

Dringliche Interpellation Aggeler-Sargans, Schnider-Wangs, Riederer-Valens, Zoller-Sargans vom 3. April 2006

## **Rahmenbedingungen zur Ausschreibung von Buslinien im Sarganserland**

Schriftliche Antwort der Regierung vom 4. April 2006

Bernhard Aggeler-Sargans, Elisabeth Schnider-Wangs, Ferdinand Riederer-Valens und Erich Zoller-Sargans stellen verschiedene Fragen im Zusammenhang mit der bevorstehenden Ausschreibung von Buslinien im Sarganserland. Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Revision des eidgenössischen Eisenbahngesetzes schuf 1996 die Möglichkeit, Angebote des öffentlichen Regionalverkehrs auszuschreiben. Der Kanton St.Gallen hat von dieser Möglichkeit bisher kaum Gebrauch gemacht. Eine Neu beurteilung erfolgte 2002 im Strategieplan öffentlicher Verkehr (40.02.02; abgekürzt SPöV). Er wurde am 27. November 2002 vom Kantonsrat zur Kenntnis genommen und hält im Leitsatz 8 zum Thema Ausschreibung und Wirkungskontrolle u.a. folgendes fest:

«Der Kanton sieht die Ausschreibung von Leistungen primär für neu konzipierte öV-Angebote vor. Falls jedoch Leistungen nicht marktkonform erbracht werden, sollen auch bestehende öV-Angebote ausgeschrieben werden. (...) Damit die öffentliche Hand den Mitteleinsatz im regionalen Personenverkehr mittel- und langfristig optimieren kann, braucht sie eine verlässliche Wirkungskontrolle. Sie muss klare Aussagen darüber haben, ob die bestellten und abgeholzten Leistungen und die damit verbundenen Finanzierungs- und Anreizmechanismen in hinreichendem Mass den angestrebten verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Nutzen stiften und ob die Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung im engeren Sinn gegeben ist. Zu diesem Zweck gilt es ein aussagekräftiges Controlling aufzubauen.»

Gestützt auf die Diskussionen im Rahmen des SPöV und des 3. öV-Programmes 2004-2008 hat das Amt für öffentlichen Verkehr den Auftrag, den Bereich Wirkungskontrolle in Koordination mit dem Bundesamt für Verkehr auszubauen. Konkret bedeutet dies, das Angebot im öffentlichen Verkehr laufend unter den Gesichtspunkten Finanzen und Qualität zu überprüfen und, wo notwendig, Verbesserungen umzusetzen.

Wie in der Schriftlichen Antwort der Regierung auf die Interpellation 51.05.44 angeführt, basiert der im August 2005 gefällte Entscheid zur Ausschreibung von 17 Buslinien im Sarganserland auf einer im Rahmen einer Gebietsstrategie vorgenommenen Auswertung von finanziellen Kennzahlen und Qualitätsmerkmalen in den Regionen St.Gallen, Rheintal, Sarganserland, Linthgebiet, Toggenburg und Fürstenland. Die Resultate zeigten, dass im Sarganserland im Vergleich zu anderen Regionen deutliche Abweichungen bei den finanziellen Kennzahlen bestehen.

Bereits im August 2005 hat das Volkswirtschaftsdepartement festgehalten, den Anstellungsbedingungen der Arbeitnehmenden besondere Beachtung zu schenken. Ebenso sicherte die Regierung in der Schriftlichen Antwort der Regierung auf die Interpellation 51.05.44 zu, konkrete Bestimmungen in den Ausschreibungsunterlagen Sarganserland im Gespräch mit den Sozialpartnern zu erörtern, falls – wie sie das damals bereits befürchtete – bis zur Ausschreibung im Frühling 2006 kein Rahmen-GAV verabschiedet werden könne. In den vergangenen Wochen fanden diesbezüglich Verhandlungen zwischen Gewerkschaftsvertretern und Arbeitgebern sowie Gespräche zwischen den Gewerkschaften und dem Volkswirtschaftsdepartement statt. Allerdings waren an den GAV-Verhandlungen nur zwei der insgesamt acht im Kanton St.Gallen

tätigen Busunternehmungen beteiligt (PostAuto Schweiz AG und Rheintal Bus AG). Auch wenn letztlich keine Übereinkunft erzielt werden konnte, die als Grundlage für die Ausschreibung geeignet war, ergaben die vertieften Gespräche mit den Sozialpartnern wertvolle Hinweise für eine Konkretisierung der Anstellungsbedingungen in den Ausschreibungsunterlagen Sarganserland.

Zu den Fragen im Einzelnen:

1. Die Vergleichszahlen basieren auf einem Kennzahlenset, das in Abstimmung mit dem Bundesamt für Verkehr erarbeitet wurde. Zwar hat PostAuto Schweiz AG gewisse Vorbehalte eingebracht. Diese wurden in der Folge in einer nationalen Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern des Bundesamtes für Verkehr, der Kantone und grösserer Transportunternehmen diskutiert und abgelehnt. Deshalb mussten auch keine nachträglichen Korrekturen oder Anpassungen vorgenommen werden. Entgegen der Vermutung der Interpellanten bestehen die signifikanten Unterschiede, die zur Ausschreibung der Busleistungen im Sarganserland geführt haben, auch nach der Überprüfung weiterhin.
2. Die regionalen Gegebenheiten im Sarganserland fliessen mit den Vorgaben an die Transportunternehmen und durch die Zuschlagskriterien in die Ausschreibung und die Anforderungen an den zukünftigen Betreiber ein. So wird besonderer Wert auf die kundenfreundliche Abdeckung der saisonalen Nachfragespitzen im touristischen Verkehr gelegt und das Fahrpersonal muss über Ortskenntnisse und die nötigen Fahrkenntnisse im voralpinen Gelände verfügen, insbesondere auch bei prekären Witterungsverhältnissen im Winter. Wichtig ist zudem, dass mit der Ausschreibung im Sarganserland kein Abbau des Fahrplanangebotes im öffentlichen Verkehr bezweckt wird. Die Befürchtung, die touristisch wichtige Erschliessung der Täler werde durch die Ausschreibung gefährdet, ist unbegründet. Allfällige Kosteneinsparungen, die sich durch die Ausschreibung ergeben, sollen im Gegenteil in einen bedürfnisgerechten Ausbau des Angebots investiert werden.
3. Die Qualität des Angebotes muss wenigstens auf dem heutigen Niveau sichergestellt werden. Dies geschieht in den Ausschreibungsunterlagen wie bereits erwähnt durch die Vorgaben an die Transportunternehmen und die Wahl und Gewichtung der Zuschlagskriterien. Das Fahrplanangebot muss dabei zwingend vom neuen Betreiber weitergeführt werden.
4. Die PostAuto Schweiz AG arbeitet heute mit landesweit geregelten Lohn- und Anstellungsbedingungen. Dies führt dazu, dass in ländlichen Gebieten die Einkommen der Angestellten tendenziell über den Löhnen liegen, die von vergleichbaren Unternehmungen bezahlt werden. Das gilt insbesondere auch für das Sarganserland. Aus Gründen der Wettbewerbsfähigkeit tendiert deshalb die PostAuto Schweiz AG unabhängig von der konkreten Ausschreibung im Sarganserland zu einer Flexibilisierung ihres Lohnsystems.

Die Ausschreibung im Sarganserland kann das Lohnniveau nicht auf einer Höhe festschreiben, die den Wettbewerb zwischen den Transportunternehmen zwangsläufig unterlaufen würde. Aufgabe des Kantons ist es vielmehr, die für die Ausschreibung minimal zu offerierenden Durchschnittslöhne so festzulegen, dass im gesamtkantonalen Vergleich die Branchenüblichkeit gewährleistet ist und keine Dumpingangebote möglich sind. Nur so kann der ausdrücklich gewollte Wettbewerb stattfinden. Für das Sarganserland wird eine Lösung gewählt, die sich diesbezüglich positiv von vergangenen Ausschreibungen abhebt, wo vielfach nur Mindestlöhne festgelegt wurden. Die Löhne stellen unbestrittenermassen einen wichtigen Faktor dar; es ist aber festzuhalten, dass bei der Beurteilung der Eingaben der Transportunternehmen neben dem Preis auch andere Faktoren wie die Qualität eine grosse Rolle spielen.

5. Im Zuge der Erarbeitung der Ausschreibungsgrundlagen wurden die Lohnstrukturen bei den im Kanton tätigen Busunternehmen des öffentlichen Verkehrs erhoben und auch Anhaltspunkte für die generelle regionale Differenzierung der Löhne im Kanton ermittelt. Da-

bei konnte festgestellt werden, dass die Löhne in der Stadt St.Gallen am höchsten sind. Generell musste festgestellt werden, dass das Lohnniveau stärker vom Unternehmen abhängt als von der Region. Das Lohnniveau von PostAuto Schweiz AG liegt im Sarganserland beispielsweise höher als jenes von regionalen Anbietern in den Regionen Linthgebiet und Wil. Das generelle Lohnniveau wie auch die Mietkosten und Baulandpreise hingegen liegen in diesen beiden Agglomerationen höher als im ländlich geprägten Sarganserland. Daneben gibt es aber auch kleinere Busbetriebe im Kanton, die überdurchschnittlich gute Löhne zahlen und trotzdem kostengünstig produzieren, was ebenfalls beweist, dass die Lohnkosten nicht allein ausschlaggebend sind.

6. Aufgrund des Diskriminierungsverbotes dürfen keine ausländischen Anbieter ausgeschlossen werden. Mit der Wahl der Eignungskriterien wird aber sichergestellt, dass keine unerfahrenen Transportunternehmen an der Ausschreibung teilnehmen können. Sämtliche Unternehmen haben insbesondere den Nachweis zu erbringen, dass sie seit wenigstens fünf Jahren eine schweizerische Konzession im öffentlichen Verkehr besitzen oder sie haben umfassend darzulegen, dass sie fachlich qualifiziert sind, die Aufgaben eines Konzessionärs wahrzunehmen und über das entsprechende Know-How im schweizerischen Bestellverfahren verfügen.