

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 92/2003

Sitzung vom 4. Juni 2003

746. Anfrage (Übernahme von Privatbahnen durch die SBB)

Kantonsrat Stephan Schwitter, Horgen, hat am 17. März 2003 folgende Anfrage eingereicht:

In der Sonntagspresse wurden Pläne des Bundesamtes für Verkehr (BAV) bekannt, wonach die SBB verschiedene Privatbahnen zu übernehmen gedächten. Das BAV begründet sein Vorgehen offenbar mit einer bereits bestehenden starken Abhängigkeit der Privatbahnen von den SBB. Der Kanton Zürich wäre gegebenenfalls betroffen durch die Übernahme der Schweizerischen Südostbahn (SOB), der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU) oder weiterer Unternehmen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wurde der Regierungsrat des Kantons Zürich über die Pläne des BAV orientiert?
Wenn ja, zu welchem Zeitpunkt?
2. Welche Privatbahnen wären im Kanton Zürich von einer Übernahme durch die SBB betroffen?
3. Wie beurteilt der Regierungsrat das Vorgehen des BAV hinsichtlich der Privatbahnen?
4. Wie beurteilt der Regierungsrat die Pläne des BAV zur Übernahme von Privatbahnen sowohl in verkehrspolitischer als auch in finanzpolitischer Hinsicht?
5. Wie beurteilt der Regierungsrat die Konkurrenzsituation angesichts der Liberalisierung des europäischen Schienenverkehrs für die SBB einerseits und die betreffenden Privatbahnen andererseits?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Stephan Schwitter, Horgen, wird wie folgt beantwortet:

Im Rahmen der Bahnreform 2 stand bisher die Harmonisierung der Finanzierung der Infrastruktur im Vordergrund. Dabei hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) bis anhin eine Aufteilung des gesamten Schienennetzes in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz angestrebt. Nach diesem Modell würde das Grundnetz vom Bund, das Ergänzungsnetz von den Kantonen finanziert. Je nachdem, ob eine Strecke zum Grund- oder

zum Ergänzungsnetz gehören würde, wäre demnach die Finanzierung der Infrastruktur anders geregelt. Die Frage, wer Eigner der Infrastruktur ist, wird davon noch nicht berührt.

Demgegenüber sieht der neue Vorschlag des Direktors des BAV vor, dass die SBB AG die Verantwortung für die Infrastruktur des gesamten Normalspurnetzes in der Schweiz übernehmen könnte. Dieses Modell hätte für die Privatbahnen einschneidende Konsequenzen. Auch wenn der Betrieb von diesem Vorschlag nicht direkt betroffen ist, so werden doch die Eigentumsverhältnisse an der Infrastruktur angetastet. Die Privatbahnen würden neu zu reinen Betriebsgesellschaften ohne eigene Infrastruktur. Dieser Vorschlag wurde im Rahmen der Bahnreform 2 nicht umfassend diskutiert. Der Regierungsrat hat von diesem Modell erst durch die Sonntagspresse erfahren.

Grundsätzlich werden Anstrengungen, die Wirtschaftlichkeit des Schienenverkehrs in der Schweiz weiter zu steigern, begrüsst. Das vorgeschlagene Modell sollte im Rahmen der Beratungen zur Bahnreform 2 als eine von verschiedenen Möglichkeiten vorurteilsfrei diskutiert werden, denn weitere Strukturbereinigungen im öffentlichen Verkehr sind nicht zum Vornherein abzulehnen. Den Vorteilen der Zusammenfassung der normalspurigen Infrastruktur in einem einzigen Unternehmen – gemäss Vorschlag des BAV bei der SBB AG – stehen jedoch die Nachteile der Trennung von Betrieb und Infrastruktur bei den bestehenden Privatbahnen gegenüber.

Eine allfällige Übernahme der Infrastruktur müsste daher zu substantiellen Vorteilen sowohl für das Gesamtsystem wie auch für die Kantone, die heute die Infrastruktur der Privatbahnen massgebend finanzieren, führen. Die genannten Grössenordnungen von Einsparungen bis zu 100 Mio. Franken jährlich erscheinen jedoch als nicht realistisch.

Im Kanton Zürich ist das Schienennetz zum grössten Teil im Besitz der SBB AG. Von einer Übernahme der Infrastruktur durch die SBB AG wäre lediglich die Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU) betroffen. Weil dem Kanton Zürich die IST-Kosten der SBB-Infrastruktur nicht genügend bekannt sind, lässt sich zurzeit kein direkter Kostenvergleich zwischen der SZU und der SBB AG ziehen. Die bisherigen Untersuchungen zeigen aber, dass die Kosten der SZU-Infrastruktur kaum über diejenigen der SBB-Infrastruktur liegen. Bereits heute wird der Grossteil der Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten bei den SZU an qualifizierte Gleisbauunternehmen vergeben und nicht durch die SZU selber durchgeführt. Substantielle Einsparungen lassen sich aus heutiger Sicht mit der Übernahme der Infrastruktur der SZU durch die SBB AG nicht erzielen.

Die Zusammenfassung der Infrastruktur bei der SBB AG wird vom BAV insbesondere mit der Möglichkeit der Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der SBB AG begründet. Im Bereich Personenverkehr findet in der Schweiz gegenwärtig kein nennenswerter Wettbewerb statt. Im Kanton Zürich wird die SBB AG, mit Ausnahme der bestehenden Privatbahnen, bis auf weiteres wohl die einzige Anbieterin im Schienenpersonenverkehr bleiben. Im Güterverkehr besteht ausschliesslich für Ganzzugleistungen ein Konkurrenzverhältnis zwischen einzelnen Anbietern. Der Einzelwagenladungsverkehr wird durch den Systemführer SBB AG beherrscht. Die Strecken der SZU sind für den internationalen Güterverkehr ohne Bedeutung. Die Übertragung der Infrastruktur der SZU würde der SBB AG somit auch im internationalen Wettbewerb keine Vorteile verschaffen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi