

Sitzung vom 8. September 1998

2026. Anfrage (Vorteilsabgeltung des öffentlichen Verkehrs)

Kantonsrat Vilmar Krähenbühl, Zürich, hat am 15. Juni 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Aus gewissen Kreisen wird dargelegt, dass der öffentliche Verkehr durch den Individualverkehr behindert wird und deshalb für diese Behinderungskosten aufzukommen hat. Dieses Weltbild geht davon aus, dass der Individualverkehr zwar geduldet werden muss, weil man ihn nicht verbieten kann, aber wenn man ihn schon dulden muss, soll er gefälligst für alle Kosten der Strasse aufkommen (sogenanntes Verursacherprinzip). Wo es Verursacher gibt, sind aber immer auch «Profiteure» vorhanden. Der öffentliche Verkehr profitiert von den ihn bevorzugenden Lichtsignalanlagen und von allfälligen Busspuren. Betrachtet man den öffentlichen Verkehr und den Individualverkehr als gleichberechtigte Partner, so zählte nicht nur das Verursacherprinzip, sondern auch das Prinzip der Vorteilsabgeltung. Durch Busspuren, Lichtsignalanlagen wird der öffentliche Verkehr eindeutig attraktiver gemacht, und dafür muss der benachteiligte Automobilist auch noch bezahlen.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Einsparungen kann der strassengebundene öffentliche Verkehr durch das Einrichten von Busspuren erzielen? (Bitte Antwort unterteilt nach Einsparungen beim Personal durch die geringere Anzahl Kurse und beim Wagenpark durch geringeren Unterhalt und kleineren Bestand an Fahrzeugen.)
2. Welche Einsparungen können beim öffentlichen Verkehr erzielt werden durch die Bevorzugung vor Lichtsignalanlagen? (Wiederum unterteilt in Personalkosten und Kosten des Wagenparks.)
3. Wie hoch wird der Einnahmeverlust beziffert bei den Fahrgasteinnahmen, ohne Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs? (Bitte an verbesserten Linien durch Einführen von Busspuren und Lichtsignalbevorzugung aufzeigen.)

Für die Beantwortung der Fragen danke ich dem Regierungsrat im voraus.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Vilmar Krähenbühl, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Öffentlicher Verkehr und Individualverkehr sind nach der Regelung des Strassengesetzes gleichberechtigte Verkehrssysteme. Ein sicherer und zuverlässiger Betrieb beider Systeme ist unerlässlich. Die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes wird durch die zunehmende Verkehrsbelastung beeinträchtigt. Kapazitätsprobleme und damit verbundene Störungen im Verkehrsfluss machten sich anfänglich vor allem auf Stadtgebiet bemerkbar, verlagerten sich in den vergangenen Jahren jedoch zunehmend in die Agglomeration. Überlastungen treten gehäuft im mittleren Glattal auf. Aufgrund der absehbaren Verkehrszunahme wird sich die Situation in Zukunft noch verschärfen.

Mit den Legislatorschwerpunkten 1995–1999 wurde dieser Entwicklung Rechnung getragen: Da das Strassennetz in absehbarer Zeit nicht wesentlich erweitert werden kann, soll seine Leistungsfähigkeit durch ein integriertes Verkehrsmanagement optimiert werden. Das Ziel des Verkehrsmanagements für den Individualverkehr besteht darin, Staus zu vermeiden. Für den öffentlichen Verkehr werden attraktive Reisezeiten und ein zuverlässiger Betrieb angestrebt. Gerade in der Agglomeration ist es wichtig, dass die Anschlüsse an den S-Bahnhöfen regelmässig sichergestellt werden. Würde dies nicht mehr gewährleistet, würde sich die Nachfrage vom öffentlichen Verkehr auf den Individualverkehr verlagern und die Belastung des Strassennetzes und damit seine Störungsanfälligkeit würden zunehmen. Ein attraktiver, konkurrenzfähiger öffentlicher Verkehr liegt also ganz im Interesse des Individualverkehrs.

Massnahmen zur Verkehrstrennung und zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs an Verkehrsregelungsanlagen werden nicht getroffen, um finanzielle Einsparungen für den öffentlichen Verkehr zu erzielen. Vielmehr werden sie im Hinblick auf die erwähnten Ziele – Vermeidung von Staus im Individualverkehr, attraktive Reisezeiten und Sicherung von Anschlüssen für den öffentlichen Verkehr – vorgenommen. In der Regel kann durch solche

Massnahmen vermieden werden, dass eine grössere Zahl Fahrzeuge eingesetzt werden muss, um die Zuverlässigkeit des Betriebs auch bei zunehmender Verkehrsbelastung zu sichern. Es können somit in der Regel Mehrkosten vermieden, die Kosten für den fahrplanmässigen Betrieb jedoch nicht reduziert werden.

Es bestehen keine Berechnungen über die Kosten, die im Kanton Zürich durch Massnahmen zur Verkehrstrennung und zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs insgesamt vermieden werden konnten. Die Kosten pro Bus variieren, je nach Art und der täglichen Dauer des Einsatzes, sehr stark: zwischen 300000 und 600000 Franken pro Jahr. Davon sind rund zwei Drittel Personalkosten. Der Einfluss auf den Linienerlös wurde bisher nur in Einzelprojekten grob abgeschätzt. Umfassende Untersuchungen sind bisher noch nicht vorgenommen worden, weil die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems im Vordergrund stand.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi