

Einfache Anfrage SP-Fraktion vom 7. Juli 2004
(Wortlaut anschliessend)

Schwächung des Regionalverkehrs durch das Entlastungsprogramm 2004?

Schriftliche Antwort der Regierung vom 17. August 2004

Die SP-Fraktion erkundigt sich in der Einfachen Anfrage vom 7. Juli 2004 nach den Auswirkungen des Entlastungsprogramms 2004 (EP 04) des Bundesrates auf das mit dem Bund gemeinsam bestellte öffentliche Regionalverkehrsangebot. Des weiteren möchte sie wissen, wie sich die Regierung gegen Angebotskürzungen wehren wird und wie sie mit Nachbarkantonen und ähnlich Betroffenen zusammenarbeitet.

Die Regierung beantwortet die gestellten Fragen wie folgt:

1. Der Bundesratsentscheid vom 30. Juni 2004 enthält finanzielle Sparvorgaben für jedes einzelne Departement. Der Bundesrat hat dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eine Sparvorgabe ab 2006 bzw. 2007 von 266 bzw. 368 Mio. Franken auferlegt. Der öffentliche Regionalverkehr (RPV) ist im Bundesratsentscheid nicht explizit erwähnt, sondern Teil des Massnahmenpakets "Verschiedene Massnahmen Bahn und Strasse" im Umfang von insgesamt 151 bzw. 203 Mio. Franken. Darüber hinaus hat der Bundesrat beschlossen, die Rückerstattung der Mineralölsteuer an die Landwirtschaft und die konzessionierten Transportunternehmen im Umfang von 25 bzw. 122 Mio. Franken aufzuheben. Dies trifft den strassengebundenen öffentlichen Orts- und Regionalverkehr zusätzlich.

Das UVEK hat eine Aufteilung zwischen dem Bundesamt für Strasse und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) vorgenommen. Mit Brief vom 6. Juli 2004 ersuchte das BAV die kantonalen Direktoren für den öffentlichen Verkehr, bis 23. Juli 2004 Stellung zu nehmen zu den vom BAV entwickelten Szenarien von 60 bzw. 90 Mio. Franken Kürzung von Bundesmitteln für den RPV sowie zum Wegfall der Mineralölsteuer-Rückerstattung an die Transportunternehmen des öffentlichen Orts- und Regionalverkehrs im Umfang von 50 Mio. Franken. Das BAV stellt auch die Grundsatzfrage, ob die Kantone bereit sind, wegfallende Bundesmittel mit einer entsprechenden Erhöhung kantonaler Beiträge zu kompensieren.

Das Volkswirtschaftsdepartement stellte in seiner Antwort an das BAV klar, dass der Kanton den flächendeckenden RPV als Verbundaufgabe Bund-Kantone betrachte, wie das auch in der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) weiterhin vorgesehen ist. Der Kanton St.Gallen erhält derzeit einen Bundesbeitrag von 65 Prozent oder 55,4 Mio. Franken für gemeinsam bestellte Leistungen im Umfang von insgesamt 85,3 Mio. Franken. Die vorgeschlagene Kürzung des Bundesanteils zwischen 60 und 90 Mio. Franken hätte zur Folge, dass im Kanton St.Gallen je nach dem Szenario Abgeltungsmittel des Bundes von 2,9 bis 4,3 Mio. Franken entfallen würden. Eine Übernahme der wegfallenden Bundesanteile durch den Kanton ist finanzpolitisch nicht vertretbar. Ausserdem müsste nach dem kantonalen Einführungsgesetz zum eidgenössischen Eisenbahngesetz (sGS 713.1) die Hälfte der Lastenverschiebung durch die Gemeinden mitgetragen werden.

Um beispielhaft aufzeigen zu können, welche Auswirkungen die Kürzung des Bundesanteils auf das RPV-Angebot hätte, legte das Volkswirtschaftsdepartement seiner Antwort an

das BAV eine Liste von 11 bzw. 22 Linien mit tiefem Kostendeckungsgrad bei. Nur mit einer kompletten Einstellung des Betriebes dieser Linien könnte die Kürzung des Bundesanteils aufgefangen werden. Im weiteren wurde dem BAV mitgeteilt, dass eine flächendeckende Erschliessung aller st.gallischen Gemeinden mit öffentlichem Verkehr weiterhin eine solidarische Grundaufgabe von Bund, Kanton und Gemeinden darstelle und eine Stilllegung politisch nicht umsetzbar sei.

Das Volkswirtschaftsdepartement wies darauf hin, dass der Kanton zusammen mit den öffentlichen Transportunternehmen in den vergangenen Jahren erhebliche Angebotsoptimierungen vorgenommen hat, die bei einer sinkenden Abgeltung ein wesentlich umfangreicheres Fahrplanangebot vorab bei den Buslinien erlauben. Demgegenüber besteht noch unausgeschöpftes Optimierungspotential auf den SBB-Hauptlinien. Insbesondere das RPV-Angebot auf den Linien St.Gallen–Sargans–Chur und Ziegelbrücke–Sargans–Chur ist heute mit unproduktiven Stillstandszeiten von je rund einer $\frac{3}{4}$ Stunde in Chur verbunden. Mit einer Beschleunigung und Einbindung beider Angebote in den Fahrplanknoten Sargans könnten die rechtzeitig in Chur eintreffenden Züge nach kurzem Aufenthalt gewendet werden, was deutlich weniger Personal- und Fahrzeugkosten verursachen würde oder bei gleichem Aufwand einen dichteren Fahrplan zuliesse.

Die für das heutige Angebot mit langen Stillstandszeiten von den SBB verlangte RPV-Abgeltungen von zusammen rund 10 Mio. Franken je Jahr könnte dank der schlanken Produktion massgeblich gesenkt werden. Damit könnten Bundesmittel bei der RPV-Abgeltung gespart werden, ohne dass ein Leistungsabbau stattfindet. Mit dem Knoten Sargans ergäbe sich im Gegenteil eine massive Verbesserung des Angebots. Zwingende Voraussetzung für diese betrieblichen Einsparungen beim RPV sind der unverzügliche, schon seit langem geforderte Ausbau der Rheintalstrecke im Rahmen des Anschlusses der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschlüsse). Er bringt der Südostschweiz dank neuer, beschleunigter Fahrlage mit besseren Anschlüssen über 40 Minuten kürzere Reisezeiten im Verkehr mit Deutschland via St.Margrethen.

2. Die Regierung ist der Ansicht, dass eine Steuererhöhung zur Kompensation wegfallender Bundesmittel bei der RPV-Abgeltung aus grundsätzlichen Überlegungen und in der gegenwärtigen finanzpolitischen Situation ausser Diskussion steht. Die Lastenverschiebung stünde im Widerspruch zur gesetzlichen Aufgabenteilung Bund-Kanton beim RPV. Der Kanton erwartet vielmehr, dass die eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier im Bereich der Bundesinvestitionen mit einer Integration der Rheintalstrecke St.Margrethen–Sargans in den HGV-Kredit (70 Mio. Franken) bis im Jahr 2008 neben den kürzeren Reisezeiten vorab im internationalen Verkehr endlich auch im Kanton die baulichen Voraussetzungen für einen rationellen und beschleunigten RPV-Betrieb auf den SBB-Hauptstrecken schaffen. Das Geschäft wird im kommenden September im Nationalrat behandelt.
3. Die vom BAV vorgeschlagenen Kürzungen der Bundesanteile würden alle 26 Kantone in ähnlicher Weise treffen. Aus diesem Grund ist es Aufgabe der nationalen Verbände und der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), auf die Folgen der vorgeschlagenen Kürzungen hinzuweisen. Entsprechende Vorkehrungen sind in die Wege geleitet worden. Aufgrund der besonderen Situation des Kantons mit erheblichem Optimierungspotential auf den SBB-Linien im Dreieck Zürich–St.Gallen–Sargans legt die Regierung das Schwergewicht auf einen unverzüglichen Ausbau der Rheintalstrecke zur Beseitigung der strukturellen, auch im Betriebsaufwand nachteiligen Fahrplansituation der SBB für den Kanton und weite Teile der Ostschweiz. Mit der aktuellen Spardiskussion erhalten die langjährigen Forderungen nach besseren Fahrplänen in der Ostschweiz eine zusätzliche Dimension und Begründung für eine rasche Anpassung der Bahninfrastruktur. Mit den St.Galler und Ostschweizer Bundesparlamentarierinnen und -parlamentariern besteht diesbezüglich ein enger Kontakt.

4. Die Zusammenarbeit gegen die generellen Sparmassnahmen beim RPV erfolgt wie oben ausgeführt hauptsächlich über die nationalen Verbände und Konferenzen. Für die spezifischen Ziele bezüglich der kurzfristig abgeltungswirksamen Angebotsoptimierungen und Beschleunigungen auf den SBB-Hauptstrecken St.Gallen–Chur und Ziegelbrücke–Chur mit den Knoten Sargans und St.Gallen steht die Zusammenarbeit mit dem Kanton Graubünden im Vordergrund.

17. August 2004

Wortlaut der Einfache Anfrage 61.04.15

Einfache Anfrage SP-Fraktion:

«Schwächung des Regionalverkehrs durch das Entlastungsprogramm 04?»

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 30. Juni 2004 die Planungsbeschlüsse für das Entlastungsprogramm 2004 (EP 04) verabschiedet. Bei den im Zentrum stehenden gezielten Ausgabenkürzungen trifft es vor allem auch den öffentlichen Verkehr. Zum einen baut der Bundesrat die Abgeltungen an die Kantone ab, mit denen die öffentliche Hand den Betrieb von Bus- und Bahnlinien unterstützt. Das Finanzdepartement will dabei beim regionalen Personenverkehr 60 Mio. Franken einsparen. Dazu kommt der Ausfall durch den Wegfall der Rückerstattung der Mineralölsteuer im Umfang von 50 Mio. Franken.

Wir ersuchen die Regierung um Beantwortung der nachstehenden Fragen:

1. Welche Auswirkungen hat dieser Bundesratsentscheid auf das kantonale Angebot im ÖV? Bei welchen ÖV-Angeboten besteht die Gefahr, dass das Angebot eingestellt werden muss oder vom Kanton nicht mehr bestellt werden kann? Welche Bahn/Bus-Strecken sind konkret durch den BR-Entscheid gefährdet? Welche Angebote im weiteren Bereich des ÖV müssten überprüft oder reduziert werden?
2. Um wie viel müssen die kantonalen Steuern erhöht werden, um die Sparmassnahmen des Bundes zu kompensieren?
3. Wie wird sich die Regierung gegen diese Angebotskürzung im ÖV wehren? Welche Reaktionen sind geplant? Sind gemeinsame politische Reaktionen in Bern – evtl. zusammen mit den Mitgliedern des Ständerates – vorgesehen?
4. Wie wird mit den Nachbarkantonen und ähnlich Betroffenen (Städte, Anbieter, Tourismus usw.) zusammengearbeitet, um diese Sparmassnahmen zu verhindern oder zu reduzieren?»

7. Juli 2004