

Dringliche Interpellation Walser-Sargans / Imper-Heiligkreuz / Lendi-Mels und Mathis-Mels
(64 Mitunterzeichnende) vom 27. November 2006

Vergabe Buslinien Sarganserland-Werdenberg

Schriftliche Antwort der Regierung vom 28. November 2006

Josef Walser-Sargans, David Imper-Heiligkreuz, Paul Lendi-Mels und Hans Mathis-Mels stellen nach dem Vergabeentscheid der Buslinien im Sarganserland verschiedene Fragen, die sich im Besonderen auf die Qualität und Zuverlässigkeit des zukünftigen Busangebots im Sarganserland beziehen, aber auch die Weiterbeschäftigung der betroffenen Chauffeure betreffen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Ende August 2005 hat das Volkswirtschaftsdepartement bekannt gegeben, dass eine Auswertung von finanziellen Kennzahlen und Qualitätsmerkmalen der Busbetriebe im Kanton St.Gallen für das Sarganserland Abweichungen von schätzungsweise 30 Prozent gegenüber den anderen Regionen aufzeigte. Deshalb nahm das Departement in Aussicht, im Frühjahr 2006 17 Buslinien im Sarganserland neu auszuschreiben, was zu intensiven Diskussionen, u.a. auch zu drei Interpellationen im Kantonsrat, führte.

Die Ankündigung des Volkswirtschaftsdepartementes führte im Oktober 2005 auch zu einem Gespräch mit den Verantwortlichen der Geschäftsleitung von PostAuto Schweiz AG, in dessen Verlauf seitens der Post die Richtigkeit der erhobenen Kennzahlen bestritten wurde und damit auch die Möglichkeit, die gleichen Leistungen zu einem wesentlich tieferen Preis anzubieten, was sich auch darin zeigte, dass PostAuto im Februar 2006 die Leistungen für das Jahr 2007 zu einem unverändert hohen Preis offerierte. Im April 2006 wurde ausgeschrieben und am 7. November 2006 fällten die Regierung und das Bundesamt für Verkehr den Vergabeentscheid zugunsten der Bus Ostschweiz AG. Das vorliegende Ergebnis bestätigte die Richtigkeit des Ausschreibungsentscheides klar, offerierte doch auch PostAuto Region Ostschweiz ihre Leistungen statt für 4,4 Millionen wie bisher für eine Million Franken weniger. Ein Vergabeentscheid zugunsten der bisherigen Betreiberin wäre indessen klar rechtswidrig gewesen, da die Offerte der Gewinnerin bei knapp 3 Millionen lag, also um eine halbe Million Franken niedriger als jene von PostAuto Region Ostschweiz, und in der Gesamtbewertung das beste Preis-Leistungs-Verhältnis aufwies. Ob die Differenz, wie die Interpellanten vermuten, ausschliesslich darauf zurückzuführen ist, dass die neue Betreiberin die Busse dank der österreichischen Minderheitsbeteiligung günstiger beschaffen kann, ist zumindest fraglich. Die Differenz bezieht sich wohl auf die Beschaffungsmöglichkeiten, welche die Bus Ostschweiz AG als kleineres Unternehmen gehabt hätte. Indessen ist anzunehmen, dass auch die PostAuto Schweiz AG dank ihres Nachfragepotenzials günstigere Einkaufskonditionen hat.

Die Reaktionen auf den Vergabeentscheid zeigen, dass PostAuto bzw. die Postautounternehmen im Sarganserland eine starke Verankerung aufweisen. Die Regierung ist jedoch verpflichtet, nach den klaren Submissionsregeln zu verfahren, welche u.a. sicherstellen, dass mit (Steuer-)Geldern, die in den öffentlichen Verkehr fliessen, sorgsam und zielgerichtet umgegangen wird. Anlässlich einer gut besuchten Veranstaltung in Vilters am 20. November 2006, an welcher der Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes die Bevölkerung im direkten Gespräch über die Gründe des Entscheides informierte, wurde sowohl vom Vertreter von PostAuto Region Ostschweiz als auch von einem betroffenen Postautounternehmen im Sarganserland bestätigt, dass es sich um eine äusserst professionelle Ausschreibung und ein korrektes Verfahren gehandelt habe. Unter Verweis auf die drei bereits erwähnten Interpellationen be-

kräftigt die Regierung nochmals, dass in den Ausschreibungsbedingungen neben dem Preis sorgfältig auf die Qualität des Angebots und die sozialen Gegebenheiten im Sarganserland geachtet wurde.

Zu den Fragen im Einzelnen:

1. Zunächst ist festzuhalten, dass in den Ausschreibungsunterlagen das zu erbringende Angebot sehr detailliert umschrieben wurde. Für jede Linie wurde aufgezeigt, auf welche Besonderheiten speziell zu achten war (zum Beispiel zu übernehmende Schülertransporte, Wintertauglichkeit, einzusetzende Fahrzeuge etc.). Im Weiteren musste die offerierende Transportunternehmung aufzeigen, wie sie die Nachfragespitzen auf touristischen Linien (zum Beispiel in die Flumserberge) bewältigen kann. Es ist nun Sache der Bus Ostschweiz AG, das von ihr auf hohem Qualitätsniveau offerierte Angebot umzusetzen.

Die beste Kontrolle wird durch die Kundinnen und Kunden ausgeübt und es ist zu erwarten, dass die Bevölkerung das Angebot der neuen Betreiberin sehr genau beobachten wird. Als Kontrollinstrument für die Überprüfung der erbrachten Qualität im Sarganserland wird der Kanton St.Gallen im Jahr 2008 (allenfalls 2009) eine Kundenzufriedenheitsumfrage durchführen. Bereits im Jahr 2005 wurde eine analoge Umfrage im Gebiet des Tarifverbundes OSTWIND (Kantone St.Gallen, Thurgau, Appenzell A.Rh. und Appenzell I.Rh.) durchgeführt. Dank dieser Umfrage, deren Ergebnisse an einer Medienkonferenz im Februar 2006 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, liegen auch die Werte der Kundenzufriedenheit im Sarganserland vor. Der öffentliche Verkehr im Sarganserland erzielte dabei ein Ergebnis, das im Durchschnitt liegt.

Die Regierung weist schliesslich darauf hin, dass es sich bei der neuen Betreiberin um eine im Kanton St.Gallen bekannte und anerkannte Unternehmung handelt. Bei der erwähnten Kundenzufriedenheitsumfrage 2005 erzielte sie einen Wert, der leicht über dem Durchschnitt liegt.

2. In den Ausschreibungsunterlagen ist diesbezüglich Folgendes aufgeführt:
"Wird die festgelegte Qualität [Ergebnis aus Kundenzufriedenheitsumfrage 2005] der ausgeschriebenen Transportleistung nicht erreicht oder werden die offerierten Leistungen nicht erbracht, muss der Auftragnehmer Massnahmen ergreifen, um den Missetand innert der von den Auftraggebern angesetzten Frist zu beheben. Läuft diese Frist erfolglos ab, können die Auftraggeber eine Konventionalstrafe in Abhängigkeit der Höhe des wirtschaftlichen Schadens aussprechen. Im Maximum sind dies 250'000 Franken. Die Auftraggeber behalten sich zudem vor, bei Schlechterfüllung den Transportvertrag vorzeitig aufzulösen und die Leistungen erneut auszuschreiben."
3. Der Auftrag wurde für vier Jahre vergeben mit der Option zur Verlängerung um weitere sechs Jahre. Diese Fristen stehen im Zusammenhang mit der Konzessionsdauer, die sich in der Regel über 10 Jahre erstreckt.
4. Wie bei allen eingereichten Offerten liegt das Kosten- und Ertragsrisiko grundsätzlich beim Unternehmer. Die offerierten Aufwände und Erträge sind somit für sämtliche 4 Fahrplanjahre verbindlich. Aufgrund der langen Gültigkeitsdauer der Offerten (im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens gelten die Offerten nur für ein Jahr) wurde in den Ausschreibungsunterlagen zusätzlich angeführt, dass eine Anpassung nur bei Vorliegen von Faktoren möglich ist, die die Transportunternehmung nicht beeinflussen kann. Aufgeführt wurden namentlich Ausbauten beim Angebot sowie Veränderungen anderer Faktoren wie massiv veränderte Treibstoffpreise, Teuerungssprünge oder Sozialabgaben.
5. In der Ausschreibung wurden Mindestvorgaben gemacht, die nicht unterschritten werden dürfen. Wie an der Medienkonferenz zum Vergabeentscheid Sarganserland vom 9. November 2006 sowie an der öffentlichen Veranstaltung vom 20. November 2006 in

Vilters erwähnt, setzt sich die Regierung für den Abschluss des von den Sozialpartnern verhandelten Rahmen-Gesamtarbeitsvertrages (GAV) ein. Er wird gegenüber den in der Ausschreibung festgelegten Mindestvorgaben Verbesserungen für die Arbeitnehmenden erzielen. Der GAV liegt zur Zeit bei den Verwaltungsräten der beteiligten Transportunternehmen zur Prüfung. Die Vertreter der Bus Ostschweiz AG haben an der Medienorientierung vom 17. November 2006 versichert, dass sie den GAV unterzeichnen und auch für das Sarganserland anwenden werden.

6. Diese Frage kann zur Zeit noch nicht abschliessend beantwortet werden, da die Bus Ostschweiz AG bis jetzt noch keine Gespräche mit den Postautounternehmen führen konnte. Wie Rolf Eyer, designierter Verwaltungsratspräsident der noch zu gründenden myBUS AG an der Informationsveranstaltung vom 20. November 2006 in Vilters versichert hat, hat die neue Betreiberin ein grosses Interesse, gute Lösungen mit den Postautounternehmen zu finden. Der Erfolg der Verhandlungen hängt aber massgebend vom Verhalten beider Parteien ab.
7. Nach dem Vergabeentscheid wurde durch Vertreter der Bus Ostschweiz AG mehrfach kommuniziert, dass die österreichische Seite nicht im operativen Bereich tätig sein werde - weder beim Fahrpersonal noch beim Fahrzeugunterhalt. Die Regierung geht davon aus, dass diese Zusagen eingehalten werden.
8. Die konkreten Ausbauvorhaben werden dem Kantonsrat jeweils im Rahmen der öV-Programme bzw. in den jährlichen Voranschlägen zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Erarbeitung des öV-Programmes erfolgt jeweils in Koordination mit den Regionalplanungsgruppen, die ihre Ausbauwünsche einbringen können. Zur Zeit läuft das 3. öV-Programm 2004 bis 2008. Bezogen auf das Sarganserland sind im 3. öV-Programm 2004 bis 2008 konkret die Erneuerung der Luftseilbahn Unterterzen-Tannenbodenalp, der Neubau des Bushofes Sargans sowie weitere punktuelle Angebotserweiterungen (wie zum Beispiel die neue Linie Walenstadt-Flums) enthalten. Im Jahr 2008 entscheidet der Kantonsrat über das 4. öV-Programm 2009 bis 2013. Die frei werdenden Mittel können dabei für weitere Angebotsausbauten eingesetzt werden.
9. Als Ergänzung zum Logo "myBUS" sind bereits in der Offerte der Bus Ostschweiz AG die Regionennamen Sarganserland und Werdenberg vorgesehen, was von der Regierung ausdrücklich begrüsst wird. Die Regierung teilt des Weiteren die Einschätzung der Interpellanten, dass der Name "myBUS" für das Sarganserland kaum identitätsstiftend ist. Es ist hingegen nicht Sache der Regierung, den Namen für das neue Busunternehmen festzulegen. Entsprechende Vorschläge aus der Region sind deshalb direkt an die Bus Ostschweiz AG zu richten.