

**Beschluss des Kantonsrates  
über die parlamentarische Initiative  
KR-Nr. 66/2012 von Sabine Ziegler betreffend  
Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr –  
Förderung des Fussverkehrs**

(vom .....)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 11. Februar 2014,

*beschliesst:*

I. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 66/2012 von Sabine Ziegler wird abgelehnt.

***Minderheitsantrag Marcel Burlet, Robert Brunner, Andreas Hasler, Ruedi Lais, Barbara Schaffner, Peter Stutz (in Vertretung von Roland Munz), Andreas Wolf:***

*I. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 66/2012 von Sabine Ziegler wird geändert, und es wird nachfolgende Gesetzesänderung beschlossen.*

---

\* Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt besteht aus folgenden Mitgliedern: Ruedi Lais, Wallisellen (Präsident); Robert Brunner, Steinmaur; Gerhard Fischer, Bäretswil; Marcel Burlet, Regensdorf; Alex Gantner, Maur; Lorenz Habicher, Zürich; Andreas Hasler, Illnau-Effretikon; Hanspeter Haug, Weiningen; Konrad Langhart, Oberstammheim; Christian Lucek, Dänikon; Roland Munz, Zürich; Barbara Schaffner, Otelfingen; Gabriela Winkler, Oberglatt; Andreas Wolf, Dietikon; Orlando Wyss, Dübendorf; Sekretärin: Franziska Gasser.

## **Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr**

*(Änderung vom . . . . .; Förderung des Fussverkehrs)*

*Der Kantonsrat,*

*nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag der Kommission für  
Energie, Verkehr und Umwelt vom 11. Februar 2014,*

*beschliesst:*

*I. Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März  
1988 wird wie folgt geändert:*

*Aufgaben der  
Gemeinden*

*§ 6. <sup>1</sup> Die Gemeinden sorgen für eine gute, behindertengerechte Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltestellen für Fussgängerinnen und Fussgänger und für den Zubringerverkehr sowie für diejenigen Publikumsanlagen, welche über den Normalausbau hinausgehen. Bahnhöfe und Haltestellen werden städtebaulich ins Siedlungsgebiet eingebunden.*

*<sup>2</sup> Planung, Ausbau und Neubau von Bahnhöfen und Haltestellen von schienengebundenen Transportunternehmen werden von diesen unter Einbezug von Kanton und Gemeinden ausgeführt.*

*<sup>3</sup> Perrons werden vom Siedlungsgebiet zugänglich gemacht.*

*<sup>4</sup> Bahnhöfe und Haltestellen weisen nach Möglichkeit eine genügende Zahl von gedeckten, diebstahl- und vandalensicheren Fahrradabstellplätzen auf.*

*<sup>5</sup> Zur Erfüllung der Zwecke von § 6 stellt der Kanton pro Jahr 5 Millionen Franken zulasten des Verkehrsfonds zur Verfügung.*

*Abs. 2 wird zu Abs. 6.*

*II. Diese Gesetzesänderung untersteht dem fakultativen Referendum.*

*III. Mitteilung an den Regierungsrat.*

## II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 11. Februar 2014

Im Namen der Kommission

Der Präsident:  
Ruedi Lais

Die Sekretärin:  
Franziska Gasser

---

## Erläuternder Bericht

### 1. Einleitung

Am 19. November 2012 unterstützte der Kantonsrat die von Sabine Ziegler, Zürich, Benno Scherrer Moser, Uster, und Hans Läubli, Affoltern a. A., am 27. Februar 2012 eingereichte parlamentarische Initiative betreffend Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr – Förderung des Fussverkehrs mit 78 Stimmen vorläufig.

Die eingereichte parlamentarische Initiative hat folgenden Wortlaut:

«Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr wird ergänzt:

### II. Investitionen

§ 6. Die Gemeinden sorgen für eine gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltestellen für Fussgängerinnen und Fussgänger und für den Zubringerverkehr. (neu) Bahnhöfe und Haltestellen werden städtebaulich ins Siedlungsgebiet eingebunden.

(neu) Planung, Finanzierung und Ausbau sowie Neubau von Bahnhöfen und Haltestellen von schienengebundenen Transportunternehmungen sind eine Gemeinschaftsaufgabe von Transportunternehmen, Kanton und Gemeinden.

(neu) Perrons werden vom Siedlungsgebiet beidseitig in der Regel mit mindestens einem Zugang pro 100 Meter Perronlänge zugänglich gemacht.

(neu) Haltestellen weisen eine genügende Zahl von gedeckten und nach Möglichkeit diebstahl- und vandalensicheren Fahrradabstellplätzen auf.

(neu) Der Kanton übernimmt zwischen 50 und 70% der Kosten.

(neu) Zur Erfüllung der Zwecke von § 6 stellt er pro Jahr 20 Millionen Franken zulasten des Verkehrsfonds zur Verfügung.

Der bisherige Abs. 2 wird unverändert zu Abs. 7. An Vorhaben, die für Nachbargemeinden von einem bedeutenden Interesse sind, haben sich diese finanziell zu beteiligen. Können sich die interessierten Gemeinden nicht über den Kostenverteilungsschlüssel einigen, wird er vom Regierungsrat verbindlich festgesetzt. An solche Anlagen kann der Kanton Beiträge gewähren.

## **V. Verkehrsfonds**

§ 31. Der Kantonsrat weist dem Fonds mit dem Voranschlag jährliche Einlagen von mindestens 90 Mio. Franken zu.»

## **2. Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt an den Regierungsrat (vom 22. April 2013)**

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt lehnt die parlamentarische Initiative in konsultativer Abstimmung mit 3:12 Stimmen ab.

Die Mehrheit der Kommission lehnt die Parlamentarische Initiative ab: Die Bahnhöfe auf Zürcher Kantonsgebiet weisen über das Ganze gesehen gute Infrastrukturen für Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrende auf, auch wenn es unbestritten Bahnhöfe mit Verbesserungspotenzial gibt. Die erkannten Mängel sollen aber nach den gültigen und bewährten Regeln der Zuständigkeiten für Planung und Finanzierung behoben werden.

Nach heutigem Bundesgesetz sind SBB-Bahnhöfe vom Bund zu finanzieren, bei den übrigen Bahnunternehmen von Bund und Kanton gemeinsam. Es gibt keinen Grund dafür, dass der Kanton Zürich ohne Not mehr Geld aufwerfen sollte. Der neu geforderte Abs. 2 § 6 PVG verstösst mit dem geforderten Einbezug der Gemeinden mutmasslich gegen Art. 49 des Eisenbahngesetzes: «Bund und Kantone finanzieren gemeinsam die Eisenbahninfrastruktur». Auf jeden Fall gefährdet er aber den bestehenden Konsens von Kanton und Gemeinden über Zuständigkeiten und Finanzierung im bestehenden PVG.

Die Mehrheit lehnt überdies auch die Aufnahme von nicht situationsgerechten, starren Standards bezüglich Zugängen in ein Gesetz ab.

Die Minderheit sieht angesichts der Wachstumsprognosen für den Kanton Zürich und der zunehmenden baulichen Verdichtung Handlungsbedarf bei den Zugängen zu den öV-Haltestellen für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende als gegeben. Die Verhältnisse im Kanton Zürich präsentieren sich nämlich bereits heute nicht überall als genügend oder gar gut.

Deshalb ist die Forderung nach gemeinsamer Planung und Finanzierung von Bahnhöfen und Haltestellen von schienengebundenen Transportunternehmungen als einer Gemeinschaftsaufgabe von Transportunternehmen, Kanton und Gemeinden zukunftsgerichtet und richtig. Eine juristische Klärung, ob die geforderte zusätzliche Einbindung der Gemeinden im kantonalen PVG gegen Art. 49 des Eisenbahngesetzes verstösst, ist nicht erfolgt. Das Argument scheint der Minderheit nicht nachgewiesen stichhaltig.

Die Zuweisung von zusätzlich jährlich 20 Mio. Franken für die in der PI genannten Zwecke zulasten des Verkehrsfonds als Kantonsanteil wird als angemessen beurteilt.

### **3. Stellungnahme des Regierungsrates zum Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (vom 18. September 2013)**

Wir beziehen uns auf Ihren Bericht vom 22. April 2013 und nehmen zum Ergebnis Ihrer Beratungen über die parlamentarische Initiative KR-Nr. 66/2012 betreffend Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr – Förderung des Fussverkehrs im Sinne von § 28 Abs. 1 des Kantonsratsgesetzes wie folgt Stellung:

Die parlamentarische Initiative hat sich zum Ziel gesetzt, die Zugänge zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu verbessern sowie die Haltestellen attraktiver zu gestalten. Dazu sollen unter anderem die Fussgängerströme besser geleitet und die Zahl der Zugänge zu den Perronanlagen vergrössert werden. Auch sollen die Aufenthaltsqualität auf den Perrons verbessert und das Umfeld der Haltestellen in städtebaulicher Hinsicht miteinbezogen werden. Als ergänzendes Element sollen die Haltestellen eine genügende Zahl von gedeckten und nach Möglichkeit diebstahl- und vandalensicheren Fahrradabstellplätzen aufweisen. Planung, Finanzierung, Ausbau und Neubau von Bahnhöfen und Haltestellen des schienengebundenen Verkehrs sollen eine Gemeinschaftsaufgabe von Transportunternehmen, Gemeinden und Kanton werden. Bei der Finanzierung soll der Kanton 50–70% der Kosten übernehmen, wofür jährlich zusätzlich 20 Mio. Franken in den Verkehrsfonds einzulegen wären. Die verschiedenen Anliegen sollen im Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG; LS 740.1) verankert werden.

Unter dem allgemeinen Titel der Förderung des Fussverkehrs sollen somit sehr unterschiedliche Fragestellungen miteinander verflochten werden. Insbesondere sollen städtebauliche Anliegen mit Fragen der Planung und Finanzierung von Bahnhöfen und Haltestellen verknüpft und durch Anliegen des Fahrradverkehrs und der Zugänglichkeit der Perrons ergänzt werden. Dazu soll insbesondere ein neues Finanzierungs- und Planungssystem für Bahnhöfe und Haltestellen eingeführt werden. Eine solche Verflechtung verschiedener Themen auf unterschiedlichen Ebenen ist deshalb auch unter dem Gesichtspunkt der Auswirkungen zu beurteilen, die ihr Einbezug in ein bestehendes, in sich abgestimmtes System mit sich bringen könnte.

Die Initiative als solche ist abzulehnen, weil die vorgeschlagenen Regelungen in das ausgeglichene Finanzierungssystem des PVG eingreifen und dieses System als Gesamtheit gefährden würden. Sowohl bei Planung als auch Finanzierung würden Zuständigkeitskonflikte geschaffen, die es bis anhin nicht gibt. Dazu gehören auch Konflikte mit dem übergeordneten Bundesrecht, das im Bereich des öffentlichen Verkehrs eine umfangreiche Gesetzgebung kennt. Die finanziellen Folgen der neuen Regelungen wären nicht absehbar. Im Übrigen sind einzelne Anliegen wie beispielsweise Fahrradabstellplätze in ihren Grundzügen schon in §5 PVG geregelt. Ausserdem weisen verschiedene der vorgeschlagenen Bestimmungen einen Detaillierungsgrad auf, der sich für eine Verankerung auf Gesetzesstufe nicht eignet und die Praxis nicht berücksichtigt. Wir unterstützen deshalb den Antrag der Mehrheit Ihrer Kommission und beantragen ebenfalls die Ablehnung der parlamentarischen Initiative.

Weil die Initiative Anliegen unterschiedlicher Natur miteinander verknüpft, orientiert sich die nachfolgende Detailbeurteilung nicht an der Nummerierung der Paragraphen. Sie prüft zunächst die Auswirkungen, die diese Bestimmungen auf verschiedene, für das PVG systemrelevante Bereiche wie Finanzen und Planung haben könnten. Anschliessend wird zu einzelnen Punkten wie den Perronaufgängen und Fahrradabstellplätzen Stellung genommen.

#### *Finanzierung (neu § 6 Abs. 2, 5 und 6 PVG)*

Die Initiative sieht vor, dass der Neu- und Ausbau von Bahnhöfen und schienenengebundenen Haltestellen (Tram, Stadtbahnen) sowie deren Finanzierung neu eine Gemeinschaftsaufgabe von Kanton, Gemeinden und Transportunternehmen sein sollen (neu § 6 Abs. 2 PVG). Dabei wird übersehen, dass die Finanzierung heute zum überwiegenden Teil durch den Bund erfolgt. Nach den heutigen Bundesgesetzen werden die Bahnhöfe vor allem bei den SBB schwergewichtig vom Bund finanziert, bei den anderen Bahnunternehmen von Bund und Kanton gemeinsam.

Die Grundlagen finden sich insbesondere in Art. 49 ff. des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101). Am Grundsatz der überwiegenden Bundesfinanzierung wird sich durch die aktuelle Vorlage des Bundes betreffend «Finanzierung und Bau der Infrastruktur (FABI)» insofern etwas ändern, als der Bund neu auch die Bahnhöfe, die nicht zu den SBB gehören, fast vollumfänglich finanzieren wird. Bei Annahme der Vorlage FABI wird der Bund bei der Finanzierung künftig somit noch stärker in der Pflicht stehen. Über die von den eidgenössischen Räten verabschiedete Vorlage soll im ersten Quartal 2014 abgestimmt werden. Schon wegen der geltenden und umso mehr aufgrund der voraussichtlich künftigen Regelungen auf Bundesebene ist es nicht sinnvoll, den Kanton und die Gemeinden durch ein kantonales Gesetz zur Finanzierung der Bahnhöfe zu verpflichten und dadurch den Bund, der sich diese Pflicht selbst zuschreibt, zu entlasten.

Unabhängig von der Regelung auf Bundesebene würde der neue § 6 Abs. 2 PVG die heute festgelegten Zuständigkeiten von Kanton, Gemeinden und Transportunternehmen innerhalb des PVG auflösen und unnötige Unklarheiten schaffen. Die Gemeinden finanzieren heute die Erreichbarkeit des Bahnhofs sowie jene Publikumsanlagen, die über den Normalausbau hinausgehen (sogenannte «Komfortausbauten»).

Der Bahnhof selbst wird überwiegend durch den Bund (SBB-Bahnhöfe) bzw. durch Bund und Kanton (übrige Bahnhöfe) finanziert. Nach der neuen Regelung wären diese Abgrenzungen innerhalb des Bahnhofs nicht mehr klar. Neben dem Umstand, dass der Bund als Hauptfinanzierer ungerechtfertigterweise keinen Beitrag mehr leisten müsste, hätte der Kanton 50–70% der Kosten zu übernehmen, ohne dass die damit zu finanzierenden Aufgaben, Kompetenzen und Verwendungszwecke bestimmt wären. Die Gemeinden wiederum laufen Gefahr, dass sie nicht mehr nur die von ihnen selbst bestimmten Komfortausbauten finanzieren müssten, sondern neu auch Beiträge in unbestimmter Höhe an den Normalausbau und an die übrigen Funktionalitäten zu leisten hätten. Die Transportunternehmen, die heute faktisch keinen Beitrag leisten, müssten neu die Bahnhöfe mitfinanzieren, und zwar ebenfalls in unbekanntem Umfang. Solche Unklarheiten über den Umfang und die Ausgestaltung der Finanzierung bergen entsprechend hohes Konfliktpotenzial und sind schon darum nicht erwünscht. Sie würden zudem mannigfache praktische Probleme mit sich bringen. So wird sich insbesondere die Frage stellen, wer bestimmen darf, was gebaut werden soll, solange unklar ist, wer was und wieviel investieren kann, muss oder soll. Aus diesen Gründen ist es nicht angezeigt, das bestehende und funktionierende Finanzierungssystem in Gefahr zu bringen.

Bei der Finanzierung der Tram- und Stadtbahnhaltestellen entsteht eine ähnliche Problematik. Hier ist der Bund allerdings nicht in der Finanzierungspflicht. Die kantonale Regelung sieht eine Mischfinanzie-

zung mit fest umrissenen Zuständigkeiten vor, die hauptsächlich im PVG und im Strassengesetz geregelt sind. Die Strasseneigentümer – Kanton oder Gemeinde – finanzieren namentlich die Fahrbahn, die Haltestellen im Strassenkörper sowie die Gehwege, Beleuchtungen, Schutzinseln usw. Die Transportunternehmen und der ZVV bzw. der Kanton übernehmen die Flächen ausserhalb des Strassenperimeters, den Gleiskörper und die Fahrleitungen sowie die Haltestelleneinrichtungen. Den Gemeinden fällt wiederum die Finanzierung der Erreichbarkeit der Haltestelle und der Komfortausbauten zu. Diese Regelung mit klarer Aufgabenteilung hat sich in der Praxis sehr gut bewährt. Die neue Regelung würde wie bei den Bahnhöfen die gesamte Systematik der Finanzierung verändern und die Finanzierung komplizierter machen. Sie würde die festgelegten Zuständigkeiten auflösen und wohl auch eine Anpassung im Strassengesetz bedingen.

Aufgrund der dargelegten Zuständigkeiten ist auch die im neuen § 6 Abs. 5 PVG vorgeschlagene Kostenaufteilung, wonach der Kanton 50–70% der Kosten zu übernehmen hätte, nicht sinnvoll. Angesichts der unterschiedlichen Finanzierungssysteme bei den verschiedenen Verkehrsmitteln (Bahn bzw. Tram- und Stadtbahn) und der zahlreichen Beteiligten mit spezifischen Pflichten und Kompetenzen würde eine solche Pauschalbestimmung zu grosser Verunsicherung führen. Auch wäre aus denselben Gründen nicht klar, an welchen Kosten sich der prozentuale Anteil des Kantons überhaupt zu orientieren hätte. Bei dieser Ausgangslage kann auch offenbleiben, ob eine jährliche Einlage von 20 Mio. Franken in den Verkehrsfonds (neu § 6 Abs. 6 PVG) sinnvoll und ausreichend wäre. Unabhängig davon wäre mit einer solchen Bestimmung auch nicht geregelt, wie die Gemeinden und die Transportunternehmen allfällige Mehrkosten, die ihnen aufgrund der neuen Bestimmungen erwachsen könnten, finanzieren würden.

#### *Planung und Bau von Bahnhöfen und Haltestellen (neu § 6 Abs. 2 PVG)*

Der in der Initiative vorgeschlagene neue § 6 Abs. 2 PVG sieht vor, dass neben der Finanzierung auch die Planung und der Bau von Bahnhöfen und schienenengebundenen Haltestellen (Tram, Stadtbahnen) eine Gemeinschaftsaufgabe von Kanton, Gemeinden und Transportunternehmen sein sollen. Diese Regelung widerspricht teilweise dem Bundesrecht. Gemäss Eisenbahngesetz und Eisenbahnverordnung (EBV; SR 742.141.1) sind die konzessionierten Transportunternehmen für den Bau der Anlagen zuständig. Das lässt keinen Raum für eine kantonal abweichende Regelung.

Für die Planung der Anlagen ist laut Eisenbahnverordnung ebenfalls das konzessionierte Transportunternehmen verantwortlich. Die



Planungsabläufe selbst sind im Plangenehmigungsverfahren des Bundes geregelt. Dort wird festgehalten, dass der Anstoss durch die Kantone erfolgen kann, dass eine frühzeitige Zusammenarbeit anzustreben ist und dass die Kantone anzuhören sind. Das mit der Initiative und mit dem Minderheitsantrag verfolgte Ziel einer guten Abstimmung unter den verschiedenen Beteiligten kann somit auf diesem Weg verfolgt werden. In der Praxis hat sich denn auch eine gute Zusammenarbeit zwischen Transportunternehmen, Kanton, Gemeinden und weiteren interessierten Kreisen ergeben. Der rechtzeitige Einbezug ist in aller Regel vorgesehen und auch im Interesse des federführenden Transportunternehmens. In diesem Rahmen haben die Gemeinden auch die Möglichkeit, ihre städtebaulichen Vorgaben darzulegen und einzubringen. Demnach kann das Anliegen im neu vorgeschlagenen § 6 Abs. 1 Satz 2 PVG (städtebauliche Anliegen) schon unter den geltenden Regelungen erfüllt werden. Eine ausdrückliche Verankerung dieses Teilaspekts im PVG ist nicht erforderlich.

Das bundesrechtlich geregelte Vorgehen und die langjährigen Erfahrungen haben zu verhältnismässig schlanken Prozessen in einem komplexen Verfahren geführt. Ein Vorteil der bundesrechtlichen Regelung ist auch, dass die Kompetenzen und Zuständigkeiten ohne Weiteres zugeordnet werden können. Aus Sicht der Praxis ist eine zusätzliche kantonale Regelung daher nicht erforderlich, umso weniger, als die in der Initiative vorgesehene pauschale Bestimmung ohne Zuordnung von Zuständigkeiten die Entscheidungsprozesse belasten und verlängern würde. Aus rechtlicher Sicht wird eine vom Bundesrecht abweichende kantonale Regelung über die Zuständigkeit betreffend Planung ohnehin nicht zulässig sein.

#### *Zugänge zu den Perrons (neu § 6 Abs. 3 PVG)*

Die Initiative sieht vor, dass Perrons vom Siedlungsgebiet beidseitig in der Regel mit mindestens einem Aufgang pro 100 m Perronlänge zugänglich gemacht werden. Eine solch starre Regelung, die unbeschrieben von örtlichen Unterschieden für alle Bahnhöfe gilt, ist nicht zweckmässig. Perronaufgänge benötigen viel Platz und je mehr solche Aufgänge gebaut werden und je näher diese beieinander liegen, desto knapper wird der Platz. Damit entsteht ein Widerspruch zu anderen Zielen der Initiative, indem die ebenfalls angestrebten Verbesserungen der Aufenthaltsqualität und der Sicherheit geschmälert werden. Anzahl und Lage der Aufgänge sind daher sinnvollerweise auf die konkreten Umstände abzustimmen. Dabei sind unter anderem die Perronlänge, die räumlichen Verhältnisse, die Fussgängerströme im Bahnhof, die Siedlungsdichte sowie die allgemeine Zugänglichkeit zu den Siedlungsgebieten usw. zu berücksichtigen.

### *Fahrradabstellplätze (neu § 6 Abs. 4 PVG)*

Gemäss dem neu vorgeschlagenen § 6 Abs. 4 PVG sollen Haltestellen eine genügende Zahl von gedeckten und nach Möglichkeit diebstahl- und vandalensicheren Fahrradabstellplätzen aufweisen. Zumindest im städtischen Raum herrschen oft beengte räumliche Verhältnisse (z. B. Central, Bahnhofstrasse, Bellevue usw.), die solche Abstellplätze nicht zulassen. Auch stellt sich die Frage, ob es tatsächlich sinnvoll wäre, alle (Bahn-, Tram-, Stadtbahn- und allenfalls Bus-)Haltestellen mit solchen Abstellplätzen auszurüsten. Da es sich zudem um gedeckte Abstellplätze handeln soll, könnte allenfalls auch ein Zielkonflikt mit dem Anliegen der Initiative entstehen, wonach bei den Haltestellen städtebauliche Interessen zu berücksichtigen sind (neu § 6 Abs. 1 Satz 2 PVG). Insgesamt ist auch diese Regelung in der vorliegenden Form nicht für eine generell abstrakte Norm auf Gesetzesstufe geeignet. Hinzu kommt, dass der geltende § 5 PVG bereits vorsieht, dass der Kanton unter bestimmten Voraussetzungen Fahrradabstellplätze bauen oder sich daran beteiligen kann. Anders als beim neuen § 6 Abs. 4 PVG handelt es sich um eine Kann-Vorschrift, mit der die nötige Flexibilität bei der Umsetzung gewährleistet ist. Ausserdem hat der Kantonsrat im Herbst 2010 mit einem Rahmenkredit von 20 Mio. Franken das kantonale Veloförderprogramm verabschiedet (Vorlage 4664, ABI 2010, 235). Gestützt darauf, wurde die kantonale Koordinationsstelle Veloverkehr eingerichtet. Sie hat Anfang 2012 ihre Arbeit aufgenommen und setzt sich für ein sehr breites Spektrum des Veloverkehrs ein. So wird zurzeit ein kantonales Bike&Ride-Konzept erarbeitet. Ein weiteres Projekt widmet sich der Schnittstelle Velo und öffentlicher Verkehr. Das Anliegen der verbesserten Koordination Velo-öffentlicher Verkehr ist damit erkannt und Schritte zu dessen Optimierung sind eingeleitet.

### *Zusammenfassende Würdigung*

Insgesamt ist festzuhalten, dass das vorgeschlagene Finanzierungs- und Planungssystem die heute klaren Abgrenzungen zwischen den Aufgaben von Bund, Kanton, Gemeinden und Transportunternehmen auflösen und durch ein System ersetzen würde, bei dem nicht mehr klar wäre, wer wofür zuständig ist und wer was finanziert. Sofern und soweit die Neuerungen rechtlich mit dem übergeordneten Bundesrecht überhaupt vereinbar wären, würden sie zu einer ungerechtfertigten und unnötigen Verschiebung der Lasten vom Bund auf den Kanton und die Gemeinden führen. Die finanziellen Folgen für Kanton und Gemeinden wären nicht abschätzbar. Auch würde durch die Initiative das heute gut austarierte System im PVG gefährdet und die Folgen für das gesamte PVG wären nicht absehbar. Auch gibt es keinen Anlass, das bewährte Finanzierungssystem und die Zuständigkeiten des PVG grundlegend zu

ändern. Die übrigen Anliegen der Initiative können zum grössten Teil durch das bestehende PVG, beispielsweise durch die Grundsätze, mit denen der Kantonsrat die Entwicklungen und Vorhaben im öffentlichen Verkehr mittel- und langfristig steuern kann, abgedeckt werden.

Aus diesen Gründen unterstützen wir die Beurteilung der Mehrheit Ihrer Kommission und beantragen, die parlamentarische Initiative KR-Nr. 66/2012 betreffend Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr – Förderung des Fussverkehrs abzulehnen.

#### **4. Antrag der Kommission**

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt hat die Stellungnahme der Regierung vom 18. September 2013 zur Kenntnis genommen.

Die Mehrheit der Kommission lehnt auch den Änderungsantrag zur ursprünglichen PI ab:

Die Ablehnung erfolgt unter anderem wegen der vorgesehenen jährlichen Belastung des Verkehrsfonds mit 5 Mio. Franken für Ausgaben, deren Finanzierung ebenso wie die in Abs. 2 angesprochene Aufgabenteilung durch FABI und die Verfahren im PVG eindeutig geregelt sind.

Dass die Perrons «vom Siedlungsgebiet her» zugänglich zu machen sind, scheint einerseits eine Selbstverständlichkeit, birgt aber denselben Konfliktstoff wie «beidseitig zugänglich gemacht»: Es besteht ungeachtet der lokalen Verhältnisse Anspruch auf den Zugang von einem beliebigen Siedlungsgebiet her.

Weiter ist es so, dass die heutige Formulierung von § 5 PVG für die Schaffung von Veloabstellplätzen genügt und die Forderung nach behindertengerechtem Zugang durch das BehiG abgedeckt wird.

Die Minderheit sieht die Schwächen der ursprünglichen PI durch den Änderungsantrag beseitigt:

Namentlich wurde vom Festschreiben einer Einlage in den Verkehrsfonds von mindestens 90 Mio. Franken pro Jahr abgesehen, zumal die Einlagen aktuell höher sind. Der Betrag für die Förderung des Fussverkehrs wurde von 20 auf 5 Mio. Franken gesenkt. Mit der Neufassung von Abs. 2 wurden die Zuständigkeitskonflikte gelöst: Hauptakteure bei Planung, Aus- und Neubau von Bahnhöfen und Haltestellen sind die Transportunternehmen des Schienenverkehrs. Sie haben allerdings die Pflicht, Kanton und Gemeinden einzubeziehen.

Weiter wurden folgende Änderungen an der ursprünglichen Fassung der PI vorgenommen:

- Der Zugang zu den Perrons ist nicht mehr mit konkreten Forderungen (beidseitig, ein Zugang pro 100 m) verbunden, sodass die Rücksichtnahme auf örtliche Gegebenheiten möglich ist.
- Die absolute Forderung nach guten Fahrradabstellplätzen wurde mit «nach Möglichkeit» gemildert.
- Neu aufgenommen wurde in Abs. 1 die Behindertengerechtigkeit, und die in der PI weggefallene Verpflichtung der Gemeinden zur Übernahme der Kosten von Komfortausbauten bei Publikumsanlagen wurde wieder eingefügt.