallen regelt und dem Stadtrat die Kompetenz zum Abschluss der für den Tarifverbund nötigen Verträge erteilt.

Art. 1 definiert die VBSG im Einklang mit Art. 46 Abs. 1 Ziff. 3 Gemeindeordnung als unselbstständiges öffentlich-rechtliches Unternehmen der Stadt St.Gallen.

Art. 2: Die Aufgabe des Unternehmens ist die Erbringung öffentlicher Verkehrsdienstleistungen im Orts-, Agglomerations- und Regionalverkehr. Daneben können Extrafahrten und weitere Dienstleistungen angeboten werden.

Art. 3: Die Einnahmen für Fahrausweise und Abonnemente gehen an den Tarifverbund. Dieser entrichtet den VBSG vertraglich festgesetzte Einnahmenanteile. Darüber hinaus erhalten die VBSG Abgeltungen der öffentlichen Hand gemäss besonderen gesetzlichen Grundlagen. Werden Extrafahrten oder andere Dienstleistungen erbracht, so richtet sich die Entschädigung nach dem jeweils abzuschliessenden Vertrag.

Art. 4 erteilt dem Stadtrat die Kompetenz zum Abschluss des Verbundvertrags.

Art. 5: Soweit kein Verbundvertrag besteht, kommt dem Stadtrat ersatzweise die Kompetenz zum Erlass der nötigen Tarifbestimmungen zu. Ein Gebührentarif im Rechtssinn ist unter keinen Umständen erforderlich, da der Transport der Reisenden gemäss Art. 15 Bundesgesetz über den Transport im öffentlichen Verkehr vom 4. Oktober 1985 (SR 742.40; abgekürzt Transportgesetz) vertraglich zu regeln ist.

Art. 6-8 enthalten die Schlussbestimmungen.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Reglement über die Verkehrsbetriebe St.Gallen

