

Interpellation FDP-Fraktion vom 11. Juni 2018

Privat vor Staat – auch bei der Mobilität

Schriftliche Antwort der Regierung vom 21. August 2018

Für die FDP-Fraktion steht gemäss ihrer Interpellation vom 11. Juni 2018 fest, dass auch in der Schweiz private Anbieter vermehrt Leistungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs eigenwirtschaftlich erbringen wollen. Sie befürchtet, dass deren Marktteilnahme durch staatliche Regulierung unnötig erschwert wird. Zudem will sie die Zuständigkeiten bei der Bereitstellung und Finanzierung von Haltepunkten für den Fernbusverkehr geklärt wissen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Regierung steht den neu entstehenden Fernbusangeboten offen gegenüber und begrüsst die damit geschaffenen Ergänzungen im öffentlichen Verkehr. Der Wettbewerb muss sich aber auf den eigenwirtschaftlich zu erbringenden Fernverkehr beschränken. Der von Bund und Kantonen finanzierte Regionalverkehr darf nicht konkurrenziert und damit verteuert werden. So wollen es die entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen auf Bundesebene. Diese gelten gleichermassen für staatliche wie auch private Transportunternehmen, die eine Konzession beantragen.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Die meisten im Regional- und Ortsverkehr tätigen Bus-Transportunternehmen sind öffentlich-rechtliche Institutionen oder Aktiengesellschaften im Eigentum der öffentlichen Hand. Nur wenige kleinere Unternehmen sind in Privatbesitz. Die Unternehmen erbringen Verkehrsleistungen, welche die öffentliche Hand bestellt und abgilt. In diesem subventionierten Bereich orientieren sich die Abgeltungen an den ungedeckten Kosten. Ertragsüberschüsse sind im Grundsatz nicht vorgesehen. Trotzdem realisierte Gewinne fliessen von Gesetzes wegen bis zu einem gewissen Grad in zweckgebundene Reserven. Der Einstieg in diese Branche dürfte für die Privatwirtschaft deshalb kaum lukrativ sein.

Im nationalen Fernverkehr, der nicht durch die öffentliche Hand bestellt und abgegolten wird, gelten andere Bestimmungen. Gewinne sind möglich und ihre Verwendung wird nicht eingeschränkt. Der Bund vergibt Fernbuskonzessionen. Sie sind nicht an eine bestimmte Rechtsform oder an die Besitzverhältnisse eines Transportunternehmens gebunden. Die erste im grossen Rahmen vergebene Fernbuskonzession ist an einen Anbieter in Privatbesitz erteilt worden. Für Flughafentransfers bestehen schon seit Jahren Angebote von privaten und staatlichen Anbietern.

Die Regierung erkennt denn auch grundsätzlich kein Problem, wenn Konzessionen für Personenbeförderungen an private Anbieter erteilt werden. Die Einhaltung branchenüblicher Anstellungsbedingungen und anderer gesetzlicher Vorgaben gilt für alle Transportunternehmen gleichermassen und ist Voraussetzung für die Erteilung oder Erneuerung einer Konzession.

2. Der von privaten Anbietern dominierte Fernbusmarkt ist in den vergangenen Jahren im angrenzenden Ausland aufgrund von Liberalisierungen stark gewachsen. Dies hat auch unmittelbare Auswirkungen auf die Schweiz. Die Anzahl internationaler Verbindungen ist auch hierzulande deutlich gestiegen. Für diese Angebote besteht in der Schweiz aber nach wie vor ein Kabotageverbot, d.h. Personenbeförderungen nur innerhalb der Schweiz sind nicht

erlaubt. Für nationale Fernbuslinien können mit den bestehenden Rechtsgrundlagen bereits heute Konzessionen vergeben werden. Erste Anbieter versuchen sich auf dem Markt zu etablieren. Die Regierung erkennt darin eine Ergänzung zum bestehenden Fernverkehr auf der Schiene und begrüsst solche ergänzenden Angebote. Die Nachfrage und die Wirtschaftlichkeit dieser neuen Angebote sind im Voraus schwierig einzuschätzen. Die Privatwirtschaft dürfte flexibel genug sein, um ihr Angebot bei Bedarf an die tatsächliche Nachfrage anzupassen.

3. Die Bereitstellung und Finanzierung von Haltestellen ist nicht gesetzlich geregelt. Auf nationaler Ebene ist geplant, bis Mitte 2019 erste Richtlinien zu erarbeiten. In der Praxis bestimmen die Gemeinden in Absprache mit den betroffenen Eigentümern den Standort. Der jeweilige Strasseneigentümer (Kanton oder Gemeinde) kann die Haltestelle bauen bzw. finanzieren. Er kann bei Fernbusangeboten Benützungsgebühren erheben. Zugänge und ergänzende Anlagen (z.B. Fahrgastunterstände, Beleuchtung usw.) sind Sache der Standortgemeinden. Die Transportunternehmen steuern die Ausrüstungen für den operativen Betrieb (z.B. Billettautomaten und Abfahrtsanzeigen) bei. An den Neu- und Ausbau von Bushöfen mit regionaler Bedeutung für Linien des Regional- und Ortsverkehrs kann der Kanton unter gewissen Voraussetzungen Beiträge ausrichten. Gemäss Art. 5 der Verordnung über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.51) definiert sich ein Bushof mit regionaler Bedeutung folgendermassen: Als regionaler Bushof gilt ein Knotenpunkt, an dem mindestens drei abgeltungsberechtigte Buslinien aufeinandertreffen und an dem die Buslinien untereinander oder zu weiteren Linien des öffentlichen Verkehrs Anschlüsse herstellen. In verschiedenen Regionen des Kantons sind Abklärungen zu neuen Fernbushaltestellen im Gang. Ein möglicher Standort in Wil befindet sich an einer Kantonsstrasse.

Die fünf grössten Bushöfe befinden sich in St.Gallen, Wil, Sargans, Uzwil und Gossau. Sie weisen alle hohe Frequenzen auf und ermöglichen den Umstieg Bahn/Bus und Bus/Bus in verschiedene Richtungen. Für die Berechnung der Auslastung ist nicht die Anzahl Ein- bzw. Umsteiger relevant. Entscheidend ist vielmehr das Verhältnis der Anzahl Haltekanten und der Anzahl an Linienästen. Bei einem Rendezvous-System erreichen die Busse aller Linien gleichzeitig den Bushof. Für den Kunden bedeutet dies schlanke Umsteigerverbindungen aufs übergeordnete Netz und zu allen Buslinien. Dieser Begegnungsfall ist massgebend für die Auslastung eines Bushofs.

Der Kanton hat keinen Einfluss auf die Fahrplangestaltung der Fernbusse. Meistens werden an den Fernbushaltestellen Ausgleichszeiten von mehreren Minuten eingerechnet. Die Verspätungsanfälligkeit der Fernbusse ist hoch. Zeitliche Fenster für die Benutzung von Haltekanten bereiten bei Verspätungen betriebliche Schwierigkeiten. Behinderungen des Regional- und Ortsbusverkehrs durch einen Fernbus sind zu vermeiden. Bei der Blockierung von Haltekanten fehlen geeignete Aufstellplätze. Damit ein Fernbus an einem Bushof halten kann, muss dieser so dimensioniert sein, dass dem Fernbus während der Spitzenauslastung eine separate Kante zur Verfügung steht.

In Wil und Gossau wurde die Kapazität des heutigen Bushofs untersucht. An beiden Bushöfen stehen während der Spitzenauslastung keine zusätzlichen Standplätze mehr zur Verfügung. Der Fernbus benötigt deshalb einen alternativen Standort für den Ein- und Ausstieg von Passagieren.

4. An peripheren Lagen dürfte die Schaffung von Kapazitäten für nationale und internationale Fernbusse einfacher sein. Die Anbindung an das bestehende öV-Netz muss aber gewährleistet sein. Das Amt für öffentlichen Verkehr begleitet in St.Gallen und in Wil je ein Projekt der lokalen Behörden zur Evaluierung von möglichen Halteorten für Fernbuslinien. Dabei

werden sowohl zentrale als auch periphere Standorte untersucht. Ein ähnliches Projekt wird in Kürze zusammen mit der Region Sarganserland-Werdenberg gestartet.

5. Noch liegen keinerlei Erfahrungszahlen vor und Resultate aus Erhebungen im Ausland sind nur bedingt auf den Schweizer Markt übertragbar. Es ist aber kaum davon auszugehen, dass die gesamte Nachfrage bei den Fernbusangeboten zulasten des bisherigen Fernverkehrs auf der Schiene oder des motorisierten Individualverkehrs erfolgen wird.
6. Konzessionen für die Personenbeförderung innerhalb der Schweiz vergibt ausschliesslich der Bund. Dies ist gesetzlich so geregelt. Das gilt für den Fern- wie auch für den Regional- und Ortsverkehr. Bestehende, von der öffentlichen Hand finanzierte Angebote dürfen dabei nicht wesentlich konkurrenziert und damit verteuert werden.
7. Die Thematik des Fernbusverkehrs wurde in der Gesamtverkehrsstrategie (siehe Abschnitt 3.5 der Broschüre vom August 2017, Beilage zum Bericht 40.18.02) unter Berücksichtigung des Verkehrsvolumens angemessen abgebildet. Zudem soll der Fernbusverkehr auch in Zukunft nur eine Ergänzung zum heute bestehenden öffentlichen Verkehr bleiben.