

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2020/576 von Jan Kirchmayr: «Der öffentliche Verkehr und die Corona-Krise»

2020/576

vom 2. März 2021

1. Text der Interpellation

Am 5. November 2020 reichte Jan Kirchmayr die Interpellation 2020/576 «Der öffentliche Verkehr und die Corona-Krise» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Wegen des Lockdowns war die Schweizer Bevölkerung ab Mitte März nicht nur auf einen Schlag viel weniger unterwegs, sondern sie reiste auch anders als bisher. So verzichteten viele Pendlerinnen und Pendler auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Gegenüber dem Normalzustand im öffentlichen Verkehr gab es deswegen teilweise einen Passagierrückgang um 80-90 Prozent. Gleichzeitig boomte der Veloverkehr.

Die Auswirkungen der Coronakrise auf den öffentlichen Verkehr sind jedoch mit anderen Wirtschaftszweigen in einem wesentlichen Punkt nicht vergleichbar: Denn auf Geheiss der Besteller (Bund und Kantone) wurde während des Lockdowns zu Recht ein grosses Grundangebot aufrechterhalten. Dies diente der Grundversorgung. In gewissen Kantonen mussten im Bereich des Ortsverkehrs gar Linien, die zur Erschliessung von Spitälern dienten, verstärkt werden (beispielsweise in Chur). Es zeigte sich deutlich, dass das ÖV-Angebot systemrelevant ist. Aus diesen Gründen fielen und fallen bei den Unternehmen insgesamt praktisch unverändert hohe Kosten bei massiv sinkenden Erträgen an. Gemäss den Ausführungen des SECOs war es den Transportunternehmen auch nicht möglich, ihre Mitarbeitenden für die Kurzarbeitsentschädigung anzumelden. Entsprechend schlecht steht es um die Finanzen der öffentlichen Verkehrsbetriebe in der Schweiz. Die Branche schätzt die Corona-Verluste bis Ende Jahr auf 1.5 Milliarden Franken.

Der Passagierrückgang im öffentlichen Verkehr hat verschiedene Gründe. Zwei wichtige Gründe sind einerseits die Empfehlung des Bundesrats, den öffentlichen Verkehr möglichst zu meiden und andererseits die Unmöglichkeit der Einhaltung der Regeln des «Social Distancing» in den Trams, Bussen und Zügen. Zwar nützt die Bevölkerung dank der eingeführten Maskenpflicht und dem schweizweiten Rückgang der Ansteckungszahlen wieder vermehrt den öffentlichen Verkehr, auf Vorjahresniveau ist er jedoch nicht angekommen, unter anderem auch weil weiterhin viele Firmen auf Homeoffice setzen. Die Transportunternehmen können – trotz der grossen Anstrengungen, die Kosten tief zu halten – die aufgrund des Lockdowns entstandenen Kosten nicht alleine tragen. Aus diesen Gründen haben die eidgenössischen Räte an der ausserordentlichen Session im Mai die Motion 20.3151 «Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr. Der Bund steht in der Pflicht» überwiesen. Am 01. Juli 2020 hat der Bundesrat die entsprechende Vernehmlassung zu Gesetzesanpassungen zur Umsetzung der Motion eröffnet («Dringliches Bundesgesetz über die

Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise») und sah eine Unterstützung von 700 Millionen Franken vor. Die eidgenössischen Räte erhöhten die Beiträge auf 900 Millionen. Von den Unterstützungsbeiträgen profitieren sowohl die Bahninfrastruktur, der regionale Personenverkehr, der Bahn-Güterverkehr, der Ortsverkehr und das touristische Angebot.

Mit der Verschärfung der Corona-Massnahmen und der Home-Office-Empfehlung des Bundesrates ergibt sich ab Oktober ein neues Bild. Die ÖV-Nutzer und -Nutzerinnen werden aus diesen Gründen voraussichtlich wieder abnehmen, da sie nicht mehr pendeln. Für die Transportunternehmen wird dies neuerliche Ertragsausfälle zur Folge haben.

Ich bitte den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

- 1. Wie entwickelten sich die ÖV-Passagierzahlen im Kanton Baselland seit dem 16. März 2020? (Falls möglich Einfluss der Einschränkungen und Lockerungen des Bundesrats vom 16. März, 11. Mai, 08. Juni, 03. Juli (Maskenpflicht im ÖV) und 18. Oktober aufzeigen.) Sind dabei Unterschiede zwischen den Verkehrsträgern Zug, Tram und Bus feststellbar?*
- 2. Kann der Regierungsrat einschätzen, wie hoch die Ertragsausfälle aufgrund des Rückgangs an Passagieren seit dem Lockdown für die im Kanton Baselland tätigen Transportunternehmen war?*
- 3. Inwiefern profitiert der Kanton Baselland und die im Kanton Baselland tätigen Transportunternehmungen vom «Dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise»?*
- 4. Wie gedenkt der Regierungsrat mit diesen Ertragsausfällen umzugehen, damit keine Transportunternehmen in finanzielle Schwierigkeiten geraten? Ist er dazu bereit, entsprechende Mittel zur Verfügung zu stellen?*
- 5. Hat die Coronakrise Auswirkungen auf die Erarbeitung des Generellen Leistungsauftrags des öffentlichen Verkehrs? Wenn ja, welche?*
- 6. Ist aufgrund der Einführung der Sperrstunde eine Ausdünnung des Angebots des öffentlichen Verkehrs während der Rand- und Nachtverkehrszeiten wieder denkbar?*
- 7. Wie gedenkt der Regierungsrat die Pendlerinnen und Pendler nach der Coronakrise zurück auf den öffentlichen Verkehr zu bringen?*

2. Einleitende Bemerkungen

Die Coronakrise hat auch den öffentlichen Verkehr hart getroffen. Die Fahrgastzahlen sind im Frühjahr regelrecht eingebrochen – während des Lockdowns lagen sie rund 70 Prozent tiefer als im Vorjahr. Sie erholten sich nur zögerlich und liegen, auch bedingt durch den neuerlichen Lockdown und die vom Bundesrat verordnete Homeoffice-Pflicht, noch weit unter dem Niveau der Vorjahre. Dies widerspiegelt sich selbstverständlich in den Einnahmen. Und während der TNW im letzten Jahr noch vom hohen Anteil an Jahresabonnements profitieren konnte, wirkt sich die niedrigere Erneuerungsrate nun verzögert und verschärfend auf die Einnahmensituation aus.

Zwar wurden die Transportunternehmen durch die Angebotsausdünnung im Frühjahr finanziell etwas entlastet, teilweise auch durch die während des Lockdowns ausbezahlte Kurzarbeitsentschädigung.¹ Gleichzeitig entstand Mehraufwand, u.a. infolge der intensiveren Reinigung der

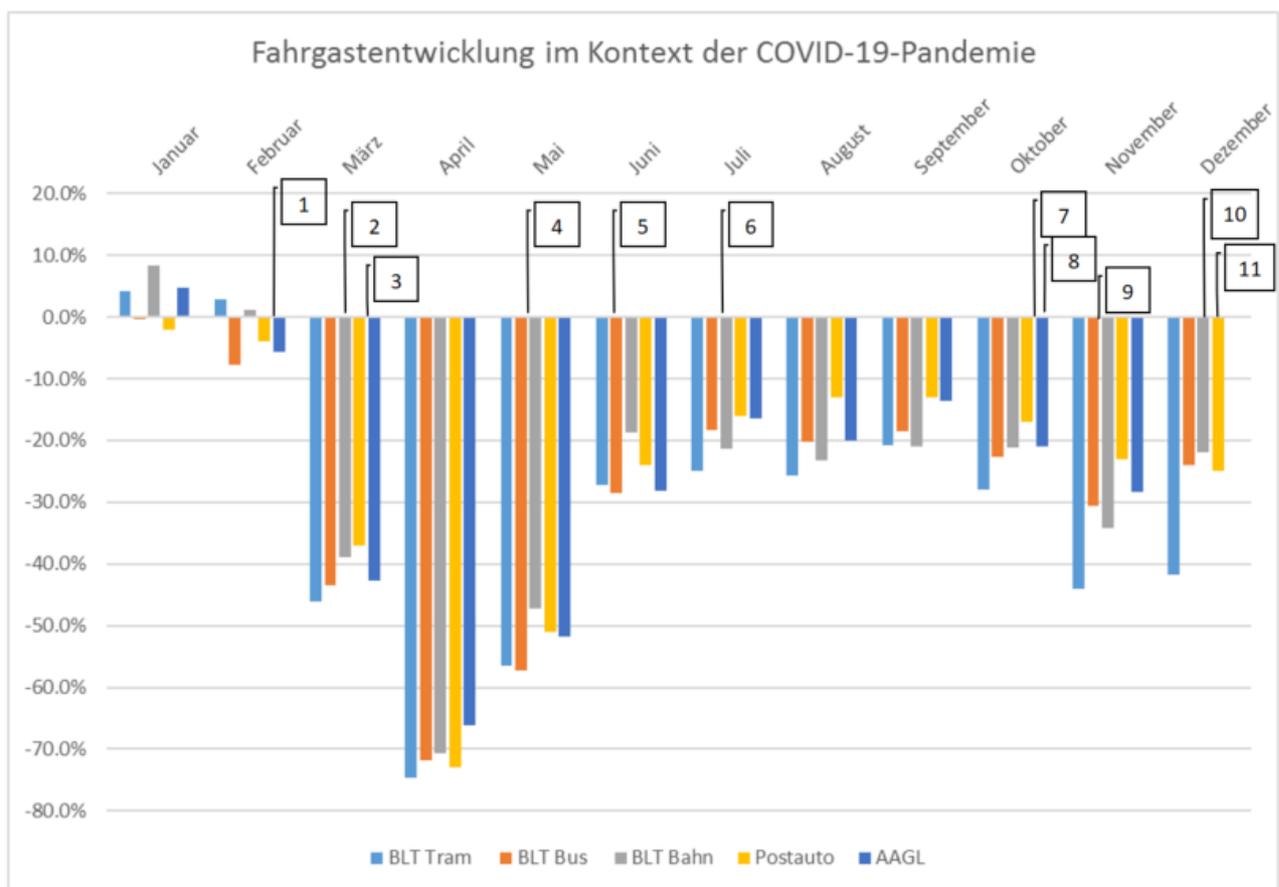
¹ Die Auto Bus AG (AAGL) und die Baselland Transport AG (BLT) haben eine Kurzarbeitsentschädigung erhalten. Die entsprechenden Gesuche der SBB und von Postauto wurden hingegen vom Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) abgelehnt. Dies mit der Begründung, dass die beiden staatsnahen Betriebe kein Konkursrisiko haben.

Fahrzeuge und der Hygienemassnahmen in den Betrieben. Die genauen finanziellen Folgen der Pandemie für das Jahr 2020 werden derzeit von den Transportunternehmen berechnet. Prognosen für das laufende wie auch für die kommenden Jahre sind schwierig. Sie hängen nicht nur davon ab, wie schnell sich das öffentliche Leben normalisieren wird. Entscheidend wird auch sein, ob und wie sich neue Arbeitsformen wie Homeoffice und Videokonferenzen dauerhaft durchsetzen und wie sich die Nutzung alternativer Verkehrsmittel entwickeln wird.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Wie entwickelten sich die ÖV-Passagierzahlen im Kanton Baselland seit dem 16. März 2020? (Falls möglich Einfluss der Einschränkungen und Lockerungen des Bundesrats vom 16. März, 11. Mai, 08. Juni, 03. Juli (Maskenpflicht im ÖV) und 18. Oktober aufzeigen.) Sind dabei Unterschiede zwischen den Verkehrsträgern Zug, Tram und Bus feststellbar?*

Die Massnahmen des Bundesrates hatten einen direkten Einfluss auf die Fahrgastzahlen. Aus der nachfolgenden Grafik ist ersichtlich, dass alle Transportunternehmen sowie auch Tram, Waldenburgerbahn und Bus in ähnlichem Umfang betroffen waren. Indirekt ist anhand der Darstellung auch abzulesen, dass der Fahrgastrückgang auf den städtischen und stadtnahen Linien (Tram und Bus Baselland Transport AG, BLT) etwas stärker zurückgegangen ist als auf den ländlichen Linien (Waldenburgerbahn BLT, AutoBus AG Liestal, AAGL und Postauto AG).



Legende

1) 28.02.2020 Veranstaltungsverbot > 1000 Personen	8) 29.10.2020 • Schliessung Tanzlokale, Nachtlokale etc. • Sperrstunde ab 23.00 Uhr für Restaurants & Bars • Reduktion Teilnehmer öffentliche Veranstaltungen
2) 16.03.2020 LOCKDOWN	
3) 23.03.2020 Fahrplanreduktion	9) 02.11.2020 Präsenzunterricht in Hochschulen verboten
4) 11.05.2020 Rückkehr zum Normalfahrplan (exkl. Nachtnetz)	10) 12.12.2020 • Gastronomiebetriebe ab 19.00 Uhr geschlossen • Eingeschränkte Öffnungszeiten für öffentliche Betriebe & Einrichtungen
5) 06.06.2020 Weitgehende Lockerungen durch BR	11) 22.12.2020 • Gastronomiebetriebe geschlossen • Kultur-, Unterhaltungs- & Freizeitbetriebe geschlossen • Sport- und Wellnessbetriebe geschlossen
6) 06.07.2020 Maskenpflicht im ÖV	
7) 09.10.2020 Empfehlung Homeoffice	

2. *Kann der Regierungsrat einschätzen, wie hoch die Ertragsausfälle aufgrund des Rückgangs an Passagieren seit dem Lockdown für die im Kanton Baselland tätigen Transportunternehmen war?*

Die genaue Höhe der Ertragsausfälle ist zurzeit noch nicht bekannt. Die aktuellen Schätzungen gehen von Ertragsausfällen im Umfang von ca. 25 Prozent aus, was für Baselland ca. 20 Millionen Franken bedeutet.

3. *Inwiefern profitiert der Kanton Baselland und die im Kanton Baselland tätigen Transportunternehmungen vom «Dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise»?*

Bis auf eine Ausnahme verfügen die im Kanton Basel-Landschaft tätigen Transportunternehmen über genügend grosse Reserven, um die in Folge der COVID-19-Pandemie entstandenen Verluste des Jahres 2020 zu decken. Gemäss dem genannten Bundesgesetz müssen zuerst diese Reserven zur Deckung der Defizite eingesetzt werden. Der Kanton Basel-Landschaft bzw. die Transportunternehmen profitieren deshalb nur im Falle eines Transportunternehmens vom erwähnten Gesetz.

4. *Wie gedenkt der Regierungsrat mit diesen Ertragsausfällen umzugehen, damit keine Transportunternehmen in finanzielle Schwierigkeiten geraten? Ist er dazu bereit, entsprechende Mittel zur Verfügung zu stellen?*

Der Regierungsrat geht aktuell nicht davon aus, dass die Transportunternehmen in finanzielle Schwierigkeiten geraten. Wie in der Antwort zu Frage 3 erläutert, verfügen diese mehrheitlich über genügend Reserven um die Defizite aus dem Jahr 2020 zu decken. Sind die Reserven nicht ausreichend, wird das Defizit über einen Nachtrag gedeckt werden.

Für das Jahr 2021 können die Transportunternehmen die Offerten überarbeiten und die Erträge an die voraussichtlichen Einnahmen anpassen. Die Offerten für die Jahre 2022 und 2023 werden erst per Ende April 2021 eingereicht und basieren demzufolge auf vorsichtigeren Einnahmeprognosen. Finanzielle Schwierigkeiten ergäben sich somit nur, wenn die Transportunternehmen die Erträge der kommenden Jahre viel zu optimistisch prognostizieren würden. Dieses Risiko stuft der Regierungsrat als gering ein.

5. *Hat die Coronakrise Auswirkungen auf die Erarbeitung des Generellen Leistungsauftrags des öffentlichen Verkehrs? Wenn ja, welche?*

Der 9. Generelle Leistungsauftrag (GLA) wurde im Wesentlichen vor Ausbruch Coronakrise erarbeitet. Um der infolge der Pandemie finanziellen Mehrbelastung des Kantons Rechnung zu tragen, wurden geplante Angebotsausbauten auf jene Angebote beschränkt, die in direktem Zusammenhang mit Entwicklungs- oder Erneuerungsprojekten stehen oder kostenneutral umgesetzt werden können. Da der Regierungsrat davon ausgeht, dass sich das öffentliche Leben bis zum Start des 9. GLA weitestgehend normalisiert, sieht er keinen Grund für weitere Anpassungen resp. Kürzungen. Allerdings besteht das Risiko, dass der Kreditrahmen des 9. GLA

nicht ausreicht – dies abhängig davon, wie schnell sich die Fahrgastzahlen erholen. In diesem Fall müsste zu gegebener Zeit ein Nachtragskredit beantragt werden.

6. *Ist aufgrund der Einführung der Sperrstunde eine Ausdünnung des Angebots des öffentlichen Verkehrs während der Rand- und Nachtverkehrszeiten wieder denkbar?*

Das Angebot, insbesondere während der Rand- und Nachtverkehrszeiten, wird laufend überprüft. Änderungen werden in enger Abstimmung mit den Nachbarkantonen, den Transportunternehmen und dem Bundesamt für Verkehr beschlossen. Daher wurde, aufgrund der aktuell geltenden Beschränkungen des Bundes, das Nachtangebot bis auf weiteres eingestellt.

7. *Wie gedenkt der Regierungsrat die Pendlerinnen und Pendler nach der Coronakrise zurück auf den öffentlichen Verkehr zu bringen?*

Der Regierungsrat hält es für wichtig, weiterhin ein attraktives und nachfragegerechtes ÖV-Angebot bereitzustellen. Dieses soll in den kommenden Jahren weiter verbessert werden, indem Entwicklungsschwerpunkte gut erschlossen werden. Die Attraktivität des ÖV soll zudem erhöht werden, indem mit besseren Verknüpfungen von Linien Umsteigevorgänge reduziert werden. Schliesslich ist es dem Regierungsrat auch ein Anliegen zu prüfen, wie der ÖV schneller werden kann.

Die Planung und Umsetzung von Rückgewinnungs-Massnahmen wie z. B. Werbekampagnen liegt in der Verantwortung der Transportunternehmen und des TNW. So wurde denn auch bereits eine Kampagne lanciert, um auf die Vorzüge des ÖV und des U-Abo aufmerksam zu machen.

Liestal, 2. März 2021

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich