

Sitzung vom 29. Mai 1996

1544. Interpellation (Behinderungskosten des ZVV)

Die Kantonsräte Willy Germann, Winterthur, und Kurt Schreiber, Wädenswil, haben am 14. April 1996 folgende Interpellation eingereicht:

Eine Tarifierhöhung des ZVV dürfte so lange schwierig zu begründen sein, als der ZVV auch Kosten zu tragen hat, die vom privaten Motorfahrzeugverkehr verursacht werden, so vor allem die Behinderungskosten.

Gerade in Spitzenzeiten wird der strassengebundene öffentliche Verkehr oft massiv behindert. Im Fahrplan müssen deswegen längere Umlaufzeiten eingeplant werden, was den Einsatz von mehr Wagenmaterial und Personal erfordert und die Kosten in die Höhe treibt.

Längere Reisezeiten des öffentlichen Verkehrs schrecken auch potentielle Kunden ab.

Wir bitten deshalb den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie hoch belaufen sich die Behinderungskosten der einzelnen Unternehmungen (vor allem der VBZ, der WV sowie der VBG)?
2. Ist der Regierungsrat bereit, diese Kosten verursachergerecht aus dem Strassenfonds abzugelten?
3. Ist der Regierungsrat bereit, Störungsanalysen ausarbeiten zu lassen, welche die Verlustzeiten des ÖV an überlasteten Knoten aufzeigen?
4. Ist der Regierungsrat bereit, zu Lasten des Strassenfonds die Verlustzeiten des ÖV durch bauliche und technische Massnahmen (Lichtsignalsteuerung) baldmöglichst zu minimalisieren, vor allem nachdem die vorgesehene Aufgabenteilung des Bundes den Strassenfonds massiv entlasten würde?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Willy Germann, Winterthur, und Kurt Schreiber, Wädenswil, wird wie folgt beantwortet:

Ein gut funktionierendes Verkehrssystem ist für die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Zürich von entscheidender Bedeutung. Dazu gehört unter anderem ein funktionsfähiges Strassennetz. Das Strassensystem in den Städten Zürich und Winterthur sowie im Limmattal und im Glattal stösst jedoch an verschiedenen Stellen an seine Kapazitätsgrenzen, und es bestehen bereits heute Engpässe. Das System wird mit zunehmender Auslastung störungsanfälliger. Davon betroffen ist auch der strassengebundene öffentliche Verkehr, dessen Leistungsfähigkeit in hohem Masse von einer ausreichenden Betriebsstabilität abhängt.

In den betroffenen Gebieten sind bereits Störungsanalysen durchgeführt worden oder im Gang. Eine Quantifizierung der Behinderungskosten des öffentlichen Verkehrs ist jedoch nicht ohne weiteres möglich. Einzelne Linien benötigen zur Aufrechterhaltung eines fahrplanmässigen Betriebs in den Hauptverkehrszeiten ein zusätzliches Fahrzeug. Die durch Verkehrsbehinderungen gesamthaft verursachten Kosten sind aufgrund des heutigen Kenntnisstandes schwierig abzuschätzen.

Die Strassen sind gemäss Strassengesetz sowohl dem öffentlichen als auch dem privaten Verkehr gewidmet. Für eine Abgeltung der Behinderungskosten des öffentlichen Verkehrs aus dem Strassenfonds besteht keine gesetzliche Grundlage. Eine solche Abgeltung würde auch nicht zum Ziel führen, weil der mit den betrieblichen Beeinträchtigungen verbundene Attraktivitätsverlust für Fahrgäste nicht behoben wird.

Das Ziel muss darin bestehen, die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems insgesamt zu optimieren. Durch eine Verkehrssteuerung und -lenkung auf dem Strassennetz sollen beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr Wartezeiten gegen Null angestrebt und beim motorisierten Individualverkehr Staus möglichst vermieden werden. Insbesondere im Ag-

glomerationsbereich müssen die Anschlüsse der Buslinien an die S-Bahn sichergestellt werden. Im Konfliktfall ist die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes am Kriterium der transportierten Personen zu messen. Die Stossrichtung liegt somit klar auf einer integralen Bewirtschaftung des Strassennetzes. Eine Abgeltung aus dem Strassenfonds ist dagegen abzulehnen. In diesem Sinne hat der Kantonsrat in Ziffer III der Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 10. Mai 1993 folgendes festgelegt: «Wo es aus Gründen der Leistungsfähigkeit oder zur Abdeckung ausgewiesener Bedürfnisse notwendig ist, sollen dem öffentlichen Verkehr zusätzliche Kapazitäten eingeräumt werden.»

In der Stadt Zürich besteht bereits seit den siebziger Jahren eine vergleichbare Problemlage. Entsprechend dem Grundsatz, den öffentlichen Verkehr zu fördern, wurden für die öffentlichen Verkehrsmittel reservierte Verkehrsflächen geschaffen. Mittels moderner Verkehrsregelungsanlagen wurden ferner die Wartezeiten der Busse und der Trams an Lichtsignalanlagen sukzessive auf ein Minimum reduziert. Das öffentliche Verkehrssystem ist heute bis auf wenige, schwierig zu lösende Stellen im normalen Verkehrsablauf störungsfrei, ohne dass der Individualverkehr dadurch unverhältnismässig beeinträchtigt würde. Das Verkehrsmanagement dient auch dem Zweck, den Verkehrsfluss des Individualverkehrs sicherzustellen.

Um den negativen Auswirkungen der zunehmenden Verkehrsnachfrage in der Agglomeration und in der Stadt Winterthur gezielt zu begegnen, soll das revidierte Luft-Programm Massnahmen für ein integriertes Verkehrsmanagement enthalten. Einzelheiten werden dem Luft-Programm entnommen werden können.

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