

Sitzung vom 5. Juni 1996

1696. Motion (Stellungnahme des Regierungsrates zu den Tarifierpassungen des Zürcher Verkehrsverbundes)

Kantonsrat Kurt Schreiber, Wädenswil, hat am 18. März 1996 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird ersucht, das Personenverkehrsgesetz so zu ändern, dass künftig Tarifierpassungen des ZVV dem Volk zur Entscheidung vorzulegen sind, wenn gleichzeitig keine SBB-Tarifierpassungen vorgenommen werden.

Begründung:

Innerhalb von wenigen Jahren hat der ZVV die Tarifier massiv erhöht. In den meisten Fällen liefen sie kongruent mit denjenigen der SBB. Per 1. Juni 1996 gehen Regierungsrat und ZVV eigene Wege: Der ZVV-Tarif wird erhöht, ohne dass derjenige der SBB eine Anpassung erfährt. Dies bewirkt eine ungleiche Behandlung der Benutzer und Benutzerinnen der öffentlichen Verkehrsmittel: Dort, wo nur die SBB benützt werden, wird ein Mehrpreis erhoben, wofür keine Begründung besteht. Die Preiserhöhung wäre also höchstens für die Reisenden in Trams und Bussen begründbar.

Das freiwillige Umsteigen auf das öffentliche Verkehrsmittel wird damit noch mehr erschwert mit der Folge, dass die Defizite des ZVV noch höher ausfallen, was unweigerlich Angebotsverschlechterungen mit sich bringt, wie dies im Falle der Stadt Winterthur bereits vorgesehen ist. Als weitere Folge dieser Politik wird die Luftqualität nicht verbessert, obwohl sich der Regierungsrat auch in dieser Beziehung Ziele gesteckt und das öffentliche Verkehrsmittel als Mittel zum Zweck vorgesehen hat.

Die Strassenverkehrsabgaben sind seit 1972 nie mehr erhöht worden, weil sie dem Volk zur Entscheidung vorgelegt werden mussten und weil bisher alle Vorschläge abgelehnt worden sind. Im Sinne einer Gleichbehandlung von Schiene und Strasse ist es nur folgerichtig, dass für die Tarifier des ZVV gleiche Regeln gelten.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zur Motion Kurt Schreiber, Wädenswil, wird wie folgt Stellung genommen:

Gemäss § 17 Personenverkehrsgesetz (PVG) setzt der Verkehrsrat den für das Verbundangebot geltenden Tarif sowie das Fahrausweissortiment nach Anhören der Gemeinden, der Regionalen Verkehrskonferenzen und der Transportunternehmungen fest. Der Tarif bedarf der Genehmigung durch den Regierungsrat. Gemäss § 28 PVG beschliesst der Kantonsrat jeweils mit dem Rahmenkredit Grundsätze über die Tarifordnung sowie die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots. Der Kantonsrat besitzt damit ein wirksames Instrument, auf die Tarifpolitik des Verkehrsverbundes einzuwirken; eine entsprechende Vorlage wird auch im kommenden Herbst an den Kantonsrat überwiesen werden. Mit diesen Vernehmlassungs- und Entscheidungsverfahren ist gewährleistet, dass neben unternehmerischen auch verkehrs-, finanz- und umweltpolitische Gesichtspunkte in die Tarifgestaltung einfließen.

Hingegen kann nicht davon ausgegangen werden, dass Volksabstimmungen über Tarifierpassungen geeignet wären, die Steuerung der Tarifpolitik angemessener zu gestalten. Die Entscheidungswege würden im Gegenteil wesentlich verlängert, und die Fähigkeit, auf

marktmässige Veränderungen zu reagieren, nähme stark ab. Der Hinweis auf die Verhältnisse bei der Finanzierung des Strassenwesens zeigt, welche negativen Auswirkungen eine Blockierung der Einnahmen auf einem unangemessen tiefen Niveau bewirken kann. Ähnliches ist für den öffentlichen Verkehr unbedingt zu vermeiden, wenn sichergestellt werden soll, dass dieser seine wichtigen volkswirtschaftlichen Funktionen erfüllen kann.

Aufwand, Ertrag und Kostenunterdeckung sind die drei voneinander abhängigen finanziellen Schlüsselgrössen des Verkehrsverbundes. Der Aufwand hängt vor allem von der Qualität und der Quantität des Verkehrsangebots sowie von der Produktivität der Verkehrsunternehmen ab und kann demzufolge gesteuert werden. Der Verkehrsertrag dagegen ist im voraus nicht im gleichen Mass bestimmbar. Er wird einerseits beeinflusst von der Tarifpolitik, andererseits von der Akzeptanz des Verbundangebots bei den Fahrgästen, von den Konkurrenzverhältnissen auf dem Verkehrsmarkt und von der wirtschaftlichen Lage sowie weiteren wechselnden Einflussfaktoren.

Mit der Tarifpolitik wird somit aus wirtschaftlicher Sicht entschieden, in welchem Ausmass die vom Markt her gegebenen finanziellen Möglichkeiten ausgeschöpft werden. Ein Verzicht auf mögliche Ertragssteigerungen hat eine höhere Kostenunterdeckung und damit höhere Staats- und Gemeindebeiträge aus Steuergeldern zur Folge. In Kenntnis all dieser Zusammenhänge hat der Kantonsrat mit Beschluss vom 10. Mai 1993 bezüglich der Tarifpolitik des Verkehrsverbundes folgende Grundsätze erlassen: «Die Tarifierpassungen richten sich nach der Marktlage, der Nachfrage und Absatzentwicklung, den Produktionskosten sowie den Bewegungen des Lebenskostenindex. Tarifänderungen sind anzustreben, wenn dadurch der Ertrag gesteigert werden kann.»

Preiserhöhungen für die Betroffenen sind unangenehm. Wenn das Verkehrsangebot im regionalen öffentlichen Verkehr des Kantons Zürich auf dem bisherigen qualitativen und quantitativen Niveau erhalten werden soll, besteht jedoch keine Alternative. Die Situation der Staats- und Gemeindefinanzen lässt keine höheren Beiträge an den Verkehrsverbund zu. Kürzungen des Angebots kommen nicht in Frage. Einnahmehausfälle infolge von Tarifierhöhungen lassen sich aufgrund der Verkaufstatistik des Verkehrsverbundes klar widerlegen.

Der Hinweis auf die Auswirkungen der Tarifpolitik der SBB greift zu kurz. Im Gegensatz zu den SBB, die 1995 Ertragsausfälle hinzunehmen hatten, konnte der Verkehrsverbund die durch die Mehrwertsteuer entstandene Belastung dank den im erwarteten Ausmass eingegangenen Erträgen aus der Tarifierpassung von Anfang 1995 kompensieren. Die Fahrgastfrequenzen nahmen ebenfalls leicht zu, was beweist, dass den Verkehrsmarkt im Kanton Zürich eine andere Tarifpolitik zulässt als auf nationaler Ebene. Die SBB selber verfolgen eine nach marktmässigen Gesichtspunkten differenzierte Tarifpolitik, indem sie auf verkehrsstarken Verbindungen im nationalen Verkehr Tarifierzuschläge anwenden. Grundsätzlich richtet sich die Tarifpolitik der SBB nach der Entwicklung des nationalen Verkehrsmarktes, jene des Verkehrsverbundes nach dem regionalen Markt. Beide Märkte unterscheiden sich wesentlich und können sich auch unterschiedlich entwickeln. Dies wird in der Tarifpolitik von SBB und Verkehrsverbund entsprechend berücksichtigt.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi