

Sitzung vom 27. September 1995

2901. Anfrage (Reorganisation des öffentlichen Verkehrs im Bezirk Horgen - Abschaffung der regionalen Verkehrskonferenzen)

Kantonsrat Kurt Schreiber, Au/Wädenswil, hat am 10. Juli 1995 folgende Anfrage eingereicht:

Bekanntlich will sich der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) auf die strategische Ebene zurückziehen und die operativen Aufgaben einer geeigneten Transportunternehmung in der Region übertragen. Dies trifft auch für die Region Zimmerberg zu, wo zu diesem Zweck die SZU (Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn) vorgesehen ist. Gleichzeitig werden die bisherigen auf Milizbasis wirkenden Verkehrskonferenzen neu als regionale Verkehrskommissionen bezeichnet, in Form einer einfachen Gesellschaft gestaltet und nur noch durch Exekutivmitglieder vertreten werden. Darüber hinaus sollen die lokalen Buskonzessionen sowie die Sekretariate der bisherigen Verkehrskonferenzen zentral durch diese geeigneten Transportunternehmungen wahrgenommen werden. Diese neuen Strukturen sollen laut ZVV bereits per 1. Oktober 1995 in Kraft treten.

In diesem Zusammenhang erlaube ich mir, an den Regierungsrat die folgenden Fragen zu richten:

1. Weshalb wird die SZU, die nur zwei Gemeinden (Langnau a.A. und Adliswil) in der Region Zimmerberg bedient, für die operativen Aufgaben dieser Region vorgesehen, derweil die Betreiber der lokalen Busbetriebe, z.B. Autobus Adliswil, Horgen, Wädenswil und PTT, über mindestens eine ebenso grosse Erfahrung verfügen?
2. Weshalb wurden die Angebote dieser beiden Organisationen nicht in Erwägung gezogen?
3. Im Schreiben vom 28. Juni 1995 betreffend Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs in der Region Zimmerberg hält der ZVV fest, dass das bestehende Milizsystem der regionalen Verkehrskonferenzen dem Ziel einer effektiven und effizienten Meinungsbildungsprozesses nicht gerecht werde. Wo hat es konkret an der notwendigen Effektivität und Effizienz gefehlt, zumal in dieser Region heute ein optimal ausgebautes Netz von öffentlichen Verkehrsmitteln besteht?
4. Ist der Ausschluss von Fachleuten des öffentlichen Verkehrs aus den neuen Verkehrskommissionen gewollt, um Auseinandersetzungen über die Fahrplan- und Angebotsgestaltung zu vermeiden?
5. Entsprechen die neu definierten Funktionen (einfache Gesellschaft, Zentralisierung der Aufgaben usw.) nach wie vor den Bestimmungen von § 19 PVG? Wer finanziert diese einfachen Gesellschaften und aufgrund welcher gesetzlichen Grundlage?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Kurt Schreiber, Au/Wädenswil, wird wie folgt beantwortet:

Die Anfrage unterstellt, dass die regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) abgeschafft werden sollen. Die Neuorganisation der regionalen Verkehrskonferenzen, zu der gegenwärtig ein Vernehmlassungsverfahren bei den Gemeinden im Gange ist, hat keineswegs ihre Abschaffung zum Ziel, sondern im Gegenteil eine klare Aufwertung. Dadurch soll die Mitwirkung der Gemeinden gleichzeitig wirksamer gemacht und vereinfacht werden.

Die Gemeinden nehmen im regionalen öffentlichen Verkehr, grösstenteils gestützt auf das Personenverkehrsgesetz (PVG) und die Vollzugsverordnungen, verschiedene wichtige Funktionen wahr. Sie finanzieren zur Hälfte die Kostenunterdeckung des Verkehrsverbundes. Das Personenverkehrsgesetz sieht ihre Mitwirkung in der Entwicklung des Verkehrsangebotes und des Tarifs vor. Die Gemeinden sind sodann verantwortlich für eine gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltestellen für Fussgänger und den Zubringerverkehr. Hinzu kommen Funktionen mit wesentlicher Bedeutung für den öffentlichen Verkehr, insbe-

sondere der Bau und Betrieb von Strassen und ihrer Nebenanlagen sowie die Raumplanung.

Auf kantonaler Ebene haben sich die Meinungsbildungs- und Entscheidungsprozesse in den ersten fünf Jahren seit der Inbetriebnahme des Verkehrsverbundes anerkanntermassen bewährt. Diese Tatsache ist darauf zurückzuführen, dass sich die Steuerung des Zürcher Verkehrsverbundes durch die politischen Instanzen auf strategische Vorgaben konzentriert und im Rahmen einer Globalbudgetierung erfolgt. Damit sind die Grundvoraussetzungen für eine wirkungsorientierte Verwaltungsführung erfüllt. Der Verkehrsverbund nimmt die strategische Führung der Verkehrsunternehmen wahr. Er delegiert die Verantwortung für das operative Geschäft an acht marktverantwortliche Verkehrsunternehmen. Sechs dieser Unternehmen übernehmen in ihrem Gebiet Management-Dienstleistungen für die kleineren Verkehrsunternehmen.

Die Zusammenarbeit des Verkehrsverbundes und der Verkehrsunternehmen mit den Gemeinden hat sich dagegen noch nicht optimal eingespielt. Die Ursachen liegen in unklar definierten Zuständigkeiten und einem zu wenig konsequent gelenkten Informationsfluss. Die regionalen Verkehrskonferenzen, an sich gute Dialogplattformen und geeignete Gremien für die Koordination der regionalen Verkehrspolitik, sind in ihrer Funktion auf die Beratung des Fahrplanentwurfs im Fahrplanverfahren und auf Stellungnahmen zu Tarifänderungen beschränkt.

Im Rahmen der eingeleiteten Reorganisation der regionalen Verkehrskonferenzen werden verschiedene Massnahmen vorgeschlagen. Der Aufgabenbereich der regionalen Verkehrskonferenzen wird auf sämtliche Fragen des öffentlichen Verkehrs erweitert, die einer regionalen Abstimmung bedürfen. Die Entscheidungsbefugnisse der Gemeinden werden dadurch nicht berührt. Die regionalen Verkehrskonferenzen erhalten im Fahrplanverfahren Gelegenheit, zu strategischen und konzeptionellen Fragen Stellung zu nehmen, zu Fragen also, die im Zentrum des politischen Interesses stehen. Die regionalen Verkehrskonferenzen werden gebietsmässig verkleinert und dadurch in der Mitgliederzahl verringert. Nach Möglichkeit wird bei der Aufteilung auf die Grenzen der Bezirke und Planungsregionen abgestellt. Als Gesprächspartnerin der regionalen Verkehrskonferenzen wird eine Verkehrsunternehmung definiert, die in der Region die Marktverantwortung trägt. Die regionalen Verkehrskonferenzen erhalten damit einen kompetenten Dialogpartner, der das operative Geschäft bis in die Einzelheiten kennt. Die regionalen Verkehrskonferenzen dienen auch dem Zürcher Verkehrsverbund als Plattform, um fallweise Geschäfte zur Diskussion zu bringen.

Im Hinblick auf den stark erweiterten Aufgabenbereich der regionalen Verkehrskonferenzen vertritt der Zürcher Verkehrsverbund die Auffassung, dass die Gemeinden durch ein Exekutivmitglied vertreten sein sollten. Damit wird der verkehrs- und finanzpolitischen Bedeutung der zu beratenden Geschäfte und den Entscheidungskompetenzen der Gemeinden Rechnung getragen. Die bisher geleistete Arbeit im Rahmen der Fahrplangestaltung soll damit keineswegs abgewertet werden. Die regionalen Verkehrskonferenzen entscheiden im eigenen Ermessen darüber, ob bestehende Fachkommissionen mit Beratungsfunktion beibehalten oder neue gebildet werden sollen.

Abgesehen von den Verkehrsräumen sind bei der Neubildung der regionalen Verkehrskonferenzen nach Möglichkeit auch die Grenzen der Bezirke und Planungsregionen zu berücksichtigen. Im Idealfall sind die Grenzen der RVK-Gebiete identisch mit dem jeweiligen Marktgebiet der Verkehrsunternehmung. Überlappungen sind jedoch nicht zu vermeiden. Die Zuteilung wird wie folgt vorgeschlagen:

Regionale Verkehrskonferenz	Zuständige Verkehrsunternehmung
1 Zimmerberg	Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn
2 Knonaueramt	Regionales Postautozentrum Zürich
3 Limmattal	Verkehrsbetriebe Zürich
4 Furttal	Verkehrsbetriebe Glattal (in enger Zusammenarbeit mit der E. Meier AG)
5 Unterland	Regionales Postautozentrum Zürich
6 Weinland	Regionales Postautozentrum Zürich
7 Glattal	Verkehrsbetriebe Glattal und Verkehrsbetriebe Zürich gemeinsam
8 Oberland	Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland
9 Pfannenstiel	Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland
10 Zürich	Verkehrsbetriebe Zürich ¹¹
12 Winterthur Stadt	Winterthurer Verkehrsbetriebe
12 Winterthur Land/Pfäffikon	Regionales Postautozentrum Zürich

Die Wahl der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU) als marktverantwortliche Verkehrsunternehmung für die Region Zimmerberg (mit Ausnahme der Gemeinden Kilchberg und Rüschlikon, welche im Marktgebiet der Verkehrsbetriebe Zürich liegen) ist durch die erzielbaren Synergien bedingt. Die SZU ist verkehrsmässig und hinsichtlich ihrer Trägerschaft gut in der Region verankert. Sie bedient nicht nur Adliswil und Langnau a.A., sondern mit Sihlwald und Sihlbrugg auch zwei Stationen in der Gemeinde Horgen. Sie ist bereits mit den personellen Ressourcen ausgestattet, die für eine kompetente Führung des öffentlichen Verkehrs in der Region notwendig sind. Diese Vorteile der SZU stellen die Qualität der übrigen in der Region tätigen Unternehmen nicht in Frage. Deren bisherige Funktion bleibt, künftige Ausschreibungsverfahren vorbehalten, unberührt. Über die Aufgabenteilung wird im Detail bilateral zwischen der SZU und den übrigen Verkehrsunternehmen zu verhandeln sein.

Die beschriebene Reorganisation steht im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften. Aus den vorliegenden Ausführungen wird deutlich, dass die Rechte der regionalen Verkehrskonferenzen keineswegs beschnitten, sondern vielmehr erweitert werden sollen. Gemäss § 19 Abs. 2 des Personenverkehrsgesetzes werden die regionalen Verkehrskonferenzen vom Verkehrsrat nach Verkehrsräumen gebildet, wobei vorgängig die Gemeinden anzuhören sind. Die vorgeschlagene neue geographische Aufteilung der regionalen Verkehrskonferenzen erfordert ein Anhörungsverfahren. Der Verkehrsrat hat am 7. September 1995 dem vorliegenden Konzept zugestimmt und die Direktion des Zürcher Verkehrsverbundes beauftragt, ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen. Die Konstituierung sollte spätestens Ende März 1996 erfolgen, damit die regionalen Verkehrskonferenzen ihre Funktionen im Rahmen des Fahrplanverfahrens 1997-1999 wahrnehmen können.

Die Fahrplanverordnung wird anzupassen sein. Die Revision ist jedoch nicht dringlich, weil mit den vorgeschlagenen Änderungen lediglich Ordnungsvorschriften tangiert werden. Abzuwarten bleibt ohnehin die Revision der Fahrplanverordnung des Bundes, die als Folge der Revision des Eisenbahngesetzes im Gange ist.

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