

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

15.09.2004

### **1730. Interpellation von Andreas Ammann und Robert Schönbächler betreffend Entlastungsprogramm 2004 des Bundes, Auswirkungen auf ZVV und VBZ**

Am 18. August 2004 reichten die Gemeinderäte Andreas Ammann (SP) und Robert Schönbächler (CVP) folgende am 1. September 2004 dringlich erklärte Interpellation GR Nr. 2004/419 ein:

Der Bundesrat hat an seiner letzten Sitzung vor der Sommerpause die Planungsbeschlüsse für das Entlastungsprogramm 2004 verabschiedet. Im Rahmen dieser Entlastungsmassnahmen sollen einerseits die Beiträge an den regionalen Personenverkehr gekürzt und andererseits die Rückerstattung der Mineralölsteuer gestrichen werden. Gemäss Medienberichten machen die Kürzungen – je nach Sparszenario – für den Kanton Zürich zwischen 14,1 und 16,7 Mio. Franken aus.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Existiert im Zusammenhang mit dem bundesrätlichen Entlastungsprogramm 2004 bereits eine Sparvorgabe des Regierungsrates bzw. des ZVV an die VBZ? Falls ja: In welcher Höhe; falls nein: Wie hoch wird der Anteil voraussichtlich sein, den die VBZ je nach Sparvariante des Bundes einsparen müssen?
2. Welche Sparmassnahmen werden durch die VBZ in Betracht gezogen, ohne auf der Angebotsseite Abstriche zu machen?
3. Gemäss der Antwort des Regierungsrates auf eine Dringliche Anfrage aus dem Kantonsrat hätten die erwähnten Sparmassnahmen einen „deutlichen Leistungsabbau“ zur Folge. Geprüft werden die Aufhebung von Linien des öffentlichen Verkehrs, die Verlängerung von Taktfolgen oder die Ausdünnung der Fahrpläne in den Randstunden. Welche Strategie verfolgen der Stadtrat und die VBZ bezüglich eines zu prüfenden Leistungsabbaus in der Stadt und der Region Zürich?
4. Welche Buslinien der VBZ gelten in der Stadt oder der Region Zürich bezüglich eines allfälligen Leistungsabbaus als besonders gefährdet – sei es durch die angekündigten Sparmassnahmen des Bundes oder durch den generellen Kostendruck des ZVV? (Bitte um möglichst konkrete Angaben)
5. Was wären nach Ansicht des Stadtrates die ökologischen und wirtschaftlichen Folgen eines solchen Leistungsabbaus bei der öffentlichen Infrastruktur für die Stadt und den Kanton Zürich?
6. Was unternimmt der Stadtrat, um gemeinsam mit dem Regierungsrat und dem ZVV die angekündigten Sparmassnahmen des Bundes zu verhindern?

Auf den Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

**Zu Frage 1:** Im Rahmen der Entlastungsmassnahmen zum Bundeshaushalt (EP04) will der Bundesrat beim privaten und beim öffentlichen Verkehr Abstriche machen. Die diskutierten Massnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs umfassen eine Reduktion der Beiträge an den Regionalverkehr und eine Streichung der Rückerstattung der Treibstoffzölle. Mit Bundesratsbeschluss vom 18. August 2004 sind die Massnahmen terminiert und quantifiziert worden. Die bisherige Befreiung des öffentlichen Verkehrs von der Mineralölsteuer soll ab dem 1. Januar 2006 ersatzlos gestrichen werden. Der regionale Personenverkehr muss in den Jahren 2006 und 2007 30 Mio. bzw. 40 Mio. Franken an das EP04 beisteuern. Der Sparbetrag ist auf zwei Jahre beschränkt. Wenn die Kantone bereit sind, diese Zwischenperiode zu überbrücken, kann das Angebot aufrechterhalten werden. Falls nicht, ist mit Abbauten zu rechnen. Die Sparmassnahmen befinden sich in einer breiten Diskussion, und es ist fraglich, ob diese genau in der heute bekannten Höhe realisiert werden.

Eine konkrete, aus dem EP04 abgeleitete Sparvorgabe des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) an die VBZ besteht nicht. Wohl aber besteht die Verpflichtung der Verkehrsbetriebe zu einer wirtschaftlichen Betriebsführung und ständigen Optimierung. Zusätzlich fordert der ZVV

für das Jahr 2005 eine pauschale Kostenreduktion von 2,2 Mio. Franken im Zusammenhang mit dem Sanierungsprogramm 2004 des Kantons Zürich. Weitere Einsparungen durch Produktivitätssteigerungen bei den VBZ in den Folgejahren werden vom ZVV erwartet.

Durch ein Wegfallen der Rückerstattung der Mineralölsteuer würde das VBZ-Budget mit jährlich rund 2 bis 2,2 Mio. Franken zusätzlich belastet. Von den Beitragskürzungen für den Regionalverkehr wären die VBZ nicht direkt bzw. nur marginal betroffen, da die Leistungen der Verkehrsbetriebe vorwiegend dem Agglomerationsverkehr zugeordnet sind und keine Bundesbeiträge erhalten.

Für ein gleichbleibendes Angebot müssten der Kanton Zürich und die 171 Gemeinden die ausfallenden Beträge aufbringen, wenn diese nicht durch Einsparungen in der selben Höhe kompensiert werden können.

**Zu Frage 2:** Die VBZ haben in den vergangenen Jahren ihre Produktivität massiv gesteigert. Im Rahmen einer finanziellen Zielvereinbarung mit dem ZVV realisierten sie zwischen 1997 und 2003 eine wiederkehrende Einsparung von rund 30 Mio. Franken jährlich bei den Kosten für die Erstellung der Fahrleistung und im Infrastrukturbereich. Die möglichen Optimierungen sind nach Beurteilung des Stadtrates damit praktisch ausgeschöpft. Zudem besteht ein Nachholbedarf im Infrastrukturbereich mit anstehenden Grossprojekten wie Depotsanierungen und -erweiterungen. Weitere Einsparungen ohne Auswirkungen auf das Angebot sind aus der Sicht der Verkehrsbetriebe nicht realistisch, es sei denn, die Arbeitsbedingungen des Personals werden verschlechtert.

**Zu Frage 3:** Ein Leistungsabbau in der Stadt Zürich ist für den Stadtrat angesichts der messbaren und für die Zukunft prognostizierten Verkehrsentwicklung keine Option. Der Stadtrat verlangt, dass verbundweit Optimierungen im Angebot und in der Struktur der Leistungserbringer vorangetrieben werden, bevor ein Leistungsabbau auch nur diskutiert wird.

**Zu Frage 4:** Ein Leistungsabbau bei bestehenden städtischen oder regionalen VBZ-Buslinien aus Kostengründen stand bisher nicht zur Debatte. Der steigende Spardruck führt aber dazu, dass Angebots- und Infrastrukturausbauten aufgeschoben bzw. nur in Etappen realisiert werden. Es ist auch spürbar, dass in Grenzfällen die Erschliessungspflicht durch den Verkehrsverbund restriktiver ausgelegt wird als in der Vergangenheit. Ein Beispiel ist die geplante Quartierbuslinie 41 am Entlisberg, gegen deren Ablehnung durch den Verkehrsrat die Stadt Zürich Rekurs eingelegt hat.

**Zu Frage 5:** Ein Leistungsabbau im öffentlichen Verkehr hätte nach Einschätzung des Stadtrates für die Lebens- und Standortqualität Zürichs als Wohn-, Arbeits- und Tourismusstadt fatale Folgen.

Jeden Tag sind in der Stadt Zürich rund 600 000 Verkehrsteilnehmende unterwegs. 47 Prozent von Ihnen benützen dabei mindestens einmal ein öffentliches Transportmittel. Das Bedürfnis nach Mobilität und insbesondere der Pendelverkehr über die Gemeindegrenzen hinweg steigen weiter an. Bis 2025 rechnet man allein in der Stadt Zürich mit 25 000 zusätzlichen Einwohnern und 60 000 neuen Arbeitsplätzen, die weiteren Pendel- und Binnenverkehr auslösen werden.

Das Strassennetz ist bereits heute an vielen Stellen an seiner Kapazitätsgrenze angelangt. Um einen Verkehrskollaps zu vermeiden, muss der öffentliche Verkehr einen überproportionalen Anteil des zukünftigen Mehrverkehrs aufnehmen können.

Eine Ausdünnung oder ein Abbau des bestehenden öV-Angebotes läuft dieser strategischen Zielsetzung zuwider. Ein Angebotsabbau hätte unweigerlich einen Anstieg des motorisierten Individualverkehrs zur Folge – einerseits bedingt durch das Wegfallen von Kursen, andererseits bedingt durch die sinkende Servicequalität in überfüllten Fahrzeugen. Angebotsabbauten auf regionalen Zubringerlinien wirken sich dabei auf die ganze öffentliche Transportkette aus.

Konsequenzen wären neue Verkehrsprobleme, zunehmende Staus, eine weitere Verschärfung der bereits heute kritischen lufthygienischen Situation entlang der Einfallsachsen in die

Stadt, mehr Lärm für die Anwohnerinnen und Anwohner. Ein adäquater Ausbau der Strasseninfrastruktur in der Stadt Zürich wäre aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse kaum möglich und die nötigen flankierenden Massnahmen im Emissions- und Lärmschutz teuer. Die längerfristige Einbusse der Standortqualität lässt zudem eine Abwanderung von Firmen und Investoren befürchten.

Der Kanton Zürich und insbesondere die Stadt besitzen heute ein ausgezeichnetes öffentliches Verkehrssystem mit weltweit anerkannter Angebots- und Servicequalität. Eine Reduktion des Angebotes bringt vor allem kurzfristige Einsparungen im Personalbereich, die Fixkosten für die bestehende Infrastruktur müssen weiterhin getragen werden. Einmal abgesprungene Passagiere können später nur mit sehr viel Aufwand wieder für den öffentlichen Verkehr gewonnen werden. Angesichts der direkten und indirekten Folgekosten durch Staus, Umwelt- und Gesundheitskosten und Strassenausbauten scheint ein Angebotsabbau beim öffentlichen Verkehr dem Stadtrat der falsche Weg.

**Zu Frage 6:** Die Stadt Zürich pflegt sowohl auf informeller Ebene als auch in den offiziellen Gremien die Kontakte zum Regierungsrat. Die Interessen im Bereich des öffentlichen Verkehrs werden durch den Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe als Vizepräsident im Verkehrsrat vertreten. Der Verkehrsrat wiederum hat den ZVV mit der Vertretung seiner Position in der Konferenz der kantonalen Verkehrsdirektoren beauftragt.

Der Stadtrat begrüsst und unterstützt zudem das Engagement der Verkehrsbetriebe in nationalen Organisationen wie dem Verband öffentlicher Verkehr VöV, welcher entsprechende Lobbyarbeit leistet.

Mitteilung an den Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber