

**3860**

*KR-Nr. 179/1997*  
*KR-Nr. 166/1998*

**Bericht und Antrag  
des Regierungsrates an den Kantonsrat**

- a) zum Postulat KR-Nr. 179/1997 betreffend  
Bereitstellung von 24 Mio. Franken aus Fondsmitteln für die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs auf Strassen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur für den Zeitraum 1998 bis 2003**
- b) zum Postulat KR-Nr. 166/1998 betreffend  
Beschleunigungsprogramm für den öffentlichen Verkehr auf Strassen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur für den Zeitraum 1998 bis 2003**

(vom 9. Mai 2001)

Der Kantonsrat hat am 18. Mai 1998 folgendes von den Kantonsräten Peter Stirnemann, Zürich, und Reto Cavegn, Oberengstringen, am 25. Mai 1997 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird beauftragt, für die Durchführung eines Beschleunigungsprogramms für den öffentlichen Verkehr auf Staatsstrassen (Regional- und Ortsbusse) für die Periode 1998 bis 2003 (mittelfristige Angebotsentwicklung) insgesamt 24 Mio. Franken zu gleichen Teilen aus dem Strassenfonds und dem Verkehrsfonds bereitzustellen. Die Mittel sollen möglichst gleichmässig auf die sechs Jahre verteilt und durch Umlagerung aus bestehenden Fondsmitteln bereitgestellt werden.

Der Kantonsrat hat am 1. November 1999 folgendes von den Kantonsrätinnen Ingrid Schmid, Zürich, und Dr. Marie-Therese Büsser-Beer, Rüti, am 11. Mai 1998 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird beauftragt, für die Durchführung eines Beschleunigungsprogrammes für den öffentlichen Verkehr auf Staatsstrassen (Regional- und Ortsbusse) für die Periode 1998 bis 2003 (mittelfristige Angebotsentwicklung) die notwendigen Massnahmen und Mittel zu planen, um die Behinderungen durch den motorisierten Privatverkehr zu vermindern, insbesondere in den Stosszeiten, ohne dass gesamthaft die Kapazitäten des bestehenden Strassennetzes erhöht wird. Die Finanzierung soll verursachergerecht über den Strassenfonds erfolgen und darf den Fonds für den öffentlichen Verkehr nicht belasten.

Der Regierungsrat erstattet hiezu folgenden Bericht:

Dieser Bericht stützt sich auf das fertig gestellte Gesamtkonzept «Integriertes Verkehrsmanagement des Kantons Zürich». Beim Integrierten Verkehrsmanagement (IVM) geht es darum, das Strassennetz in den Agglomerationen Zürich und Winterthur sowie in weiteren verkehrsüberlasteten Räumen so zu bewirtschaften, dass beim motorisierten Individualverkehr (MIV) Staus möglichst vermieden und beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr (öV) die Wartezeiten gegen Null gesenkt werden. Das Gesamtkonzept IVM verfolgt für die Hochleistungsstrassen und die Hauptverkehrsstrassen unterschiedliche Stossrichtungen. Die mit den Postulaten erhobene Forderung nach einer Busbeschleunigung betrifft den Bereich der Hauptverkehrsstrassen. Die im Konzept festgelegten Grundsätze wollen den Gesamtverkehr optimieren und setzen die höchste Priorität bei der Gewährleistung der öV-Anschlüsse, damit die Transportkette sichergestellt werden kann. Diese Ziele stimmen grundsätzlich mit der Stossrichtung der beiden Postulate überein. Differenzen bestehen nicht im Grundsatz, sondern in der zeitlichen Umsetzung.

Die notwendigen Investitionen für den Aufbau eines IVM über einen Zeitraum von zehn Jahren werden auf 100 Mio. Franken geschätzt. Über die Finanzierung der erforderlichen Massnahmen und die Prioritätensetzung kann erst entschieden werden, wenn die Projektphase des IVM abgeschlossen ist. Dabei wird zu berücksichtigen sein, dass von einer optimalen Nutzung der gesamten Verkehrsinfrastruktur sowohl der MIV als auch der strassengebundene öV profitieren werden. Somit ist eine Finanzierung der Massnahmen sowohl mit Geldern aus dem Strassenfonds als auch aus dem Verkehrsfonds ins Auge zu fassen.

Insgesamt weisen die verbesserten Anschlusssicherungen des öV einen hohen Nutzen für den Fahrgast auf, da damit die Reisezeit berechenbar und die Zuverlässigkeit der im Fahrplan publizierten Reisezeiten gesteigert werden. Dies wiederum stärkt den öffentlichen Verkehr in seiner Attraktivität. Als Grundlage für eine zielgerichtete Umsetzung sollen die im Gesamtkonzept entwickelten Handlungsgrundsätze in Kürze im Verkehrsausschuss des Regierungsrates diskutiert und anschliessend dem Gesamtregierungsrat zum Beschluss vorgelegt werden.

Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurde ein Vorprojekt «Dynamische Betriebsoptimierung im Glattal» entworfen. Es umfasst die Optimierung der Lichtsignalanlagen-Ansteuerung von zwei Buslinien im Glattal. Dabei soll der öV bedarfsgerecht diejenige Bevorzugung erhalten, die er jeweils benötigt. Die Verwirklichung ist mit Hilfe von bereits bekannten und erprobten Technologien vorgesehen. Die Projektierungs- und Durchführungskosten für dieses Pilotprojekt belau-

fen sich auf 1 Mio. Franken. Es gilt allerdings zu beachten, dass diese Massnahmen ihre Wirksamkeit nur dann entfalten können, wenn sie mit weiteren Elementen des IVM zusammenwirken können. Dazu gehören informationstechnische Vernetzungen, Betriebsleitstellen und weitere Optimierungsmassnahmen. Diese Elemente werden im Rahmen der Projektphase des IVM weiterentwickelt. Sowohl dieses Pilotprojekt als auch das Busbeschleunigungsprogramm sind daher zwingend in die Projektphase einzubeziehen.

Zur Umsetzung des vorliegenden Gesamtkonzepts IVM sind die notwendigen Projekte zu erarbeiten. Diese Projektphase umfasst neben der Verkehrsinformation unter anderem auch die Abstimmung des Verkehrs auf den Hauptverkehrsstrassen mit demjenigen der Hochleistungsstrassen. Dabei geht es um die Festlegung der intermodalen (öV und MIV) Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems auf den Strassen und die Erarbeitung von Rahmenvorgaben für die regionalen Verkehrssteuerungen. Eingeschlossen wird die Projektierung für das Pilotprojekt «Dynamische Betriebsoptimierung im Glattal» von zwei Buslinien. Dieses Pilotprojekt ist anschliessend sofort durchzuführen, sodass auf Grund des Probebetriebs sowohl die Verkehrsqualität als auch die Auswirkungen laufend überprüft werden können. Die Auswertung dieses Probebetriebs ergibt die Grundlage für weitere Projekte im Sinne eines Beschleunigungsprogramms im Kanton Zürich.

Die erforderlichen Aufwendungen für die Projektierung des Pilotprojektes «Dynamische Betriebsoptimierung im Glattal» und die Erstellung des Beschleunigungsprogramms für den öV im Kanton Zürich sind für den Kredit für die Projektphase IVM vorgesehen. Gleichzeitig mit dem Beschluss über die Handlungsgrundsätze wird auch über diesen Kredit zu befinden sein. Es handelt sich um rund 2,1 Mio. Franken, die voraussichtlich der Bund, der Verkehrsfonds und der Strassenfonds gemeinsam tragen werden. Die Kosten für die Durchführung des Pilotprojektes «Dynamische Betriebsoptimierung im Glattal» (rund Fr. 800 000) sind in einer separaten Kreditvorlage zu beantragen. Die Ergebnisse der Projektphase dürften Ende 2002 vorliegen. Anschliessend ist eine etappenweise Umsetzung des Projektes ins Auge zu fassen, welche die nachfolgend erwähnten, bereits erfolgreich getroffenen Massnahmen ergänzen wird.

Die Anliegen des öV werden bei den laufenden Verbesserungen der Verkehrsanlagen kontinuierlich berücksichtigt. Wesentliche Verbesserungen wurden in den letzten Jahren namentlich mit der Inbetriebnahme der Gebietsrechner erzielt. Diese erfolgte 1995 in Schlieren, 1996 in Urdorf und Dietikon, 1997 im Gebiet Zürich-Ost und Flughafen und 2000 in Regensdorf. In den entsprechenden Gebieten

ergaben sich seither deutliche Vorteile für den Busbetrieb, indem durch diese Massnahmen verschiedene Buslinien bevorzugt werden können. Auch wurden dabei Steuergeräte von Lichtsignalanlagen ersetzt oder mit leistungsfähigeren Rechnern versehen. Regional begrenzte Massnahmen wie die «Busbeschleunigung Zürich-Ost» und die «Busbeschleunigung Limmattal 1. Etappe» sind heute abgeschlossen.

Hinzu kommt, dass bei Einzelanlagen laufend Softwareanpassungen zur Verbesserung der Bevorzugung des öV vorgenommen werden. Schliesslich wird bei sämtlichen Neu- oder Umbauprojekten für Strassenknoten der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs grosse Beachtung geschenkt.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, die Postulate als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Notter	Husi