

Sitzung vom 22. April 1992

1244. Anfrage

Kantonsrat Peter Stirnemann, Zürich, hat am 27. Januar 1992 folgende Anfrage eingereicht:

Der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, Litra, berichtete in der «Neuen Zürcher Zeitung» vom 6. Januar 1992 über eine von der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure beim Bundesamt für Strassenwesen beantragte Forschungsstudie über Bushaltestellen. Danach kommt die «Studie zum Schluss, dass künftig auf Busbuchten verzichtet werden sollte», da «Fahrbahnhaltestellen im Normalfall zweckmässiger sind».

Bislang forderten die zuständigen kantonalen Behörden für Buslinien auf Kantonsstrassen bei deren Einführung und beim Neu- oder Umbau betreffender Strassen rigoros die Anlage von Busbuchten. Diese Behörden zeigten in ihrer sehr engen Anlehnung an die entsprechenden Ausbaunormen wenig Flexibilität gegenüber den Kommunen, die aus Zweckmässigkeits- und Kostengründen Fahrbahnhaltestellen errichten wollten.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist den kantonalen Behörden (Kantonspolizei und Tiefbauamt des Kantons Zürich) diese Studie bekannt?
2. Ist der Regierungsrat bereit, die zuständigen Behörden zu veranlassen, ab sofort den Leitfaden für die Zweckmässigkeitsprüfung von Bushaltestellen bei Haltestellenprojekten beizuziehen und, in Übereinstimmung damit, als Norm die Fahrbahnhaltestelle und nur noch in den angegebenen Sonderfällen Busbuchten zu verlangen?
3. Ist der Regierungsrat bereit, wo möglich in bereits laufenden bzw. bewilligten Projekten Busbuchten in Fahrbahnhaltestellen umändern zu lassen?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Peter Stirnemann, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Die Frage, ob Bushaltestellen in der Form von Busbuchten oder als Haltestellen unmittelbar am Fahrbahnrand (Fahrbahnhaltestellen) erstellt werden sollen, ist in der Fachwelt nach wie vor umstritten. Wie der Regierungsrat bereits am 9. Dezember 1987 in Beantwortung einer Anfrage (KR Nr. 174/1987) festgestellt hat, haben beide Lösungen Vor- und Nachteile. Die aufgeworfene Frage lässt sich daher nicht allgemein, sondern immer nur von Fall zu Fall anhand der jeweils gegebenen konkreten Verhältnisse beantworten. Insbesondere wurde schon damals darauf hingewiesen, dass eindeutig messbare Kriterien nicht vorhanden sind, sondern dass sinnvollerweise auf die Bedeutung der Strasse (verkehrs- oder nutzungsorientiert) und die örtliche Lage abgestellt werden muss. An dieser Beurteilung ändert auch der im Auftrag des Bundesamtes für Strassenbau im Februar 1991 herausgekommene Forschungsbericht der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure, welcher den Organen des Strassenbaus und der Polizei bekannt ist, nichts.

Der Bericht kommt unter Anwendung der Kriterien, die schon der erwähnten Antwort des Regierungsrates aus dem Jahr 1987 zugrunde lagen, zum Schluss, dass in innerstädtischen Verhältnissen die Fahrbahnhaltestellen eher die Regel gegenüber den Busbuchten bilden, während in ländlichen Gegenden die Verhältnisse umgekehrt sind. Doch enthält der Bericht den Vorbehalt, dass er kein Rezeptbuch, sondern vielmehr ein Beitrag zur Entwicklung von Lösungen im Einzelfall sein will.

In der Praxis der Bau- und der Polizeidirektion wurden die im Bericht genannten Kriterien bereits schon vor dessen Erscheinen angewandt. Dabei ist zu beachten, dass die zumeist

nutzungsorientierten Innerortsstrassen in der Regel Gemeindestrassen sind, die der Baupflicht der Gemeinde unterliegen. Da Bushaltestellen von Gesetzes wegen Strassenbestandteile sind, entscheidet grundsätzlich die Gemeinde, wie Bushaltestellen ausgestaltet werden sollen. Demgegenüber sind aber die Staatsstrassen, welche der Baupflicht des Staates unterliegen, verkehrsorientiert und verlangen deshalb eine andere Gewichtung der Kriterien. In vielen Fällen erweisen sich hier Busbuchten als die geeignetere Lösung, wobei allerdings in neuester Zeit der Ermessensspielraum zugunsten von Fahrbahnhaltestellen vermehrt ausgenützt wird.

Eine Veranlassung, in bereits laufenden bzw. bewilligten Projekten Busbuchten in Fahrbahnhaltestellen ändern zu lassen, besteht nicht. Es wäre verfehlt, für alle Bushaltestellen inskünftig eine einheitliche Regelung - sei es zugunsten von Busbuchten oder Fahrbahnhaltestellen - zu treffen. Vielmehr ist jede Haltestelle als komplexe Verkehrsanlage für sich zu beurteilen und auszuführen. Bei der Abwägung und Anwendung der hiezu erforderlichen Kriterien wird der Forschungsbericht als nützliches Hilfsmittel regelmässig beigezogen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der öffentlichen Bauten.

Zürich, den 22. April 1992

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:
Roggwiller