

Sitzung vom 10. März 1999

473. Anfrage (Kosteneinsparungen bei den Winterthurer Verkehrsbetrieben)

Kantonsrat Willy Germann, Winterthur, und Kantonsrätin Chantal Galladé, Winterthur, haben am 11. Januar 1999 folgende Anfrage eingereicht:

Um bis zum Jahre 2003 konkurrenzfähig zu werden, sind die Winterthurer Verkehrsbetriebe gezwungen, massiv Kosten einzusparen. Gegenwärtig stehen dabei Einsparungen beim Personal im Vordergrund.

Es fragt sich indessen, ob nicht gleichzeitig Kosten eingespart werden sollten, die den Winterthurer Verkehrsbetrieben durch den Gesamtverkehr erwachsen. Wegen der Kapazitätsengpässe im Strassennetz bleiben Busse häufig im Verkehr stecken. Dadurch müssen Einsatzbusse und längere Umlaufzeiten in Kauf genommen werden, was mehr Personal und Fahrzeuge bedingt. Diese Behinderungskosten werden nicht verursachergerecht durch den Strassenfonds abgegolten.

Ein störungsfreier Busbetrieb könnte durch ein Verkehrsmanagement erreicht werden, das neben einer grossflächigen Verkehrssteuerung separate Busspuren erfordert. Seit Jahren liegen entsprechende Projektvorschläge in der Schublade.

Wenn Mittel aus den Reserven der Winterthurer Baupauschale (Baufonds gemäss §46 Strassengesetz) aktiviert würden, könnten solche Projekte relativ kurzfristig realisiert werden. Für Winterthur wäre dies auch beschäftigungspolitisch von nicht geringer Bedeutung. Die Reserve der Winterthurer Baupauschale betrug 1998 über 40 Mio. Franken!

Wir fragen deshalb den Regierungsrat an:

1. Ist der Regierungsrat bereit, die Nutzung der Winterthurer Baupauschale auch für ein Verkehrsmanagement zu gestatten? Dieses würde den Gesamtverkehr optimieren, vor allem aber einen reibungslosen und dadurch kostengünstigeren Busbetrieb ermöglichen.
2. Wie könnte in Winterthur ansonsten die Wartezeit Null für Busse erreicht werden? Immerhin ein Ziel des Regierungsrates im Luft-Programm.
3. Wäre der Regierungsrat bereit, nicht bloss in Winterthur ein differenziertes Angebot in Form alternativer Betriebsformen zu unterstützen und damit unterschiedliche Tarife in Kauf zu nehmen? Ist der Regierungsrat nicht auch der Ansicht, dass damit in Randgebieten und zu Randzeiten die Produktivität der Verkehrsunternehmen erhöht werden könnte?
4. Wie sollen die rund 40 Mio. Franken der Winterthurer Baupauschale in absehbarer Zeit überhaupt genutzt werden?
5. Ist der Regierungsrat bereit, beim laufenden Wettbewerb zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes übergeordnete Verkehrsanliegen einzubringen, die insbesondere eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs und zugleich des (regionalen) Veloverkehrs zum Ziel hätten?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Willy Germann und Chantal Galladé, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

1. Mit dem Luft-Programm 1996 wurde die Polizeidirektion beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Baudirektion und der Volkswirtschaftsdirektion das Strassennetz in den Agglomerationen Zürich und Winterthur sowie weiteren verkehrsüberlasteten Räumen im Rahmen eines integrierten Verkehrsmanagements (IVM) so zu bewirtschaften, dass beim motorisierten Individualverkehr Staus möglichst vermieden und beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr die Wartezeiten gegen Null reduziert werden.

Im Verlauf 1999 wird ein Grobkonzept erarbeitet. Dieses enthält eine Problemanalyse, eine Zieldefinition, die Erarbeitung eines Massnahmenbündels und die Zusammenstellung der finanziellen und rechtlichen Aspekte. Die Probleme des Verkehrs in Winterthur werden bei den Projektarbeiten im Rahmen einer eigens für diesen Raum gebildeten Arbeitsgruppe berücksichtigt. Erste konkrete Realisierungsschritte sind ab 2001 vorgesehen.

2. Beim Bahnhofplatz Winterthur handelt es sich um eine kommunale Anlage. Die Koordination der verschiedenen Verkehrsträger liegt somit grundsätzlich bei der Stadt Win-

terthur. Die Interessen des öffentlichen Verkehrs bei der Neugestaltung werden durch die Winterthurer Verkehrsbetriebe wahrgenommen.

3. Die Frage, ob die Stadt Winterthur Investitionen für ein Verkehrsmanagement der Baupauschale belasten kann, ist grundsätzlich danach zu beurteilen, ob die betreffenden Massnahmen der Bau- und Unterhaltspflicht des Strasseneigentümers unterstehen. Gemäss §6 Strassengesetz (StrG) sind die Staatsstrassen vom Staat, die Gemeindestrassen von den politischen Gemeinden zu erstellen und auszubauen. Gemäss §7 StrG umfasst die Baupflicht alle Teile der Strasse und die zugehörigen Nebenanlagen. §3 StrG bezeichnet als zur Strasse gehörig alle Flächen für den fliessenden und ruhenden öffentlichen und privaten Verkehr sowie alle zum bestimmungsgemässen Gebrauch, zur technischen Sicherung und zum Schutz der Umgebung dienenden Bauten und Einrichtungen.

In seiner früheren Praxis anerkannte der Regierungsrat auch die Verkehrsflächen des öffentlichen Verkehr als Bestandteile der Strasse. Die Bau-, Unterhalts- und Finanzierungspflicht war damit dem Strasseneigentümer zugeordnet. 1993 leitete der Regierungsrat im Zusammenhang mit der Einrichtung einer Busspur eine Praxisänderung ein, mit der Begründung, dass die aktuelle schlechte Finanzlage den Staat zwingt, gemäss §37 StrG zukünftig das Verursacherprinzip konsequent anzuwenden. §37 StrG lautet wie folgt:

«§37. Der Eigentümer einer öffentlichen Strasse hat die Verlegung von öffentlichen Verkehrs- und Versorgungsanlagen eines andern Gemeinwesens oder entsprechender Anlagen einer Unternehmung, die öffentliche Aufgaben erfüllt, auf schriftliches Gesuch hin zu dulden, sofern die Zweckbestimmung und die technische Anlage der Strasse dies gestatten.

Dem Strasseneigentümer sind alle aus solchen Anlagen entstehenden Kosten zu ersetzen und die Strasse ist nach erfolgter Beanspruchung einwandfrei in Stand zu stellen; eine weitere Entschädigung ist nicht geschuldet.

Derartige Anlagen sind auf Kosten ihres Trägers zu verlegen oder anzupassen, wenn dies ein Strassenprojekt erfordert.»

In der Folge wurden Anpassungen im Strassenraum, die mit dem öffentlichen Verkehr im Zusammenhang stehen (z.B. Umstellungen von Verkehrsregelungsanlagen), grundsätzlich dem Tatbestand von §37 StrG zugeordnet und die Kosten dem betreffenden Verkehrsunternehmen belastet oder durch den Verkehrsfonds getragen. So wurden beispielsweise bei der Verlängerung des Tramnetzes zur Messe Zürich nicht nur die Gleis- und Fahrleitungsanlagen dem Verkehrsfonds belastet, sondern grundsätzlich auch alle übrigen Anpassungen der Strassenanlagen (Fussgängeranlagen, Verkehrsregelungsanlagen usw.).

Im Zusammenhang mit den Investitionen für den Vorlaufbetrieb für die Stadtbahn Glattal wurde zwischen dem Tiefbauamt und dem Verkehrsverbund eine differenzierte Finanzierungsregelung getroffen. Massnahmen, die eindeutig im Interesse des öffentlichen Verkehrs bzw. des Individualverkehrs stehen, werden durch den Verkehrsfonds bzw. durch den Strassenfonds finanziert. Für Massnahmen, die nicht eindeutig oder schwer gewichtig dem einen oder dem anderen System zugeordnet werden können, werden die Kosten je zur Hälfte aufgeteilt. Diese differenzierte Regelung dürfte auch in Winterthur angemessen sein. Sie trägt dem Umstand Rechnung, dass ein Verkehrsmanagement grundsätzlich das Verkehrssystem als Ganzes betrifft und die Interessen aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigen muss.

Der Nutzen der in der Anfrage angesprochenen Projekte der Stadt Winterthur für die einzelnen Verkehrssysteme wird erst auf Grund einer Übersicht von Verkehrsmanagement-Massnahmen abschliessend beurteilt werden können. Solange eine solche nicht vorliegt, hat die Baudirektion einzelne Projekte fallweise zu beurteilen. Stehen einzelne Massnahmen im Interesse des Individualverkehrs, besteht grundsätzlich kein Einwand gegen eine Belastung der Baupauschale der Stadt Winterthur. Das Gleiche gilt, wenn eine hälftige Beteiligung an den Kosten einzelner Massnahmen angebracht ist, weil der Nutzen nicht eindeutig dem einen oder dem anderen System zugeordnet werden kann.

4. Der konventionelle Linienbetrieb des öffentlichen Verkehrs ist geprägt durch vier betriebliche Bindungen: Linie, Strecke, Haltestelle und Fahrplan. Durch das Lösen einer oder mehrerer Bindungen entstehen alternative Betriebsformen. Damit sollen zwei Ziele erreicht werden:

- Eine Fahrleistung soll flexibel erbracht werden, das heisst dann und dort, wo sie gebraucht wird.
- Die Leistung soll günstiger erbracht werden als im konventionellen Linienbetrieb.

Die Erfahrungen zeigen, dass vor allem das erste Ziel erreicht werden kann. An die Stelle grosser Busse, welche ganztags in einem vorgegebenen Takt verkehren, treten kleinere Fahrzeuge auf Abruf, die gegebenenfalls auch flexibler auf die Kundenwünsche eingehen können. Wesentliche Kosteneinsparungen sind erfahrungsgemäss nicht zu erzielen. Dank dem besseren Service können aber fallweise zusätzliche Kunden gewonnen werden.

Der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich weist einen hohen Standard auf. Die Fahrplankonstruktionen für die Zubringerbuslinien sind weit gehend durch den S-Bahn-Fahrplan bestimmt. Wo aber Freiheitsgrade in der Angebotsgestaltung bestehen, werden alternative Betriebsformen geprüft. Auf dem Gebiet des Zürcher Verkehrsverbundes besteht heute ein Rufbussystem für die Abendbedienung im Raum Hinwil. Zudem beteiligt sich der ZVV am Rufbus Frauenfeld West für die Erschliessung von Ellikon. Ab Fahrplanwechsel vom 30. Mai 1999 werden neu vom Bahnhof Effretikon aus Lindau, Weisslingen und Kyburg am Abend mit einem Bedarfsbus erschlossen.

Eine Einführung höherer Tarife für alternative Betriebsformen ist zurzeit abzulehnen. Soweit die Einführung eines Rufbusses mit Leistungen verbunden wäre, welche die Standards der Angebotsverordnung deutlich übersteigen, liesse sich allenfalls ein Tarifzuschlag rechtfertigen. Für all jene Kunden, für die der Rufbus lediglich das bisher bestehende Linienangebot ersetzt, lassen sich aber Tariferhöhungen für Rufbusse in der Regel nicht rechtfertigen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi