

Sitzung vom 1. April 1998

**776. Anfrage (Finanzierung defizitärer Schwyzer Buslinien
durch den Kanton Zürich)**

Kantonsrat Hansruedi Schmid, Richterswil, hat am 19. Januar 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Vor einigen Jahre wurde im Bezirk Höfe des Kantons Schwyz ein ehrgeiziges, weil flächendeckendes Buslinienkonzept entwickelt, welches eine optimale Verknüpfung mit SOB, SBB und ZVV erreichen wollte. Aus Kostengründen wurden damals nicht alle Teile realisiert und mehrere von Probephasen abhängig gemacht. Im August 1997 wurde nun, zur Überraschung der Richterswiler Behörden, einer dieser neuen Linien, dem sogenannten Höfnerbus – der Verbindung von Samstagern über Wollerau, Freienbach ins Seedamm-Center in Pfäffikon –, vom EVED die Konzession bis ins Jahr 1999 erteilt. Die neue Buslinie ist nun seit Anfang Dezember in Betrieb, obwohl die Endstation in Samstagern noch nicht realisiert ist.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wer entscheidet im Kanton Zürich über die Aufnahme von neuen ZVV-Verkehrsverbindungen, welche zum überwiegenden Teil oder gar vollständig auf ausserkantonalem Gebiet liegen?
2. Gibt es für den Regierungsrat Gründe, die Gemeinde Richterswil vor dem Stellen des Konzessionsgesuches für den Höfnerbus an das EVED nicht zu informieren, nicht ins Vernehmlassungsverfahren des EVED einzubeziehen und nach der Konzessionserteilung nicht zu informieren, obwohl Richterswil später einen Teil des Defizits zu übernehmen hat?
3. Wie schätzt der Regierungsrat den Kostendeckungsgrad der neuen Buslinie ein, welche im Halbstundentakt vor allem das Seedamm-Einkaufszentrum besser erschliessen soll? Finanzieren der Kanton Zürich und die Zürcher Gemeinden über den ZVV den Schwyzer Gemeinden Freienbach und Wollerau deren Buslinie?
4. Gibt es eine Rechtsgrundlage, welche Kostenunterdeckungen ausserkantonaler ZVV-Linien diesen Kantonen vollumfänglich überwälzen lässt? Welches Kostenteilersystem gilt heute für diese Gemeinden und Kantone?
5. Wie verträgt sich das geplante Randstundenkonzept des ZVV, bei dem die Leistungen des ÖV abgebaut werden sollen, um Kosten zu sparen, mit der Aufnahme neuer ausserkantonaler, wahrscheinlich defizitärer Linien?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage von Hansruedi Schmid, Richterswil, wird wie folgt beantwortet:

Gesetzliche Grundlagen

Die Zusammenarbeit im Regionalverkehr zwischen Bund, Kantonen und Transportunternehmen richtet sich nach dem auf den 1. Januar 1996 in Kraft gesetzten revidierten Eisenbahngesetz (EBG, SR 742.101). Auf dieser Grundlage bestellen und finanzieren Bund und Kantone das Angebot im regionalen Personenverkehr gemeinsam bei den Transportunternehmen. In Art. 13 der Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (ADVF, SR 742.101.1) ist festgehalten, dass Bund, Kantone und Transportunternehmen geeignete Organisationen zur Koordination des Verkehrsangebots schaffen. Im Vordergrund stehen dabei grenzüberschreitende Verbindungen.

Im Kanton Zürich regelt das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) den gesamten öffentlichen Verkehr. Gemäss §19 Abs. 1 PVG legt der Verkehrsrat das Verbundangebot in einem besonderen Fahrplanverfahren unter Mitwirkung der Gemeinden, der regionalen Verkehrskonferenzen und der Transportunternehmen fest. Die Fahrplanverordnung (§§11ff.) regelt den Einbezug der Gemeinden und der regionalen Verkehrskonferenzen im Fahrplanverfahren. Der Verkehrsrat entscheidet nach

durchgeführtem Fahrplanverfahren über die Aufnahme neuer Verkehrsangebote in das Verbundangebot, die für die Gemeinden über die Kostenverteilerverordnung kostenwirksam werden.

Die Finanzierung von abgeltungsberechtigten Regionallinien, welche die Kantonsgrenzen überschreiten, richtet sich nach Art. 7 der Bundesverordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV, SR 742.101.2). Die Kantone sind grundsätzlich frei, den Verteilschlüssel für die Defizitdeckung der einzelnen Linien einvernehmlich festzulegen. Die KAV sieht eine Regelung für den Fall vor, dass keine Einigung unter den Kantonen erzielt werden kann: Grundsätzlich gelten die Streckenlänge und die Anzahl Haltestellenabfahrten auf den jeweiligen Kantonsgebieten als Basis für die Aufteilung der Liniendefizite. Diese Regelung gilt ausschliesslich für Angebote, welche vom Bund als abgeltungsberechtigten Regionalverkehr anerkannt werden. Diese Berechnungsweise ist in der heutigen Praxis wegleitend.

Situation des Höfnerbusses

Beim sogenannten Höfnerbus handelt es sich weder um eine abgeltungsberechtigte Linie gemäss ADFV noch um ein Verbundangebot des Verkehrsverbundes. Dieses Angebot wird ausschliesslich durch den Kanton Schwyz bestellt und finanziert. Weder der Verkehrsverbund noch die Gemeinde Richterswil tragen ein allfälliges Defizit mit.

Die Leistungen des Höfnerbusses wurden vom Kanton Schwyz öffentlich ausgeschrieben. Den Zuschlag erhielt die Offerte von Postauto Linth–Schwyz–Glarus. Dieses Unternehmen stellte in der Folge das Konzessionsgesuch. Kanton Zürich und Verkehrsverbund haben im ordentlichen Vernehmlassungsverfahren keine Einwendungen gegen das Gesuch vorgebracht, weil ein allfälliges Defizit des Höfnerbusses durch den Kanton Schwyz finanziert wird und die Kostenunterdeckung des Verkehrsverbundes nicht berührt. Im übrigen wird auch die Endhalteschleife am Bahnhof Samstagen ausserkantonale finanziert.

Der Höfnerbus verkehrt auf seiner ganzen Länge innerhalb des Tarifgebiets des Verkehrsverbundes (Zone 81). Verbundfahrausweise sind in dieser Zone gültig, obwohl die Zone 81 auf dem Kantonsgebiet von Schwyz liegt. Die Erweiterung des Tarifgebiets wurde mit der Einführung des Verkehrsverbundes vertraglich mit dem Kanton Schwyz geregelt. Dabei werden auch Durchtarifizierungsverluste vom Kanton Schwyz abgegolten. Der Verkehrsverbund entschädigt den in dieser Zone verkehrenden Unternehmen den Einnahmenausfall, der aus der Anerkennung des Verbundtarifs entsteht. Umgekehrt liefern die betreffenden Unternehmen alle Einnahmen aus dem Verkauf von Verbundfahrausweisen dem Verkehrsverbund ab. Aufgrund der Erfolgsneutralität für den Kanton Zürich ist der Kanton Schwyz weitgehend frei, Verkehrsangebote auf eigene Rechnung einzuführen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi