

6. Freigabe von Busspuren für Fahrzeuge des gewerblichen Personentransports

Postulat Christian Lucek (SVP, Dänikon) und Marc Bourgeois (FDP, Zürich)
vom 28. Juni 2021

KR-Nr. 254/2021, RRB-Nr. 1120/6.10.2021 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Esther Guyer: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen. Der Rat hat zu entscheiden. Das Wort hat der Erstunterzeichner des Postulats, Christian Lucek, Dänikon.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Wir sind nicht zufrieden mit der Stellungnahme des Regierungsrates. Worum geht es? Die Verkehrsflächen für den Privatverkehr, die schwinden fortlaufend; es gibt immer mehr Eigentrassees, primär in den Städten, mit der Busbevorzugung. Der Verkehr wird aber nicht kleiner, die Kapazitäten schwinden, die Staus wachsen. Es geht darum, dass wir nach Lösungen suchen. Das ist tatsächlich ein Ansatz zu einer Lösung, dass man Busspuren für gewisse Verkehrsteile freigibt. Ich bin auch der Überzeugung, dass ein Missverständnis vorliegt. Wenn man die Stellungnahme des Regierungsrats liest, könnte man davon ausgehen, wir forderten eine allgemeine Freigabe der Busspuren. Das ist falsch. Wir haben wörtlich in unserem Postulat festgehalten, dass aufgezeigt werden soll, auf welchen Abschnitten solche Massnahmen möglich wären. Deshalb ist für uns die Arbeit an diesem Punkt noch nicht fertig. Es braucht diese Massnahmen zur Entlastung der besseren Verteilung des Verkehrs. Das Nutzen von Busspuren für gewerbsmässige Transporter oder Taxis oder private Busunternehmen ist so eine. Das funktioniert in verschiedenen Städten problemlos. Was für uns aktuell weiterhin für das Postulat spricht: Es bietet eine Gelegenheit zur Analyse zu der seit Kurzem vom Bund ermöglichten Signalisation von Carpooling-Spuren. Wenn das möglich ist, muss dies auch für Bus- und Taxi-Spuren möglich sein. Wir bitten den Regierungsrat, diese Fragen zu beantworten im Rahmen dieses Postulats. Wir überweisen es. Ich danke Ihnen.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): «Dessine-moi un mouton», bittet der kleine Prinz von Antoine de Saint-Exupéry den Piloten. Die Zeichnung misslingt ihm immer. Am Schluss zeichnet der Pilot eine Kiste und sagt: «Dort ist das Schaf drin.» Was ein Freiraum für die kindliche Phantasie lässt, sich das Schaf so vorzustellen, wie er, der Prinz, es möchte. Und genau so ist es je länger je mehr mit Verkehrsmitteln. Wir wissen gar nicht mehr so genau, wofür wir für die nächsten Jahrzehnte planen. Was ist ein Taxi? Was ein Bus? Was ist öffentlicher Verkehr? Was ist Privatverkehr? Ist Pikmi ein Taxi oder ein Bus? Was grenzt ihn von einem Quartierbus ab? Ist nur ein fahrplangebundenes Verkehrsmittel «öffentlich» und hat Anrecht auf eine eigene Spur? Und wie sieht das in zehn, in zwanzig Jahren aus? Und wer hätte vor zehn Jahren gedacht, dass erwachsene Menschen auf Trottinets durch

die Stadt flitzen? Genau um diese Fragen geht es: Eine Auslegeordnung, was ein Bus, was ein Mouton ist.

Im Moment dreht sich vieles um die geeignete Raumaufteilung auf den Strassen. Weil wir – getreu DiNaMo (*Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität*) – nicht einfach immer mehr Infrastrukturen bauen und unterhalten können, sondern die Infrastrukturen vermehrt intelligent nutzen müssen. Und intelligent genutzt ist eine Busspur in einer Stadt, auf der alle sieben, fünfzehn oder dreissig Minuten ein Bus verkehrt, nun wirklich nicht. Wir fordern entgegen der Annahme des Regierungsrats – es wurde bereits gesagt – nicht eine flächendeckende Umsetzung. Uns ist bewusst, dass das nicht generell möglich ist und sich nicht überall aufdrängt oder rechnet. Ein Blick nach Genf reicht aber, um nachzuweisen, dass das Geforderte rechtmässig und technisch möglich ist. Man muss aber gar nicht so weit suchen. Die Taxiverordnung der Stadt Zürich sagt in Artikel 20, dass es Taxis mit Fahrauftrag gestatten ist, die Fahrspuren von Bus und Tram so weit zu befahren, als dies die Verkehrssicherheit und die Betriebsabläufe der öffentlichen Verkehrsmittel nicht beeinträchtigt. Also, es gibt zwar eine Güterabwägung, aber es ist nicht unmöglich.

Trotzdem lehnt der Regierungsrat das Postulat ab. Zu den einzelnen Argumenten des Regierungsrates: Erstens behauptet er, wir fordern eine generelle Freigabe, was so nicht stimmt. Zweitens tut sich der Regierungsrat schwer mit dem Begriff «gewerblicher Personentransport». Genau das meinen wir mit den Auflagen, die man definieren muss; festlegen, wer eben wo gemeint ist. Wenn die VBZ (*Verkehrsbetriebe Zürich*) das Taxigewerbe mit taxiähnlichen Angeboten zu konkurrieren beginnt, dann muss man prüfen, ob das Taxigewerbe nicht auch dieselben gleichlangen Spiesse erhalten kann. Dann sei das Ganze nicht kontrollierbar. Nun, ich glaube, die Volkswirtschaftsdirektion muss sowieso bald eine Antwort darauf geben, wie Taxis künftig zu kennzeichnen sind. Dann kann man es auch kontrollieren. Dann sei es technisch nicht machbar. Ich erinnere daran, dass die Stadt Zürich regelmässig Busspuren für Velos und Motorfahräder freigibt zum Beispiel auf der Hardstrasse oder Hagenholzstrasse. Diese Pandorabüchse ist ohnehin schon weit geöffnet. Und letztlich widerspreche das Anliegen dem Gesamtverkehrskonzept. Aber es widerspricht eben nicht dem DiNaMo, der Auflösung dieser harten Abgrenzungen der einzelnen Verkehrsformen im Sinne eines halböffentlichen Verkehrs. Attraktive Reisezeiten werden nicht durch einzelne Taxis auf Busspuren gefährdet, sondern eher durch Tempo 30. Und, wenn Taxis attraktiver werden, wird es auch attraktiver, kein Auto zu besitzen. Das gibt dann wiederum mehr Platz für Veloschnellrouten.

In Zeiten, in denen die Diskussion um die Aufteilung des Verkehrsraumes zu Recht intensiv geführt wird, und in Zeiten, in denen die Grenze zwischen Taxis und dem ÖV verschwimmen, wäre es nicht falsch, wenn sich der Kanton Zürich Gedanken über die bessere Nutzung spezialisierter Spuren machen würde. Andere Städte zeigen, dass das Anliegen umsetzbar ist. Und auch der Bundesrat tut dies, beispielsweise mit den jüngst angekündigten Plänen für besondere Verkehrsvorschriften für Fahrgemeinschaften. Früher oder später werden wir ohnehin nicht um diese Diskussion herumkommen. Besten Dank.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Das sind gute Fragen, die hier aufgeworfen wurden, besonders von Herrn Bourgeois. Wir haben viele neue Verkehrsmittel, und nach und nach kommen diese neuen Fahrzeugtypen in neue Fahrzeugkategorien hinein. Diese müssen gebildet werden. Wir werden dann schauen, wie wir mit diesen Fahrzeugen umgehen. Aber, das ist ja nicht das Thema des Postulats. Das Thema des Postulats ist es – wir haben es gehört –, dass Taxis, vornehmlich Taxis, auf Busspuren verkehren können, offenbar nicht überall, wie Herr Bourgeois gerade erläutert hat, sondern man will eruieren, auf welchen Strecken dies möglich sei. Man muss sicher einiges bedenken bei diesem Ansinnen, einerseits müssen diese Taxis mal die Spur wechseln, sie müssen dann in die Busspur kommen; irgendwann müssen sie sich dann wieder einfädeln in den normalen Verkehr. Fragen, die man sich stellen muss: Es gibt viele Leute, die sitzen in einem PW und möchten nicht von einem PW überholt werden, lassen dann dieses Fahrzeug nicht mehr in die normale Spur rein. Bei Bussen regeln wird das mit Lichtsignalanlagen. Die Frage ist: Sollen jetzt Taxis auch diese Lichtsignalanlagen bedienen können oder bei diesen Lichtsignalen angemeldet werden? Ich würde sagen, eher nicht. Das würde den Verkehr ausbremsen, stark ausbremsen, also den motorisierten Individualverkehr auf seiner Spur. Gleichzeitig muss ich natürlich auch, Herr Bourgeois hat es auch schon erwähnt, an die sogenannte ÖV-Initiative erinnern, die gegen Tempo 30 in der Stadt lanciert worden ist und sich den ÖV zum Feigenblatt genommen hat. Wenn wir jetzt bei diesem Feigenblatt bleiben: Sie wollen ja offenbar nicht den ÖV ausbremsen. Ich bin aber schon der Ansicht, mit dieser Taxi-Erlaubnis auf Busspuren bremsen Sie eben genau die Busse aus. Und Busse, die dann stark beschleunigen müssen und eigentlich durchfahren sollten, die haben dann plötzlich eine Kolonne von fünf Taxis vor sich und kommen da nicht mehr vom Fleck und bringen dann den Fahrplan durcheinander. Also, ich bin sehr skeptisch. Man kann das vielleicht machen in einer Stadt, wo der Busfahrplan sehr locker ist, wo alle 15 Minuten mal ein Bus kommt. Aber, das ist ja in der Stadt Zürich beileibe nicht der Fall. Dort, wo es Busspuren gibt, kommen die Busse alle fünf, sieben oder zehn Minuten, also in einem sehr dichten Takt. Da verträgt es sich nicht, dass man noch andere Fahrzeuge einschleust. Sonst gibt es eben keine Busspur. Also, ich glaube, Sie liegen mit diesem Vorstoss ein bisschen falsch. Ich merke jetzt auch, dass es Ihnen offenbar mit ihrer ÖV-Initiative nicht ganz so ernst ist, denn sonst würden Sie sich für die Freiheit, für die nicht Befahrung der Busspuren einsetzen, und nicht versuchen, andere Verkehrsteilnehmer da noch einzuschleusen. Deshalb lehnen wir Grüne das Postulat ab.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): In Ausnahmefällen ist die Mitbenützung von Busstreifen durch Taxis bereits heute möglich. Im Postulat wird eine allgemeine Freigabe von Busspuren für sämtliche gewerblichen Personentransporte verlangt. Für uns ist nicht klar, was in diesem Postulat zu gewerblichen Personentransporten gezählt wird. Wir wollen keine Ungleichbehandlung von gewerblichen und gemeinnützigen Personentransporten. Taxis werden in diesem Postulat erwähnt, Personentransporte wie zum Beispiel Fahrdienste des Roten Kreuzes,

Tixi-Taxi (*Fahrdienst für Menschen mit Behinderung*) und so weiter jedoch nicht. Seit den Diskussionen im Taxigesetz ist auch bekannt, dass es nicht klar ist – ausser vielleicht für normale Taxis mit Taxilampen –, dass es nicht klar ist, wie weitere gewerbliche Personentransporte – zum Beispiel Limousinen – einfach und gut sichtbar gekennzeichnet werden können. Unter dem Motto «Ich bin auch ein Bus» würden sicherlich einige ungeduldige Autofahrende versuchen, auf Busspur vorzudrängeln. Busspuren und Bevorzugungsanlagen für Busse sollen den ÖV schnell und damit attraktiv machen. Wichtig ist auch, dass damit der Fahrplan eingehalten werden kann und die Anschlüsse garantiert sind. Grundsätzlich sollen Busspuren den Bussen vorbehalten bleiben. Die Mitte-Fraktion unterstützt dieses Postulat nicht.

Markus Bärtschiger (SP, Schlieren): Lieber Ratskollege Christian Lucek, wir haben durchwegs gewisse Sympathien für dein Postulat, insbesondere, dass du das öffentlich zugängliche Verkehrsangebot stärken willst. Das gefällt uns natürlich sehr.

Es bleibt aber für uns sehr fraglich, ob das mit diesem Postulat zu schaffen ist. Wir haben es gehört: Mehrere Vorredner und eine Vorrednerin, Frau Ackermann und Herr Forrer, haben es schon ausführlich beschrieben. Es gibt übergeordnete Rechtsprobleme, Begriffsdefinitionen, die noch unklar sind, Kennzeichnungsprobleme. Die Umgehungsproblematik, die sich stellt; plötzlich ist dann jeder ein Uber-Fahrer oder hat einen Kollegen, den er als Uber-Fahrer zur Arbeitsstelle chauffiert. Die Problematiken sind ungelöst. Jetzt kann man sagen, das ist dann die Aufgabe des Regierungsrates. Aber schlussendlich ist sicherlich das grosse Problem – auch das wurde bereits erwähnt –, wie stark kann man diese Busspuren strapaziert, beziehungsweise wann sind sie überstrapaziert, sodass dann auch der echte öffentliche Verkehr beziehungsweise die Busse im Stau stehen bleiben? Wir denken einfach, dass das sehr schnell passieren kann. Deshalb sind wir im Moment – das kann sich noch ändern –, aber im Moment sind wir nicht für die Überweisung dieses Postulats.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Es ist so ein Postulat aus der Kategorie «täglich grüsst das Murmeltier», vielleicht nicht täglich, aber ich habe hier eine Déjà-vu. Es ist nicht das erste Mal, dass Sie dieses Thema vorbringen. Es gehört so in die Kategorie «hört sich sympathisch an, macht doch Sinn». Aber auf den zweiten Blick merkt man, dass es doch nicht so einfach ist. Wenn selbst Sie als Postulant mit einem so grossen Aber zugeben müssen, dass dies alles nur bei den Busspuren funktioniert, auf denen alle 20 oder 15 Minuten ein Bus fährt, ja dann merkt man, dass es vielleicht nicht ganz das Gelbe vom Ei ist. Und jetzt hier eine generelle Verkehrsregel aufzuheben, nämlich teilweise Taxis in einem sehr kleinen Raum zuzulassen, wo es vielleicht gehen könnte, vielleicht sinnvoll ist, da muss man schon sagen, dass es vielleicht gar nicht sinnvoll ist beziehungsweise diese Ausnahmen werden eher wieder auf Unverständnis stossen, da es in den meisten Fällen keinen Sinn macht. Daher kann man auch sagen, in den meisten Fällen bezie-

ungsweise im Allgemeinen sind es Busspuren. Und die machen das, was sie sollten: Sie bevorzugen den Bus. Sie sind dafür da, dass die Passagiere pünktlich sind und nicht das irgendwo an der Busstation noch ein Taxi vorne dran ist, sodass der Bus nicht vorbeikommt. Also, im Grossen und Ganzen gut gemeint, aber in der Umsetzung so nicht oder schlecht machbar, zumindest nicht sinnvoll. Wir lehnen ab. Besten Dank.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küssnacht): Wir haben heute von verschiedenen Seiten ablehnende Haltungen gehört und immer, es gehe nicht, es gehe nicht, es gehe nicht. Sind wir eigentlich nicht hier, Thomas Forrer, um zu schauen, wie es gehen könnte? Ihr geht ja mit mir überein, hoffentlich, dass wir, wie gesagt, die Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen. Wenn jemand ein Taxi nimmt oder nehmen muss, bei unserem ja wirklich guten ÖV, dann ist es, weil der total überlastet ist, viel verspätet ist oder nicht in die Richtung geht, wo er hingehet, oder wenn jemand ins Spital muss oder an einen dringenden Termin. Wenn wir dieses gut gemeinte – das habe ich von der linken Ratshälfte auch gehört – gut gemeinte Postulat anschauen, dann kann man doch gut gemeint da auch etwas machen. Man kann es nämlich überweisen und die Regierung, die ja so viel plant, Umfragen macht et cetera, die soll mal eine, zwei Teststrecken machen; eine, zwei Teststrecken mit einer Signalisierung. Dann werden Sie sehen, ob es geht oder ob es nicht geht. Aber nicht, wie ich es heute und leider in den letzten elf Jahren, in denen ich in diesem Rat bin, nie gehört habe bis zu dieser Amtszeit: Immer wieder ein Nein durch die Verbotsparteien. Ich sage klar, wir haben heute leider Parteien, die wollen nur Verbote machen oder vor allem Verbote machen. Ja, wo ein Weg, da ein Wille. Bei dieser Sache hier gibt es einen Weg und auch einen Willen, indem man sagt, man macht eine, zwei Teststrecken, und zwar nicht am einfachsten Ort, sondern dort, wo man sich auch vorstellen könnte, dass etwas nicht klappt. Dann sieht man, wie es geht. Und Thomas Forrer, du als hochintellektueller, gut gebildeter Staatsangestellter, du solltest ja hinter so etwas stehen, denn beim Staat macht man das ja viel und wahrscheinlich sogar in der Germanistik.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Offenbar hat die CVP (*gemeint ist die Mitte*) weder den Vorstoss gelesen noch den beiden Vorrednern zugehört und dann tatsächlich nochmal behauptet, wir haben so etwas flächendeckend gefordert. Ich bitte die CVP: lesen.

Was ein bisschen schade ist, dass solche Vorstösse leider – auch wenn sie wirklich völlig unideologisch gemeint sind – immer nach dem Absender ideologisch kategorisiert werden. Ich lese nochmal Artikel 20 der Taxi-Verordnung der Stadt Zürich vor. Die wurde unter meiner Mitwirkung im Jahr 2014 von der damaligen Verkehrskommission verabschiedet. Diese hatte eine rotgrüne Mehrheit. Dabei war Markus Knauss (*Co-Geschäftsführer des Verkehrsclubs Zürich*), dabei war Simone Brander (*heute Stadträtin und Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements*); für die war das alles okay, für die war das alles okay. Aber jetzt wurde es zu einer ideologischen Frage. Das ist wirklich traurig, weil, wir kommen nicht um die Frage herum, wie wir diesen Raum intelligent aufteilen mit all diesen

