



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

22. Januar 2008

Nr. 54 R-720-10 Motion Pia Tresch, Erstfeld, zur Einführung eines integralen Tarifverbunds im Kanton Uri; Antwort des Regierungsrats

I. Ausgangslage

Am 5. November 2007 reichte Landrätin Pia Tresch, Erstfeld, eine Motion ein, die den Regierungsrat beauftragt, einen integralen Tarifverbund im Kanton Uri einzuführen. Zur Begründung hält die Motionärin im Wesentlichen fest: Das heute komplizierte Tarifsyst-
tem soll vereinfacht und so zu mehr Kundenfreundlichkeit führen. Zudem soll die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für die Bevölkerung und die Touristen gesteigert werden. Um dies zu erreichen, sieht die Motionärin die Lösung mit einem eigenen Tarifverbund vor.

Anbieter in einem Tarifverbund wären die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die Matterhorn Gotthard Bahn sowie die Busunternehmen Auto AG Uri und Postauto Zentralschweiz. Die Erarbeitung eines solchen Tarifverbunds soll durch Experten in Begleitung einer kantonalen Arbeitsgruppe erfolgen. Eine Umsetzung sieht die Motionärin in folgenden verschiedenen Teilschritten: Einführung eines Tarifverbunds für Abonnemente, integraler Verbund mit Berücksichtigung aller Fahrausweise sowie Anschluss an die Tarifverbunde Schwyz, Zug und Passepartout Luzern. Als ebenfalls prüfenswert wird ein Abonnementsverbund der Urner Seilbahnen vorgeschlagen.

II. Antwort des Regierungsrats

Allgemeines

Der Zugang zum öffentlichen Verkehr ist heute der Fahrausweis bzw. das Ticketing-system der Transportunternehmen. Als Grundlage dazu dient der so genannte nationale Tarif 600, an dem grundsätzlich alle konzessionierten Transportunternehmen

in der Schweiz angeschlossen sind. Die dafür geltenden Bestimmungen sehen vor, dass ein Fahrausweis von jeder x-beliebigen Haltestelle nach jeder x-beliebigen Haltestelle in der Schweiz ausgestellt werden kann. Dies gilt für Billette des normalen Verkehrs, Mehrfahrtenkarten sowie alle Abonnemente. Auch die abgeltungsberechtigten Transportunternehmungen im Kanton Uri sind an diesem nationalen Tarif angeschlossen. Damit können über die SBB (von jedem Bahnschalter und SBB-Billettautomaten der Schweiz, SBB-Internetseite sowie SBB-Railservice) Fahrausweise von und nach jeder Haltestelle in der Schweiz bzw. im Kanton Uri ausgestellt werden. In diesem Sinne erfüllt dieses System die Kundenanliegen im öffentlichen Verkehr. Die Problematik liegt nicht im Tarifsystem selbst, sondern in den Schnittstellen bzw. der Ausgabe und Erhältlichkeit der Fahrausweise im öffentlichen Verkehr. Um für alle Urnerinnen und Urner denselben Zugang zu eröffnen, sind in erster Linie alle Verkehrsfahrzeuge mit entsprechenden Ausgabegeräten auszurüsten. Damit können ab allen Urner Haltestellen durchgehende Billette erworben werden. Ein nächster Schritt ist dann die Prüfung eines Tarifverbunds (Zonenaufteilung und Preisermässigungen).

Insgesamt ist aber zu beachten, dass die Frage nach einem Tarifverbund an sich keine Staatsaufgabe, sondern eine solche der betreffenden Unternehmungen ist.

Ausgabe von Fahrausweisen im Kanton Uri

Die Erstellung von Fahrausweisen ist vom Standard des Billettausgabegerätes abhängig. Im Gegensatz zu den SBB führen die Auto AG Uri und Postauto Zentralschweiz noch ein einfaches mobiles System, welches nur interne Fahrausweise (für die jeweilige Unternehmung) erstellen kann. Die Kundin bzw. der Kunde, welcher den Fahrausweis nicht über SBB-Ticketsysteme gelöst hat, erhält deshalb im Bus selbst nur einen Fahrausweis dieser Unternehmung. Wie die Motionärin richtig festhält, liegt die Problematik vor allem beim Billettbezug im Bus selbst. Mit vorgängiger Bestellung und Erwerb über die SBB (Bahnschalter, Billettautomat SBB, Internetseite SBB sowie Railservice) können sämtliche durchgehende Fahrausweise erworben werden. Die öffentlichen Verkehrsunternehmungen machen die Kunden auch immer wieder auf diese Lösungen aufmerksam.

Auf Initiierung durch die Abteilung öffentlicher Verkehr ist seit 2006 die Tauglichkeit von neuen mobilen Systemen in enger Zusammenarbeit mit der Auto AG Uri, Postauto Zentralschweiz und den SBB in Abklärung. Für die Transportunternehmungen ist die Einführung von neuen Billettausgabegeräten mit Umsetzung im Jahr 2009 eine wichtige Zielsetzung. Damit können zukünftig auch in jedem Bus Fahrausweise (Einzelfahrausweise und Abonnemente) nach allen Haltestellen – unabhängig vom ö.V.-Anbieter – im Kanton

Uri ausgestellt und abgegeben werden. Absicht ist es aber nach wie vor, den Billettbezug über den Vorverkauf zu fördern (inkl. Abonnemente) und nicht mit Verkaufstätigkeiten im Bus die Fahrleistungen zu verspäten.

Preisgestaltung mit einem Tarifverbund

Die Preisgestaltung im öffentlichen Verkehr definiert sich heute linienbezogen und auf Basis der gefahrenen Kilometer. Mit einem Tarifverbund würden die Haltestellen neu in Räume (Zonen) aufgeteilt. Damit hängt die Preisgestaltung von der Benutzung der Anzahl Zonen ab und wird anhand einer Zonentabelle errechnet. Die Anwendbarkeit gilt analog zum Tarif 600 für Einzelfahrten und für Abonnemente. Eine grosse Rolle spielt dabei die Preisvorgabe für die einzelnen Zonen und muss durch den Besteller vorgegeben werden. Um die Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen, benötigt jeder Tarifverbund eine zusätzliche Subventionierung, um die Preise für die Kunden halten zu können. Der Kunde profitiert damit von einem lukrativen Preis- und erweiterten Leistungsangebot (mehrere Stationen in einer Zone). Diese zusätzliche finanzielle Unterstützung der Kantone und Gemeinden (für Einnahmehausfälle der Transportunternehmungen) dient im Wesentlichen der Förderung des öffentlichen Verkehrs, der Beeinflussung des Modalsplits, der Umweltschutzmassnahmen und schliesslich der Generierung grösserer Personenfrequenzen. Sinnvolle Anwendung findet ein Tarifverbund vor allem in grösseren Agglomerationen (Basel, Zürich, Bern, Luzern, Zug, Schwyz usw.) mit dichtem Haltestellennetz und grossem Verkehrsaufkommen.

Abklärungen für einen Tarifverbund

Die Vereinfachung der bestehenden Tarifsysteme bzw. die Einführung eines Tarifverbunds im Raum Zentralschweiz oder eines eigenen Verbundsystems (Raum Uri) waren schon mehrmals zentrale Themen im öffentlichen Verkehr. In diesem Zusammenhang wurde in Zusammenarbeit mit allen Zentralschweizer Kantonen (Luzern, Zug, Schwyz, Nidwalden und Obwalden) ein gemeinsamer Tarifverbund Zentralschweiz anvisiert und im Detail konzeptionell geprüft. Mit Beschluss vom 13. Oktober 2003 wurde von der Zentralschweizer Konferenz öffentlicher Verkehr (ZKöV) von diesen Ergebnissen Kenntnis genommen. Aufgrund der ungünstigen Kosten-/Nutzenverhältnisse wurde auf die Einführung eines Zentralschweizerischen Tarifverbunds verzichtet. Der Hauptgrund lag vor allem in der Zusammenlegung der bestehenden Tarifverbunde und Hoheitsabtretungen. Der Kanton Uri selber hätte sich zwar relativ kostengünstig und mit wenig Aufwand an einem Gesamtverbund Zentralschweiz anschliessen können. Hingegen konnten andere Kantone davon zu wenig profitieren.

Die Volkswirtschaftsdirektion Uri hat trotz dieser Ablehnung eines Zentralschweizerischen Tarifverbunds weitere Abklärungen für einen allfälligen eigenen Verbund durchgeführt. Das Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr hat mit der Auto AG Uri und den SBB eine Offerte für die notwendigen Bedingungen (Vorabklärung) eines eigenen Tarifverbunds erstellen lassen (bei der Firma Rapp Trans, Basel). Auf Basis dieser Offerte wurde im Auftrag des Kantons Uri eine Prüfung und Konsultation durch die SBB-Fachstelle "Tarifverbunde" veranlasst, bevor in der Startphase eine konzeptionelle Abklärung mit Kosten von Fr. 57'700.-- initiiert wurde. Die daraus resultierenden Empfehlungen aufgrund von Variantenvergleichen raten ganz klar von einem eigenen Tarifverbund ab. Begründet werden diese mit dem beschränkten Marktgebiet und dem geringen Kundenpotenzial. Die in diesem Falle schwierigen und kaum veränderbaren Siedlungsstrukturen führen auch mit einem Tarifverbund zu keinen wesentlichen Veränderungen im Modalsplit (die SBB berufen sich dabei auf ihre Auswertungen und umfangreichen Erfahrungen). Die bestehenden Kundenbedürfnisse können mit anderen Verbesserungen technisch einfacher und kostengünstiger gelöst werden.

Mit kaum wesentlich zu erwirkenden Steigerungen der Marktanteile können die hohen administrativen Aufwendungen, die ein Tarifverbund mit sich bringt, nicht aufgefangen werden. Auch darf sich ein Tarifverbund aus Sicht der Kunden gegenüber der heutigen Lösung nicht oder nicht wesentlich auf die Marktpreise auswirken. Hingegen haben die Besteller (Kanton und Gemeinden) wie in allen Tarifverbunden in jedem Fall entsprechende Finanzierungsbeiträge (Systemkosten und Ertragsausfälle) zusätzlich zu leisten. Aufgrund der schwierigen Siedlungsstrukturen im Kanton Uri zeichnen sich vor allem grosse unverhältnismässige Subventionierungsbeiträge in die Seitentäler und Richtung oberes Reusstal ab.

Durch die Einführung eines Tarifverbunds (Einzelfahrausweis oder Abonnement) entstehen folgende zu berücksichtigende Kosten:

- einmalige Kosten für die Einführung eines Tarifverbunds;
- jährlich wiederkehrende Kosten für den Betrieb eines Tarifverbunds;
- jährlich wiederkehrende Kosten für die zusätzliche Entschädigung der Transportunternehmungen für Mindereinnahmen im Regionalverkehr.

Um einen möglichen Kostenrahmen aufzuzeigen, sei das Beispiel des Kantons Schwyz mit der Einführung des Tarifverbunds Schwyz erwähnt:

- Einführung des Tarifverbunds: Fr. 370'000.--
- jährlich wiederkehrende Betriebskosten: Fr. 135'000.--
- jährlich wiederkehrende Einnahmenausfälle: Fr. 500'000.--

(jährlich wiederkehrender Beitrag des Kantons Schwyz über sechs Jahre, bis die erhofften zusätzlichen Einnahmen [Neuverkehr] die Einnahmehausfälle wettmachen).

Mit einem Tarifverbund muss auch die Frage nach dem Verteilschlüssel unter den Transportunternehmungen gelöst werden, wozu weitere Investitionen für die Datenerhebungen notwendig wären. Damit steigen zusätzlich auch die Abgeltungen für die einzelnen Transportunternehmungen für Investitionen und die dazu notwendigen Aufwendungen.

Im Vordergrund der Beurteilung steht zwar in jedem Fall der Mehrnutzen für die Kunden, jedoch muss dieser auch in ein Verhältnis zu den dabei anfallenden Kosten gesetzt werden. Aufgrund der Siedlungsstrukturen sind kaum zusätzliche Kunden zu gewinnen, d. h. Markteinnahmen zu erzielen. Die Empfehlung der SBB-Fachstellen sowie die Erkenntnisse bei der konzeptionellen Erarbeitung eines Tarifverbunds Zentralschweiz zeigen damit ganz klar kaum einen Nutzen für den Kanton Uri auf. Als Alternative anbietet sich ein neues Verkaufssystem (Billettausgabegeräte in Fahrzeugen), dessen rasche Einführung wir bereits heute finanziell unterstützen.

Anschluss an andere Tarifverbunde

In der Zentralschweiz existieren heute einzelne Tarifverbunde in Schwyz, Zug und Luzern. Für jeden Verbund gelten eigene Tarife, Zonen und Anwendungsbestimmungen. Mit der mangelnden Flächendeckung und den diversen Tarifhoheiten können nicht alle Gebiete und Strecken in der Zentralschweiz abgedeckt werden. Damit werden die Tarife und die Anwendung für die Urner Pendlerinnen und Pendler noch komplexer und unübersichtlicher. Zu berücksichtigen ist, dass mit jedem Anschluss an einen anderen Verbund genauso hohe Initiierungskosten und Entschädigungen für Einnahmehausfälle ausgelöst werden. Nicht zu verkennen ist auch, dass mit einem Anschluss an einen benachbarten Tarifverbund seitens des Kantons Uri zusätzliche Subventionen in diese Verbunde fließen. Aus Sicht des Kantons Uri macht lediglich ein Gesamtverbund Zentralschweiz mit einem guten Kosten- und Nutzenverhältnis Sinn.

Abonnementsverbund der Urner Seilbahnen

Die Urner Seilbahnen sind nicht dem Verkehrsgesetz unterstellt und in unterschiedlichen Besitz- und Erschliessungsverhältnissen. Sie nehmen nebst Privaterschliessungen auch touristische Aufgaben wahr. Sie sind somit autonom geführt und dem Staat liegt keine Ermächtigung vor, diese zu einem Verbund zusammenzuführen. Es werden jedoch

sämtliche Massnahmen unterstützt, um mögliche Angebote zu fördern und dabei den Tourismus zu stärken.

III. Empfehlung des Regierungsrats

Der Regierungsrat kommt zum Schluss, aufgrund der hohen Kosten und des sehr beschränkten Nutzens auf einen eigenen Tarifverbund zu verzichten. Es soll darauf zurückgekommen werden, wenn die Arbeiten in der Zentralschweiz für einen Tarifverbund Zentralschweiz wieder aufgenommen werden. Die massiven Kosten, die ein Tarifverbund mit sich bringt, sollen eher in ein verbessertes Fahrplanangebot investiert werden und somit einen direkten Nutzen für die Kunden im Kanton Uri erzielen.

Hingegen ist der Regierungsrat bestrebt und unterstützt die rasche Einführung des neuen Billettverkaufssystems, um den Kundennutzen weiter zu steigern. Durchgehende Fahrausweise sollen somit im Kanton Uri zukünftig auch bei den Busunternehmungen erhältlich sein. Die abgeltungsberechtigten Transportunternehmungen sind in Bezug auf die vorhergesehenen Investitionstätigkeiten weiterhin zu unterstützen und die Anschaffung ist weiter zu forcieren.

Gestützt auf die dargelegten Überlegungen empfiehlt der Regierungsrat, die Motion Pia Tresch nicht erheblich zu erklären.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Motionstext und Unterschriftenlisten); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Abteilung Meliorationen; Direktionssekretariat Gesundheits-, Sozial- und Umweltdirektion; Direktionssekretariat Volkswirtschaftsdirektion und Volkswirtschaftsdirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

