

Sitzung vom 18. Dezember 1996

3580. Anfrage (Fahrplanverfahren 1997–1999)

Kantonsrat Gustav Kessler, Dürnten, hat am 7. Oktober 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss Fahrplanverordnung vom 29. März 1989 (Art. 11) legen die Gemeinden den Entwurf öffentlich auf und nehmen Begehren aus der Bevölkerung entgegen. Die VZO (Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland) ist die für die Region Zürcher Oberland zuständige Institution.

In den Gemeinden Hinwil und Dürnten ist massive Kritik (auch an öffentlichen Informationsveranstaltungen) an den geplanten Veränderungen und am Abbau von Leistungen des öffentlichen Verkehrs erwachsen. Unzählige Begehren (mit Hunderten von Unterschriften) der betroffenen Bürger sind eingegangen.

In diesem Zusammenhang frage ich den Regierungsrat:

1. Werden Einsprachen im Rahmen des Fahrplanverfahrens insbesondere bei vorgesehenen Änderungen/Abbau von den zuständigen Stellen ernstgenommen?
2. Wie sind in diesem Zusammenhang Äusserungen von VZO-Verantwortlichen gegenüber dem «Zürcher Oberländer» (3. Oktober 1996) zu interpretieren, wonach es für grundsätzliche Begehren aus der Bevölkerung bereits zu spät sei?
3. Erachtet es der Regierungsrat als opportun, wenn Verantwortliche der zuständigen Institution kundtun («Züri Oberland Nachrichten» vom 3. Oktober 1996), dass sie wohl Begehren entgegennehmen, auf diese aber wohl nicht eingehen können?
4. Ist der Regierungsrat bereit, die Offenlegung des Fahrplanverfahrens so effektiv zu gestalten, dass Begehren in einem so frühen Stadium eingebracht werden können, dass Veränderungen auch fahrplantechnisch noch möglich sind?
5. Ist der Regierungsrat willens, der Bevölkerung klaren Wein einzuschenken, wenn sich eine Mitsprache der Öffentlichkeit als undurchführbar erweisen sollte?

Ich danke dem Regierungsrat für die Klärung dieser Situation und eine offene Stellungnahme gegenüber den Bürgern.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Gustav Kessler, Dürnten, wird wie folgt beantwortet:

Die Mitwirkungsmöglichkeiten der Gemeinden, regionalen Verkehrskonferenzen und der Öffentlichkeit bei der Entwicklung des Angebots im öffentlichen Personenverkehr sind im Personenverkehrsgesetz und in der Fahrplanverordnung geregelt. Verfahrensvorschriften bestehen auch im Bundesrecht; sie sind jedoch für die vorliegend interessierenden Fragen von untergeordneter Bedeutung. Um die Mitwirkung der Gemeinden zu verstärken, ist 1995 eine Reorganisation der regionalen Verkehrskonferenzen eingeleitet worden, die bei den Gemeinden auf grosse Zustimmung gestossen ist. Der Regierungsrat hat im Zusammenhang mit der Anfrage KR-Nr. 178/1995 darüber berichtet. Gegenwärtig findet ein Vernehmlassungsverfahren zur Revision der Fahrplanverordnung statt, welche u.a. zum Ziel hat, diese Verbesserungen definitiv festzulegen. Das laufende Fahrplanverfahren für die Periode 1997–1999 ist bereits nach den neuen Verfahrensregeln durchgeführt worden.

Das Verfahren zur Festlegung des Fahrplans läuft in folgenden Phasen ab:

1. Grundsätze des Kantonsrates über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr: Damit werden die Ziele und strategischen Stossrichtungen festgelegt.
2. Fahrplanvorgaben des Verkehrsverbundes an die einzelnen Verkehrsunternehmen: Damit werden die kantonsrätlichen Grundsätze für die einzelnen Verkehrsräume konkretisiert. In der gleichen Phase werden auch die Gemeinden eingeladen, ihre Fahrplanbegehren einzubringen.
3. Ausarbeitung von Angebotskonzepten durch die Verkehrsunternehmen. Die Konzepte werden in den regionalen Verkehrskonferenzen zur Diskussion gestellt. Sie bedürfen der

Genehmigung durch den Verkehrsverbund; er prüft dabei vor allem die Übereinstimmung mit seinen Vorgaben.

4. Gestützt auf die Angebotskonzepte fertigen die Verkehrsunternehmen den Tabellenfahrplan (Fahrplanprojekt) an, der, zusammengefasst für das ganze Verbundgebiet, den Gemeinden zur Publikation zugestellt wird.
5. Im Rahmen des Auflageverfahrens hat die Öffentlichkeit Gelegenheit, Begehren einzureichen, die durch die Gemeindeexekutive beurteilt und an die regionalen Verkehrskonferenzen weitergeleitet werden. Den Verkehrskonferenzen obliegt die regionale Koordination der Anträge.
6. Gestützt auf die Anträge der regionalen Verkehrskonferenzen werden die Fahrpläne von den Verkehrsunternehmen bereinigt und dem Verkehrsverbund zur Beschlussfassung zugestellt. Die Festlegung des Fahrplans obliegt dem Verkehrsrat.
7. Aufgrund des bereinigten Fahrplans kann schliesslich das Kursbuch hergestellt werden.

Dieser förmliche Ablauf kann und soll insbesondere bei grösseren Projekten durch zusätzliche Informations- und Meinungsbildungsveranstaltungen erweitert werden. Gerade bei grösseren Veränderungen, die mit erheblichen Investitionen verbunden sind, ist es wichtig, dass der Entscheidungs- und Umsetzungsprozess politisch breit abgestützt wird. Von erheblicher Bedeutung ist jedoch auch eine – von der tagespolitischen Stimmung losgelöste – Kontinuität in der Umsetzung. Eine wichtige Funktion nehmen die regionalen Verkehrskonferenzen ein, deren Aufgabe es ist, im Dialog mit dem zuständigen Verkehrsunternehmen sowohl langfristige Projekte als auch das Fahrplanverfahren kritisch zu begleiten und nötigenfalls Kontakte mit den Gemeinden und der Öffentlichkeit herzustellen. An den Sitzungen der regionalen Verkehrskonferenzen nehmen die Verkehrsunternehmen teil und stellen so den Dialog zwischen der unternehmerischen Führung und der Politik sicher. Mit diesen organisatorischen Voraussetzungen ist bestmögliche Gewähr für eine gute Abstützung des Fahrplanverfahrens gegeben. Konflikte zwischen der politischen und der unternehmerischen Auffassung über die Gestaltung eines bestimmten Angebots sind jedoch nie auszuschliessen.

Das in der vorliegenden Anfrage angesprochene Angebotskonzept der Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland (VZO) verfolgt das Ziel, im Raum Hinwil/Dürnten schnellere und direktere Verbindungen herzustellen. Der betreffende Fahrplan ist nicht durch den Regierungsrat zu beurteilen; der Entscheid darüber wird durch den Verkehrsrat in Abwägung aller Umstände zu treffen sein. Der Regierungsrat ist nur im Rekursfall zur Prüfung der Rechtmässigkeit und Angemessenheit zuständig.

In formeller Hinsicht ist festzustellen, dass das Fahrplanverfahren von den VZO ordnungsgemäss durchgeführt worden ist. Die betroffenen Gemeinden wurden bereits Anfang 1996 über das neu entwickelte Konzept informiert. Die Information der regionalen Verkehrskonferenz erfolgte sodann am 16. April 1996. Mit den Delegierten der Gemeinden Dürnten und Hinwil fanden verschiedene Sitzungen statt, bei denen das ursprüngliche Konzept überarbeitet wurde, um den Wünschen der Gemeinden so weit wie möglich entgegenzukommen.

Im Juni 1996 fand sodann eine öffentliche Veranstaltung statt. Dabei zeigte sich Widerstand vor allem aus der Bevölkerung eines betroffenen Gemeindeteils. Die Direktion der VZO hielt an ihrem Konzept fest, mit der Begründung, dass die geringfügigen Nachteile für den betreffenden Gemeindeteil durch deutliche Vorteile anderer Gemeindegebiete bei weitem aufgewogen werde. Der Verkehrsverbund genehmigte das Konzept im Verlauf des Sommers 1996.

Im Verlauf des vergangenen Herbstes forderten schliesslich die Gemeinderäte von Dürnten und Hinwil, das frühere Konzept beizubehalten. Die regionale Verkehrskonferenz nahm dazu an ihrer Sitzung vom 14. November 1996 wie folgt Stellung: «Die Begehren der Gemeinden Hinwil und Dürnten auf Beibehaltung des bisherigen Fahrplans werden abgelehnt. Das neue Konzept ermöglicht einer grösseren Bevölkerungszahl ein besseres Angebot.»

Aus diesen Darlegungen wird deutlich, dass der Grund für den politischen Widerstand gegen das Angebotskonzept der VZO für den Raum Dürnten/Hinwil nicht in verfahrensmässigen Mängeln liegt, sondern vielmehr in Meinungsunterschieden über die Vor- und Nachteile des neuen Fahrplans. Formell besteht kein Hindernis, auf das heutige Fahrplankonzept zurückzukommen. Aufgrund des fortgeschrittenen Verfahrensstandes wäre es lediglich ausgeschlossen, auf den kommenden Fahrplanwechsel ein alternatives Konzept zu entwickeln. Der Entscheid spitzt sich somit auf die Frage zu, entweder das

bestehende Konzept beizubehalten oder das neue einzuführen. Der Verkehrsrat wird seinen Entscheid unter Berücksichtigung der politischen Meinung in den betroffenen Gemeinden fällen. Insofern erweist sich die öffentliche Mitwirkung im Fahrplanverfahren durchaus als wirksam. Der Verkehrsrat wird jedoch auch eine sachliche Beurteilung der Vor- und Nachteile der Konzeptänderung vornehmen und bei Unterschieden zwischen politischer und sachlicher Beurteilung aufgrund einer Interessenabwägung entscheiden.

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