

Corona reisst Millionenloch in ÖV-Kassen

Nicht alle Ostschweizer Transportunternehmen werden von Finanzhilfen profitieren. Ihnen bleibt nur der Griff zu den eisernen Reserven.

Christoph Zwiili

Ausgedünnte Fahrpläne, Kurzarbeit, Kündigungen: Die Coronakrise hat den öffentlichen Verkehr in der Ostschweiz hart getroffen, wie die Nachfrage dieser Zeitung bei den Ostschweizer Bahn- und Busunternehmen mit den grössten Transportkapazitäten zeigt. SBB, Turbo, Südostbahn, die Appenzeller Bahnen und die Frauenfeld-Wil-Bahn rechnen ebenso mit hohen Ertragsausfällen und Defiziten wie auch Postauto, die Verkehrsbetriebe St.Gallen und Bus Ostschweiz.

Jetzt naht Hilfe. Im Regionalen Personenverkehr sollen Bund, Kantone und in manchen Kantonen für den Ortsverkehr auch die Städte jene Verluste decken, die sie aus den vorhandenen Spezialreserven nicht selber finanzieren können.

Im Ortsverkehr soll der Bund einen Drittel der coronabedingten Ausfälle übernehmen. So will es das dringliche Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise, das das Bundesparlament am Freitag in der Schlussabstimmung zum 900-Millionen-Paket verabschiedet wird.

Thurbo rechnet mit Defizit von 20 Millionen Franken

Bei den Bahnen fährt die SBB-Tochter Thurbo mit rund 164 Millionen Personenkilometern (Anzahl Kurskilometer multipliziert mit der durchschnittlichen Belegung des Fahrzeugs) 39 Prozent der Transportleistungen. Das Unternehmen rechnet im laufenden Jahr mit einem Defizit von 17 bis 20 Millionen Franken – Werner Fritschi, Bereichsleiter Markt, sagt: «Vorausgesetzt, die Nachfrage erholt sich weiter, wie wir es seit Juni beobachten.» Dies abhängig davon, ob Bund und Kantone auf weitere einschneidende Massnahmen



Ein Turbo-Zug auf der Strecke St. Gallen-Romanshorn.

Bild: Ralph Ribi

verzichten würden. Ertragsausfälle gebe es bei den Einzelbilletten im Tarifverbund Ostwind, bei den Abonnements – beeinflusst noch immer von der «bedeutenden Zahl von Arbeitnehmenden im Homeoffice» –, bei den nationalen Generalabonnements und den grenzüberschreitenden Fahrten. Wie bei allen anderen Transportunternehmen ist auch bei Thurbo das Rollmaterial der grössten Kostenfaktor.

Das Unternehmen hat aufgrund des ausgedünnten Fahrplans zwar Trassenkosten gespart, es hat aber einen eingeschränkten Betrieb stets aufrechterhalten, «mit teilweise sehr wenigen Fahrgästen».

Ungewiss sind für Thurbo die Auswirkungen für das Jahr 2021, da die Defizitdeckung

durch das dringliche Covid-19-Bundesgesetz einmalig geplant ist. «Wir erwarten im nächsten Jahr noch keine Rückkehr zu den Reisendenzahlen und somit zu den Erträgen, wie wir sie vor Corona kannten», sagt Fritschi.

SOB: Im Nahverkehr gibt es eine Verlagerung

Die Südostbahn rechnet mit rund 9,5 Millionen Defizit im laufenden Jahr. «Es sind weniger Fahrgäste unterwegs und die zurückgelegte Wegstrecke pro Reisenden ist eher kürzer geworden», stellt Thomas Küchler, Vorsitzender der SOB-Geschäftsleitung, fest. Die Erholung bei den Passagierfrequenzen sei bei der SOB vor allem beim Ringzug um den Kanton St. Gallen, der S4, deutlich sicht-

