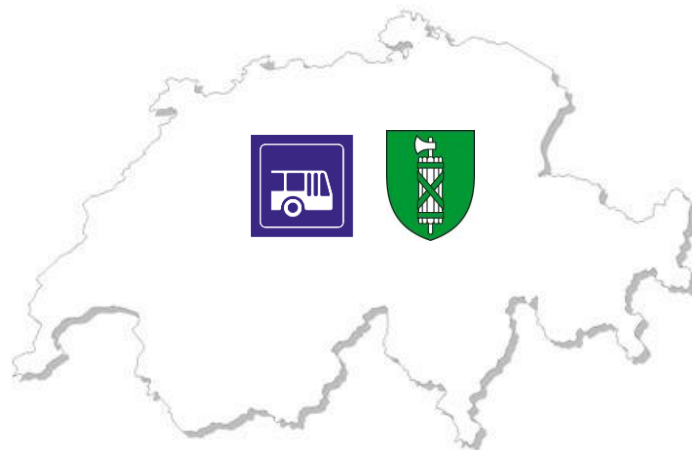




# Nationale Fernbusangebote



## Positionspapier Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen

13. September 2018

### Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>2</b>
1.1	Steigende Zahl von Fernbusangeboten	2
1.2	Rechtliche Grundlagen	2
1.3	Zweck dieses Positionspapier	3
<b>2</b>	<b>Positionen des AöV</b>	<b>3</b>
2.1	Grundsätzliche Haltung zu Fernbusangeboten	3
2.2	Anforderungen an Fernbushaltestellen	4
2.2.1	Lage der Fernbushaltestellen	4
2.2.2	Ausstattung von Fernbushaltestellen	4
2.3	Finanzierung von Fernbushaltestellen	4
<b>3</b>	<b>Vorgehen im Kanton St.Gallen</b>	<b>5</b>
3.1	Anhörungen für neue Fernbusangebote	5
3.2	Bewilligungen für nationale Fernbushalte	5
3.3	Evaluierung neuer Haltestellen	5



# 1 Ausgangslage

## 1.1 Steigende Zahl von Fernbusangeboten

Internationale Fernbusangebote aus der Schweiz ins Ausland – insbesondere nach Süd- und Osteuropa - gibt es seit langem. Mit der Fernbusliberalisierung in Deutschland und Frankreich haben die Verbindungen in diese beiden Nachbarländer in den letzten Jahren stark zugenommen. Die Konzepte scheinen erfolgreich zu sein. Sie ergänzen den internationalen Fernverkehr auf der Schiene und stellen kostengünstige Alternativen dar.

Neu drängen auch Anbieter nationaler Fernbuslinien in die Schweiz. Gegenüber dem etablierten öffentlichen Verkehrs (öV) in der Schweiz wollen sie vor allem mit günstigen Preisen und allenfalls ergänzenden Angeboten zu Randzeiten (z.B. Flughafentransfer) punkten. Diese Angebote müssen sich auf dem Markt aber erst noch bewähren. Die Entwicklung ist schwer abzuschätzen.

## 1.2 Rechtliche Grundlagen

Die Bewilligungs- und Konzessionserteilung beruht auf den bestehenden Rechtsgrundlagen des Bundes. Für die nationalen Fernbuslinien sind bisher bewusst keine Rechtserslasse angepasst oder neu geschaffen worden. Massgebend sind in erster Linie folgende Rechtsgrundlagen:

- Personenbeförderungsgesetz (SR 745.1; abgekürzt PBG)
- Verordnung über die Personenbeförderung (SR 745.11; abgekürzt VPB)
- Landverkehrsabkommen (SR 0.740.72; abgekürzt LVA)
- Verkehrsregelverordnung (SR 741.11, abgekürzt VRV)
- Signalisationsverordnung (SR 741.21; abgekürzt SSV)

Für internationale Fernbuslinien erteilt das Bundesamt für Verkehr (BAV) zusammen mit den entsprechenden Behörden im Ausland Bewilligungen. Die Transportunternehmen haben keinen Schutz vor Konkurrenzierung. Für Transporte innerhalb der Schweiz gilt ein Kabotageverbot.

Für nationale Fernbuslinien erteilt das BAV Konzessionen. Für konzessionierte Angebote besteht ein gewisser Schutz vor Konkurrenzierung. Dies gilt in verstärktem Mass für den von der öffentlichen Hand finanzierten Regional- und Ortsverkehr.

Die Finanzierung von Haltestellen ist gesetzlich kaum geregelt. Art. 42 Abs. 4 VPB bestimmt, dass bei internationalen Linien die Kantone für geeignete Haltestellen und deren Anbindung an den öffentlichen Verkehr sorgen. Damit delegiert der Bund diese Aufgabe an die Kantone samt ihren Gemeinden. Gemäss dem kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr, kann der Kanton nur Beiträge für den Bau und Ausbau von regionalen Bushöfen gewähren. Für die übrigen Haltestellen ist der jeweilige Strassen-/Grundeigentümer zuständig.

Mit der Konzessionserteilung an die Domo-Swiss-Express (DSE) hat das BAV erstmals gewisse Rahmenbedingungen für nationale Fernbusse verfügt. Diese sind bei weiteren Konzessionen in gleicher Art anzuwenden.



## 1.4 Zweck dieses Positionspapier

Die nationalen Fernbusangebote werden in den aktuellen Rechtsgrundlagen nicht explizit geregelt. Nach wie vor bestehen zumindest bei den Kantonen und Gemeinden Unklarheiten, die das BAV noch nicht alle ausräumen konnte. Dieses Papier richtet sich in erster Linie an die Gemeinden des Kantons St.Gallen, die von Fernbushalten betroffen sind. Es soll ihnen die Haltung des Amtes für öffentlichen Verkehr (AöV) und den Ablauf von Prozessen aufzeigen.

Der Hauptfokus dieses Papiers liegt auf den nationalen Fernbuslinien. Es ist aber sinnvoll, die Regelungen und Positionen auch zu den internationalen Fernbuslinien darzulegen. Ohne explizite Erwähnung gelten die Beschreibungen für beide Arten von Fernbuslinien.

## 2 Positionen des AöV

### 2.1 Grundsätzliche Haltung zu Fernbusangeboten

- Das AöV steht internationalen und auch nationalen Fernbusangeboten offen gegenüber. Mit ihnen wird der bestehende und gut ausgebaute öV punktuell ergänzt.
- Nationale Fernbuslinien zählen zum öV und haben die gleichen Anforderungen wie der Regional- und Ortsbusverkehr zu erfüllen.
- Wir unterstützen die Bestrebungen des BAV, die nationalen Fernbusse möglichst gut in das öV-System der Schweiz einzubinden.
- Die Vorgaben zur generellen Anerkennung von General- und Halbtaxabonnement sowie die zwingende Einhaltung der Fahrplanpflicht und der branchenüblichen Anstellungsbedingungen begrüßen wir.
- Die Beschränkung der Konzession auf eine bestimmte Zahl von Kurspaaren und eine allfällige Festlegung von Zeiten ist uns wichtig. Nur so können die notwendigen Kapazitäten an den Haltestellen ermittelt, die Belegung gesteuert und die Konkurrenzierung eingeschätzt werden.
- Eine Konkurrenzierung von Regionallinien durch nationale Fernbusse mit einem Preisniveau unter demjenigen des direkten Verkehrs oder des Ostwind-Tarifverbands wird nicht akzeptiert. In der DSE-Konzession wird dem mit einem Verbot für Personentransporte innerhalb der Verbundgebiete Rechnung getragen (z.B. nicht erlaubte Fahrt St.Gallen–Wil).
- Auf der Schiene wird die Konkurrenzierung des Regionalverkehrs durch den Fernverkehr toleriert. Eine ähnliche Handhabung würden wir für die nationalen Fernbusse akzeptieren, sofern die gleichen Tarife zur Anwendung kommen (z.B. Fernbus-Fahrt St.Gallen–Wil zum Ostwind-Tarif).
- Das AöV fordert die betroffenen Städte und Gemeinden auf, Infrastrukturen für Fernbusangebote zur Verfügung zu stellen.
- Nationale Fernbuslinien können Bushöfe des Regional- und Ortsverkehrs mitbenützen, falls genügend freie Kapazitäten vorhanden sind.
- Die Städte und Gemeinden können die Aufenthaltsdauer von Bussen an den Haltestellen einschränken, Benutzungsgebühren verlangen und neue Fernbushalte aufgrund von mangelnden Kapazitäten der Infrastrukturen ablehnen.
- Bestehen separate Haltestellen für nationale Fernbusse, sollen diese möglichst auch durch die internationalen Linien angefahren werden. Touristischen Reise-cars ist die Benützung der Fernbushaltestelle im Grundsatz verboten.



## 2.2 Anforderungen an Fernbushaltestellen

### 2.2.1 Lage der Fernbushaltestellen

- Die Städte und Gemeinden bestimmen den Standort grundsätzlich selber. Eine Abstimmung in der Region wird begrüsst.
- Notwendige Änderungen oder gar Aufhebungen von Haltestellen müssen auch während der Konzessions- und Bewilligungsdauer möglich sein.
- Die Fernbushaltestellen müssen gut mit dem öV erschlossen sein und bei Verkehrsknoten liegen. Um Verkehr möglichst zu vermeiden, sind sie idealerweise nah am übergeordneten Strassennetz zu erstellen.
- Eine Haltestelle für den konzessionierten Linienverkehr darf nur eingerichtet und betrieben werden, wenn die Anforderungen des Strasseneigentümers erfüllt sind, sein Einverständnis vorliegt und die Kantonspolizei die Haltestelle angeordnet hat. Für nationale Fernbushaltestellen gelten die gleichen Regelungen wie für den Regional- und Ortsverkehrs.

### 2.2.2 Ausstattung von Fernbushaltestellen

- Haltestellen nationaler Fernbuslinien sind vergleichbar mit Umsteigepunkten im Regionalverkehr auszustatten. Details sind in der Broschüre «Empfehlung zur Anordnung und Gestaltung der Haltestellen im öffentlichen Personennahverkehr» beschrieben (zur Anwendung kommt die Haltestelleklasse I/II, auf Billettautomat und dynamische Fahrgastinformation kann verzichtet werden).
- Haltestellen nationaler Fernbuslinien haben die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (SR 151.3; abgekürzt BehiG) zu erfüllen.

## 2.3 Finanzierung von Fernbushaltestellen

- Bis zu einer allfälligen Neuregelung von Bund oder Kanton werden die Fernbushaltestellen nach gleicher Praxis finanziert wie jene für den Orts- und Regionalverkehr:
  - Strassen-/Grundeigentümer für die eigentliche Haltestelle;
  - Gemeinde für Infrastruktur wie z.B. Wartehalle und Möblierung;
  - TU für Haltestelle-Signalisation nach Vorgabe der Gemeinde.
- Städte und Gemeinden können von nationalen und internationalen Fernbuslinien angemessene Gebühren für die Benützung der Haltestellen erheben.



### **3 Vorgehen im Kanton St.Gallen**

#### **3.1 Anhörungen für neue Fernbusangebote**

- Das AöV bezieht die betroffenen Städte und Gemeinden in die vom BAV lancierten Anhörungen zu Konzessions- und Bewilligungsgesuchen von neuen Fernbuslinien ein.
- Die Städte und Gemeinden sind grundsätzlich frei in ihrer Stellungnahme. Das AöV integriert ihre Haltung/Anliegen in seiner Stellungnahme zuhanden des BAV.
- Bei nationalen Fernbuslinien haben Strassen-/Grundstückeigentümer die Erteilung oder Verweigerung einer Bewilligung zur Haltestellenbenützung gegenüber dem Transportunternehmen ausserhalb der Anhörung des BAV mitzuteilen. Das BAV und das AöV sind darüber zu informieren.

#### **3.2 Bewilligungen für nationale Fernbushalte**

- Bei bereits bestehenden Haltestellen prüft das AöV anhand des aktuellen oder geplanten Angebots (Orts- und Regionalverkehr sowie von Fernbuslinien) die vorhandenen Kapazitäten für eine Mitbenützung durch neue oder erweiterte Fernbuslinien. Hierbei werden auch die Transportunternehmen und die lokalen Behörden einbezogen. Das AöV gibt aufgrund dieser Prüfung eine Empfehlung zuhanden des Strassen- bzw. Grundstückeigentümers ab. Der definitive Entscheid über eine Erlaubnis für die Benützung einer Haltestelle liegt beim Strassen- bzw. Grundstückeigentümer.
- Für neu zu schaffende Haltestellen sind die gleichen Arbeitsschritte wie beim Orts-/Regionalverkehr notwendig (siehe Punkt 2.3 in der Broschüre «Empfehlung zur Anordnung und Gestaltung der Haltestellen im öffentlichen Personennahverkehr»). Eine Anordnung durch die Kantonspolizei ist zwingend.

#### **3.3 Evaluierung neuer Haltestellen**

- Die Städte und Gemeinden sind verantwortlich, für Fernbushalte eine Infrastruktur zu bieten. Ist dies derzeit nicht möglich, empfiehlt das AöV, eine Evaluation von möglichen Haltestellenstandorten vorzunehmen.
- Der Lead für die Evaluation von möglichen Haltestellenstandorten liegt bei der betroffenen Stadt/Gemeinde. Diese Aufgabe kann auch an die Region delegiert werden. Das AöV und die Kantonspolizei leisten im Planungsprozess fachliche Unterstützung.