

Sitzung vom 13. November 1991

**3874. Anfrage**

Kantonsrat Werner Müller, Seuzach, hat am 26. August 1991 folgende Anfrage eingereicht:

Durch eine Pressemitteilung wurde letzte Woche bekannt, dass die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich die Verkehrsbetriebe der Regionen Oberes Glattal und Zimmerberg übernommen haben.

Gemäss dem geltenden Personenverkehrsgesetz (PVG) müssen Verkehrsleistungen durch den Kanton ausgeschrieben werden, damit eine gewisse Konkurrenz gewährleistet ist.

Wie kommt es, dass die VBZ zwei Verkehrsbetriebe übernehmen konnten, ohne dass die Verkehrsleistungen zur Konkurrenz ausgeschrieben wurden?

Ich frage den Regierungsrat an:

1. Wie ist es heute noch möglich, dass ganze Verkehrsbetriebe ohne Konkurrenzausschreibung an die VBZ übergehen?
2. Spielt das freie Angebot, oder wird von den staatlichen Betrieben ein Monopol angestrebt?
3. Wie gedenkt der Regierungsrat dem Art. 21 PVG zum Durchbruch zu verhelfen?
4. Werden die Administrativkosten der genannten Betriebe von der Übernahme durch die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich verändert?
5. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass bei der heutigen Finanzlage so viele Buslinien wie möglich von Privatfirmen betrieben werden sollten?

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 Werner Müller, Seuzach, wird wie folgt beantwortet:

Gestützt auf das Gesetz über den regionalen öffentlichen Verkehr vom 4. Juni 1972 wurden am 1. April 1979 die Verkehrsbetriebe der Region Oberes Glattal (VROG) bzw. am 1. Juni 1980 die Verkehrsbetriebe der Region Unterer Zimmerberg (VRUZ) gegründet; ihnen wurde vom Bundesamt für Verkehr die Automobilkonzession erteilt. Die beiden regionalen Verkehrsbetriebe wie auch die andern regionalen Verkehrsbetriebe verfügten nie über eigene Betriebsmittel, sondern übertrugen die Fahrleistungen aller Regionallinien an Transportbeauftragte. Bei den VROG erbringt die Firma Gebrüder Gut Autobetriebe den überwiegenden Teil der Fahrleistungen; bei den VRUZ sind es die VBZ. Die Geschäftsführung aller sechs Regionalbetriebe besorgten die VBZ.

Als Folge des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr sahen die Gemeinden keine Notwendigkeit mehr, sich weiterhin an einem regionalen Verkehrsbetrieb zu beteiligen. Die Gemeinden sowie der Kanton beschlossen deshalb die Auflösung der beiden Verkehrsbetriebe und eine Übertragung der Konzession an die VBZ. An der Erbringung der Fahrleistungen ändert der Konzessionswechsel nichts, insbesondere gehen keine Leistungen des privaten Transportgewerbes an die VBZ über. Für eine Ausschreibung der Leistungen im Sinne von § 21 PVG der beiden regionalen Verkehrsbetriebe bestand deshalb überhaupt keine Veranlassung.

Mit Beschluss vom 24. November 1988 hat der Verkehrsrat im Hinblick auf das neue Angebotskonzept des Verkehrsverbundes Grundsätze über die Ausschreibung von Transportleistungen neuer Linien erlassen. Daneben wurden alle bisherigen Konzessionäre und damit Partnerunternehmungen des Verkehrsverbundes auf die Submissionspflicht gemäss § 21 Abs. 4 hingewiesen; bei Konzessionären mit offensichtlich zur Ausschreibung

geeigneten Leistungen ist diese Verpflichtung in den Zusammenarbeitsverträgen festgehalten.

Sämtliche mit der Einführung des Verkehrsverbundes am 27. Mai 1990 neu eingeführten Linien sind den Grundsätzen entsprechend öffentlich ausgeschrieben und vergeben worden. Das Ergebnis der Submission zeigt folgendes Bild:

Linie	Betreiber	Konzessionär
Winterthur-Dättlikon	WV	WV
Stammheim-Andelfingen	P. Richter	PTT
Attikon-Frauenfeld	PTT-Regie	PTT
Stadtbus Kloten	Maag Busbetrieb	Maag Busbetrieb
Maur-Stettbach		
Stettbach-Fällanden	VBZ	VROG
Oetwil a. d. L.-Höngg	VBZ	VBZ
Boppelsen-Otelfingen	E. Meier AG	E. Meier AG
Dübendorf-Dietlikon	Maag Busbetrieb	VRMG
Bassersdorf-Brütten		
Bassersdorf-Oberwil	Maag Busbetrieb	Maag Busbetrieb
Wasterkingen-Wil	Busbetrieb HWW AG	Zweckverband
Uster-Mönchaltorf	VZO	VZO
Gütighausen-Seuzach	H. Knöpfel	Gemeinde Thalheim

Die Übersicht verdeutlicht, dass der Verkehrsverbund bemüht war, die freie Konkurrenz spielen zu lassen. Die Vergabe der Transportleistungen erfolgte aufgrund von betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Beurteilungen mehrheitlich an das private Transportgewerbe. Nur gerade dort, wo mit Verkehrsunternehmungen der öffentlichen Hand betrieblich optimale Verknüpfungen möglich waren, sind die Leistungen an diese vergeben worden. Das jüngste Beispiel einer Submission bestätigt allerdings die bereits damals gemachten Erfahrungen: In Zeiten der Hochkonjunktur hält sich das Interesse des privaten Transportgewerbes an der Übernahme von Fahrleistungen des öffentlichen Verkehrs in Grenzen. Eine Gemeinde als Inhaberin der Konzession musste, nachdem auf die erste Ausschreibung nur gerade der bisherige Transportbeauftragte eine unbefriedigende Offerte einreichte, ein zweites Mal zur Offertstellung einladen.

Heute zeigt sich im Zürcher Verkehrsverbund als Regelfall, dass bei Regional- und Ortsbuslinien meist die öffentliche Hand im Besitze der Konzessionen ist, die Fahrleistungen jedoch an das private Transportgewerbe vergeben werden. Mit Ausnahme der Städte Zürich und Winterthur werden ein Grossteil der öffentlichen Buslinien, nämlich rund zwei Drittel, von privaten Transportunternehmungen betrieben. Aufgrund der bisher vom Verkehrsverbund durchgeführten oder durch ihn veranlassten Ausschreibungen besteht deshalb für den Regierungsrat kein Anlass, die Submissionstätigkeit des Verkehrsverbundes in Frage zu stellen oder korrigierend einzuwirken.

Eine grosse Anzahl von Verkehrsunternehmungen, seien dies private oder öffentlich-rechtliche, führen grundsätzlich zu einer Steigerung des Administrativaufwandes. Es kann deshalb nicht das Ziel des Verkehrsverbundes sein, mit möglichst vielen Verkehrsunternehmungen zusammenzuarbeiten. Anzustreben ist vielmehr eine nach betriebswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Gesichtspunkten ausgerichtete Grösse der einzelnen Betriebe.

Quervergleiche zeigen, dass die Produktionskosten der privaten Unternehmungen nicht günstiger sind als Leistungen von Unternehmungen der öffentlichen Hand. Bei diesem Sachverhalt kann daher nicht ohne weiteres gefordert werden, so viele Buslinien wie möglich seien von Privatfirmen zu betreiben. Nur eine konsequente Submission von geeigneten Leistungen wird zeigen, in welchem Ausmass die freie Konkurrenz im öffentlichen Verkehr spielt, und wird darüber entscheiden, welche Unternehmung den Zuschlag für die ausgeschriebenen Fahrleistungen erhält.

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

Zürich, den 13. November 1991

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Roggwiller**