bar: «Wir sind aber aktuell immer noch unter den Frequenzen vor Covid-19.» Man habe im laufenden Budget 4,5 Millionen Franken eingespart und das zu erwartende Defizit um diesen Betrag gedrückt. Küchler hofft, dass die Abgeltungen durch die öffentliche Hand den realen Nachfrage- und Einnahmeverhältnissen angepasst werden «und wir die Chance bekommen, die 2020 in der Bilanz aufgelaufenen Covid-19-Verluste sukzessive wieder abzubauen zu können». Im Mittel- und Langstreckenbereich werde sich die Lage nach der Coronakrise wieder normalisieren, im Nahbereich (ein bis drei Kilometer) prognostiziert Küchler bei gutem Wetter eine gewisse Verlagerung vom öffentlichen Verkehr zum E-Bike.

Die Appenzeller Bahnen rechnen mit einem Umsatzeinbruch von rund 25 Prozent bis Ende Jahr aufgrund der vom Bund verordneten Covid-19-Massnahmen – die Einzelfahrausweise seien stärker betroffen als die Abonnements. Ein Teil der Einnahmefehlbeträge sei durch die temporäre Angebotsreduktion während des Lockdowns kompensiert worden, aber auch durch Sparmassnahmen wie Zeitabbau, das Hinauszögern von Projekten und das Verschieben von nicht sicherheitsrelevanten Unterhaltsarbeiten. Das Covid-19-Gesetz stütze die Eigenkapitalbasis, «weit mehr Sorgen bereitet den Appenzeller Bahnen und der Frauenfeld-Wil-Bahn aber das Jahr 2021», heisst es auf Anfrage. Man rechne mit einer gewissen

«Wir sind aktuell immer noch unter den Frequenzen vor Covid-19.»



Thomas Küchler
SOB-Chef

Stagnation bei der Nachfrage: «Homeoffice und Videositzungen führen zu einer geringeren Mobilität.» Umgekehrt gebe es mehr Freizeitreisende, die das Appenzellerland besuchten.

Postauto erwartet Ausfälle von 40 Millionen Franken

Postauto rechnet schweizweit mit Ausfällen von rund 40 Millionen Franken bis Ende Jahr. Regionale Auswertungen zur Ostschweiz, wo das Unternehmen rund 36 Prozent der Transportleistungen fährt, gibt es nicht. Besonders spürbar seien die Ausfälle bei den Einzelbilletten und Tageskarten während des Lockdowns gewesen. Bei den Jahresabonnements zeige sich die Wirkung hingegen erst verzögert, weil viele Abos auch während des Lockdowns im Umlauf gewesen seien. Postauto geht nicht davon aus, Bundesgelder übers dringliche Bundesgesetz zu erhalten: «Unsere Spezialreserve ist gross genug, wir werden unser Defizit wohl damit ausgleichen.» Während des Lockdowns habe Postauto zum Teil nur noch zehn Prozent der üblichen Fahrgäste befördert. «Jetzt sind es wieder 85 Prozent an Werktagen und bis zu 70 Prozent an den Wochenenden.»

Thurgauer SVP-Politiker machen Druck wegen BTS

Ständerat Stark und Nationalrätin Gutjahr koordinieren einen Vorstoss zu Ostschweizer Nationalstrassenprojekten.

Bern Es ist nicht immer die Überholspur, die am schnellsten ans Ziel führt: Das gilt auch für grosse Verkehrsprojekte wie die Bodensee-Thurthalstrasse (BTS). Der Versuch von Thurgauer und St. Galler Bundesparlamentariern, das Vorhaben auf der Prioritätenliste des Bundes nach vorne zu rücken, scheiterte vor einem Jahr knapp: Nachdem der Nationalrat die BTS sowie zwei weitere Strassenprojekte in Zürich und Baselland spontan ins damalige Nationalstrassenpaket aufgenommen hatte, griff der Ständerat ein und stufte die Vorhaben wieder zurück.

Dennoch: Die 32 Kilometer lange Ost-West-Verbindung im Kanton Thurgau ist seit Anfang Jahr Sache des Bundes. Er hat die Strecke ins Nationalstrassennetz aufgenommen, zusam-

men mit weiteren knapp 400 Kilometern Kantonsstrassen. Klar ist: Einen Husarenritt im Bundeshaus zu Gunsten der BTS wird es so schnell nicht mehr geben. Die Parlamentarier gehen einen vorsichtigeren Weg.

Kein Neubauprojekt wird namentlich erwähnt

In einer Interpellation zu den neuen Nationalstrassen, welche die Thurgauer SVP-Parlamentarier Jakob Stark und Diana Gutjahr parallel im National- und Ständerat eingereicht haben, wird kein Neubauprojekt namentlich erwähnt.

«Es geht uns explizit nicht nur um die BTS, sondern auch um all die anderen Strecken, die der Bund übernommen hat», sagt Stark. Wichtig sei, dass der Bund diese Strecken – samt den

geplanten Bauvorhaben – nicht aus den Augen verliere. In der Ostschweiz gehört dazu auch die Verbindung von St. Gallen-Winkeln nach Appenzell mit dem geplanten Autobahnzubringer Appenzellerland samt Umfahrung Herisau. Über St. Galler Boden führt zudem das Teilstück Hinwil-Jona-Schmerikon-Reichenburg. Stark und Gutjahr fragen in ihrer Interpellation, ob das Bundesamt für Strassen (Astra) genügend Ressourcen habe, um die 414 zusätzlichen Nationalstrassen-Kilometer «in gewohnter Professionalität zu betreuen». Die Herausforderungen bezüglich Betrieb, Unterhalt, Ausbau und Neubaustrecken seien gross. Und die Parlamentarier wollen Genaueres wissen zur Priorisierung der Neubauprojek-

te. Gemäss einem aktuellen Bericht des Astra zu den neu übernommenen Nationalstrassen haben Betrieb, Unterhalt und kleinere Ausbauten Vorrang.

Erst danach folgen Projekte zur Erhöhung der Netzkapazität (N-Projekte), zu welchen auch die BTS und die Umfahrung Herisau gehören. Gutjahr und Stark fragen deshalb: «Weshalb werden die N-Projekte im erwähnten Zustandsbericht angesichts ihrer verkehrlichen, raumplanerischen und volkswirtschaftlichen Bedeutung lediglich mit der Priorität 4 bewertet?»

In der Ostschweiz breit abgestützt

Der Vorstoss ist breit abgestützt: Diverse Bürgerliche aus Ständerat und Nationalrat haben ihn unterzeichnet, die ganze Ost-

schweiz und weitere Kantone sind vertreten. «Wir wollen damit zeigen, dass die Ostschweiz in dieser Angelegenheit zusammensteht – und dass wir genau beobachten, wie der Bund in dieser Sache weiter vorgeht», sagt Gutjahr. Auch Ständerat Andrea Caroni (FDP/AR) unterstützt die Interpellation. Er betont, es sei wichtig, dass die Ostschweiz koordiniert vorgehe und sich Bern geeint für ihre geplanten Verkehrsprojekte einsetze. Nächstes Ziel für die Ostschweizer Neubauprojekte ist laut Caroni nun, dass das Astra ein Generelles Projekt eröffnet. Mit einem baldigen Baustart ist laut Caroni nicht zu rechnen: «Im idealen Fall schaffen es die BTS und die Umfahrung Herisau in den Nationalstrassen-Ausbau schritt 2027.» (av)



Matthias Kradolfer Bild: PD

Thurgauer wird Bundesrichter

Bern Das Bundesparlament hat den 34-jährigen Matthias Kradolfer zum nebenamtlichen Bundesrichter gewählt. Der Weinfelder arbeitet weiter auch als Thurgauer Oberrichter, wie seine Partei, die FDP, mitteilt. Als Verfasser einer rechtshistorischen Dissertation zur Unabhängigkeit der Justiz ist er Experte in einem aktuellen Thema. Ein anderer der 19 nebenamtlichen Bundesrichter ist Richard Weber, Präsident des Thurgauer Verwaltungsgerichts. (wvu)