VD / Interpellation Huber-Wildhaus-Alt St.Johann / Louis Ivan-Nesslau / Schmid-Buchs
vom 10. März 2025

Elektrifizierung der Postautoflotte – auf Kosten der Pendlerinnen und Pendler und der Gemeinden?

Antwort der Regierung vom 13. Mai 2025

Lukas Huber-Wildhaus-Alt St.Johann, Ivan Louis-Nesslau und Sascha Schmid-Buchs erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 10. März 2025 nach Kapazitätsvorgaben und Kosten im Zusammenhang mit dem Einsatz von E-Bussen und Beiwagen auf der Buslinie 797 Wildhaus–Buchs.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Mit seiner Ende 2020 verabschiedeten E-Bus-Strategie[1] will der Kanton St.Gallen die Busflotten aller Transportunternehmen mittel- bis langfristig auf fossilfreie Antriebsformen umrüsten. Im Sinn eines Investitionsschutzes soll aber die Nutzungsdauer der bisherigen Dieselfahrzeuge möglichst vollständig ausgeschöpft werden. Dies führt zu einer kontinuierlichen Elektrifizierung, bei der auf die Unterstützung der verschiedenen Busunternehmen gezählt werden kann. Am weitesten fortgeschritten in diesem Prozess sind die Verkehrsbetriebe St.Gallen, gefolgt von PostAuto und BUS Ostschweiz.

Das von PostAuto eingereichte Umsetzungskonzept sah bereits Ende 2022 vor, die in Wildhaus stationierten Fahrzeuge im Jahr 2024 zu elektrifizieren. Der Kanton unterstützte diese Absicht von Anfang an, weil damit auch die Lärmproblematik in der Spitalstrasse von Grabs entschärft werden kann. Das am 12. Januar 2023 von PostAuto eingereichte Gesuch um Genehmigung neuer Betriebsmittel wurde vom Bundesamt für Verkehr und vom Kanton im April 2023 gutgeheissen. Die notwendigen Linienanpassungen sind auf Fahrplanwechsel im Dezember 2024 umgesetzt worden. Seit Januar 2025 verkehren die vier neuen E-Busse und haben sich seither im Einsatz sehr bewährt.

Das Brechen der bisherigen Linie 790 in Wildhaus und die Aufteilung in zwei verschiedene Angebote erfolgte aufgrund der Elektrifizierung. Die heute verfügbaren E-Busse sind noch nicht dafür geeignet, die Umläufe auf der bisherigen Linie 790 zwischen Wattwil und Buchs zu meistern. Mit der Aufteilung der Linie konnte die Elektrifizierung auf dem Abschnitt Wildhaus–Buchs fahrzeugneutral umgesetzt werden. Die vier neuen E-Busse ersetzten vier Dieselfahrzeuge. Von Letzteren haben zwei das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht und zwei weitere stehen auf anderen Linien noch weiter im Einsatz.

Die geringe Anzahl von Durchreisenden vereinfachte den Entscheid zur Linientrennung. Durchreisende müssen mit dem Linienbruch in Wildhaus neu umsteigen. Dies stellt kein gravierender Nachteil dar. Bisher mussten sie in Wildhaus eine Standzeit von wenigstens acht Minuten in Kauf nehmen.

[1] Abrufbar unter www.sg.ch/verkehr/oeffentlicher-verkehr/strategien-und-programme/e-bus-strategie-kanton-st-gallen/_jcr_content/Par/sgch_downloadlist/DownloadListPar/sgch_download.ocFile/Schlussbericht%20E-Bus-Strategie%20Kanton%20St.Gallen.pdf.

Bei Elektrifizierungsprojekten werden die betroffenen Gemeinden informiert, in die notwendigen Entscheide aber nicht involviert. Für die betroffenen Standortgemeinden entstehen auch keine Mehrkosten, die unmittelbar zuordenbar sind.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Besteht eine Kapazitätsvorgabe zur Postautolinie 797 zwischen Wildhaus und Buchs? Wenn ja, werden diese Vorgaben aktuell eingehalten?*

   In der Schweiz gibt es grundsätzlich keine spezifischen Vorgaben des Bundes hinsichtlich Gefässgrösse (Fahrzeugkapazität) auf Buslinien. Die Auswahl der Busgrösse obliegt nach Absprache mit den Bestellern den jeweiligen Transportunternehmen und basiert auf Faktoren wie:
   - Nachfrage (Anzahl der Fahrgäste auf der jeweiligen Strecke);
   - Fahrplan (Taktfrequenz und Betriebszeiten);
   - Wirtschaftlichkeit (Betriebs- und Investitionskosten);
   - Infrastruktur (Strassenverhältnisse und Haltestellenbeschaffenheit);
   - Topologie (Inkaufnahme von Stehplätzen auf bestimmten Streckenabschnitten).

2. *Wie viele Fahrgäste können mit einem Elektropostauto maximal transportiert werden? Wie unterscheiden sich diese Kapazitäten von den mit Diesel betriebenen Postautos?*

   Die von PostAuto auf der erfragten Linie eingesetzten Fahrzeuge sind vom Bundesamt für Verkehr sowie vom Strassen- und Schifffahrtsamt des Kantons St.Gallen wie folgt zugelassen:

	Doppelstockbus*	E-Standardbus
Anzahl Sitzplätze	75–80	31
Anzahl Stehplätze	40–50	40
Total Anzahl Plätze	**120**	**71**

   * *Der Betriebshof Wildhaus/Nesslau verfügt über eine Doppelstock-Flotte mit unterschiedlichen Grössen.*

   Mit der Umstellung von Doppelstockbussen auf E-Standardbusse werden auf Grund der reduzierten Gefässgrösse auf dem stärksten Linienabschnitt zwischen Gams und Buchs in den folgenden Zeitfenstern bewusst Beiwagen fix eingeplant:
   - 06.42 Uhr: Gams–Buchs;
   - 16.53 Uhr: Buchs–Gams.

   Bei Gruppenreservationen können weitere Zusatzwagen zum Einsatz kommen. PostAuto teilt mit, dass diese Überlastpraxis bereits im ursprünglichen Umlauf mit Doppelstockbussen angewandt wurde.

   PostAuto beurteilt die Nachfrageentwicklung seit Beginn des Einsatzes der neuen E-Busse auf der Linie 797 wie folgt:
   - Die Nachfrage auf den Kursen entspricht den Erwartungen gemäss Konzept.
   - Am Morgen und Abend ist auf zwei Kursen ein geplanter Beiwagen im Umlauf.
   - Derjenige am Morgen ist sehr gut ausgelastet. Mit dem Beiwagen ist die Auslastung aber nicht höher als bisher mit dem Doppelstockbus. Am Nachmittag wird sich im Verlauf des Fahrplanjahrs zeigen, inwiefern sich die Nachfrage mit der im überlagernden 15-Minuten-Takt verkehrenden und grenzüberschreitenden Linie 12 entwickeln wird. Deshalb ist eine abschliessende Beurteilung nach so kurzer Zeit noch nicht möglich;

- Stehplätze sind zwischen Gams und Buchs in der Hauptverkehrszeit üblich. Dort ist das Gelände jedoch flach und die Fahrzeiten kurz. Wenig bis selten muss zwischen Gams und Wildhaus ein Stehplatz eingenommen werden.
- Einschätzung in Bezug auf «überlaufende» Kurse (Montag bis Freitag, insgesamt 70 Kurse bzw. 35 Kurspaare täglich):
  - effektiv kein Stehplatz: Kommt nie vor;
  - effektiv kein Sitzplatz: Mittelwert bei 10 Kursen;
    80% Quantil bei 16 Kursen[1];
    95% Quantil bei 34 Kursen[2].

[1] *In 20% der Fälle sind bei mehr als 16 Kursen alle Sitzplätze belegt.*

[2] *In 5% der Fälle sind bei mehr als 34 Kursen alle Sitzplätze belegt.*

- Seit dem Fahrplanwechsel haben zusätzliche Beiwageneinsätze für Ski- und Schullager zugenommen.
- Bei den E-Fahrzeugen fehlt derzeit noch die Erfahrung bei Störungen. Es handelt sich dabei mehrheitlich um Softwarestörungen, die bei neueren Technologien noch vorkommen können.

Zusammenfassend lässt sich Folgendes sagen: Die E-Standardbusse sind seit der Umstellung in den Hauptverkehrszeiten gut ausgelastet. Es ist nicht ausgeschlossen, dass sich die Fahrgäste in den Hauptverkehrszeiten gelegentlich mal auch mit einem Stehplatz begnügen müssen. Kursausfälle gab es bislang keine. Mit dem Einsatz von E-Standardbussen sind die Fahrzeuge in den Nebenverkehrszeiten im Vergleich zu den Doppelstockbussen deutlich besser ausgelastet, was effizienter ist.

3. *Welche Auswirkung hat die Umstellung auf Elektropostautos auf die Gemeindebeiträge für den öffentlichen Verkehr?*

Grössere Fahrzeuge und solche mit neuen Antriebstechnologien sind in der Anschaffung teurer und verursachen damit höhere Abgeltungen und Gemeindeanteile. Bei der im Kanton St.Gallen angewandten «Poolfinanzierung» werden die höheren Gemeindeanteile aber nicht linienscharf den vom Angebot betroffenen Gemeinden auferlegt, sondern von allen Gemeinden gemeinsam getragen.

Für die Aufteilung der öV-Gemeindeanteile auf die einzelnen politischen Gemeinden ist die Anzahl Abfahrten von grosser Bedeutung. Dabei wird eine Gewichtung nach Verkehrsmittel berücksichtigt. Diese ist in Art. 17 der Verordnung über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.51) festgelegt und richtet sich nach dem Charakter der Linie. Bei den Bahnen wird der Fernverkehr etwas höher gewichtet als Regionalzüge. Bei den Bussen wird zwischen Linien in einem Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus und übrigen Linien unterschieden. Die Grösse und die Antriebsart von Fahrzeugen werden jedoch nicht in eine Gewichtung einbezogen und haben damit keine Auswirkungen auf den Verteilschlüssel der Gemeindeanteile für den öV.

4. *Welche Auswirkung hat der Einsatz von zwei Elektropostautos, die gleichzeitig dieselbe Strecke befahren müssen, auf die Gemeindebeiträge für den öffentlichen Verkehr? Welche Auswirkung ist diesbezüglich auf den Kostendeckungsgrad der Linie 797 zu erwarten?*

Der Einsatz von mit zwei Fahrzeugen geführten Kursen – sogenannten Beiwagen – verursacht Kosten. Nebst den zusätzlichen Fahrzeugaufwänden fallen insbesondere die Mehrstunden des Fahrpersonals ins Gewicht. Der punktuelle Einsatz von Beiwagen ist aber oftmals wirtschaftlicher, als das Angebot den ganzen Tag mit auf Spitzenzeiten ausgerichteten Fahrzeugen zu betreiben.

Mit der Elektrifizierung der Linie 797 sind die Kosten leicht gestiegen und der Kostendeckungsgrad hat sich leicht reduziert. Mit 39,1 Prozent liegt er aber über der für diese Linie geltenden Zielvorgabe von 35 Prozent. Ein direkter Vergleich mit einer Situation ohne Elektrifizierung ist aufgrund des Linienbruchs in Wildhaus und der zusätzlichen Integration von zu Randverkehrszeiten von der bisherigen Linie 410 erbrachten Leistungen in die Linie 797 nicht möglich. Die nur noch auf dem Abschnitt Wattwil–Wildhaus verkehrende Linie 790 weist einen Kostendeckungsgrad von 75,2 Prozent aus. Vor dem Linienbruch und der Elektrifizierung lag er für die Linie 790 Wattwil–Wildhaus–Buchs bei 47,6 Prozent.

Der Einsatz von Beiwagen hat auf die Gemeindeanteile der betroffenen Gemeinden keine Auswirkungen. Die doppelt geführten Kurse sind im publizierten Fahrplan nicht ersichtlich. Die Haltestellenabfahrten von Beiwagen werden deshalb bei der Aufteilung der Gemeindeanteile nicht berücksichtigt.

5. *Welche Auswirkung hat die Aufteilung der Postautolinie 790 auf zwei Linien (790 und 797) auf die Gemeindebeiträge für den öffentlichen Verkehr?*

   Durch den Linienbruch wird die Anzahl Haltestellenabfahrten nicht verändert. Deshalb hat diese Massnahme keine Auswirkungen auf den Verteilschlüssel der öV-Gemeindeanteile.

6. *Ist die Einhaltung der Konzessionsbedingungen für die Linie Wildhaus-Buchs im Allgemeinen durch die Umstellung auf Elektropostautos tangiert bzw. deren Einhaltung gefährdet?*

   Der Bund publiziert die von ihm ausgestellten Konzessionen auf der Webseite des Bundesamtes für Verkehr. Die darin geregelten Konzessionspflichten sind vor allem allgemeiner Natur und gelten nicht spezifisch für eine bestimmte Linie. Für die einzelnen Angebote werden meist nur der Streckenverlauf und das Auslaufdatum der Konzession geregelt. Für die Linie 797 sind keine spezifischen Auflagen definiert.

   Zusätzlich zur für den operativen Betrieb notwendigen Konzession und der Zulassung der einzelnen Fahrzeuge erfüllt die Linie 797 auch die Voraussetzungen für eine RPV[2]-Anerkennung. Sie wird damit vom Bund mitfinanziert. Die Einhaltung dieser Vorgaben ist in keiner Art und Weise gefährdet. Auch die kantonalen Mindest- und Zielvorgaben werden deutlich erreicht.

[2] RPV = Regionaler Personenverkehr.