

Antrag des Regierungsrates vom 7. Dezember 2016

5323

**Beschluss des Kantonsrates
über die Genehmigung der Änderung der Verordnung
über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr
(Angebotsverordnung)**

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 7. Dezember 2016,

beschliesst:

I. Die Änderung vom 7. Dezember 2016 der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung) vom 14. Dezember 1988 wird genehmigt.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Weisung

1. Ausgangslage

Mit Beschluss vom 20. Januar 2014 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (Vorlage 5005a) hat der Kantonsrat die Ziele und Stossrichtungen für die Fahrplanjahre 2016–2019 festgelegt. Demnach wird das Angebot dort angepasst, wo Kapazitätsengpässe auftreten und Handlungsspielraum besteht, sowie dort, wo der öffentliche Verkehr Marktpotenzial aufweist. Im dazugehörenden Strategiebericht 2016–2019 wird dazu ausgeführt, dass der Schwerpunkt für die nächsten Jahre auf den Anpassungen liegt, die aufgrund der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn nötig werden, und auf der Behebung von Kapazitätsengpässen. Die Neuerschliessung bisher nicht durch den öffentlichen Verkehr bedienter Gebiete steht nicht im Vordergrund (Kapitel 5.3).

Gestützt auf diese Vorgaben legte der Verkehrsrat am 10. Juli 2015 den Verbundfahrplan für die Fahrplanjahre 2016/2017 fest. Gegen diese Festlegung wurden beim Regierungsrat verschiedene Rekurse erhoben. Zwei Gemeinden hatten unter anderem beantragt, dass bisher nicht erschlossene Siedlungsgebiete zu erschliessen seien. Der Regierungsrat hiess die beiden Rekurse teilweise gut und hob den angefochtenen Beschluss insoweit auf, als damit die Grunderschliessung durch den öffentlichen Verkehr verweigert wurde (RRB Nr. 31/2016; www.zhentscheide.zh.ch).

2. Spannungsfeld Wirtschaftlichkeit

Zur Begründung der teilweisen Gutheissung wurde auf § 18 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) sowie die Angebotsverordnung (LS 740.3) verwiesen. Gemäss § 18 PVG gewährleistet der Verkehrsverbund eine Grundversorgung und führt darüber hinaus entsprechend der möglichen Nachfrage Fahrplanverdichtungen und zusätzliche Linien ein. Die Einzelheiten werden in der Angebotsverordnung geregelt.

Laut § 2 der Angebotsverordnung gliedert sich das Verbundangebot in die Angebotsbereiche 1 bis 3, wobei im Angebotsbereich 1 (Grundversorgung) eine gute Erschliessung des Kantonsgebietes sichergestellt wird.

Die Erschliessungspflicht gilt jedoch nicht absolut, sondern wird in § 4 Abs. 1 der Angebotsverordnung eingeschränkt. Demnach müssen nur zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete mit mindestens 300 Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätze mit mindestens einer Haltestelle erschlossen werden.

In der Begründung der teilweisen Gutheissung wurde darauf hingewiesen, dass § 18 Abs. 1 Satz 1 PVG und § 4 Abs. 1 der Angebotsverordnung nicht als Kann-Vorschriften ausgestaltet seien. Wenn die dort aufgeführten Voraussetzungen für eine Grundversorgung gegeben seien, sei ein Verzicht auf diese vom PVG und der Angebotsverordnung nicht vorgesehen. Eine angemessene Nachfrage und Eigenwirtschaftlichkeit gehörten nicht zu diesen Voraussetzungen. Daran vermöge auch der Beschluss des Kantonsrates vom 20. Januar 2014 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr nichts zu ändern. Bei der eigentlichen Behebung von Angebotslücken in der Grundversorgung seien aber gestützt auf § 1 PVG durchaus wirtschaftliche Lösungen anzustreben. Hier seien deshalb die Grundsätze des Kantonsrates über die mittel- und langfristige Entwicklung ebenso zu berücksichtigen wie die beschränkten öffentlichen Mittel für den Ausbau des Verbundange-

bots. Die Gemeinden seien daher nicht frei, losgelöst von der finanziellen Gesamtsituation über die Art der Ausgestaltung der Grundversorgung zu befinden. Vielmehr sei den finanziellen Gegebenheiten und den Prioritäten in den Kantonsratsbeschlüssen Rechnung zu tragen. Versorgungslücken im Bereich der Grundversorgung seien deshalb mit weitgehend kostenneutralen Lösungskonzepten zu begegnen.

Die derzeitige Regelung führt somit bei der Grundversorgung zu einem Spannungsfeld. Bei der Frage, ob ein bestimmtes Gebiet zu erschliessen sei, ist die Wirtschaftlichkeit nicht zu berücksichtigen, bei der Frage, wie dieses Gebiet zu erschliessen sei, müssen wirtschaftliche Konzepte umgesetzt werden. Hinzu kommt, dass die Forderung nach weitgehend kostenneutralen Lösungen sowohl aus Sicht der Fahrgäste wie auch der Gemeinden oft zu keinen befriedigenden Konzepten führt und nur selten mit den verkehrsplanerischen Gestaltungsgrundsätzen im ZVV in Einklang zu bringen ist.

Diese Spannungsverhältnisse sind nur mit einer Änderung und Klärung der rechtlichen Grundlagen zur Grundversorgung zu lösen. Da das PVG nur einen Grundsatz zur Grundversorgung enthält und die eigentliche Ausgestaltung auf Verordnungsebene delegiert, sind die Änderungen in der Angebotsverordnung vorzunehmen.

3. Analyse der bestehenden Erschliessungslücken

Grundlage für die Ausgestaltung der Änderung der Angebotsverordnung ist eine Analyse der bestehenden Erschliessungslücken. In der Regel sind damit Gebiete gemeint, die über gar keinen Anschluss an den öffentlichen Verkehr verfügen. Sie werden nachfolgend als «permanente» Erschliessungslücken bezeichnet. Daneben gibt es Gebiete, die zwar durch Linien des öffentlichen Verkehrs erschlossen sind, deren Betriebszeiten oder Anzahl Kurspaare jedoch nicht den definierten Mindeststandards entsprechen: zwölf Kurspaare pro Tag sowie Betriebszeiten von Montag bis Sonntag (§§ 8 und 11 Abs. 2 Angebotsverordnung). Sie werden nachfolgend als «temporäre» Erschliessungslücken bezeichnet.

In räumlicher Hinsicht sind im Wesentlichen zwei Typen vorzufinden:

- Erschliessungslücken, die unmittelbar an erschlossene Siedlungsgebiete angrenzen, aber ausserhalb des Einzugsbereichs der Angebotsverordnung liegen (400 bzw. 750 Meter; nachfolgend als «angrenzend» bezeichnet).
- Isolierte und klar von erschlossenen Siedlungsgebieten abgetrennte Erschliessungslücken (nachfolgend als «isoliert» bezeichnet).

Gestützt auf die Analyse bestehen derzeit insgesamt etwa 95 Erschliessungslücken im Kanton Zürich, wovon je die Hälfte auf permanent und auf temporär entfällt. Der Typ «angrenzend» ist deutlich häufiger (insgesamt rund 77 Fälle) als der Typ «isoliert» (insgesamt rund 18 Fälle). In der Kombination sind die «permanent angrenzenden» Erschliessungslücken am häufigsten anzutreffen (etwa 41 Fälle). Diese grösste kombinierte Gruppe ist in der Regel allerdings eher theoretischer Natur. In der Praxis wird sie von den Fahrgästen nicht als Erschliessungslücke wahrgenommen, weil sich in der Regel eine Haltestelle zwar ausserhalb des vorgeschriebenen Radius, aber häufig noch in Gehdistanz befindet.

Für alle Erschliessungslücken wurde grob abgeschätzt, welche Kosten die Behebung der Lücken verursachen würde. Zugrunde gelegt wurde die Erschliessung mit einem Standardbus im Linienverkehr (zwölf Kurspaare pro Tag, Montag bis Sonntag).

Für die Behebung sämtlicher Erschliessungslücken wären jährlich insgesamt rund 20 Mio. Franken notwendig. Der wichtigste Kostenblock sind die angrenzenden Erschliessungslücken mit Jahreskosten von rund 14,4 Mio. Franken (permanent angrenzend) bzw. rund 3,2 Mio. Franken (temporär angrenzend). Demgegenüber schlagen die isolierten Erschliessungslücken nur mit jährlich rund 1,8 Mio. Franken (permanent isoliert) bzw. rund 0,7 Mio. Franken (temporär isoliert) zu Buche.

Die Angebotsverordnung soll aufgrund der Analyse sehr gezielt im Sinne der Beschlüsse des Kantonsrates zu den Grundsätzen über die Entwicklung von Angebot und Tarif angepasst werden. Das Augenmerk wird insbesondere auf die Wirksamkeit der Änderungen hinsichtlich der bestehenden und künftigen Erschliessungslücken sowie auf das Verhalten der Fahrgäste in der Praxis gerichtet. Auch soll der Wirtschaftlichkeit als zentralem Grundsatz des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich schon bei der Frage, ob eine Grundversorgung angeboten werden soll, Rechnung getragen werden können.

Die Änderungen sollten spätestens am 1. Juli 2017 in Kraft treten, damit der Verkehrsrat im Juli 2017 den Verbundfahrplan 2018/2019 (gültig ab 10. Dezember 2017) auf einer konsolidierten Rechtsgrundlage beschliessen kann. Der Verkehrsratsbeschluss erfolgt jeweils im Juli, weil die Gemeinden gegen die Festlegung des Verbundangebots eine Rekursmöglichkeit haben (§ 29 PVG).

Für die Änderungen der Angebotsverordnung ist der Regierungsrat zuständig, wobei die Änderungen der Genehmigung des Kantonsrates bedürfen (§ 18 PVG).

4. Bemerkungen zu den Verordnungsänderungen

Allgemeines

In § 4 der Angebotsverordnung sind die Grundsätze der Erschliessung geregelt. Sie sehen insbesondere vor, dass zusammenhängende Gebiete mit mindestens 300 Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen mit mindestens einer Haltestelle zu erschliessen sind. Die Siedlungsgebiete gelten als erschlossen, wenn die Entfernung zu einer Haltestelle der Feinerschliessung (Bus, Tram) nicht mehr als 400 Meter oder zu einer Haltestelle der Groberschliessung (Bahn) nicht mehr als 750 Meter beträgt. Ist eine dieser beiden Bedingungen erfüllt, gilt das Gebiet somit als erschlossen.

Grundsätzlich ist es nachvollziehbar, dass für die Haltestellen von Bussen und Trams andere Einzugsbereiche gelten als für die S-Bahn, da Busse und Trams in der Regel der Feinerschliessung dienen. Im Rahmen der Grundversorgung scheint es jedoch zumutbar, dass in Ausnahmefällen ein Gebiet auch dann als erschlossen gilt, wenn die nächste Bus- oder Tramhaltestelle in gleicher Höchstdistanz liegt wie die nächste S-Bahn-Haltestelle. Der Fussweg zur Haltestelle ist derselbe, lediglich das dort zur Verfügung stehende Verkehrsmittel ist ein anderes (Bus/Tram statt S-Bahn). Es soll deshalb mit einem neuen § 4a der Angebotsverordnung eine Ergänzung eingefügt werden, nach welcher der Einzugsbereich von Bus- oder Tramhaltestellen statt 400 Meter ausnahmsweise 750 Meter nicht übersteigen darf.

Eine solche Ausnahmeregelung gewährleistet eine Grundversorgung und ist wirkungsvoll: Von den permanenten Erschliessungslücken gelten dadurch, dass die Distanz zur Bus- oder Tramhaltestelle jener zur S-Bahn-Haltestelle gleichgesetzt wird, rund 35 von 47 Lücken als erschlossen. Damit wird beim grössten Kostenblock mit einer kaum spürbaren Änderung (Bus/Tram statt S-Bahn) eine starke Wirkung erzielt. Bei den temporären Erschliessungslücken sind es etwa 16 von 48 Lücken. Die Anzahl Erschliessungslücken wird gesamthaft halbiert.

Ein weiterer Schwachpunkt der bestehenden Regelung ist die in § 4 der Angebotsverordnung vorgesehene Mindestanzahl von 300 Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen. Die Regelung lässt beispielsweise keine differenzierte Erschliessung von reinen Arbeitsplatzgebieten oder Gebieten mit kleinem Einwohneranteil zu. Die Erschliessungspflicht gilt auch an Samstagen, Sonntagen und allgemeinen Feiertagen (§§ 8, 9 und 11 Angebotsverordnung), und zwar unabhängig davon, ob es sich um ein Wohngebiet, ein Siedlungsgebiet mit gemischter Nutzung oder ein Arbeitsplatzgebiet handelt. Das kann z.B. bei Arbeitsplatzgebieten, die während der Woche die Schwelle von 300 Arbeitsplätzen überschreiten, dazu führen, dass sie an Samstagen, Sonntagen

und allgemeinen Feiertagen mit je zwölf Kursen pro Richtung bedient werden müssen, obwohl die Arbeitsplätze dann nicht genutzt werden und folglich keine Nachfrage besteht.

Es ist deshalb angezeigt, dass in solchen Fällen am Wochenende auf eine Erschliessung verzichtet werden kann. Dabei soll die Bestimmung mit einem neuen § 13a der Angebotsverordnung so ausgestaltet werden, dass den tatsächlichen Verhältnissen Rechnung getragen werden kann. Die Erschliessung soll sich an Samstagen, Sonntagen und allgemeinen Feiertagen in der Regel allein nach der Einwohnerzahl richten, d. h., die Arbeits- und Ausbildungsplätze werden an Wochenenden und Feiertagen für die Erschliessungspflicht nicht mitgezählt. Das Kursangebot kann deshalb an diesen Tagen herabgesetzt oder ganz eingestellt werden. Dabei soll es möglich bleiben, dass Arbeitsplatz- oder Ausbildungsgebiete oder Dienstleistungsbetriebe wie Einkaufszentren usw. auch am Wochenende und an allgemeinen Feiertagen erschlossen werden können, wenn ein entsprechender Bedarf besteht.

Die Änderung wird sich nur bei den temporären Erschliessungslücken auswirken. Zusammen mit der Änderung der Einzugsbereiche der Haltestellen haben die beiden Änderungen zur Folge, dass die Anforderungen der Grundversorgung bei rund 57 von 95 Erschliessungslücken mit geringen Auswirkungen erfüllt sind.

Auch nach den mit §§ 4a und 13a der Angebotsverordnung vollzogenen Änderungen werden noch rund 40 Erschliessungslücken verbleiben, deren Erschliessung gemäss der geltenden gesetzlichen Regelung unmittelbar eingefordert werden könnte. Die vollständige Umsetzung lässt sich allerdings nicht mit dem geltenden Beschluss des Kantonsrates vom 15. Februar 2016 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vereinbaren (Vorlage 5213a). Mit diesem Beschluss hat der Kantonsrat die eingangs erwähnten Ziele zur Angebotsentwicklung auch für die Fahrplanjahre 2018–2021 bestätigt. Im dazugehörigen Strategiebericht wurde wiederum festgehalten, dass die Neuerschliessung von bisher nicht bedienten Gebieten weiterhin nicht im Vordergrund stehe (Kapitel 5.4). Die sofortige Erschliessung aller verbleibenden 40 Lücken widerspräche diesem Beschluss. Es ist deshalb angezeigt, die Angebotsverordnung so anzupassen, dass die als Grundgedanke im PVG verankerte Wirtschaftlichkeit schon bei der Erschliessungspflicht berücksichtigt werden kann. Das ermöglicht auch eine Priorisierung bei der Behebung von Erschliessungslücken.

Auf Gesetzesstufe werden die Anforderungen an die Grundversorgung nicht näher konkretisiert. § 18 PVG hält lediglich fest, dass der ZVV eine Grundversorgung gewährleistet und die Einzelheiten in der

Verordnung geregelt werden. Die Zweckbestimmung des Gesetzes (§ 1 PVG) und auch die Zweckbestimmung betreffend ZVV (§ 11 PVG) besagen aber, dass der öffentliche Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen auszurichten ist. Deshalb ist auf Verordnungsstufe bei der Konkretisierung der Anforderungen an die Grundversorgung ein Hinweis, wonach wirtschaftliche Kriterien berücksichtigt werden können, durchaus möglich und auch sinnvoll. Die Konkretisierung soll mit dem neuen § 4a Abs. 3 der Angebotsverordnung umgesetzt werden und sich auf Neuerschliessungen beschränken.

Eine solche Konkretisierung löst insbesondere das erwähnte Spannungsfeld zwischen der Erschliessungspflicht und der tatsächlichen Umsetzung der Erschliessung auf. Sie ermöglicht eine Priorisierung und hat zudem den Vorteil, dass die Schliessung von Erschliessungslücken nicht nur mit wirtschaftlich, sondern auch mit verkehrsplanerisch sinnvollen Konzepten erfolgen kann, was letztlich wiederum im Interesse der Fahrgäste und Gemeinden liegt.

Bei Neuerschliessungen im Bereich der Grundversorgung sind hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit weniger strenge Massstäbe anzulegen als in den Bereichen, die über die Grundversorgung hinausgehen und bei denen beispielsweise eine starke Marktstellung oder eine Bündelung des Verkehrsaufkommens zu verkehrstarken Linien angestrebt wird oder eine starke Nachfrage dies verlangt (§ 2 Abs. 1 lit. b und c Angebotsverordnung).

Zu § 4a der Angebotsverordnung

In Abs. 1 wird festgelegt, dass ein zusammenhängendes, überbautes Siedlungsgebiet gemäss § 4 Abs. 1 der Angebotsverordnung in Ausnahmefällen auch dann als erschlossen gilt, wenn der Einzugsbereich von Bus- oder Tramhaltestellen statt 400 Meter ausnahmsweise 750 Meter nicht übersteigt.

Die Ausnahmefälle betreffen insbesondere Erschliessungen, die unverhältnismässige Kosten verursachen oder den Grundsätzen der Netzgestaltung zuwiderlaufen würden (Abs. 2).

Gemäss Abs. 3 können auch bei Neuerschliessungen im Angebotsbereich 1 (Grundversorgung) wirtschaftliche Kriterien wie insbesondere Nachfrage, Betriebskosten und Eigenwirtschaftlichkeit berücksichtigt werden. In den Angebotsbereichen 2 und 3 haben sich Neuerschliessungen ohnehin an §§ 11 und 18 PVG sowie an den Grundsätzen von § 2 der Angebotsverordnung und damit an der Wirtschaftlichkeit zu orientieren.

Zu § 13a der Angebotsverordnung

Die Erschliessungspflicht von zusammenhängenden, überbauten Siedlungsgebieten gemäss § 4 Abs. 1 der Angebotsverordnung soll an Samstagen, Sonntagen und allgemeinen Feiertagen auch danach beurteilt werden, ob die Arbeits- und Ausbildungsplätze an diesen Tagen tatsächlich genutzt werden. Deshalb soll das Kursangebot an Wochenenden und Feiertagen herabgesetzt oder ganz eingestellt werden können, wenn für die Arbeits- und Ausbildungsplätze an diesen Tagen keine ausreichende Nachfrage besteht und das Gebiet weniger als 300 Einwohnerinnen und Einwohner aufweist. Diese Regelung gilt auch für die Angebotsbereiche 2 und 3.

5. Verzicht auf Vernehmlassung

Gemäss § 12 der Rechtsetzungsverordnung (LS 172.16) wird mit der Vernehmlassung den betroffenen Behörden, Verbänden, Körperschaften und anderen Organisationen Gelegenheit gegeben, sich zu einem Erlassentwurf zu äussern. Eine Vernehmlassung wird insbesondere dann durchgeführt, wenn es sich um eine Rechtsänderung von besonderer Tragweite handelt oder wenn Körperschaften, Behörden, Verbände oder andere Organisationen in ihren Interessen wesentlich betroffen sind.

Eine Rechtsänderung ist von besonderer Tragweite, wenn sie wesentliche finanzielle, volkswirtschaftliche oder gesellschaftliche Auswirkungen hat (§ 3 Rechtsetzungsverordnung).

Die mit dem neuen § 4a Abs. 1 und 2 sowie dem neuen § 13a beschlossenen Änderungen der Angebotsverordnung haben im Bereich der Grundversorgung geringfügige Änderungen bei den Einzugsbereichen und den Betriebszeiten zur Folge, die in der Praxis für die Fahrgäste nur geringfügige (Bus/Tram statt S-Bahn) oder gar keine Auswirkungen haben (keine Erschliessung von ungenutzten Arbeitsplätzen am Wochenende). Der neue § 4a Abs. 3 der Angebotsverordnung bewirkt lediglich, dass die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit bereits bei der Frage der Erschliessung und nicht erst bei deren Umsetzung gestellt wird. Damit kann verhindert werden, dass aus Kostengründen Konzepte umgesetzt werden müssen, die weder für die Gemeinden noch für die Fahrgäste noch aus Sicht der Verkehrsplanung zu befriedigen vermögen. Die Anwendung der Wirtschaftlichkeitskriterien im Bereich der Grundversorgung ist zudem auf Neuerschliessungen beschränkt. Insgesamt kann somit gesagt werden, dass die Rechtsänderung schon von der Sache her nicht von besonderer Tragweite ist und die Gemeinden in ihren Interessen nicht wesentlich betroffen sind. Eine Vernehmlassung ist daher nicht erforderlich.

