

Sitzung vom 29. September 1993

**2992. Anfrage (Entwicklung im Regionalverkehr des Kantons Zürich)**

Kantonsrat Peter Oser, Fischenthal, hat am 12. Juli 1993 folgende Anfrage eingereicht:

1. Welche Linien und Kurse sind im Kanton Zürich gefährdet durch Abbaumassnahmen?
2. Ist der Regierungsrat bereit, den lückenlosen Stundentakt, insbesondere auch in Randstunden, im bisherigen Rahmen sicherzustellen (Angebotsverordnung § 11)?
3. Wie beurteilt der Regierungsrat die weitere Entwicklung (reduziertes Engagement des Bundes im Regionalverkehr, Revision Eisenbahngesetz, Kostenbeteiligung des Kantons Zürich an der S-Bahn) und die daraus entstehenden finanziellen Erfordernisse für den Kanton?
4. Das Personenverkehrsgesetz, die Angebotsverordnung, die verabschiedeten Grundsätze und die vom Volk angenommene 2. Teilergänzung sind die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr im Kanton. Welche strategischen Überlegungen macht sich der Regierungsrat, um diese Vorgaben, insbesondere auch die Grundversorgung, in Zukunft zu erfüllen, und wie sehen die daraus abgeleiteten Sparszenarien aus?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Peter Oser, Fischenthal, wird wie folgt beantwortet:

Die Neuorientierung der SBB im regionalen Personenverkehr zielt darauf ab, die ständig steigende, vom Bund abzugeltende Kostenunterdeckung nachhaltig zu begrenzen. Der Abgeltungsbetrag des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen, welcher 1988 550 Millionen Franken betrug, wird 1993 auf 725 Millionen Franken ansteigen (+32%). Die SBB verfolgen das Ziel, den Abgeltungsbedarf in den nachfolgenden Jahren nicht über diesen Betrag anwachsen zu lassen. Weil der Spielraum zur Erhöhung der Erträge weitgehend ausgeschöpft ist, konzentrieren sich die Massnahmen auf das Verkehrsangebot. Dieses soll einerseits vermehrt auf die Nachfragesituation ausgerichtet, andererseits kostengünstiger produziert werden.

Die von den SBB verfolgte Strategie ist nach Marktpotentialen differenziert. Die Angebotsreduktionen mittels Ausdünnung des Fahrplans, die Prüfung von alternativen Betriebsformen, insbesondere die Umstellung auf Busbetrieb, oder die Vermeidung von Parallelverkehr beschränken sich grundsätzlich auf verhältnismässig dünnbesiedelte Gebiete (sogenannte «Fläche»), in denen das Marktpotential schwach ist. Auf den betreffenden Linien ist im Fahrplan 1994/95 eine Reduktion um ca. 4000 Zugkilometer pro Tag vorgesehen, was rund 3% des gesamten Angebots im regionalen Personenverkehr entspricht. Folgende Bedienungsstandards werden von den SBB jedoch garantiert: Jeder Bahnhof auf der betreffenden Linie wird werktags vor 07.00 Uhr (sonntags vor 08.00 Uhr) und nach 21.30 Uhr mindestens einmal mit einem Regionalzug bedient; im Minimum wird der 2-Stunden-Takt angeboten. Im Kanton Zürich werden für 1994 Angebotsreduktionen auf den Strecken Koblenz-Bülach und Winterthur-Bauma-Rapperswil geprüft. In Ballungsgebieten hingegen, die grosse Nachfragepotentiale aufweisen, wird eine Vorwärtsstrategie verfolgt, z. B. mittels Angebotsverbesserungen, Einführung weiterer S-Bahn-Systeme usw.

Die skizzierten Massnahmen der SBB weisen keinen grundsätzlichen Widerspruch zur strategischen Ausrichtung des Verkehrsverbundes auf. Die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 10. Mai 1993 verfolgen ebenfalls das Ziel, die Effizienz des Mitteleinsatzes zu erhöhen. Die finanziellen Ressourcen sollen grundsätzlich dort eingesetzt werden, wo sie den grössten

Nutzen stiften. Das in § 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr genannte Ziel, das Kantonsgebiet durch den öffentlichen Verkehr zu erschliessen, bleibt verbindlich. Indessen ruft das ebenfalls im Zweckartikel des Personenverkehrsgesetzes enthaltene Gebot der Wirtschaftlichkeit nach einer differenzierten Weiterentwicklung. Die geltenden Vorgaben des Regierungsrates für die Finanzplanung 1994-1999 gestatten, das Verkehrsangebot für diese Periode auf dem heutigen Niveau zu erhalten. Notwendige Angebotsverbesserungen, auch solche, die mit den Grundsätzen angestrebt werden, können jedoch nur dann realisiert werden, wenn in anderen Angebotsbereichen entsprechende finanzielle Mittel freigestellt werden. Der Grundsatz, dass die Funktionalität und die Wirtschaftlichkeit des bestehenden Angebots zu prüfen und wenn nötig zu straffen seien, erhält vor diesem Hintergrund zusätzliche Aktualität.

Im Gegensatz zum Grossraum Zürich, der von den SBB ausdrücklich als Wachstumsmarkt anerkannt wird, weist der Kanton Zürich in ländlichen Gebieten auch Bahnlinien auf, auf denen die Nachfragesituation und die wirtschaftlichen Zukunftsperspektiven des Eisenbahnsystems, zumindest in der heutigen Form, ungünstiger zu beurteilen sind. Aus diesem Grund sehen die Grundsätze die Einführung eines kostengünstigen Systems vor. Auch wenn damit hauptsächlich technische, betriebliche und organisatorische Verbesserungen angesprochen sind, wird die Nachfrage- und damit die Ertragssituation ebenfalls berücksichtigt werden müssen. Anstrengungen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sind von geringem Nutzen, wenn die betreffenden Leistungen nur auf geringe Nachfrage stossen.

Unter der Voraussetzung, dass die SBB die Neugestaltung des Angebots auf den betroffenen Linien durch die Nachfragesituation belegen können und die gesamtschweizerisch geltenden minimalen Bedienungsstandards eingehalten werden, besteht für den Verkehrsverbund nicht von vornherein Anlass, das bestehende Angebot durch finanzielle Beteiligung aufrechtzuerhalten. Soweit ein finanzieller Handlungsspielraum überhaupt besteht, ist eine sorgfältige Abwägung von Kosten und Nutzen vorzunehmen, wobei auch die Auswirkungen auf das Gesamtsystem zu berücksichtigen sind. Diese Zurückhaltung wird durch die - sinn-gemäss auch auf das SBB-Angebot anwendbare - Angebotsverordnung gestützt. Gemäss § 11 Abs. 2 der Angebotsverordnung können bei mangelnder Nachfrage in den Normal- und Nebenverkehrszeiten einzelne Kurse entfallen. Das Angebot kann bis auf zwölf Kurse pro Tag je Richtung herabgesetzt werden. Ausserdem ist zu prüfen, ob eine andere Bedienungsform verkehrstechnisch und wirtschaftlich geeignet ist. Die Angebotsverordnung schliesst somit bei schwach frequentierten S-Bahn-Linien Lücken im Stundentakt nicht aus.

Die Revision des Eisenbahngesetzes steht ausdrücklich unter dem Vorbehalt der Haushaltneutralität für die Kantone. Unter dem Stichwort der «Harmonisierung der Finanzströme» wird das Ziel verfolgt, die bestehende, verkehrsträgerabhängige Finanzierung des regionalen Personenverkehrs durch den Bund abzulösen. Heute unterscheiden sich die Finanzierungssysteme und die Höhe der Bundesbeiträge, je nachdem, ob es sich um die SBB, die PTT, Privatbahnen, Schifffahrts- oder Busbetriebe handelt. Neu soll ein einheitliches, von der Trägerschaft der Verkehrsunternehmung unabhängiges System eingeführt werden. Diese Neuerung ist grundsätzlich zu begrüessen, weil die Effizienz des Mitteleinsatzes auf diesem Weg wesentlich gesteigert werden kann. Dies jedoch ausdrücklich unter dem Vorbehalt, dass der Bund seine Verantwortung im regionalen Personenverkehr unverändert wahrnimmt und sich in der bisherigen Höhe finanziell engagiert. Die Gefahr, dass der Kanton Zürich trotz Zusicherung der Haushaltneutralität benachteiligt werden könnte, ist vorhanden. Die Revisionsarbeiten werden daher sehr kritisch verfolgt werden müssen.

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

Zürich, den 29. September 1993

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:  
i.V.  
**Hirschi**