

Sitzung vom 2. April 1997

737. Anfrage (Öffentliche Ausschreibung von Regionalbahnlinien)

Kantonsrat Willy Germann, Winterthur, hat am 13. Januar 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Laut einer Mitteilung des ZVV sollen «aufgrund des positiven Ausschreibungsverfahrens im Glattal» weitere Transportleistungen öffentlich ausgeschrieben werden. Mit einer Ausschreibung auch von bisherigen SBB-Linien (z.B. S 26, S 29) wären Kosteneinsparungen und sogar bessere Leistungen zu erwarten. Allerdings müsste ein Betrieb mit Leichttriebwagen zugelassen werden, der eine Fahrzeitreduktion von mindestens 10% ermöglichen würde. Einem solchen Betrieb stehen aber überholte SBB-Sicherheitsnormen im Wege. Die aktive Sicherheit (schnellere Bremssysteme) müsste der passiven Sicherheit (Kastenfestigkeit, grosser Pufferdruck) zumindest gleichgestellt werden.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie steht der Regierungsrat grundsätzlich zu einer öffentlichen Ausschreibung von Transportleistungen auf bisherigen SBB-Trassees analog der Seelinie im Kanton Thurgau?
2. Ist der Regierungsrat bereit, sich bei den SBB für neue Sicherheitsnormen zugunsten eines kostengünstigeren und trotzdem sicheren Betriebs einzusetzen (z. B. tiefere Kosten dank geringerem Pufferdruck)?
3. Ist der Regierungsrat bereit, neben den SBB auch die SOB, die MThB und andere mögliche Betreiber für den Betrieb der S 26 und S 29 in Betracht zu ziehen?
4. Wie steht der Regierungsrat bei Ausschreibungen zu einer Gesamtoptimierung des OeV mit einem gemischten Betrieb Bahn/Bus sowie einer besseren Verknüpfung von Fein- und Mittelverteiler dank alternativen Betriebsformen?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Willy Germann, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) vom 6. März 1988 sieht in §21 Abs. 4 vor, dass geeignete Transportleistungen alle zehn Jahre zur freien Konkurrenz ausgeschrieben werden können. Damit hat der Gesetzgeber schon bei der Ausarbeitung der gesetzlichen Grundlagen für den regionalen Personenverkehr dem Wettbewerbsaspekt Beachtung geschenkt und öffentliche Ausschreibungen als zweckmässiges und wirksames Mittel beurteilt, um die Effizienz der Transportleistungen zu steigern. Die kürzlich vom Verkehrsverbund durchgeführte Ausschreibung von Busleistungen im Glattal hat gezeigt, dass ein offener Wettbewerb unter Verkehrsunternehmen wesentliche Kosteneinsparungen bringen kann. Es ist die Absicht des Verkehrsverbundes, geeignete Leistungen auch in Zukunft auszuschreiben. Der Kreis der Mitbewerber ist dabei möglichst offen zu halten. Im Grundsatz sollte jeder Mitbewerber zugelassen werden, der in der Lage ist, die ausgeschriebenen Leistungen anforderungsgerecht zu erbringen.

Es darf jedoch nicht übersehen werden, dass die Ausschreibung von schienengebundenen Transportleistungen wesentlich höhere Anforderungen stellt als diejenige von Busleistungen. Im Rahmen der Bahnreform ist der freie Zugang zum Schienennetz zwar vorgesehen. Bevor Bahnleistungen auf SBB-Trassees ausgeschrieben werden können, müssen jedoch die Rahmenbedingungen vor allem auf Bundesebene noch genauer abgesteckt werden. Die SBB vollziehen im Rahmen ihrer internen Unternehmensreform eine rechnermässige und organisatorische Gliederung in die Bereiche Verkehr und Infrastruktur. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, einen Trasseespreis zu bestimmen, welcher von einem Dritten für den Netzzugang zu bezahlen ist.

Der Verkehrsverbund ist im Rahmen der S-Bahn-Organisation seit Anfang 1996 gemeinsam mit den SBB für die Führung der S-Bahn Zürich zuständig. Der Zweck der S-Bahn-Organisation besteht gemäss Vertrag zwischen den SBB und dem Zürcher

Verkehrsverbund in der kontinuierlichen Verbesserung der Leistungsfähigkeit, der Wettbewerbsfähigkeit und der Wirtschaftlichkeit der S-Bahn Zürich. Angesichts der starken Vernetzung der S-Bahn-Linien, die nach Zürich führen, ist ihre Ausschreibung wohl nur längerfristig denkbar und nur dann angezeigt, wenn die angestrebten Ziele nicht auf anderem Weg erreicht werden können. Heute jedenfalls besteht keine konkurrierende Unternehmung, die in der Lage wäre, diese S-Bahn-Linien zu betreiben.

Dank der wesentlich geringeren Vernetzung von S-Bahn-Linien in ländlichen Gebieten sind Ausschreibungen mittelfristig denkbar. Konkrete Projekte für eine Ausschreibung von S-Bahn-Linien in ländlichen Gebieten des Kantons Zürich bestehen noch nicht. Im Rahmen der laufenden Angebotsplanung wird jedoch bereits geprüft, Teilleistungen an eine dritte Unternehmung zu übertragen. Der Verkehrsverbund unterstützt ausserdem den vom Bundesrat am 21. Februar 1996 gefällten Grundsatzentscheid zur Durchführung eines Pilotversuchs auf der Bodenseelinie Schaffhausen–Romanshorn. Der Verkehrsverbund tritt, gestützt auf das Eisenbahngesetz, gemeinsam mit den Kantonen Schaffhausen und Thurgau sowie dem Bund als Besteller der Leistungen auf der Bodenseelinie auf und hat sich für den zürcherischen Teilabschnitt anteilmässig am Defizit zu beteiligen. Im Rahmen eines Wettbewerbs für den Betrieb der Seelinie hat die Mittelthurgaubahn (MThB) den Zuschlag bekommen. Mit einer offensiven Strategie, gezielten Rationalisierungen und einer verbesserten Marktleistung soll ohne zusätzliche Kosten ein besseres Resultat erzielt werden. Wenn das Konzept erfolgreich ist, könnte es für alle Bahnen wegweisend sein und mittelfristig zu erheblichen Einsparungen an Abgeltungen im Regionalverkehr führen. Der Versuch soll insbesondere zeigen, ob ein in der Region verankertes Verkehrsunternehmen eine regionale Bahnlinie effizienter betreiben kann. Der ganze Versuch wird von neutralen Experten überwacht; sie erstatten jährlich Bericht über den Verlauf. Als Besteller und Defizitträger ist der Verkehrsverbund in den Pilotversuch integriert und hat Zugang zu den massgeblichen Informationen.

Die vorgesehene Unternehmensreform der SBB ist zu begrüßen. Dabei ist darauf zu achten, dass der Wettbewerb nicht durch eine zu grosse Regelungsdichte eingeschränkt wird. Eine direkte Einflussnahme auf technische Normen gehört jedoch nicht zu den Aufgaben des Regierungsrates.

Kantonsrat und Regierungsrat haben sich wiederholt dafür ausgesprochen, den Schienenverkehr im Kanton Zürich aufrechtzuerhalten. Auch der Ersatzbetrieb mit Bussen in Randstunden ist in Betracht zu ziehen, wenn dies die Bahnerschliessung stärkt.

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