Der Vollständigkeit halber ist zu erwähnen, dass etwa zwei Drittel der Gemeinden im Kanton Zürich keine Erschliessungslücken aufweisen. Für die übrigen Gemeinden hat die vorgeschlagene Lösung bestenfalls massvolle Auswirkungen, weil sie einerseits nicht alle bestehenden Erschliessungslücken betrifft und andererseits nicht zu Angeboten führt, die in der Praxis unbefriedigend sind, weil sie aufgrund der heute schon bestehenden Vorgaben weitgehend kostenneutral auszugestalten wären. Auch unter diesem Gesichtspunkt kann auf eine Vernehmlassung verzichtet werden. Hinzu kommt, dass auch die Gemeinden ein finanzielles Interesse an einer sinn- und massvollen Erschliessung haben, finanzieren sie das Defizit des öffentlichen Verkehrs doch zur Hälfte mit.

Abschliessend ist noch darauf hinzuweisen, dass aufgrund einer groben Analyse das bestehende Angebot in der Grundversorgung von den Änderungen nicht betroffen ist. Es besteht keine Absicht und faktisch nahezu kein Potenzial, bestehende Linien wegen der neuen Kriterien abzubauen. Auch unter diesem Gesichtspunkt kann auf eine Vernehmlassung verzichtet werden.

6. Regulierungsfolgen

Durch die Änderung entsteht keinem Unternehmen ein administrativer Aufwand im Sinne des Gesetzes zur administrativen Entlastung der Unternehmen (EntlG, LS 930.1), weshalb sich eine Regulierungsfolgeabschätzung erübrigt.

7. Inkraftsetzung

Die Änderungen sollten spätestens am 1. Juli 2017 in Kraft treten, damit der Verkehrsrat im Juli 2017 den Verbundfahrplan 2018/2019 (gültig ab 10. Dezember 2017) auf einer konsolidierten Rechtsgrundlage beschliessen kann. Der Verkehrsratsbeschluss erfolgt jeweils im Juli, weil die Gemeinden gegen die Festlegung des Verbundangebots eine Rekursmöglichkeit haben (§ 29 PVG).

Für die Änderungen der Angebotsverordnung ist der Regierungsrat zuständig, wobei die Änderungen der Genehmigung des Kantonsrates bedürfen (§ 18 PVG).

Anhang

Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung)

Der Regierungsrat beschliesst:

Die Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr vom 14. Dezember 1988 wird wie folgt geändert:

b. Ausnahmen

§ 4 a. ¹ In Ausnahmefällen gilt der Wert gemäss § 4 Abs. 3 lit. b auch für Haltestellen von Linien, die der Feinerschliessung dienen.

² Ein Ausnahmefall liegt insbesondere vor, wenn die Erschliessung

a. unverhältnismässige Kosten verursacht oder

b. den Grundsätzen der Netzgestaltung zuwiderläuft.

³ Neuerschliessungen können in allen Angebotsbereichen von wirtschaftlichen Kriterien abhängig gemacht werden. Die Wirtschaftlichkeit bestimmt sich insbesondere nach der Nachfrage, den Betriebskosten und der Eigenwirtschaftlichkeit.

Marginalie zu § 5:

c. zusätzliche Verbindungen

Vor Titel «III. Angebot für mobilitätsbehinderte Personen» einzufügen:

Kursangebot
an Samstagen
und Sonntagen

§ 13 a. Das Kursangebot gemäss §§ 11–13 kann an Samstagen, Sonntagen und allgemeinen Feiertagen in Siedlungsgebieten gemäss § 4 Abs. 1 herabgesetzt oder vollständig eingestellt werden, wenn die Summe aus Einwohnerzahl und der Anzahl an diesen Tagen in der Regel belegter Arbeits- und Ausbildungsplätze weniger als 300 beträgt.

§ 13 a wird zu § 13 b.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Mario Fehr

Der Staatsschreiber:

Beat Husi