neuen Fahrzeugkategorien. In der Stadt Zürich gilt: «Den behördlich bewilligten und gekennzeichneten Taxis für den Personentransport mit Fahrauftrag ist zu gestatten, die Fahrspuren von Bus und Tram so weit zu befahren, als dies die Verkehrssicherheit und die Betriebsabläufe der öffentlichen Verkehrsmittel nicht beeinträchtigt.» Das hat eine rotgrüne Mehrheit in der Stadt Zürich beschlossen. Ich weiss echt nicht, wo Ihr Problem ist. Besten Dank.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) spricht zum zweiten Mal: Es wurde heute Nachmittag schon mehrfach gesagt, dass unser ÖV überlastet ist. Ich bin mir gar nicht so sicher, ob der Absender dieser Aussage so oft mit dem ÖV fährt, vielleicht mit der Forch-Bahn. Aber meines Erachtens ist der ÖV nicht überlastet. Ich glaube, die meisten, die heute Morgen mit dem ÖV gekommen sind, haben einen Sitzplatz gefunden in der S-Bahn, sie konnten bequem hierherkommen, und zwar zu den Stosszeiten. Also, da möchte ich nicht, dass uns hier irgendein Märchen aufgetischt wird. Wenn etwas überlastet ist, dann ist es die Bellerivestrasse vor dem Bellevue. Aber das hat andere Gründe. Es hat sehr viele freie Sitze jeweils in der S7, in der S16 und in der S6 am rechten Seeufer. Benutzen Sie sie, belegen Sie sie, statt, dass sie derart viel Platz im Auto an der Bellerivestrasse beanspruchen. Aber, unser ÖV ist nicht überlastet. Ich möchte das einfach mal zu Protokoll gegeben haben.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Es ist heute schon möglich, dass Busspuren in entsprechend markierten oder signalisierten Fällen ausnahmsweise benutzt werden dürfen. Das steht in Artikel 74b der Signalisationsverordnung. Das passiert heute schon für Taxis auf bestimmten Busspuren; das ist heute bereits Realität. Wenn die Strecken geeignet sind, ist das tatsächlich möglich.

Das Postulat fordert etwas Generelles, nämlich eine generelle Freigabe der Busspuren für sämtliche gewerbliche Personentransporter. Unserer Auffassung nach ist das klar nicht vereinbar mit der Ausnahmeregelung, weil es eben ein generelles Freigeben für gewerbliche Zwecke ist. Die Schwierigkeit für uns war auch: Was ist denn eigentlich ein gewerblicher Personentransporter? Welche Fahrzeuge sind – ausser den explizit genannten Taxis – damit gemeint? Reisecars, Transportfahrzeuge, Limousinenservice, Schulbusse und so weiter? Was ist genau ein gewerblicher Personentransporter, der ausnahmsweise darunter fallen könnte. Wie erkennen wir dann diese Fahrzeuge im Gegensatz zu den Taxi-Fahrzeugen, die ja mit einer Taxi-Lampe als Taxi klar erkennbar sind? Der gewerbliche Personentransport als solcher ist ja nicht auf einen Blick erkennbar. Dann wären noch die Fragen, was mit nicht gewerblichen Personentransporten wie zum Beispiel Fahrdienste des Roten Kreuzes oder des Vereins «Tixi Zürich» ist. Sind die dann gewerblich oder eben nicht? Sind das Fahrten aufgrund anderer Gründe? Ich denke, das war unser Problem bei der Bearbeitung des Postulates. Dann natürlich auch die Schwierigkeit: Die Busspuren haben eine Technik, die den Bussen eben den Ablauf der Lichtsignalsteuerung anzeigt, aber die anderen Fahrzeuge haben das eben nicht. Wie fädeln wir dann diese Fahrzeuge wieder in den ordentlichen Verkehr ein, damit wir den Verkehrsfluss aufrechterhalten können?

Wir haben ein Gesamtverkehrskonzept, das sagt, wir müssen der ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) – und hier spricht natürlich jetzt die Präsidentin des Verkehrsrates des ZVV –, wir müssen eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit haben, wir müssen und möchten eine hohe Fahrplanstabilität haben mittels Eigentrassees und Busbevorzugung. Wir wollen das einfach nicht verschlechtern. Deshalb ist die Forderung des Postulats nach einer generellen gewerblichen Freigabe – nicht in Spezialfällen, ich finde, über Spezialfälle kann man immer reden – zu generell gefasst. Das wollen wir für den öffentlichen Verkehr in unserem Kanton Zürich nicht. In diesem Sinne bitte ich Sie um Ablehnung des Postulats. Vielen Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 66 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 254/2021 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.