

Anfrage NEOS - eingelangt: 3.1.2020 - Zahl: 29.01.019

Anfrage der LAbg. KO Dr. Sabine Scheffknecht PhD, LAbg. Johannes Gasser, MSc Bakk. BA und LAbg. Garry Thür, lic.oec.HSG, NEOS

Herrn Landesrat Johannes Rauch
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, am 03.01.2020

**Anfrage gem. § 54 der GO des Vorarlberger Landtages:
Attraktivierung des grenzüberschreitenden ÖPNV - Wann geht bei den Tarifen endlich etwas weiter?**

Sehr geehrter Herr Landesrat,

Grenzen spielen in den Köpfen der Vorarlberger_innen eine immer weniger wichtige Rolle. Viele Pendler_innen v.a. in die Schweiz werden allerdings jeden Morgen im Verkehrsstau daran erinnert, dass in manchen Bereichen noch immer Grenzen bestehen. Gerade im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs brauchen nicht nur die Pendler_innen sondern auch die Anrainer_innen endlich konkrete Lösungen.

Im Bereich des ÖPNV dürfte noch einiges an Potenzial liegen, um die Attraktivität zu steigern und Pendler_innen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu animieren. Dafür sind einerseits flexible, abgestimmt getaktete und abgestimmte Verbindungen von Bedeutung, andererseits müssen auch die finanziellen Aspekte mitspielen. Während im Bereich der Infrastruktur bereits länger an der Umsetzung von FL.A.CH gearbeitet wird, oder eine S-Bahn von Romanshorn bis Lindau bzw. Friedrichshafen diskutiert wird, gibt es bei den Tarifen einige blinde Flecken.

Zum Verbundraum Vorarlberg gehört beispielsweise St. Margrethen in der Schweiz oder Lindau in Deutschland. Viele andere Grenzorte - zu denen es auch direkte Linienverbindungen aus Vorarlberg gibt - sind davon aber ausgenommen. Zwar gibt es mit dem Tarifverbund Ostwind oder mit dem Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil Kombi-Tarife, doch die Preise sind keineswegs so attraktiv, wie jene für den gesamten Verbundraum Vorarlberg. Und das, obwohl nur ein kleiner Teil davon tatsächlich in Anspruch genommen werden würde. (https://www.vmobil.at/dokumente/upload/264aa_Kombitariffolder_VVV_LIEmobil_2020.pdf und https://www.vmobil.at/dokumente/upload/d1f7e_Kombitariffolder_OTV_VVV_2020.pdf)

Vor diesem Hintergrund stellen wir hiermit gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtages folgende

ANFRAGE

1. Gibt es mit Anfang des neuen Jahres Verbesserungen im Bereich der Tarife für den grenzüberschreitenden ÖPNV - insbesondere im Hinblick auf Monats- und Jahreskarten?
 - a. Wenn ja, wie sehen diese Verbesserungen aus?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
2. Gibt es aktuelle Verhandlungen, weitere Orte in den Verbundraum Vorarlberg aufzunehmen?
 - a. Wenn ja, welche?
 - b. Wenn ja, bis wann ist damit zu rechnen?
 - c. Wenn ja, wie sieht hier die Position der Vorarlberger Landesregierung aus?
 - d. Wenn nein, warum nicht?
3. Gibt es aktuelle Verhandlungen mit anderen Verkehrsverbänden, im Bereich des grenzüberschreitenden ÖPNV tarifliche Attraktivierungen zu erreichen?
 - a. Wenn ja, mit wem?
 - b. Wenn ja, bis wann ist damit zu rechnen?
 - c. Wenn ja, wie sieht hier die Position der Vorarlberger Landesregierung aus?
 - d. Wenn nein, warum nicht?
4. Woran sind in der Vergangenheit Erweiterungen des Verbundraumes Vorarlberg gescheitert?
5. Woran sind in der Vergangenheit niedrigere Preise für Monats- und Jahreskarten für den grenzüberschreitenden ÖPNV gescheitert?

Für die fristgerechte Beantwortung dieser Anfrage bedanken wir uns im Voraus!

Mit freundlichen Grüßen,

LAbg. KO Dr. Sabine Scheffknecht PhD

LAbg. Johannes Gasser, MSc Bakk. BA

LAbg. Garry Thür, lic.oec.HSG

Bregenz, am 23.01.2020

An die Landtagsabgeordneten
Frau Sabine Scheffknecht
Herrn Johannes Gasser
Herrn Garry Thür
Landtagsklub NEOS
im Hause

im Wege der Landtagsdirektion

Betreff: Attraktivierung des grenzüberschreitenden ÖPNV - Wann geht bei den Tarifen endlich etwas weiter?
Bezug: Ihre Anfrage vom 3.1.2020

Sehr geehrte Frau Scheffknecht,
sehr geehrter Herr Gasser,
sehr geehrter Herr Thür,

zu Ihrer Anfrage gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtags "Attraktivierung des grenzüberschreitenden ÖPNV - Wann geht bei den Tarifen endlich etwas weiter?" nehme ich wie folgt Stellung:

- 1. Gibt es mit Anfang des neuen Jahres Verbesserungen im Bereich der Tarife für den grenzüberschreitenden ÖPNV - insbesondere im Hinblick auf Monats- und Jahreskarten?**
 - a. Wenn ja, wie sehen diese Verbesserungen aus?**
 - b. Wenn nein, warum nicht?**

Zwischen dem Verkehrsverbund Vorarlberg und den angrenzenden Verbänden LIECHTENSTEINmobil im Fürstentum Liechtenstein und Ostwind im Kanton St. Gallen traten mit Beginn des Jahres 2014 Kombitarifvereinbarungen in Kraft, welche den gemeinsamen Vertrieb und die Anerkennung sowie Abrechnung grenzüberschreitender Ticketangebote regeln. Seither ist es für KundInnen möglich, für Fahrten zwischen dem VVV und Liechtenstein bzw. dem Ostwind ein durchgehendes Kombitarif-Ticket zu lösen. Dieser Kombitarif ist im Vergleich zu zwei aneinandergereihten Tickets für die Nachbarländer deutlich reduziert und leistet damit auch einen Beitrag zur Verlagerung des grenzüberschreitenden Verkehrs auf den ÖPNV.

Der Kombitarif des VVV mit Liechtenstein bzw. der Ostschweiz berücksichtigt dabei aber auch die unterschiedlichen Tarifniveaus in den drei Ländern, wodurch es unvermeidbar ist, dass NutzerInnen, die sich aus dem vergleichsweise niedrigen Tarifniveau in Vorarlberg in die Nachbarländer bewegen, mit höheren Preisen konfrontiert sind. Dies zeigt sich am Beispiel eines/einer PendlerIn von Feldkirch nach Rheineck sehr deutlich: Während die Jahreskarte maximo für den gesamten Verbundraum Vorarlberg derzeit bei einem Preis von € 385,- liegt, betragen die Kosten für ein Jahresticket für den gesamten Tarifverbund Ostwind CHF 3.078,- und für eine Zone immerhin CHF 621,- (umgerechnet € 577,-). Im Kombitarif ist eine Jahreskarte für ganz Vorarlberg plus eine Zone Ostwind für € 872,- erhältlich, was einer Ersparnis von € 90,- entspricht. Für diese Strecke betragen die jährlichen Treibstoffkosten alleine bereits € 1.150,-, die tatsächlich zu veranschlagenden PKW-Kosten belaufen sich hingegen auf über € 6.700,-.

Da somit grenzüberschreitend bereits seit mehreren Jahren ein – unter den gegebenen Rahmenbedingungen unterschiedlicher Tarifniveaus – attraktives durchgehendes Tarifsystem existiert und zudem die Handlungsspielräume dafür eher begrenzt sind, gibt es aus Sicht der Vorarlberger Landesregierung derzeit keinen akuten Anlass, neue grenzüberschreitende Tarife einzuführen. Aus diesem Grund wurden mit Beginn des Jahres 2020 keine diesbezüglichen Veränderungen vorgenommen. Davon unbenommen ist das Vorhaben, künftig die Mobilität einzelner Zielgruppen durch Ausarbeitung gezielter tariflicher Angebote vermehrt auf den ÖPNV zu verlagern (siehe dazu Beantwortung zu Frage 3).

- 2. Gibt es aktuelle Verhandlungen, weitere Orte in den Verbundraum Vorarlberg aufzunehmen?**
 - a. Wenn ja, welche?**
 - b. Wenn ja, bis wann ist damit zu rechnen?**
 - c. Wenn ja, wie sieht hier die Position der Vorarlberger Landesregierung aus?**
 - d. Wenn nein, warum nicht?**

Die Anfragenden vertreten in ihrer Anfrage die Auffassung, dass „viele andere Grenzorte – zu denen es auch direkte Linienverbindungen aus Vorarlberg gibt – [...] davon [d.h. vom Verbundraum] ausgenommen“ sind. Dies trifft jedoch mit Ausnahme der Pendlerlinie 70 auf keine einzige Linienverbindung im Verantwortungsbereich des Verkehrsverbundes, des Landes oder der Vorarlberger Gemeinden zu. Die Grenzen des Verkehrsverbundes Vorarlberg sind derart gestaltet, dass eigene umsteigefreie ÖPNV-Beziehungen jedenfalls im eigenen (VVV-) Tarif genutzt werden können. Dies betrifft grenzüberschreitende Linienverkehre nach Lindau, Niederstaufer, Scheidegg, Oberstaufer, St. Margrethen, Buchs, St. Christoph/St. Anton a.A., Steeg und Wirl/Kops. Eine Ausdehnung des Verbundraumes Vorarlberg über diese Grenzen hinaus würde dazu führen, dass auf Verkehren, die durch Dritte außerhalb Vorarlbergs finanziert werden, eine Tarifkonkurrenz zwischen deren Tarif (Verkehrsunternehmen, Ostwind, LIEmobil, Verkehrsverbund Tirol) und dem VVV-Tarif entstünde. Neben der Tatsache, dass dies für Kunden zu zusätzlicher Komplexität führen würde, käme es außerdem zu beträchtlichen Kannibalisierungseffekten in Bezug auf die Tarifeinnahmen der jeweiligen Aufgabenträger. Aus diesem Grund ist eine sinnvolle

Verbundraumgrenze nur durch die Endpunkte von Vorarlberger ÖPNV-Linien gegeben, was – wie oben beschrieben – weitestgehend dem Status Quo entspricht.

- 3. Gibt es aktuelle Verhandlungen mit anderen Verkehrsverbänden, im Bereich des grenzüberschreitenden ÖPNV tarifliche Attraktivierungen zu erreichen?**
 - a. Wenn ja, mit wem?**
 - b. Wenn ja, bis wann ist damit zu rechnen?**
 - c. Wenn ja, wie sieht hier die Position der Vorarlberger Landesregierung aus?**
 - d. Wenn nein, warum nicht?**

Zwischen den Verkehrsverbänden Vorarlberg, Ostwind und LIEmobil besteht ein laufender Austausch mit dem Ziel, die eigenen Tarife sowie die gemeinsamen Kombitarife weiterzuentwickeln. Ebenso besteht zwischen dem VVV und dem Verkehrsverbund bodo, der das Gebiet nördlich des Bodensees abdeckt, ein Austausch mit der Perspektive hier ebenfalls Kombitarife nach dem Vorbild der Kombitarife mit LIEmobil und Ostwind zu entwickeln. Sämtliche Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen rund um den Bodensee sind im Koordinationsausschuss des Bodensee-Ticket zusammengeschlossen, der in regelmäßigen Abständen das auf Freizeitmobilität und touristische Verkehre ausgerichtete Tarifangebot weiterentwickelt.

Mitte des vergangenen Jahres wurde durch den Kanton St. Gallen, das Land Vorarlberg und das Fürstentum Liechtenstein im Wege der jeweiligen Verkehrsverbände eine Studie beauftragt, die den Handlungsrahmen für künftige tarifliche Entwicklungsmöglichkeiten absteckt. Diese Studie stellt unter anderem auch fest, dass diese Entwicklungen unter anderem auch geprägt sein werden von den unterschiedlichen Tarifniveaus in den drei Ländern. Zwischen den Verkehrsverbänden wurde bereits vor gut einem Jahr eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, um für spezifische Anspruchsgruppen gezielt attraktive Tarifangebote auszuarbeiten. Als Zielgruppe mit dem größten NutzerInnenpotenzial wurden dabei PendlerInnen identifiziert, weshalb die Arbeitsgruppe sich das Ziel gesetzt hat, ein attraktives grenzüberschreitendes „Jobticket“-Angebot zu etablieren, das Andockpunkte für eine Kofinanzierung durch Betriebe bietet. Das Grobkonzept sieht vor, dass das vergleichsweise hohe Tarifgefälle – insbesondere zwischen Österreich und der Schweiz – zusätzlich durch eine Kofinanzierung durch Dritte entschärft werden könnte (wenngleich das ÖPNV-Ticketangebot im Vergleich zu den persönlichen Kosten des Privat-PKW's ohnehin bereits sehr günstig ist).

- 4. Woran sind in der Vergangenheit Erweiterungen des Verbundraumes Vorarlberg gescheitert?**

Es gab in den vergangenen Jahren und gibt auch aktuell keinen Anlass, den Verbundraum zu erweitern (die Gründe dafür werden in der Beantwortung zu Frage 2 ausführlich erörtert). Aus diesem Grund haben in der Vergangenheit auch keine Verhandlungen mit ausländischen Partnern hinsichtlich der Erweiterung des Verbundraumes Vorarlberg stattgefunden.

5. Woran sind in der Vergangenheit niedrigere Preise für Monats- und Jahreskarten für den grenzüberschreitenden ÖPNV gescheitert?

Wie bereits oben dargestellt, haben die Verkehrsverbände, die an Vorarlberg angrenzen durchwegs ein – teils erheblich – höheres Tarifniveau. Die Gründe sind vielfältig und reichen von anderen Strategiesetzungen über höhere Kaufkraftverhältnisse/Zahlungsbereitschaften bis hin zu rechtlichen Vorgaben zur Erzielung eines bestimmten Eigendeckungsgrades im ÖPNV. Diese Vorgaben stellen eine zwingend zu berücksichtigende Rahmenbedingung für die Entwicklung grenzüberschreitender Tarife dar. Innerhalb dieses Rahmens konnten mit den existierenden Produkten (Kombitarif VVV-LIEmobil, Kombitarif VVV-Ostwind, Bodensee-Ticket) bereits einfache Instrumente geschaffen werden, um grenzüberschreitende Mobilität zu forcieren. An einer weiteren Attraktivitätssteigerung dieser Produkte soll in der bewährten guten Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsverbänden auch weiterhin gearbeitet werden. Allerdings ist zu beachten, dass attraktive Tarife nur einer von mehreren Treibern für eine Nachfragesteigerung im ÖPNV ist: Einem Ausbau des Verkehrsangebotes, der Verschränkung von Vertriebs- und Fahrgastinformationssystemen und der Angebotsqualität kommt daneben eine mindestens genauso große Bedeutung zu. Auch daran arbeiten die ExpertInnen des Verkehrsverbundes und des Landes in engem Austausch mit den ausländischen Partnern intensiv.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Vorarlberger Landesregierung
Der Landesrat

Johannes Rauch