

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 387/2023

Sitzung vom 12. Dezember 2023

1473. Dringliche Anfrage (Regionaler Personenverkehr: Konsequenzen der Sparmassnahmen des Bundesrates für den Kanton Zürich)

Kantonsrätin Michèle Dünki-Bättig, Glattfelden, und Mitunterzeichnende haben am 27. November 2023 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

Im März 2023 hat der Bundesrat beschlossen, ab 2024 Budgetkürzungen bei den schwach gebundenen Ausgaben vorzunehmen, um das Defizit des Bundeshaushalts zu reduzieren.

Unmittelbar betroffen von diesen Kürzungen sind die regionalen Transportunternehmen. 2024 werden 7,8% oder rund 92 Mio. Franken weniger Bundesmittel zur Abgeltung der Transportleistungen im regionalen Personenverkehr zur Verfügung stehen. Weil die Kürzungen bei den schwach gebundenen Ausgaben zeitlich nicht befristet sind, sondern der Wachstumspfad insgesamt abgesenkt wird, werden auch in den kommenden Jahren weniger Mittel für den regionalen Personenverkehr bereitstehen. Mit der vom Bundesrat beschlossenen Massnahme werden die Gelder für den regionalen Personenverkehr pro Jahr zwischen 20 bis 30 Mio. Franken gekürzt.

Das Sparen auf Kosten des öffentlichen Verkehrs widerspricht den Klimazielen, weil damit die Gewährleistung und gezielte Verbesserung eines qualitativ hochwertigen regionalen Personenverkehrsangebots gefährdet werden. Am 18. Juni 2023 hat die Stimmbevölkerung das neue Klima- und Innovationsgesetz klar angenommen. Es verlangt eine Reduktion des CO₂-Fußabdrucks auf null Nettoemissionen im Jahr 2050. Der öffentliche Verkehr kann und muss dazu beitragen! Die Sparmassnahmen werden unweigerlich zu einem Leistungsabbau im Regionalverkehr führen: Der Fahrplan wird ausgedünnt, bestimmte Orte können nicht mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden. Ausserdem besteht ein hohes Risiko, dass auch das Personal von den Folgen der Sparmassnahmen betroffen sein wird.

Die Sparmassnahmen haben bereits Wirkung gezeigt, indem sie zu einer schmerzhaften Erhöhung der Tarife im öffentlichen Verkehr geführt haben. Wenn Stände- und Nationalrat diesen Kürzungen im regionalen Personenverkehr zustimmen, gefährden sie auch die langfristigen Planungen der Transportunternehmen. Damit die Transportunternehmen ihr Angebot planen und weiterentwickeln können, brauchen sie Planungs-

sicherheit. Nur so ist es möglich, das notwendige Rollmaterial rechtzeitig zu beschaffen. Änderungen der finanziellen Rahmenbedingungen während der laufenden Finanzierungsperiode sind schädlich für die Planungssicherheit.

Aus diesem Grund bitten wir die Regierung, folgende Fragen zu beantworten:

1. Was hat der Kanton Zürich unternommen, um gegen die Budgetkürzungen bei der Abgeltung der Transportleistungen im regionalen Personenverkehr anzukämpfen?
2. Welche Konsequenzen wird die angestrebte Budgetkürzung zur Abgeltung der Transportleistungen im regionalen Personenverkehr für den Kanton Zürich haben?
3. Wird der Kanton Zürich die fehlenden Bundesbeiträge selbst ausgleichen oder droht ein Leistungsabbau im Regionalen Personenverkehr?
4. Wie stellt der Kanton Zürich sicher, dass trotz angestrebter Budgetkürzung die angespannte Personalsituation im Nah- und Regionalverkehr überwunden werden kann?
5. Wie stellt der Kanton Zürich sicher, dass die Ziele des Klimaschutzes, die mit dem neuen Klima- und Innovationsgesetz klar angenommen worden sind, trotz zurückgehender Abgeltung erreicht werden können?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Anfrage Michèle Dünki-Bättig, Glattfelden, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Die Planungs- und Finanzierungsprozesse im öffentlichen Verkehr (öV) sind sehr langfristig ausgelegt, da die Vorlaufzeiten für die Bereitstellung der zur Leistungserbringung notwendigen Mittel – seien dies zusätzliche Fahrzeuge, neue Infrastrukturbauten oder Personal – teilweise mehrere Monate oder Jahre in Anspruch nehmen. Entsprechend sind kurzfristige Leistungsänderungen nicht zielführend, da ein Grossteil der Kosten auch dann anfällt, wenn das Angebot nicht wie geplant bestellt oder abgebaut wird (sogenannte Fixkostenremanenz). Um dieser langfristigen Ausrichtung gerecht zu werden, legt das Parlament die Abgeltungen des Bundes für den Regionalen Personenverkehr (RPV) im Rahmen von vierjährigen Verpflichtungskrediten fest, letztmals im November 2021 für die Periode 2022–2025. Im Kanton Zürich definiert der Kantonsrat für den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) die Angebotsziele jeweils im Rahmen des Beschlusses betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personen-

verkehr (ZVV-Strategie), letztmals im Februar 2022 für die Jahre 2024–2027 (Vorlage 5730). Gestützt auf die Angebotsziele wird unter Einbezug der Gemeinden und der Regionalen Verkehrskonferenzen das kantonale Fahrplanverfahren durchgeführt und das künftige Verbundangebot durch den Verkehrsrat festgelegt. Die Finanzierung des so festgelegten Angebots erfolgt über den ZVV-Rahmenkredit, der in der Regel zwei Fahrplanjahre umfasst (letztmals für die Fahrplanperiode 2022/2023, Vorlage 5731).

Zu Fragen 1–3:

Der Regierungsrat lehnt die vom Bundesrat beschlossene Kürzung der RPV-Mittel 2024 dezidiert ab. Es wird anerkannt, dass auch der öV einen Beitrag zur Stabilisierung des Bundeshaushalts leisten muss. Dies soll jedoch über die ebenfalls geplante befristete Kürzung der Einlage in den nationalen Bahninfrastrukturfonds erfolgen (vgl. Entwurf für ein Bundesgesetz über die Massnahmen zur Entlastung des Haushalts ab 2025). In Anbetracht der eingangs erwähnten Vorlaufzeiten ist es nicht realistisch, dass die vorgesehene Kürzung der RPV-Mittel um 7,8% oder rund 92 Mio. Franken vollständig durch die Verkehrsunternehmen mittels Effizienzsteigerungen, Kosteneinsparungen oder Mehrerlösen kompensiert werden kann. Dies gilt umso mehr, als die Verkehrsunternehmen angesichts der Teuerung bereits erhebliche Anstrengungen unternehmen müssen, um das Kostenniveau stabil zu halten. Auch ein Angebotsabbau wäre in Anbetracht der hohen Fixkostenremanenz im öV nicht zielführend und im ZVV aufgrund des rechtskräftig festgelegten und bestellten Verbundangebots sowie der vom Kantonsrat beschlossenen ZVV-Strategie auch gar nicht möglich.

Die Kürzung der Bundesbeiträge würde im Kanton Zürich deshalb dazu führen, dass die fehlenden Abgeltungen durch den ZVV übernommen werden müssten und sich seine Kostenunterdeckung entsprechend erhöhen würde. Eine Kostenunterdeckung des ZVV wird je zur Hälfte vom Kanton und den Gemeinden getragen (§ 26 Abs. 2 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr [LS 740.1]). Folglich würde die Stabilisierung des Bundeshaushalts zulasten des Kantons und der Zürcher Gemeinden gehen. Da die Offerten der Verkehrsunternehmen national noch nicht abschliessend vorliegen, lassen sich die finanziellen Konsequenzen derzeit nicht genau beziffern. Der ZVV rechnet jedoch mit Mehrkosten in der Grössenordnung von 4–8 Mio. Franken. Im Entwurf zum Budget 2024 sowie im ZVV-Rahmenkredit 2024 sind hierfür keine Mittel eingeplant. Die Mehrkosten müssten daher im Rahmen der beantragten Mittel kompensiert werden. Sollte sich abzeichnen, dass eine solche Kompensation nicht möglich ist, müsste dem Kantonsrat im Verlauf des kommenden Jahres ein entsprechender Nachtrags- und Zusatzkredit für den ZVV beantragt werden.

Der Regierungsrat hat sich vor diesem Hintergrund über die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs, in der die Volkswirtschaftsdirektorin als Vizepräsidentin amtiert, wiederholt bei den zuständigen Kommissionen von National- und Ständerat für eine Erhöhung der RPV-Mittel 2024 eingesetzt. Inzwischen haben die eidgenössischen Räte erfreulicherweise die Erhöhung der RPV-Mittel beschlossen. Vorbehaltlich der Schlussabstimmung zum Budget 2024 sind die Gelder demnach gesichert und das fahrplanmässige Angebot des RPV kann gehalten werden.

Zu Fragen 4 und 5:

Gemäss den vorstehenden Ausführungen würde die Kürzung der Bundesmittel weder auf die Personalsituation bei den Verkehrsunternehmen noch auf das Angebot und die gesetzten Klimaziele direkte Auswirkungen haben. Die fehlenden Mittel müssten vielmehr durch den ZVV kompensiert werden und würden somit zu einer höheren finanziellen Belastung des Kantons und der Gemeinden führen.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli